CENTRE DE CONNAISSANCE
SÉCURITE ROUTIÈRE



IBSR

VITESSE ET VITESSE EXCESSIVE

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

Vitesse et vitesse excessive

D/2014/0779/2

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

Veuillez faire référence au présent document de la manière suivante :
Boets, S. et Meesmann, U. (2014) Vitesse et vitesse excessive. 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

Table des matières 2
Résumé 3
Summary 8
Introduction 12
Méthode 13
1. Vitesse des conducteurs : résultats 14
1.1 Risques liés à la vitesse excessive et inadaptée 14
1.2 Prévalence autodéclarée en matière de vitesse excessive 15
1.3 Prévalence autodéclarée en matière de vitesse excessive en fonction du sexe, de l'âge et de la région 17
1.3.1 Sexe 17
1.3.2 Âge 18
1.3.3 Région 19
1.4 Attitude en matière de vitesse au volant 19
1.5 Attitude en matière de vitesse au volant selon le sexe, l'âge et la région 20
1.5.1 Âge 20
1.5.2 Région 21
1.6 Opinions relatives à la vitesse (excessive) au volant 22
1.7 Opinions relatives à la vitesse (excessive) au volant selon le sexe, l'âge et la région 27
1.7.1 Sexe 27
1.7.2 Âge 30
1.7.3 Région 33
1.8 Acceptabilité de la vitesse excessive 35
1.9 Acceptabilité de la vitesse excessive selon le sexe, l'âge et la région 37
1.9.1 Sexe 37
1.9.2 Âge 38
1.9.3 Région 39
1.10 Estimation subjective du pourcentage d'accidents causés par la vitesse excessive 39
1.11 Estimation subjective du pourcentage d'accident causé par la vitesse excessive selon le sexe, l'âge et la région 41
1.11.1 Âge 41
1.11.2 Région 42
2. Comparaison avec des résultats provenant d'autres sources 43
2.1 Données belges relatives à la vitesse excessive 43
2.1.1 Mesure de comportement en matière de vitesse menée par l'IBSR en 2011 et 2012 43
2.1.2 Études complémentaires de l'IBSR en matière de vitesse 46
2.1.3 Infractions constatées par la police locale ou fédérale 51
2.2 Données internationales relatives à la vitesse et à la vitesse excessive : SARTRE 4 52
3. Conclusions et recommandations 55
3.1 Vitesse et vitesse excessive 55
3.2 Recommandations 56
3.3 Nécessité de poursuivre la recherche 57
Liste des figures 59
Liste des tableaux 60
Liste des annexes 60
Références 61
Annexes 64

Résumé

Dans le cadre de la mesure d'attitudes menée en 2012 par l'IBSR, ont été interrogés 1540 automobilistes domiciliés en Belgique et ayant parcouru au moins 1500 kilomètres au volant d'une voiture ou d'une camionnette au cours des 6 mois précédant l'entretien. Les entretiens ont été réalisés oralement par des intervieweurs du bureau d'études Significant GfK en septembre et octobre 2012.

Pour cette recherche, les personnes interrogées ont eu la possibilité de s'exprimer à propos d'un certain nombre d'affirmations. Pour chaque affirmation concernant les comportement, nous avons examiné s'il existait un lien entre les réponses et certaines caractéristiques du conducteur (en particulier le sexe, l'âge et la région). Les pourcentages de répondants dans chaque catégorie de réponses ont été systématiquement calculés et, si possible, comparés avec ceux des mesures d'attitudes antérieures de l'IBSR et avec des résultats issus d'autres sources. Nous avons vérifié si des différences significatives d'attitudes pouvaient être liées au sexe, à l'âge ou à la région de la personne interrogée.

La mesure d'attitudes 2012 comportait plusieurs parties. Le présent rapport aborde uniquement les résultats relatifs à la vitesse. La vitesse excessive ou inadaptée constitue le principal facteur de risque sur la route. Étant donné que la vitesse inadaptée dépend fortement du contexte, il est par conséquent plus difficile de l'analyser par le biais d'une enquête (principalement en raison du fait qu'on ne dispose pas de suffisamment d'informations objectives à propos de la vitesse adaptée dans des circonstances spécifiques). l'IBSR sonde donc principalement les expériences et les opinions concernant la vitesse excessive au travers de ses mesures d'attitudes.

Prévalence autodéclarée en matière d'excès de vitesse

Les principaux résultats fondés sur le comportement autodéclaré en matière de vitesse et d'excès de vitesse sont repris ci-dessous.

- Les conducteurs belges admettent dépasser fréquemment les limitations de vitesse. Près de 9 conducteurs sur 10 reconnaissent qu'il leur est arrivé au cours de l'année précédente de rouler jusqu'à 10 km/h au-delà de la limite autorisée par la loi. 1 conducteur sur 2 avoue même l'avoir fait de souvent à (presque) toujours. La fréquence élevée des excès de vitesse rapportés confirme le nombre important de dépassements de vitesse observés au cours de la mesure de comportement portant sur la vitesse effectuée en 2012 par l'IBSR.

- Concernant les régimes de vitesse spécifiques, il apparaît que ce sont les excès de vitesse rapportés dans les zones 30 qui sont les plus fréquents. 71 % des conducteurs admettent qu'il leur est arrivé d'y rouler à 50 km/h et 1 automobiliste sur 4 déclare même le faire souvent. Plus de la moitié des conducteurs (57 %) reconnaissent rouler à 70 km/h en agglomération où la vitesse autorisée est de 50 km/h. 15 % d'entre eux l'ont fait souvent au cours de l'année précédente. 2 conducteurs sur 3 avouent qu'il leur est arrivé de rouler 20 km/h au-dessus de la vitesse autorisée sur autoroute et 1 automobiliste sur 4 l'a fait souvent à (presque) toujours lorsque les circonstances le permettaient.

- Ces résultats montrent une nouvelle fois que le non-respect des limitations de vitesse est un phénomène très répandu en Belgique. La plupart des automobilistes belges commettent parfois ou souvent une infraction ; cela ne concerne donc pas uniquement un groupe à risque restreint. Toutefois, les hommes et les jeunes conducteurs sont plus nombreux à admettre qu'ils roulent trop vite. Plus le conducteur est jeune, plus il admet rouler à une vitesse excessive. Par rapport aux Wallons, les Flamands sont plus nombreux à admettre avoir roulé à 50 km/h sur des routes où la vitesse était limitée à 30 km/h.

- Ces conclusions rejoignent les résultats belges de l'enquête européenne SARTRE 4 (2010). Dans cette étude, 15 % des conducteurs belges ont indiqué avoir l'intention au cours du mois suivant de dépasser fréquemment de 20 km/h la limitation de vitesse en agglomération. La moyenne européenne était de 11 %. Les Belges expriment donc beaucoup plus souvent cette intention que l'Européen moyen.

Conscience du risque d'accident en cas de vitesse (trop) élevée

- La vitesse excessive est considérée par les répondants comme la principale cause d'accident de la route parmi les 16 causes possibles proposées. L'automobiliste belge estime qu'un peu plus d'un accident sur deux (54 %) est provoqué par une vitesse trop élevée. Les Belges reconnaissent donc bien de manière générale le risque accru d'accident causé par la vitesse.

- Depuis la première mesure d'attitudes de 2003, la proportion de conducteurs approuvant l'affirmation « pour vous rouler vite, c'est risquer sa vie et celle des autres » n'a jamais été aussi faible (74 %). Par rapport au résultat de 2009 (80 %), nous constatons un recul sensible de la perception générale du risque lié à la vitesse. En 2012, nous sommes plus éloignés que jamais de l'objectif des États généraux de la Sécurité routière (EGSR), à savoir qu'au moins 80 % des conducteurs approuvent l'affirmation. Les hommes, les 18-29 ans et les Flamands sont beaucoup moins nombreux à approuver cette affirmation que les femmes, les plus de 30 ans, les Wallons et les Bruxellois.

- Une analyse plus poussée des opinions sous-jacentes montre que la grande majorité des conducteurs belges (84 %) admet que la vitesse excessive augmente le risque d'accident grave. Toutefois, une grande partie des automobilistes pense que dépasser de 10 km/h la vitesse autorisée (44 %) ou rouler trop vite de nuit sur des routes dégagées (33 %) n'augmente pas le risque d'accident ou ne représente pas un danger. Il semble donc de manière générale que les conducteurs soient conscients du risque lié à la vitesse excessive, mais que cette perception soit plus limitée dans des situations spécifiques. Nous constatons également un recul significatif par rapport à 2009 concernant la perception du risque d'accident en cas de dépassement limité de la vitesse autorisée (jusqu'à 10 km/h). L'enquête européenne SARTRE 4 (2010) a également relevé cette prise de conscience plus restreinte des risques par les automobilistes belges. 26 % des conducteurs belges ont estimé que dépasser de 20 km/h la vitesse autorisée en agglomération n'augmentait pas le risque d'accident. Seuls 2 autres pays européens se classent moins bien que la Belgique.

- La perception du risque varie sensiblement selon le sexe, l'âge et la région. Les conducteurs plus âgés (63+) sont beaucoup plus nombreux que les 18-62 ans à penser que la vitesse augmente le risque d'accident grave. Davantage d'hommes que de femmes pensent que le risque lié à la vitesse excessive de nuit sur des routes dégagées est limité. Les conducteurs âgés de 18 à 49 ans et les Flamands sont nettement moins nombreux que les plus de 50 ans, les Wallons et les Bruxellois à affirmer qu'une augmentation de la vitesse de 10 km/h entraîne un risque accru d'accident grave. Concernant les assertions portant sur le risque, les femmes, les conducteurs âgés et les Bruxellois adoptent de façon générale la position la plus axée sur la sécurité. Cette prise de conscience accrue des risques s'explique peut-être par l'intensification du trafic de manière générale et la plus grande proportion d'usagers faibles (et, par conséquent, l'augmentation des conflits potentiels entre différent types d'usagers de la route) dans la Région de Bruxelles-Capitale, où les Bruxellois interrogés prennent peut-être plus fréquemment le volant que les autres personnes interrogées.

Normes sociales perçues de la vitesse (excessive)

- La mesure d'attitudes a également sondé l'impact de l'environnement social sur la perception des risques et sur le comportement au volant. L'affirmation « mes connaissances/amis pensent qu'il faut respecter les limitations de vitesse » (la norme dite « subjective ») a suscité des réactions partagées : presque 1 conducteur sur 2 ne ressent pas de pression sociale à respecter les limitations. Par ailleurs, 67 % approuvent l'affirmation selon laquelle les automobilistes ne dépassant jamais la vitesse autorisée constitueraient une exception. En d'autres termes : il existe chez près de 2 conducteurs sur 3 une norme dite « descriptive » (c.-à-d. ce qu'on voit chez les autres) selon laquelle il arrive à presque tous les automobilistes de rouler trop vite. De telles croyances rendent difficile un réel changement de comportement puisqu'on a l'impression que tout le monde le fait. Des autres enquêtes menées par l'IBSR (dans le cadre de la campagne de sensibilisation sur la vitesse de 2013 ; SARTRE 4, 2010) montrent également que les conducteurs belges ne ressentent ou ne perçoivent de manière générale que peu d'incitants sociaux à adopter

un comportement correct en matière de vitesse. Sur ce point également, le résultat de la Belgique est très faible par rapport aux autres pays européens.

- Les hommes, les jeunes et les Flamands sont beaucoup moins nombreux que les femmes, les personnes âgées et les Wallons à penser que leur entourage social estime qu'il faut respecter les limitations de vitesse. Plus les conducteurs sont jeunes, moins ils pensent cela. En outre, les Flamands (et les femmes, mais il s'agit d'une tendance statistiquement non significative) sont beaucoup plus nombreux que les Wallons (et les hommes) à estimer que les conducteurs qui ne roulent jamais trop vite constituent une exception.

- De plus, les automobilistes belges pensent que dépasser de 20 km/h la vitesse autorisée (sur une autoroute dégagée, en agglomération ou dans une zone 30) est l'attitude la moins inacceptable parmi plusieurs comportements dangereux au volant énoncés dans l'enquête. Rouler à 70 km/h en agglomération est perçu comme tout aussi acceptable que de commettre une infraction de stationnement. Rouler à 140 km/h sur autoroute est loin en tête du classement des comportements les plus tolérés. 41 % des conducteurs estiment cela acceptable et 1 automobiliste sur 4 trouve même cela « totalement » acceptable.

- La forte admissibilité de la vitesse excessive en zone 30, en agglomération (50 km/h) et sur autoroute se reflète tant dans le comportement que dans les attitudes par rapport à la vitesse. Seulement 56 % des automobilistes trouvent que rouler vite est socialement inacceptable (alors que les EGSR ambitionnaient un pourcentage de 80 % pour 2008). Ces constatations peuvent expliquer une majeure partie du problème actuel lié à la vitesse. Tant que la vitesse excessive sera acceptée au niveau social, il sera très difficile de changer (durablement) ce comportement.

- Par conséquent, de nombreux efforts supplémentaires doivent encore être fournis pour convaincre les automobilistes belges que la vitesse excessive est socialement inacceptable.

Adhésion aux règles en vigueur en matière de vitesse et auto-contrôle perçu sur son comportement

- Le manque d'adhésion aux règles en vigueur en matière de vitesse est peut-être une des raisons sous-jacentes qui expliquent la large acceptation sociale de la vitesse excessive. Seuls 57 % des conducteurs (une légère baisse par rapport à 2009 (60 %)) pensent que les limitations de vitesse en vigueur sont acceptables. Il est à noter que 1 automobiliste sur 4 (26 %) ne les approuve pas du tout et estime probablement que les règles actuelles en matière de vitesse sont trop strictes. Il s'agit d'un constat important, étant donné que les conducteurs qui trouvent les limitations de vitesse inacceptables en certains endroits sont probablement enclins à rouler plus vite que ce qui est autorisé lorsqu'ils y passent. Cette conclusion souligne l'importance de la crédibilité des limitations de vitesse ainsi que de l'information et de la sensibilisation aux raisons qui motivent ces limitations de vitesse.

- Nous constatons que les hommes, les 18-29 ans, les 39-49 ans et les Flamands adhèrent nettement moins aux limitations de vitesse que les femmes, les plus de 63 ans et les Bruxellois. Les 30-38 ans sont plus nombreux que les groupes d'âge immédiatement plus jeunes ou plus vieux à penser que les limitations de vitesse sont acceptables.

- 39 % des conducteurs indiquent être personnellement mieux à même de juger si leur vitesse est sûre, même si elle est supérieure à la limite autorisée par la loi. Ce phénomène s'inscrit dans la même lignée que l'acceptabilité des limitations de vitesse et suggère que plus de 1 conducteur sur 3 fait davantage confiance à sa propre perception de ce qu'est une vitesse sûre qu'aux limitations fixées par la loi. Il apparaît également que près de la moitié des personnes interrogées (46 %) ne connaissent pas toujours clairement les limitations de vitesse en vigueur. Cela donne à penser que les automobilistes ne sont pas toujours conscients du fait qu'ils commettent une infraction. Quoi qu'il en soit, 2 conducteurs sur 3 admettent qu'en roulant trop vite, il est plus difficile de réagir de manière appropriée en cas de situation dangereuse.

Avantages subjectifs de la vitesse (excessive)

- Le lien subjectif établi entre les émotions positives et de la vitesse élevée fait aussi partie des facteurs qui peuvent favoriser la vitesse excessive. 1 automobiliste sur 4 semble apprécier la vitesse au volant. Chez les jeunes conducteurs (18-29 ans), cela concerne un peu plus de 1 conducteur sur 3. Ce sont donc surtout les jeunes automobilistes qui associent la vitesse à cette émotion positive.

- Toutefois, l'impression de gagner du temps en roulant vite n'est présente que chez une petite partie des conducteurs belges. 13 % des automobilistes pensent qu'il faut rouler vite pour éviter d'avoir l'impression de perdre du temps.

- Les hommes, les plus jeunes (18-29 ans) et les Bruxellois trouvent la vitesse au volant particulièrement plus plaisante que les femmes, les plus de 30 ans et les Flamands. Plus les personnes interrogées sont jeunes, plus elles sont nombreuses à penser qu'il faut rouler vite pour ne pas perdre de temps. Les 18-38 ans ont généralement une opinion nettement différente à ce sujet par rapport aux plus de 50 ans.

Conclusion

La vitesse au volant est encore largement répandue et socialement acceptée par les automobilistes belges. Ce comportement explique notamment le nombre encore relativement élevé de victimes de la route dans notre pays par rapport à d'autres pays européens.

Les jeunes conducteurs et les conducteurs de sexe masculin constituent les groupes problématiques qui doivent en priorité faire l'objet de mesures. La sensibilisation doit viser les normes sociales qu'il convient de changer et l'acceptabilité de la vitesse au volant. Ce phénomène souligne l'importance de mesures systématiques et généralisées qui concernent l'ensemble de la société (par le biais d'une communication globale et axée sur les groupes cibles, de l'enseignement, de la formation à la conduite, etc.). La prise de conscience limitée des risques liés à la vitesse constitue également un point d'attention pour la sensibilisation. Compte tenu de la faible adhésion aux limitations de vitesse en vigueur, il est également nécessaire (après avoir déterminé des limitations de vitesse logiques conformes au paysage routier) d'informer et de sensibiliser les automobilistes à la logique qui justifie ces limitations.

Cette sensibilisation doit aussi toujours s'accompagner de contrôles. Au fil des ans, la probabilité objective d'être sanctionné pour excès de vitesse a nettement augmenté. Un autre rapport de la mesure d'attitudes effectuée par l'IBSR en 2012 (Meesmann & Boets, 2014a) montre que la probabilité subjective d'être sanctionné pour excès de vitesse est plus élevée que le risque d'être verbalisé pour les autres types d'infractions routières. Nous constatons toutefois peu de changement quant à la probabilité subjective par rapport à 2009, et même une légère diminution par rapport à 2006, d'où l'importance de poursuivre les efforts pour augmenter la probabilité subjective d'être sanctionné pour excès de vitesse. Ici aussi, la communication joue un rôle crucial. En résumé, la sensibilisation et les contrôles restent des éléments clés pour les années à venir.

Nécessité de poursuivre la recherche

À la lumière des résultats de cette étude et de l'avancement de la recherche scientifique, l'IBSR plaide pour la poursuite des recherches dans les domaines suivants :

- poursuite des mesures d'attitudes et de comportement en matière de vitesse ;
- analyse plus approfondie des déterminants comportementaux sous-jacents à la vitesse excessive au volant, y compris les effets d'interaction et les effets des variables autres que les 3 variables de base (âge, sexe et région), par ex. le niveau d'études, la catégorie professionnelle, le statut socioéconomique, l'origine ethnique, les caractéristiques du véhicule, la fréquence de conduite, l'exposition au risque (km parcouru par année) ;
- étude plus approfondie des déterminants comportementaux de la vitesse excessive au volant en termes de variables sociocognitives;
- analyse de l'impact de la norme sociale sur (l'acceptabilité de) la vitesse excessive au volant ;

- analyse des différences de comportement à l'échelle internationale et des facteurs qui les déterminent ;
- élargissement du champ de recherche à la vitesse inadaptée ;
- étude de l'influence des caractéristiques de la route et des personnes sur la crédibilité des limitations de vitesse ;
- évaluation de la possibilité de faire figurer des variables relatives à la vitesse dans le formulaire d'analyse des accidents de la route ;
- étude de l'efficacité des mesures/outils visant à influencer le comportement en termes de vitesse (par ex., technologie automobile : limiteur intelligent de vitesse ; infrastructure routière : dispositifs ralentisseurs, catégorisation des routes ; éducation, sensibilisation).

SPEED AND SPEEDING. Results of the BIVV/IBSR three-yearly road safety attitude survey.

Summary

The Belgian Institute for Road Safety (BIVV/IBSR) attitude survey 2012 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 measurement surveys conducted by the BIVV/IBSR and with results from other sources. It looked for the existence of significant differences depending on the respondent's gender, age or region.

The attitude survey 2012 comprised several sections. This report only includes results related to speed. Excessive and inappropriate speeds represent major risk factors in road traffic. As inappropriate speed is highly context-dependent and consequently more difficult to investigate (particularly because there is insufficient knowledge about adjusted speeds in specific circumstances), the Belgian Institute for Road Safety (BIVV/IBSR) traditionally measures experiences and opinions related to excessive speeds in the attitude survey.

Self-reported speeding prevalence

The main results related to speed and speeding based on self-reported behaviour are:

- Belgian drivers admit that they frequently exceed speed limits. Almost nine in ten admit to having occasionally driven up to 10km/h faster than the legal speed limit in the past year. One in two even did so frequently to (almost) always. The high frequencies of speeding reported confirm the large number of speeding violations observed in the BIVV/IBSR 2012 road side survey on speed.

- With regard to specific speed patterns it appears that reported speeding in 30 km/h zones is the most problematic. 71% of drivers admit to having occasionally driven 50km/h in these zones and one in four even admitted to doing so often. Driving 70km/h in a built-up area where the speed limit is 50km/h was also reported by over half of the drivers (57%). In the past year, 15% did this frequently. Two in three drivers admit to having occasionally driven 20km/h too fast on a motorway and one in four did so often to (almost) always if the situation allowed.

- Once more these findings reveal that failure to respect speed limits is a widespread phenomenon in Belgium. Most Belgian drivers sometimes or frequently drive over the limit; thus it does not merely involve a limited risk group. Nevertheless, more men and young drivers report that they drive too fast. The younger the driver, the more likely he/she is to admit to speeding. Compared with Walloon drivers, their Flemish counterparts admit significantly more often that they have driven 50km/h on roads with a 30km/h speed limit.

- These results are consistent with Belgian results from the European SARTRE4 survey (2010). In this survey, 15% of Belgian drivers admitted their intention to often exceed the speed limit in a built-up area by 20km/h in the month to come. The EU average was 11%. Therefore Belgians state this intention significantly more often than the average European.

Awareness of the risk of an accident as a result of driving (too) fast

- Driving at an excessive speed is perceived as the main cause of road traffic accidents out of sixteen possible causes. The Belgian driver estimates that a little over one in two accidents (54%)

is caused by excessive speed. Thus, in general terms, Belgians do indeed recognise the increased risk of an accident due to speed.

- Never before, since the first attitude survey in 2003, has there been a lower percentage of drivers who agreed with the premise 'driving fast puts your own life in danger as well as that of others' (74%). In comparison with this result in 2009 (80%), we see a significant decline in the general perception of the risk of driving fast. In 2012, we are further than ever from the General Assembly on Road Safety's (SGVV/EGSR) target that at least 80% would agree with this premise. Men, 18-29 year olds, and Flemish drivers are significantly less likely to agree with this premise than women, people aged 30 and over, and Walloons and residents of Brussels.

- The further differentiation of underlying views reveals that the vast majority of Belgian drivers (84%) do agree that driving too fast increases the risk of serious accidents. Nevertheless, a large percentage does not believe that driving 10km/h too fast (44%) or driving too fast on deserted roads at night (33%) increases the risk of an accident or danger. The risk of driving too fast does appear to be recognised in general terms, but this perception is strikingly more limited to specific situations. We also observe a significant decline compared with 2009 in the risk perception of accidents related to a limited speeding violation (up to 10km/h). The limited risk perception among Belgian drivers was also observed in the European SARTRE4 survey (2010). Among Belgian drivers, 26% believed that the risk of an accident does not increase if one drives 20km/h too fast in a built-up area. Only two other European countries scored lower than Belgium on this point.

- Risk perception varies significantly depending on gender, age and region. The oldest drivers (63 and over) are significantly more likely to believe that driving fast increases the risk of a serious accident than 18-62 year olds. Men are more likely to believe that the risk of driving too fast on deserted roads at night is limited compared with women. Drivers of 18-49 years old and Flemish drivers are far less likely to agree that a speed increase of 10km/h leads to a major increase in the risk of an accident than people aged 50 and over, Walloons and Brussels residents. Women, older drivers and residents of Brussels generally hold the safest views on risk. The overall higher volume of road traffic (and resulting increased potential for conflict between road users) in the Brussels-Capital Region, in which respondents from Brussels perhaps drive more often, possibly plays a role in this increased risk perception.

Perceived social norms related to driving (too) fast

- The attitude survey also examined the impact of the social environment on driving behaviour and risk perception. Views on the statement that one's acquaintances/friends believe that one must respect speed limits (the so-called 'subjective norm') were divided: almost one in two drivers do not experience social pressure to respect speed limits. Moreover 67% agree with the statement that drivers who never exceed applicable speed limits are rare. In other words: two in three Belgian drivers adopt a 'descriptive norm' (i.e. what one observes in others) that almost all drivers occasionally drive too fast. Such beliefs make it difficult to effectively change behaviour because of the perception that everyone does it. Other BIVV/IBSR studies (a survey as part of the 2013 speed campaign; SARTRE4, 2010) also reveal that in general Belgian drivers only experience or perceive social influences that support correct speed behaviour to a limited extent. In comparison with other European countries Belgium scores very poorly in this area.

- Men, young people and the Flemish are significantly less likely to believe that their social environment thinks one must respect the speed limits than women, older drivers and Walloons. The younger the person, the less likely he or she is to agree with this. Furthermore, the Flemish (and women, but this is a trend) are significantly more likely to believe that drivers that never drive too fast are rare, than Walloons (and men).

- Belgian drivers also believe that driving 20km/h too fast (on a deserted motorway, in a built-up area or in a 30 km/h zone), is the most personally acceptable of all kinds of dangerous driving behaviour. Driving 70km/h in a built-up area is perceived to be just as acceptable as a parking violation. By far the most acceptable action is driving 140km/h on a motorway. This is found to be acceptable by 41% and one in four even think it is 'completely' acceptable.

- The high level of acceptability of driving too fast in a 30 zone, in a built-up area (50km/h) and on a motorway is reflected in driving behaviour as well as in attitudes related to speeding. Only 56% of drivers believe that speeding is socially unacceptable (while the General Assembly on Road Safety premised 80% for 2008). This finding largely explains the current speed problem. As long as speeding is believed to be socially acceptable, it is very difficult to (permanently) change this behaviour.

- A large number of additional efforts must thus be made to convince drivers in Belgium that speeding is socially unacceptable.

Support for current speed limits and perceived behavioural control

- One of the possible underlying reasons for the wide social acceptance of speeding is limited support for the existing speed limits. Only 57% of the drivers, a slight decrease compared with 2009 (60%), believe that speed limits are established at an acceptable level. Remarkably, one in four drivers (26%) totally disagrees with this and probably finds existing speed limits to be too strict. This is an important finding given that drivers possibly tend to violate speed limits in certain locations where they feel that the speed limits are unacceptable. This finding highlights the importance of credible speed limits and information and the raising of awareness about the reasons behind the speed limits.

- We observe significantly reduced support for speed limits among men, 18-29 year olds and 39-49 year olds, and among the Flemish, compared with women, people aged 63 and over and residents of Brussels. Those in the 30-38 age group are more likely to believe that speed limits are acceptable than age groups that directly precede and succeed them.

- 39% of drivers indicate that they are themselves the best judge of their personal safe driving speed limit, even if this is higher than the legal limit. This is consistent with the findings related to the acceptability level regarding speed limits and suggests that over one in three drivers has more confidence in his/her own perception of safe speed limits than in the legal limits. It also appears that almost half of the respondents (46%) are not always aware of the applicable speed limit. This suggests that speeding violations are not always consciously perpetrated. In all, two in three drivers agree that speeding makes it more difficult to react properly in a dangerous situation.

Subjective advantages of driving (too) fast

- Subjectively linking positive emotions to high speed is also one of the possible underlying factors related to speeding. One in four drivers appears to enjoy driving fast. This figure is slightly more than one in three among the youngest drivers (aged 18-29). It is predominantly the youngest drivers that link speed to this positive emotion.

- Nevertheless the subjective perception of saving time by speeding only plays a role among a small percentage of Belgian drivers. 13% agree that people have to drive fast because if they don't, they have the impression that they are losing time.

- Men, the youngest age group (18-29), and drivers from Brussels find driving fast considerably more enjoyable than women, those aged 30 and over and the Flemish. The younger the respondent, the more likely he or she is to hold the view that he or she must drive fast to avoid losing time. The 18-38 age group is significantly more likely to believe this than those aged 50 and over.

Conclusion

Speeding is still widespread and socially accepted among Belgian drivers. This behaviour is a main cause of the still fairly high number of road traffic victims in our country compared with other European countries.

Young and male drivers represent the primary problem groups and measures should be primarily focused on these groups. Efforts to raise awareness must focus on the problematic social norms and

level of personal acceptability of speeding. This underlines the importance of systematic and widespread actions that involve society as a whole (using broad and target group focused communication, education, driver formation, etc.). Another starting point for raising awareness is the limited risk awareness related to driving too fast in specific situations. Given the limited support for existing speed limits, it is also important (after determining logical speed limits consistent with the road layout) to inform drivers and to raise awareness in relation to the logic behind these limits.

Raising awareness must also go consistently hand in hand with enforcement. Over the years, the objective risk of being caught when speeding has clearly increased, and in one of the other BIVV/IBSR 2012 attitude survey reports (Meesmann & Boets, 2014a) it is revealed that the subjective risk of being caught speeding is higher than for other themes. However we see little change in the subjective risk of being caught compared with 2009, and the 2006 level was considerably higher. This underlines the importance of further efforts to increase the subjective risk of being caught. Communication also plays a major role in this respect. In short, raising awareness and enforcement will thus continue to be extremely important in the coming years.

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:

- Continuation of attitude surveys and road side surveys related to speed.
- More detailed research into underlying behavioural determinants related to speeding, particularly interaction effects and the effect of other variables besides the three core variables (age, gender and region), such as level of education, professional category, socio-economic status, ethnic origin, vehicle characteristicsbrand, driving frequency and exposure (driven km/year).
- More detailed research into underlying behavioural determinants related to speeding in terms of socio-cognitive variables.
- Analysis of the influence of the social norm related to (the acceptability of) speeding.
- Analysis of the international differences in behaviour and of the responsible factors.
- Broadening research relating to inappropriate speed.
- Research into the influence of road and personal characteristics on the credibility of speed limits.
- Assessment of the possibility of including speed variables in road traffic accident forms.Research into the effectiveness of measures/tools for influencing speed behaviour (such as vehicle technology like ISA; road infrastructure like speed reducers, road categorisation; education and raising awareness).

Introduction

A l'occasion des premiers États Généraux de la Sécurité Routière de 2002, un vaste ensemble d'indicateurs avaient 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 d'accidents officielles 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]). Il est ainsi possible 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 que 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

Annexe : Méthodologie et questionnaire

Le présent rapport concerne l'analyse des réponses portant sur la vitesse et la vitesse excessive (plus élevée que la limitation de vitesse autorisée). La vitesse inadaptée (trop élevée par rapport à l'infrastructure routière ou aux conditions de circulation) constitue également un problème considérable en matière de sécurité routière, mais étant donné qu'elle est plus difficile à estimer objectivement et que son évaluation dépend fortement du contexte, la mesure d'attitudes effectuée par l'IBSR se limite à des questions portant sur la vitesse excessive. Annexe 1 figure une liste de quelques questions sur la vitesse qui ne sont pas traitées dans le présent rapport. Celles-ci sont reprises dans le rapport 5 « Politique criminelle et adhésion sociale 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 de 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 appartenant à chaque des catégories de réponses. Ensuite, les catégories « Ne sait pas (NSP) » et « Non applicable (NA) » ont été redéfinies en tant que valeurs manquantes, après quoi les pourcentages appartenant à chaque 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 les réponses 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 effet significatif a pu être établi. Pour la détermination du caractère significatif des données, les variables ont 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 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 « pas d'application (PA) » ont été définies ici comme valeurs manquantes.

1. Vitesse des conducteurs : résultats

1.1 Risques liés à la vitesse excessive et inadaptée

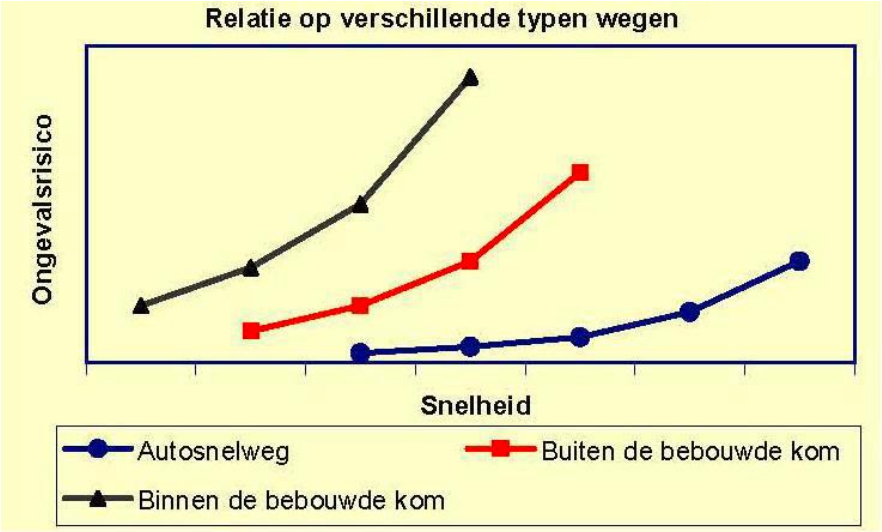
La vitesse excessive et la vitesse inadaptée font partie des principaux problèmes en matière de sécurité routière. La vitesse des conducteurs est directement liée à l'accroissement du risque d'accident et à l'augmentation de la gravité de ces accidents.

Riguelle (2013) résume les risques liés à la vitesse comme suit :

> *On estime généralement qu'environ 30 % des accidents mortels sont liés directement à une vitesse excessive ou inadaptée (Transportation Research Board, 1998 et Bowie & Walz, 1994). Le lien entre la vitesse et le risque d'accident est abondamment documenté dans la littérature (voir notamment Aarts & van Schagen [2006] et Global Road Safety Partnership [2008] pour des documents récapitulatifs). Toutes les études concluent logiquement qu'une augmentation de la vitesse conduit à un accroissement du risque d'accident. On peut considérer que la vitesse est toujours impliquée dans une certaine mesure dans chaque accident. Même dans les cas où elle n'est pas la cause première de l'accident, la vitesse joue en effet toujours un rôle en déterminant le délai dont un conducteur dispose pour réagir à un événement inattendu. Une vitesse élevée augmente en effet tant la distance parcourue pendant la période de réaction du conducteur que la distance de freinage. Elle laisse aussi moins de temps aux autres usagers pour réagir à l'arrivée du véhicule.*
>
> *La vitesse joue également un rôle dans la gravité des accidents. La quantité d'énergie qui est absorbée dans un accident est fonction de la masse des véhicules en présence et du carré de leur vitesse. Elle augmente donc de façon exponentielle avec la vitesse. Même avec les améliorations de la sécurité passive des véhicules, une partie des chocs est subie par le corps humain, ce qui peut rapidement avoir des conséquences graves. De manière générale, le risque de blessure grave ou fatale pour un occupant d'un véhicule portant la ceinture commence à augmenter fortement à partir de 70 km/h dans les accidents frontaux et à partir de 50 km/h dans la plupart des collisions latérales (Tingvall & Haworth, 1999). Les usagers faibles, eux, ne bénéficient pas de la même protection que les automobilistes. Des études plus récentes (voir Richards, 2010 ou la revue de littérature de Rosén, et al., 2011) indiquent que le risque de décès d'un piéton heurté par une voiture augmente fortement à partir d'une vitesse d'impact proche de 50 km/h.*

La Figure 1 montre que la vitesse au volant ne présente pas le même degré de dangerosité dans toutes les circonstances. La vitesse à laquelle on peut prendre part à la circulation en toute sécurité est plus basse dans les situations ou la conduite est complexe. Par rapport à la conduite en agglomération, le risque d'accident sur autoroute augmente moins vite proportionnellement à l'accroissement de la vitesse

Figure 1. Lien entre la vitesse et le risque d'accident sur différents types de routes (source : SWOV, 2004)



Lien entre la vitesse (snelheid) et le risque d'accident (ongevalsrisico) sur différents types de routes (bleu /cercle: autoroute, noire /triangle: dehors agglomération ; rouge/carré : en agglomération)

1.2 Prévalence autodéclarée en matière de vitesse excessive

Il a été demandé aux conducteurs à quelle fréquence ils ont, au cours de l'année précédente, intentionnellement dépassé les limitations de vitesse fixées par la loi sur différents types de route et lorsque les circonstances le permettaient. L'intérêt de cette question est qu'elle nous renseigne sur la fréquence à laquelle les automobilistes roulent trop vite et sur les déterminants sous-jacents. Les résultats complètent de façon intéressante la mesure de comportement en matière de vitesse effectuée par l'IBSR qui reflète la prévalence objective des excès de vitesse sur différents régimes de vitesse, sans pouvoir fournir d'informations sur les caractéristiques des personnes. Le Tableau 1 présente les résultats de toutes les catégories de réponses. La Figure 2 donne un aperçu des pourcentages valides (en ne tenant pas compte des catégories « je ne sais pas » / « non applicable »).

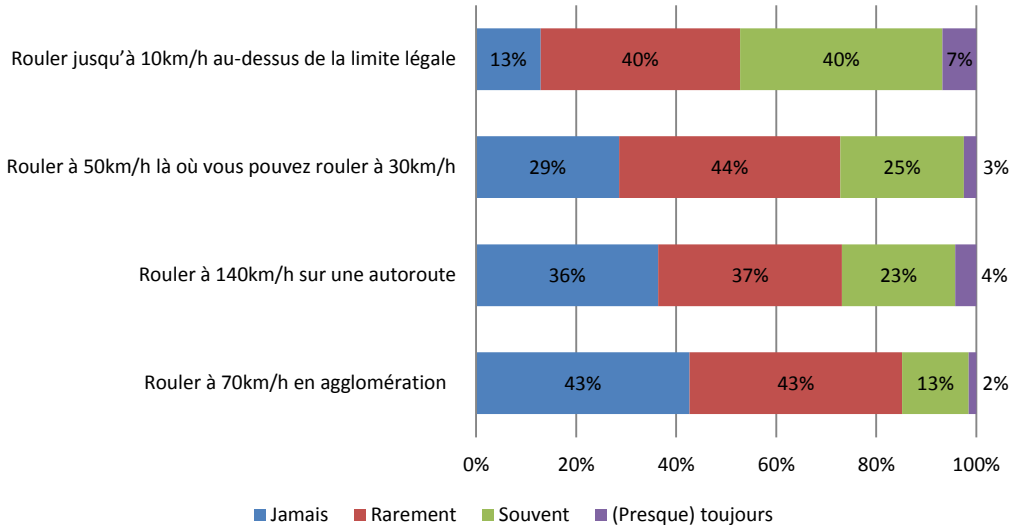
Tableau 1: Prévalence autodéclarée en matière d'excès de vitesse en Belgique (2012)

Au cours de l'année écoulée, à quelle fréquence avez-vous sciemment fait les choses suivantes, lorsque les conditions le permettaient ?		rouler à 140km/h sur une autoroute		rouler à 70km/h en agglomération		rouler à 50km/h là où vous pouvez rouler à 30km/h		rouler jusqu'à 10km/h au-dessus de la limite légale	
Catégorie	Score	%	**% valide**	%	**% valide**	%	**% valide**	%	**% valide**
jamais	1	36,32 %	36,42 %	42,51 %	42,67 %	28,55 %	28,60 %	12,85 %	12,88 %
rarement	**2**	36,60 %	**36,70 %**	42,34 %	**42,50 %**	44,12 %	**44,21 %**	39,83 %	**39,91 %**
souvent	**3**	22,58 %	**22,64 %**	13,25 %	**13,30 %**	24,63 %	**24,69 %**	40,39 %	**40,47 %**
(presque) toujours	**4**	4,23 %	**4,24 %**	1,53 %	**1,54 %**	2,49 %	**2,50 %**	6,73 %	**6,75 %**
NSP/NA	9	0,28 %	-	0,37 %	-	0,21 %	-	0,20 %	-
Total		100	100	100	100	100	100	100	100

NSP/NA = Je ne sais pas / Non applicable
% valide = % sans « NSP/NA » [5]
En gras : population ayant fait l'objet d'une stratification supplémentaire selon le sexe, l'âge et la région
Source : IBSR

[5] Le pourcentage de réponses manquantes (NSP/NA) est toujours inférieur à 1 % – il n'a donc que peu d'influence sur les résultats.

Figure 2: Prévalence autodéclarée en matière d'excès de vitesse en Belgique (2012)



Source : IBSR

Il est à noter que le pourcentage de conducteurs qui déclarent ne jamais avoir dépassé les limitations de vitesse l'année précédente est encore inférieur à 50 %. Cela signifie que la majorité des automobilistes admet avoir roulé trop vite dans les différentes situations citées (jusqu'à 10 km/h et à 20 km/h au-delà de la limite).

Les personnes interrogées admettent rouler très fréquemment jusqu'à 10 km/h au-delà de la limite légale. Presque 9 conducteurs belges sur 10 (87 %) avouent l'avoir fait au cours de l'année précédente. 1 automobiliste sur 2 (47 %) dit même l'avoir fait souvent à (presque) toujours. Compte tenu de ce qui précède, rouler jusqu'à 10 km/h au-delà de la vitesse maximale autorisée semble être une habitude répandue. La mesure de comportement effectuée par l'IBSR (2012) montre également que les excès de vitesse jusqu'à 10 km/h au-delà de la limitation sont très courants (Riguelle, 2013). La mesure de comportement avance en outre qu'on peut douter du caractère intentionnel de certaines de ces infractions « plus légères » (contrairement aux infractions graves de plus de 10 km/h). La question portant sur la fréquence autodéclarée dans la mesure d'attitudes montre toutefois que de nombreux conducteurs belges sont bel et bien conscients de ce comportement. La distinction entre les infractions de plus de 10 km/h et celles de moins de 10 km/h correspond à l'ancienne définition d'une infraction grave, abrogée en 2005, mais qui visiblement est encore bien gravée dans la mémoire de nombreux automobilistes belges.

En ce qui concerne les régimes de vitesse spécifiques, le respect des limitations en zone 30 pose le plus de problèmes : 71 % des conducteurs belges admettent qu'il leur est arrivé d'y rouler à 50 km/h et 1 automobiliste sur 4 (27 %) confesse même le faire souvent à presque toujours. Au fil des mesures de comportement effectuée par l'IBSR (2007-2012), il semble également que la plupart des excès de vitesse aient lieu dans le régime de vitesse le plus bas pris en compte par l'enquête (zones 30 aux abords des écoles, sans infrastructures) (Riguelle, 2013). 57 % des conducteurs ont indiqué rouler à 70 km/h en agglomération où la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h, et, parmi ces derniers, 15 % rapportent qu'ils l'ont fait souvent à (presque) toujours.

Pour terminer, 64 % des automobilistes avouent qu'il leur est arrivé l'année précédente de dépasser de 20 km/h la limitation maximale sur autoroute lorsque les circonstances le permettaient. 1 conducteur sur 4 admet même l'avoir fait souvent à (presque) toujours.

Dans la mesure d'attitudes de 2009, il a été demandé aux conducteurs à quelle fréquence ils roulaient à 70 km/h en agglomération « au cours d'un trajet ordinaire en voiture » (Boulanger et al., 2011). Puisque la question a été modifiée entre 2009 et 2012 (« au cours d'un trajet ordinaire en voiture » a été remplacé par « au cours de l'année écoulée»), cette question ne peut pas être directement comparée avec la variante de la mesure d'attitudes de 2012. Une comparaison imparfaite montre toutefois que les résultats correspondent : en 2012, 57 % des automobilistes ont déclaré qu'il leur

était arrivé de rouler à 70 km/h en agglomération au cours de l'année précédente et 15 % d'entre eux l'ont fait souvent à (presque) toujours, tandis qu'en 2009, 57 % des conducteurs avaient admis l'avoir fait au cours d'un trajet ordinaire en voiture et 13 % d'entre eux l'avaient fait souvent à (presque) toujours.

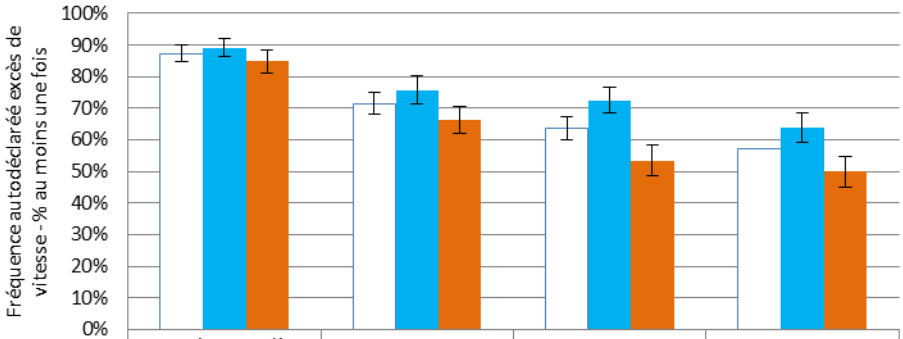
1.3 Prévalence autodéclarée en matière de vitesse excessive en fonction du sexe, de l'âge et de la région

Les analyses suivantes ont trait au pourcentage de conducteurs qui ont indiqué qu'il leur était arrivé au cours de l'année précédente de rouler jusqu'à 10 km/h ou 20 km/h au-delà des limitations de vitesse imposées par la loi dans les différents régimes de vitesse (personnes qui ont répondu de « rarement » à « [presque] toujours » = scores 2+3+4 dans le Tableau 1).

1.3.1 Sexe

Les excès de vitesse rapportés varient considérablement en fonction du sexe du conducteur (Figure 3).

Figure 3: Prévalence autodéclarée en matière d'excès de vitesse en fonction du sexe de la personne interrogée (2012)



	Rouler jusqu'à 10km/h au-dessus de la limite légale*	Rouler à 50km/h là où vous pouvez rouler à 30km/h*	Rouler à 140km/h sur une autoroute*	Rouler à 70km/h en agglomération*
Belgique	87,12%	71,40%	63,58%	57,33%
Homme	89,11%	75,80%	72,51%	63,86%
Femme	84,87%	66,42%	53,51%	49,98%

* significatif
Source : IBSR

Les hommes sont beaucoup plus nombreux à admettre avoir roulé trop vite au cours de l'année précédente. Cela vaut pour les 4 variables.

Près de 9 hommes sur 10 reconnaissent qu'il leur est arrivé de rouler jusqu'à 10 km/h au-delà de la limite légale au cours de l'année précédente. Chez les femmes, le pourcentage (85 %), est nettement inférieur ($F(1,126)= 4,18$; $p<0,01$).

Les différences en pourcentage entre les excès de vitesse autodéclarés par les hommes et les femmes s'accentuent au fur et à mesure que l'on passe à un régime de vitesse supérieur. Alors que 76 % des hommes disent qu'il leur est arrivé de rouler à 50 km/h là où la vitesse était limitée à 30 km/h et 66 % des femmes avouent en faire de même ($F(1,126)= 11,64$; $p<0,01$). 64 % d'hommes contre 50 % de femmes reconnaissent rouler à 70 km/h là où la vitesse est limitée à 50 km/h ($F(1,126)= 23,25$; $p<0,01$). Dans les résultats de 2009 (avec un intitulé de question un peu différent) il était également question d'une différence significative entre les hommes et les femmes puisque 64 % des hommes indiquaient qu'il leur était arrivé de rouler à 70 km/h en agglomération « au cours d'un trajet ordinaire en voiture » contre 48 % de femmes (Boulanger et al., 2011).

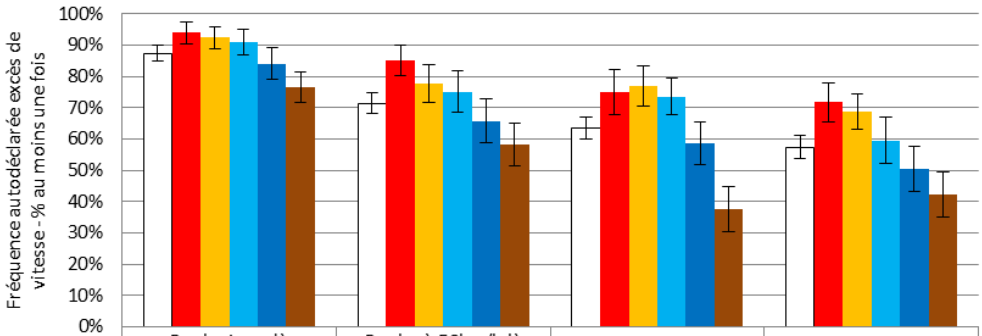
L'écart le plus marqué entre les deux sexes (19 points de pourcentage) concerne le fait de rouler à 140 km/h sur autoroute au cours de l'année écoulée (73 % des hommes contre 54 % de femmes) ($F(1,126)= 49,24$; $p<0,01$).

Malgré ces écarts importants entre les sexes, il apparaît toutefois qu'une majorité de femmes admet tout de même dépasser les limitations dans les zones 30 et sur autoroute.

1.3.2 Âge

Les excès de vitesse rapportés varient aussi considérablement en fonction de l'âge du conducteur (Figure 4).

Figure 4: Prévalence autodéclarée en matière d'excès de vitesse en fonction de l'âge de la personne interrogée (2012)



	Rouler jusqu'à 10km/h au-dessus de la limite légale*	Rouler à 50km/h là où vous pouvez rouler à 30km/h*	Rouler à 140km/h sur une autoroute*	Rouler à 70km/h en agglomération*
Belgique	87,12%	71,40%	63,58%	57,33%
18 - 29	94,00%	85,11%	74,99%	71,79%
30 - 38	92,44%	77,71%	77,07%	68,75%
39 - 49	90,88%	75,19%	73,55%	59,51%
50 - 62	84,13%	65,69%	58,69%	50,47%
63+	76,59%	58,18%	37,51%	42,29%

* significatif
Source : IBSR

3 questions sur les 4 montrent clairement un effet graduel de l'âge. À l'exception de la pratique du 140 km/h sur autoroute, il s'avère que plus on est jeune, plus on admet avoir roulé au-delà de la limitation de vitesse (jusqu'à 10 km/h, et dépassement de 20 km/h de la vitesse en zone 30 et en agglomération). Les écarts qui sont significatifs sont consultables à l'Annexe 2.

Concernant la pratique du 140 km/h sur autoroute, nous constatons que les 3 groupes les plus jeunes (18-49 ans : entre 74 et 77 %) sont significativement plus nombreux que les 50-62 ans (59 %) et les plus de 63 ans (38 %) à avouer s'y être livrés. L'écart entre les 2 groupes les plus âgés est également significatif.

Pour ce qui est des excès de vitesse rapportés en agglomération, pratiquement tous les groupes d'âge présentent des écarts significatifs, sauf les deux plus jeunes (18-29 ans : 72 % ; 30-38 ans: 69 % ; 39-49 : 60 % ; 50-62 ans : 50 % ; 63 ans et plus : 42 %). Plus le conducteur est jeune, plus il admet avoir dépassé de 20 km/h la vitesse autorisée de 50 km/h. Il s'agit d'un effet graduel systématique de l'âge, ce qui avait déjà été révélé dans la mesure d'attitudes de 2009 avec la formulation différente de la question (« au cours d'un trajet ordinaire en voiture »).

On constate un effet similaire de l'âge pour l'affirmation « rouler à 50 km/h dans une zone limitée à 30 km/h ». Ici, ce sont le groupe le plus jeune et les 2 groupes les plus âgés qui se distinguent les uns des autres et des autres groupes d'âge. Les conducteurs les plus jeunes sont significativement plus nombreux à avouer un tel excès de vitesse que l'ensemble des conducteurs plus âgés (18-29 ans: 85 % contre 30-63 ans et plus : 58 à 78 %). Les 2 groupes les plus âgés admettent faire un tel excès

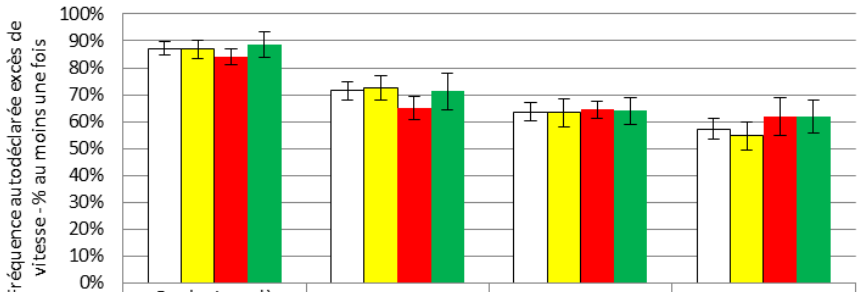
significativement moins souvent que tous les autres groupes plus jeunes (50-63 ans et plus : 58 %-66 % contre 18-49 ans : entre 75 et 85 %).

Les conducteurs âgés de 18 à 49 ans sont aussi significativement plus nombreux que les plus de 50 ans à admettre avoir roulé jusqu'à 10 km/h au-delà de la limite (18-49 ans : entre 91 et 94 % contre 50-63+ ans : 77 %-84 %). L'écart entre les 2 groupes les plus âgés est également statistiquement significatif.

1.3.3 Région

Les analyses ont montré que les excès de vitesse autodéclarés variaient également en fonction de la région où réside la personne interrogée (Figure 5).

Figure 5: Prévalence autodéclarée en matière d'excès de vitesse en fonction du domicile (région) de la personne interrogée (2012)



	Rouler jusqu'à 10km/h au-dessus de la limite légale	Rouler à 50km/h là où vous pouvez rouler à 30km/h*	Rouler à 140km/h sur une autoroute	Rouler à 70km/h en agglomération
Belgique	87,12%	71,40%	63,58%	57,33%
Flandre	86,85%	72,43%	63,28%	54,66%
Wallonie	84,18%	65,19%	64,40%	61,85%
Bruxelles	88,82%	71,23%	63,98%	61,91%

* significatif
Source : IBSR

Les conducteurs flamands (72 %) sont significativement plus nombreux que les conducteurs wallons (65 %) à indiquer qu'il leur est arrivé de rouler à 50 km/h dans une zone limitée à 30 km/h ($F(1,126)= 5,26$; $p<0,05$). Les automobilistes résidant dans la Région de Bruxelles-Capitale se situent entre les deux (71 %).

À l'inverse, nous constatons que les automobilistes wallons et bruxellois (62 % dans les deux cas) sont plus nombreux que les Flamands (55 %) à reconnaître avoir roulé à 70 km/h sur des routes limitées à 50 km/h en agglomération. Cet écart n'est pas significatif mais constitue une tendance marquée. En 2009, par contre, les différences entre régions étaient significatives quand on posait la question avec un intitulé différent (« au cours d'un trajet ordinaire en voiture »). Les Bruxellois (22 %) étaient alors plus nombreux que la moyenne des conducteurs belges (13 %) à admettre avoir fait un tel excès de vitesse souvent à (presque) toujours et près de la moitié des Flamands avaient alors prétendu ne jamais en faire, ce qui était significativement plus que les Wallons.

Aucune différence significative n'a été constatée entre les régions concernant les énoncés « rouler jusqu'à 10 km/h au-delà de la limite » et « rouler à 140 km/h sur autoroute ».

1.4 Attitude en matière de vitesse au volant

Tous les conducteurs ont été invités à choisir une affirmation qui décrit le mieux leur attitude générale en matière de conduite et de vitesse, ce qui nous permet d'avoir un aperçu du comportement habituel des automobilistes belges. Ils ont eu le choix entre 4 énoncés allant de « je ne roule jamais plus vite que la vitesse autorisée » à « je roule (presque) toujours plus vite que la vitesse autorisée » (Tableau 2).

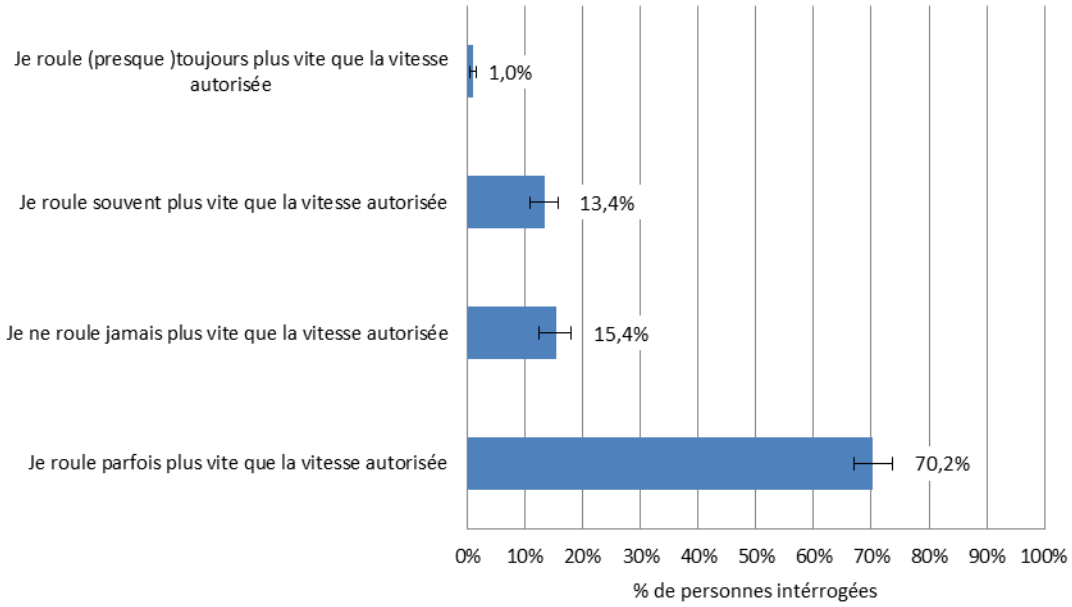
Tableau 2: Attitude en matière de vitesse au volant chez les conducteurs belges (2012)

Catégorie	Score	%
Je ne roule jamais plus vite que la vitesse autorisée	1	15,38 %
Je roule parfois plus vite que la vitesse autorisée	**2**	**70,18 %**
Je roule souvent plus vite que la vitesse autorisée	**3**	**13,44 %**
Je roule (presque) toujours plus vite que la vitesse autorisée	**4**	**0,99 %**
Total		100 %

En gras : population ayant fait l'objet d'une stratification supplémentaire selon le sexe, l'âge et la région
Source : IBSR

Les réponses montrent que dépasser parfois à (presque) toujours la vitesse autorisée fait partie de la norme comportementale personnelle chez 85 % des automobilistes belges. Seuls 15 % d'entre eux disent ne jamais le faire. La majorité des conducteurs roule « parfois » trop vite (70 %), 13 % déclarent le faire « souvent » et 1 % des automobilistes dit le faire (presque) toujours (Figure 6).

Figure 6: Attitude en matière de vitesse au volant chez les conducteurs belges (2012)



Source : IBSR

1.5 Attitude en matière de vitesse au volant selon le sexe, l'âge et la région

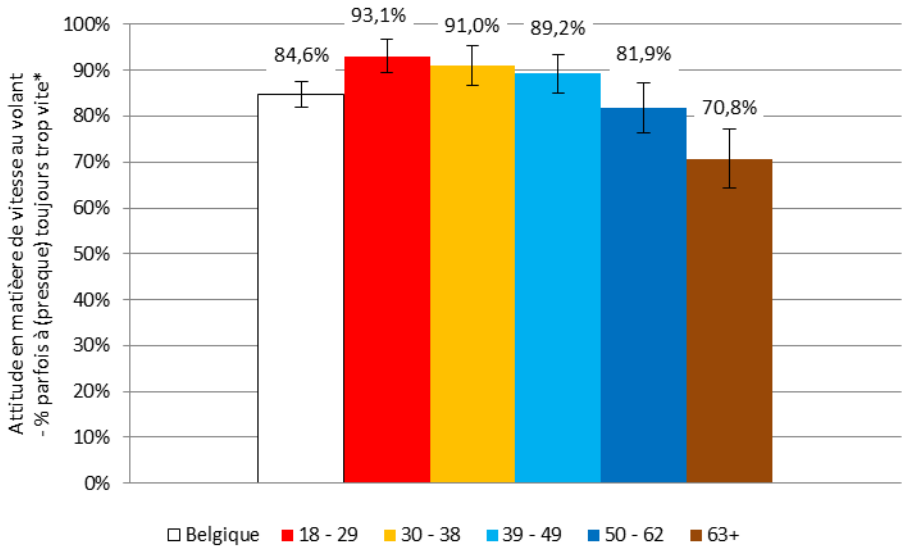
Les analyses suivantes ont trait aux conducteurs qui effectuent des excès de vitesse (Je dépasse parfois + souvent + [presque] toujours la vitesse autorisée : score 2+3+4 dans le Tableau 2).

L'attitude en matière de vitesse au volant ne varie pas selon le sexe du conducteur. La proportion d'hommes (86 %) et de femmes (83 %) ayant une attitude permissive en matière de vitesse au volant est similaire.

1.5.1 Âge

L'âge, par contre, semble bien avoir un impact sur l'attitude en matière de vitesse au volant (Figure 7).

Figure 7: Attitude en matière de vitesse au volant selon l'âge de la personne interrogée (2012)



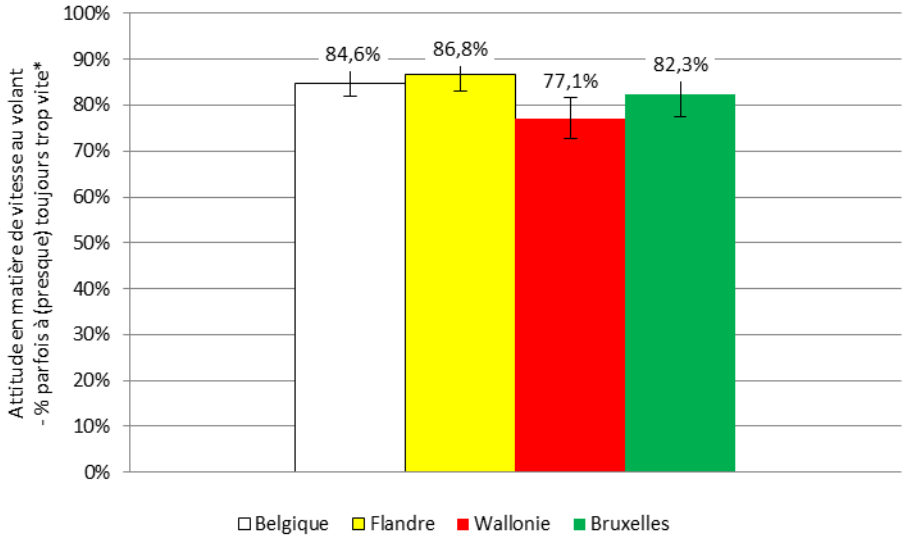
* significatif
Source : IBSR

Nous constatons un effet graduel de l'âge sur l'attitude en matière de vitesse excessive. Les différences statistiquement significatives sont consultables à l'Annexe 3.
Les groupes de conducteurs les plus âgés, les 50-62 ans (82 %) et les 63 ans et plus (71 %), sont significativement moins enclins que les groupes plus jeunes (18-49 ans : entre 89 % et 93 %) à avouer effectuer des excès de vitesse.
Les plus âgés sont nettement plus nombreux à déclarer « ne jamais dépasser la vitesse autorisée » et les 63 ans et plus sont encore beaucoup plus nombreux à faire cette affirmation que les 50-62 ans. On ne constate pas de différence d'attitude marquée entre les 3 groupes d'âge les plus jeunes (18-49 ans).

1.5.2 Région

Par ailleurs, il semble que l'attitude en matière de vitesse au volant varie également selon la région dans laquelle réside la personne interrogée (Figure 8).

Figure 8: Attitude en matière de vitesse au volant selon le domicile (région) de la personne interrogée (2012)



* significatif
Source : IBSR

Les Flamands (87 %) ont une attitude beaucoup plus permissive que les Wallons (77 %) à l'égard de la vitesse excessive ($F(1,126)= 10,78$; $p<0,01$). Les Bruxellois se situent entre les deux (82 %).

1.6 Opinions relatives à la vitesse (excessive) au volant

Comme lors des précédentes mesures d'attitudes, nous avons demandé en 2012 aux personnes interrogées dans quelle mesure elles approuvaient un certain nombre d'énoncés portant sur la vitesse (excessive) au volant. Nous établissons ici une distinction entre 2 énoncés proposés lors de chacune des mesures d'attitudes précédentes (2003, 2006, 2009) et 11 « nouvelles » affirmations ajoutées en vue d'obtenir un aperçu plus différencié des opinions en matière de vitesse (excessive).

Les 2 énoncés récurrents font référence aux objectifs d'attitude en matière de vitesse fixés lors des États généraux de la Sécurité routière (EGSR) de 2002 (cf. Tableau 3). La faiblesse de ces énoncés réside dans leur formulation vague : l'expression « rouler vite » est utilisée sans être quantifiée et son interprétation est donc laissée à la libre interprétation des personnes interrogées. Les résultats doivent donc être interprétés avec prudence. Le choix de cette formulation avait pour objectif de pouvoir comparer les résultats avec ceux d'une enquête menée en 1999 à laquelle les EGSR de 2002 font explicitement référence. De plus, étant donné que ces énoncés ont été utilisés dans toutes les mesures d'attitudes précédentes, il a été décidé de les conserver en 2012 également.

Dans le cadre des EGSR de 2002, les deux énoncés ont été assortis d'objectifs pour les années 2004, 2006 et 2008 (cf. États Généraux 2002, p. 15). L'affirmation faisant l'objet du troisième objectif des EGSR, à savoir « rouler vite est une manière pour vous de gagner du temps », a été supprimé en 2012 en raison des difficultés d'interprétation qu'elle entraînait (d'un point de vue purement logique, on ne peut qu'être d'accord avec cet énoncé). Dès 2009, cet énoncé a été remplacé par « je dois rouler vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps ». Le Tableau 3 présente les réponses de 2012.

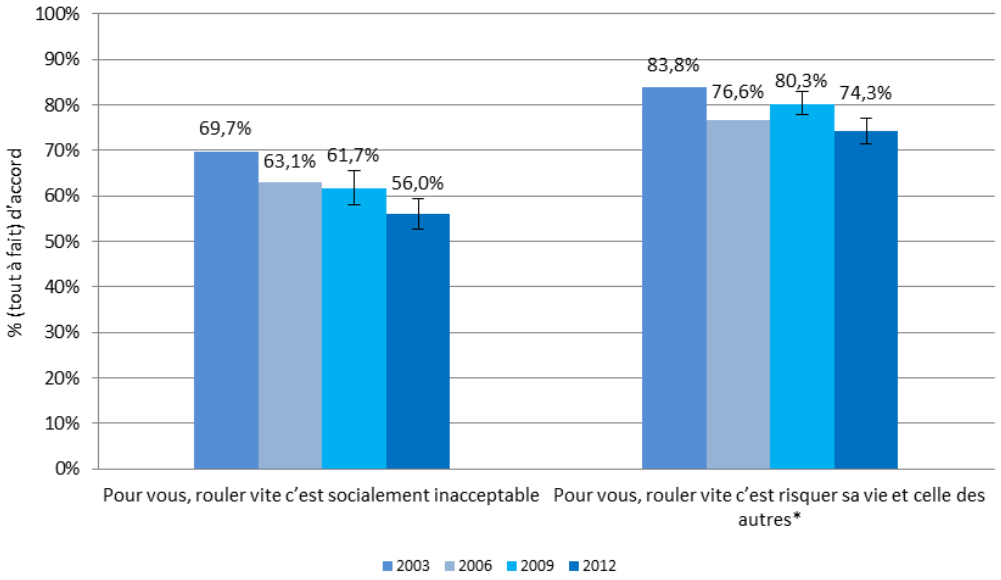
Tableau 3: Adhésion aux énoncés des EGSR (2012)

Pouvez-vous me dire dans quelle mesure vous êtes d'accord avec les énoncés suivants ?	Pas du tout d'accord	Pas d'accord	Ni d'accord, ni pas d'accord	D'accord	Tout à fait d'accord	Je ne sais pas	% valide (d'accord + tout à fait d'accord)
	1	2	3	4	5	7	**4+5**
Pour vous, rouler vite c'est socialement inacceptable	3,62%	16,93%	23,46%	35,66%	20,27%	0,05%	**55,96%**
Pour vous, rouler vite c'est risquer sa vie et celle des autres	2,72%	9,76%	13,22%	40,93%	33,33%	0,04%	**74,29%**

% valide = % sans « je ne sais pas »
En gras : population ayant fait l'objet d'une stratification supplémentaire selon le sexe, l'âge et la région
Source : IBSR

Ces deux questions de 2012 étaient posées de manière identique en 2003, 2006 et 2009. Les résultats de ces quatre éditions sont donc comparables entre eux (Figure 9).

Figure 9: Adhésion aux énoncés des EGSR dans la mesure d'attitudes 2003-2012



* significatif
Source : IBSR

De manière générale, nous constatons au cours des différentes éditions des mesures d'attitudes (2003-2012) une évolution négative des opinions en matière de vitesse au volant.

Concernant l'affirmation « rouler vite est pour moi socialement inacceptable », Nous atteignons en 2012 le niveau le plus bas depuis le début des mesures d'attitudes (2003) : seulement 56 % des conducteurs ont répondu par l'affirmative (contre 70 % en 2003, 63 % en 2006 et 62 % en 2009). Nous voyons donc que l'inadmissibilité sociale de la vitesse au volant continue à diminuer.

La proportion de conducteurs approuvant l'énoncé « conduire vite, c'est risquer sa vie et celle des autres » atteint également un niveau plus faible que jamais en 2012 (74 %). La plupart des automobilistes avaient adhéré à l'affirmation en 2003 (84 %). En 2006, on avait noté une forte diminution (77 %) avant une remontée en 2009 (80 %). Mais, en 2012, on constate une nouvelle fois un net recul.

Le Tableau 4 compare les pourcentages de réponses favorables (% de réponses « d'accord » et % de réponses « tout à fait d'accord ») aux 2 affirmations concernant la vitesse avec les objectifs fixés par les EGSR.

Tableau 4. Approbation comparée aux objectifs des EGSR (2002)

Pourcentage de réponses favorables (« d'accord » ou « tout à fait d'accord »)	Mesure d'attitudes 2003	Objectif 2004	Mesure d'attitudes 2006	Objectif 2006	Objectif 2008	Mesure d'attitudes 2009	**Mesure d'attitudes 2012**
Pour vous, rouler vite c'est socialement inacceptable	69,7 %	min. 60 %	63,14 %	min. 70 %	min. 80 %	61,70 %	**55,96 %**
Pour vous, rouler vite c'est risquer sa vie et celle des autres	83,8 %	min. 60 %	76,62 %	min. 70 %	min. 80 %	80,27 %	**74,29 %**

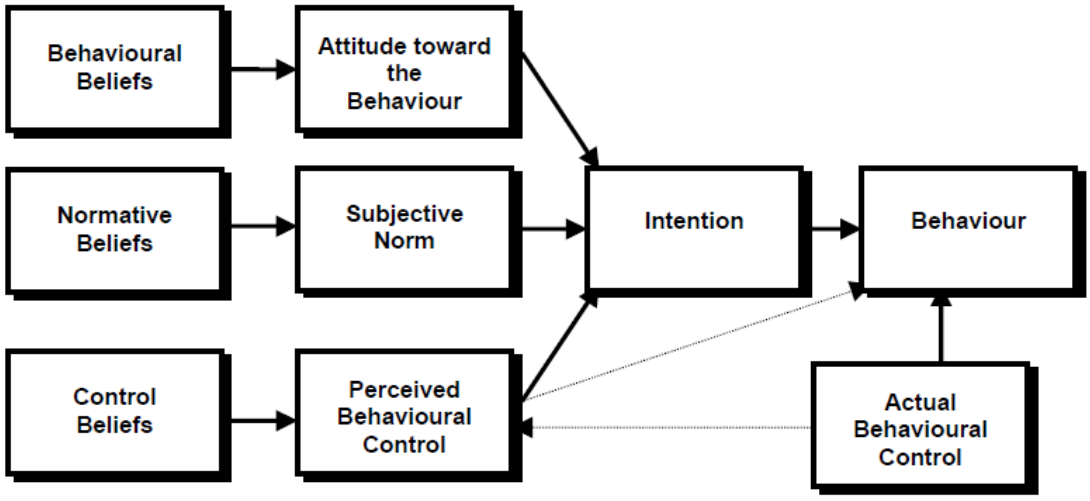
Source : IBSR

Depuis 2006, les objectifs portant sur l'inacceptabilité sociale de la vitesse au volant n'ont pas été atteints et, en 2012, nous sommes plus que jamais éloignés du dernier objectif fixé (2008 : au moins 80 % de réponses « d'accord »). Nous remarquons également que, tant en 2009 qu'en 2006, l'objectif portant sur le risque que comporte la vitesse au volant (2008 : au moins 80 % de réponses « d'accord ») avait été atteint, mais que la forte diminution de 2012 (74 %) ne permet plus d'atteindre l'objectif fixé.

Afin d'obtenir un aperçu plus large des opinions liées à la vitesse (excessive) au volant, 11 affirmations supplémentaires ont été soumises aux personnes interrogées en 2012. En 2009, des énoncés de question supplémentaires avaient déjà été intégrés au questionnaire à cette fin. L'analyse des résultats avait toutefois montré qu'un certain nombre d'énoncés avaient donné lieu à des réponses équivoques ou difficiles à interpréter. Ces énoncés ont donc été supprimés ou révisés en profondeur. Plusieurs nouvelles affirmations ont été incorporées au questionnaire de 2012. Elles abordent différents éléments dont on suppose qu'ils influencent le comportement individuel en matière de vitesse, à savoir le risque perçu d'accident, la norme sociale et la façon dont les conducteurs pensent pouvoir contrôler leur comportement; l'évaluation subjective des règles en matière de vitesse ; l'émotion positive associée à la vitesse ; et l'impression de perte de temps (Tableau 5). Les personnes interrogées devaient indiquer dans quelle mesure elles approuvaient ou non chacun des énoncés.

Pour le cadre théorique, référence peut être fait à la Théorie du Comportement Planifié (TPB) (Ajzen, 1989, 1991, 2005) (voir Figure 10). La TPB a déjà été souvent utilisée efficacement dans la recherche sur la circulation routière pour expliquer le comportement en matière de vitesse (Connor et al., 2007 ; Elliot et al., 2003 ; Godin & Kok, 1996 ; Haglund & Aberg, 2000 ; Paris & Van den Broucke, 2008 ; Parker et al., 1992). D'après la TPB, le comportement conscient (comportement dépendant de la volonté humaine) (« behaviour ») est en majeure partie défini par les intentions d'adopter ce comportement (« intentions »). Cette intention est à son tour déterminée par l'interaction entre 3 variables sociocognitives : les attitudes à l'égard du comportement (« attitude towards the behaviour »), les normes subjectives (sociales) à l'égard du comportement (« subjective norm ») et l'auto-efficacité perçue (« perceived behavioural control »). On définit l'attitude à l'égard d'un comportement comme l'évaluation positive ou négative des conséquences escomptées de ce comportement (« behavioural beliefs »). Les normes sociales à l'égard d'un comportement font référence à l'acceptabilité sociale perçue de ce comportement telle qu'on peut la déduire du comportement et/ou du feed-back direct d'autrui (« normative beliefs »). L'auto-efficacité perçue est la mesure dans laquelle on croit être capable de maîtriser son comportement (« control beliefs »).

Figure 10: Theory of Planned Behaviour (Ajzen, 2005)



Dans des versions plus étendues de cette modèle d'autres facteurs sont ajoutés comme les normes morales à l'égard du comportement (acceptabilité personnelle du comportement, honte et regret escomptés) (Paris & Van den Broucke, 2008; Parker et al., 1995).

Le tableau 5 nous donne un aperçu des 11 énoncés supplémentaires ajoutés à la mesure d'attitudes de 2012, classés en fonction des éléments de la TPB qu'ils abordent.[6]

[6] D'autres questions (à propos de la vitesse) de la mesure d'attitudes renvoient également à certains éléments de la TPB. Ce tableau se limite aux opinions à l'égard de la vitesse (excessive).

Tableau 5: Opinions relatives à la vitesse (excessive) chez les conducteurs en Belgique (2012)

Dans quelle mesure êtes-vous d'accord avec les assertions suivantes relatives à la conduite en vitesse excessive (donc plus vite que la vitesse autorisée)?	Pas d'accord	Plutôt pas d'accord	Neutre	Plutôt d'accord	D'accord	Je ne sais pas	**% valide (plutôt d'accord + d'accord)**
	1	2	3	4	5	*9*	**4+5**
Risque perçu d'accident (attitude)							
Rouler trop vite accroît le risque d'avoir un grave accident.	1,60 %	4,47 %	9,87 %	31,18 %	52,68 %	0,20 %	**84,03 %**
Lorsque l'on dépasse les limitations de vitesse sur des routes abandonnées pendant la nuit, le danger est limité.	25,81 %	20,96 %	19,28 %	21,13 %	12,31 %	0,51 %	**33,61 %**
Si vous augmentez votre vitesse de 10km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident.	15,50 %	28,74 %	21,21 %	20,19 %	14,23 %	0,13 %	**34,46 %**
Normes sociales perçues[7]							
La plupart de mes connaissances /amis trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse.	4,84 %	12,68 %	24,42 %	28,35 %	29,28 %	0,44 %	**57,88 %**
Les automobilistes qui ne conduisent jamais plus vite que la limite autorisée sont des exceptions.	7,92 %	10,92 %	11,92 %	30,45 %	38,60 %	0,19 %	**69,18 %**
Autocontrôle perçu sur son comportement[8]							
On sait mieux que quiconque quelle est la vitesse offrant le plus de sécurité pour conduire une voiture même si elle est supérieure à la limite autorisée.	19,89 %	19,29 %	22,15 %	22,25 %	16,34 %	0,07 %	**38,62 %**
En conduisant plus vite que la limite autorisée, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse.	4,80 %	11,48 %	16,20 %	32,71 %	34,61 %	0,19 %	**67,45 %**
Évaluation subjective des règles							
Il n'est souvent pas très clair quelle est la limitation de vitesse en vigueur.	17,94 %	22,89 %	13,51 %	24,96 %	20,48 %	0,23 %	**45,54 %**
Généralement, les limitations de vitesse sont fixées à des niveaux acceptables.	7,18 %	19,18 %	16,20 %	30,20 %	26,83 %	0,42 %	**57,27 %**
Avantages subjectifs (attitude)							
Rouler vite, c'est agréable.	31,30 %	18,80 %	24,12 %	14,99 %	10,72 %	0,06 %	**25,73 %**
Je dois rouler vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps.	55,74 %	21,47 %	10,24 %	8,35 %	4,20 %	0,00 %	**12,55 %**

NSP/NA = Je ne sais pas, pas de réponse ; % valide = % (plutôt) d'accord (score 4+5) sans JNSP/NA[9]
Source : IBSR

Une première série de formulations sondait la conscience des risques liés à la vitesse. La grande majorité des personnes interrogées (84 %) est convaincue que rouler trop vite augmente le risque d'accident grave (6 % ne le pensent pas). Par ailleurs, 1 conducteur sur 3 (33 %) estime que le danger est limité lorsqu'on roule de nuit sur des routes dégagées. La mesure de comportement effectuée par l'IBSR en 2012 (Riguelle, 2013) montre que c'est en pleine nuit (entre 2 et 4 heures du matin) qu'on relève les vitesses les plus élevées et que la vitesse excessive de nuit est plus fréquente qu'en journée. Par ailleurs, 44 % des automobilistes ne sont pas d'accord avec l'affirmation qu'un accroissement de 10 km/h de sa vitesse augmenterait considérablement le risque d'accident. Compte tenu de ce qui précède, nous pouvons affirmer que les conducteurs belges ont de manière générale bien conscience du risque d'accident lié à la vitesse excessive au volant, mais qu'ils se sentent

[7] c.-à-d. les influences et croyances sociales de ce qu'on devrait faire ou ce que les autres pensent et font
[8] c.-à-d. les croyances relatives à la difficulté/facilité de comportement et à sa propre maîtrise de celui-ci
[9] Le pourcentage de réponses manquantes (NSP/NA) est toujours inférieur à 1 % – il n'a donc que peu d'influence sur les résultats.

relativement en sécurité lorsqu'ils roulent jusqu'à 10 km/h au-dessus de la vitesse autorisée ou lorsqu'ils roulent de nuit sur des routes moins fréquentées.

Les énoncés qui abordent les influences sociales révèlent qu'une légère majorité (57 %) approuve l'affirmation que l'environnement social direct (connaissances, amis) penserait qu'il faut respecter les limitations de vitesse (norme subjective). Cela signifie que 43 % des automobilistes ne ressentent par contre pas une telle norme sociale. De plus, nous constatons que 67 % des conducteurs approuvent l'affirmation selon laquelle les automobilistes qui ne dépassent jamais la vitesse maximale autorisée sont une exception. Pour 2 conducteurs belges sur 3, il existe donc une norme descriptive (i.e. ce qu'on voit des autres) selon laquelle il arrive à presque tous les conducteurs de rouler trop vite. De telles croyances rendent difficile un réel changement de comportement puisqu'on a l'impression que tout le monde dépasse les limitations de vitesse.

Concernant l'évaluation subjective des règles en matière de vitesse, seuls 57 % des conducteurs pensent que les limitations de vitesse en vigueur sont acceptables. On peut remarquer que 1 automobiliste sur 4 (26 %) estime au contraire que les règles actuelles en matière de vitesse sont trop strictes. Il s'agit d'un constat important, étant donné que les conducteurs qui trouvent les limitations de vitesse inacceptables en certains endroits sont probablement enclins à rouler plus vite que ce qui est autorisé lorsqu'ils y passent. Ce constat est corroboré en comparant les résultats des questions concernant la vitesse à celles concernant l'adhésion aux autres règles (relatives à la conduite sous -influence d'alcool et de drogues et au port de la ceinture). Par rapport à cesautres thèmes, les automobilistes belges sont moins favorables à un durcissement des règles en matière de vitesse (seulement 1 sur 2). De même, 1 conducteur sur 3 trouve les sanctions pour excès de vitesse trop lourdes et l'intensification des contrôles de vitesse récolte le moins d'opinions favorables par rapport aux contrôles pour d'autres motifs. C'est en matière d'excès de vitesse que l'on constate la probabilité subjective d'être contrôlé la plus élevée (33 % de forte à très forte probabilité). Elle est beaucoup plus élevée chez les Flamands (43 % contre 15 % chez les Wallons et Bruxellois) (cf. Meesmann & Boets (2014) pour plus d'informations à propos de ces résultats).

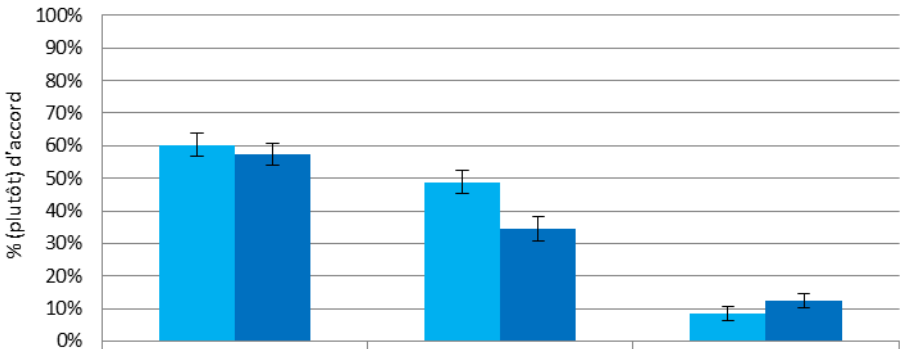
En ce qui concerne l'autocontrôle perçu quant au fait de rouler trop vite ou non, pas moins de 39 % des conducteurs indiquent être personnellement les mieux à même de juger à quelle vitesse ils peuvent rouler en sécurité, même si cette vitesse est supérieure à la limite autorisée par la loi. Ce résultat s'inscrit dans la même lignée que celui concernant l'acceptabilité des limitations de vitesse (26 % des conducteurs pensent que les limitations de vitesse en vigueur ne sont pas acceptables) et suggère que plus de 1 conducteur sur 3 fait davantage confiance à sa propre perception de ce qu'est une vitesse sûre qu'aux limitations fixées par la loi. Par ailleurs, il apparaît que près de la moitié des personnes interrogées (46 %) ne connaissent pas toujours clairement les limitations de vitesse en vigueur. Ceci donne à penser que les automobilistes ne sont pas toujours conscients du fait qu'ils commettent une infraction. Quoi qu'il en soit, 2 conducteurs sur 3 admettent que rouler trop vite a un impact sur la maîtrise du véhicule et qu'il est plus difficile de réagir de façon appropriée en cas de situation dangereuse. Cette opinion est liée à une conscience élevée du risque « général » lié à la vitesse.

Le lien établi de façon subjective entre des émotions positives et la vitesse élevée peut également constituer un facteur explicatif des excès de vitesse. 40 % des conducteurs n'associent pas la vitesse au volant à des émotions agréables, mais 1 automobiliste sur 4 (26 %) déclare par contre apprécier la vitesse au volant.

Pour terminer, 13 % des automobilistes approuvent l'affirmation selon laquelle « il faut rouler vite pour ne pas avoir l'impression de perdre du temps ». 77 % d'entre eux la désapprouvent. Si on se sert de la réponse apportée à cette question comme indicateur de l'opinion à l'égard de la vitesse au volant synonyme de gain de temps (alternative à l'affirmation « rouler vite est une manière de gagner du temps » supprimée dans l'édition 2012, cf. l'explication p. 22), on constate que l'objectif des EGSR (2002) à ce propos pour 2008 (max. 8 % de conducteurs favorables) n'est toujours pas atteint en 2012 alors que c'était presque le cas en 2009.

En raison des changements apportés au questionnaire, la plupart des résultats ne sont pas comparables aux questions de la mesure d'attitudes de 2009 (en 2003 et 2006, aucune question supplémentaire n'avait été posée). Trois questions étaient toutefois identiques à celles de 2009 (voir Figure 11). Les résultats relatifs à ces énoncés peuvent donc être comparés (% « [plutôt] d'accord » correspond ici au % valide [score 4+5] du Tableau 5).

Figure 11: Opinions relatives à la vitesse (excessive) au volant dans la mesure d'attitudes 2009 et 2012



	Généralement, les limitations de vitesse sont fixées à des niveaux acceptables.	Si vous augmentez votre vitesse de 10km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident.*	Je dois rouler vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps.
2009	60,33%	48,80%	8,60%
2012	57,27%	34,46%	12,55%

* significatif
Source : IBSR

Nous constatons que les 3 opinions relatives à la vitesse (excessive) au volant n'évoluent pas dans la bonne direction. Ainsi, en 2012, les conducteurs qui estiment que le risque d'avoir un accident augmente fortement si on accroît sa vitesse de 10 km/h sont beaucoup moins nombreux qu'en 2009 (2012 : 34 % contre 2009 : 49 %). En outre, nous observons en 2012 une nette tendance à la hausse par rapport à 2009 du nombre de conducteurs estimant devoir rouler vite pour ne pas avoir l'impression de perdre du temps (2012 : 13 % contre 2009 : 9 %). Enfin, l'adhésion aux limitations de vitesse en vigueur a légèrement diminué (en 2009, 60 % les jugeaient acceptables contre 57 % en 2012).

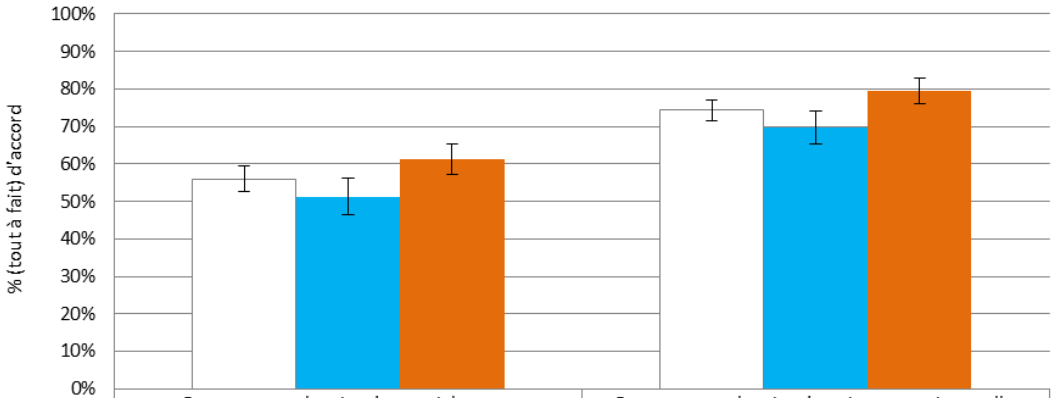
1.7 Opinions relatives à la vitesse (excessive) au volant selon le sexe, l'âge et la région

Les analyses suivantes concernent la proportion de conducteurs qui se sont déclarés favorables aux énoncés (% valide dans les Tableaux 3 et 5).

1.7.1 Sexe

Les analyses ont montré que certaines opinions sur la vitesse (excessive) varient selon le sexe de la personne interrogée (Figures 12 et 13).

Figure 12: Approbation des énoncés des questions des EGSR selon le sexe de la personne interrogée (2012)



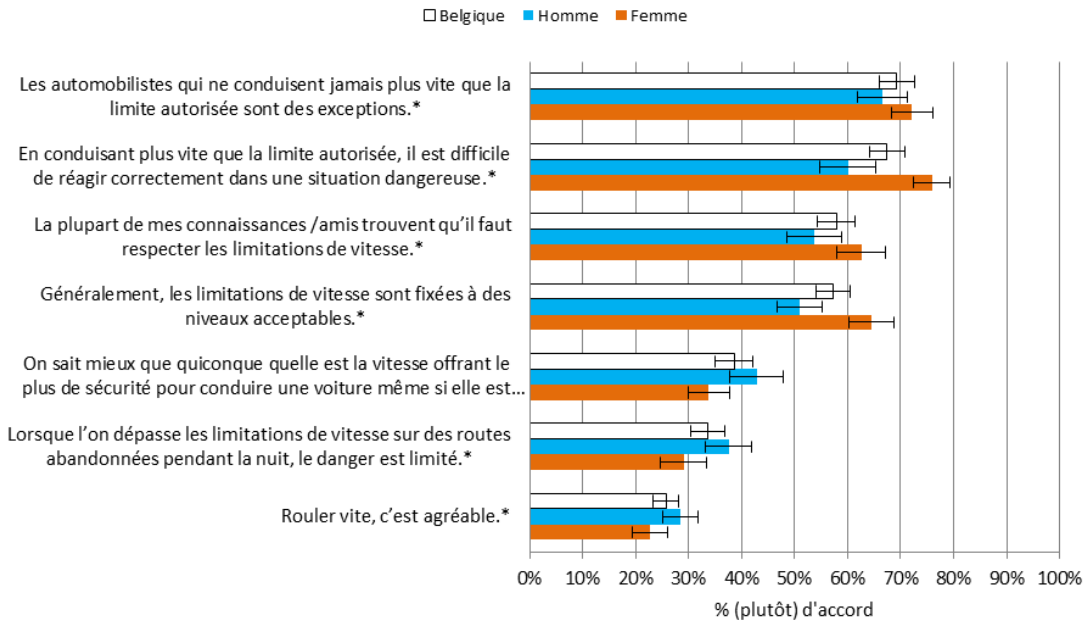
	Pour vous, rouler vite c'est socialement inacceptable*	Pour vous, rouler vite c'est risquer sa vie et celle des autres*
Belgique	55,96%	74,29%
Homme	51,24%	69,72%
Femme	61,31%	79,45%

* significatif
Source : IBSR

Les hommes approuvent nettement moins que les femmes les énoncés des questions des EGSR à propos de la vitesse au volant. Les femmes sont beaucoup plus nombreuses que les hommes à trouver la vitesse socialement inacceptable (61 % de femmes contre 51 % d'hommes ; $F(1,126)=10,43$; $p<0,01$) et à estimer que conduire vite, c'est risquer sa vie et celle des autres (79 % de femmes contre 70 % d'hommes ; $F(1,126)=13,47$; $p<0,01$). En 2009, 86% des femmes étaient d'accord avec l'affirmation des EGSR concernant le risque (contre 76% des hommes). 64% des femmes étaient d'accord que rouler vite est socialement inacceptable (contre seulement 60% des hommes).

Les autres opinions relatives à la vitesse (excessive) varient également selon le sexe de la personne interrogée (Figure 13 et Tableau 6).

Figure 13: Opinions relatives à la vitesse (excessive) selon le sexe de la personne interrogée (2012)



* significatif
Source : IBSR

Tableau 6: Opinions relatives à la vitesse (excessive) selon le sexe de la personne interrogée (2012)

Variable	% (plutôt) d'accord		
	Belgique	Homme	Femme
Rouler trop vite accroît le risque d'avoir un grave accident.	84,03 %	82,25 %	86,04 %
Les automobilistes qui ne conduisent jamais plus vite que la limite autorisée sont des exceptions.	69,18 %	66,57 %	72,14 %
En conduisant plus vite que la limite autorisée, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse.*	67,45 %	60,03 %	75,88 %
La plupart de mes connaissances /amis trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse.*	57,88 %	53,74 %	62,57 %
Généralement, les limitations de vitesse sont fixées à des niveaux acceptables.*	57,27 %	50,95 %	64,45 %
Il n'est souvent pas très clair quelle est la limitation de vitesse en vigueur.	45,54 %	46,57 %	44,38 %
On sait mieux que quiconque quelle est la vitesse offrant le plus de sécurité pour conduire une voiture même si elle est supérieure à la limite autorisée.*	38,62 %	42,86 %	33,82 %
Si vous augmentez votre vitesse de 10km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident.	34,46 %	32,96 %	36,17 %
Lorsque l'on dépasse les limitations de vitesse sur des routes abandonnées pendant la nuit, le danger est limité.*	33,61 %	37,62 %	29,07 %
Rouler vite, c'est agréable.*	25,73 %	28,42 %	22,68 %
Je dois rouler vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps.	12,55 %	13,75 %	11,20 %

* significatif
Source : IBSR

Les analyses montrent que les hommes adoptent une opinion significativement moins portée sur la sécurité ou moins souhaitable que les femmes concernant 6 des 11 affirmations. Cela vaut tant pour les énoncés qui concernent le risque lié à la vitesse au volant que ceux concernant les normes sociales et l'autocontrôle perçu de son comportement, l'acceptabilité des limitations de vitesse et les émotions positives associées à la vitesse.

Pour ce qui est des énoncés portant sur le risque, nous observons que 38 % des hommes interrogés pensent que le risque lié à la vitesse excessive de nuit sur des routes dégagées est limité, alors que les femmes sont 29 % à le penser ($F(1,126)= 8,37$; $p<0,01$). Nous ne constatons pas de différence significative selon le sexe pour les 2 autres questions. En 2009, 20 % des hommes contre 11 % des femmes n'étaient pas d'accord avec l'affirmation « En augmentant votre vitesse de 10 km/h, le risque d'avoir un accident augmente fortement ». On précisait alors que la plus faible estimation des risques liés à la vitesse excessive par les hommes n'était pas isolée, mais qu'elle faisait partie d'une perception généralement moindre des risques chez les hommes que chez les femmes à l'égard des facteurs comportementaux que l'on peut maîtriser en tant que conducteur (Dewil et al., 2011, p. 16).

En ce qui concerne les normes sociales, les hommes sont significativement moins nombreux (54 %) que les femmes (63 %) à penser que leur environnement social estime qu'il faut respecter les limitations de vitesse ($F(1,126)= 6,31$; $p<0,05$). Ce résultat laisse entendre que les hommes ressentent moins de « pression » sociale à respecter les limitations. Pour ce qui est de la perception selon laquelle les conducteurs qui ne dépassent jamais les limitations de vitesse sont une exception, nous constatons que les femmes (72 %) approuvent davantage cette affirmation que les hommes (67 %). Les femmes sont donc plus nombreuses que les hommes à penser que rouler trop vite est un phénomène généralisé qui concerne pratiquement tous les conducteurs. Il ne s'agit pas d'une différence significative, mais d'une tendance.

3 femmes sur 4 (76%) sont convaincues que dépasser les limitations de vitesse engendre une moins bonne maîtrise du véhicule. Ce chiffre est significativement plus élevé que chez les hommes (60 %) ($F(1,126)= 24,87$; $p<0,01$). Les hommes semblent donc être plus confiants en ce qui concerne leur capacité à réagir de manière appropriée en cas de situation dangereuse lorsque leur vitesse est trop élevée. Il apparait également que les hommes (43 %) sont significativement plus nombreux que les femmes (34 %) à déclarer qu'ils sont personnellement mieux à même de juger quelles sont pour eux les limitations de vitesse les plus sûres, même si celles-ci sont supérieures à la limite autorisée par la loi ($F(1,126)= 10,47$; $p<0,01$).

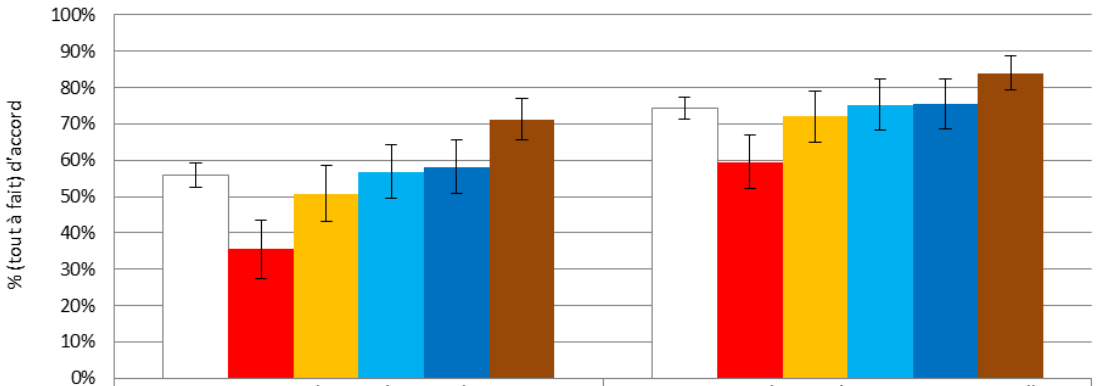
Un pourcentage significativement plus important de femmes que d'hommes (64 % contre 51 %) pense que les limitations de vitesse en vigueur sont généralement acceptables ($F(1,126)= 22,53$; $p<0,01$). En 2009, 13% des hommes contre seulement 8% des femmes estimaient que les limitations de vitesse n'étaient pas toujours établies à une valeur acceptable.

Pour terminer, nous constatons que les hommes sont significativement plus nombreux que les femmes (28 % contre 23 %) à associer la vitesse au volant à un sentiment agréable ($F(1,126)= 6,08$; $p<0,05$).

1.7.2 Âge

Les opinions relatives à la vitesse (excessive) varient également de façon significative selon l'âge de la personne interrogée (Figures 14 et 15).

Figure 14: Adhésion aux énoncés des questions des EGSR selon l'âge de la personne interrogée (2012)



	Pour vous, rouler vite c'est socialement inacceptable*	Pour vous, rouler vite c'est risquer sa vie et celle des autres*
Belgique	55,96%	74,29%
18 - 29	35,47%	59,49%
30 - 38	50,86%	72,03%
39 49	56,78%	75,33%
50 62	58,20%	75,54%
63+	71,25%	83,97%

* significatif
Source : IBSR

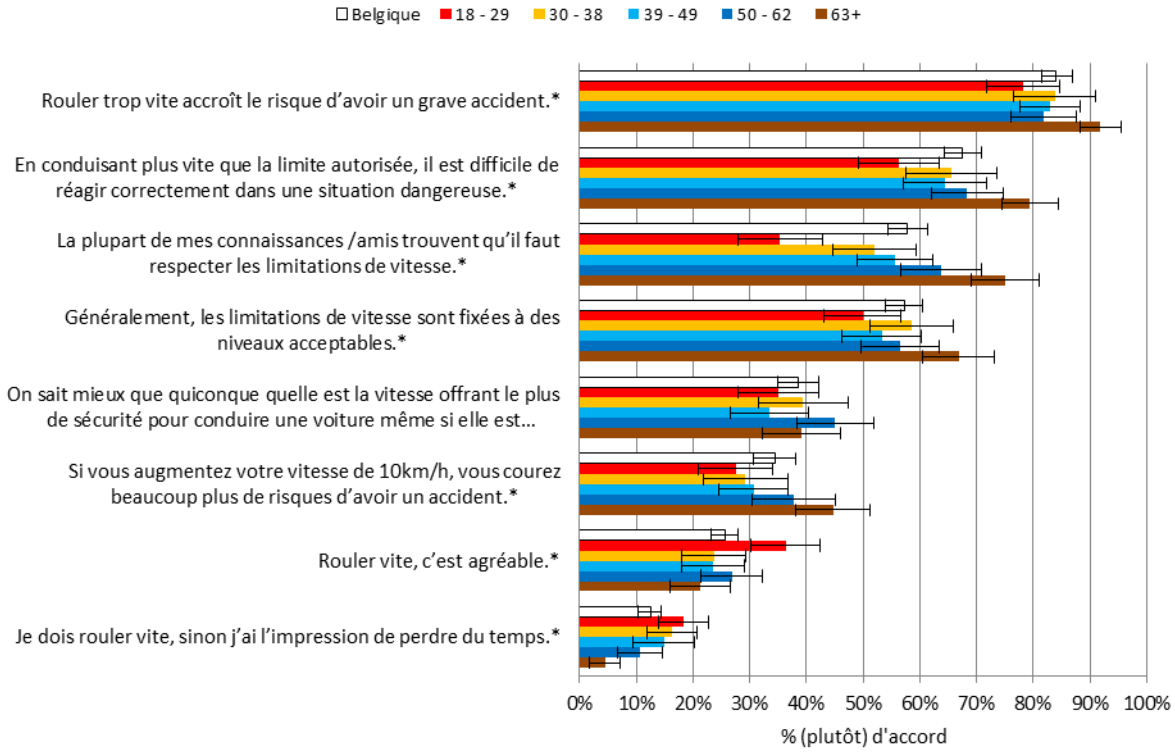
Comme dans les mesures d'attitudes de 2006 et 2009, ces opinions à l'égard de la vitesse semblent être fortement liées à l'âge. Nous constatons un effet graduel global de l'âge, le groupe des plus âgés (63 ans et +) adoptant la meilleure attitude à l'égard de la vitesse au volant et les plus jeunes (18-29 ans) adoptant la plus mauvaise attitude. Les principales différences significatives sont consultables à l'Annexe 4.

Par rapport à tous les autres groupes d'âge, les 18-29 ans (35 %) sont significativement moins nombreux à penser que rouler vite est socialement inacceptable (30-63 ans et plus : 51 %-71 %). Les automobilistes plus âgés (63 ans et plus : 71 %) sont significativement plus nombreux à estimer que rouler vite est socialement inacceptable que l'ensemble des jeunes conducteurs (18-62 ans : 35 %-58 %). Néanmoins, même le groupe des plus âgés n'atteint pas le dernier objectif des EGSR (2008 : min. 80 % de conducteurs d'accord). Les groupes d'âge moyen (30-62 ans) se situent entre ces deux extrêmes, et leurs points de vue ne diffèrent pas de façon significative les uns des autres (entre 51 % et 58 % d'automobilistes d'accord).

On observe un effet similaire de l'âge concernant la question à propos du risque. Le groupe le plus jeune (18-29 ans : 59 %) approuve significativement moins souvent l'affirmation que les conducteurs plus âgés (30-63+ ans : 72 %-84 %), et les 63 ans et plus (84 %) sont significativement plus nombreux à l'approuver que les autres conducteurs (18-62 ans : 59 %-76 %). Par rapport à 2009, nous observons dans chaque groupe d'âge une diminution du pourcentage de conducteurs reconnaissant que rouler vite comporte un risque. En effet, en 2009, les trois groupes d'âge les plus âgés avaient dépassé l'objectif des EGSR pour 2008 (min. 80 % de conducteurs d'accord). En 2012, cela ne vaut plus que pour le groupe des conducteurs les plus âgés (63 ans et plus). Le groupe d'âge le plus jeune reste même en 2012 à plus de 20 points de pourcentage en deçà du dernier objectif fixé.

Presque toutes les autres opinions relatives à la vitesse (excessive) mettent également en évidence une influence de l'âge des conducteurs. Cela est visible dans les réponses fournies à 8 des 11 énoncés (Figure 15 et Tableau 7).

Figure 15: Opinions relatives à la vitesse (excessive) selon l'âge de la personne interrogée (2012)



* significatif
Source : IBSR

Tableau 7: Opinions relatives à la vitesse (excessive) au volant selon l'âge de la personne interrogée (2012)

Variable	% (plutôt) d'accord					
	Belgique	**18-29**	**30-38**	**39-49**	**50-62**	**63+**
Rouler trop vite accroît le risque d'avoir un grave accident.*	84,03%	78,19%	83,79%	83,01%	81,92%	91,86%
Les automobilistes qui ne conduisent jamais plus vite que la limite autorisée sont des exceptions.	69,18%	65,97%	67,71%	68,97%	71,40%	70,46%
En conduisant plus vite que la limite autorisée, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse.*	67,45%	56,26%	65,56%	64,45%	68,32%	79,47%
La plupart de mes connaissances /amis trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse.*	57,88%	35,36%	51,93%	55,60%	63,70%	75,13%
Généralement, les limitations de vitesse sont fixées à des niveaux acceptables.*	57,27%	49,89%	58,61%	53,27%	56,57%	66,82%
Il n'est souvent pas très clair quelle est la limitation de vitesse en vigueur.	45,54%	45,25%	41,25%	43,98%	47,70%	48,91%
On sait mieux que quiconque quelle est la vitesse offrant le plus de sécurité pour conduire une voiture même si elle est supérieure à la limite autorisée.*	38,62%	35,05%	39,41%	33,55%	45,12%	39,17%
Si vous augmentez votre vitesse de 10km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident.*	34,46%	27,51%	29,24%	30,68%	37,70%	44,71%
Lorsque l'on dépasse les limitations de vitesse sur des routes abandonnées pendant la nuit, le danger est limité.	33,61%	38,85%	33,92%	35,20%	30,43%	31,32%
Rouler vite, c'est agréable.*	25,73%	36,38%	23,69%	23,61%	26,83%	21,27%
Je dois rouler vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps.*	12,55%	18,31%	16,38%	14,88%	10,71%	4,52%

* significatif
Source : IBSR

De manière générale, nous observons que les jeunes conducteurs, et principalement le groupe des plus jeunes, ont les opinions les moins portées sur la sécurité en ce qui concerne la vitesse (excessive). Les principales différences significatives sont consultables à l'Annexe 5.

En ce qui concerne l'évaluation des risques liés à la vitesse (excessive) au volant, nous voyons que le groupe des plus âgés se détache significativement par rapport à tous les groupes plus jeunes, avec 92 % de réponses favorables à l'énoncé « rouler vite augmente le risque d'accident grave » (18-62 ans : entre 78 et 84 %). En ce qui concerne l'augmentation du risque d'accident lorsqu'on dépasse de 10 km/h la vitesse autorisée, nous observons des écarts significatifs entre les 3 groupes les plus jeunes et les 2 groupes les plus âgés. Les groupes plus jeunes (18-49 ans : 28 %-31 %) sont significativement moins nombreux à estimer le risque élevé que les automobilistes plus âgés (50-63+ ans : 38 %-45 %). Parmi les 63 ans et plus, près de 1 conducteur sur 2 estime que ce risque est élevé. Pour terminer, nous voyons que les plus jeunes conducteurs (18-29 ans : 39 %) sont plus nombreux que les deux groupes les plus âgés (50-63 ans et plus : 30 %-31 %) à penser que le danger de la vitesse excessive au volant est limité de nuit sur des routes dégagées, mais il ne s'agit que d'une tendance.

Nous observons clairement un effet graduel de l'âge sur la norme subjective entourant la vitesse excessive (en d'autres termes ce qu'on pense être l'attente de l'entourage social). Plus la personne interrogé et est jeune, moins elle approuve l'affirmation selon laquelle la plupart de ses connaissances ou amis pensent qu'il faut respecter les limitations de vitesse. Nous remarquons des différences significatives entre tous les groupes, sauf entre les 30-38 ans (52 %) et les 39-49 ans (56 %). C'est chez les 18-29 ans que cette norme subjective est ressentie comme la moins portée sur la sécurité : seulement 35 % des conducteurs de cette catégorie d'âge approuvent l'affirmation, ce qui est significativement moins que dans les groupes plus âgés, où les pourcentages d'approbation vont de 50 à 75 % (63 ans et plus).

En ce qui concerne l'autocontrôle perçu de son comportement, les groupes de conducteurs les plus jeunes et les plus âgés se distinguent des autres groupes par les s réponses données à l'affirmation selon laquelle il est plus difficile de réagir de façon appropriée en ces de situation dangereuse lorsqu'on dépasse la vitesse autorisée. L'opinion des 18-29 ans (56 %) et des 63 ans et plus (79 %) diffère significativement l'une par rapport à l'autre et par rapport aux groupes d'âge moyen (38-62 ans : 66 %-68 %). Ce résultat laisse penser que les jeunes conducteurs, et surtout les 18-29 ans, ont davantage l'impression de pouvoir maitriser leur véhicule à vitesse excessive que les conducteurs plus âgés. Nous constatons un effet moins systématique de l'âge en ce qui concerne l'affirmation « On sait mieux que quiconque quelle est la vitesse offrant le plus de sécurité pour conduire une voiture même si elle est supérieure à la limite autorisée.». Près de la moitié des personnes interrogées de 50 à 62 ans (45 %) approuvent cet énoncé. L'approbation est moindre tant dans le groupe des conducteurs plus âgés que dans celui des plus jeunes, et même significativement moindre pour les 18-29 ans (35 %) et les 39-49 ans (34 %).

En ce qui concerne l'adhésion aux règles en matière de vitesse, nous remarquons que le groupe de conducteurs les plus âgés est significativement plus enclin que les autres groupes d'âge plus jeunes à déclarer que les limitations de vitesse en vigueur sont acceptables (63 ans et plus : 67 % contre 18-29 ans : 50 % et 39-49 ans : 53 % et tendance de différence avec les 30-38 ans : 59 %). Il apparaît que le groupe des 30-38 ans approuve plus volontiers cet énoncé que les groupes d'âge juste en dessous et juste au-dessus (différence non significative avec les 18 à 29 ans, dont seulement 1 sur 2 sont enclins à soutenir cette affirmation). En 2009, nous avions remarqué un effet plus systématique de l'âge dans les réponses à cette question. Seule la moitié des jeunes conducteurs (54 %) avaient alors approuvé cette affirmation. La proportion montait jusqu'à 76 % chez les automobilistes de 63 ans et plus, un pourcentage plus élevé qu'en 2012 (67 %). Nous ne constatons pas d'effet de l'âge concernant l'avis sur la clarté des limitations de vitesse en vigueur.

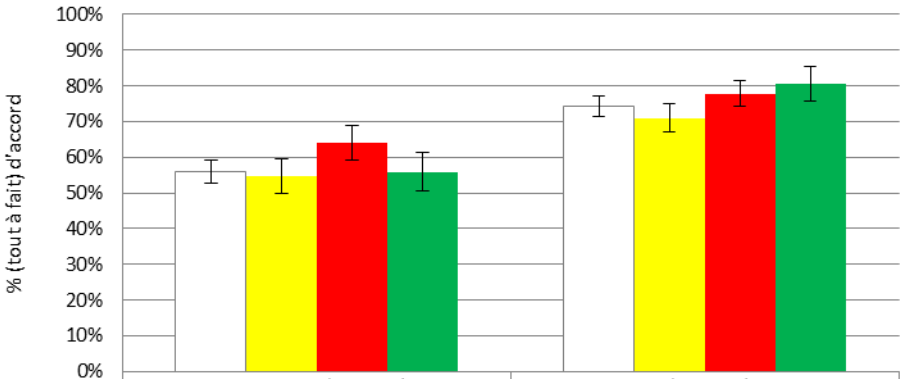
Les sensations agréables suscitées par la vitesse au volant constituent un phénomène marquant chez les conducteurs les plus jeunes : un peu plus de 1 automobiliste sur 3 parmi les 18 à 29 ans (36 %) attribue une connotation positive à la vitesse au volant. Dans les autres groupes d'âge, environ 1 conducteur sur 4 (21 à 27 %) a cette même impression, ce qui est significativement moins.

Enfin, bien que cette assertion n'est soutenue que par une minorité dans chaque groupe d'âge, nous constatons aussi que la tendance à penser qu'il faut rouler vite pour ne pas perdre de temps diminue avec l'âge. Il s'agit d'un effet graduel quasi systématique de l'âge. Les deux groupes les plus jeunes ont une opinion significativement différente à ce sujet de celle des deux groupes les plus âgés (18-29 ans : 18 % ; 30-38 ans : 16 % contre 50-62 ans : 11 % ; 63 ans et plus : 5 %). Les 63 ans et plus sont les moins nombreux à penser qu'on perd du temps en ne roulant pas vite (écart significatif avec tous les groupes plus jeunes). En 2009, nous avions également constaté une augmentation progressive avec l'âge du pourcentage de conducteurs qui n'étaient *pas* d'accord avec cet énoncé : environ la moitié (49 %) des 18 à 29 ans le désapprouvaient, et cela augmentait progressivement jusqu'à 78 % chez les 63 ans et plus.

1.7.3 Région

Les opinions relatives à la vitesse (excessive) varient également de façon significative selon le domicile (région) de la personne interrogée (Figures 16 et 17).

Figure 16: Adhésion aux énoncés des questions des EGSR selon le domicile (région) de la personne interrogée (2012)



	Pour vous, rouler vite c'est socialement inacceptable*	Pour vous, rouler vite c'est risquer sa vie et celle des autres*
Belgique	55,96%	74,29%
Flandre	54,74%	71,00%
Wallonie	64,02%	77,81%
Bruxelles	55,89%	80,69%

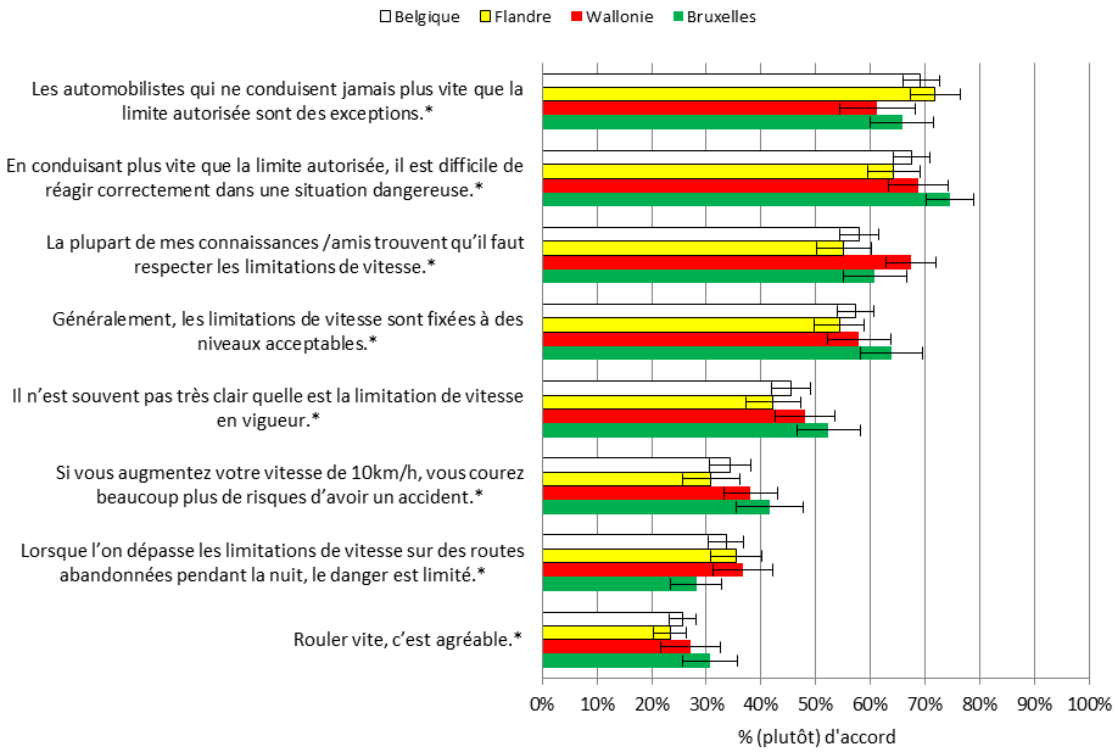
* significatif
Source : IBSR

Un pourcentage significativement plus élevé de Wallons (64 %) que de Flamands (55 %) et de Bruxellois (56 %) estime que rouler vite est socialement inacceptable (différence avec : les Flamands $F(1,126)=7,19$: $p<0,01$; les Bruxellois $F(1,126)=4,93$; $p<0,05$). En 2009 déjà, le pourcentage de personnes interrogées favorables à cette affirmation était de presque 10 points de pourcentage plus élevé en Wallonie (65 %) qu'à Bruxelles (56 %). La Flandre adoptait alors une position intermédiaire avec 61 %. Par rapport à 2009, cette évolution laisse penser que la situation s'est détériorée en Flandre. Chacune des trois régions est en deçà du dernier objectif fixé lors des EGSR (2008 : au moins 80 % de réponses « d'accord »). Par conséquent, de nombreux efforts supplémentaires doivent encore être fournis pour convaincre les automobilistes belges que la vitesse au volant est socialement inacceptable.

Les Flamands (71 %) sont les moins favorables à l'énoncé selon lequel conduire vite, c'est risquer sa vie et celle des autres (différence significative avec : les Wallons (78 %) $F(1,126)=6,18$; $p<0,05$; les Bruxellois (81 %) $F(1,126)=9,32$; $p<0,01$). L'objectif des EGSR pour 2008 (min. 80 % de réponses « d'accord ») est atteint pour les Bruxellois et presque pour les Wallons. En 2009, il y avait une augmentation assez forte (par rapport à 2006) du pourcentage de Flamands qui étaient (tout à fait) d'accord avec l' affirmation (de 74 % en 2006 à 80 % en 2009). Ceci nous laisse penser que cette perception du risque a à nouveau connu un recul en Flandre en 2012 par rapport à 2009.

Les analyses ont aussi mis en évidence plusieurs écarts significatifs liés à la région concernant les autres opinions portant sur la vitesse (excessive) (Figure 17 et Tableau 8). Les différences significatives sont consultables à l'Annexe 6.

Figure 17: Opinions relatives à la vitesse (excessive) selon le domicile (région) de la personne interrogée (2012)



*

significatif
Source : IBSR

Tableau 8: Opinions relatives à la vitesse (excessive) selon le domicile (région) de la personne interrogée (2012)

Variable	% (plutôt) d'accord			
	Belgique	**Flandre**	**Wallonie**	**Bruxelles**
Rouler trop vite accroît le risque d'avoir un grave accident.	84,03%	84,67%	79,76%	84,06%
Les automobilistes qui ne conduisent jamais plus vite que la limite autorisée sont des exceptions.*	69,18%	71,83%	61,28%	65,82%
En conduisant plus vite que la limite autorisée, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse.*	67,45%	64,20%	68,79%	74,54%
La plupart de mes connaissances /amis trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse.*	57,88%	55,16%	67,44%	60,85%
Généralement, les limitations de vitesse sont fixées à des niveaux acceptables.*	57,27%	54,30%	57,90%	63,92%
Il n'est souvent pas très clair quelle est la limitation de vitesse en vigueur.*	45,54%	42,24%	47,98%	52,36%
On sait mieux que quiconque quelle est la vitesse offrant le plus de sécurité pour conduire une voiture même si elle est supérieure à la limite autorisée.	38,62%	40,79%	33,74%	35,33%
Si vous augmentez votre vitesse de 10km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident.*	34,46%	30,84%	38,07%	41,64%
Lorsque l'on dépasse les limitations de vitesse sur des routes abandonnées pendant la nuit, le danger est limité.*	33,61%	35,48%	36,63%	28,13%
Rouler vite, c'est agréable.*	25,73%	23,39%	27,09%	30,68%
Je dois rouler vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps.	12,55%	12,08%	12,94%	13,50%

* significatif
Source : IBSR

Les conducteurs wallons semblent ressentir la norme sociale comme plus portée sur la sécurité en matière de vitesse excessive au volant. Ils sont significativement plus nombreux que les Flamands (et que les Bruxellois, mais il s'agit d'une tendance) à estimer que leur entourage social trouve qu'il faut respecter les limitations de vitesse (67 % des Wallons contre 55 % de Flamands et 61 % de Bruxellois). Les Wallons sont aussi significativement moins enclins que les Flamands à penser que les conducteurs qui ne dépassent jamais les limitations de vitesse sont une exception (61 % de Wallons contre 72 % de Flamands). En d'autres termes, les Flamands sont plus nombreux à penser que la vitesse excessive est un phénomène répandu. Les Bruxellois émettent un avis intermédiaire à ce sujet (66 %).

En ce qui concerne le risque, nous constatons que les conducteurs flamands sont significativement moins nombreux que les automobilistes wallons et bruxellois à penser qu'une augmentation de 10 km/h de la vitesse va de pair avec un risque fortement accru d'accident (31 % des Flamands contre 38 % de Wallons et 42 % de Bruxellois). De tous les conducteurs belges, les Bruxellois sont ceux qui sont les plus conscients des risques liés au fait de rouler 10 km/h trop vite. Les Bruxellois sont aussi significativement moins nombreux à penser que les risques liés à la vitesse excessive sont limités de nuit sur des routes dégagées (28 % des Bruxellois contre 35 % de Flamands et 37 % de Wallons). La plus forte densité moyenne de circulation routière en Région de Bruxelles-Capitale, où les Bruxellois interrogés prennent peut-être plus fréquemment le volant que les autres personnes interrogées, explique peut-être ce résultat. On ne constate pas de différences notables d'une région à l'autre concernant l'affirmation selon laquelle rouler trop vite augmente le risque d'accident grave. Tous les Belges l'admettent de manière égale et générale.

Par ailleurs, les conducteurs flamands et bruxellois présentent des opinions divergeant significativement à propos la maîtrise du véhicule dans des conditions de circulation difficiles lorsqu'on roule trop vite, sur les règles en matière de limitation de vitesse et sur les sensations agréables suscitées par la vitesse au volant. Par rapport à ces énoncés, les Wallons adoptent chaque fois une position intermédiaire.

Ainsi, 75 % des Bruxellois déclarent qu'il est difficile de réagir dans des conditions de circulation dangereuses lorsqu'on roule trop vite. Une majorité de Flamands partage le même avis, même s'ils sont significativement moins nombreux (64 %). Les Bruxellois (64 %) sont également significativement plus nombreux que les Flamands (54 %) à penser que les limitations de vitesse en vigueur sont généralement acceptables. Mais nous constatons aussi que significativement plus de Bruxellois (52 %) que de Flamands (42 %) estiment que les limitations de vitesse en vigueur ne sont pas toujours claires. Pour terminer, nous observons que 31 % des conducteurs bruxellois estiment que rouler vite est agréable, ce qui est significativement plus que les conducteurs flamands (23 %).

1.8 Acceptabilité de la vitesse excessive

Les répondants se sont vu présenter une liste avec 13 descriptions de comportements dangereux au volant (Tableau 9). Pour chaque comportement, il leur a été demandé dans quelle mesure ils le trouvaient personnellement acceptable ou inacceptable. Les réponses se situaient sur une échelle de 1 à 5 points (1 correspondant à inacceptable et 5 à acceptable). Trois questions différentes ont été posées concernant la vitesse excessive (excès de vitesse de 20 km/h), correspondant à trois types de situations routières : en agglomération (50 km/h), sur les routes à 30 km/h et sur autoroutes.

Tableau 9: Acceptabilité de comportements dangereux au volant pour les conducteurs en Belgique (2012)

Rang*	Comportement dans la circulation	Inacceptable			Acceptable		Ne sait pas
		1	2	3	4	5	
1	Conduire après avoir consommé de la drogue	93,71%	4,48%	1,01%	0,47%	0,28%	0,05%
2	Rouler sans assurance	92,84%	4,32%	2,15%	0,38%	0,30%	0,02%
3	Ne pas attacher (siège pour enfant, ceinture…) les enfants qui voyagent en voiture	91,00%	6,28%	2,03%	0,47%	0,19%	0,03%
4	Ne pas boucler sa ceinture à l'avant de la voiture	76,51%	13,85%	5,46%	2,56%	1,62%	0,00%

5	Envoyer un SMS avec son GSM en conduisant	72,03%	18,14%	6,35%	2,36%	1,09%	0,05%
6	Téléphoner avec un GSM en main en conduisant	63,54%	21,89%	10,19%	3,09%	1,30%	0,00%
7	Prendre le volant sans savoir si son alcoolémie ne dépasse pas la limite légale	58,81%	25,08%	12,42%	2,75%	0,92%	0,02%
8	Ne pas boucler sa ceinture à l'arrière de la voiture	56,76%	19,73%	15,43%	5,14%	2,91%	0,02%
9	Continuer à rouler même lorsque l'on est trop fatigué	53,12%	31,82%	11,98%	2,62%	0,45%	0,00%
10	Rouler à 70 km/h en agglomération	49,62%	26,12%	16,19%	4,72%	3,35%	0,00%
11	Stationner à un endroit interdit	38,16%	26,25%	26,66%	7,26%	1,67%	0,00%
12	Rouler à 50 km/h où la vitesse maximale autorisée est limitée à 30 km/h	37,99%	27,27%	21,78%	9,21%	3,72%	0,02%
13	Rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic	22,02%	16,92%	20,16%	15,89%	25,01%	0,00%

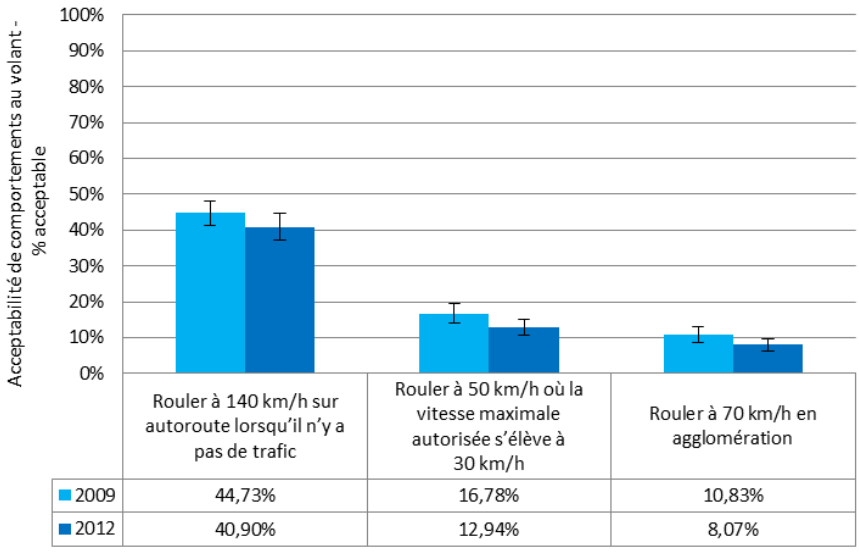
* sur la base du score 1 (inacceptable)
Source : IBSR

Dans le tableau, les comportements à risque sont classés selon le score 1 (inacceptable). Les comportements les plus inacceptables figurent donc dans le haut du tableau. Nous remarquons que les excès de vitesse pour chacun des 3 types de route apparaissent tout en bas (positions 10, 12 et 13 sur 13). Rouler trop vite fait donc partie des comportements routiers dangereux les plus tolérés.

Alors que la conduite sous l'influence de drogues, le non-port de la ceinture à l'avant et l'envoi de SMS en conduisant est jugé inacceptable par plus de 90 % des conducteurs, ces derniers soient nettement moins nombreux (76 %) à trouver inadmissible (score 1+2) le fait de rouler à 70 km/h en agglomération. Et ils sont encore moins nombreux (65 %) à penser que rouler à 50 km/h dans les zones limitées à 30 km/h est inacceptable. Cela se révèle aussi acceptable que les infractions de stationnement. Le comportement le moins inacceptable d'un point de vue personnel est la pratique du 140 km/h sur autoroute en l'absence de trafic. 41 % des conducteurs estiment d'ailleurs cela admissible (score 4+5) et 1 automobiliste sur 4 trouve même cela « tout à fait » acceptable (score 5). Seule une minorité de 39 % juge cela inacceptable. Les automobilistes belges semblent considérer ce comportement comme relativement normal.

La Figure 18 présente l'évolution de l'acceptabilité des excès de vitesse pour chacune des 3 catégories de routes (acceptabilité sur la base du score 4+5 dans le Tableau 9).

Figure 18: Acceptabilité de la vitesse excessive dans les mesures d'attitudes 2009 et 2012



Source : IBSR

En 2012, nous constatons une évolution favorable mais non significative par rapport à 2009 en ce qui concerne l'acceptabilité de la vitesse excessive pour chacune des 3 catégories de routes.

Le pourcentage d'automobilistes interrogés qui tolèrent la pratique du 140 km/h sur autoroute est passé de 45 % en 2009 à 41 % en 2012. L'acceptabilité de la vitesse excessive dans les régimes de vitesse inférieurs a aussi légèrement diminué (30 km/h : de 17 % à 13 % ; 50 km/h : de 11 % à 8 %).

Outre ces évolutions en termes de proportions, nous constatons que les places respectives des trois types d'excès de vitesse dans le classement global des 13 comportements en fonction de leur inacceptabilité est inchangé entre 2009 et 2012.

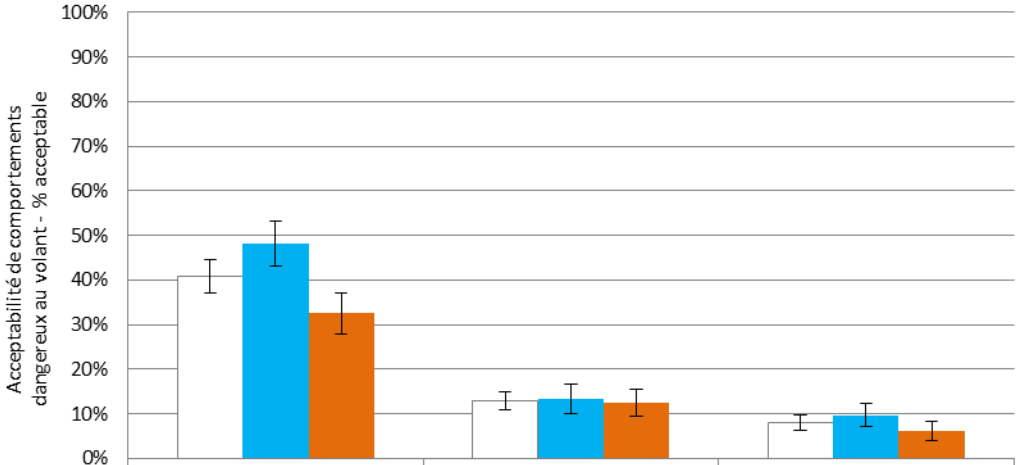
1.9 Acceptabilité de la vitesse excessive selon le sexe, l'âge et la région

Les analyses suivantes portent sur le pourcentage de conducteurs qui jugent acceptable un les comportements dangereux au volant (score 4+5 dans le Tableau 9).

1.9.1 Sexe

L'acceptabilité des excès de vitesse varie selon le sexe de la personne interrogée (Figure 19).

Figure 19: Acceptabilité de la vitesse excessive selon le sexe de la personne interrogée (2012)



	Rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic*	Rouler à 50 km/h où la vitesse maximale autorisée s'élève à 30 km/h	Rouler à 70 km/h en agglomération*
Belgique	40,90%	12,94%	8,07%
Homme	48,27%	13,25%	9,72%
Femme	32,56%	12,58%	6,20%

* significatif
Source : IBSR

Les hommes et les femmes présentent des différences significatives en matière d'acceptabilité de la vitesse excessive sur autoroute et en agglomération.

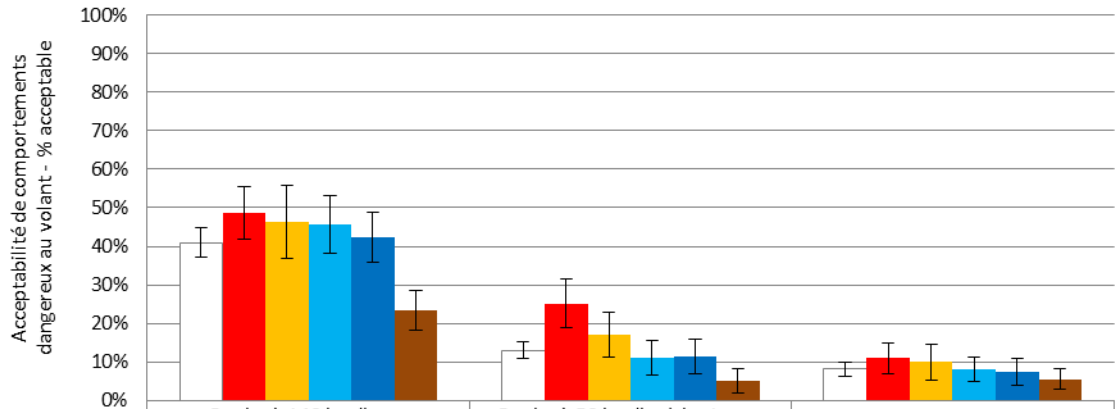
Ainsi, il apparaît que près de 1 homme sur 2 (48 %) tolère la pratique du 140 km/h sur une autoroute dégagée, alors que 1 femme sur 3 partage cet avis (33 %) ($F(1,126)=28,06$; $p<0,01$). Les hommes sont significativement plus nombreux (10 %) à accepter la pratique du 70 km/h en agglomération (femmes : 6 %) ($F(1,126)= 4,83$; $p<0,05$).

Par ailleurs, il n'y a pas de différence entre les hommes et les femmes quant à la tolérance des excès de vitesse en zone 30 (13 % pour les femmes comme pour les hommes).

1.9.2 Âge

L'acceptabilité des excès de vitesse varie également selon l'âge de la personne interrogée (Figure 20).

Figure 20: Acceptabilité de la vitesse excessive selon l'âge de la personne interrogée (2012)



	Rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic*	Rouler à 50 km/h où la vitesse maximale autorisée s'élève à 30 km/h*	Rouler à 70 km/h en agglomération*
Belgique	40,90%	12,94%	8,07%
18-29 ans	48,75%	25,13%	10,91%
30-38 ans	46,42%	17,08%	9,90%
39-49 ans	45,71%	10,99%	8,03%
50-62 ans	42,34%	11,26%	7,30%
63+	23,36%	4,98%	5,43%

* significatif
Source : IBSR

On constate des différences significatives entre les groupes d'âge en ce qui concerne l'acceptabilité des excès de vitesse sur les 3 types de route. Le groupe le plus jeune (18-29 ans) et/ou le groupe le plus vieux (63 ans et plus) se démarquent. De manière générale, il s'avère que la tolérance à l'égard de la vitesse excessive diminue presque systématiquement avec l'âge. En d'autres termes, plus le conducteur est jeune, plus il tolère les excès de vitesse. Les différences significatives sont consultables à l'Annexe 7.

La pratique du 140 km/h sur autoroute dégagée est une infraction nettement moins acceptée par le groupe des automobilistes les plus âgés (63 ans et plus : 23 %). C'est significativement moins que les autres conducteurs (18-62 ans : entre 42 et 49 %). Près de 1 automobiliste sur 2 âgé de 18 à 29 ans (49 %) juge ce comportement admissible. Cette proportion ne difère toutefois pas significativement de celle des autres groupes d'âge jusqu'à 62 ans.

Tant le groupe des conducteurs les plus jeunes que celui des plus âgés se démarquent en ce qui concerne la tolérance du 50 km/h dans les zones limitées à 30 km/h maximum. Les 18-29 ans (25 %) l'acceptent significativement plus que les automobilistes plus âgés (30-65 ans et plus : entre 5 et 17 %). De plus, les 63 ans et plus (5 %) sont significativement moins nombreux à considérer ce comportement comme acceptable comparativement à tous les groupes plus jeunes (18-62 ans : entre 11 et 25 %).

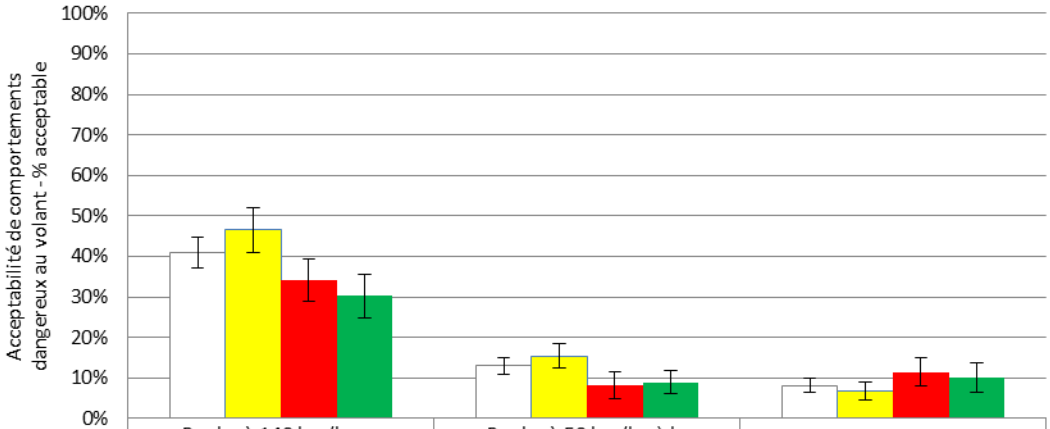
Pour ce qui est de l'acceptabilité du 70 km/h en agglomération, seuls les groupes de conducteurs les plus jeunes (18-29 ans : 11 %) et les plus âgés (63 ans et plus : 5 %) diffèrent significativement l'un de l'autre. Parmi les automobilistes âgés de 18 à 29 ans, 1 sur 10 (11 %) trouve cette pratique acceptable alors qu'ils ne sont que 1 sur 20 (5 %) chez les 63 ans et plus.

L'âge apparaît comme un facteur critique dans la tolérance personnelle pour la vitesse excessive. L'impact de l'âge semble plus important que celui du sexe (différences de pourcentage plus importantes entre les groupes d'âge qu'entre les hommes et les femmes).

1.9.3 Région

L'acceptabilité des excès de vitesse varie également selon la région de la personne interrogée (Figure 21).

Figure 21: Acceptabilité de la vitesse excessive selon la région (domicile) de la personne interrogée (2012)



	Rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic*	Rouler à 50 km/h où la vitesse maximale autorisée s'élève à 30 km/h*	Rouler à 70 km/h en agglomération*
Belgique	40,90%	12,94%	8,07%
Flandre	46,53%	15,42%	6,69%
Wallonie	34,25%	8,15%	11,47%
Bruxelles	30,17%	8,87%	10,06%

* significatif
Source : IBSR

Près de la moitié des Flamands (47 %) tolèrent la pratique du 140 km/h sur une autoroute dégagée, ce qui est significativement plus que parmi les Wallons (34 %) ($F(1,126)= 10,30$; $p<0,05$) et les Bruxellois (30 %) $F(1,126)= 17,90$; $p<0,01$). En 2009, une part équivalente de Flamands (48%) considérait ce comportement comme acceptable par rapport à 40% de Wallons et de Bruxellois. Le nombre de conducteurs wallons et bruxellois partageant cet avis a donc régressé en 2012 par rapport à 2009.

De même, rouler à 50 km/h là où la vitesse est limitée à 30 km/h est accepté par significativement plus de Flamands (13 %) que de Wallons (8 %) ($F(1,126)= 10,09$; $p<0,05$) et de Bruxellois (9 %) ($F(1,126)= 9,89$; $p<0,01$).

En revanche, ce sont les Wallons qui jugent le plus la vitesse excessive en agglomération acceptable (11 %). Ce chiffre est significativement plus élevé que parmi les Flamands (7 %) ($F(1,126)= 4,91$; $p<0,05$). Les Bruxellois se situent entre les deux (10 %). En 2009, 19% des Wallons trouvaient ceci acceptable. Ce pourcentage a donc baissé en 2012, où 10% de flamands et 11% de wallons trouvaient ceci acceptable.

Des différences similaires entre les régions avaient déjà été constatées pour les excès de vitesse autodéclarés (au cours de l'année précédente) dans les zones 30 et en agglomération (voir paragraphe 1.3.3).

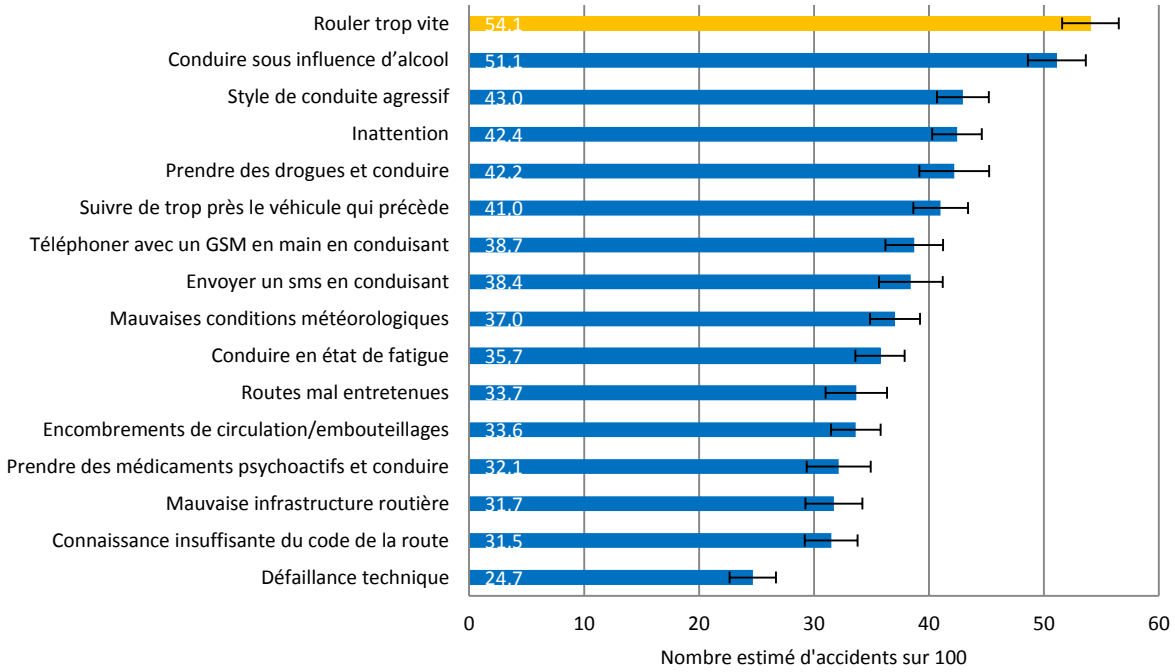
1.10 Estimation subjective du pourcentage d'accidents causés par la vitesse excessive

Dès la mesure d'attitudes de 2006, l'importance perçue des causes d'accident de la route les plus courantes a été évaluée. À l'époque, les personnes interrogées devaient indiquer pour chacune des 15 causes possibles d'accident si ces dernières étaient jamais, rarement, parfois, souvent, très souvent ou toujours à l'origine d'un accident. En raison des difficultés d'interprétation, il a été décidé

en 2009 de formuler la question différemment. Les personnes interrogées devaient indiquer combien d'accidents sur 100 étaient provoqués par un facteur déterminé (fatigue, alcool, etc.). Il s'agissait donc d'évaluer le pourcentage d'accidents causés par un facteur déterminé. La question était formulée comme suit : combien d'accidents sur 100 sont provoqués par un facteur déterminé ? Pour aider les conducteurs interrogés à formuler leur réponse de manière adéquate, un exemple - 30 accidents sur 100 - leur avait été donné. La somme des pourcentages donnés pour tous les facteurs pouvait dépasser 100 puisque divers facteurs combinés peuvent être à l'origine d'un accident de la route. En 2012, une explication plus détaillée a été ajoutée au questionnaire : « Faites une estimation pour chaque facteur séparément. Répondez à chaque fois par un nombre de 0 à 100. La somme de l'ensemble des facteurs peut être supérieure à 100 ». De plus, un nouveau facteur possible d'accident a été ajouté (envoyer un SMS en conduisant).

La Figure 22 présente un résumé des résultats dans l'ordre décroissant d'importance attribuée au comportements comme cause d'accident de la route.

Figure 22: Estimation subjective du nombre d'accidents de la route par cause (2012)



Source : IBSR

La figure donne un classement de l'importance perçue des différents comportements comme cause d'accident. La vitesse excessive vient en tête : l'automobiliste belge estime qu'un peu plus de 1 accident sur 2 (54 %) est provoqué par une vitesse trop élevée. Nous pouvons en conclure que la plupart des conducteurs belges reconnaissent le risque généralement accru d'accident qu'engendre la vitesse. Notons que, par définition, la vitesse joue un rôle dans la plupart des accidents de la route. En effet, en l'absence de vitesse, aucun mouvement, donc aucune collision, n'est possible. Même lorsque d'autres facteurs entrent en ligne de compte, les accidents se produisent souvent aussi en raison de la vitesse (excessive).
En 2012, nous observons que les pourcentages attribués aux différents comportements sont généralement plus élevés qu'en 2009. La précision ajoutée dans les consignes en 2012 peut avoir eu un effet sur les réponses. De ce fait, les résultats issus des deux mesures ne sont pas parfaitement comparables.
Indépendamment des valeurs attribuées à chaque comportement, nous pouvons par contre parfaitement comparer les positions relatives des différents facteurs depuis la mesure d'attitudes de 2006. Nous ne considérons que les 5 comportement classés en tête (Tableau 10).

Tableau 10: Comparaison top 5 principales causes d'accidents de la route de 2006 à 2012

Top 5	Mesure d'attitudes 2006	Mesure d'attitudes 2009	Mesure d'attitudes 2012
1.	Alcool au volant	**Vitesse excessive**	**Vitesse excessive**
2.	**Vitesse excessive**	Alcool au volant	Alcool au volant
3.	Non-respect des distances	Inattention	Style de conduite agressif
4.	Fatigue au volant	Non-respect des distances	Inattention
5.	Drogues au volant	Style de conduite agressif	Drogues au volant

Source : IBSR

Dans les trois mesures d'attitudes successives (2006, 2009 et 2012), les conducteurs belges désignent la vitesse excessive et la conduite sous influence d'alcool comme les principales causes d'accident de la route. Alors que la conduite sous influence d'alcool occupait la première place en 2006, c'est la vitesse excessive qui prend la tête du classement lors des deux dernières mesures. Quant aux positions 3, 4 et 5, nous constatons une plus grande variabilité des comportements cités au fil des mesures. Il ressort de cette analyse que les conducteurs belges ont une bonne proportion de l'importance relative des différents facteurs en tant que cause d'accident. La vitesse excessive et la conduite sous influence d'alcool sont en effet en tête des causes d'accident révélées par les statistiques objectives d'accident, tout comme dans le classement des causes perçues d'accident établi par les répondants.

1.11 Estimation subjective du pourcentage d'accident causé par la vitesse excessive selon le sexe, l'âge et la région

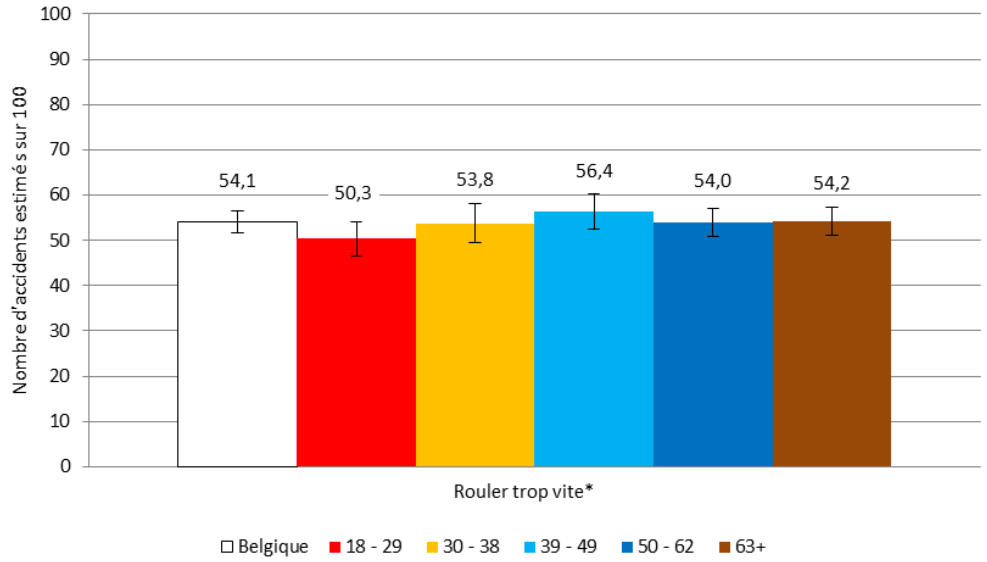
Les analyses suivantes se sont intéressées aux éventuelles différences selon le sexe, l'âge et la région dans la perception des causes des accidents. Étant donné que les consignes ont été précisées en 2012, les résultats ne sont pas parfaitement comparables à ceux de 2009.

Concernant le nombre d'accidents attribués à la vitesse excessive, aucune différence notoire n'a été constatée selon le sexe des personnes interrogées (hommes : 53 %, femmes : 55 %). En 2009, par contre, nous avions observé des estimations significativement plus élevées chez les femmes que chez les hommes en ce qui concerne la vitesse excessive (femmes : 54 % contre hommes : 49 %).

1.11.1 Âge

Nous constatons par contre que l'âge exerce une influence sur la perception de la vitesse excessive en tant que cause d'accident (Figure 23).

Figure 23: Perception du risque lié à la vitesse excessive selon l'âge de la personne interrogée (2012)



Source : IBSR

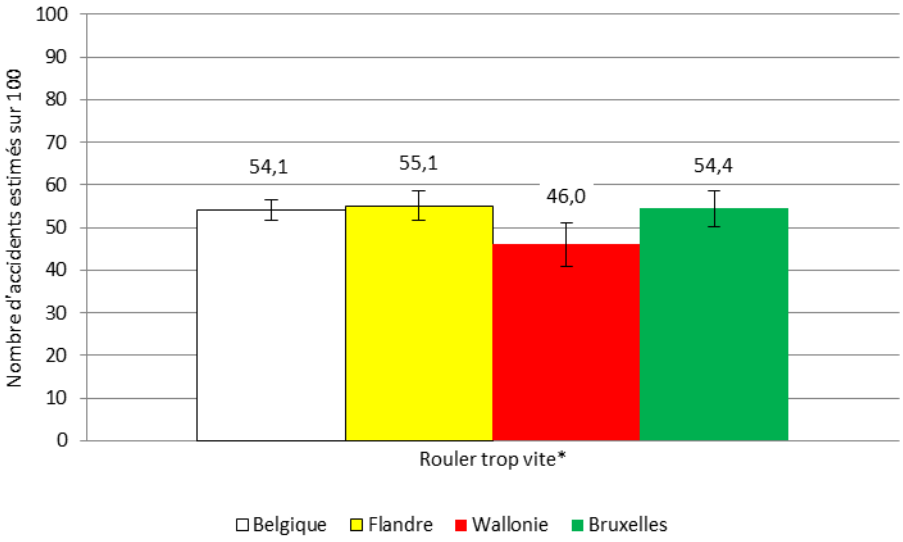
Comme en 2009, c'est le groupe des conducteurs les plus jeunes qui attribue le moins d'accidents au facteur « vitesse excessive » (18-29 ans: 50 %). Ce chiffre est significativement moins élevé que chez les 39-49 ans (56 %) ($F(1,126)= 5,80$; $p<0,05$). En 2009, le groupe le plus jeune se différenciait significativement des 3 groupes plus âgés.

Il est à noter que, comparativement au conducteur belge moyen, le groupe des conducteurs les plus jeunes attribue un plus petit pourcentage des accidents à l'ensemble des facteurs d'accident cités. Cela ne vaut donc pas uniquement pour la vitesse excessive. Dans le groupe des conducteurs les plus jeunes, l'importance perçue du risque d'accident lié à la conduite sous influence d'alcool (51 %) est d'ailleurs très légèment supérieure à celle du risque associé à la vitesse excessive.

1.11.2 Région

La perception du risque lié à la vitesse excessive varie également selon la région (domicile) de la personne interrogée (Figure 24).

Figure 24: Perception du risque lié à la vitesse excessive selon la région (domicile) de la personne interrogée (2012)



Source : IBSR

Les automobilistes wallons (46 %) font une estimation significativement inférieure du pourcentage d'accidents dus à la vitesse excessive par rapport aux Flamands (55 %) ($F(1,126)= 9,01$; $p<0,01$) et aux Bruxellois (54 %) ($F(1,126)= 6,42$; $p<0,05$). En 2009, aucune différence significative entre les régions n'avait été constatée.

Parmi les conducteurs wallons et bruxellois, l'importance perçue du risque d'accident lié à la conduite sous influence d'alcool (47 % et 55 %) est légèrement supérieure à celle du risque associé à la vitesse excessive.

2. Comparaison avec des résultats provenant d'autres sources

2.1 Données belges relatives à la vitesse excessive

2.1.1 Mesure de comportement en matière de vitesse menée par l'IBSR en 2011 et 2012

Les principales sources servant à estimer la prévalence des comportements dangereux sur la route sont : les études d'observation (mesures de comportement), les données d'enquête (comportement autodéclaré comme les résultats issus de la présente mesure d'attitudes) ou les données de la police relatives aux infractions constatées. L'expérience nous apprend que les mesures de comportement fournissent les informations les plus fiables en vue d'évaluer la prévalence d'un comportement déterminé au sein de l'ensemble de la population des conducteurs, suivies par les mesures du comportement autodéclaré d'un échantillon représentatif de conducteurs. Les données de la police présentent l'inconvénient d'être fortement tributaires de la politique de répression menée.

Les mesures de comportement se fondent sur une observation objective du comportement et, contrairement aux autres enquêtes, ne dépendent donc pas biais éventuels de réponse des participants (par exemple, réponses socialement souhaitables). L'inconvénient des mesures de comportement est qu'elles ne fournissent généralement que peu ou pas d'informations sur les caractéristiques sociodémographiques ou sur les motivations sous-jacentes d'un comportement déterminé.

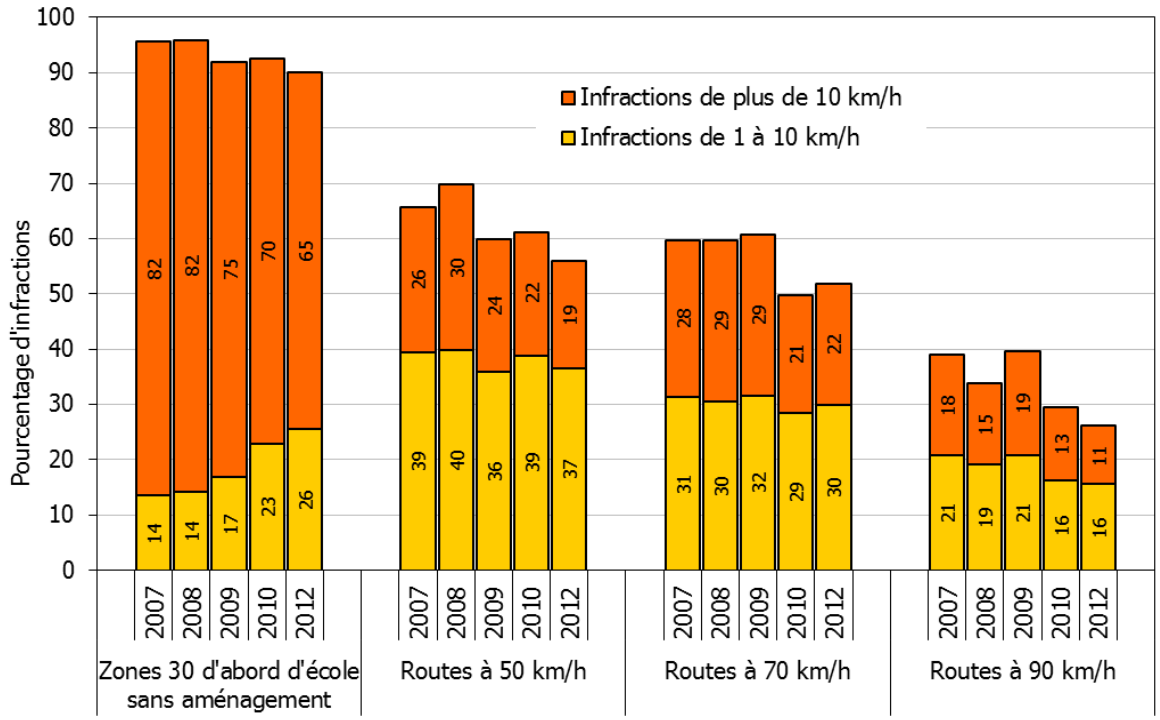
En Belgique, la mesure de comportement réalisée par l'IBSR en matière de vitesse (2003-2012) fournit des informations intéressantes qui peuvent être comparées avec les résultats des mesures d'attitudes.

Depuis 2003, l'IBSR effectue, à la demande de la Commission fédérale pour la Sécurité routière (CFSR), des mesures de comportement en matière de vitesse. Celles-ci s'inscrivent dans le cadre de la mission qui consiste à répertorier des indicateurs nationaux en matière de vitesse dans le but d'évaluer les progrès réalisés et l'efficacité de la politique mise en œuvre. Il a été procédé à cette mesure de comportement en matière de vitesse chaque année entre 2003 et 2010. En 2011, une mesure spécifique a été réalisée sur les autoroutes. Les dernières données disponibles datent de 2012.

Les mesures de vitesse ont lieu en 150 endroits choisis aléatoirement et répartis sur l'ensemble du réseau routier belge ; elles concernent 4 régimes de vitesse (30, 50, 70 et 90 km/h). Au cours du mois d'octobre, on mesure la vitesse des véhicules qui passent à chacun de ces endroits, et ce, pendant 1 semaine, 24 heures sur 24. Les mesures de comportement en matière de vitesse sont effectuées sur des portions de routes rectilignes et sans aménagement contraignant. Elles concernent des véhicules en « vitesse libre » (uniquement les véhicules dont la distance qui les séparent du véhicule qui les précède est au moins égale à la distance parcourue en 5 secondes à la vitesse maximale d'application sur cette route). Ces mesures sont toujours effectuées au moyen de radars automatiques disposés le long de la chaussée (voir également Riguelle, 2013). Concernant la mesure spécifique sur autoroute de 2011, 30 lieux répartis de façon égale en Flandre et en Wallonie ont été sélectionnés. Pendant une semaine dans le courant du mois d'octobre, on a mesuré la vitesse des véhicules dans un seul sens de circulation (voir aussi Riguelle, 2012a).

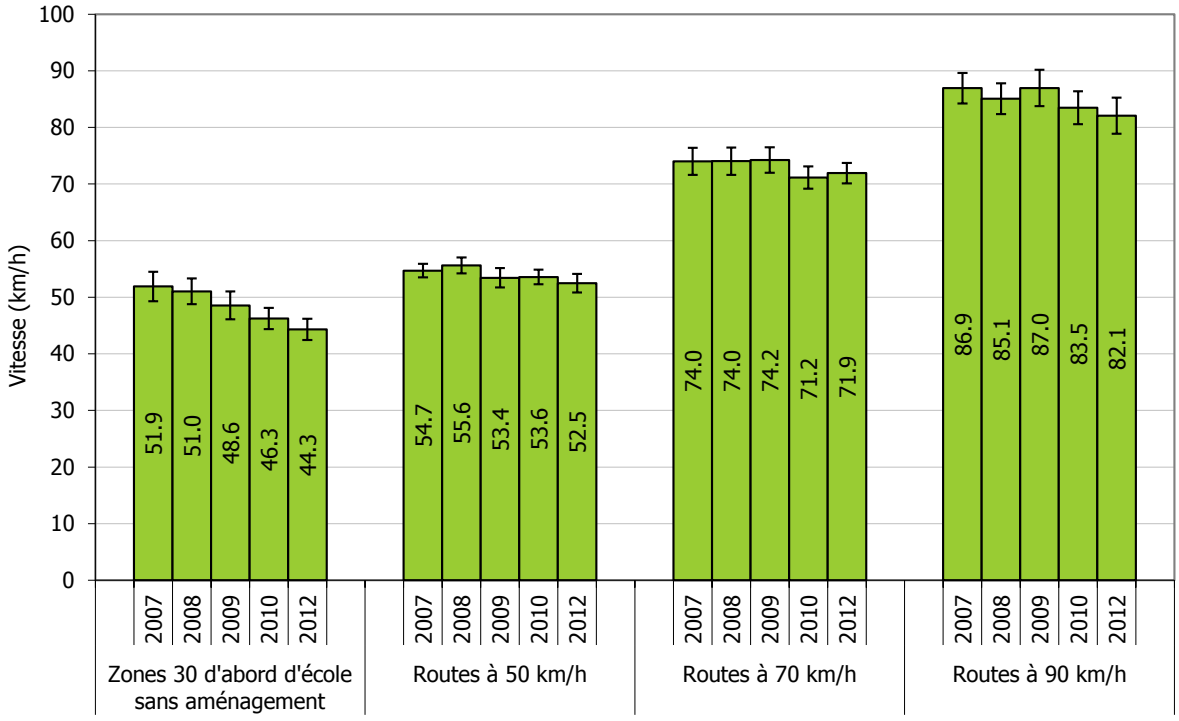
Les Figures 25 et 26 présentent respectivement l'évolution du pourcentage d'infractions de 1 à 10 km/h et de plus de 10 km/h et l'évolution de la vitesse moyenne.

Figure 25: Évolution du pourcentage d'excès de vitesse (mesure de comportement de l'IBSR, 2007-2012)



Source : IBSR

Figure 26: Évolution de la vitesse moyenne (mesure de comportement de l'IBSR, 2007-2012)



Source : IBSR

Au fil des mesures, on constate que le pourcentage d'excès de vitesse est très élevé, et ce, dans tous les régimes de vitesse.
Riguelle (2012) résume les résultats comme suit :

En 2012, 56 % des véhicules dont le conducteur peut choisir librement sa vitesse (donc, dans des conditions fluides de circulation, sans ralentissement imposé par des embouteillages, par exemple) étaient en infraction sur les routes dont la vitesse était limitée à 50 km/h. Ces pourcentages étaient de 52 % sur les routes dont la vitesse maximale autorisée était de 70 km/h et de 27 % sur les routes dont la vitesse était limitée à 90 km/h. De plus, la proportion des infractions de plus de 10 km/h était considérable. Elle représentait respectivement 42 et 41 % du total des infractions sur les routes dont la vitesse maximale autorisée était de 70 et de 90 km/h. Sur les routes à 50 km/h, la proportion d'infractions de 1 à 10 km/h était relativement importante par rapport aux infractions plus graves. Par ailleurs, 19 % des conducteurs y roulaient à plus de 60 km/h dans des conditions de circulation fluides. En zone 30 aux abords d'une école, il est apparu que seuls 9 % des automobilistes libres de choisir leur vitesse (donc, non ralentis par des embouteillages) respectaient la vitesse maximale autorisée. Sur ces routes, le pourcentage global d'infractions a diminué, tandis que nous constatons que de plus en plus d'automobilistes ont roulé jusqu'à 10 km/h au-delà de la vitesse maximale.

La mesure de comportement en matière de vitesse sur autoroutes (2011) a par ailleurs montré que 25 % des véhicules y étaient en excès de vitesse de 1 à 10 km/h et que 15 % d'entre eux roulaient à plus de 130 km/h.

En 2012, nous sommes donc encore loin de l'objectif fixé par les EGSR, à savoir un maximum de5 % d'excès de vitesse graves (> 10 km/h).

La généralisation des infractions en matière de vitesse est confirmée par les résultats de la mesure d'attitudes effectuée par l'IBSR en 2012. Il faut tenir compte du fait que les résultats des deux mesures ne sont qu'approximativement comparables puisqu'ils sont basés sur des méthodologies très différentes (mesure d'un point dans le temps et dans l'espace contre fréquence déclarée d'infractions spécifiques au cours de l'année précédente). Les questions relatives au comportement autodéclaré des automobilistes de la mesure d'attitudes ont l'avantage de permettre d'obtenir un aperçu de la fréquence des infractions conscientes en fonction des variables individuelles (voir paragraphes 1.2-1.3).

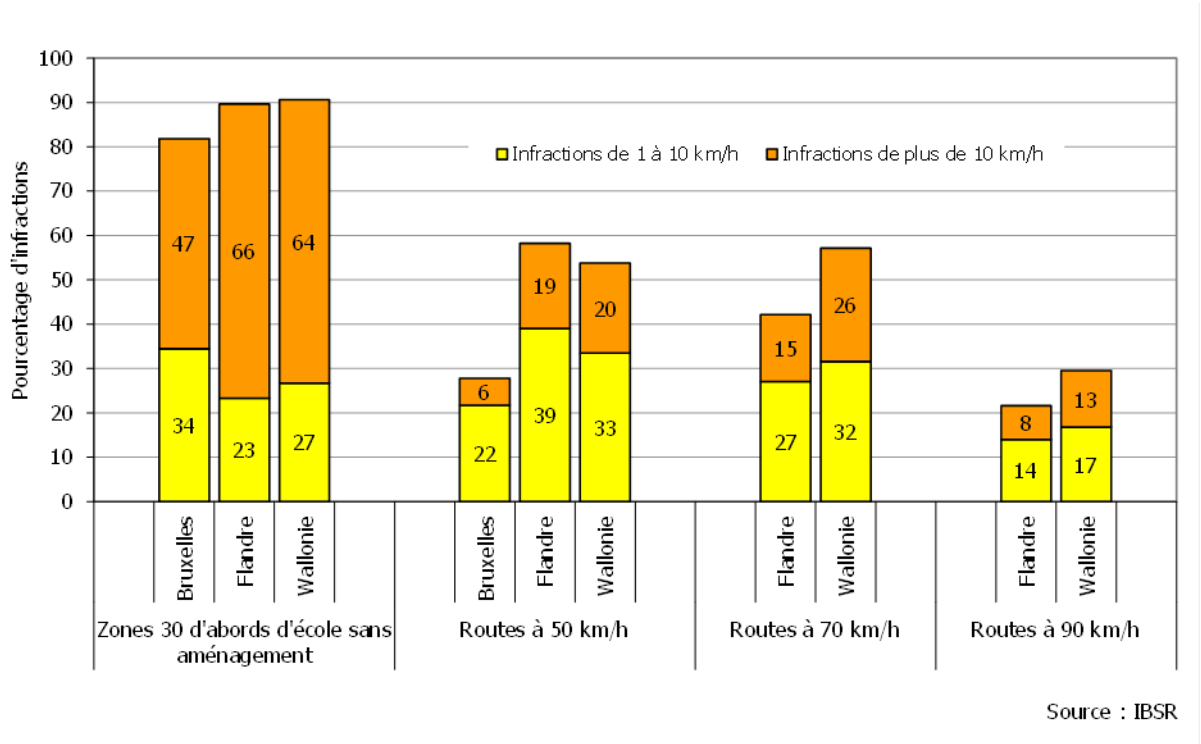
Pour chacun des 3 régimes de vitesse visés par l'enquête (30, 50 et 120 km/h), la majorité des conducteurs interrogés dans le cadre de la mesure d'attitudes admet avoir dépassé de 20 km/h la vitesse maximale autorisée au cours de l'année écoulée. Un automobiliste sur 4 avoue même avoir roulé souvent à presque toujours trop vite dans les zones 30 et sur autoroute. Dans les mesures de comportement, nous constatons que les infractions de maximum 10 km/h sont les plus courantes (à l'exception des zones 30 aux abords des écoles, où les excès de vitesse dépassent généralement les 10 km/h). Cet état de fait se retrouve aussi dans le résultat de la mesure d'attitudes selon lequel 87 % des conducteurs belges déclarent qu'il leur arrive de rouler sciemment 10 km/h trop vite. Près de la moitié (47 %) admettent même l'avoir fait souvent à presque toujours au cours de l'année précédente. Tout comme la mesure d'attitudes, la mesure de comportement montre que le pourcentage d'excès de vitesse de plus de 10 km/h en zone 30 est le plus problématique (mesure de comportement : 65 % des automobilistes en infraction de plus de 10 km/h ; mesure d'attitudes : 71 % des automobilistes déclarent qu'il leur est arrivé d'y rouler à 50 km/h).

En comparant les évolutions dans la mesure de comportement et dans la mesure d'attitudes, nous constatons que les résultats concordent relativement bien en ce qui concerne l'acceptabilité personnelle de la vitesse excessive. Entre 2009 et 2012, on note une légère augmentation du pourcentage de conducteurs qui jugent inacceptable le fait de rouler à 50 km/h dans une zone 30. Ce phénomène coïncide avec la baisse de la vitesse moyenne observée dans les zones 30. Plusieurs autres opinions enregistrent par contre un recul dans la mesure d'attitudes de 2012 par rapport à 2009 (notamment l'inacceptabilité sociale et la perception du risque). Cela ne se reflète toutefois pas dans la mesure de comportement. Une des explications possibles est peut-être l'évolution de la probabilité objective et subjective d'être pris en infraction pour excès de vitesse. L'évolution du nombre d'excès de vitesse constatés par la police fédérale et locale (voir paragraphe 2.2.3) montre que la probabilité objective d'être verbalisé a augmenté. La probabilité subjective n'a toutefois que

légèrement augmenté en 2012 par rapport à 2009. Et elle est encore bien en deçà du niveau de 2006 (plus d'informations dans Meesmann et Boets, 2014a).

Comme indiqué précédemment, aucune donnée relative aux conducteurs n'est recueillie dans le cadre de la mesure de comportement en matière de vitesse. La mesure de comportement fournit par contre des indicateurs de vitesse pour chacune des différentes régions (voir Figure 27).

Figure 27: Pourcentage d'infractions par région (mesure de comportement de l'IBSR, 2012)



Riguelle (2012) résume les résultats comme suit :

Comme en 2010, la Région de Bruxelles-Capitale enregistre des vitesses moins élevées qu'en Flandre et en Wallonie. Ce phénomène s'explique en partie par l'infrastructure spécifique de la région puisque Bruxelles est presque complètement urbanisée, contrairement aux deux autres régions. Par ailleurs, une comparaison entre la Flandre et la Wallonie permet de constater que la vitesse hors agglomération est moins élevée en Flandre qu'en Wallonie. Cela peut être dû à la fois à des différences de comportement et à des morphologies routières différentes.

Les vitesses inférieures aux autres régions mesurées à Bruxelles ne concordent pas tout à fait avec le comportement infractionnel autodéclaré et les opinions exprimées par les personnes interrogées dans le cadre de la mesure d'attitudes. Le pourcentage de conducteurs bruxellois qui déclarent rouler à 50 km/h dans une zone 30 se situe en effet entre les pourcentages de la Flandre et de la Wallonie. Par ailleurs, les automobilistes bruxellois et wallons sont plus nombreux que les Flamands à déclarer avoir roulé l'année précédente à 70 km/h dans une zone limitée à 50 km/h.

Il convient toutefois de noter que, pour les mesures d'attitudes, les conducteurs sont classés par région en fonction de leur domicile. Dans le cadre des mesures de comportement, nous ne savons par contre rien de l'origine des automobilistes qui passent par les lieux de mesure de la vitesse. Il est probable qu'une majeure partie des conducteurs dont on a mesuré la vitesse à Bruxelles soient des navetteurs flamands et wallons.

2.1.2 Études complémentaires de l'IBSR en matière de vitesse

Enquête interne de l'IBSR dans le cadre de la campagne 2013 en matière de vitesse

Les évaluations des campagnes de sensibilisation de l'IBSR relatives à la vitesse permettent également d'accéder à des données complémentaires sur la thématique de la vitesse et de la vitesse excessive.

En effet, dans la foulée de la campagne « Pourquoi tu roules si vite ? » (avril 2013), une enquête (par panel) en ligne a été menée auprès d'un échantillon représentatif de la population belge en termes de sexe, d'âge, de niveau de formation et de région (1000 conducteurs automobiles réguliers) (iVOX, 2013).

Outre un certain nombre de questions identiques à celles de la mesure d'attitudes 2012 de l'IBSR, cette enquête examinait plus en détail encore les possibles déterminants comportementaux sous-jacents. Les résultats enregistrés pour les questions similaires ne peuvent toutefois pas être comparés avec exactitude entre eux (variations dans les modalités de réponse, méthode d'interrogation différente : face-à-face par rapport à en ligne ; différences en termes d'échantillon et d'échantillonnage : registre national par rapport à panel en ligne ; et méthode d'analyse différente, ce qui ne rend les différences en fonction de l'âge, du sexe et de la région qu'approximativement comparables). Les résultats différents à des questions similaires suggèrent des évolutions dans le temps, mais compte tenu des différences méthodologiques susmentionnées, il ne nous est pas possible de livrer des conclusions définitives à leur sujet.

Les principaux constats issus de l'enquête organisée dans le cadre de la campagne vitesse de 2013 sont repris ci-dessous.

Les résultats relatifs à la perception du risque d'accident (« rouler trop vite, c'est risquer sa vie et celle des autres » et « en augmentant votre vitesse de 10 km/h, le risque d'avoir un accident augmente fortement ») correspondent assez bien aux opinions exprimées dans la mesure d'attitudes. Nous constatons que la proportion de personnes ayant exprimé leur accord avec les affirmations ci-dessus est de 4-5 points de pourcentage plus élevée dans l'enquête liée à la campagne. Alors que 1 personne interrogée sur 3 estime qu'un accroissement de 10 km/h de la vitesse augmente le risque d'accident, une question plus spécifique montre qu'environ 2 personnes interrogées sur 3 pensent qu'un accident à 80 km/h est beaucoup plus grave qu'un accident à 70 km/h. Les femmes et les conducteurs plus âgés sont de manière générale plus conscients du risque (cf. résultats de la mesure d'attitudes).

Néanmoins, 2 opinions ayant trait à la norme sociale et défavorables pour la sécurité sont exprimées par une majorité des automobilistes. Ainsi, 67 % des conducteurs sont d'accord avec l'affirmation selon laquelle la plupart des automobilistes ne respectent pas les vitesses maximales autorisées en Belgique (c.-à-d. la norme descriptive relative à la population des conducteurs dans son ensemble). Nous avions constaté un résultat similaire dans la mesure d'attitudes puisque l'énoncé formulé de manière inverse, à savoir que les conducteurs automobiles qui ne dépassent jamais les limitations de vitesse en vigueur sont une exception, avait généré 69 % de réponses affirmatives. Par ailleurs, 52 % des personnes interrogées approuvent la formulation « rouler trop vite est socialement inacceptable pour moi » (les hommes et les groupes plus jeunes sont généralement plus enclins à désapprouver cet énoncé comme constaté dans la mesure d'attitudes). 56 % des personnes interrogées l'avaient approuvé également lors de la mesure d'attitudes de 2012. La norme descriptive en termes de comportement perçu de son propre entourage social est généralement perçue comme plus portée sur la sécurité que celle relative à la population en général. Toutefois, 1 conducteur sur 3 (37 %) pense encore que la majorité de ses amis et de ses connaissances ne respectent pas les limitations de vitesse (les 50 ans et plus et les Flamands sont significativement plus nombreux que les 17-49 ans et les Wallons à désapprouver cette affirmation). À l'énoncé « mes amis pensent que je dois respecter les limitations de vitesse », à peine 26 % des personnes interrogées ont répondu par l'affirmative (les plus de 65 ans sont significativement plus nombreux à être d'accord que les 17-49 ans et les Flamands significativement moins nombreux que les Wallons). Dans la mesure d'attitudes, 58 % des personnes interrogées approuvaient l'énoncé, formulé de façon plus générale, portant sur la norme sociale subjective (« la plupart de mes connaissances/amis pensent qu'il faut respecter les limitations de vitesse »).

La majorité des conducteurs belges estiment avoir un contrôle direct sur (le choix de) leur propre comportement en matière de vitesse. La plupart (83 %) sont d'accord avec le fait qu'ils parviennent à respecter la vitesse maximale lorsqu'ils choisissent de le faire. Plus le conducteur est âgé, moins il approuve cet énoncé. En poussant plus avant l'analyse, il apparaît que cet autocontrôle perçu de son comportement n'est pas constant (2 personnes sur 3 déclarent choisir « la plupart du temps » elles-mêmes leur vitesse) et qu'il est par exemple plus limité en présence d'autres conducteurs qui dépassent les limitations (2 automobilistes sur 3 disent alors pouvoir être en mesure de respecter

malgré tout la limitation de vitesse). 1 automobiliste sur 3 estime qu'on ne décide pas soi-même de sa vitesse, mais qu'il faut s'adapter aux autres, et qu'il est impossible de respecter à tout moment les limitations de vitesse en vigueur. Il est à noter que 1 automobiliste sur 10 approuve l'énoncé « J'ai déjà souvent essayé de rouler moins vite, mais je n'y parviens pas » (principalement les jeunes conducteurs : 17-39 ans).

Seuls 47 % des automobilistes pensent que limitations de vitesse en vigueur sont acceptables (mesure d'attitudes : 57 %). Comme dans la mesure d'attitudes, nous observons une adhésion plus importante pour les limitations chez les femmes et les conducteurs plus âgés. Dans le cadre de la mesure d'attitudes, 46 % des automobilistes déclaraient ne pas toujours connaître clairement la limitation de vitesse en vigueur. L'enquête liée à la campagne montre que 13 % des automobilistes ne savent généralement pas quelle est la limitation de vitesse en vigueur.

Les questions de l'enquête en ligne qui interrogent sur les émotions associées à la vitesse indiquent que les conducteurs belges trouvent la vitesse au volant plutôt stressante (60 %) qu'agréable (27 % ; mesure d'attitudes : 26 %) ou excitante (20 %). Les jeunes (17-34 ans), les hommes et les personnes plus qualifiées associent plus souvent la vitesse au volant à des émotions positives. Mais environ 1 automobiliste sur 2 (48 %) exprime l'idée que le respect des limitations de vitesse incommode les autres automobilistes.

72 % des personnes interrogées disent adapter leur vitesse pour éviter d'être flashées, mais « seulement » 57 % d'entre elles estiment que la probabilité d'être contrôlé est élevée (une probabilité subjective plus élevée est rencontrée chez les femmes et les personnes moins qualifiées).

Lors de l'enquête liée à la campagne (11 %) et lors de la mesure d'attitudes (13 %), un pourcentage plus ou moins similaire de conducteurs a approuvé l'affirmation « Je dois rouler vite, autrement j'ai l'impression de perdre du temps » (le groupe le plus jeune est le plus favorable à cet affirmation comme dans la mesure d'attitudes).

1 automobiliste sur 2 approuve l'affirmation « la plupart des autres conducteurs ont une conduite plus dangereuse que la mienne » et 1 sur 3 trouve son aptitude à la conduite meilleure que celle des autres (les hommes et les personnes plus qualifiées sont plus nombreux à le penser).

Conformément à la mesure d'attitudes de 2012, les groupes d'âge plus jeunes et les hommes sont nettement plus nombreux à déclarer le comportement et l'intention de rouler à vitesse excessive que les conducteurs plus âgés et les femmes. Nous constatons une tendance linéaire : plus le conducteur est jeune, plus le nombre d'infractions déclarées est élevé. Ainsi, 61 % des 18-34 ans et 47 % des 35-49 ans avouent avoir roulé parfois à toujours à 50 km/h dans des zones limitées à 30 km/h. Pour les autres affirmations également, nous observons que les jeunes conducteurs et les automobilistes de sexe masculin adoptent quasi systématiquement la position la moins portée sur la sécurité (comme dans la mesure d'attitudes), tandis que les écarts constatés en termes de niveau de formation et de région (domicile) varient selon les questions.

Parmi les principales raisons évoquées comme justifiant le respect des limitations de vitesse sur des voies où le régime de vitesse est faible (30 et 50 km/h), on trouve en premier lieu le motif « par sécurité », suivi par le « respect de la loi » et le « risque d'être contrôlé/flashé ». Sur les voies dont le régime de vitesse est plus élevé (70 et 120 km/h), le risque d'être contrôlé/flashé occupe la première place, suivi par le « respect de la loi » et le motif « par sécurité ». Le risque de contrôle est plus souvent évoqué par le groupe d'âge des plus jeunes (17-34 ans) que par les automobilistes plus âgés. Les 3 principales raisons de *non*-respect des limitations de vitesse sont : « pas de véritable raison » (je n'y prête pas tellement attention) ; « par empressement » (plus souvent évoqué quand le régime de vitesse est plus élevé), et « pour m'adapter à la vitesse des autres automobilistes » (également plus fréquent quand le régime de vitesse est élevé).

Le Tableau 11 présente un aperçu des opinions relatives à la vitesse (excessive) recueillies lors de l'enquête en ligne, complété par les résultats disponibles correspondants issus de la mesure d'attitudes. Attention : compte tenu des différences susmentionnées dans la méthodologie, cette comparaison est imparfaite.

Tableau 11: Opinions relatives à la vitesse (excessive): Enquête liée à la campagne de l'IBSR 2013 – mesure d'attitudes de l'IBSR 2012

	Enquête 2013 (% plutôt et tout à fait d'accord)	Mesure d'attitudes 2012 (% plutôt d'accord et d'accord)
Risque perçu d'accident		
Rouler trop vite, c'est risquer sa vie et celle des autres.	79 %	74 %
Un accident à 80 km/h sera beaucoup plus grave qu'un accident à 70 km/h.	65 %	
En augmentant votre vitesse de 10 km/h, le risque d'avoir un accident augmente fortement.	38 %	34 %
Norme sociale perçue		
En Belgique, la plupart des conducteurs automobiles ne respectent pas la vitesse maximale autorisée.	67 %	
Les conducteurs automobiles qui ne dépassent jamais la vitesse maximale autorisée sont une exception.		*69 %*
Rouler trop vite est socialement inacceptable pour moi.	52 %	56 %
La plupart des Belges aimeraient que les automobilistes respectent les limitations de vitesse.	48 %	
La majorité de mes amis et connaissances ne respectent pas la vitesse maximale autorisée.	37 %	
Mes amis pensent que je dois respecter les limitations de vitesse.	26 %	
La plupart de mes amis/connaissances pensent qu'il faut respecter les limitations de vitesse.		*58 %*
Autocontrôle perçu de son comportement		
Si je choisis de respecter la vitesse maximale autorisée, j'y parviens.	83 %	
En roulant vite, il vous est plus difficile de réagir de façon appropriée en situation dangereuse.	72 %	
Lorsqu'on dépasse la limitation en vigueur, il est difficile de réagir de façon appropriée en situation dangereuse.		*67 %*
Je suis capable de respecter les limitations de vitesse, même lorsque les autres automobilistes dépassent la vitesse maximale autorisée.	68 %	
La plupart du temps, je décide moi-même de respecter ou non la limitation de vitesse.	66 %	
Dans les conditions actuelles de circulation, on ne choisit pas soi-même de respecter ou non les limitations de vitesse ; il faut s'adapter aux autres.	36 %	
Il m'est impossible de respecter à tout instant les limitations de vitesse en vigueur lorsque je conduis.	32 %	
J'ai déjà souvent essayé de rouler moins vite, mais je n'y parviens pas.	10 %	
Évaluation subjective des règles		
Les seuils établis pour les limitations de vitesse sont généralement acceptables.	45 %	57 %
Souvent, je ne sais pas quelle est la limitation de vitesse en vigueur.	13 %	
Souvent, la limitation de vitesse en vigueur n'est pas claire.		*46 %*
Émotions		
Rouler vite est agréable.	27 %	26 %
Rouler vite est excitant.	20 %	
Rouler vite est stressant.	60 %	
Le respect de la vitesse maximale autorisée permet d'être plus détendu au volant.	26 %	
Le respect de la vitesse maximale autorisée incommode les autres automobilistes.	48 %	
Perte de temps		
Je dois rouler vite, autrement j'ai l'impression de perdre du temps.	11 %	13 %
Contrôles de vitesse		
En tant que conducteur, la probabilité d'être soumis à un contrôle de vitesse est élevée.	57 %	
J'adapte ma vitesse parce que je risque d'être contrôlé/flashé par la police.	72 %	
Évaluation personnelle par rapport aux autres		
La plupart des autres automobilistes ont une conduite plus dangereuse que la mienne.	48 %	
Mon aptitude à la conduite est meilleure que celle de la moyenne des autres conducteurs.	33 %	

En italique : formulation utilisée dans le cadre de la mesure d'attitudes alternative à une question similaire du questionnaire de l'enquête 2013
Source : IBSR

Enquête nationale d'insécurité routière 2013

En 2013, l'IBSR a organisé une enquête nationale d'insécurité routière (ENIR) auprès d'un échantillon représentatif de la population belge de plus de 16 ans (nombre : 2100), contactés par téléphone

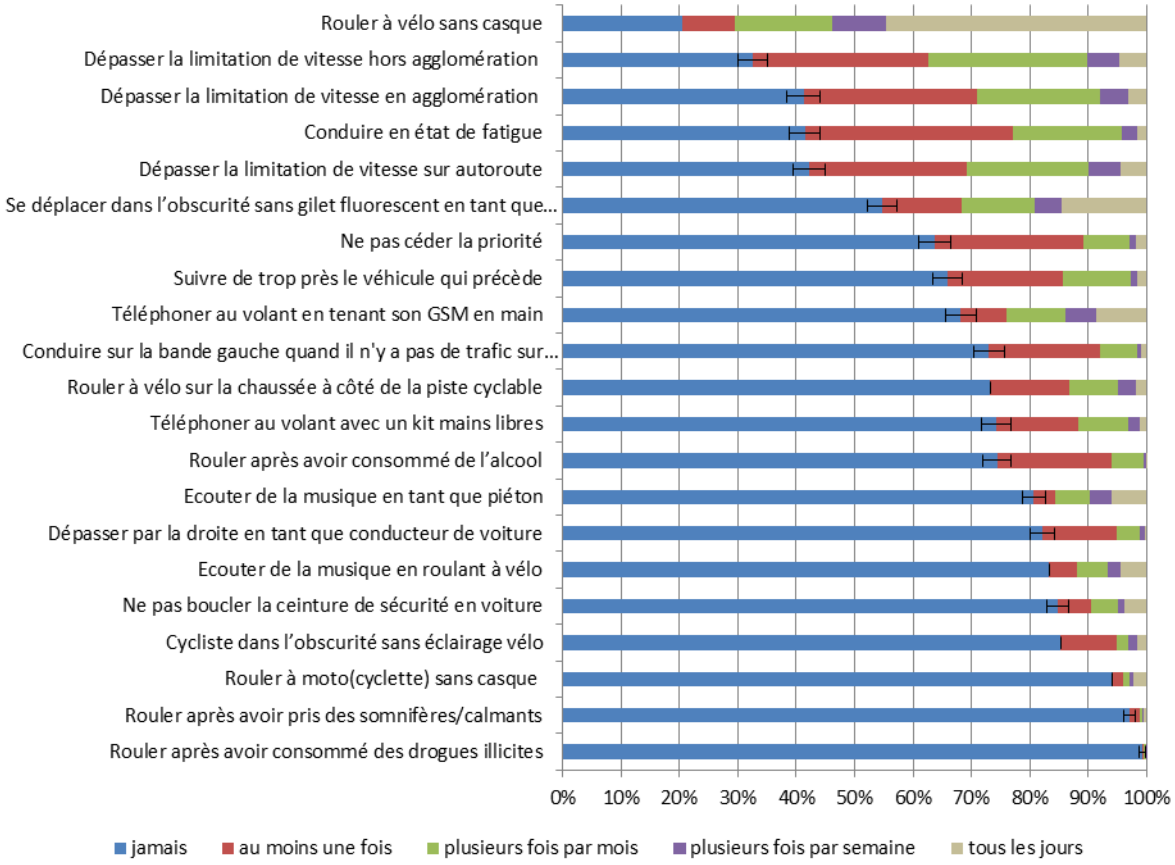
(IBSR, 2013). Les résultats de cette enquête confirment les conclusions de la mesure d'attitudes de 2012.

Les principaux constats en ce qui concerne la vitesse peuvent être résumés comme suit :

Comme dans le cadre de la mesure d'attitudes, la majorité des automobilistes interrogés dans le cadre de l'ENIR ont admis qu'il leur arrivait de dépasser la limite légale, et ce, tant en agglomération (59 %) qu'en dehors (68 %) et sur autoroute (58 %). Les pourcentages exacts ne sont pas comparables, étant donné que la formulation des questions des deux mesures n'est pas identique.

La Figure 28 montre la fréquence autodéclarée des comportements dangereux par les usagers de la route belges.

Figure 28: Comportement autodéclaré (ENIR, 2013)



Source : IBSR

Les 21 comportements sont classés selon la fréquence à laquelle les usagers ont avoué s'en rendre coupable. Les 3 énoncés relatifs à la vitesse excessive se trouvent tout en haut du tableau. Cela indique une nouvelle fois que dépasser la limitation de vitesse légale est un des comportements problématiques les plus courants.

Par ailleurs, il ressort de l'ENIR (2013) que les personnes interrogées placent la vitesse excessive en tête du classement des causes d'insécurité routière (comme dans la mesure d'attitudes).

Comme dans la mesure d'attitudes, il semble que les hommes respectent moins les limitations de vitesse que les femmes. 26,5 % des hommes se déplaçant essentiellement en voiture déclarent dépasser la limitation de vitesse plusieurs fois par semaine, contre 12,4 % de femmes. Cette enquête montre toutefois que les jeunes femmes (25-34 ans) dépassent régulièrement les limitations de vitesse. Dans la mesure d'attitudes, on n'a à ce jour pas procédé à une distinction plus détaillée selon le sexe et l'âge. De plus amples recherches montreront si des différences similaires apparaissent également dans la mesure d'attitudes de l'IBSR.

2.1.3 Infractions constatées par la police locale ou fédérale

Le Tableau 12 présente le nombre d'infractions au code la route constatées en Belgique par la police locale et fédérale de 2007 à 2010 (la dernière année pour laquelle il existe des données sur les différentes thématiques). La majorité des infractions constatées concernent des excès de vitesse (90 % des infractions constatées en 2010). Le nombre d'excès de vitesse a augmenté entre 2007 et 2010, et la part relative de ceux-ci parmi toutes les infractions constatées au cours de cette même période a grandi légèrement.

Toutefois, il faut garder à l'esprit que ces chiffres dépendent fortement de la politique de contrôles appliquée par la police et ne fournissent une indication de tendance que pour les infractions constatées et non pour l'ensemble des infractions réellement commises.

Tableau 12: Évolution du nombre de constatations de certaines infractions par la police locale et fédérale belge (PI et PV confondus)

	2007		2008		2009		2010	
	#	%	#	%	#	%	#	%
Vitesse	2 068 183	88,3	2 318 378	89,1	2 637 184	90,0	2 805 118	90,3
Ceinture/sièges-autos	115 611	4,9	112 970	4,3	116 886	4,0	121 730	3,9
GSM	111 994	4,8	115 984	4,5	120 626	4,1	124 386	4,0
Alcool	45 541	1,9	50 990	2,0	52 214	1,8	53 772	1,7
Drogues	2 167	0,1	2 595	0,1	2 588	0,1	2236	0,1
Total	2 343 496	100	2 600 917	100	2 929 498	100	3 107 242	100

PI : perceptions immédiates, PV : procès-verbaux
Source : Police fédérale – CGO/CGOP/B in Vlaminck, 2012[10]

Les données les plus récentes concernant les excès de vitesse constatés (perceptions immédiates et procès-verbaux) (2011 : 3 046 150 et 2012 : 3 007 740)[11] montrent une forte augmentation de ceux-ci en 2011 par rapport à 2010. En 2012, on a par contre observé une légère baisse par rapport à 2011. Ces chiffres sont extraits de la base de données statistique sur les infractions au code de la route. Cette base de données ne contient que les dossiers entièrement clôturés et transmis au contrevenant et au parquet.

La forte hausse depuis 2008 du nombre d'excès de vitesse constatés est liée à une augmentation du nombre de contrôles radars. À la lumière des données de la police fédérale de la route (active sur les autoroutes et quelques routes régionales), nous constatons que le nombre de conducteurs pris en excès de vitesse a doublé depuis 2008 (voir Tableau 13). Cette hausse s'explique principalement par la création en 2009 de 3 centres de traitement régionaux chargés de traiter les infractions constatées par les radars automatiques sur les autoroutes.

Tableau 13: Évolution du nombre d'infractions pour excès de vitesse constatées par la police fédérale belge au moyen de radars fixes et mobiles (PI et PV confondus) (2008-2012)

	2008	**2009**	**2010**	**2011**
Nombre de PV ou de PI suite à des infractions constatées au moyen de radars *mobiles*	557 818	574 442	594 088	574 496
Nombre de PV ou de PI suite à des infractions constatées au moyen de radars *fixes*	N'existait pas encore	199 264	230 493	480 390
TOTAL	**557 818**	**773 706**	**824 581**	**1 054 886**

Source : Police fédérale/CGOP

[10] Sur la base de la banque de données alimentée par 2 sources : le flux justice (flux de délits transmis au Parquet par voie électronique) auquel s'ajoutent les délits en provenance de la police de la route et qui n'ont pas été saisis via la procédure standard (ceci ne concerne qu'une petite fraction des délits).
[11] Source : Police fédérale/CGOP/Données de gestion (2014). Ces chiffres sont basés uniquement sur le flux justice ; l'ajout de la police de la route n'est disponible que jusqu'en 2011.

2.2 Données internationales relatives à la vitesse et à la vitesse excessive : SARTRE 4

Pour une évaluation globale de la problématique de la vitesse excessive en Europe, on peut se référer au rapport PIN (2010) de l'ETSC qui contient des données relatives aux mesures de comportement disponibles en Europe (10 pays, mais aucune donnée concernant la Belgique ; données de 2008 et/ou de 2009). À la lumière de ces données, il semble que, dans la plupart des pays européens (8 pays sur 10), 15 à 35 % des conducteurs de voitures/camionnettes dépassent la limitation de vitesse sur les autoroutes (à titre de comparaison : mesure de comportement de l'IBSR 2011 : 40 %). 30 à 72 % des automobilistes roulent trop vite hors agglomération et jusqu'à 80 % en zone urbaine. D'après ce rapport, c'est sur l'autoroute qu'on enregistre au fil des ans la meilleure évolution en termes de comportement en matière de vitesse. Ce fait est principalement dû à l'introduction des radars assortie de sanctions plus sévères (par ex., systèmes de permis à point pour les excès de vitesse et amendes plus lourdes).

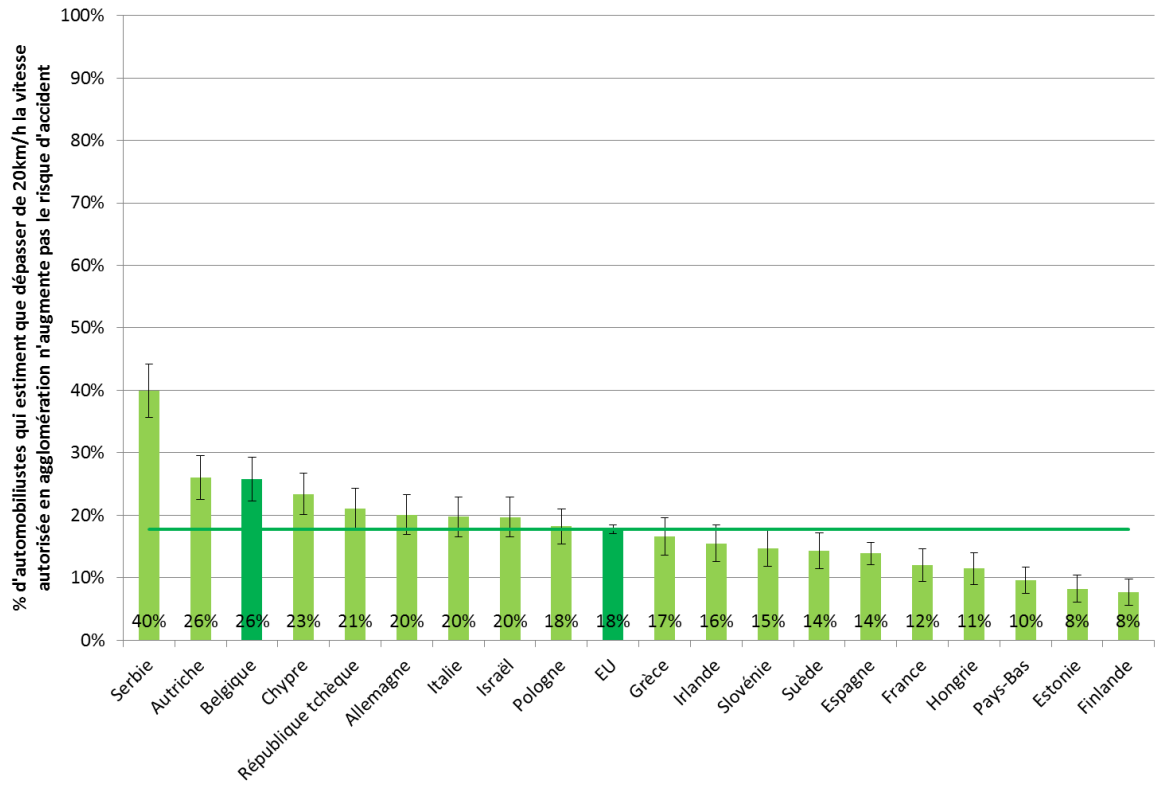
Les données internationales les plus récentes relatives au comportement autodéclaré et aux opinions en matière de vitesse sont issues du projet de recherche européen SARTRE 4 (2010).

Dans le cadre de ce projet, un total de 21 280 personnes (dont 12 507 automobilistes) issues de 19 pays européens ont été interrogées en 2010 à propos de leurs opinions, de leur comportement et de leurs attitudes à l'égard de différentes thématiques liées à la sécurité routière (entretiens en face à face). Les pays participants étaient : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, Chypre, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Hongrie, l'Irlande, Israël, l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la République tchèque, la Serbie, la Slovénie et la Suède. En Belgique, c'est l'IBSR qui s'est chargé de coordonner les recherches sur le terrain, comme lors des éditions précédentes. À cette occasion, 1000 usagers de la route, dont 600 automobilistes, ont été sondés en Belgique.

Les principaux résultats relatifs à la vitesse en Belgique dans le cadre du projet SARTRE 4 sont repris ci-dessous (IBSR ; manuscrit en préparation ; Forward et al., 2010).

1 automobiliste belge sur 4 (26 %) pense qu'en dépassant de 20 km/h la vitesse maximale autorisée en agglomération, on n'augmente pas le risque d'accident avec un autre usager. Seul 1 État membre de l'Union européenne se classe moins bien (Serbie : 40 % ; Autriche : 26 % également). La moyenne européenne pour cet énoncé est significativement inférieure (18 %) ($t(642) = 4{,}88$; $p<0{,}001$). Les Belges semblent donc adopter une attitude significativement plus permissive à l'égard des excès de vitesse en agglomération que la moyenne européenne. Par rapport à leurs voisins directs, les Belges ont une perception du risque significativement inférieure à celle des automobilistes français et néerlandais. L'écart avec l'Allemagne n'est pas significatif. La mesure d'attitudes effectuée par l'IBSR en 2012 montre non seulement que les conducteurs belges considèrent le fait de dépasser de 20 km/h la vitesse autorisée en agglomération comme un des comportements dangereux les plus acceptables, mais aussi que pas moins de 57 % d'entre eux admettent avoir commis un tel excès de vitesse l'année précédente. La perception du risque lié à la vitesse excessive en agglomération n'a pas été sondée de manière explicite. La mesure d'attitudes indique par contre que 44 % des personnes interrogées ne sont pas d'accord avec l'énoncé selon lequel un accroissement de 10 km/h de la vitesse augmente fortement le risque d'accident. Par ailleurs, on constate que les Belges désignent de manière générale bel et bien la vitesse comme principale cause d'accident et que 84 % des personnes interrogées admettent que la vitesse excessive accroît le risque d'accident grave.

Figure 29: Pourcentage d'automobilistes belges qui estiment que dépasser de 20 km/h la vitesse autorisée en agglomération n'augmente pas le risque d'accident (SARTRE4, 2010)

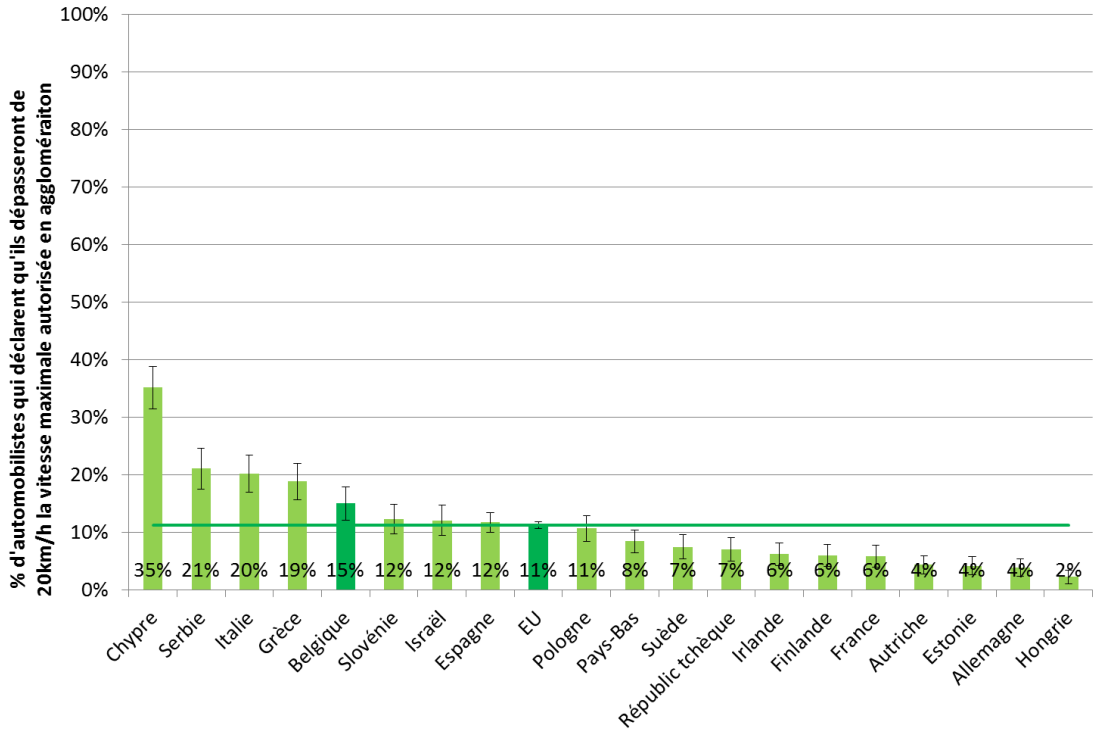


Le Belge se montre non seulement plus indulgent à l'égard de la vitesse, mais il déclare aussi davantage dépasser les limitations de vitesse. Ainsi, 15 % des conducteurs belges déclarent qu'ils vont dépasser fréquemment de 20 km/h la limitation de vitesse en agglomération au cours du mois suivant. L'écart avec à la moyenne européenne (11 %). est significatif. Dans nos pays voisins, les automobilistes sont significativement moins nombreux à déclarer qu'ils vont commettre cette infraction ($t(637) = 2,69$; $p<0,01$). Lorsque, dans la mesure d'attitudes, nous regardons les réponses « souvent » à la question portant sur les infractions autodéclarées (au cours de l'année précédente), nous constatons que 13 % des conducteurs belges ont avoué avoir roulé souvent à 70 km/h en agglomération. En ce qui concerne la zone 30, 25 % des conducteurs ont même admis avoir souvent dépassé de 20 km/h la vitesse maximale autorisée.

Le pourcentage élevé d'infractions autodéclarées et observées en zone 30 (dans la mesure d'attitudes et la mesure de comportement) concorde avec le résultat du projet SARTRE 4 selon lequel 50 % des automobilistes belges sont opposés à la création de davantage de zones 30 en agglomération.

Par rapport à la précédente édition du projet de recherche SARTRE (2002), il est apparu qu'un nombre beaucoup plus important de conducteurs belges avaient écopé d'une amende pour excès de vitesse. En 2010, 35 % des conducteurs avaient été verbalisés au cours des 3 années précédentes, alors que ce pourcentage était encore d'environ 15 % en 2002. Ce résultat reflète indubitablement l'intensification des efforts au cours de la dernière décennie visant à faire respecter la législation en matière de vitesse.

Figure 30: Pourcentage d'automobilistes belges qui déclarent qu'ils dépasseront de 20 km/h la vitesse maximale autorisée en agglomération au cours du mois à venir (SARTRE 4, 2010)



L'analyse SARTRE 4 montre également que pas moins de 51 % des Belges approuvent l'affirmation « La plupart de vos amis dépassent de 20 km/h la vitesse maximale autorisée en agglomération » (moyenne européenne : 38 %). La Belgique fait donc partie des 5 pays européens (sur 19) où la norme sociale ressentie est la moins portée sur la sécurité. La Belgique se situe entre l'Italie (53 %) et la Grèce (45 %). Les opinions relatives à la norme sociale dans la mesure d'attitudes sont tout aussi partagées et donc tout aussi préoccupantes. Par exemple, seulement 58 % des personnes interrogées approuvent l'énoncé « La plupart de mes connaissances/amis pensent qu'il faut respecter les limitations de vitesse » et à peine 56 % trouvent la vitesse au volant socialement inadmissible.
Le projet SARTRE 4 s'est également intéressé aux effets émotionnels et rationnels de la vitesse. Les conducteurs belges sont moins nombreux que la moyenne européenne à penser que dépasser de 20 km/h la limitation de vitesse en agglomération rend la conduite plus agréable (BE : 22 % ; UE : 26 %). Une part de Belges approximativement équivalente à la moyenne européenne estime que cela leur permet d'arriver plus rapidement à destination (BE : 43 % ; UE : 44 %). Dans la mesure d'attitudes, 26 % des personnes interrogées ont déclaré que la vitesse au volant était agréable, ce qui confirme le résultat de SARTRE 4. D'autre part, 13 % de personnes ont marqué leur accord avec l'énoncé « Je dois rouler vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps ». Les deux questions sondent la perception de gain de temps par une conduite (trop) rapide, mais elles ne sont pas comparables.

3. Conclusions et recommandations

3.1 Vitesse et vitesse excessive

La vitesse excessive et inadaptée fait partie des principaux problèmes de sécurité routière. Malgré cela, les conducteurs belges admettent fréquemment dépasser les limitations de vitesse. Près de 9 conducteurs belges sur 10 (87 %) reconnaissent qu'il leur est arrivé au cours de l'année précédente de rouler jusqu'à 10 km/h au-delà de la limite autorisée par la loi. 47 % d'entre eux déclarent même l'avoir fait souvent à (presque) toujours. 71 % des automobilistes avouent avoir roulé à 50 km/h en zone 30 et 64 % reconnaissent avoir roulé à 140 km/h sur l'autoroute. Concernant ces deux régimes de vitesse, il apparaît que 1 conducteur sur 4 (27 %) l'a même fait souvent à presque toujours. La pratique du 70 km/h en agglomération, où la vitesse autorisée est de 50 km/h, est moins fréquente, mais concerne toutefois plus de la moitié des automobilistes (57 %). La fréquence élevée des excès de vitesse rapportés confirme le nombre important de dépassements de vitesse observés dans la mesure de comportement en matière de vitesse effectuée en 2012 par l'IBSR.

De nombreux conducteurs belges semblent encore avoir des opinions à l'égard de la vitesse et des excès de vitesse qui sont peu portées sur la sécurité. Sur différentes questions, on enregistre même des résultats en recul par rapport à ceux des précédentes mesures d'attitudes. Il est également préoccupant de constater que les objectifs 2008des EGSR en matière de vitesse n'ont toujours pas été atteints en 2012.

Par exemple, le nombre de Belges qui pensent que rouler vite est socialement inacceptable n'a jamais été aussi faible que lors de l'édition 2012 de la mesure. Ils ne sont que 56 % à répondre par l'affirmative à cet énoncé, signe que la régression déjà constatée antérieurement concernant l'inacceptabilité sociale de la vitesse au volant se poursuit. Parmi les différents comportements dangereux sur la route, la vitesse excessive est encore considérée comme le comportement le plus acceptable d'un point de vue personnel. En outre, seule une petite majorité des conducteurs (57 %) pense que son entourage social (connaissances, amis) estime qu'il faut respecter les limitations de vitesse. Près de 1 automobiliste sur 2 ne ressent donc pas une telle pression sociale. Par ailleurs, nous constatons que 67 % des conducteurs confirment l'énoncé selon lequel les automobilistes qui ne dépassent jamais la vitesse maximale autorisée sont une exception. Pour 2 conducteurs belges sur 3, il existe donc une norme descriptive selon laquelle il arrive à presque tous les conducteurs de rouler trop vite. Ces résultats révèlent des normes et des influences sociales perçues à l'égard de la vitesse et des excès de vitesse qui ne sont pas portées sur la sécurité.

De toutes les mesures d'attitudes, la proportion de conducteurs approuvant l'affirmation « conduire vite, c'est risquer sa vie et celle des autres » n'a jamais été aussi faible (74 %) qu'en 2012. La grande majorité des conducteurs belges (84 %) approuve par contre le principe général selon lequel la vitesse excessive accroît le risque d'accident grave, mais de nombreux automobilistes semblent se sentir toutefois relativement en sécurité lorsqu'ils dépassent la vitesse maximale autorisée de 10 km/h (44 %) ou qu'ils roulent trop vite de nuit sur des routes dégagées (33 %). Il semble donc que, de manière générale, les conducteurs soient conscients du risque lié à la vitesse excessive, comme en témoigne le résultat selon lequel la vitesse élevée constitue la principale cause d'accident perçue (dans 54 % des accidents). En revanche, la conscience des risques liés à des excès de vitesse spécifiques dans des aménagements routiers précis semble plus limitée.

Le manque d'adhésion aux règles actuelles en matière de vitesse est peut-être une des raisons sous-jacentes qui expliquent la banalisation et l'acceptation sociale généralisée de la vitesse excessive. À peine 57 % des conducteurs pensent que valeurs des limitations de vitesse en vigueur sont acceptables. 1 automobiliste sur 4 (26 %) ne les désapprouve totalement. Il s'agit d'un constat important, étant donné que les conducteurs qui trouvent les limitations de vitesse inacceptables en certains endroits sont probablement enclins à rouler plus vite que ce qui est autorisé lorsqu'ils y passent.

En ce qui concerne l'autocontrôle perçu quant au fait de rouler trop vite ou non, pas moins de 39 % des conducteurs indiquent être personnellement mieux à même de juger la vitesse qui est sûre ,

même si celle-ci est supérieure à la limite autorisée par la loi. Ce phénomène s'inscrit dans la même lignée que l'acceptabilité des limitations de vitesse et suggère qu'un peu plus de 1 conducteur sur 3 fait davantage confiance à sa propre perception de ce qu'est une vitesse sûre qu'aux limitations fixées par la loi. En outre, il apparaît que près de la moitié des personnes interrogées (46 %) ne connaissent pas toujours clairement les limitations de vitesse en vigueur. Cela donne à penser que les automobilistes ne sont pas toujours conscients du fait qu'ils commettent une infraction. Quoi qu'il en soit, 2 conducteurs sur 3 admettent que rouler trop vite a un impact sur la maîtrise du véhicule et qu'il est plus difficile de réagir de façon appropriée en cas de situation dangereuse.

Le lien subjectif établi entre les émotions positives et la vitesse élevée peut également constituer un facteur explicatif de la vitesse au volant. Un conducteur sur 4 (26 %) déclare apprécier la vitesse au volant. Chez les conducteurs les plus jeunes, cela concerne 1 automobiliste sur 3. L'impression de gagner du temps en roulant vite n'existe que chez une faible proportion de conducteurs. En effet, 13 % des automobilistes pensent qu'il faut rouler vite pour ne pas avoir l'impression de perdre du temps.

Tant la mesure d'attitudes que la mesure de comportement de 2012 montrent que la vitesse excessive est un phénomène généralisé chez les conducteurs belges. Les mesures qui visent un changement de comportement doivent s'adresser à de nombreux types de conducteurs. Toutefois, les hommes et les jeunes automobilistes sont significativement plus nombreux à présenter des attitudes non souhaitables ou non portées sur la sécurité (notamment en ce qui concerne la perception des risques, la norme sociale, l'autocontrôle du comportement, l'acceptabilité des limitations de vitesse et l'effet agréable de la vitesse). L'âge a souvent un effet graduel (entre autres sur le plan de la perception des risques, de la norme sociale et de la perte de temps) : le groupe d'âge des plus jeunes conducteurs (18-29 ans) adopte, du point de vue de la sécurité routière, la plus mauvaise attitude à l'égard de la vitesse (excessive). Le groupe le plus âgé (63 ans et plus) adopte quant à lui la meilleure attitude. En ce qui concerne l'impact de la région (domicile de la personne interrogée), nous constatons des avis plus variables.

La Belgique est également mal classée par rapport à d'autres pays européens. Les automobilistes belges ont généralement une attitude plus positive à l'égard de la vitesse au volant (notamment concernant la perception des risques et de la norme sociale).

3.2 Recommandations

À la lumière de ces résultats, il apparait que de nombreux progrès restent à faire. Pour y parvenir, une politique intégrée en matière de vitesse est nécessaire. L'ETSC (2010) affirme que, pour diminuer la vitesse des automobilistes, il faut combiner diverses mesures comme des limitations de vitesse crédibles, des contrôles, des sanctions, de la sensibilisation, de l'éducation, le tout conjugué à des « self-explaining roads » (routes encourageant à adopter naturellement un comportement adéquat) et des technologies automobiles (par ex. le limiteur intelligent de vitesse).

Sur la base des résultats de la mesure d'attitudes effectuée par l'IBSR en 2012, les recommandations suivantes peuvent être formulées :

- il est indispensable de prendre des mesures pour convaincre les automobilistes de l'inacceptabilité sociale et des risques spécifiques liés à la vitesse excessive (éducation, sensibilisation) ;
- les mesures doivent s'adresser à l'ensemble de la population des conducteurs, mais viser en priorité un changement d'attitudes et de comportement chez les jeunes conducteurs (hommes et femmes) et les automobilistes de sexe masculin ;
- la faible adhésion sociale aux limitations de vitesse en vigueur souligne l'importance de fixer des limitations crédibles (correspondant à l'infrastructure routière), ainsi que d'instaurer une communication à l'attention des automobilistes et de les sensibiliser à cette problématique (le « comment » et le « pourquoi ») ;
- il est essentiel que les usagers de la route aient à tout moment connaissance de la limitation de vitesse réglementaire à chaque endroit (notamment au moyen de caractéristiques routières uniformes, de panneaux de signalisation et du marquage routier) ;

- l'ETSC (2010) affirme que des contrôles intensifs soutenus peuvent avoir des effets à long terme sur le comportement s'ils sont expliqués de façon claire et s'ils font l'objet d'une communication au grand public. Les données de la police indiquent qu'une intensification notable (radars automatiques) de la politique en matière de contrôle de la vitesse a déjà eu lieu au cours des dernières années en Belgique. Ces mesures doivent absolument s'accompagner d'une communication et d'une sensibilisation de grande envergure.

3.3 Nécessité de poursuivre la recherche

À la lumière des résultats de cette étude et de l'avancement de la recherche scientifique, l'IBSR plaide pour la poursuite des recherches dans les domaines suivants :

- poursuite des mesures d'attitudes et de comportement en matière de vitesse ;
- analyse plus approfondie des déterminants comportementaux sous-jacents à la vitesse excessive au volant, y compris les effets d'interaction et les effets des variables autres que les 3 variables de base (âge, sexe et région), par ex. le niveau d'études, la catégorie professionnelle, le statut socioéconomique, l'origine ethnique, les caractéristiques du véhicule, la fréquence de conduite, l'exposition au risque ;
- étude plus approfondie des déterminants comportementaux sous-jacents à la vitesse excessive au volant en termes de variables sociocognitives ;
- analyse de l'impact de la norme sociale sur (l'acceptabilité de) la vitesse excessive au volant ;
- analyse des différences de comportement à l'échelle internationale et des facteurs qui les déterminent ;
- élargissement du champ de recherche sur la vitesse inadaptée ;
- étude de l'influence des caractéristiques de la route et des personnes sur la crédibilité des limitations de vitesse ;
- évaluation de la possibilité de faire figurer des variables relatives à la vitesse dans le formulaire d'analyse des accidents de la route ;
- étude de l'efficacité des mesures/outils visant à influencer le comportement en termes de vitesse (par ex., technologie automobile : limiteur intelligent de vitesse ; infrastructure routière : dispositifs ralentisseurs, catégorisation des routes ; éducation, sensibilisation).

Ces activités de recherche sont brièvement exposées ci-après.

Il est indispensable de procéder régulièrement à des mesures d'attitudes afin de pouvoir suivre l'évolution de la sécurité routière. Aussi l'IBSR a l'intention de continuer à effectuer une mesure d'attitudes tous les trois ans et de répéter l'expérience en 2015. Entre-temps, il sera recouru à d'autres recherches et analyses (telles que les mesures de comportement et les mesures liées à des campagnes) en vue de poursuivre la collecte d'informations afin, notamment, d'étudier certains aspects spécifiques de manière plus approfondie.

Les mesures de comportement en matière de vitesse ont été menées chaque année entre 2003 et 2010 par l'IBSR et vont se poursuivre tous les trois ans pendant une longue période encore.

Les recherches de l'IBSR ont démontré les effets d'interaction de l'âge, du sexe et de la région sur les opinions relatives à la vitesse excessive, de même que des effets d'autres variables comme l'exposition à la circulation routière et le niveau de formation. De nouvelles analyses basées sur les données des mesures d'attitude de 2012 et sur des informations issues d'autres sources pourraient permettre d'élargir les connaissances en la matière. Il est également nécessaire de procéder à des analyses plus poussées des motivations des groupes à risque spécifiques et d'étudier la manière la plus efficace d'influencer leur comportement en matière de vitesse excessive. Cela peut se faire au moyen d'études basées sur des modèles théoriques (d'interprétation) du comportement qui permettent d'obtenir les informations nécessaires à la mise en place d'actions de sensibilisation et de contrôle.

La mesure d'attitudes et la mesure de comportement s'intéressent toutes deux à la vitesse excessive (supérieure à la vitesse maximale en vigueur). Il est plus difficile de mesurer de façon objective la vitesse inadaptée. Néanmoins, la vitesse inadaptée constitue, tout comme la vitesse excessive, un facteur de risque important dans la circulation. Pour en apprendre davantage sur cette problématique,

il serait intéressant de lier rétrospectivement les données d'accidents/données d'observation du comportement aux conditions météorologiques ou aux aménagements routiers et d'enquêter sur les intentions et les opinions à l'égard de propositions d'aménagements routiers.

Liste des figures

Figure 1. Lien entre la vitesse et le risque d'accident sur différents types de routes (source : SWOV, 2004) 15
Figure 2: Prévalence autodéclarée en matière d'excès de vitesse en Belgique (2012) 16
Figure 3: Prévalence autodéclarée en matière d'excès de vitesse en fonction du sexe de la personne interrogée (2012) 17
Figure 4: Prévalence autodéclarée en matière d'excès de vitesse en fonction de l'âge de la personne interrogée (2012) 18
Figure 5: Prévalence autodéclarée en matière d'excès de vitesse en fonction du domicile (région) de la personne interrogée (2012) 19
Figure 6: Attitude en matière de vitesse au volant chez les conducteurs belges (2012) 20
Figure 7: Attitude en matière de vitesse au volant selon l'âge de la personne interrogée (2012) 21
Figure 8: Attitude en matière de vitesse au volant selon le domicile (région) de la personne interrogée (2012) 21
Figure 9: Adhésion aux énoncés des EGSR dans la mesure d'attitudes 2003-2012 23
Figure 10: Theory of Planned Behaviour (Ajzen, 2005) 24
Figure 11: Opinions relatives à la vitesse (excessive) au volant dans la mesure d'attitudes 2009 et 2012 27
Figure 12: Approbation des énoncés des questions des EGSR selon le sexe de la personne interrogée (2012) 28
Figure 13: Opinions relatives à la vitesse (excessive) selon le sexe de la personne interrogée (2012) 28
Figure 14: Adhésion aux énoncés des questions des EGSR selon l'âge de la personne interrogée (2012) 30
Figure 15: Opinions relatives à la vitesse (excessive) selon l'âge de la personne interrogée (2012) 31
Figure 16: Adhésion aux énoncés des questions des EGSR selon le domicile (région) de la personne interrogée (2012) 33
Figure 17: Opinions relatives à la vitesse (excessive) selon le domicile (région) de la personne interrogée (2012) 34
Figure 18: Acceptabilité de la vitesse excessive dans les mesures d'attitudes 2009 et 2012 36
Figure 19: Acceptabilité de la vitesse excessive selon le sexe de la personne interrogée (2012) 37
Figure 20: Acceptabilité de la vitesse excessive selon l'âge de la personne interrogée (2012) 38
Figure 21: Acceptabilité de la vitesse excessive selon la région (domicile) de la personne interrogée (2012) 39
Figure 22: Estimation subjective du nombre d'accidents de la route par cause (2012) 40
Figure 23: Perception du risque lié à la vitesse excessive selon l'âge de la personne interrogée (2012) 41
Figure 24: Perception du risque lié à la vitesse excessive selon la région (domicile) de la personne interrogée (2012) 42
Figure 25: Évolution du pourcentage d'excès de vitesse (mesure de comportement de l'IBSR, 2007-2012) 44
Figure 26: Évolution de la vitesse moyenne (mesure de comportement de l'IBSR, 2007-2012) 44
Figure 27: Pourcentage d'infractions par région (mesure de comportement de l'IBSR, 2012) 46
Figure 28: Comportement autodéclaré (ENIR, 2013) 50
Figure 29: Pourcentage d'automobilistes belges qui estiment que dépasser de 20 km/h la vitesse autorisée en agglomération n'augmente pas le risque d'accident (SARTRE4, 2010) 53
Figure 30: Pourcentage d'automobilistes belges qui déclarent qu'ils dépasseront de 20 km/h la vitesse maximale autorisée en agglomération au cours du mois à venir (SARTRE 4, 2010) 54

Liste des tableaux

Tableau 1: Prévalence autodéclarée en matière d'excès de vitesse en Belgique (2012) 15
Tableau 2: Attitude en matière de vitesse au volant chez les conducteurs belges (2012) 20
Tableau 3: Adhésion aux énoncés des EGSR (2012) 22
Tableau 4. Approbation comparée aux objectifs des EGSR (2002) 23
Tableau 5: Opinions relatives à la vitesse (excessive) chez les conducteurs en Belgique (2012).....25
Tableau 6: Opinions relatives à la vitesse (excessive) selon le sexe de la personne interrogée (2012) 29
Tableau 7: Opinions relatives à la vitesse (excessive) au volant selon l'âge de la personne interrogée (2012) 31
Tableau 8: Opinions relatives à la vitesse (excessive) selon le domicile (région) de la personne interrogée (2012) 34
Tableau 9: Acceptabilité de comportements dangereux au volant pour les conducteurs en Belgique (2012) 35
Tableau 10: Comparaison top 5 principales causes d'accidents de la route de 2006 à 2012.....41
Tableau 11: Opinions relatives à la vitesse (excessive): Enquête liée à la campagne de l'IBSR 2013 – mesure d'attitudes de l'IBSR 2012 49
Tableau 12: Évolution du nombre de constatations de certaines infractions par la police locale et fédérale belge (PI et PV confondus) 51
Tableau 13: Évolution du nombre d'infractions pour excès de vitesse constatées par la police fédérale belge au moyen de radars fixes et mobiles (PI et PV confondus) (2008-2012).....51

Liste des annexes

Annexe 1: Questions relatives à la vitesse non traitées 64
Annexe 2: Différences significatives de la fréquence autodéclarée des excès de vitesse selon l'âge de la personne interrogée.....66
Annexe 3: Différences significatives d'attitude à l'égard de la vitesse au volant selon l'âge de la personne interrogée 66
Annexe 4: Différences significatives d'opinions à l'égard de la vitesse au volant selon l'âge de la personne interrogée 66
Annexe 5: Différences significatives d'opinions à l'égard de la vitesse (excessive) au volant selon l'âge de la personne interrogée 67
Annexe 6: Différences significatives d'opinions à l'égard de la vitesse (excessive) au volant selon le domicile (région) de la personne interrogée 68
Annexe 7: Différences significatives d'acceptabilité à l'égard de la vitesse (excessive) au volant selon l'âge de la personne interrogée 68

Références

Aarts, L., & van Schagen, I. (2006). *Driving speed and the risk of road crashes: a review*. Accident Analysis and Prevention, vol. 38, issue 2, 215-224.

Ajzen, I. (1989). *Attitude structure and behaviour*. In A. R. Pratkanis, S. J. Breckler and A. G. Greenwald (Eds.), Attitude structure and function (pp. 241-274). Hillsdale, NJ: Erlbaum.

Ajzen, I. (1991). *The theory of planned behaviour*. Organizational Behaviour and Human Decision Processes, 50, pp. 179-211.

Ajzen, I. (2005). *Attitudes, personality, and behavior (2nd. Edition)*. Milton-Keynes, England: Open University Press / McGraw- Hill.

BIVV (manuscript in voorbereiding) *Belgische resultaten van het project SARTRE 4*. Bruxelles, Belgique : Institut belge pour la Sécurité routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière

BIVV (niet-gepubliceerde resultaten) *Resultaten NVOV editie 2013*. Bruxelles, Belgique : Institut belge pour la Sécurité routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière

Boulanger, A. (2010) *Mesure d'attitudes en matière de sécurité routière 2009: Évolutions depuis 2003 et 2006*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Observatoire pour la Sécurité Routière. Consulté: http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/mesure-attitudes-sr-2009-evolutions.pdf

Boulanger, A., Dewil, N., Silverans, P. (2011) *Mesure d'attitudes sécurité routière. Résume de partie 3: Normes sociales, perception des risques et nouveaux thèmes*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Observatoire pour la Sécurité Routière Consulté: http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/Mesure-attitudes-sr-part3.pdf.

Bowie, N.N., & Waltz, M. (1994). *Data Analysis of the Speed-Related Crash Issue*. Auto and Traffic Safety, Vol. 1, No. 2, 31-38.

Connor, M., Lawton, R., Parker, D., Chorlton, K., Manstead, A. S. R., & Stradling, S. (2007). *Application of the theory of planned behaviour to the prediction of objectively assessed breaking of posted speed limits*. British Journal of Psychology, 98, pp. 429-453.

Dewil, N., Boulanger, A., Silverans, P. (2011) *Mesure d'attitudes sécurité routière. Résume de partie 2: Déterminants d'attitudes*. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Observatoire pour la Sécurité Routière. Consulté: http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/Mesure-attitudes-sr-part2.pdf.

Elliot, M. A., Armitage, C. J., & Baughan, C. J. (2003). *Drivers' compliance with speed limits: An application of the theory of planned behaviour*. Journal of Applied Psychology, 88, pp. 964-972.

ETSC (2010) PIN Flash n.16. *Tackling the three main killers on the roads; A priority for the forthcoming EU Road Safety Action Programme*. Available: http://www.etsc.eu/documents/05.05%20-%20PIN%20Flash%2016.pdf

Police Fédérale/CGOP (2012). La *police fédérale de la route a constaté plus d' 1 million d'excès de vitesse. . Efforts renforcés pour contribuer à plus de sécurité sur les routes en 2011*. Communiqué de presse Consulté: http://www.polfed-fedpol.be/presse/presse_detail_fr.php?recordID2=2160

Global Road Safety Partnership (2008). *Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Geneva, Switzerland: Global Road Safety Partnership.

Godin, G., & Kok, G. (1996). *The theory of planned behaviour: A review of its applications to health related behaviours.* American Journal of Health Promotion, 11, pp. 87-98.

Haglund, M., & Aberg, L. (2000). *Speed choice in relation to speed limit and influences from other drivers*. Transportation Research Part F, 3, pp. 39-51.

iVOX (niet-gepubliceerde resultaten). *Snelheidscampagne 2013: campagne pre- en post-evaluatie*. Institut belge pour la Sécurité routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière

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.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Usage de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants. 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.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Conduite sous l'influence de l'alcool et de drogues. 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.

Meesmann, U. & Boets, S. (2014) *Fatigue et distraction due à l'usage du GSM. 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.

Meesmann, U., Boets, S. & Silverans, P. (2014) *Annexe : Méthodologie et questionnaire. 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

Paris, H., & Van den Broucke, S. (2008). *Measuring cognitive determinants of speeding: An application of the theory of planned behaviour*. Transportation Research Part F, 11, pp. 168-180.

Parker, D., Manstead, A. S. R., Stradling, S. G., Reason, J. T., & Baxter, J. S. (1992). *Intention to commit driving violations: An application of the theory of planned behaviour*. Journal of Applied Psychology, 77, pp. 94-101.

Police Fédérale – CGO (Ed.) (2011). *Note méthodologique*. Enquête Locale de Sécurité 2011. Consulté: http://www.policelocale.be/sites/lvb/images/reports_ELS_LVB/note_methodologique_els2011.pdf

Richards, D.C. (2010). *Relationship between speed and risk of fatal injury: pedestrians and car occupants*. Road safety web publication No.16. London, UK: Department for Transport.

Riguelle, F. (2012a). *Mesure nationale de comportement vitesse sur autoroute – 2011.* Bruxelles, Belgique: Institut belge pour la Sécurité routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière Consulté: http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/Autoroutes_rapport_2011_fr.pdf

Riguelle, F. (2012b). *Mesure nationale de comportement en matière de vitesse – 2010*. Bruxelles, Belgique : Institut belge pour la Sécurité routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière Consulté: http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/mesure_nationale_comportement_vitesse_2010.pdf

Riguelle, F. (2013). *Mesure nationale de comportement en matière de vitesse - 2012*. Bruxelles, Belgique : Institut belge pour la Sécurité routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière Consulté: http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/Mesure%20nationale%20de%20comportement%20en%20matiere%20de%20vitesse%202012.pdf

Rosén, E., Stigson, H., & Sander, U. (2011). *Literature review of pedestrian fatality risk as a function of car impact speed*. Accident Analysis and Prevention, Vol. 43, 25-33.

Forward, S., Henriksson, P. & Bimpeh, Y. (2012). *The SARTRE 4 survey. European road users' risk perception and mobility: Chapter 1.3: Car drivers' perceptions of speeding and speed enforcement*. Consulté: http://www.attitudes-roadsafety.eu/index.php?eID=tx_nawsecuredl&u=0&file=uploads/media/Sartre-4-report.pdf&t=1382171551&hash=9b3cfa3c3ba691cd2dee9419c861fe9b

Etats-Généraux de la Sécurité Routiere (2002). Commission Fédérale pour la Sécurité Routière. *Dossier 1: vitesse inapproprié et excessive*. Consulté: http://www.cfsr.be/Docs/2002/dossier%202%20alcool.pdf

SWOV (2004) *De relatie tussen snelheid en ongevallen*. SWOV-factsheet. Leidschendam, 2004.

Tingvall, C., & Howarth, N. (1999). *Vision Zero: an ethical approach to safety and mobility.* The 6th Institute of Transport Engineers International Conference on Road Safety and Traffic Enforcement: Beyond 2000. Melbourne, Australia.

Transportation Research Board (1998). *Managing speed; review of current practice for setting and enforcing speed limits*. TRB Special report 254. Washington DC, USA: National Academy Press.

Vlaminck, F. (2012) *Statistiques en matière de politique criminelle 2010*. Bruxelles, Belgique : Institut belge pour la Sécurité routière – Centre de Connaissance pour la Sécurité routière Consulté: http://ibsr.be/frontend/files/userfiles/files/statistiques-politique-criminelle-2010.pdf

Annexes

Annexe 1: Questions relatives à la vitesse non traitées

Les questions suivantes qui concernent la vitesse n'ont pas été traitées dans le présent document puisqu'un autre rapport s'intéresse spécifiquement aux questions du contrôle à travers différentes thématiques.

Question QC15

Selon vous, le nombre de contrôles vitesse effectués l'an dernier par la police et par des radars automatiques…

- ☐ a augmenté.
- ☐ est demeuré inchangé.
- ☐ a diminué.

Question QA5:

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 ?

(rotation des items)		Oui	Non	Ne sait pas	Refuse de répondre
Les règles devraient être plus strictes	Vitesse	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐
	Drogues	☐	☐	☐	☐
	Ceinture de sécurité	☐	☐	☐	☐
Les règles sont impossibles à respecter.	Vitesse sur autoroute	☐	☐	☐	☐
	Vitesse en agglomération (F6)	☐	☐	☐	☐
	Vitesse hors agglomération (F6)	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐
	Drogues	☐	☐	☐	☐
	Ceinture de sécurité à l'avant	☐	☐	☐	☐
	Ceinture de sécurité à l'arrière	☐	☐	☐	☐
Les règles ne sont pas claires.	Vitesse sur autoroute	☐	☐	☐	☐
	Vitesse en agglomération (F6)	☐	☐	☐	☐
	Vitesse hors agglomération (F6)	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐
	Drogues	☐	☐	☐	☐
	Ceinture de sécurité à l'avant	☐	☐	☐	☐
	Ceinture de sécurité à l'arrière	☐	☐	☐	☐
Le respect des règles fait l'objet d'un suivi insuffisant.	Vitesse	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐
	Drogues	☐	☐	☐	☐
	Ceinture	☐	☐	☐	☐
Les sanctions sont trop sévères.	Vitesse	☐	☐	☐	☐
	Alcool	☐	☐	☐	☐
	Drogues	☐	☐	☐	☐
	Ceinture	☐	☐	☐	☐

Question QA6:

Quelle est, à votre avis, la probabilité…?

(présenter les items dans un ordre de succession fixe)	Très petite chance	Petite chance	Chance moyenne	Grande chance	Très grande chance	Ne sait pas	Refuse de répondre
d'être contrôlé par la police pendant un trajet ordinaire pour vérifier si le conducteur conduit sous influence d'alcool. (donc être soumis à un test de l'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 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 et les passagers portent leur ceinture de sécurité	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Question QA7:

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.**

- ☐ Très peu de chance
- ☐ Peu de chance
- ☐ Chance moyenne
- ☐ Grande chance
- ☐ Très grande chance
- ☐ NSP (ne pas lire)
- ☐ Refuse de répondre (ne pas lire)

Question QH31:

Au cours des 12 derniers mois, combien de fois avez-vous…

(1 réponse par ligne)	NOMBRE DE FOIS	Ne sait pas	Refuse de répondre
a) …été arrêté par la police pour une contrôle?			
b) …dû payer une amende pour délit routier?			
c) …été condamné par le tribunal pour délit routier?			

Si 0 fois pour tout ➔ passez à la question 33

Si 0 fois pour a/b ou c ➔ passez à la question 32, ignorez la sous-question correspondante

Question QH32:

Pour quelles raisons avez-vous …? Etait-ce pour … ?

Plusieurs réponses possibles !

		Oui	Non
… été contrôlé par la police (arrêté ou non)?	Vitesse	☐	☐
	Consommation d'alcool	☐	☐
	Consommation de drogues	☐	☐
	Port de la ceinture	☐	☐
	Autre raison	☐	☐
…dû payer une amende pour délit routier ?	Non-respect des limitations de vitesse	☐	☐
	Conduite sous influence d'alcool	☐	☐
	Conduite sous influence de drogues	☐	☐
	Non-port de la ceinture	☐	☐
	Ne pas avoir correctement attaché les enfants	☐	☐
	Téléphoner au volant	☐	☐
	Stationnement fautif	☐	☐
	Autre raison	☐	☐
… été condamné par le tribunal pour délit routier ?	Non-respect des limitations de vitesse	☐	☐
	Conduite sous influence d'alcool	☐	☐
	Conduite sous influence de drogues	☐	☐
	Non-port de la ceinture	☐	☐
	Autre raison	☐	☐

Annexe 2: Différences significatives de la fréquence autodéclarée des excès de vitesse selon l'âge de la personne interrogée

rouler à 140km/h sur une autoroute
rouler à 70km/h en agglomération
rouler à 50km/h là où vous pouvez rouler à 30km/h
rouler jusqu'à 10km/h au-dessus de la limite légale

Variable	Différence significative entre...	valeur F	valeur p
rouler à 140km/h sur une autoroute (% au moins une fois)	18-29 et 50-62	F(1,126)= 12.84	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 54.25	p<0,01
	30-38 et 50-62	F(1,126)= 15.43	p<0,01
	30-38 et 63+	F(1,126)= 67.67	p<0,01
	39-49 et 50-62	F(1,126)= 13.68	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 62.52	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 18.85	p<0,01
rouler à 70km/h en agglomération (% au moins une fois)	18-29 et 39-49	F(1,126)= 6.02	p<0,05
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 24.47	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 41.71	p<0,01
	30-38 et 39-49	F(1,126)= 3.99	p<0,05
	30-38 et 50-62	F(1,126)= 15.78	p<0,01
	30-38 et 63+	F(1,126)= 35.11	p<0,01
	39-49 et 50-62	F(1,126)= 3.40	tendance
	39-49 et 63+	F(1,126)= 11.34	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 3.44	tendance
rouler à 50km/h là où vous pouvez rouler à 30km/h (% au moins une fois)	18-29 et 30-38	F(1,126)= 3.85	tendance
	18-29 et 39-49	F(1,126)= 7.05	p<0,01
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 18.77	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 46.05	p<0,01
	30-38 et 50-62	F(1,126)= 6.65	p<0,05
	30-38 et 63+	F(1,126)= 20.05	p<0,01
	39-49 et 50-62	F(1,126)= 4.15	p<0,05
	39-49 et 63+	F(1,126)= 12.68	p<0,01
rouler jusqu'à 10km/h au-dessus de la limite légale (% au moins une fois)	18-29 et 50-62	F(1,126)= 9.88	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 31.51	p<0,01
	30-38 et 50-62	F(1,126)= 8.94	p<0,01
	30-38 et 63+	F(1,126)= 28.97	p<0,01
	39-49 et 50-62	F(1,126)= 7.09	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 22.57	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 5.61	p<0,05

Source : IBSR

Annexe 3: Différences significatives d'attitude à l'égard de la vitesse au volant selon l'âge de la personne interrogée

Variable	Différence significative entre...	valeur F	valeur p
Attitude en matière de vitesse au volant - % parfois – (presque) toujours trop vite	18-29 et 50-62	F(1,126)= 13.42	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 37.84	p<0,01
	30-38 et 50-62	F(1,126)= 6.60	p<0,05
	30-38 et 63+	F(1,126)= 29.23	p<0,01
	39-49 et 50-62	F(1,126)= 6.76	p<0,05
	39-49 et 63+	F(1,126)= 24.24	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 8.12	p<0,01

Source : IBSR

Annexe 4: Différences significatives d'opinions à l'égard de la vitesse au volant selon l'âge de la personne interrogée

Variable	Différence significative entre...	valeur F	valeur p
Pour vous, rouler vite c'est socialement inacceptable	18-29 et 30-38	F(1,126)= 7,40	p<0,01
	18-29 et 39-49	F(1,126)= 14,74	p<0,01
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 18,28	p<0,01

	18-29 et 63+	F(1,126)= 53,11	p<0,01
	30-38 et 63+	F(1,126)= 18,11	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 9,48	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 7,73	p<0,01
Pour vous, rouler vite c'est... risquer sa vie et celle des autres	18-29 et 30-38	F(1,126)= 5,05	p<0,05
	18-29 et 39-49	F(1,126)= 10,26	p<0,01
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 10,23	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 25,75	p<0,01
	30-38 et 63+	F(1,126)= 7,34	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 5,95	p<0,05
	50-62 et 63+	F(1,126)= 3,97	p<0,05

Source : IBSR

Annexe 5: Différences significatives d'opinions à l'égard de la vitesse (excessive) au volant selon l'âge de la personne interrogée

Variable	Différence significative entre...	valeur F	valeur p
Rouler trop vite accroît le risque d'avoir un grave accident.	18-29 et 63+	F(1,126)= 15,68	p<0,01
	30-38 et 63+	F(1,126)= 3,98	p<0,05
	39-49 et 63+	F(1,126)= 7,03	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 7,87	p<0,01
En conduisant plus vite que la limite autorisée, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse.	18-29 et 30-38	F(1,126)= 3,12	tendance
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 6,21	p<0,05
	18-29 et 63+	F(1,126)= 25,93	p<0,01
	30-38 et 63+	F(1,126)= 8,81	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 11,67	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 7,02	p<0,01
La plupart de mes connaissances /amis trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse.	18-29 et 30-38	F(1,126)= 10,24	p<0,01
	18-29 et 39-49	F(1,126)= 18,85	p<0,01
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 30,91	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 73,22	p<0,01
	30-38 et 50-62	F(1,126)= 5,46	p<0,05
	30-38 et 63+	F(1,126)= 30,26	p<0,01
	39-49 et 50-62	F(1,126)= 2,98	tendance
	39-49 et 63+	F(1,126)= 21,02	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 7,32	p<0,01
Généralement, les limitations de vitesse sont fixées à des niveaux acceptables.	18-29 et 30-38	F(1,126)= 3,45	tendance
	18-29 et 63+	F(1,126)= 13,27	p<0,01
	30-38 et 63+	F(1,126)= 3,33	tendance
	39-49 et 63+	F(1,126)= 6,90	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 5,25	p<0,05
On sait mieux que quiconque quelle est la vitesse offrant le plus de sécurité pour conduire une voiture même si elle est supérieure à la limite autorisée.	18-29 et 50-62	F(1,126)= 5,00	p<0,05
	39-49 et 50-62	F(1,126)= 6,26	p<0,05
Si vous augmentez votre vitesse de 10km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident.	18-29 et 50-62	F(1,126)= 5,29	p<0,05
	18-29 et 63+	F(1,126)= 17,36	p<0,01
	30-38 et 50-62	F(1,126)= 2,95	tendance
	30-38 et 63+	F(1,126)= 9,88	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 11,43	p<0,01
Rouler vite, c'est agréable.	18-29 et 30-38	F(1,126)= 9,13	p<0,01
	18-29 et 39-49	F(1,126)= 8,47	p<0,01
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 4,99	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 13,92	p<0,01
Je dois rouler vite, sinon j'ai l'impression de perdre du temps.	18-29 et 50-62	F(1,126)= 6,11	p<0,05
	18-29 et 63+	F(1,126)= 27,95	p<0,01
	30-38 et 50-62	F(1,126)= 3,32	tendance
	30-38 et 63+	F(1,126)= 21,72	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 12,66	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 5,71	p<0,05
Lorsque l'on dépasse les limitations de vitesse sur des routes abandonnées pendant la nuit, le danger est limité.	18-29 et 50-62	F(1,126)= 3,61	tendance
	18-29 et 63+	F(1,126)= 2,93	tendance

Source : IBSR

Annexe 6: Différences significatives d'opinions à l'égard de la vitesse (excessive) au volant selon le domicile (région) de la personne interrogée

Variable	Différence significative entre...	valeur F	valeur p
Les automobilistes qui ne conduisent jamais plus vite que la limite autorisée sont des exceptions.	Flandre-Wallonie	F(1,126)= 6.28	p<0,05
En conduisant plus vite que la limite autorisée, il est difficile de réagir correctement dans une situation dangereuse.	Flandre -Bruxelles	F(1,126)= 9.89	p<0,01
La plupart de mes connaissances /amis trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse.	Flandre - Wallonie	F(1,126)= 12.88	p<0,01
	Wallonie - Bruxelles	F(1,126)= 3.14	tendance
Généralement, les limitations de vitesse sont fixées à des niveaux acceptables.	Flandre - Bruxelles	F(1,126)= 6.88	p<0,01
Il n'est souvent pas très clair quelle est la limitation de vitesse en vigueur.	Flandre - Bruxelles	F(1,126)= 6.98	p<0,05
Si vous augmentez votre vitesse de 10km/h, vous courez beaucoup plus de risques d'avoir un accident.	Flandre - Wallonie	F(1,126)= 4.02	p<0,05
	Flandre - Bruxelles	F(1,126)= 6.98	p<0,01
Lorsque l'on dépasse les limitations de vitesse sur des routes abandonnées pendant la nuit, le danger est limité.	Flandre - Bruxelles	F(1,126)= 4.88	p<0,01
	Wallonie - Bruxelles	F(1,126)= 5.55	p<0,05
Rouler vite, c'est agréable.	Flandre - Bruxelles	F(1,126)= 6.06	p<0,05

Source : IBSR

Annexe 7: Différences significatives d'acceptabilité à l'égard de la vitesse (excessive) au volant selon l'âge de la personne interrogée

Variable	Différence significative entre...	valeur F	valeur p
Rouler à 140 km/h sur autoroute lorsqu'il n'y a pas de trafic	18-29 et 63+	F(1,126)= 32,14	p<0,01
	30-38 et 63+	F(1,126)= 19,38	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 31,04	p<0,01
	50-62 et 63+	F(1,126)= 23,04	p<0,01
Rouler à 50 km/h où la vitesse maximale autorisée s'élève à 30 km/h.	18-29 et 30-38	F(1,126)= 4,24;	p<0,05
	18-29 et 39-49	F(1,126)= 13,24	p<0,01
	18-29 et 50-62	F(1,126)= 11,88	p<0,01
	18-29 et 63+	F(1,126)= 32,38	p<0,01
	30-38 et 63+	F(1,126)= 12,28	p<0,01
	39-49 et 63+	F(1,126)= 4,34	p<0,05
	50-62 et 63+	F(1,126)= 5,12	p<0,05
Rouler à 70 km/h en agglomération.	18-29 et 63+	F(1,126)= 5,43	p<0,05

Source : IBSR


IBSR
Institut Belge pour
la Sécurité Routière