



**Ce que pensent les Wallons  
de la vitesse**

**Enquête d'opinion auprès des  
conducteurs de voiture – 2016**

**SAR2016-4 – François Riguelle**



AGENCE WALLONNE  
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Ce que pensent les Wallons de la vitesse  
Enquête d'opinion auprès des conducteurs de voiture – 2015  
Rapport SAR2016-4

Auteur : François Riguelle  
Editeur responsable : Patric Derweduwen  
Editeur : Agence Wallonne pour la Sécurité Routière ASBL  
Date de publication : Octobre 2016

Veuillez faire référence à ce rapport de la manière suivante : Riguelle, F. (2016). Ce que pensent les Wallons de la vitesse – Enquête d'opinion auprès des conducteurs de voiture - 2016. Namur, Belgique, Agence wallonne pour la Sécurité routière

## TABLE DES MATIERES

|                                                                                 |              |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <b>I. Résumé .....</b>                                                          | <b>- 4 -</b> |
| <b>II. Introduction .....</b>                                                   | <b>- 5 -</b> |
| <b>III. Méthodologie .....</b>                                                  | <b>- 6 -</b> |
| <b>IV. Résultats .....</b>                                                      | <b>- 7 -</b> |
| 1. Opinions générales.....                                                      | - 7 -        |
| A. En fonction du sexe et de l'âge.....                                         | - 9 -        |
| B. En fonction du kilométrage annuel.....                                       | - 11 -       |
| C. En fonction de l'utilisation d'avertisseurs ou détecteurs de radars.....     | - 12 -       |
| 2. Comportements avoués.....                                                    | - 14 -       |
| A. En fonction du sexe et de l'âge.....                                         | - 15 -       |
| B. En fonction de la province .....                                             | - 16 -       |
| C. En fonction du type de voiture .....                                         | - 17 -       |
| D. En fonction du kilométrage parcouru annuellement .....                       | - 18 -       |
| E. En fonction du plaisir à rouler vite .....                                   | - 18 -       |
| F. En fonction de l'utilisation d'avertisseurs ou de détecteurs de radars ..... | - 19 -       |
| 3. Limitations de vitesse et acceptation des excès de vitesse .....             | - 20 -       |
| A. Affirmations générales à propos des limitations de vitesse.....              | - 20 -       |
| B. Niveau de fixation des limitations .....                                     | - 23 -       |
| C. Conséquences de modifications des limitations .....                          | - 27 -       |
| D. Tolérance pour les excès de vitesse.....                                     | - 32 -       |
| 4. Norme sociale perçue .....                                                   | - 37 -       |
| A. Positionnement par rapport aux autres conducteurs .....                      | - 37 -       |
| B. Comportement et avis perçus des amis et de la famille .....                  | - 40 -       |
| C. Effet du transport de passagers sur la vitesse .....                         | - 43 -       |
| 5. Sanctions en matière de vitesse excessive .....                              | - 44 -       |
| A. Procès-verbaux et convocations au tribunal reçus.....                        | - 44 -       |
| B. Risque subjectif d'être pris et verbalisé.....                               | - 49 -       |
| C. Avis sur le montant des amendes.....                                         | - 50 -       |
| 6. Radars et systèmes d'avertissement.....                                      | - 51 -       |

---

|             |                                                             |               |
|-------------|-------------------------------------------------------------|---------------|
| A.          | Opinions générales à propos des radars.....                 | - 51 -        |
| B.          | Utilisation de systèmes pour être prévenus des radars ..... | - 55 -        |
| 7.          | Véhicules et vitesse .....                                  | - 58 -        |
| <b>V.</b>   | <b>Conclusions .....</b>                                    | <b>- 62 -</b> |
| <b>VI.</b>  | <b>Liste des figures.....</b>                               | <b>- 63 -</b> |
| <b>VII.</b> | <b>Annexe : Questionnaire .....</b>                         | <b>- 66 -</b> |

## **I. RÉSUMÉ**

L'AWSR a lancé en janvier 2016 une grande enquête visant à mieux appréhender les connaissances, attitudes, et comportements avoués des Wallons en matière de vitesse. Au cours d'une enquête en ligne, 1 000 conducteurs de voiture wallons de 18 à 69 ans ont répondu à des questions portant notamment sur leur perception de la vitesse en tant que facteur d'accident, sur leur respect des limitations de vitesse, sur leur ressenti de la norme sociale, sur leur probabilité perçue de se faire sanctionner et sur leur acceptation des radars.

Quelques résultats clés peuvent être retirés de cette étude :

- 85,1% des conducteurs wallons affirment que la vitesse excessive ou inadaptée est une source d'accident importante sur les routes wallonnes.
- 18,6% ont l'impression de perdre leur temps s'ils ne roulent pas vite.
- Les conducteurs wallons disent respecter les limitations de vitesse pendant environ trois quart du temps (77,6%).
- 28,4% jugent que respecter les limitations de vitesse est impossible.
- Les limitations sur les routes à 50 km/h en agglomération et à 90km/h sur les routes régionales sont globalement considérées comme logiques. Par contre, 51% des conducteurs pensent que la limitation sur autoroute devrait être plus élevée.
- Les excès de vitesse de 10km/h sont tolérés par une majorité pour les autoroutes (86,4%) et les routes à 90 km/h (73,0%). En agglomération, 48,8% tolèrent le 60km/h.
- 22,7% des conducteurs wallons estiment rouler moins vite que la moyenne des conducteurs contre seulement 8,1% qui pensent l'inverse. Parmi les conducteurs qui disent rouler plus vite que les autres, 42% considèrent être des meilleurs conducteurs que la moyenne.
- 53,9% sont d'accord ou plutôt d'accord avec l'affirmation selon laquelle la plupart de leurs connaissances ou amis trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse.
- 18,5% des conducteurs wallons ont été verbalisés pour vitesse excessive en 2015.
- Les montants des amendes sont globalement jugés comme trop élevés. 39,1% des conducteurs pensent que les amendes devraient être adaptées en fonction du revenu de la personne en infraction.
- 50,6% estiment que les radars sont utiles pour la sécurité routière contre 27,4% qui ont l'avis inverse.
- 16,4% des conducteurs utilisent habituellement un avertisseur de radar. 5,0% des conducteurs emploient un système illégal (détecteur ou brouilleur).
- 46,7% pensent qu'une voiture régulant la vitesse automatiquement serait une bonne chose pour tous les conducteurs.
- les hommes ont des attitudes un peu plus tolérantes envers la vitesse excessive que les femmes, de même pour les conducteurs plus jeunes par rapport aux plus âgés, pour les conducteurs parcourant beaucoup de kilomètres par rapport aux petits rouleurs et pour les conducteurs équipés d'avertisseurs, détecteurs ou brouilleurs de radars par rapport à ceux qui n'en ont pas. Toutefois, les attitudes ne sont pas complètement opposées entre les sous-groupes.

Globalement, l'enquête fournit une image assez mitigée sur les opinions. Bien que la majorité des conducteurs wallons reconnaisse la vitesse comme une cause d'accident, ils se montrent généralement tolérants envers les petits excès de vitesse. Pour beaucoup, conduire légèrement au-dessus des limitations, ce n'est pas vraiment trop vite.

## **II. INTRODUCTION**

La vitesse excessive ou inadaptée constitue une cause majeure d'accidents de la route. Elle contribue aussi à augmenter la gravité des accidents, même dans les cas où elle n'en est pas la cause première. De manière générale, le consensus dans la littérature est que la vitesse joue un rôle essentiel dans environ 10 à 15 % des accidents et dans 30 % des accidents mortels. En 2015, nous dénombrons en Wallonie 326 décédés 30 jours et 302 accidents mortels. On peut donc estimer qu'environ 100 personnes perdent la vie chaque année en Wallonie dans des accidents dus à une vitesse excessive ou inadaptée.

Les comportements et les attitudes des conducteurs wallons en matière de vitesse s'améliorent trop lentement ou pas du tout. En 2012, une mesure de comportement<sup>1</sup> a montré que, sur des routes rectilignes et dans des conditions de trafic fluide, de nombreux Wallons dépassaient les limitations de vitesse. Ils étaient en effet 53% à le faire sur les routes à 50 km/h, 58% sur les routes à 70 km/h et 30% sur les routes à 90 km/h. Quand on interroge les Wallons pour connaître leur acceptation de la vitesse excessive par rapport à d'autres problématiques de sécurité routière comme le non-port de la ceinture, la conduite sous influence d'alcool ou de drogue, on se rend compte que la vitesse excessive est relativement bien acceptée.

Il est donc plus que jamais nécessaire que les acteurs de la sécurité routière œuvrent pour améliorer les attitudes et les comportements en matière de vitesse dans le but d'épargner des vies et des blessés. Pour rendre les actions efficaces, il faut bien cerner le phénomène de la vitesse. Les mesures de comportement visant à mesurer les vitesses effectivement pratiquées par les conducteurs sont utiles mais pas suffisantes. Elles ne permettent notamment pas d'avoir d'informations sur les caractéristiques démographiques des conducteurs, les raisons de leurs excès de vitesse ou encore sur leurs croyances à propos de la vitesse. C'est pourquoi, l'AWSR a décidé de lancer en 2016 une grande enquête visant à mieux appréhender les connaissances, attitudes, et comportements avoués des Wallons en matière de vitesse. Cette enquête a pour but de couvrir l'ensemble de la problématique de la vitesse pour pouvoir mieux comprendre pourquoi certains wallons roulent trop vite et comment ce phénomène pourrait être endigué.

---

<sup>1</sup> Riguelle, F. (2013). Mesure nationale de comportement en matière de vitesse – 2012. Bruxelles, Belgique: Institut Belge Pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.

### **III. MÉTHODOLOGIE**

L'étude présentée dans ce document se base sur des questionnaires complétés en ligne par un peu plus de 1 000 conducteurs wallons (1 007 exactement). Le questionnaire a été créé par l'AWSR et est consultable à l'annexe 1. La diffusion du questionnaire a été confiée au bureau de sondage GfK qui a utilisé la méthode du « Computer Assisted Web interviewing » (CAWI). Les critères d'inclusion étaient d'habiter en Wallonie, d'être âgé de 18 à 69 ans<sup>2</sup> et de posséder un permis B. Par ailleurs, l'AWSR a imposé des quotas à GfK pour que l'échantillon soit représentatif en termes de sexe et de catégories d'âge (18-34 ans, 35-54 ans et 55-69 ans) par rapport à la population wallonne.

GfK a d'abord diffusé le questionnaire auprès de son panel interne (29 000 membres actifs). Ils ont ensuite élargi l'enquête à un panel externe (fourni par la firme SSI) pour compléter l'enquête, le quota pour certaines catégories d'âge et de sexe n'étant pas atteint entièrement en utilisant seulement le panel interne de GfK.

Le questionnaire a été préparé au mois de décembre 2015 et diffusé du 15 au 25 janvier 2016. Cette période a été choisie pour être éloignée des campagnes d'affichage spécifiques de l'AWSR sur le thème de la vitesse (octobre 2015 et avril 2016) et ainsi présenter les opinions et attitudes des conducteurs lors d'une période « neutre ».

Toute l'analyse des données a été réalisée par l'AWSR sur base des données brutes fournies par GfK et à l'aide du logiciel Stata, version 14. Pour chaque variable analysée, les différences entre sous-groupe de répondants (par exemple hommes/femmes) ont fait l'objet de tests statistiques afin d'en déterminer le caractère significatif. Ainsi, dans la partie « résultats », quand nous faisons mention d'une différence de réponse entre sous-groupes, cela signifie que celle-ci est statistiquement significative. Un lien significatif entre deux variables n'implique toutefois pas une causalité. Beaucoup de relations entre variables sont ambiguës (par exemple, le sexe et le nombre de kilomètres parcourus annuellement peuvent tous les deux être corrélés avec les opinions sur la vitesse. Mais le sexe et les kilomètres parcourus sont aussi corrélés entre eux).

Le questionnaire contenait 36 questions et des sous-questions de sorte que près de 100 variables ont finalement été récoltées. Toutes les combinaisons entre variables n'ont donc pas pu être testées lors de l'analyse et encore moins reprises dans ce document. Pour des résultats spécifiques non repris dans ce document, nous invitons le lecteur à contacter l'auteur de l'étude.

---

<sup>2</sup> La limite supérieure à 69 ans a été placée à cause de la difficulté d'obtenir des réponses de la part de personnes plus âgées lors d'enquêtes par internet.

#### **IV. RÉSULTATS**

Pour plus de clarté, les résultats de l'enquête ont été divisés en sept rubriques principales reprises ci-dessous. Ces rubriques peuvent cependant se recouper quelque peu, puisqu'il a souvent été intéressant de comparer les réponses fournies à une rubrique à celles données pour une autre. Pour chaque section, nous donnons les résultats pour l'ensemble des Wallons et signalons ensuite les différences notables et statistiquement significatives parmi les sous-groupes de répondants (en fonctions du sexe, de l'âge, des habitudes de conduite...).

##### **1. OPINIONS GÉNÉRALES**

Les répondants étaient invitées à répondre à plusieurs affirmations générales à propos de la vitesse et à signaler s'ils partageaient ou pas l'énoncé de ces affirmations (Figure 1 et Figure 2). Pour chaque item, l'information a également été condensée en un indice allant de 0 à 5 en attribuant la valeur 0 correspond aux réponses « pas du tout d'accord » et 5 aux réponses « tout à fait d'accord ». Un indice au-dessus de 2,5 indique donc que l'affirmation est majoritairement partagée par les conducteurs wallons.

On constate qu'une très grande majorité de conducteurs wallons (85,1%) partage l'avis selon lequel la vitesse excessive ou inadaptée est une cause d'accident importante en Wallonie. Il y a également un large consensus (74,8%) autour de l'affirmation selon laquelle dépasser la limite de vitesse augmente le risque d'accident. La différence entre les deux premiers items indique cependant que certaines personnes ne considèrent pas que dépasser la limitation de vitesse est synonyme de vitesse excessive. Par ailleurs, seulement 13,1% sont d'accord qu'un « bon conducteur » (terme volontairement non défini dans le questionnaire) peut se permettre de rouler vite.

Les deux affirmations suivantes portaient sur des connaissances à propos de l'impact de la vitesse sur la consommation de carburant et sur le champ visuel. 85,9 % sont d'accord pour dire que rouler vite accroît la consommation de carburant et 69,8% que rouler vite réduit le champ visuel.

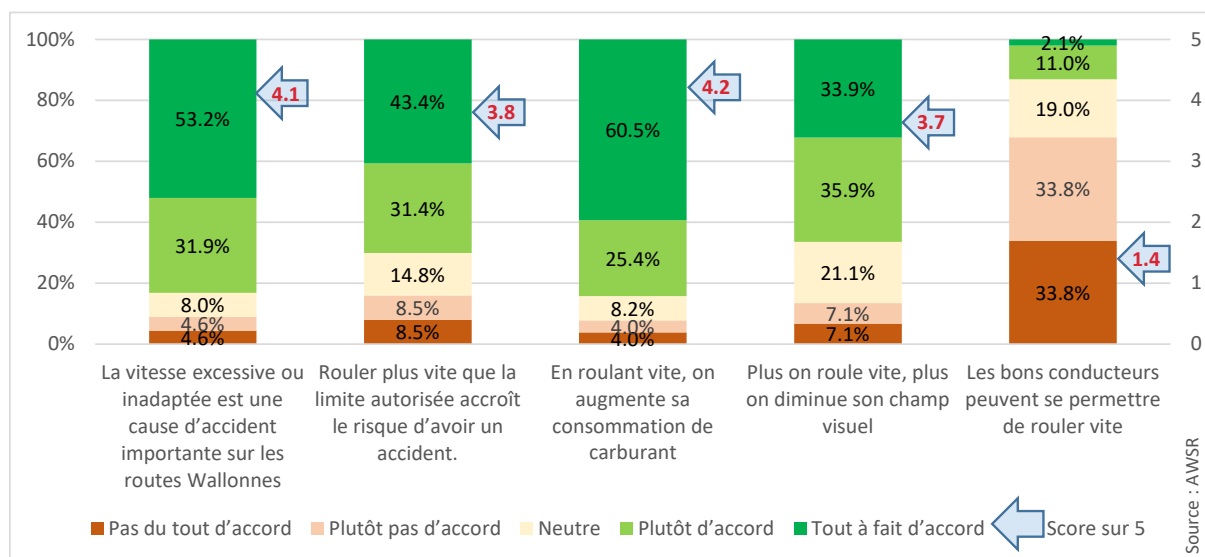


Figure 1 : Opinions et connaissances à propos de la vitesse (1/2)

Les autres questions portaient plutôt sur les bénéfices perçus de la conduite rapide, comme, par exemple, le fait de gagner du temps. Il n'y a qu'une minorité des Wallons qui pensent que rouler vite permet de gagner du temps de façon significative et qui ont l'impression de perdre du temps s'ils ne roulent pas vite (respectivement 15,2% et 18,6%). Il y a encore moins de répondants (13,6%) qui souscrivent à l'affirmation selon laquelle rouler vite permet d'être plus attentif à sa conduite, argument parfois évoqué comme excuse par des personnes roulant trop vite.

26,2% disent prendre du plaisir à rouler vite. Cela n'est pas un tort en soit d'aimer rouler vite tant que cela est fait à des endroits où la législation le permet. Toutefois, comme indiqué à la section IV.2.E, prendre du plaisir à rouler vite présente un lien avec les dépassements avoués des limitations de vitesse.

Enfin 77,7% des répondants estiment que rouler moins vite que le trafic environnant est dangereux.

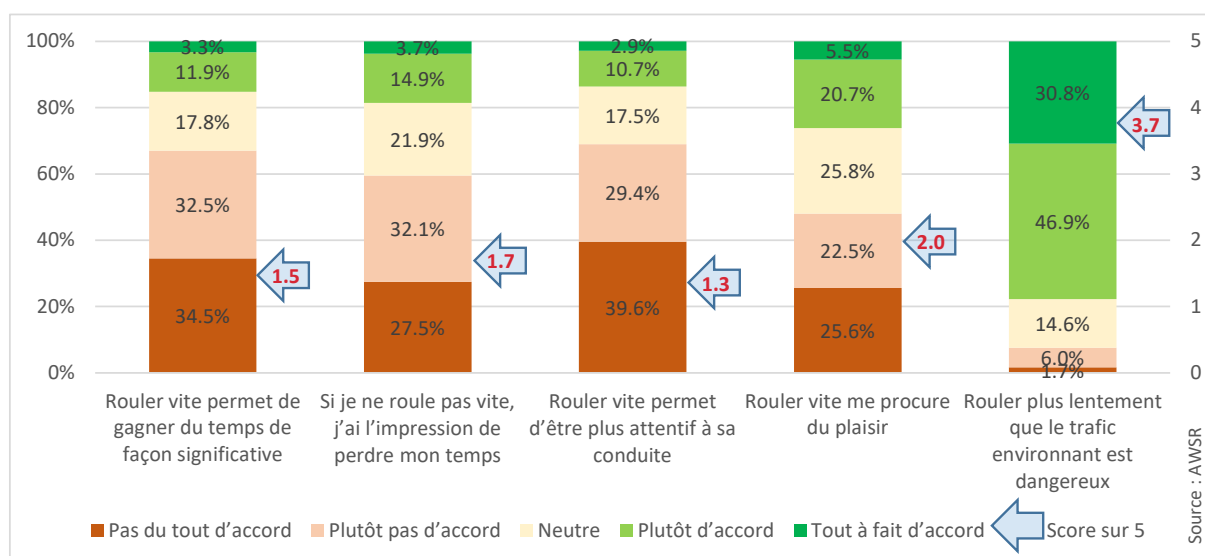


Figure 2 : Opinions et connaissances à propos de la vitesse (2/2)

### A. En fonction du sexe et de l'âge

Les réponses concernant l'impact de la vitesse sur la consommation de carburant et sur le champ visuel ne sont pas différentes entre les hommes et les femmes. Il en va de même pour la question sur la vitesse en tant que cause d'accident et sur la dangerosité de vitesses inférieures au trafic environnant. En revanche, les six autres items présentent des différences statistiquement significatives entre les hommes et les femmes (Figure 3). Les hommes sont un peu moins nombreux que les femmes à être d'accord que rouler au-dessus de la limite autorisée accroît le risque d'accident. Ils sont aussi plus nombreux que celles-ci à considérer que les bons conducteurs peuvent se permettre de rouler vite, que rouler vite permet de gagner du temps de façon significative, à prendre du plaisir en roulant vite et à penser que rouler vite permet d'être plus attentif à sa conduite. Notons toutefois que l'écart maximum entre les hommes et les femmes est de 10 points-pourcentage (pour la question sur le plaisir de conduite). On ne peut donc pas dire que les femmes et les hommes ont des points de vue fondamentalement différents. La conscience du risque de la vitesse reste proche entre les sexes, même si légèrement supérieure chez les femmes.

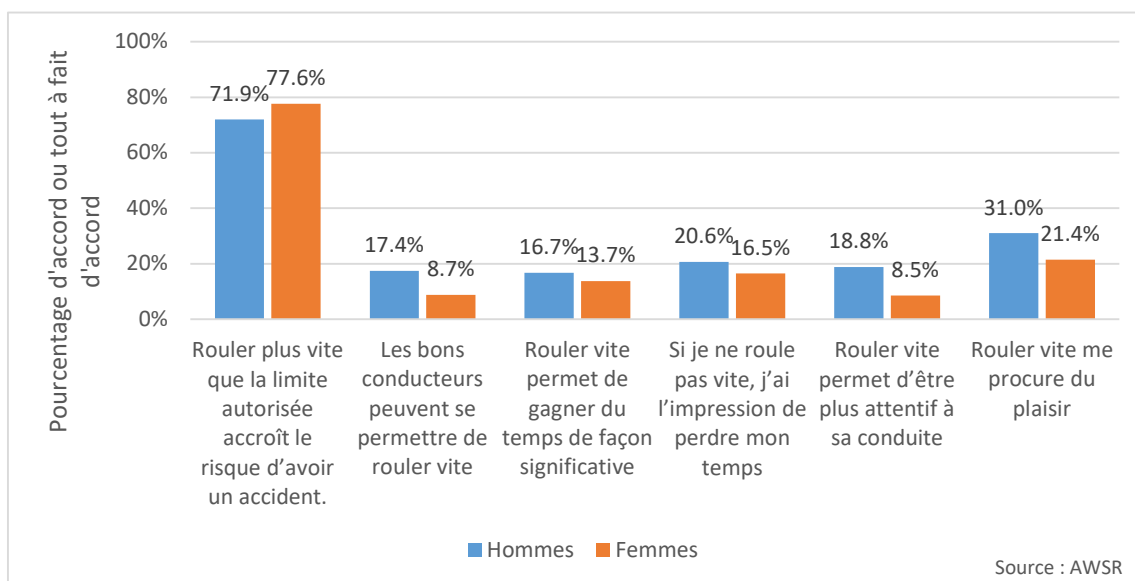


Figure 3 : Opinions à propos de la vitesse en fonction du sexe.

En ce qui concerne l'âge, six affirmations se caractérisent par des variations significatives dans les réponses obtenues (Figure 4). Les différences les plus importantes se situent au niveau des affirmations « rouler vite permet de gagner du temps de façon significative » et « si je ne roule pas vite, j'ai l'impression de perdre du temps ». Les conducteurs de moins de 35 ans sont d'accord avec ces affirmations à respectivement 27,1% et 31,6% alors qu'ils ne sont que 7,0% et 8,1% des conducteurs de 55 ans et plus à partager cette opinion. L'idée que les bons conducteurs peuvent se permettre de rouler vite est aussi plus implantée parmi la catégorie d'âge inférieure (à 21%) que parmi la catégorie supérieure (à 8%). Plus d'un conducteur de moins de 35 ans sur trois avoue prendre du plaisir à rouler vite. Pour ces variables, les différences en fonction de l'âge sont plus importantes que celles en fonction du sexe.

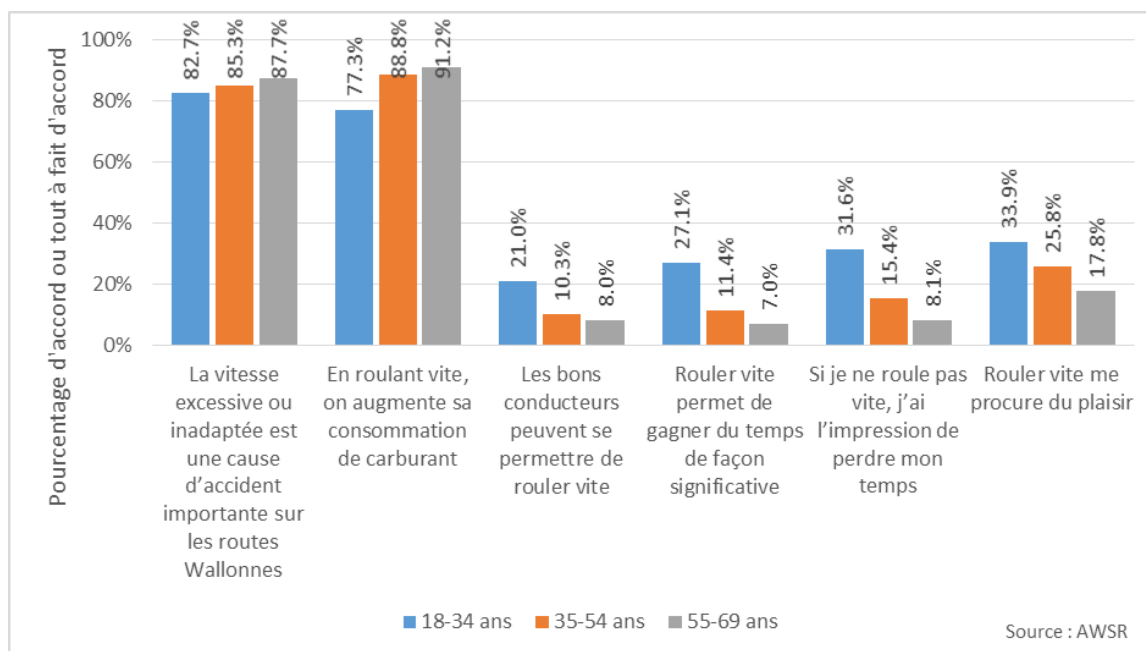


Figure 4 : Opinions à propos de la vitesse en fonction de l'âge

## B. En fonction du kilométrage annuel

Le kilométrage parcouru annuellement en tant que conducteur est une autre variable selon laquelle les opinions à propos de la vitesse varient (Figure 5). Les personnes parcourant le plus de kilomètres ont davantage l'impression de gagner du temps quand ils roulent vite et d'en perdre s'ils roulent lentement que les personnes parcourant moins de kilomètres. Plus d'un tiers des conducteurs parcourant plus de 20 000 km par an avouent aussi prendre du plaisir à rouler vite contre seulement un cinquième des conducteurs parcourant moins de 10 000 km. Alors qu'il n'y a pas de différence significative pour l'affirmation « La vitesse excessive ou inadaptée est une cause d'accident importante sur les routes wallonnes », ce n'est pas le cas pour celle à propos du risque de dépasser les limitations de vitesse. Comme précisé à la section IV.2.D, les personnes circulant beaucoup dépassent plus souvent les limitations de vitesse. S'ils n'ont pas d'accident en le faisant, cela peut renforcer chez certains la perception erronée que les excès de vitesse ne sont pas dangereux. Les affirmations concernant l'impact de la vitesse sur la consommation de carburant et sur le champ visuel ainsi que celle sur la dangerosité de vitesses inférieures au trafic environnant n'obtiennent pas de réponses significativement différentes en fonction du kilométrage parcouru annuellement.

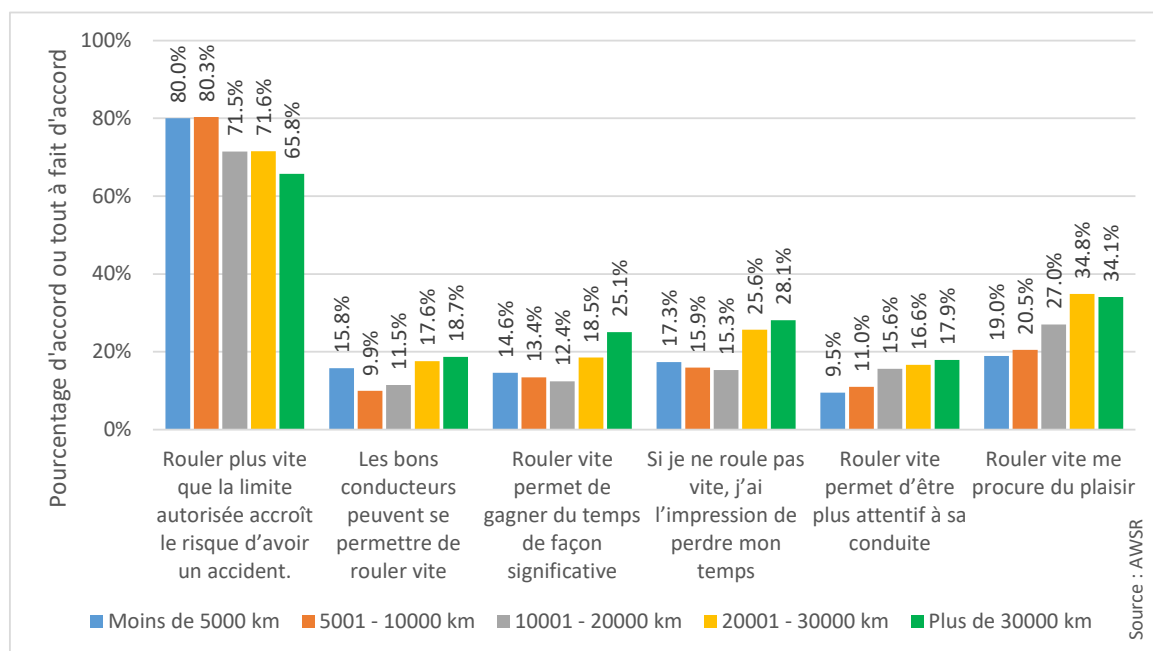


Figure 5 : Opinions à propos de la vitesse en fonction du kilométrage annuel en tant que conducteur

### C. En fonction de l'utilisation d'avertisseurs ou détecteurs de radars

Les conducteurs qui utilisent habituellement un avertisseur de radar (système légal en Belgique permettant d'être averti de la présence des radars via les contributions d'autres usagers), un détecteur (système illégal permettant de repérer les ondes émises par les radars) ou un brouilleur (système illégal permettant de brouiller les signaux radars) ont des attitudes fortement différentes par rapport aux conducteurs ne disposant pas de ces systèmes (Figure 6 et Figure 7). Ces variables se révèlent même être plus discriminantes en matière d'opinions que les variables sexe, âge et kilométrage.

Ainsi, il n'y a que 59,0% des conducteurs équipés d'un avertisseur qui considèrent que dépasser les limitations de vitesse augmente le risque d'accident. Un quart (25,2%) pensent que les bons conducteurs peuvent se permettre de rouler vite et 42,6% disent prendre du plaisir à rouler vite. Seules trois affirmations ne présentent pas de différences significatives entre les conducteurs équipés d'avertisseur et ceux qui n'en ont pas : celles concernant l'impact de la vitesse sur la consommation de carburant et sur le champ visuel et celle sur la dangerosité de vitesse inférieures au trafic environnant.

Les conducteurs équipés de systèmes illégaux ne représentent qu'un petit échantillon (5%, voir section IV.6.B). Malgré cela, les réponses à cinq items sont significativement différentes par rapport à celles des conducteurs ne disposant pas de système antiradar : Les utilisateurs de systèmes illégaux sont moins nombreux à considérer la vitesse comme cause d'accident importante (72,0%), à considérer que dépasser les limitations augmente le risque d'accident (59,6%) et que rouler plus lentement que le trafic environnant est dangereux (62,8%). Ils sont plus nombreux à penser que les bons conducteurs peuvent se permettre de rouler vite (33,5%)

et à avoir l'impression de perdre leur temps s'ils ne roulent pas vite (39,5%). Les différences concernant les autres affirmations, bien que non significatives, pointent toutes vers une minimisation des inconvénients de la vitesse de la part des conducteurs équipés de détecteurs ou de brouilleurs de radar.

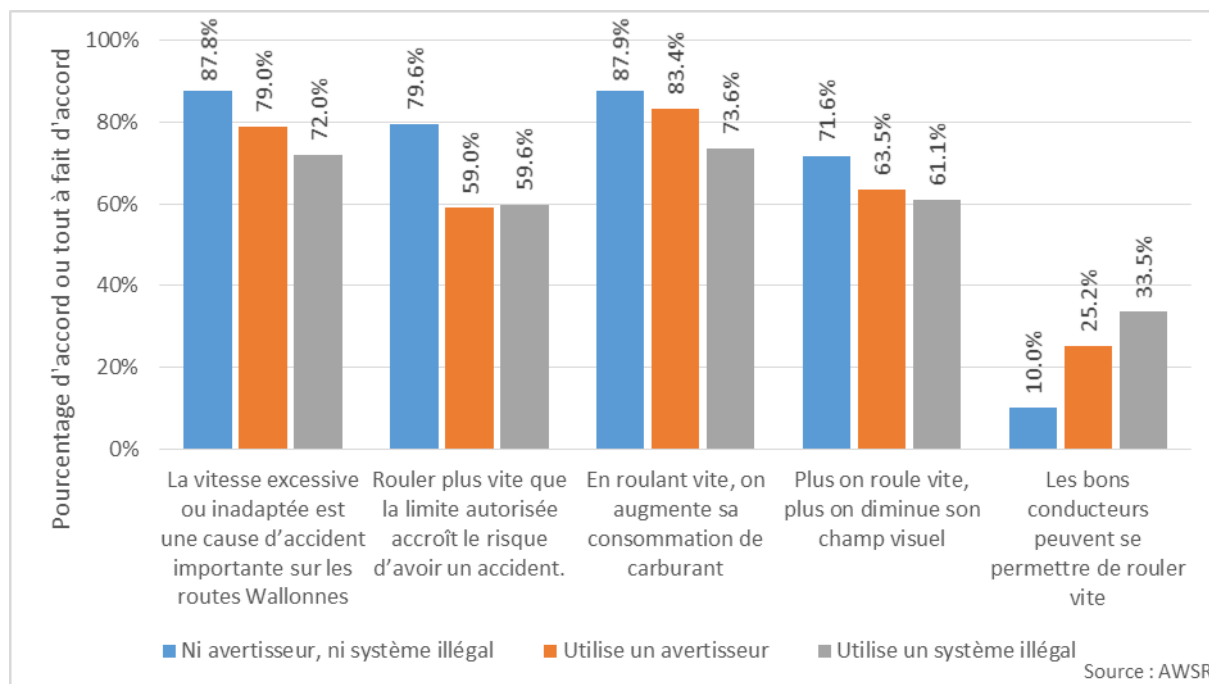


Figure 6 : Opinions à propos de la vitesse en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, détecteurs et brouilleurs de radar (1/2)

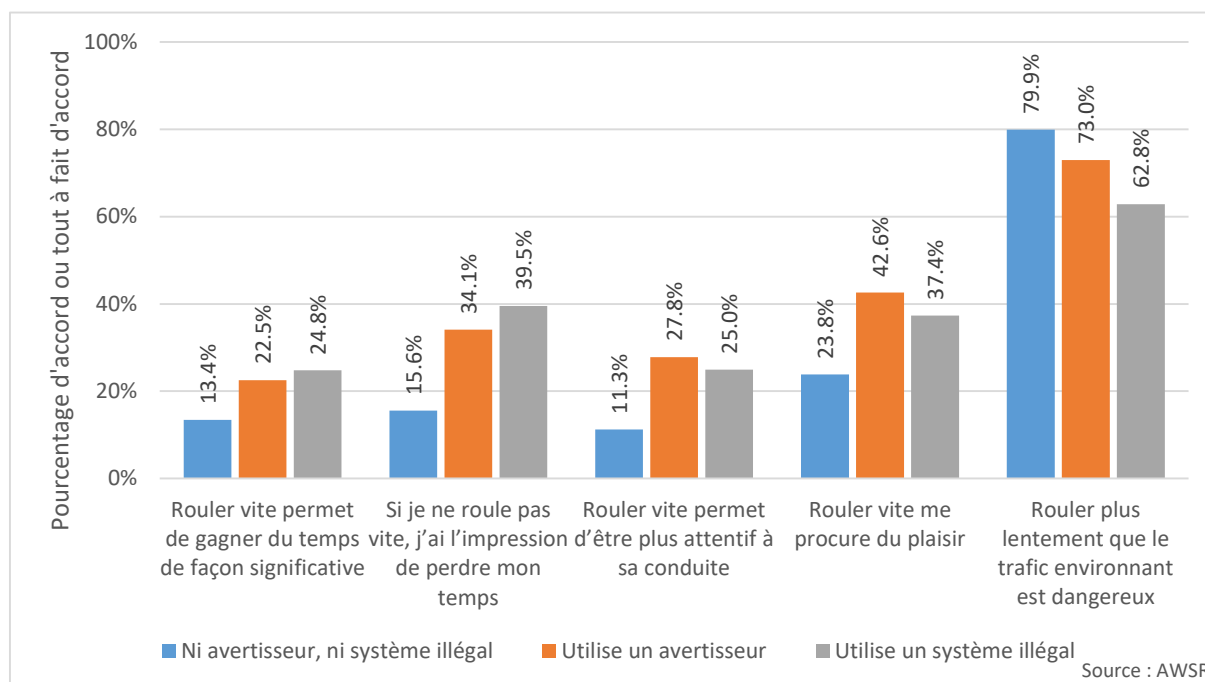


Figure 7 : Opinions à propos de la vitesse en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, détecteurs et brouilleurs de radar (2/2)

## 2. COMPORTEMENTS AVOUÉS

Pour quatre types de route (autoroutes, routes régionales à 90 km/h, routes à 50 km/h en agglomération et zones 30), ainsi que pour les situations de chantier, les répondants étaient invités à estimer leur niveau de respect des limitations de vitesse dans les situations de trafic « sans bouchon ». Pour chaque type de route, ils devaient déterminer pendant quelle proportion du temps ils respectaient la limitation, pendant quelle proportion ils roulaient entre 1 et 10 km/ au-dessus de la limitation et pendant quelle proportion ils roulaient plus de 10 km/h au-dessus de la limitation. Pour chaque répondant, le pourcentage total devait faire 100%. Les résultats sont présentés à la Figure 8.

Pour tous les types de route, les conducteurs wallons disent en moyenne respecter les limitations plus de 70% du temps. Les comportements avoués montrent une image assez « sage » des Wallons sur les routes. Il faut toutefois être prudent en analysant ces chiffres. D'une part, l'estimation du temps passé à respecter la limitation est difficile à faire. D'autre part, une comparaison avec des données issues d'études de comportement (consistant à effectuer des mesures de vitesse représentatives sur les routes) indiquent que les répondants ont tendance à surestimer leur respect des limitations de vitesse. Ainsi, selon une mesure de 2011<sup>3</sup>, environ 40% des voitures dépassent les limitations de vitesse sur autoroute en

<sup>3</sup> Riguelle, F. (2012). Mesure nationale de comportement vitesse sur autoroute - 2011. Bruxelles, Belgique: Institut Belge pour la Sécurité Routière – Centre de connaissance Sécurité routière.

Belgique. Les comportements avoués sont par contre un moyen de connaître les différences entre les sous-groupes impossible à repérer avec des mesures en bord de route.

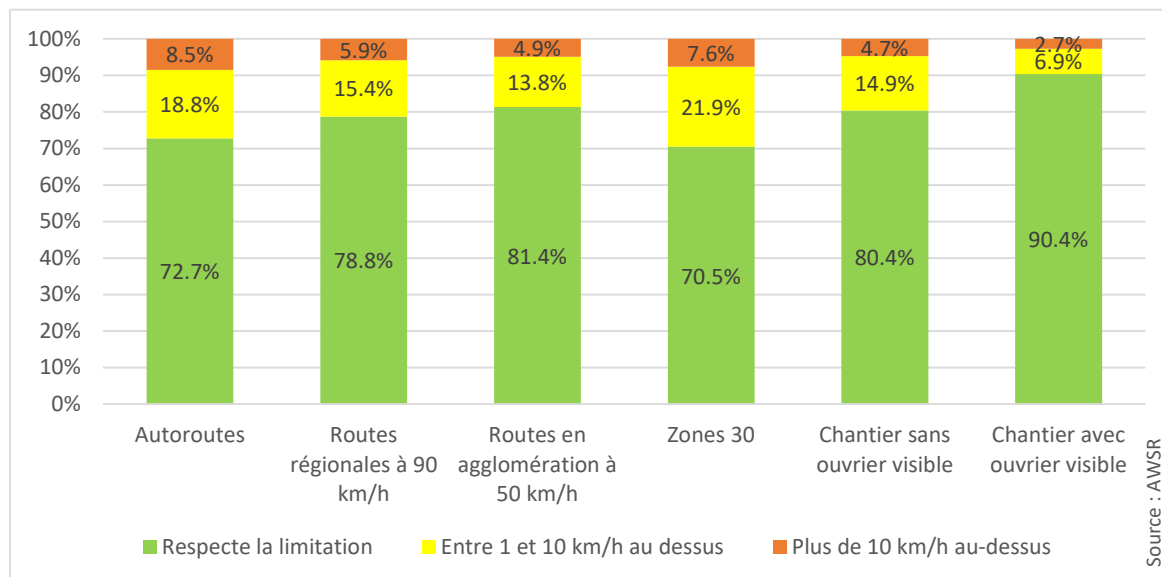


Figure 8 : Respect avoué des limitations de vitesse, en fonction du type de route

#### A. En fonction du sexe et de l'âge

Le respect avoué des limitations varie en fonction du sexe et de l'âge (Figure 9). Nous avons regroupé les respects avoués sur les routes à 50 km/h, les routes à 90 km/h et les autoroutes en un indicateur. Pour ces trois types de route combinés, on remarque que le respect des limitations est meilleur chez les femmes que les hommes, et meilleur chez les conducteurs plus âgés que chez les plus jeunes. L'âge a une influence plus importante sur le respect des limitations que le sexe. Ainsi, par exemple, un homme de plus de 55 ans avoue un meilleur respect des limitations (84,5% du temps) qu'une femme de moins de 35 ans (70,5%). Entre les deux catégories « extrêmes », les hommes les plus jeunes et les femmes les plus âgées, on observe une différence non négligeable de 20 points-pourcentage dans le respect avoué des limitations de vitesse.

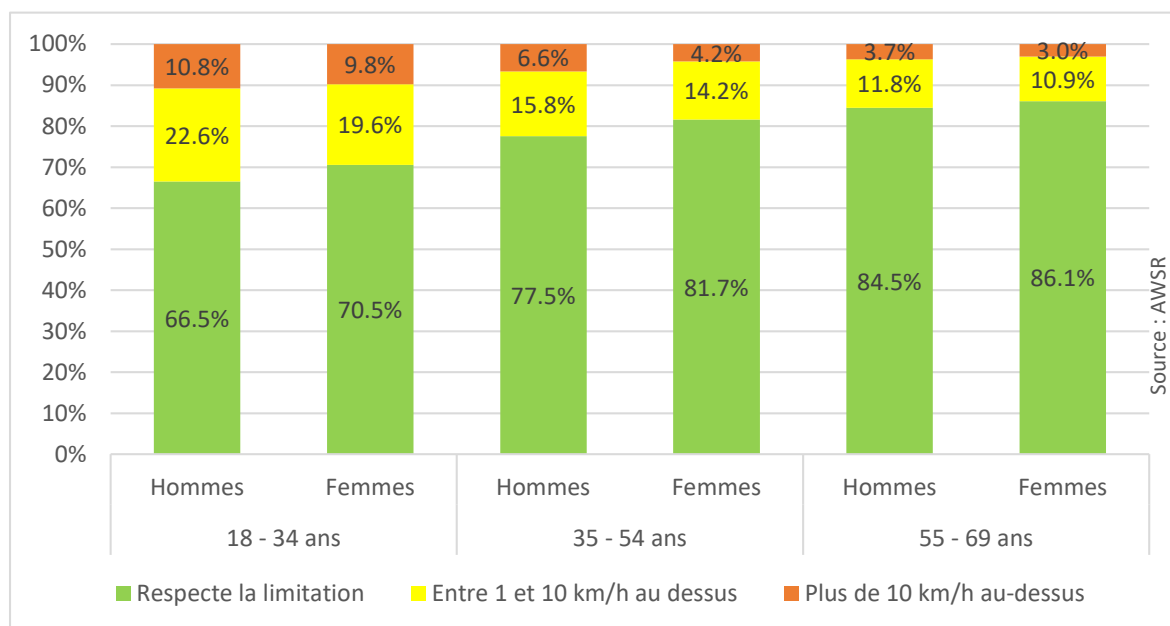


Figure 9 : Respect avoué des limitations de vitesse, en fonction du sexe et de l'âge

### B. En fonction de la province

Les conducteurs de certaines provinces roulent-ils plus vite que ceux des autres provinces ? Les comportements avoués (Figure 10) ne l'indiquent pas. Il n'y a, en effet, aucune différence statistiquement significative entre les provinces. La province de domicile ne s'avère d'ailleurs influencer significativement les réponses à aucune autre question de l'enquête ce qui fait que cette variable n'est pas discutée dans le reste du document.

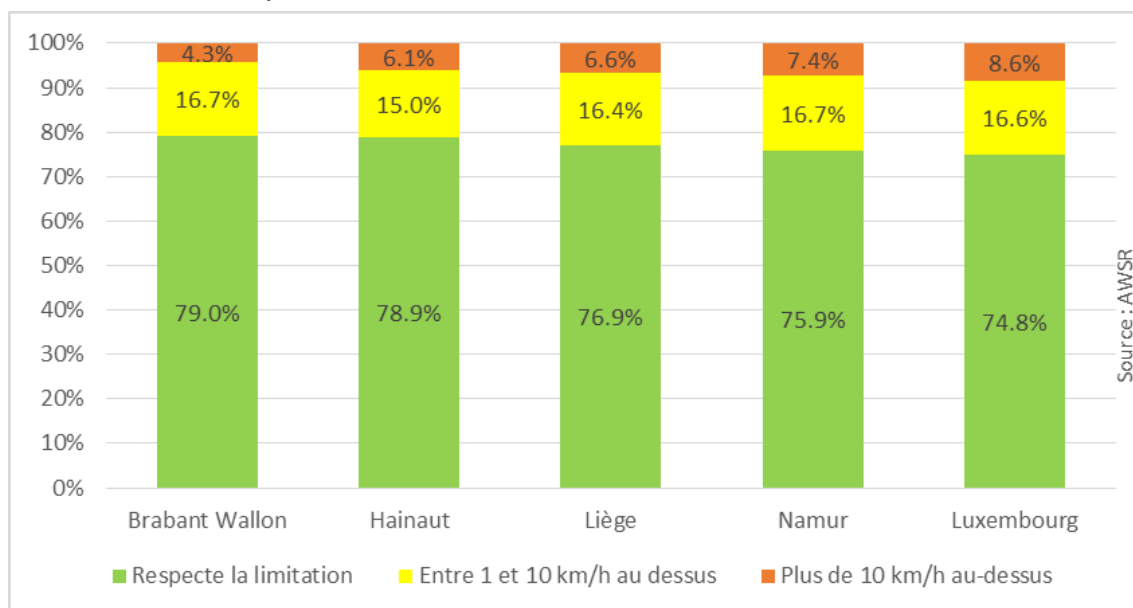


Figure 10 : Respect avoué des limitations de vitesse, en fonction de la province

### C. En fonction du type de voiture

Il existe un lien statistiquement significatif entre la puissance de la voiture, le caractère « de société » de celle-ci et les comportements avoués en termes de respect des limitations de vitesse (Figure 11). Les conducteurs de voitures de 100 chevaux et moins avouent un meilleur respect des limitations que ceux roulant avec une voiture plus puissante. Nous n'avons toutefois pas identifié de différence entre ceux qui conduisent une voiture de plus de 135 chevaux et ceux qui ont une voiture de puissance intermédiaire. Les conducteurs de voiture puissante restent, en majorité, respectueux des limitations.

Une différence plus marquée est observable selon que les Wallons conduisent une voiture de société ou pas. En effet, les conducteurs de voiture de société ne disent respecter les limitations de vitesse que 64,5% du temps contre 78,9% des conducteurs de voiture personnelle. Il faut signaler que les conducteurs de voiture de société sont plus souvent des hommes que des femmes (66% des conducteurs de société de notre échantillon sont des hommes, contre 34% de femmes) et que les conducteurs de plus de 55 ans utilisent rarement une telle voiture (2,1% contre 8,6% chez les conducteurs de moins de 55 ans). Les conducteurs de voiture de société présentent donc un profil démographique plus porté vers les vitesses excessives que la moyenne de la population des conducteurs. Cependant, pour chaque catégorie d'âge et de sexe, le respect des limitations par les conducteurs de voiture de société reste inférieur à celui des conducteurs de voitures personnelles.

Ces résultats ne prouvent pas qu'un conducteur respectera moins les limitations de vitesse s'il est amené à troquer une voiture personnelle contre une voiture de société. En revanche, ils mettent en évidence que les conducteurs de voitures de société constituent un groupe-cible intéressant à viser dans le cadre de campagnes de sensibilisation contre la vitesse excessive.

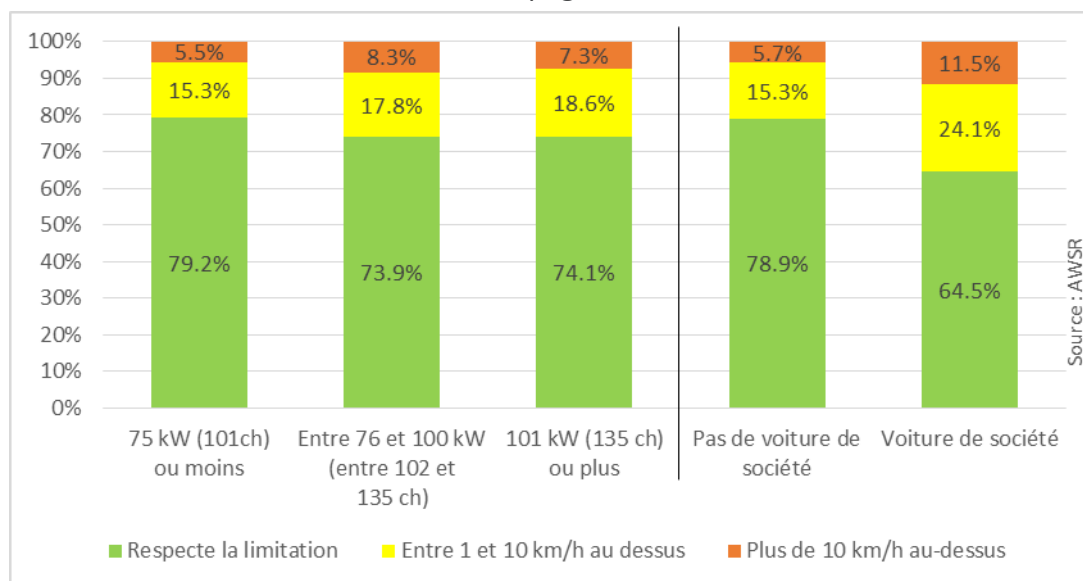
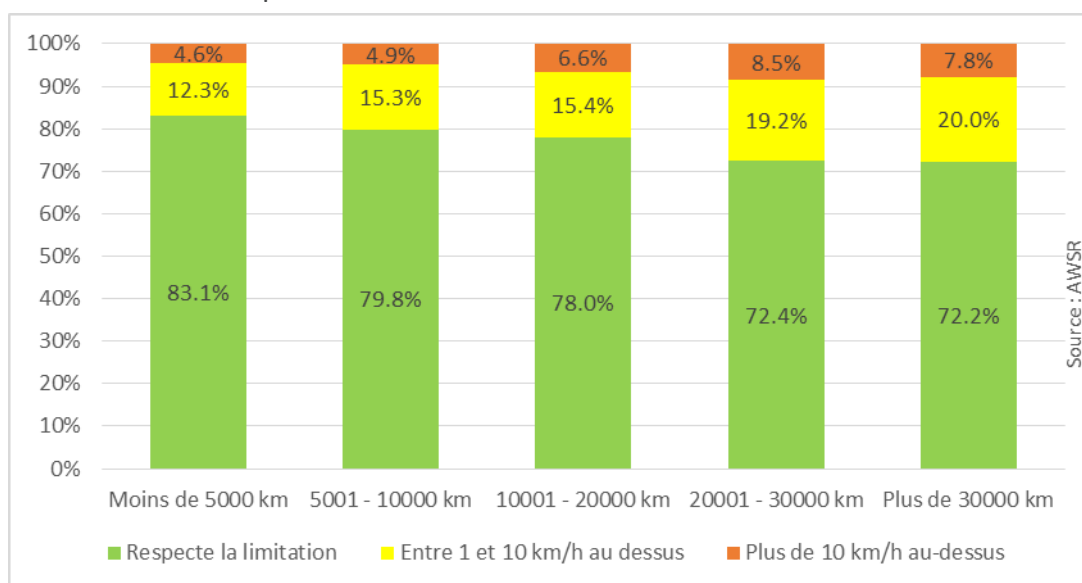


Figure 11 : Respect avoué des limitations de vitesse, en fonction de la puissance et du type de voiture

#### **D. En fonction du kilométrage parcouru annuellement**

Il existe un lien entre le kilométrage parcouru annuellement et le type de voiture : les voitures puissantes et de société parcourent en moyenne plus de kilomètres par an. Il n'est donc pas surprenant de retrouver un lien significatif entre le kilométrage annuel et le respect des limitations de vitesse (Figure 5). Les personnes parcourant plus de 20 000 km par an avouent ne respecter les limitations que 72 % du temps contre 83% pour les conducteurs parcourant moins de 5 000 km par an.



*Figure 12 : Respect avoué des limitations de vitesse, en fonction du kilométrage annuel en tant que conducteur*

#### **E. En fonction du plaisir à rouler vite**

Le plaisir avoué à rouler vite est un facteur également lié au comportement, et ce de façon importante (Figure 13). Les personnes indiquant être tout à fait d'accord avec l'affirmation « rouler vite me procure du plaisir » avouent ne respecter les limitations de vitesse que 56,8% du temps et dépasser la limitation de plus de 10 km/h pendant 16,3% du temps. A l'opposé, les personnes ne prenant pas du tout de plaisir à aller vite disent respecter les limitations plus de 9 fois sur 10.

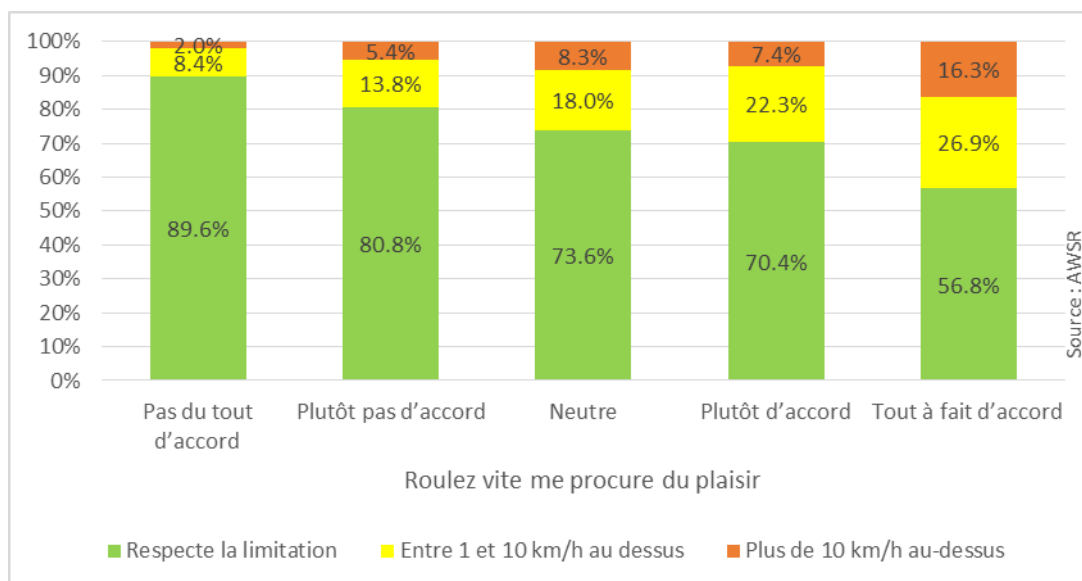


Figure 13 : Respect avoué des limitations de vitesse en fonction du plaisir pris à rouler vite

#### F. En fonction de l'utilisation d'avertisseurs ou de détecteurs de radars

Comme en ce qui concerne les opinions générales sur la vitesse, la possession d'un avertisseur, d'un détecteur ou d'un brouilleur de radar est un bon prédicteur du fait d'être un conducteur dépassant plus souvent les limitations de vitesse (Figure 14). Les conducteurs équipés d'un système antiradar respectent moins souvent les limitations de vitesse, et une plus grande proportion de leurs excès de vitesse se situent plus de 10 km/h au-dessus de la limitation.

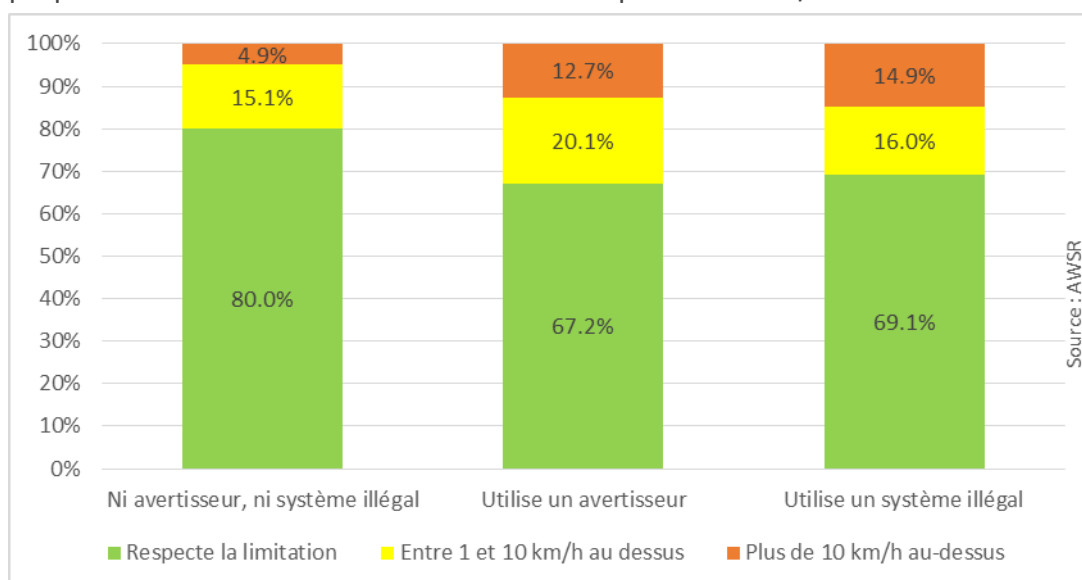


Figure 14 : Respect avoué des limitations de vitesse, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, détecteurs et brouilleurs de radar

### **3. LIMITATIONS DE VITESSE ET ACCEPTATION DES EXCÈS DE VITESSE**

La fixation des limitations de vitesse est l'élément central du système de gestion de la vitesse. La limitation doit constituer un équilibre entre des considérations de sécurité, de mobilité, d'impact environnemental et de qualité de vie pour les riverains. Tout le monde n'est pas unanime sur le niveau auquel doivent être fixées les limitations. Il était donc intéressant de consacrer une partie importante du questionnaire à recueillir les opinions des conducteurs wallons à propos des limitations de vitesse.

#### **A. Affirmations générales à propos des limitations de vitesse**

Sept questions générales ont été posées concernant les limitations de vitesse et des moyens de les faire respecter. Les répondants devaient indiquer leur degré d'accord avec les affirmations proposées (Figure 15).

Les conducteurs wallons sont partagés sur le fait que les limitations sont suffisamment bien indiquées (score de 2,6 sur 5). Il y en a 34,7% qui se plaignent de la façon dont les limitations sont signalées. Malgré ce reproche fait par certains, il y a quand même plus de conducteurs qui pensent que respecter les limitations est possible que l'inverse, même si les opinions restent assez partagées. L'affirmation selon laquelle on peut dépasser la limitation de vitesse en sécurité quand la route est déserte recueille des réponses similaires, avec un quart des personnes qui sont d'accord avec cette affirmation.

Par ailleurs, les conducteurs wallons sont majoritairement d'accord (à 64,8%) avec l'introduction de plus de limitations variables, adaptées aux conditions de trafic et à la météo. Une majorité (60,9%) dit aussi adapter sa vitesse au trafic environnant, indépendamment de la limitation de vitesse.

Enfin, en ce qui concerne deux moyens de réduire la vitesse, on remarque relativement peu d'adhésion pour plus de zones 30 (seulement 22,1% d'accord) et pour plus de dispositifs ralentisseurs (35,0%).

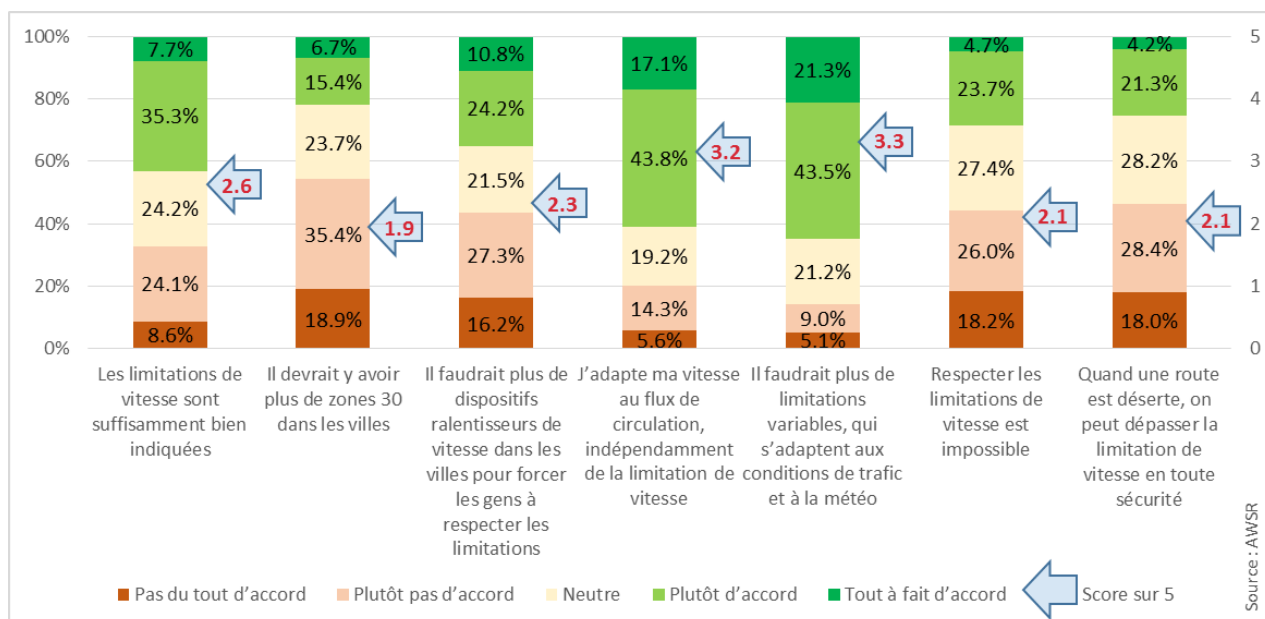


Figure 15 : Avis à propos de différentes affirmations concernant les limitations de vitesse

Seulement trois affirmations présentent des différences significatives en fonction du sexe du répondant (Figure 16). Toutes les trois vont dans le sens d'hommes qui prennent un peu plus de libertés par rapport au respect des limitations. Ils sont en effet plus nombreux à indiquer se baser sur le trafic environnant plutôt que les limitations pour choisir leur vitesse, qu'il est impossible de respecter les limitations et qu'on peut dépasser les limitations en toute sécurité quand la route est déserte. Ces différences, bien que statistiquement significatives, restent néanmoins faibles.

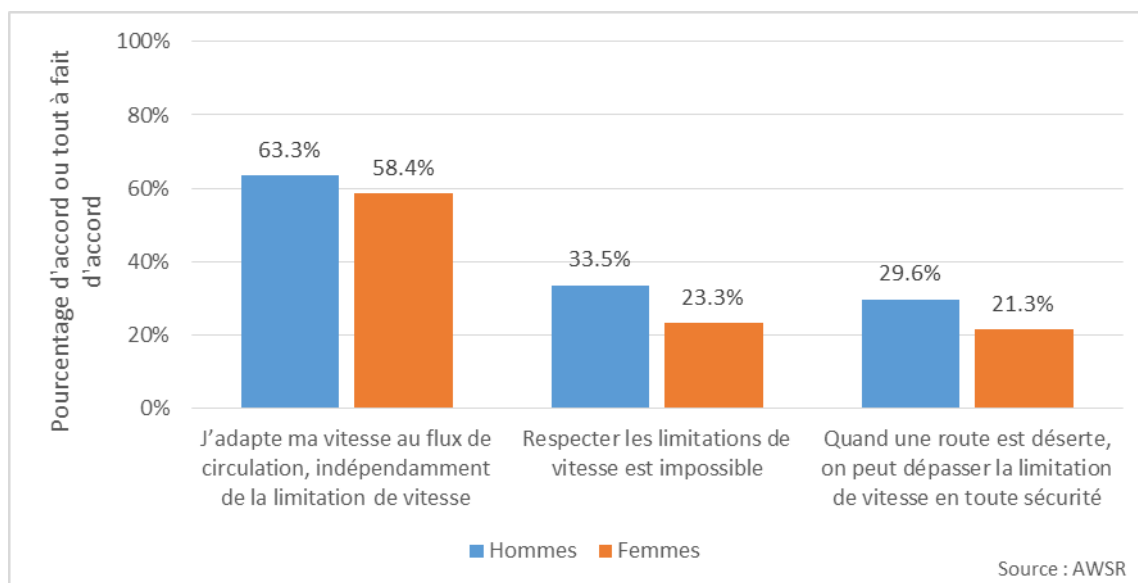
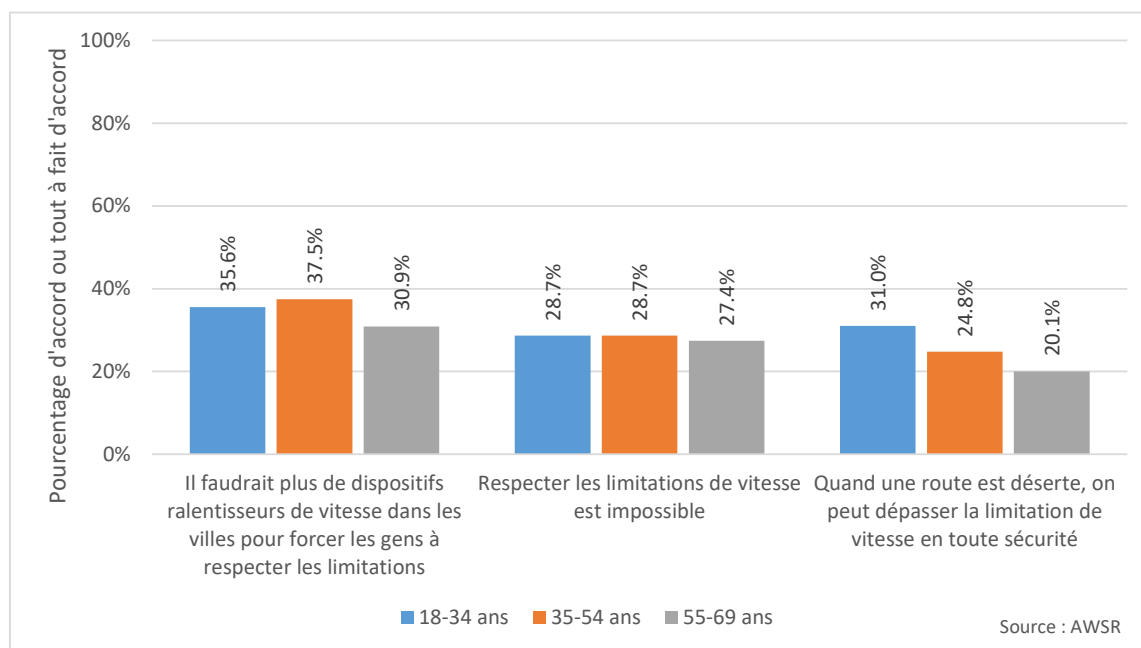


Figure 16 : Avis à propos de différentes affirmations concernant les limitations de vitesse, en fonction du sexe

En ce qui concerne l'âge des répondants, il y a également peu de différences. Les jeunes sont plus nombreux à considérer qu'une route déserte permet de dépasser la limitation de vitesse en toute sécurité. Pour l'installation de dispositifs ralentisseurs de vitesse, on remarque que les conducteurs de 55 ans et plus y sont légèrement, mais significativement, moins favorables que les conducteurs plus jeunes. Il s'agit de la seule question de l'enquête pour laquelle les conducteurs plus âgés ont une attitude moins « sévère » envers la vitesse que les jeunes. Mais on peut aussi émettre l'hypothèse que certains conducteurs plus âgés, qui respectent un peu mieux les limitations de vitesse, peuvent voir les ralentisseurs de vitesse comme une punition collective causée par les mauvais comportements des conducteurs plus jeunes. Les autres affirmations ne présentent pas de réponses différentes en fonction de l'âge. Par exemple, un pourcentage comparable de chaque catégorie d'âge trouve qu'il est impossible de respecter les limitations.



*Figure 17 : Avis à propos de différentes affirmations concernant les limitations de vitesse, en fonction de l'âge*

Comme pour les opinions générales à propos de la vitesse (section IV.1), les plus grandes différences dans les attitudes envers les limitations de vitesse sont observées entre les conducteurs roulant ou pas avec un système avertisseur ou détecteur de radar (Figure 17). Ces différences ne concernent toutefois que deux affirmations : les conducteurs équipés d'avertisseurs de radar et/ou d'un système illégal antiradar sont plus nombreux à considérer que les limitations de vitesse sont impossibles à respecter et à penser qu'on peut dépasser la limitation en toute sécurité lorsqu'une route est déserte.

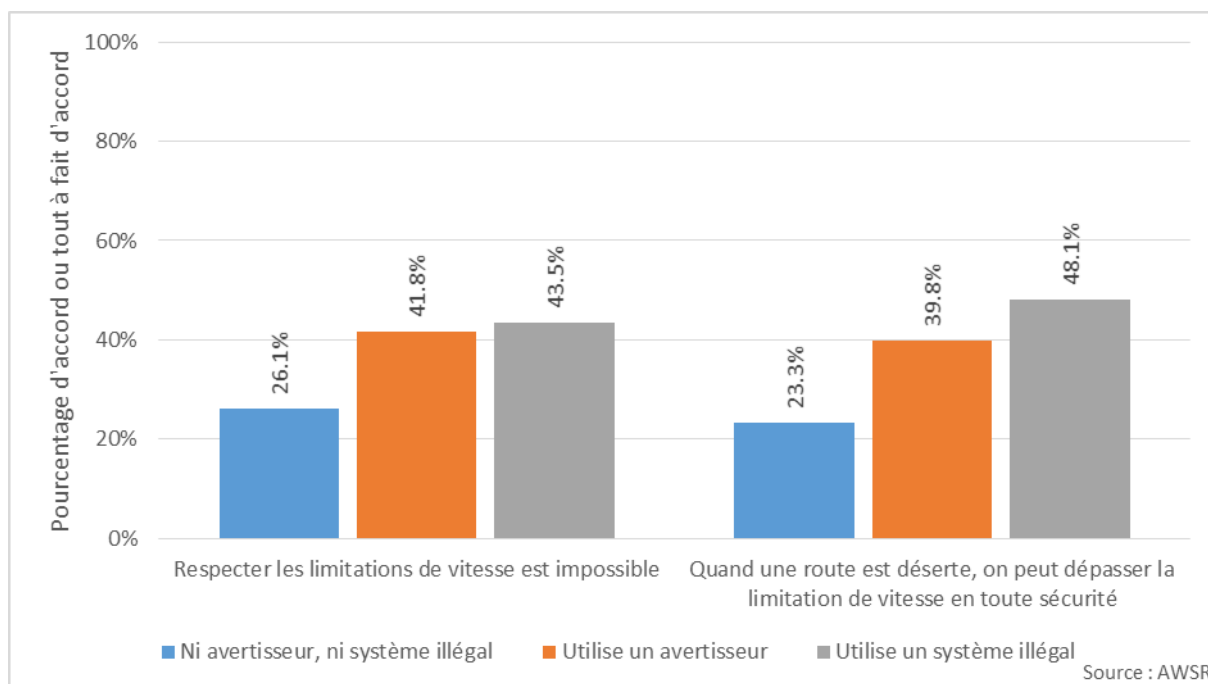


Figure 18 : Avis à propos de différentes affirmations concernant les limitations de vitesse, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, de détecteurs ou de brouilleurs de radar

## B. Niveau de fixation des limitations

Les conducteurs ont ensuite été interrogés à propos du niveau auquel sont fixées les limitations de vitesse en Wallonie (Figure 19). On remarque une approbation globale du 50 km/h en agglomération (à 83,5%) et du 90 km/h sur les routes régionales hors agglomération (à 79,4%). Par contre, la limitation de vitesse sur autoroute ne convainc pas puisque plus de la moitié (51%) souhaiteraient une limitation plus élevée. Quel que soit le type de route, très peu de Wallons sont favorables à une baisse des limitations de vitesse actuellement en vigueur.

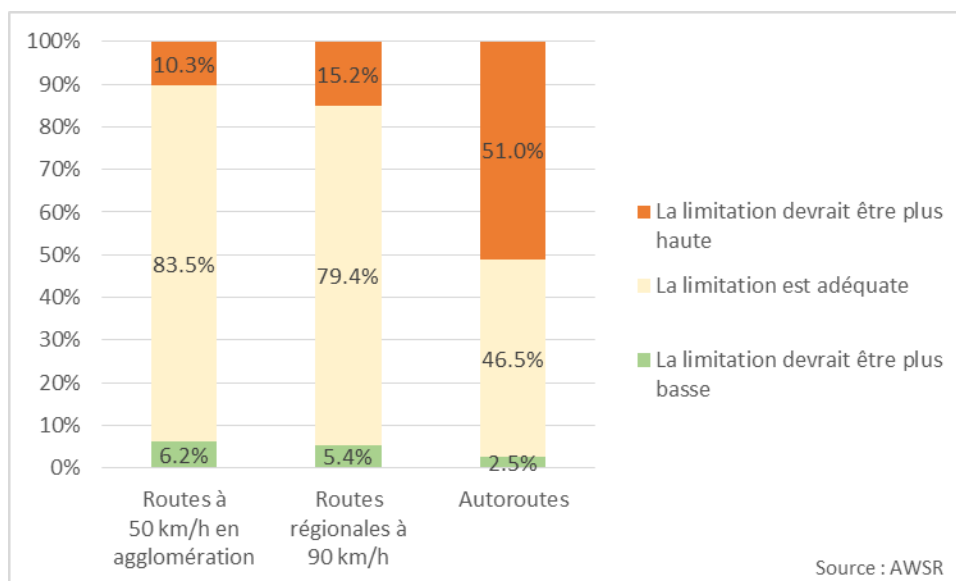


Figure 19 : Avis sur la valeur des limitations de vitesse en vigueur

Nous constatons une différence d'opinion significative entre les hommes et les femmes : alors que 58,9% des hommes voudraient une limitation de vitesse plus élevée sur autoroute, seulement 43,3% des femmes sont de cet avis (Figure 20). Concernant l'âge (Figure 21), deux types de routes présentent des différences. Premièrement, plus les conducteurs sont jeunes, plus ils seraient favorable à une augmentation de la limitation de vitesse sur les routes à 90 km/h (bien qu'une grande majorité reste satisfaite de la limitation actuelle). Deuxièmement, sur autoroute, c'est le groupe d'âge des 55-69 ans qui se distingue en étant moins favorable (mais quand même à 43,6%) à une augmentation de la limitation de vitesse. Les différences d'opinion en fonction de l'âge sont toutefois inférieures aux différences en fonction du sexe sur autoroute.

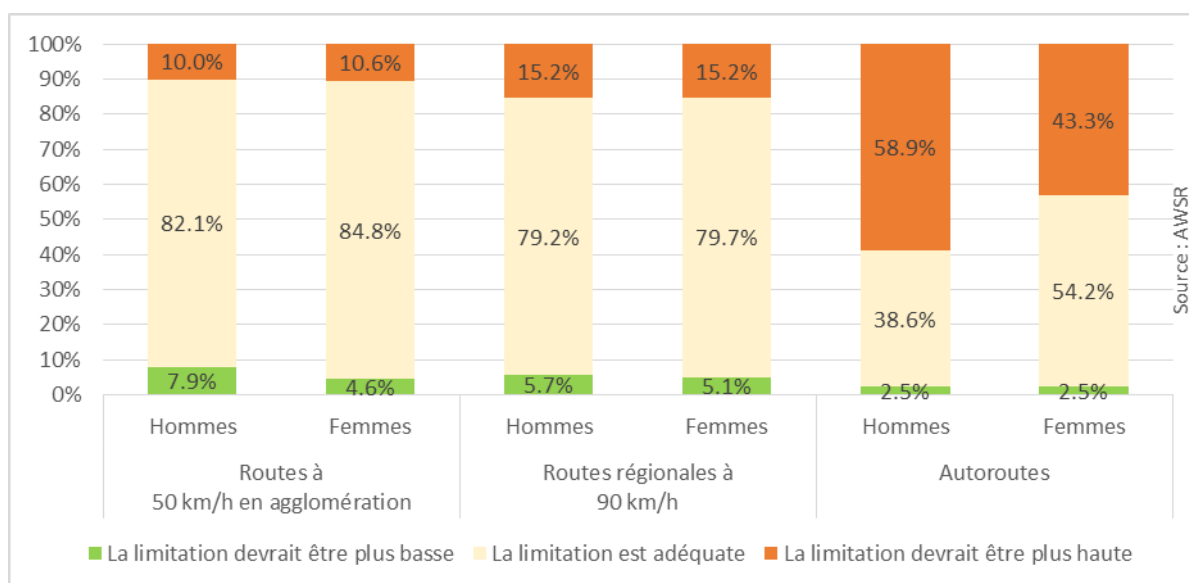


Figure 20 : Avis sur la valeur des limitations de vitesse en vigueur, en fonction du sexe

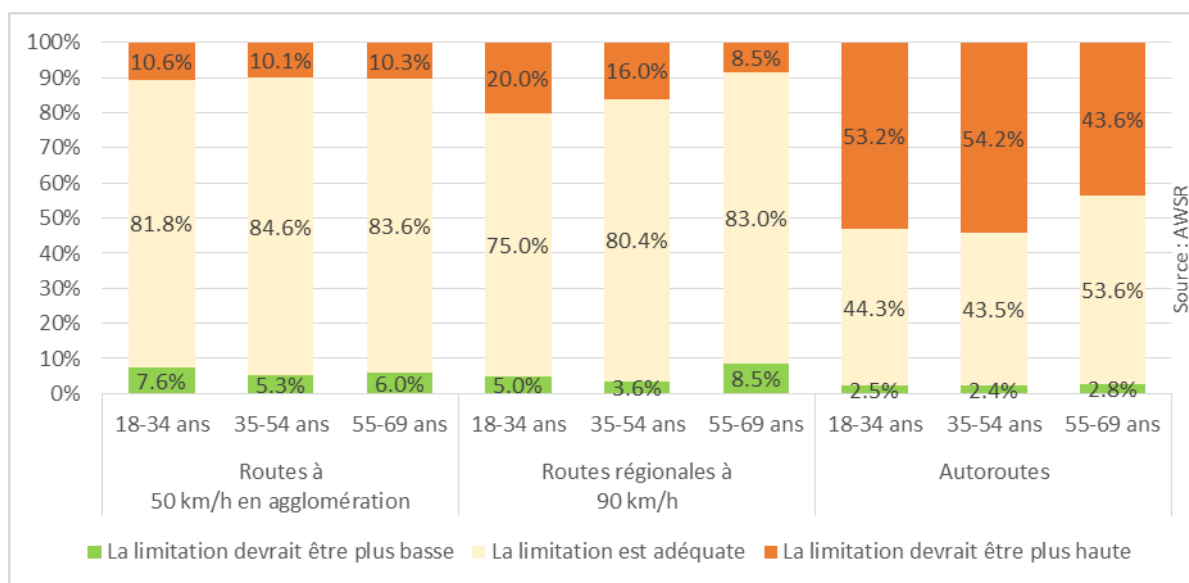


Figure 21 : Avis sur la valeur des limitations de vitesse en vigueur, en fonction de l'âge

Le kilométrage parcouru annuellement influence fortement le niveau d'acceptation des limitations de vitesse actuellement en vigueur (Figure 22). Cela est particulièrement visible sur autoroute où, plus les conducteurs parcourent de kilomètres, plus ils voudraient que la limitation soit plus élevée. Ainsi, plus de deux tiers des répondants roulant plus de 30 000 km par an (68,4%) trouvent que 120km/h est une limitation trop basse.

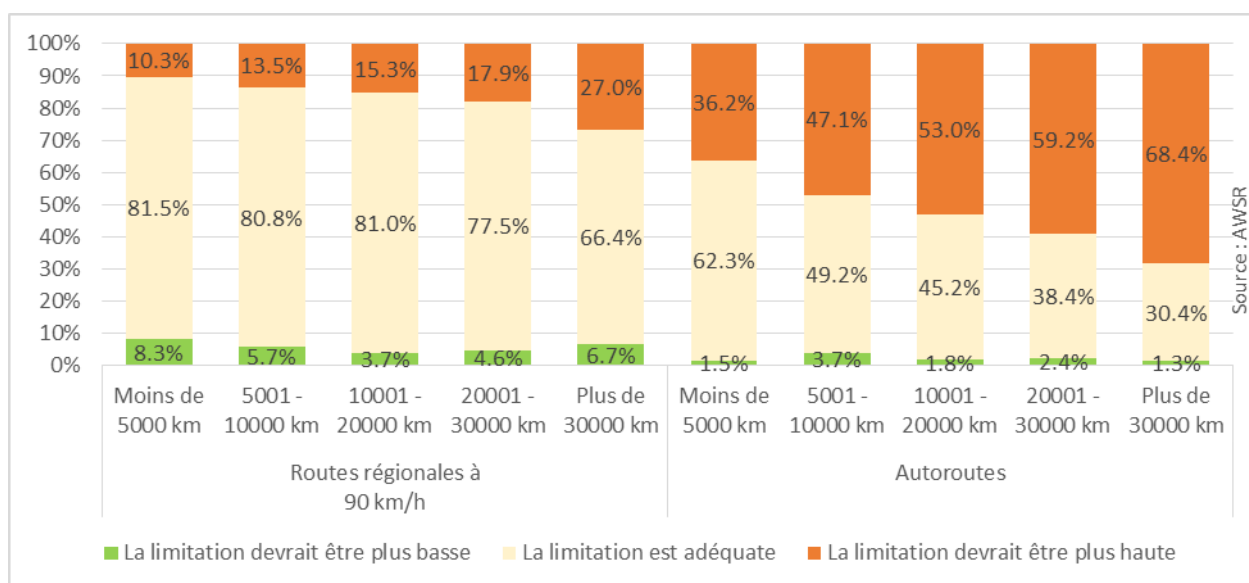


Figure 22 : Avis sur la valeur des limitations de vitesse en vigueur, en fonction du kilométrage parcouru annuellement comme conducteur

Les différences entre conducteurs équipés ou pas de dispositifs pour éviter les radars sont moins importantes pour cet item que pour la plupart des autres du questionnaire (Figure 23). Les conducteurs équipés d'avertisseurs de radars sont un peu plus favorables à des limitations de vitesse plus élevées que les conducteurs qui n'en ont pas. Les différences avec les conducteurs équipés de détecteur et/ou de brouilleur de radar ne sont, en revanche, pas statistiquement significatives.

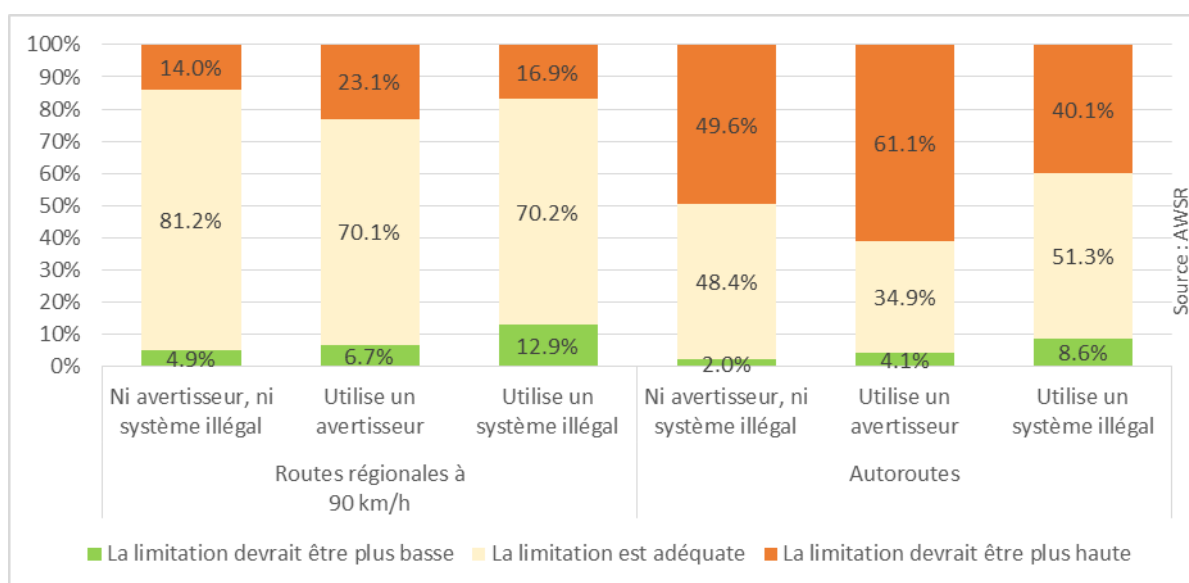


Figure 23 : Avis sur la valeur des limitations de vitesse en vigueur, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, de détecteurs ou de brouilleurs de radar

### **C. Conséquences de modifications des limitations**

Le répondant ont ensuite du donner leur avis sur l'impact sur la sécurité routière qu'auraient des changements de limitation de vitesse. Trois hypothèses souvent discutées ont été testées : l'augmentation du nombre de zones 30 en ville, la diminution de la limitation de vitesse hors agglomération de 90 à 70 km/h, et l'augmentation de la limitation de vitesse de 120 à 130 km/h sur autoroute.

Les résultats (Figure 24) sont pour le moins étonnants car les réponses des conducteurs wallons vont à l'encontre de ce que la recherche en sécurité routière montre, à savoir que des limitations plus élevées dégradent la sécurité routière. En effet, pour les hypothèses de réduction de vitesse en agglomération et sur routes régionales, davantage de répondants disent que cela serait néfaste pour la sécurité routière que l'inverse. Sur autoroute, près d'un tiers des répondants pensent qu'augmenter la limitation de vitesse améliorerait la sécurité routière et seulement 14,3% que cela la dégraderait.

Si l'on peut comprendre qu'un certain nombre de répondants pensent que des changements de limitations de vitesse de 10 ou 20 km/h ne produiraient pas de changement au niveau de la sécurité routière, il est plus difficile de comprendre pourquoi certains pensent qu'augmenter la vitesse serait bon pour la sécurité routière et la diminuer serait mauvais. On peut supposer qu'un certain nombre de répondants aient voulu appuyer leurs réponses à la question sur le niveau de fixation des limitations de vitesse (rappelons que seulement une minorité sont favorables à plus de zones 30 et à une diminution de limitation sur routes régionales et qu'une majorité est pour une limite supérieure à 120 km/h sur autoroute) avec leurs réponses à la question sur l'impact sur la sécurité routière, en validant la réponse la plus favorable au (non-)changement de limitation qu'ils désireraient. On peut aussi émettre l'hypothèse que certains aient eu du mal à dissocier l'aspect impact sur la sécurité routière des autres conséquences des changements de limitations, en incluant par exemple les conséquences présumées sur la mobilité et les temps de parcours dans leur réponse.

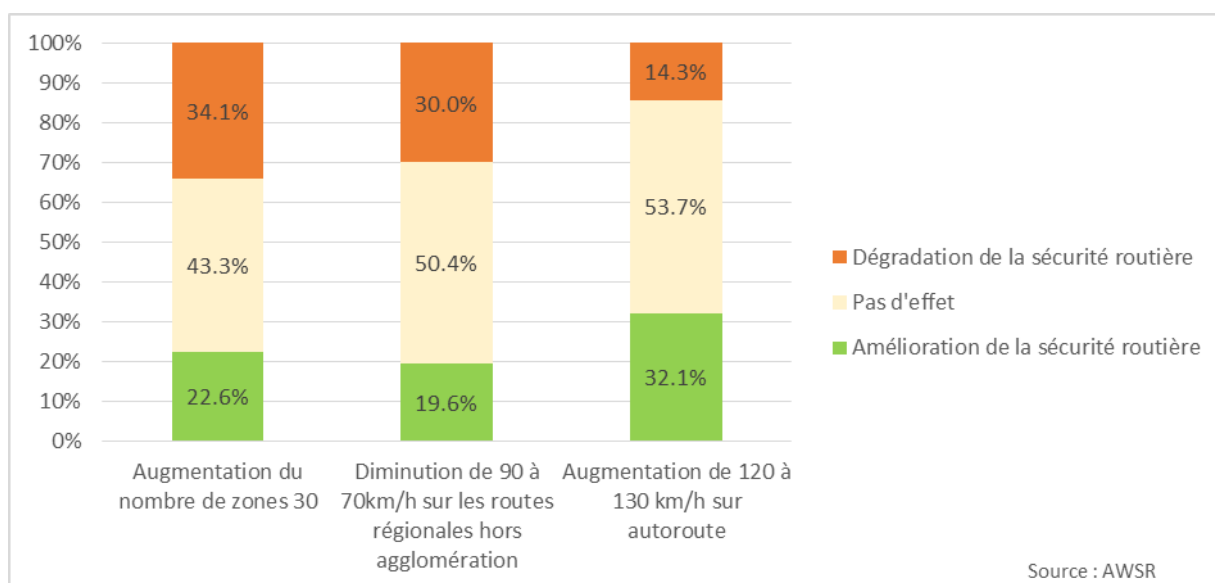


Figure 24 : Conséquence présumée sur la sécurité routière de changements de limitations de vitesse

Il y a peu de différences d'opinions en fonction du sexe (Figure 25). La seule différence significative concerne l'impact qu'aurait l'introduction de plus de zones 30 : les femmes sont plus nombreuses que les hommes à penser que cela serait néfaste pour la sécurité routière.

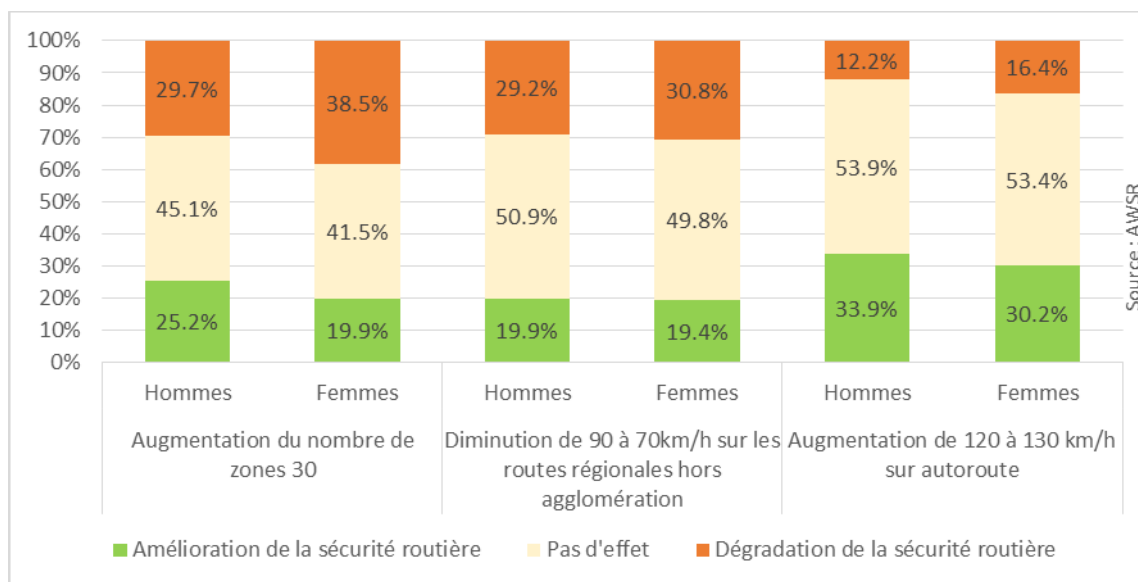


Figure 25 : Conséquence présumée sur la sécurité routière de changements de limitations de vitesse, en fonction du sexe

En ce qui concerne l'âge (Figure 26), les plus grosses différences d'opinions se rencontrent pour les limitations sur autoroute. Seul un conducteur de moins de 35 ans sur dix pense qu'un passage de la limitation de 120 à 130 km/h dégraderait la sécurité routière, alors que deux sur cinq jugent le contraire. Chez les conducteurs de 55 ans et plus, les opinions sont plus équilibrées avec des proportions égales pronostiquant une dégradation et une amélioration

de la sécurité routière. Les différences entre les 55-69 ans et les autres groupes d'âge sont aussi statistiquement significatives sur les autres types de route.

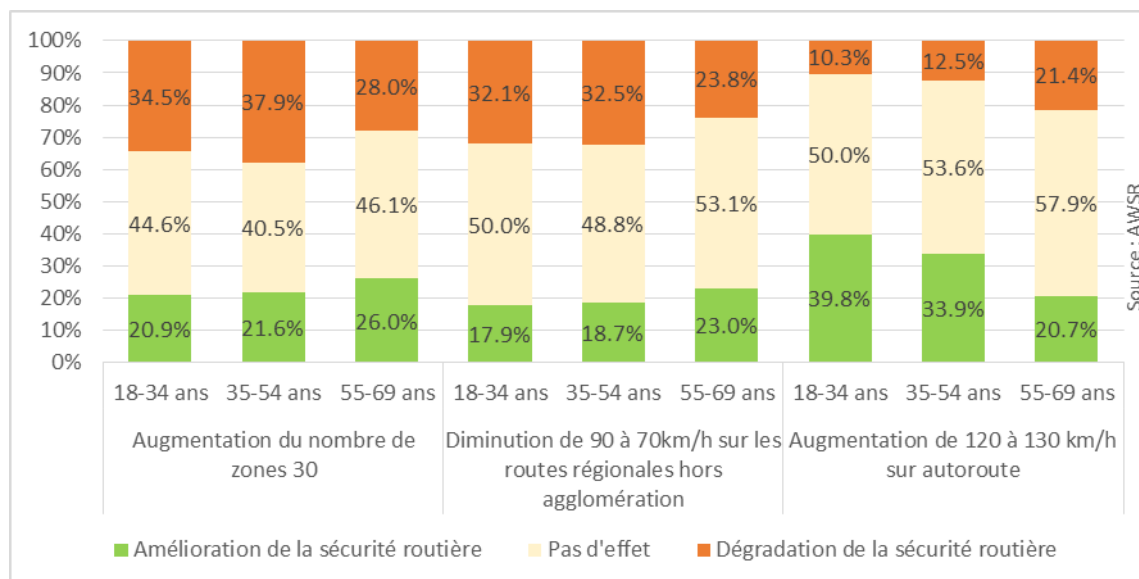


Figure 26 : Conséquence présumée sur la sécurité routière de changements de limitations de vitesse, en fonction de l'âge

On observe des différences d'opinions entre les utilisateurs de systèmes avertisseurs de radars, de systèmes illégaux antiradars et ceux n'en utilisant pas (Figure 27). Ces derniers sont moins nombreux à considérer que passer du 90 au 70 km/h sur routes régionales serait néfaste et que passer du 120 au 130 km/h sur autoroute serait bénéfique pour la sécurité routière.

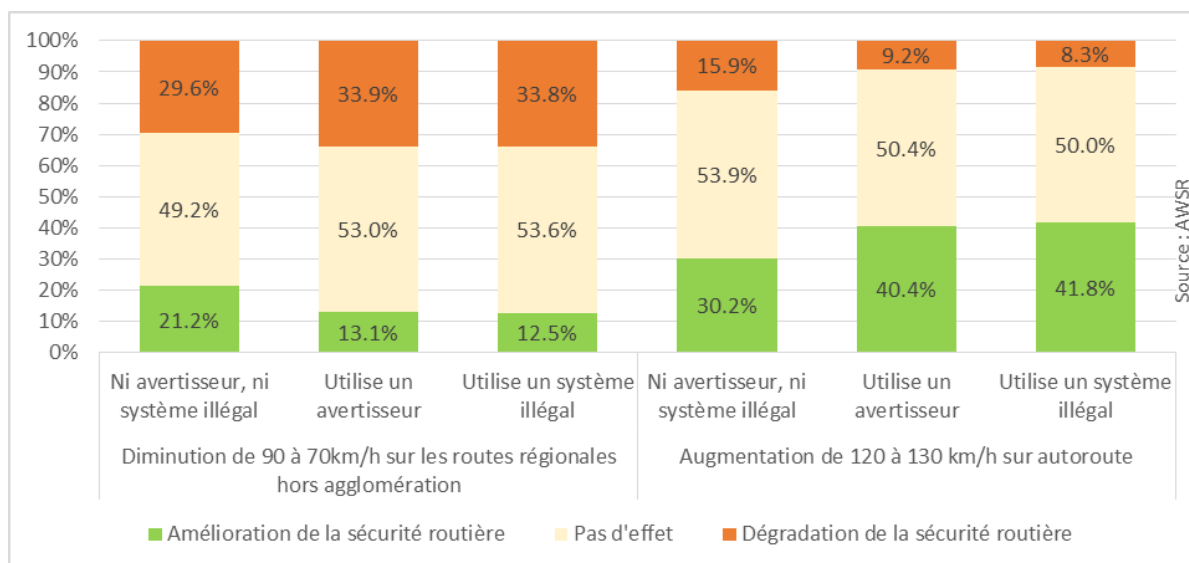


Figure 27 : Conséquence présumée sur la sécurité routière de changements de limitations de vitesse, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, détecteurs ou brouilleurs de radar

Les conducteurs wallons étaient aussi interrogés sur l'impact présumé d'une augmentation des limitations de vitesse sur la fluidité du trafic, sans faire la distinction entre les différents types de route. Il n'y a pas vraiment de bonne réponse à cette question. Sur une route où le trafic est faible, une augmentation de la limitation de vitesse permettrait en théorie de rouler plus vite et de gagner un tout petit peu de temps sur un trajet. Si une route présente un trafic plus soutenu et/ou des carrefours et feux de circulation, il est déjà moins évident qu'il soit possible de gagner du temps en roulant plus vite. Une limitation plus élevée peut aussi résulter en plus d'accidents de circulation qui sont une cause de congestion. Le lien entre limitation de vitesse et fluidité n'est donc pas simple et il serait hasardeux de penser résoudre des problèmes de congestion en augmentant les vitesses.

Pour revenir aux résultats de l'enquête : la majorité des répondants (60,6%) pensent qu'une augmentation des limitations de vitesse n'aurait pas d'impact sur la fluidité du trafic. 27,4% pensent que la fluidité serait améliorée et 12,0% qu'elle serait diminuée.

Des différences d'opinions s'observent en fonction de l'âge mais pas en fonction du sexe (Figure 28). Les conducteurs plus jeunes sont 37,4% à penser qu'une augmentation des limitations de vitesse améliorerait la fluidité. Il n'y a que 14,0% des 55 ans et plus qui pensent de même.

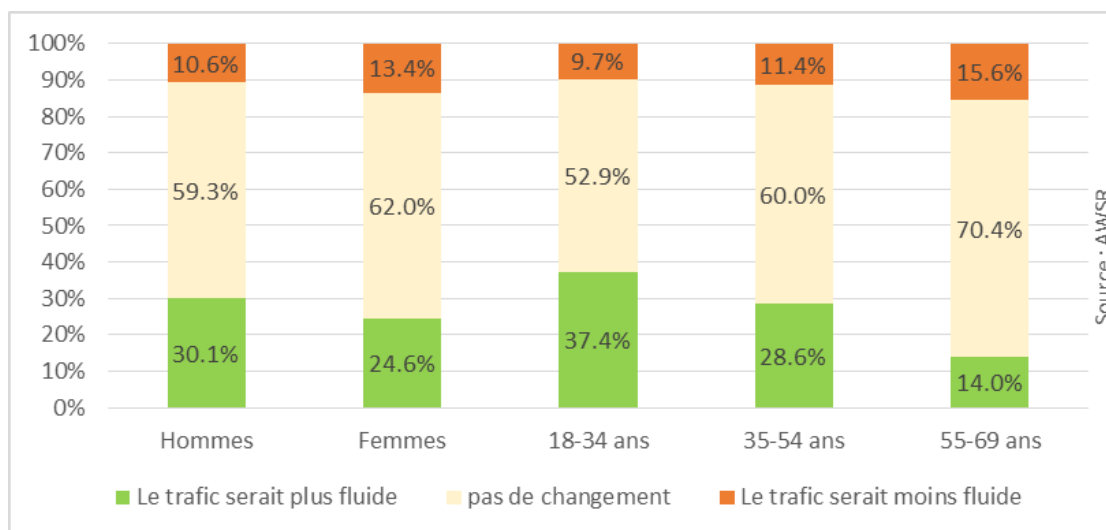


Figure 28 : conséquence présumée sur la fluidité du trafic d'une augmentation des limitations de vitesse sur les routes wallonnes, en fonction du sexe et de l'âge

De nouveau, la possession ou pas de système antiradar est un bon prédicteur des attitudes. Plus de quatre personnes sur dix possédant un tel système pense que la fluidité serait améliorée par des limitations de vitesses plus élevées alors que cette opinion n'est partagée que par un quart des conducteurs non-équipés d'avertisseur, détecteur ou brouilleur de radar.

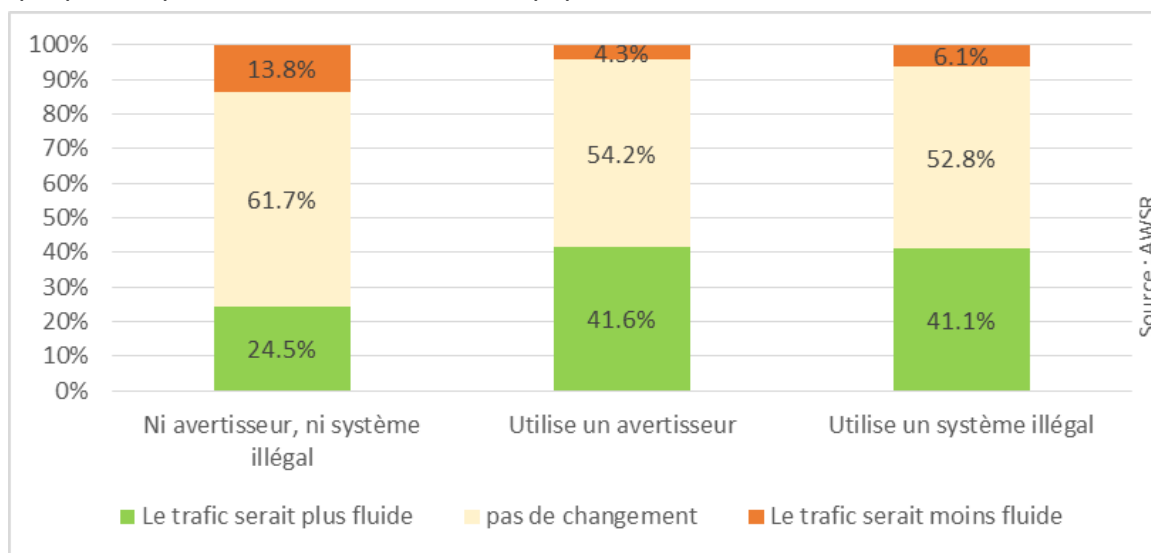


Figure 29 : conséquence présumée sur la fluidité du trafic d'une augmentation des limitations de vitesse sur les routes wallonnes, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, de détecteurs ou de brouilleurs de radar

#### **D. Tolérance pour les excès de vitesse**

Les dernières opinions sondées concernant les limitations de vitesse étaient l'acceptation par les répondants des dépassements de limitation. Pour trois types de route, dans des conditions de circulation fluides, les conducteurs interrogés devaient dire à partir de combien de km/h au-dessus de la limitation ils considéraient qu'on allait « trop vite ».

Les résultats montrent une certaine tolérance pour les excès de vitesse (Figure 30). En agglomération, seulement 18,1% des conducteurs ne tolèrent pas le moindre dépassement de la limitation de vitesse. Ils sont encore moins nombreux sur les routes à 90 km/h et sur les autoroutes (respectivement 7,3 et 5,2%). Les autoroutes constituent clairement le type de route où les conducteurs wallons acceptent le plus les excès de vitesse. Ainsi, pour 38,3% d'entre eux, il faut atteindre un dépassement de 20 km/h ou plus pour considérer que quelqu'un va « trop vite ».

La Figure 31 est une autre façon de visualiser les résultats en comparant le niveau d'acceptation des excès de vitesse de 10 km/h. Si le 60 km/h en agglomération est considéré comme trop vite par une courte majorité des conducteurs wallons (51,2%), les répondants sont par contre 73,0% à tolérer le 100 km/h sur les routes régionales et 86,4% à accepter le 130 km/h sur autoroute.

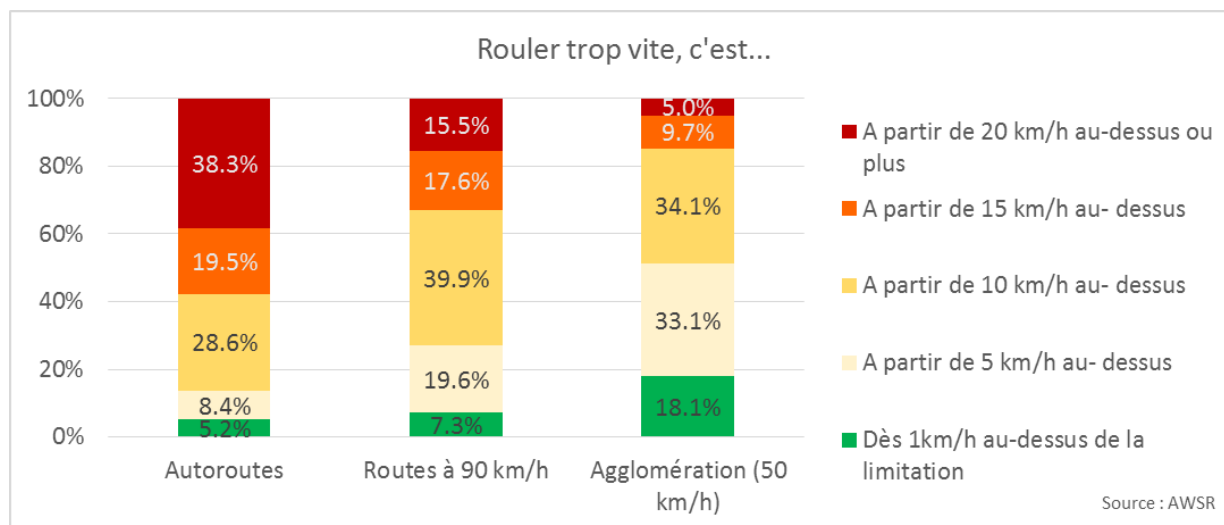


Figure 30 : Niveau d'acceptation des dépassements de la limitation de vitesse

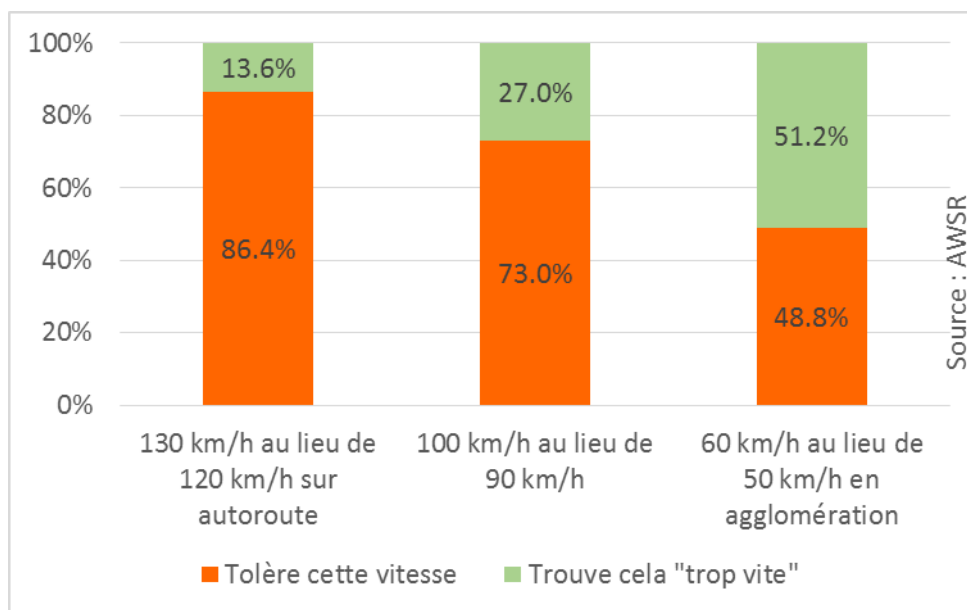


Figure 31 : Tolérance face à un excès de vitesse de 10 km/h

Les différences en fonction du sexe sont statistiquement significatives mais assez faibles (Figure 32). Les femmes tolèrent globalement un peu moins les excès de vitesse que les hommes, la différence la plus notable étant en agglomération où 55,9% des femmes trouvent que rouler à 60 km/h est trop vite contre seulement 46,5% des hommes.

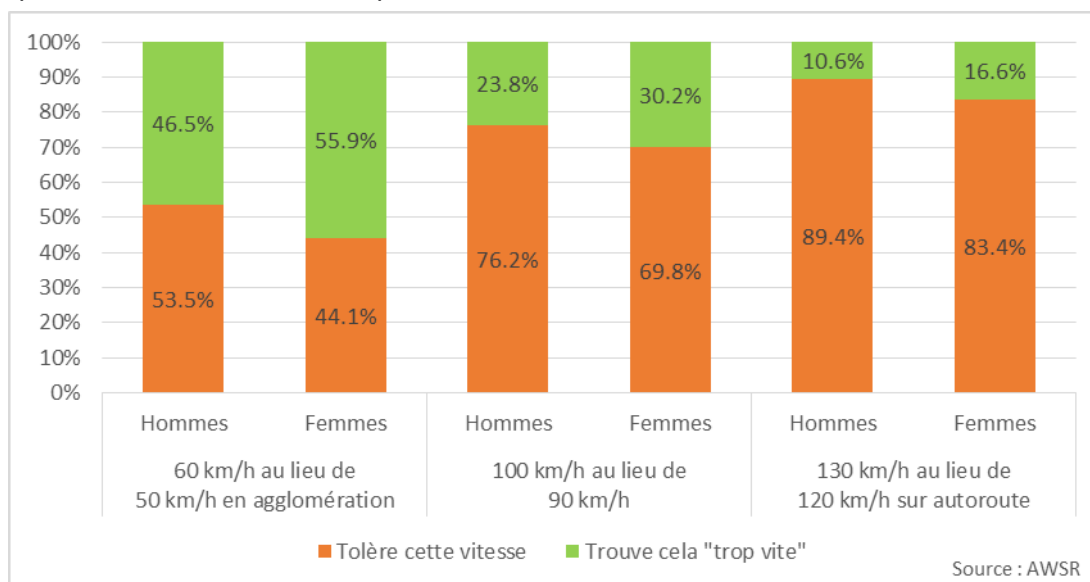


Figure 32 : Tolérance face à un excès de vitesse de 10 km/h, en fonction du sexe

On observe des différences plus importantes en fonction de l'âge (Figure 33). Les conducteurs de 55 ans et plus sont moins tolérants envers les excès de vitesse que les conducteurs plus jeunes. On le remarque notamment sur les routes à 90 km/h où 41,6% n'acceptent pas un

dépassement de 10 km/h et sur les routes en agglomération où 64,6% trouvent que 60 km/h est trop vite.

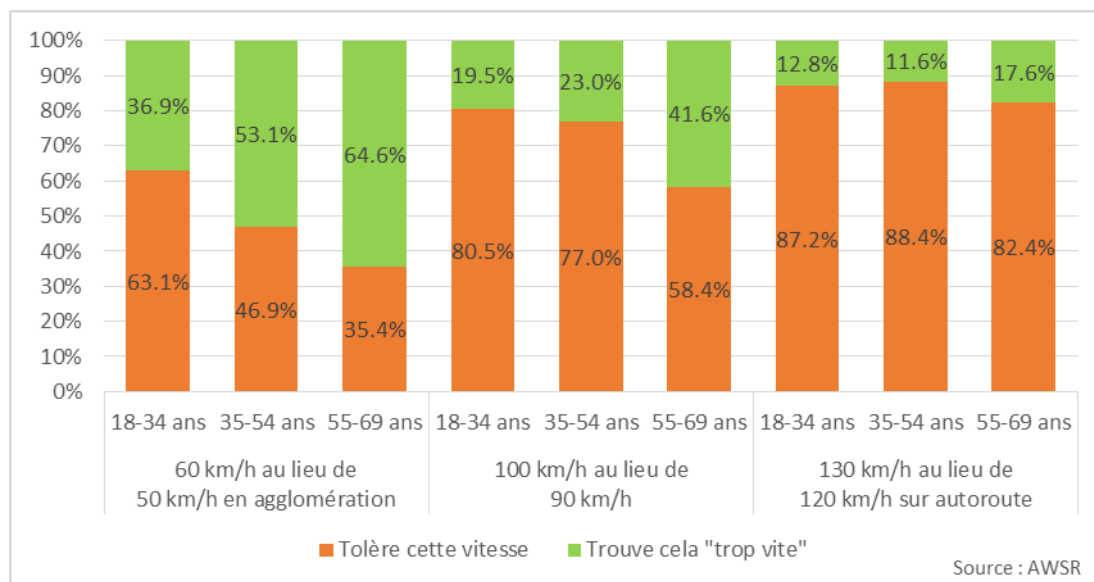
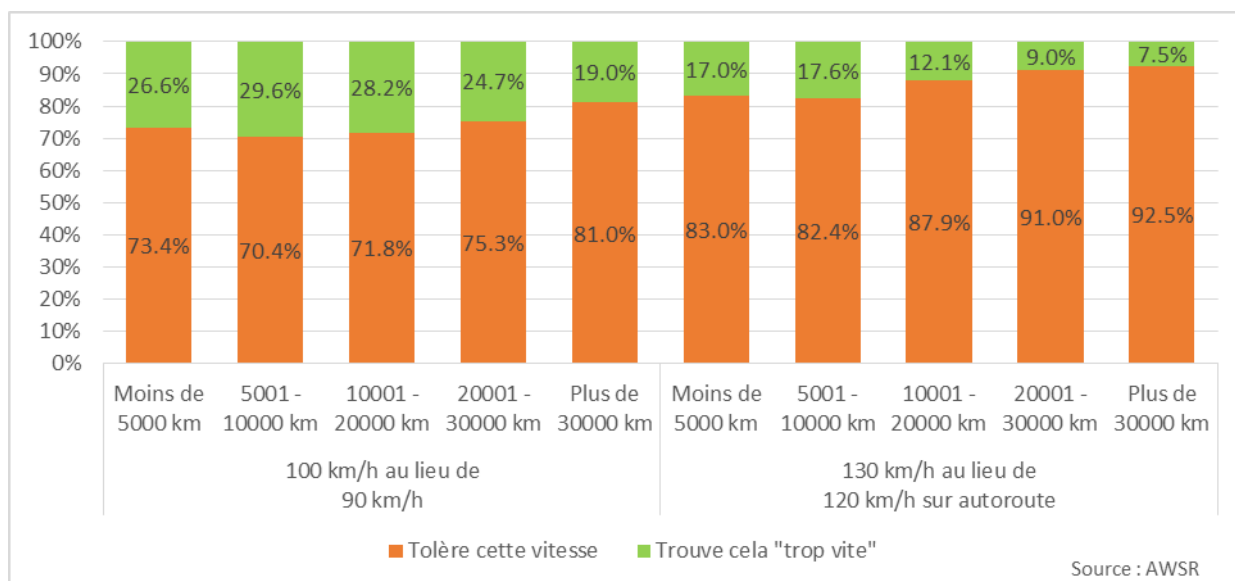


Figure 33 : Tolérance face à un excès de vitesse de 10 km/h, en fonction de l'âge

Le kilométrage parcouru annuellement est aussi lié aux opinions concernant la tolérance face aux excès de vitesse hors agglomération (Figure 34). Plus les conducteurs parcourent de kilomètres, plus ils acceptent les excès de vitesse de 10 km/h sur autoroutes et routes régionales. Toutefois, les différences restent faibles et les « petits rouleurs » sont également très majoritairement tolérants envers les excès de vitesse de 10 km/h hors agglomération. En agglomération, il n'y a pas de différences significatives en fonction du kilométrage parcouru.



*Figure 34 : Acceptation des excès de vitesse de 10 km/h, en fonction du kilométrage parcouru annuellement comme conducteur*

Les résultats en fonction de l'utilisation de systèmes antiradars sont beaucoup moins clairs que pour d'autres questions. Ainsi, hors agglomération, il n'y a pas de différence d'opinion entre les possesseurs d'avertisseurs de radar et ceux qui n'en ont pas. En agglomération, les possesseurs d'avertisseurs tolèrent un peu plus le 60 km/h mais la différence reste faible.

Les possesseurs de détecteurs et de brouilleurs de radar présentent des résultats contraires à ce qu'on pourrait s'attendre au vu des résultats aux autres questions de l'enquête : ils se montrent en effet moins tolérants pour les excès de vitesse de 10 km/h sur les routes régionales et les autoroutes. Nous nous garderons de tirer trop d'enseignements de ce seul résultat montrant les possesseurs de systèmes illégaux plus concernés par le problème de la vitesse que le reste des conducteurs surtout que la marge d'erreur des résultats pour ce petit sous-groupe de conducteurs est assez grande.

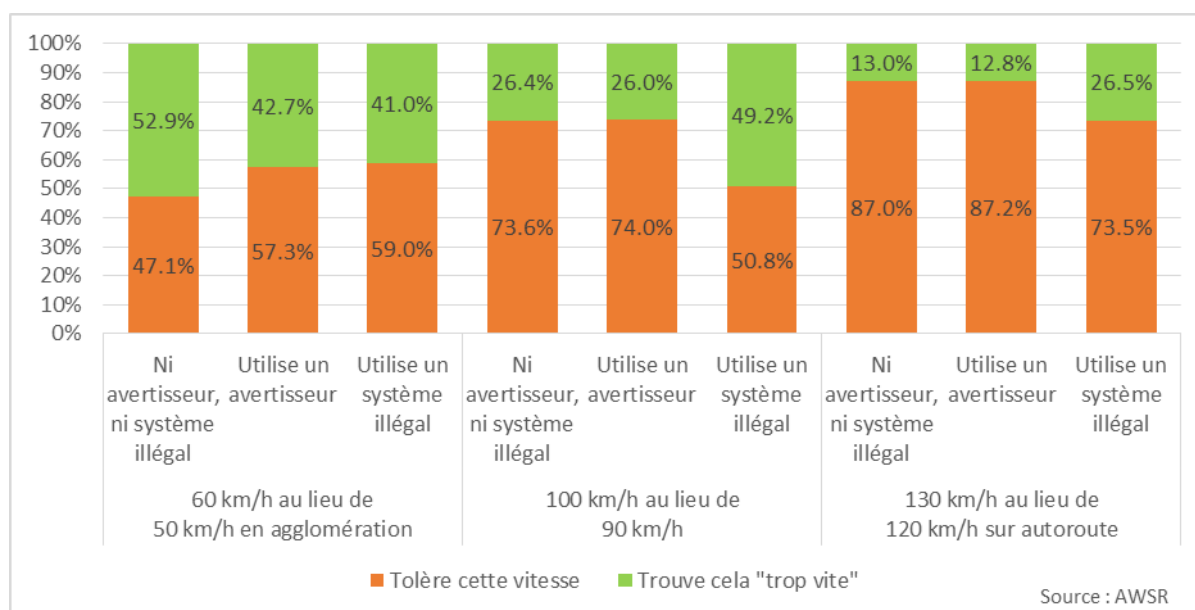


Figure 35 : Acceptation des excès de vitesse de 10 km/h, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, de détecteurs ou de brouilleurs de radar

Enfin, nous rapportons ici les résultats d'une question sur l'impression de vitesse devant chez soi. Les répondants étaient en effet invités à dire s'ils trouvaient qu'on roulait trop vite devant chez eux (Figure 36). Il est intéressant de mettre ces résultats en parallèle avec la tolérance assez élevée pour les excès de vitesse en général.

Globalement 70 % des conducteurs wallons sont d'accord ou tout à fait d'accord que la plupart des gens roulent trop vite devant chez eux. Assez logiquement, plus les gens habitent dans une rue où le régime de vitesse est élevé, plus ils ont l'impression qu'on roule trop vite devant chez eux. En comparant avec les résultats précédents, on se rend donc compte que la tolérance envers la vitesse excessive retombe fortement quand cela touche les répondants de manière directe.

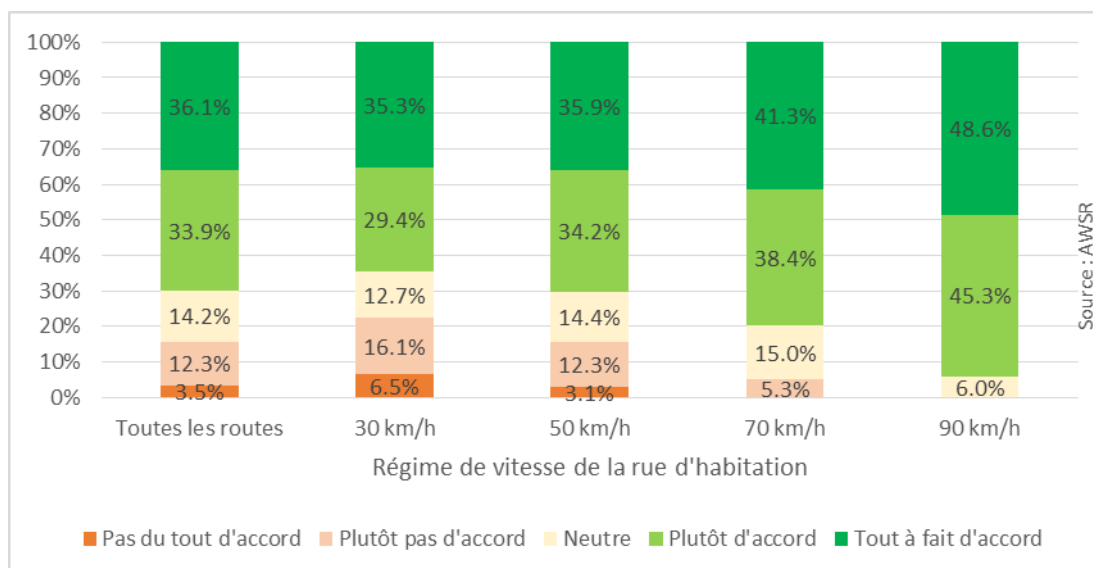


Figure 36 : Réponses à la question « Dans la rue où j'habite, la plupart des gens roulent trop vite » en fonction du régime de vitesse de la rue d'habitation.

#### 4. NORME SOCIALE PERÇUE

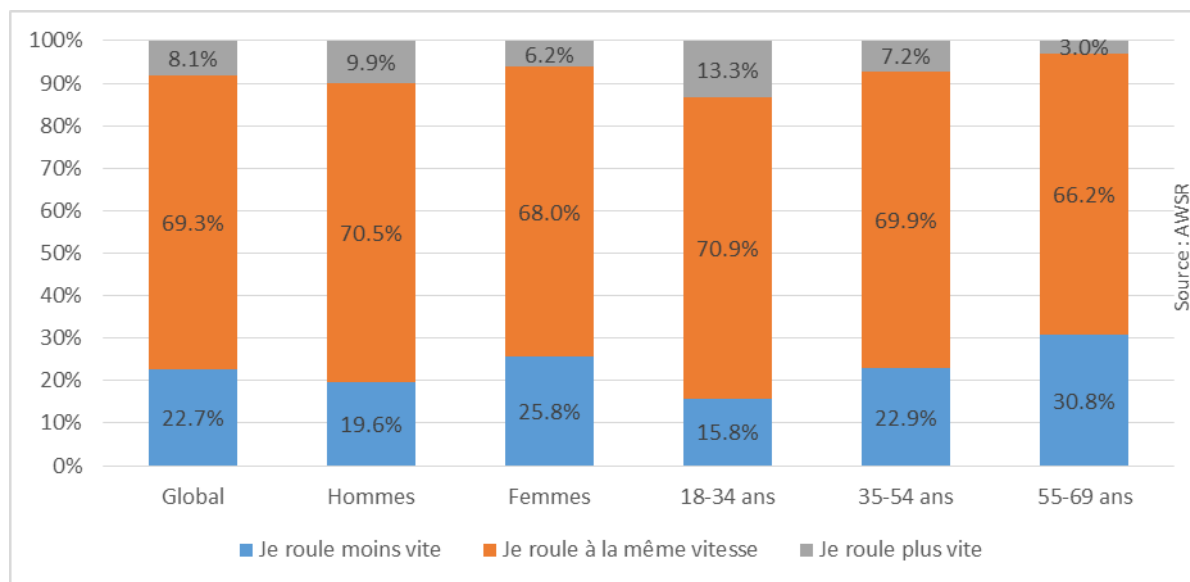
Le comportement d'un individu n'est pas fonction que de ses propres opinions et points de vue. Comme l'enseigne la théorie du comportement planifié, un individu est aussi influencé par la norme sociale. Par norme sociale, on entend les opinions et attitudes de la société en général, et plus particulièrement des personnes dont l'individu se soucie de l'avis, comme les autres conducteurs dans le trafic, les proches, les amis,... Parfois, un individu peut avoir une mauvaise perception de la norme sociale (par exemple penser qu'une majorité des gens conduisent à tout moment au-dessus des limitations de vitesse, alors que ce n'est pas le cas). Si l'on se rend compte que la norme sociale est mal perçue, corriger la perception de l'individu peut être un moyen de pousser l'individu à adapter son comportement pour s'adapter à celle-ci.

##### A. Positionnement par rapport aux autres conducteurs

La première question au sujet de la norme sociale portait sur la façon dont les conducteurs se positionnaient par rapport à la norme en matière de vitesse (Figure 37). A la question de savoir s'ils pensaient rouler plus vite ou moins vite que la moyenne des conducteurs, 69,3% disent être dans la moyenne. 22,7% disent rouler moins vite et 8,1% disent rouler plus vite. Normalement, si la perception des conducteurs était correcte, on s'attendrait à avoir un pourcentage équivalent de personnes se situant au-dessus et en-dessous de la moyenne. On peut donc conclure qu'il y a certains conducteurs plus rapides que la moyenne qui ne s'en rendent pas compte et/ou des conducteurs roulant dans la moyenne pensant à tort être plus

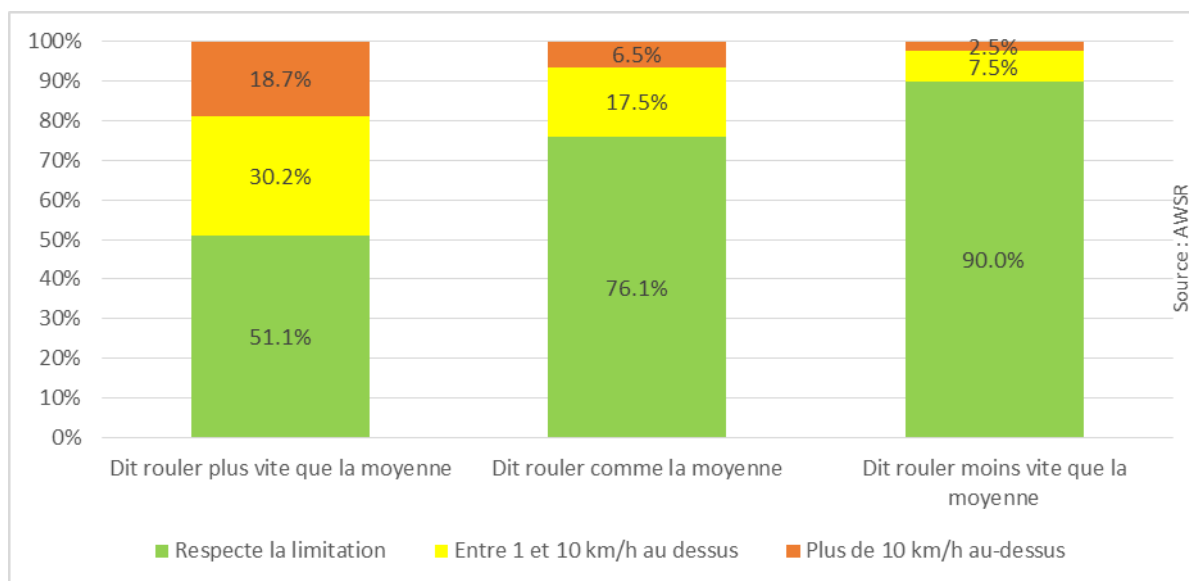
lents. En d'autres termes, il y a une légère surestimation de la vitesse moyenne des autres conducteurs par certains individus.

On constate certaines variations en fonction du sexe et de l'âge. Les femmes se considèrent un peu plus souvent que les hommes en-dessous de la moyenne des conducteurs et un peu moins souvent au-dessus de la moyenne. Les variations en fonction de l'âge sont un peu plus importantes. Ainsi, les 55-69 ans sont deux fois plus nombreux que les 18-34 ans à estimer conduire moins vite que la moyenne des conducteurs (respectivement 30,8% et 15,5%). A contrario, Les plus jeunes sont plus nombreux à déclarer rouler plus vite que la moyenne des conducteurs. Rappelons que ces différences peuvent être dues à la fois à des différences de comportement personnel ou à des différences de perception de la norme.



*Figure 37 : Réponse à la question « roulez-vous à vitesse plus élevée que la moyenne des conducteurs » en fonction du sexe et de l'âge*

Il est donc intéressant de comparer le positionnement par rapport à la moyenne avec les comportements avoués à la section IV 2 (Figure 38). On observe un lien assez fort entre les deux variables, ce qui tend à prouver qu'une bonne partie des conducteurs sont bien conscients de la « normalité » de leur comportement ou pas. Ainsi, parmi les conducteurs disant rouler plus vite que la moyenne, le pourcentage de temps moyen avoué de respect des limitations de vitesse est de 51,1%. Ce pourcentage est de 76,1% parmi les gens disant rouler comme la moyenne et de 90,0% parmi les gens disant rouler plus lentement. On peut donc en conclure que la norme sociale perçue en matière de vitesse est de respecter les limitations pendant environ trois quarts du temps.



*Figure 38 : Lien entre comportements avoués et positionnement par rapport à la vitesse de la moyenne des conducteurs*

Une autre question similaire consistait à demander aux participants s'ils se considéraient meilleurs conducteurs ou pas que les autres, sans faire référence au facteur vitesse (Figure 39). Globalement, un cinquième des conducteurs wallons (19,7%) se considèrent meilleurs que la moyenne, 78,0% dans la norme et seulement 2,3% moins bons. La comparaison avec le positionnement en matière de vitesse pratiquées est intéressante. Ainsi, si les conducteurs disant rouler comme la moyenne et moins vite que la moyenne ont des opinions de leur conduite similaires, les individus disant rouler plus vite que la moyenne se voient beaucoup plus souvent comme des meilleurs conducteurs. Toute une série de personnes sont donc conscientes de rouler vite mais ne pensent pas que cela fait d'eux de moins bon conducteurs, bien au contraire.

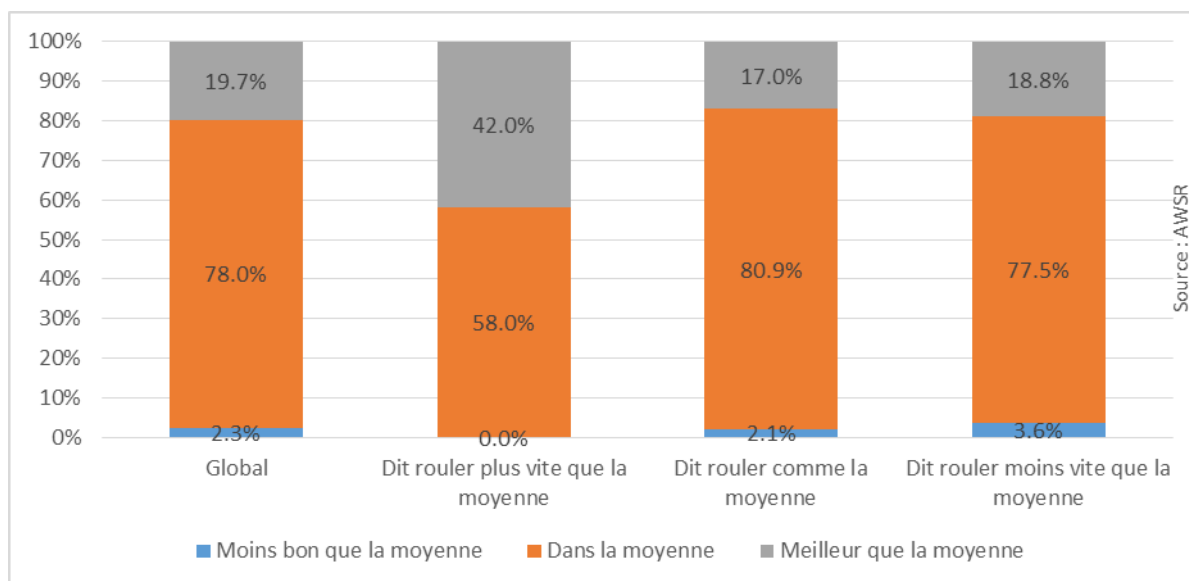
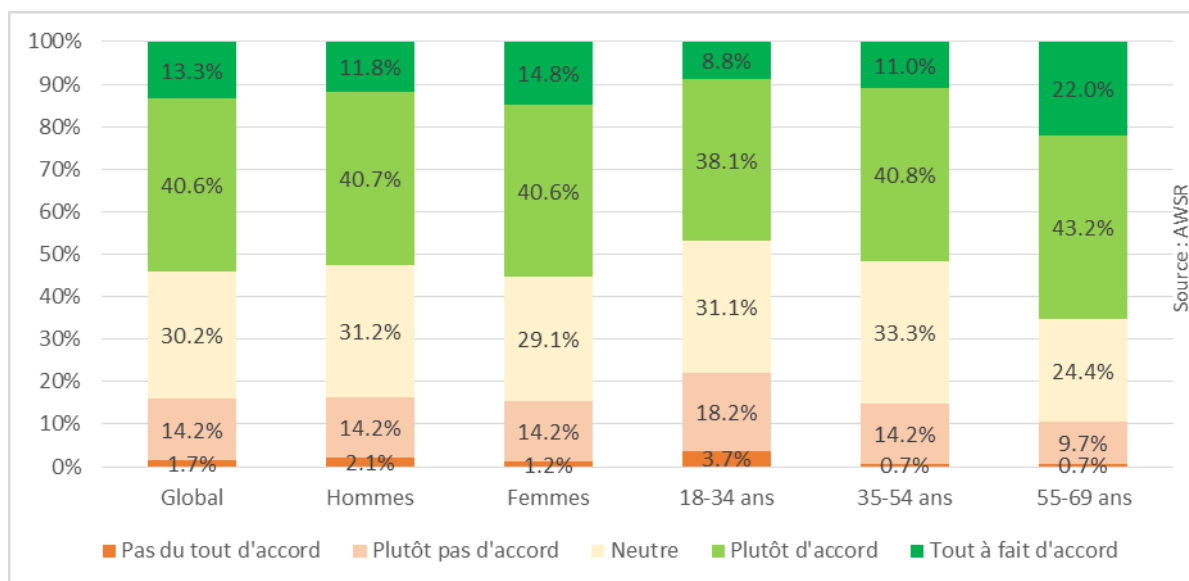


Figure 39 : Réponse à la question « vous considérez-vous comme un bon conducteur » en fonction de la vitesse prétendument pratiquée.

## B. Comportement et avis perçus des amis et de la famille

L'item suivant portait sur l'attitude perçue des amis et connaissances par rapport aux excès de vitesse (Figure 40). Globalement, 53,9% sont d'accord avec l'affirmation selon laquelle leurs proches trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse. Il est intéressant de comparer ces résultats avec la tolérance avouée envers les excès de vitesse (section IV.3.D). Pour rappel, très peu de conducteurs (au plus 18,1% en agglomération) condamnaient les excès de vitesse dès un dépassement de la limite de 1 km/h. On peut donc dire que, soit les conducteurs ont une très mauvaise perception de l'attitude de leur entourage à propos du respect des limitations de vitesse, soit ils considèrent qu'un proche qui accepte les dépassements de 5 à 10 km/h au-dessus des limitations est encore quelqu'un qui peut être considéré comme « respectant les limitations de vitesse ».

Il n'y a pas de différence dans la perception du respect des proches pour les limitations de vitesse en fonction du sexe. Par contre, des différences existent en fonction de l'âge. Sans surprise, étant donné que les conducteurs plus jeunes avouent rouler plus vite que les plus âgés, les conducteurs de 18 à 34 ans, qui ont sans doute un nombre important d'amis et connaissances de leur tranche d'âge, trouvent moins souvent que leur entourage a un comportement respectueux des limitations de vitesse (seulement 44,9% de d'accord ou tout à fait d'accord). Le respect perçu des proches pour les limitations de vitesse augmente avec l'âge pour atteindre 65,2% chez des conducteurs de 55 ans et plus.



*Figure 40 : Réponse à la question « La plupart de mes connaissances/amis trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse », en fonction du sexe et de l'âge*

A la question de savoir s'ils pensent que leurs connaissances et amis trouvent qu'ils roulent parfois trop vite, seulement 15,8% répondent par l'affirmative (Figure 41). Les 84,2% restant n'ont donc à priori pas de motivation sociale à rouler moins vite. On remarque une légère différence en fonction du sexe puisque les hommes ressentent un peu plus de désapprobation sociale envers leur vitesse que les femmes. C'est un résultat assez logique en tenant compte des comportements avoués où les hommes disaient dépasser un peu plus souvent les limitations de vitesse que les femmes. En ce qui concerne l'âge, malgré que les conducteurs plus jeunes ressentent moins de respect de leur entourage pour les limitations de vitesse (voir question précédente), ils sont quand même plus nombreux à dire que leurs proches trouvent qu'ils roulent parfois trop vite. Là encore, on pourrait expliquer cela par les comportements avoués où les jeunes conducteurs disent conduire plus rapidement que les plus âgés. La désapprobation sociale perçue reste toutefois faible quels que soient le sexe et la catégorie d'âge.

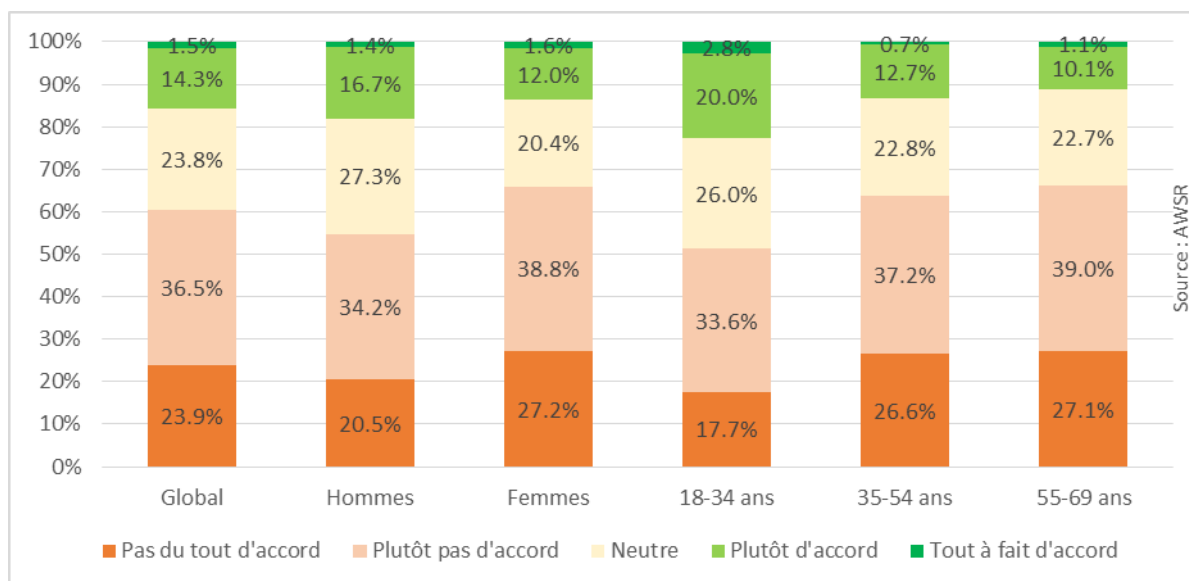


Figure 41 : Réponse à la question « mes connaissances/amis trouvent parfois que je roule trop vite », en fonction du sexe et de l'âge

Une question portait également sur le comportement de la personne dans la voiture de laquelle le répondant voyageait le plus souvent en étant enfant (Figure 42). En effet, on peut supposer que l'image reçue en étant enfant puisse influencer les comportements futurs. Au total, près d'un cinquième des répondants (19,9%) sont d'accord que la personne qui les convoyait le plus souvent quand ils étaient enfant roulait vite. Il n'y a pas de différence significative entre les hommes et les femmes. C'est un résultat assez logique car il n'y a pas de raison que les garçons aient été transportés en voiture par des personnes au profil différent que les filles. On observe par contre des différences significatives dans les réponses en fonction de l'âge. Les conducteurs de moins de 35 ans rapportent à 30,6% avoir voyagé avec quelqu'un qui roulait vite. Ce résultat ne permet toutefois pas de savoir si la différence est due à une différence réelle de comportement des personnes ayant véhiculé les répondants jeunes ou s'il s'agit d'une différence de perception.

A noter qu'il existe une relation statistiquement significative entre vitesse perçue de la personne qui véhiculait quand on était enfant et les comportements avoués : les personnes ayant voyagé avec quelqu'un qui roulait vite respectent en moyenne moins les limitations de vitesse. Toutefois, si on contrôle pour le facteur âge, la corrélation significative disparaît. On ne peut donc pas affirmer sur base de cette étude que les comportements observés en étant enfant influent sur le comportement actuel.

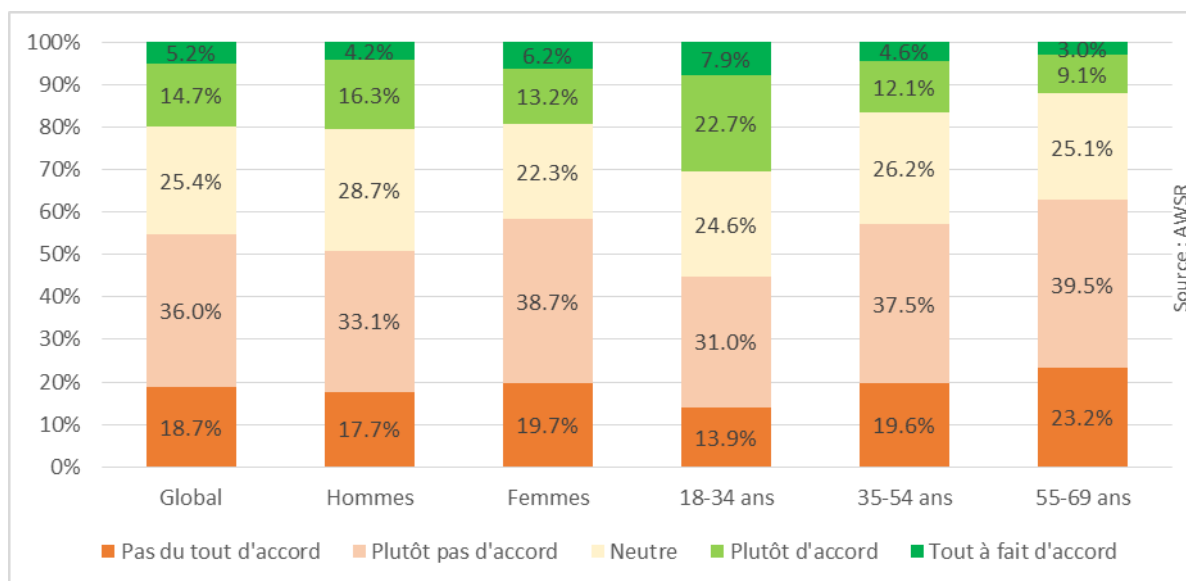


Figure 42 : Réponse à la question « Le conducteur de la voiture dans laquelle j'étais le plus souvent passager quand j'étais enfant roulait vite », en fonction du sexe et de l'âge

### C. Effet du transport de passagers sur la vitesse

Un dernier aspect relatif à l'influence des autres sur sa propre conduite est l'effet de transporter des passagers. Les répondants étaient invités à dire de quelle façon ils adaptaient leur vitesse quand ils transportaient des passagers de leur âge et de leur sexe, de leur âge mais du sexe opposé, ou des enfants (Figure 43). On remarque que, quels que soient l'âge et le sexe des passagers, les conducteurs ne disent pratiquement jamais rouler plus vite à cause de l'influence de leurs passagers. Par contre, beaucoup disent adapter sa vitesse à la baisse. Les hommes et les femmes conducteurs ont presque exactement les mêmes réactions à la conduite avec passagers. De 15 à 17% roulent moins vite quand ils transportent des adultes et de 47 à 48% ralentissent quand ils transportent des enfants. On ne note pas de différence en fonction du sexe des passagers. Ainsi, on ne remarque pas d'effet néfaste sur la vitesse de la conduite en groupe d'hommes, configuration souvent imaginée comme poussant le conducteur à rouler trop vite. Même si on isole les conducteurs de moins de 35 ans, on n'observe pas que les hommes roulant avec d'autres hommes accélèrent l'allure.

On peut se poser la question du pourquoi autant de personnes disent adapter leur comportement quand ils voyagent avec des enfants. Sont-ce des personnes qui ont conscience de rouler trop vite d'habitude, des personnes qui pensent rouler correctement d'habitude mais qui ont un surcroît de prudence avec les enfants ou ce résultat est-il seulement le reflet de réponses socialement acceptables qui ne se traduisent pas en comportements réels ? Si certaines personnes considèrent qu'il ne faut conduire prudemment que quand des enfants sont à bord, il faut leur rappeler que, même s'ils roulent sans leurs enfants, un accident grave fera quand même souffrir leurs enfants. Dans cet accident hypothétique, ils risquent aussi de rentrer en collision avec une voiture transportant les enfants d'un autre.

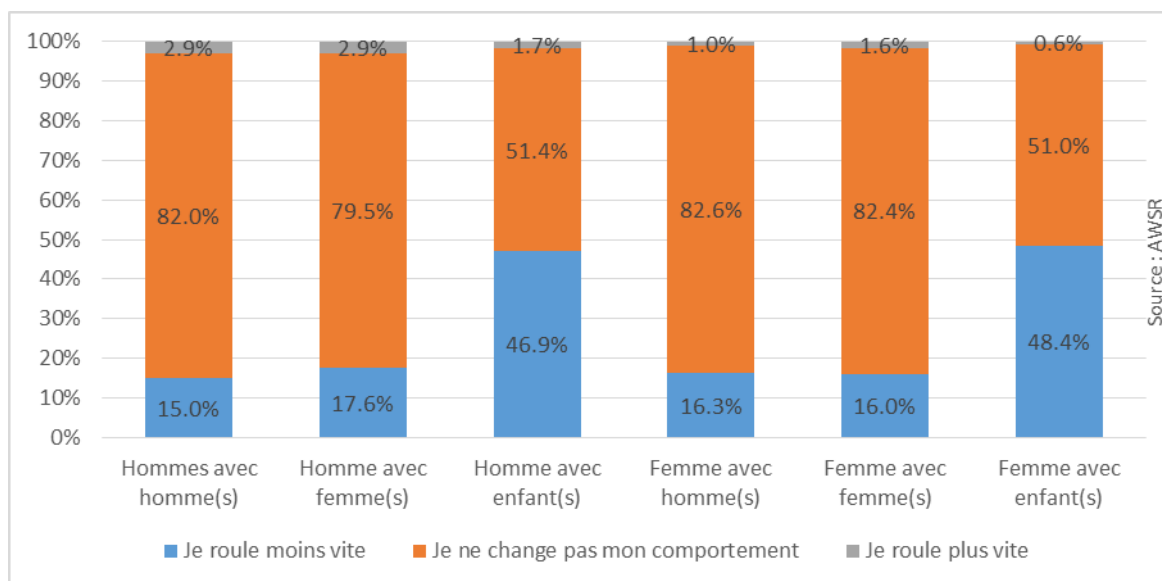


Figure 43 : Changement de la vitesse de conduite en fonction de passagers transportés, en fonction du sexe du conducteur et du sexe et de l'âge des passagers

## 5. SANCTIONS EN MATIÈRE DE VITESSE EXCESSIVE

La politique de répression en matière de vitesse est un sujet souvent polémique. Au vu de la désapprobation sociale mitigée de la vitesse excessive, on peut en effet comprendre que les sanctions contre les excès de vitesse soient parfois mal perçues. Nous abordons ici tout l'aspect sanction sauf le sujet des radars abordé à la section suivante.

### A. Procès-verbaux et convocations au tribunal reçus

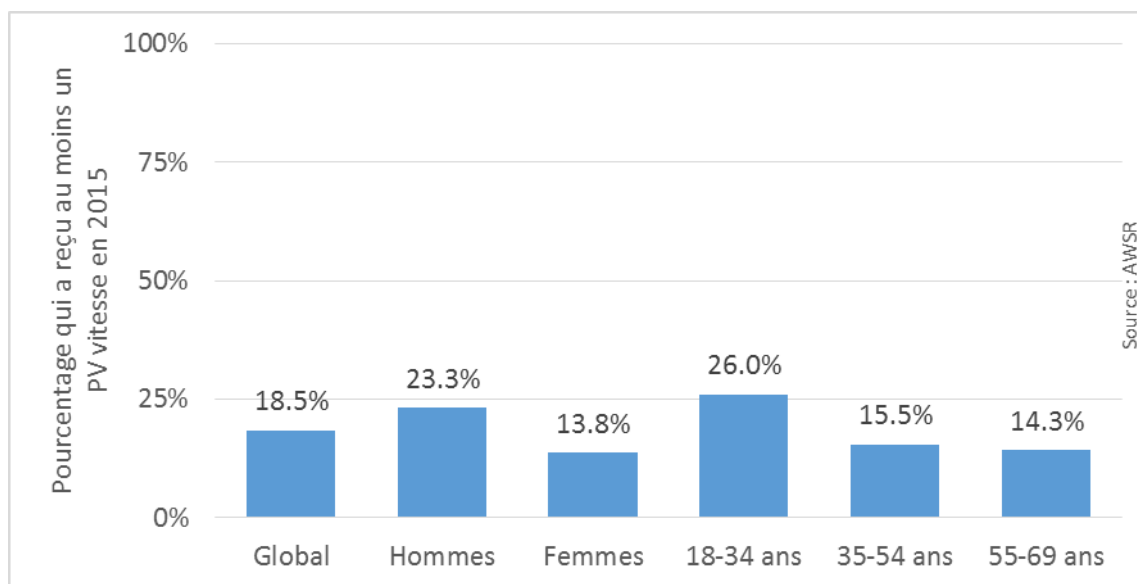
1,6 % des conducteurs wallons ont été convoqués au tribunal à cause de leur vitesse excessive en 2015. Étant donné la petite taille de ce sous-échantillon, il n'est pas possible de faire des analyses supplémentaires par sexe, âge ou toute autre sous-catégorie.

Le pourcentage de conducteurs wallons ayant reçu au moins un procès-verbal (PV) pour cause de vitesse excessive au cours de l'année 2015 est plus important que ceux convoqués au tribunal avec 18,5% (Figure 44). Les hommes ont été plus souvent verbalisés (23,3%) que les femmes (13,8%). Ce résultat ne prouve pas que les hommes conduisent plus vite que les femmes. En effet, il faut prendre en compte le fait que les hommes sont plus souvent conducteurs que les femmes (les hommes parcourent environ 63,0% des kilomètres sur les routes wallonnes contre 37,0% pour les femmes<sup>4</sup>). En relativisant par les kilomètres

<sup>4</sup> Communication de l'IBSR sur base de Focant, N. (2016). Boire et conduire : le faisons-nous trop souvent ? Mesure nationale de comportement « Conduite sous influence d'alcool » 2015. Bruxelles, Belgique: Institut Belge Pour la Sécurité Routière - Centre de Connaissance Sécurité Routière.

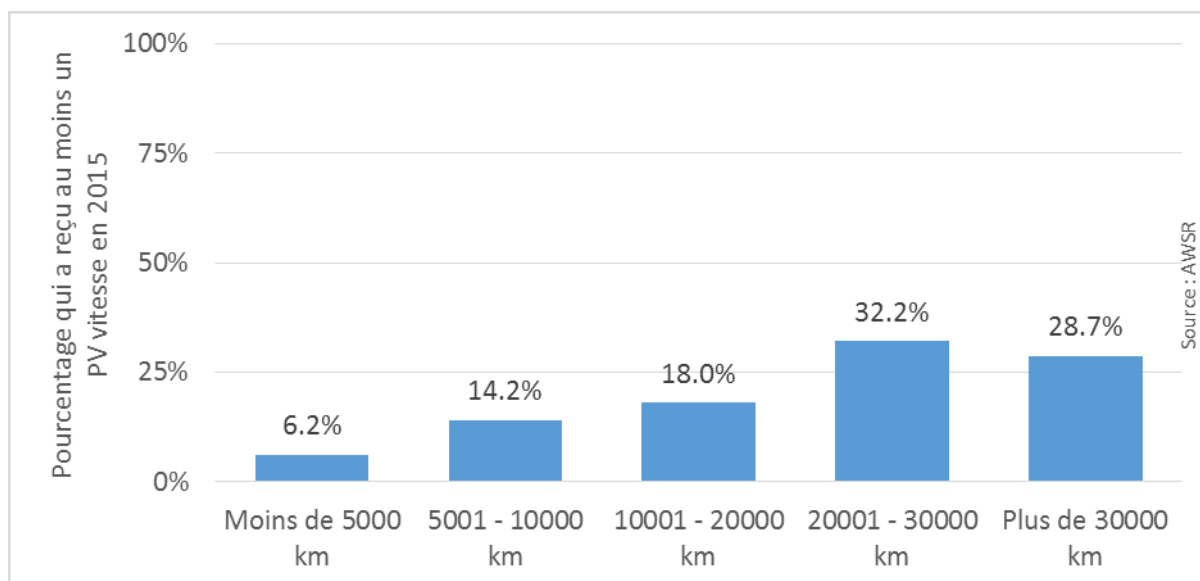
parcours, on se rend compte que les hommes et les femmes reçoivent un nombre de PVs similaire au kilomètre.

Les conducteurs de moins de 18 à 34 ans ont été nettement plus souvent verbalisés que les autres. 26,0% d'entre eux ont reçu un PV en 2015 contre 15,5% des 35-54 ans et 14,3 % des 55-69 ans. Pour les conducteurs les plus jeunes, on ne peut pas expliquer le taux plus important de PV par un plus grand nombre de kilomètres parcourus que les conducteurs plus âgés. Les jeunes conducteurs reçoivent plus de PVs au kilomètre que les autres.



*Figure 44 : Pourcentage de conducteurs ayant reçu au moins un procès-verbal pour cause de vitesse excessive en fonction du sexe et de l'âge.*

Comme déjà évoqué, à comportement égal (à condition de dépasser les limitations de vitesse de temps en temps), un individu qui parcourt plus de kilomètres aura plus de chances de se faire flasher que quelqu'un qui sort peu sa voiture (Figure 45). Parmi les conducteurs effectuant plus de 20 000 km par an, près d'un tiers a reçu au moins un PV vitesse en 2015.



*Figure 45 : Pourcentage de conducteurs ayant reçu au moins un procès-verbal pour cause de vitesse excessive en fonction du kilométrage annuel en tant que conducteur*

En comparant le taux de PV par rapport au comportement avoué (voir section IV.2), on remarque que ceux qui avouent moins respecter les limitations de vitesse sont plus souvent verbalisés que ceux qui disent mieux respecter les limitations. La Figure 46 représente le taux de PV en fonction du respect des limitations sur les autoroutes, routes à 90 km/h et agglomérations (en combinant ces trois types de route en un seul indice). Plus le respect avoué des limitations est bas plus souvent les conducteurs ont reçu au moins un PV en 2015. Un conducteur disant respecter les limitations moins de la moitié du temps a par exemple 40,7% de chances d'être flashé au moins une fois en un an. Ce résultat est tout à fait logique mais montre aussi que se faire flasher par un radar n'est pas dû qu'à un aspect de loterie comme disent parfois les opposants aux radars. Notons aussi que certains conducteurs disant toujours respecter la limitation de vitesse ont tout de même été flashés en 2015. Ces conducteurs surestiment donc manifestement leur degré de respect des limitations.

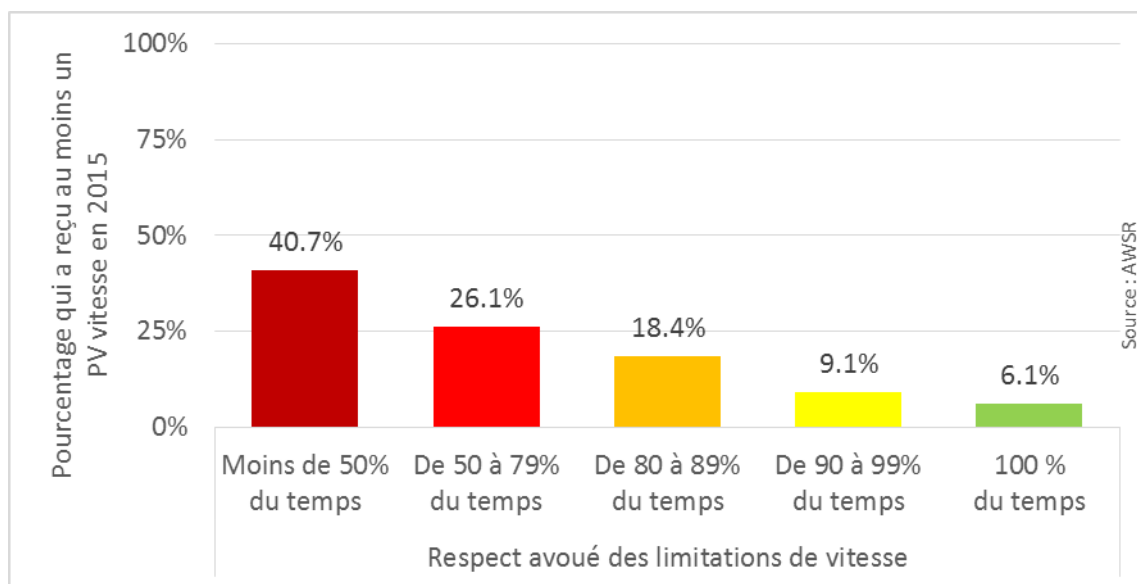


Figure 46 : Pourcentage de conducteurs ayant reçu au moins un procès-verbal pour cause de vitesse excessive en 2015 en fonction du comportement avoué.

La Figure 47 montre que l'utilisation d'un avertisseur de radar ou d'un système illégal (détecteur ou brouilleur) ne met pas à l'abri des PVs pour vitesse. Au contraire, les conducteurs roulant avec ces appareils ont été plus souvent verbalisés que les autres. Il faut noter que, comme développé à la section IV.6.B, les conducteurs utilisant des appareils anti-radar sont plus souvent jeunes et parcourent un plus grand nombre de kilomètres que la moyenne des conducteurs, ce qui constitue deux facteurs de risque d'obtenir un PV pour cause de vitesse excessive.

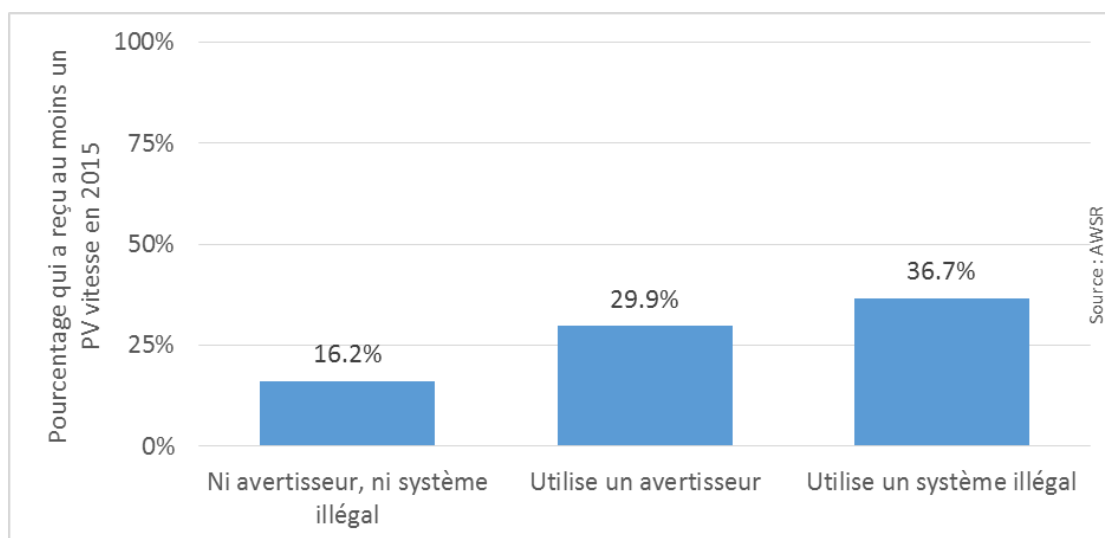


Figure 47 : Pourcentage de conducteurs ayant reçu au moins un procès-verbal pour cause de vitesse excessive, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, de détecteurs ou de brouilleurs de radar.

En plus des PVs pour cause de vitesse, les répondants étaient aussi interrogés sur les autres PVs reçus, ceci dans le but de voir si ceux commettant des infractions en matière de vitesse étaient également plus susceptibles de commettre d'autres infractions. Au total, 9,4% des conducteurs rapportent au moins un PV pour une raison autre que la vitesse excessive en 2015. Mais la prévalence de ces PVs est très différente entre ceux ayant eu un PV pour cause de vitesse excessive ou pas (Figure 48). Ceux qui n'ont pas eu de PV vitesse ne sont que 5,2% à avoir eu un PV pour une autre raison contre 28,0% parmi les infractionnistes vitesse. Avant de conclure à un lien entre les différents types d'infraction, il s'agit toutefois de contrôler pour les kilomètres parcourus, qui influencent la probabilité de recevoir un PV de tout type. Mais même en tenant compte de cette variable, la corrélation entre PV pour cause de vitesse et pour autre raison reste significative, confirmant donc que les mauvais comportements en matière de vitesse pourraient être liés à de mauvais comportements dans d'autres aspects de la sécurité routière.

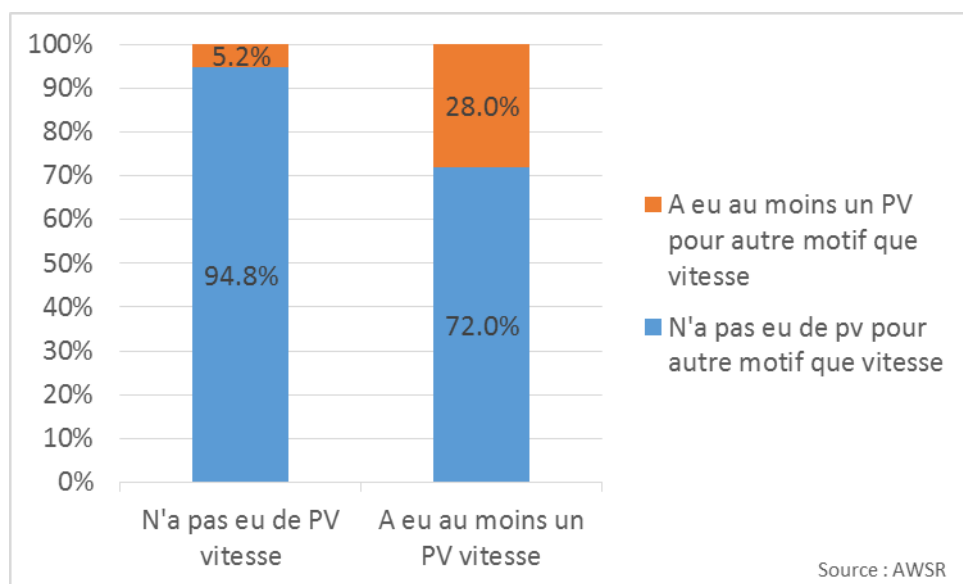


Figure 48 : Lien entre l'obtention de PV pour cause de vitesse excessive et pour d'autres motifs

Notons enfin que les sanctions semblent produire un effet dissuasif sur un nombre significatif de conducteurs. En effet, parmi les personnes verbalisées en 2015, 34% disent conduire moins vite suite à leur sanction, contre 62,5% qui disent ne pas avoir modifié leur comportement et 3,5% rouler plus vite. Le nombre total de personnes sanctionnées dans l'échantillon (179) est trop petit que pour pouvoir étudier l'effet différencié des sanctions parmi différents sous-groupes de conducteurs.

## B. Risque subjectif d'être pris et verbalisé

Le risque subjectif d'être contrôlé est le risque ressenti par les conducteurs d'être verbalisé s'ils roulent trop vite. Ce risque dépend du risque objectif (nombre de contrôles, de radars), mais aussi de la communication qui est faite autour des contrôles et de leur visibilité. Par exemple, en annonçant un contrôle radar, on va verbaliser moins de monde, mais on pourrait augmenter le risque subjectif chez des conducteurs en indiquant que la vitesse est contrôlée et qu'il y a sans doute aussi d'autres contrôles non annoncés. Au final, ce risque subjectif est un élément déterminant des comportements des conducteurs.

Seulement un tiers (32,5%) des répondants pense que la probabilité de passer devant un radar en fonctionnement lors d'un trajet d'une heure est petite ou très petite (Figure 49). Les autres la considèrent moyenne, grande ou très grande. Ce résultat montre un risque subjectif d'être contrôlé pour vitesse excessive élevé par rapport à ce qui est typiquement observé pour d'autres types d'infractions (par exemple conduite sous influence d'alcool ou non port de la ceinture). On ne retrouve pas de différences significatives dans le risque subjectif en fonction du sexe et de l'âge. Par contre, les personnes ayant eu un PV vitesse en 2015 ont, de manière assez logique, un risque subjectif un peu plus élevé que les conducteurs non verbalisés en 2015.

En ce qui concerne le suivi de la procédure de sanction, on voit que près de 70% des conducteurs pensent qu'un flash a une grande ou très grande chance d'être suivi d'un PV. Il y a quand même 8,2% qui pensent qu'on peut se faire flasher presque impunément. L'étape entre le PV et le paiement reçoit des résultats encore plus mitigés. En effet, un conducteur sur cinq pense qu'il a peu ou très peu de chances de devoir payer un PV reçu et un autre tiers pense que la chance n'est que moyenne. Ce relatif manque de crédibilité de la chaîne de sanction peut inciter certains conducteurs à ne pas conduire à des vitesses adaptées car ils ne craignent pas le risque de sanctions.

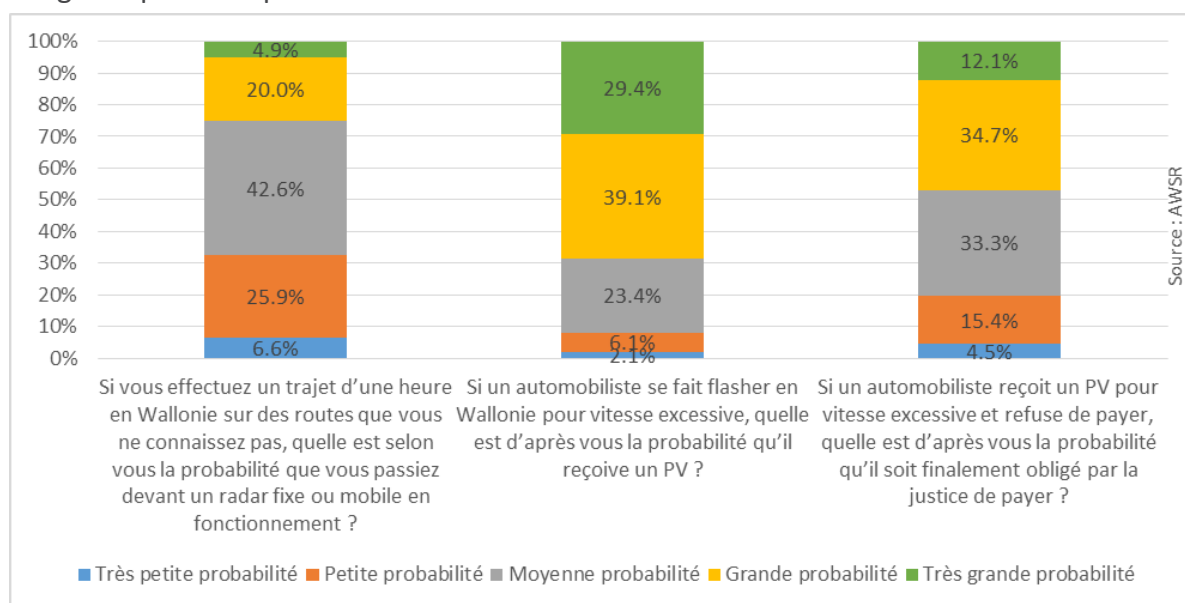


Figure 49 : Risque subjectif d'être contrôlé pour la vitesse, de recevoir un PV et de devoir payer le PV

### C. Avis sur le montant des amendes

Les conducteurs ont ensuite été interrogés sur le montant des amendes. Plutôt que de leur demander si les amendes étaient à un niveau correct en général, nous leur avons soumis quatre cas concrets et ils étaient invités à indiquer l'amende qu'ils appliqueraient, sans tenir compte du montant de l'amende légale réelle. Dans la Figure 50, nous comparons les résultats des montants donnés par les répondants avec le montant réel (en rouge). Pour synthétiser l'avis des répondants, nous avons préféré utiliser des percentiles (25, 50 ou médiane et 75) plutôt que la moyenne des réponses données. En effet la distribution statistique des réponses des répondants n'était absolument pas symétrique (avec beaucoup d'amendes très faibles proposées et quelques montants astronomiques, le record étant une amende de 20 000 € proposée pour l'excès de vitesse en agglomération), ce qui rendait la moyenne absolument pas représentative de la tendance centrale de la distribution.

Les amendes proposées par les conducteurs wallons sont presque toujours plus faibles que l'amende réellement en vigueur. La seule exception est l'excès de vitesse de 10 km/h en zone 30 ou l'avis médian rejoint l'amende légale de 50 €. Sur autoroute, la différence est assez faible avec une amende médiane proposée de 150 € contre une amende réelle de 200 €. L'amende proposée par le quart le plus sévère des conducteurs (percentile 75) est d'ailleurs supérieure à 200 €. En agglomération, par contre, il y a une très grande marge entre l'amende proposée par les conducteurs en cas d'excès de 30 km/h (100 €) et la valeur réelle de l'amende (250 €). Pour tous les types de routes, certains conducteurs ont répondu que l'amende devrait être de 0 €. Globalement, on peut donc dire que les conducteurs wallons trouvent que le montant des amendes est (un peu) trop élevé.

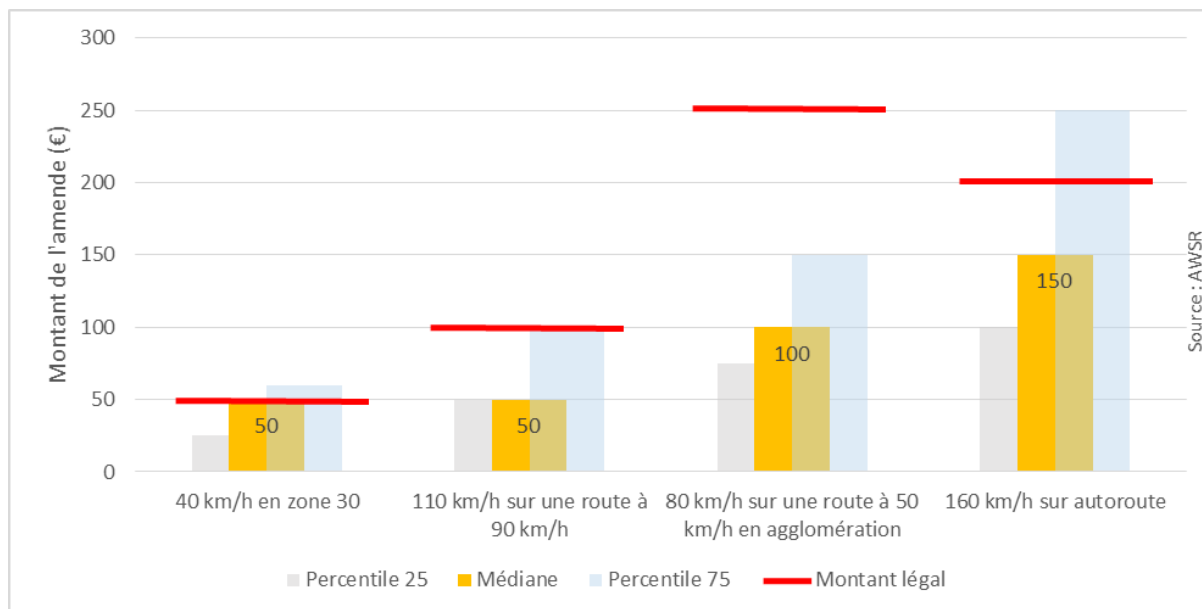


Figure 50 : Montant proposé pour les amendes en comparaison avec le montant légal

Une autre possibilité pour le montant des amendes (actuellement pas appliqué en Belgique) est d'avoir un montant variable en fonction des revenus de l'infractionniste, notamment afin

d'éviter que des conducteurs aisés puissent se permettre beaucoup d'amendes sans que cela ne les affecte financièrement. L'adhésion pour une telle mesure est assez faible parmi les conducteurs wallons (Figure 51). La proposition recueille 39,1% d'avis favorables contre 50,1% d'avis défavorables. Il y a une différence assez marquée entre les hommes et les femmes puisque les hommes sont très partagés sur la question alors que les femmes sont clairement défavorables à l'idée d'amendes adaptées au revenu. Il y a aussi des différences, mais moins marquées, en fonction de l'âge, le support pour la proposition augmentant avec l'âge, bien que les plus âgés restent majoritairement défavorables. Notons toutefois que la nature exacte de l'adaptation des amendes au revenu n'a pas été précisée dans la question. Des gens pourraient être contre de peur que les gens aisés paient énormément mais aussi de peur que les gens plus pauvres paient des amendes trop dérisoires.

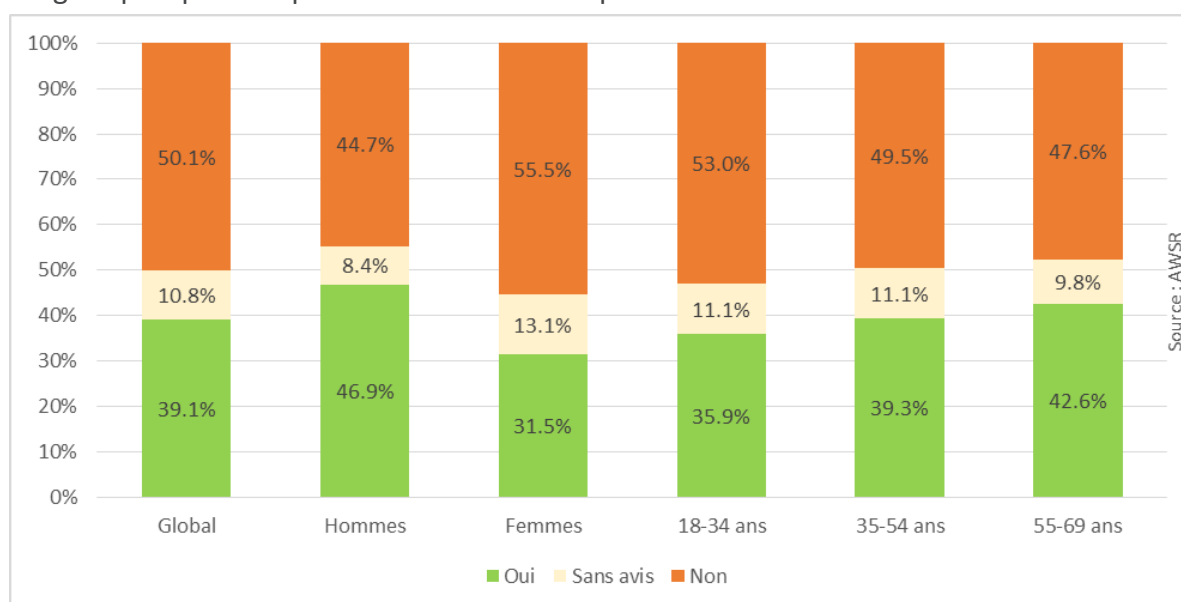


Figure 51 : Réponse à la question « Pensez-vous que le montant des amendes pour vitesse excessive devrait être adapté en fonction du revenu de la personne en infraction ? », en fonction du sexe et de l'âge

## 6. RADARS ET SYSTÈMES D'AVERTISSEMENT

### A. Opinions générales à propos des radars

L'outil central de répression en matière de vitesse excessive au volant est le radar de police. Or, la présence de radars est un sujet qui fait fréquemment polémique, certains remettant en cause leur efficacité ou mettant en doute les motivations des pouvoirs publics qui placent des radars. Il était donc intéressant de connaître les opinions des conducteurs wallons à ce sujet. A la vue des résultats, on ne peut ni conclure à une acceptation ni à un rejet massif des radars par les conducteurs wallons (Figure 52). Une très courte majorité (50,6%) est d'accord avec l'affirmation selon laquelle « En général, les radars sont utiles pour la sécurité routière » alors

que seulement 27,4% s'opposent à cette affirmation. Si l'on considère l'affirmation « je suis d'accord avec l'utilisation de radars s'ils sont bien placés », on se rend compte qu'une partie encore plus importante des sondés (74,3%) est d'accord. Cela signifie que l'outil « radar » convainc une partie importante des conducteurs wallons.

En revanche, quand on pose une question plus spécifique concernant les radars en Wallonie, on se rend compte qu'il y a une proportion légèrement plus importante des sondés qui considèrent que les radars wallons sont généralement mal placés (31,9%) par rapport à ceux qui considèrent qu'ils sont bien placés (28,6%). C'est sans doute pour cela que, malgré l'acceptation générale relativement bonne des radars, seulement 36,2% trouvent qu'il faudrait plus de radars en Wallonie.

Les deux questions suivantes portaient sur des affirmations peu nuancées souvent lues et entendues à propos des radars. La première, énoncée plutôt par des « antiradars » consiste à dire que « les radars ne servent qu'à rapporter de l'argent à l'état ». On constate qu'une bonne moitié des répondants (51,5%) est d'accord avec cette affirmation. La deuxième, consistant à dire que « ceux qui se plaignent des radars n'ont qu'à rouler moins vite », qui semble pourtant contradictoire avec la précédente, recueille cependant l'approbation de 65,6 % des répondants.

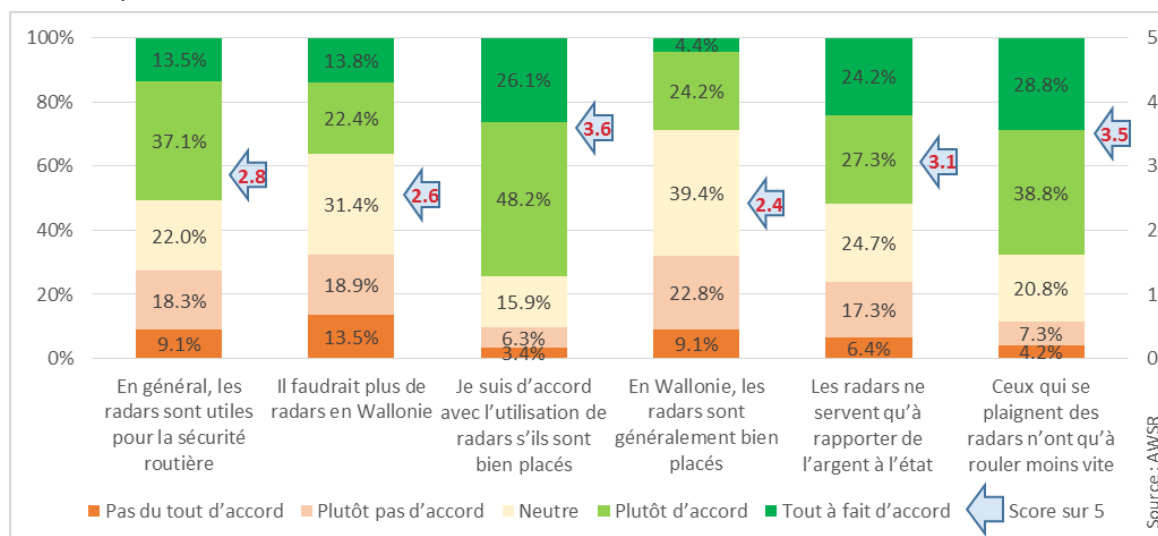


Figure 52 : Opinions générales à propos des radars (1/2)

Un reproche partagé par 71,1% des répondants est que les radars provoquent des freinages et des accélérations dangereuses (Figure 53). Cependant cette réserve n'est pas incompatible avec une opinion positive sur l'efficacité générale des radars. Les opinions sur l'annonce ou pas des radars à l'avance sont également intéressantes. Souvent, les pouvoirs publics promettent que les nouveaux radars placés seront annoncés pour ne pas piéger les automobilistes en pensant que cela rejoint les opinions de tous. Pourtant, on voit qu'un pourcentage non négligeable des répondants (27,4%) n'est pas favorable à ce que tous les radars soient annoncés. 22,0% restent neutres. Il est vrai que pour maintenir un risque subjectif élevé de se faire prendre (dans le but que les conducteurs modèrent leur vitesse), il

est important qu'ils pensent qu'il y a toujours une chance de se faire flasher s'ils vont trop vite. Si tous les radars sont annoncés à l'avance, le risque subjectif risque de baisser fortement. Les avis sur les radars tronçon sont assez partagés mais avec quand même une majorité d'avis favorables (54%). Il y a plus d'avis positif pour cette affirmation que pour celle sur l'efficacité générale des radars ce qui tend à montrer que les radars tronçon constituent une option légèrement préférée aux radars classiques. Cette question devrait toutefois être reposée à l'avenir, quand le principe des radars tronçons sera mieux connu par les Wallons. Les conducteurs habitant en province de Liège, grâce au radar tronçon installé dans le tunnel de Cointe, sont probablement les mieux familiarisés avec ce concept. Ils ne présentent toutefois pas d'opinion différente par rapport aux autres Wallons.

Les avertisseurs de radars sont plutôt bien vus par les conducteurs wallons au point de vue de leur apport pour la sécurité routière. Il y a en effet plus de conducteurs en accord (42,4%) qu'en désaccord (27,5%) avec l'affirmation selon laquelle les avertisseurs de radar ont un impact positif sur la sécurité routière. L'image des débuts des avertisseurs de radars comme des appareils permettant de rouler vite sans se faire flasher semble donc s'estomper auprès des conducteurs wallons.

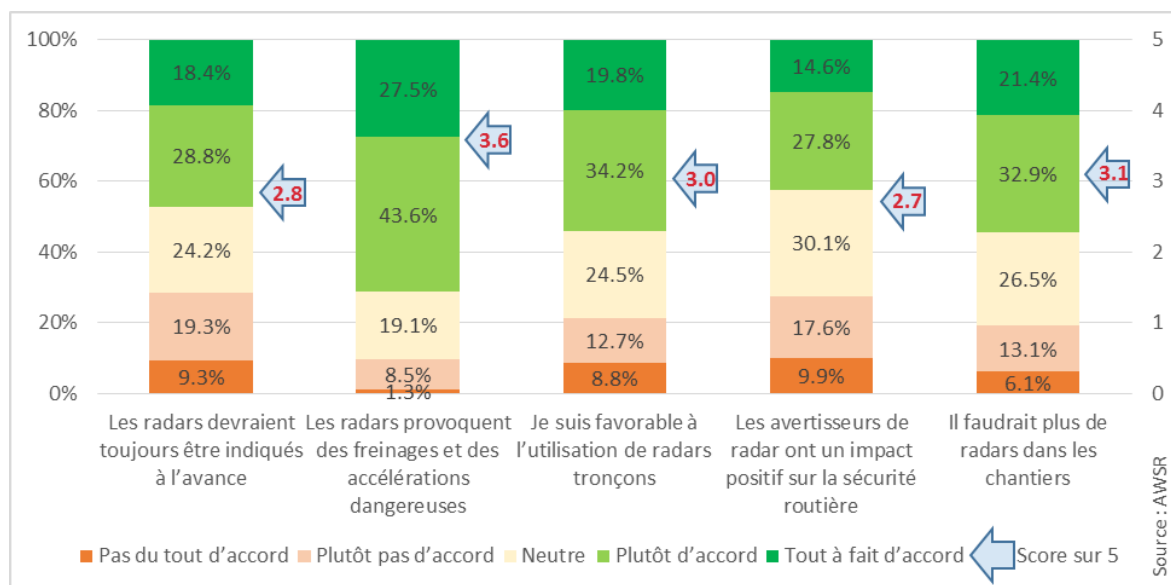


Figure 53 : Opinions générales à propos des radars (2/2)

Globalement, les hommes et les femmes ont les mêmes avis à propos des radars. Parmi toutes ces affirmations, il n'y en a que trois pour lesquelles leurs opinions divergent significativement (Figure 54) : Les hommes sont un peu plus nombreux que les femmes à penser que les radars ne servent qu'à rapporter de l'argent à l'état, que les radars sont généralement mal placés et qu'ils devraient toujours être annoncés à l'avance.

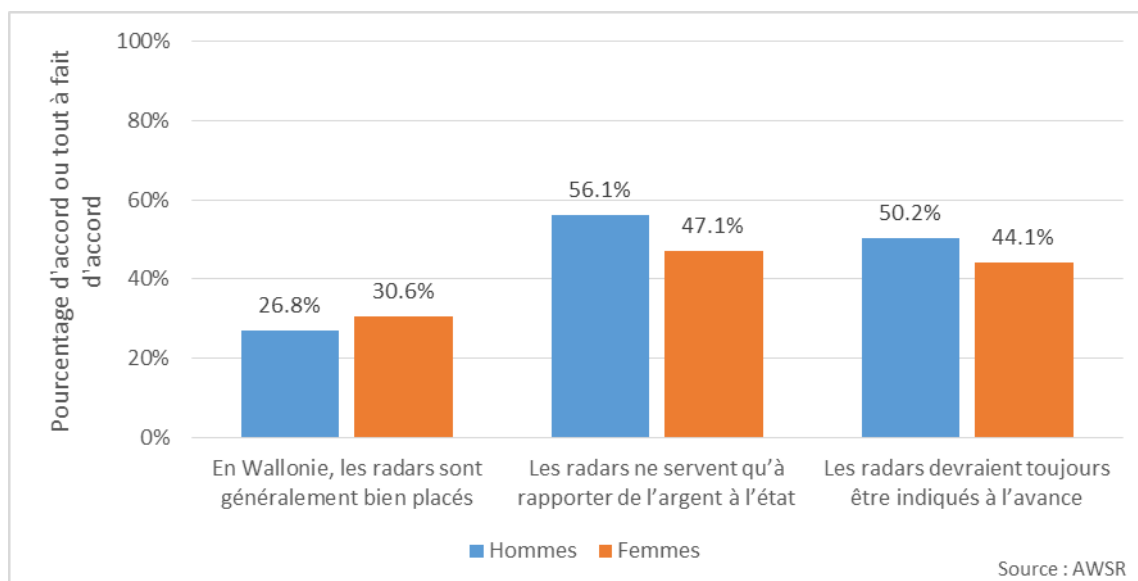


Figure 54 : Opinions à propos des radars en fonction du sexe

Il y a un peu plus de différences en fonction de l'âge, les conducteurs plus âgés étant globalement légèrement plus favorables aux radars que les plus jeunes (Figure 55)

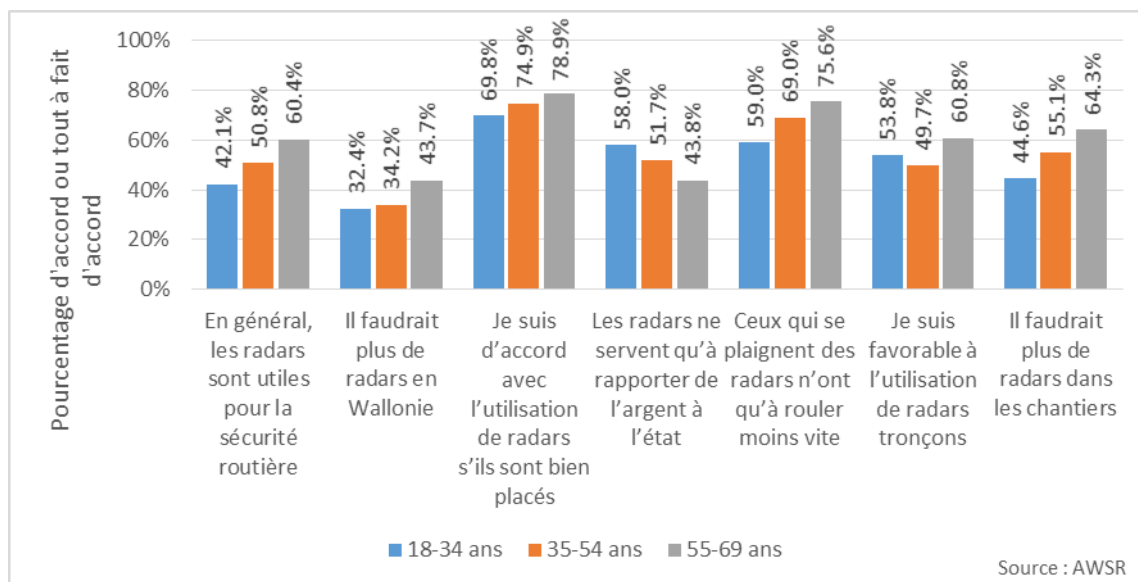


Figure 55 : Opinions à propos des radars en fonction de l'âge

L'avis au sujet des radars diffère également selon que les conducteurs utilisent ou pas un avertisseur, un détecteur ou un brouilleur de radar. Ainsi, les personnes utilisant ces dispositifs ont une opinion plus négative des radars (Figure 56). Notons toutefois que les possesseurs d'avertisseurs de radar ne sont pas complètement opposés aux radars à conditions qu'ils soient bien placés. Reste à savoir ce que ces personnes entendent par « bien placé ». Enfin,

sans surprise, les avertisseurs de radars sont mieux acceptés par ceux qui en possèdent. Il y a toutefois un peu plus de 10% des utilisateurs d'avertisseurs qui estiment, quand même, qu'ils ne sont pas utiles pour la sécurité routière.

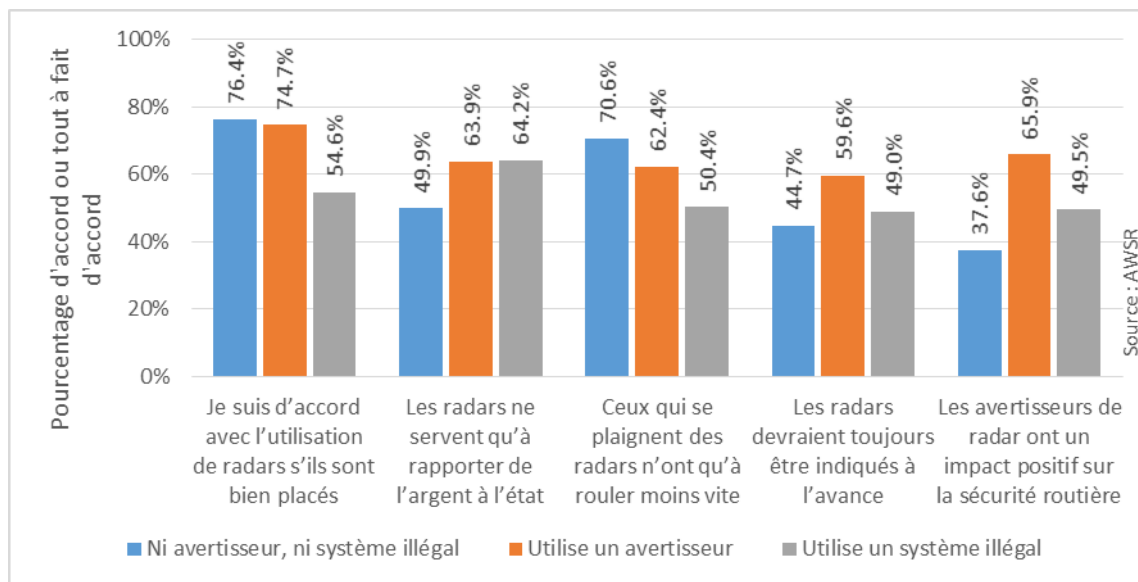


Figure 56 : Opinions à propos des radars en fonction de l'utilisation d'avertisseur, de détecteurs ou de brouilleurs de radars

## B. Utilisation de systèmes pour être prévenus des radars

Les autres sections du document ont mis en évidence que l'utilisation de systèmes antiradar était un prédicteur assez fort des opinions en matière de vitesse. Il est donc intéressant dans cette section de faire le point sur l'ampleur de l'utilisation de ces systèmes et sur qui les utilise le plus.

Les conducteurs wallons ont été interrogés sur l'utilisation de plusieurs « stratégies » pour éviter les radars : la consultation de Facebook ou d'autres réseaux sociaux pour avoir des infos sur les radars et leurs emplacements, l'utilisation d'un avertisseur de radars payant, d'un avertisseur gratuit, d'un détecteur (système illégal permettant de repérer les ondes émises par les radars) ou d'un brouilleur (système illégal permettant de brouiller les signaux radars). Au total, un peu moins d'un Wallon sur quatre (23%) utilise une ou plusieurs de ces stratégies pour être alerté de la présence de radars. A côté de ces stratégies proactives pour obtenir de l'information sur les radars, d'autres moyens existent comme par exemple les alertes émises par un GPS à l'approche de radars fixes cartographiés. Ce dernier système équipe souvent les GPS par défaut et son utilisation n'est pas la preuve d'une démarche délibérée de la part du conducteur pour connaître l'emplacement des radars.

11,3% des conducteurs se renseignent sur l'emplacement des radars via les réseaux sociaux ou des forums internet. Ce comportement est plus fréquent chez les conducteurs de 18 à 34 ans (20,1%) que chez les 35-54 ans (9,4%) et surtout que chez les 55-69 ans (3,9%).

**a. Avertisseurs de radars**

16,4% des conducteurs utilisent un avertisseur de radars (Figure 57). Une proportion équivalente utilise un système payant et gratuit, 3,5% des conducteurs cumulant même ces deux systèmes.

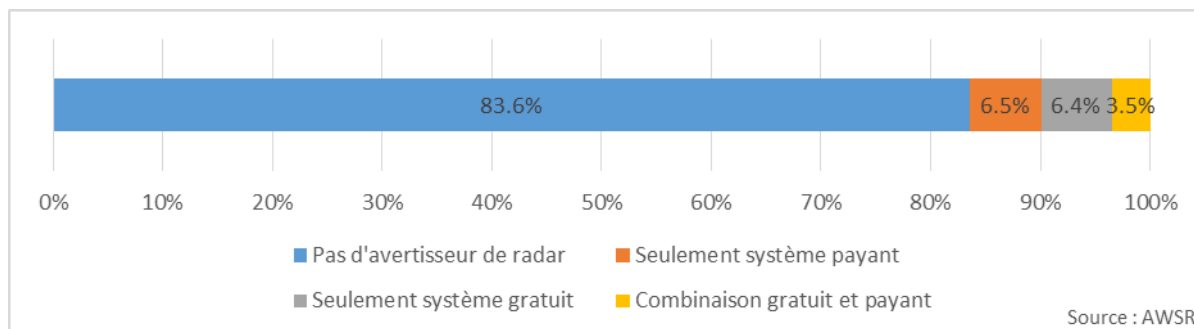


Figure 57 : Possession d'un avertisseur de radar

Il y a des différences nettes par âge et par sexe dans l'utilisation des avertisseurs de radars (Figure 58). Les hommes sont près de trois fois plus nombreux (24,3%) à utiliser un avertisseur de radars que les femmes (8,6%). L'utilisation des avertisseurs est répandue chez les conducteurs de 18 à 34 ans (22,7%) et décroît avec l'âge. Chez les conducteurs masculins de moins de 35 ans, l'utilisation des avertisseurs de radars culmine à 36,7%.

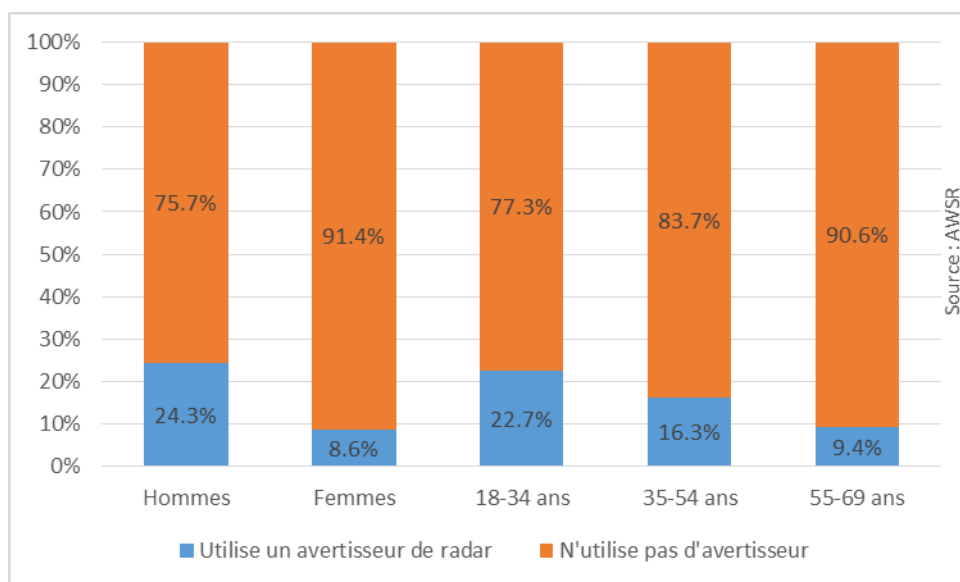
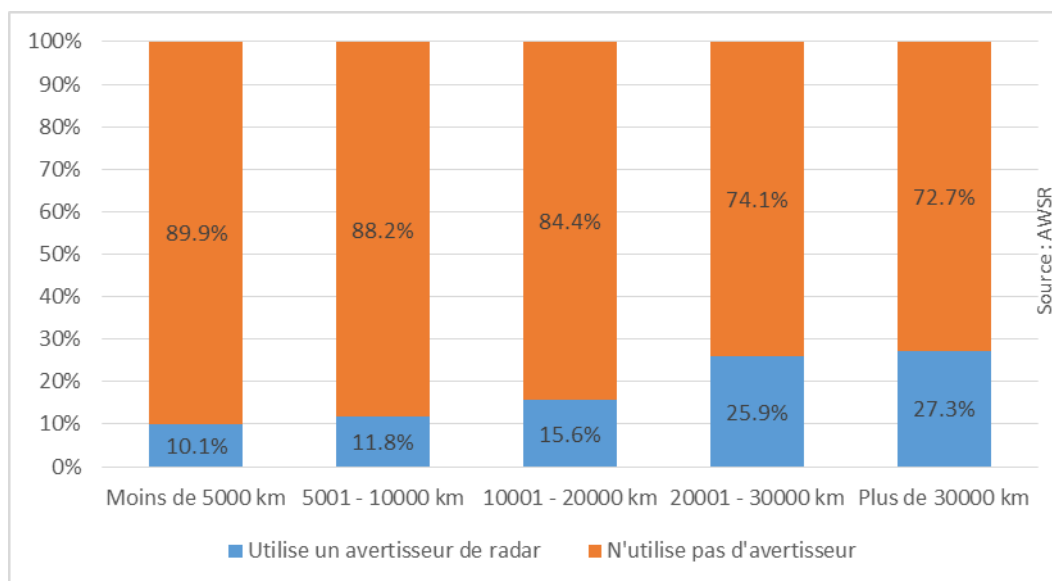


Figure 58 : Possession d'un avertisseur de radars, en fonction du sexe et de l'âge

L'utilisation d'avertisseurs de radars varie aussi en fonction du kilométrage parcouru annuellement. Plus d'un quart de ceux qui roulent plus de 20 000 km/an utilisent un avertisseur contre près de 10% pour ceux effectuant moins de 10 000 km/an.



*Figure 59 : Possession d'un avertisseur de radar, en fonction du kilométrage annuel en tant que conducteur*

Les possesseurs d'avertisseurs de radars ont été interrogés sur leur modification éventuelle de comportement depuis qu'ils utilisent un tel dispositif. 65,8% affirment ne pas avoir adapté leur comportement, 25,8% disent rouler moins vite et seulement 8,4% avouent rouler plus vite. On peut toutefois supposer que certains conducteurs ont eu tendance à donner une réponse socialement acceptable à cette question et n'ont pas voulu révéler qu'un avertisseur leur permettait de rouler plus vite sans se faire flasher.

#### **b. Systèmes illégaux : détecteurs et brouilleurs de radars**

Enfin, l'utilisation de systèmes illégaux pour détecter les radars est assez bien répandue puisque 5,0% des conducteurs wallons disent utiliser un détecteur, un brouilleur ou les deux (Figure 60). Le détecteur est utilisé par 4,2% des conducteurs et le brouilleur par 2,3%. 1,6% des conducteurs ont donc une utilisation combinée du détecteur et du brouilleur. Contrairement à l'avertisseur, on ne voit guère de différence homme/femme dans l'utilisation de systèmes illégaux. On retrouve par contre une tendance en fonction de l'âge avec, de nouveau, une utilisation plus répandue parmi les conducteurs plus jeunes (7,6% chez les 18-34 ans contre près de 4% pour les autres tranches d'âge).

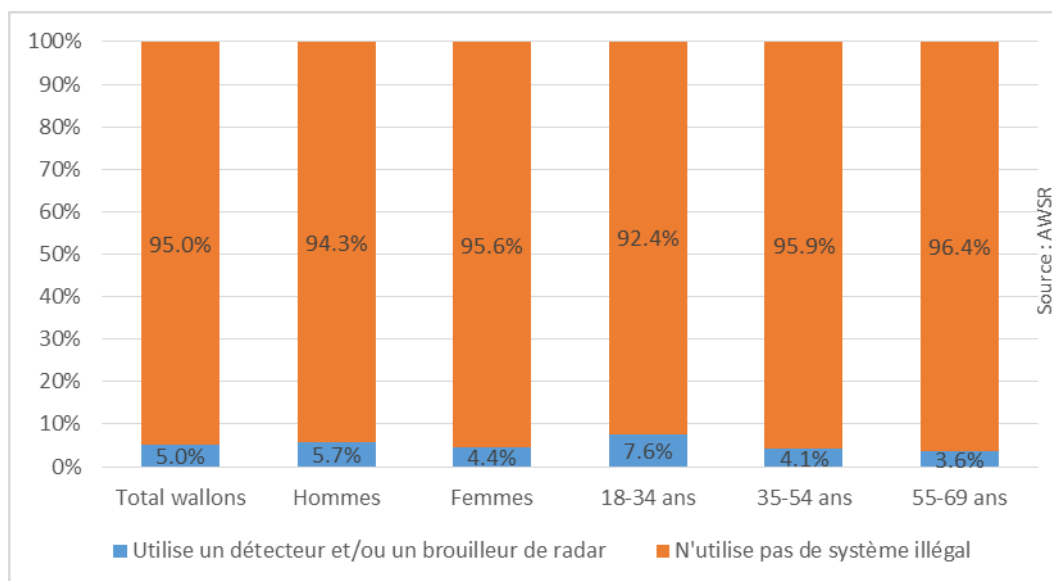


Figure 60 : Possession d'un détecteur et/ou d'un brouilleur de radars, en fonction du sexe et de l'âge

## 7. VÉHICULES ET VITESSE

Une dernière partie du questionnaire portait sur les véhicules. La technologie automobile donne en effet la possibilité de rouler vite mais pourrait aussi aider à respecter les limitations de vitesse si on le voulait.

Quatre affirmations ont été proposées aux répondants (Figure 61). Une large majorité (73,8%) est d'accord avec l'idée que certaines voitures poussent à rouler vite car elles sont trop puissantes. 60,4% seraient même favorables à des lois limitant la puissance des voitures. La question étant non spécifique, on ne peut néanmoins pas dire si les gens ne visent que les voitures extrêmement puissantes ou alors même des voitures de puissance intermédiaire. Près de six conducteurs wallons sur dix considèrent également que les constructeurs automobiles ont une part de responsabilité dans l'insécurité routière. Le conducteur wallon moyen ne semble donc pas du tout vouer de culte à la voiture puissante. Enfin, la dernière affirmation testait un argument fréquemment évoqué par les partisans de limitations de vitesse plus élevées en évoquant la sécurité accrue des voitures qui permettrait de relever les limitations. Étonnamment, en tenant compte des opinions assez tolérantes vis-à-vis des dépassements des limitations de vitesse, (section IV.3), l'argument des voitures plus sûres pour relever les limitations ne prend pas vraiment puisqu'ils sont seulement 24,8% à être d'accord.

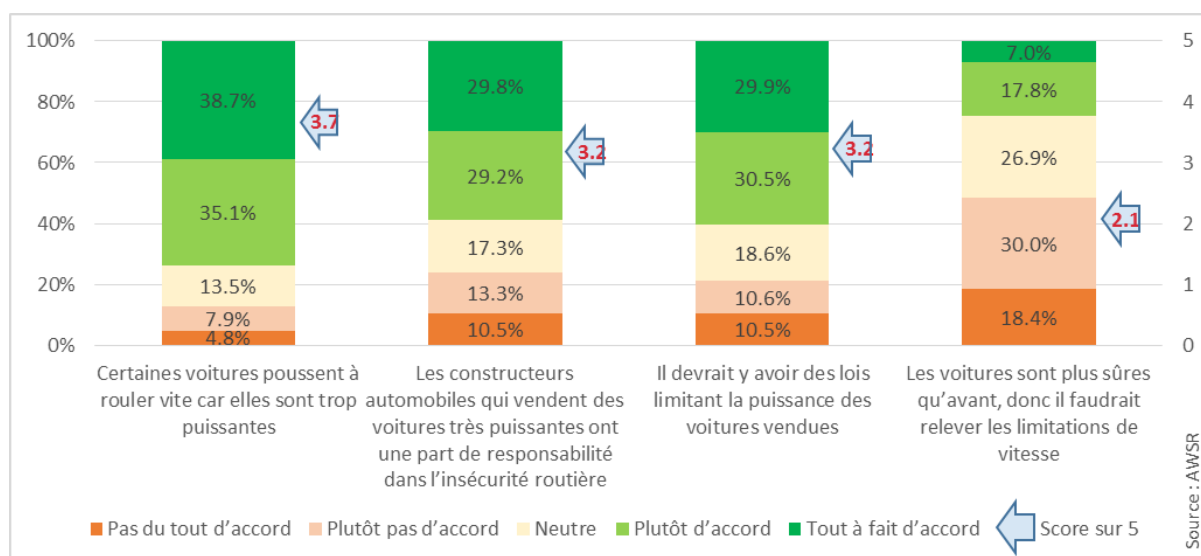


Figure 61 : Opinions à propos du lien entre véhicules et vitesse

Toutes les opinions sur le lien voiture/vitesse présentent des différences significatives en fonction du sexe des répondants (Figure 62). Les hommes minimisent plus le rôle des véhicules puissants sur les comportements et sur l'insécurité routière. Ils sont aussi nettement plus nombreux que les femmes à plaider pour un relèvement des limitations de vitesse en conséquence de la sécurité embarquée accrue des véhicules.

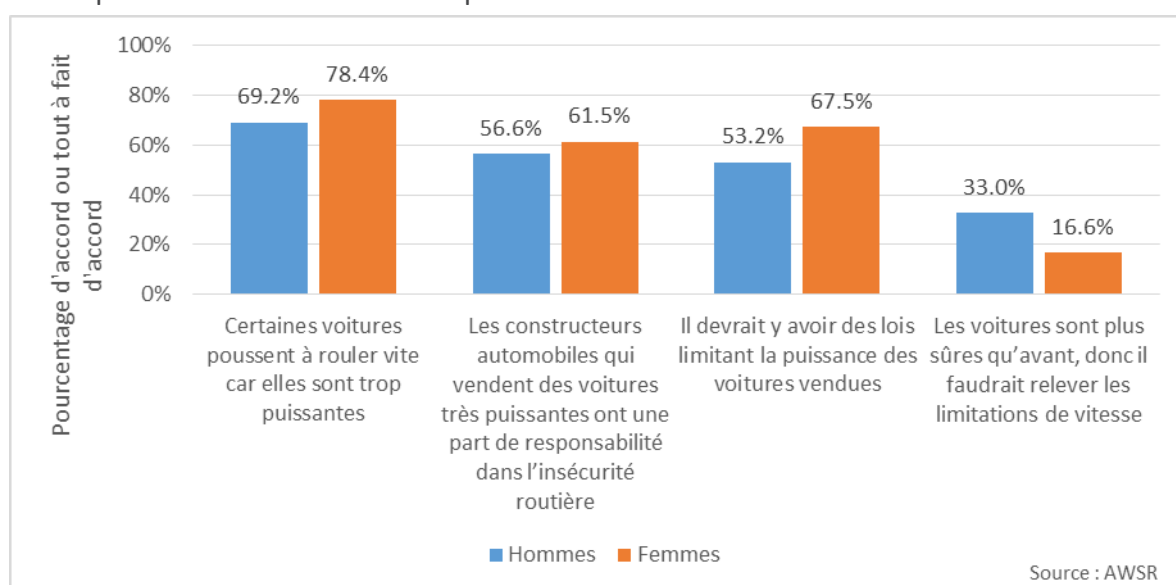


Figure 62 : Opinions à propos du lien entre véhicules et vitesse, en fonction du sexe

L'âge présente aussi un lien statistiquement significatif avec les réponses à chaque affirmation (Figure 63). Les conducteurs plus âgés (55 ans et plus) sont notamment plus nombreux à considérer que les voitures puissantes poussent à rouler trop vite et que des lois devraient être prises contre elles.

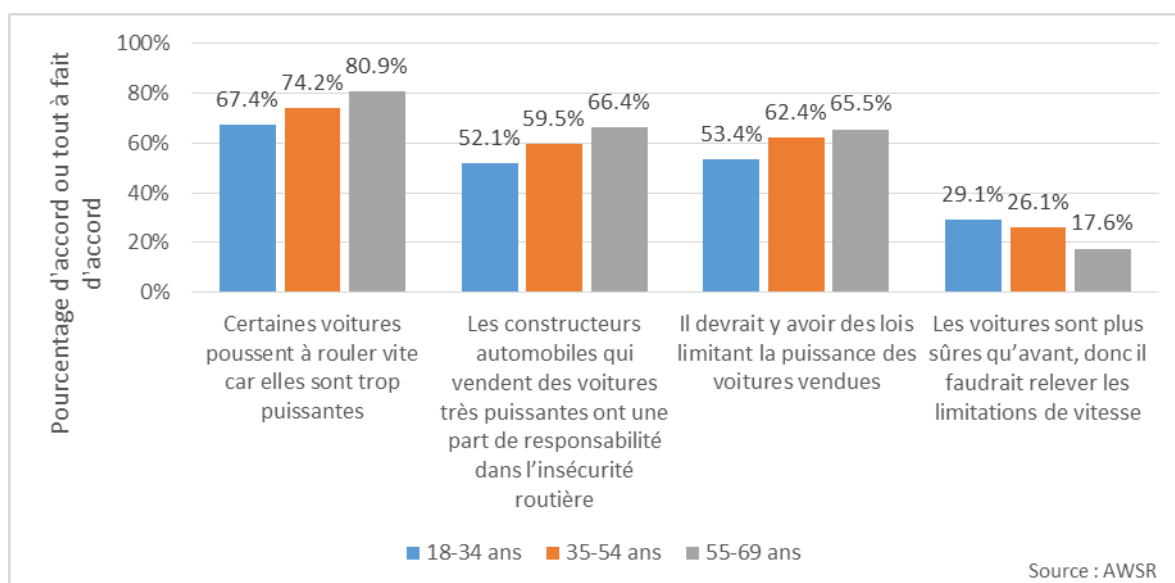


Figure 63 : Opinions à propos du lien entre véhicules et vitesse, en fonction de l'âge

Les avis sur les voitures varient aussi selon la possession d'avertisseurs, de détecteurs ou de brouilleurs de radars (Figure 64). Pour toutes les affirmations, les possesseurs d'avertisseurs se distinguent significativement de ceux qui n'en ont pas par une attitude moins sévère envers les voitures puissantes et ceux qui les vendent. Les possesseurs de systèmes illégaux ne se distinguent significativement que pour la première et la dernière affirmation.

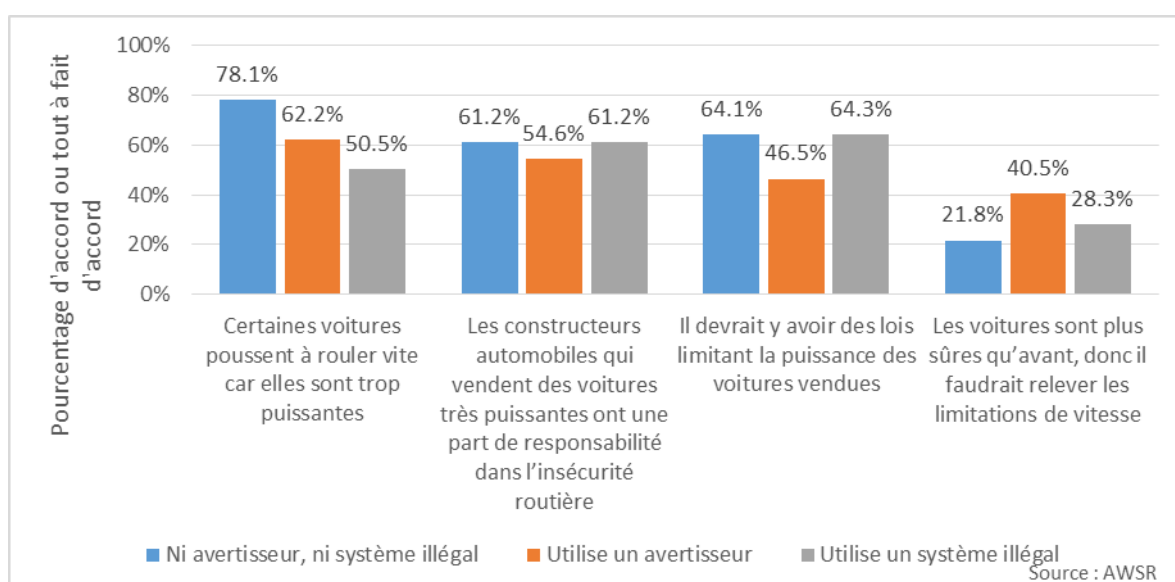


Figure 64 : Opinions à propos du lien entre véhicules et vitesse, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, détecteurs ou brouilleurs de radars

Enfin, une question portait sur l'acceptabilité d'une voiture régulant automatiquement les vitesses. Elle était intitulée comme suit : « Avec les évolutions technologiques, on pourrait voir se développer à l'avenir des voitures dont la vitesse est régulée automatiquement, empêchant les conducteurs de dépasser les limitations de vitesse, sauf en cas d'urgence. Pensez-vous que le développement de ce type de voiture est une bonne chose ? » On remarque une adhésion assez importante pour un tel véhicule (Figure 65). Près de la moitié des conducteurs (46,7%) seraient favorables à ce que tout le monde conduise un tel véhicule et 20,3% pour que les récidivistes en matière d'infractions de vitesse les utilisent. Seulement 11,2% sont complètement opposés à une voiture régulant automatiquement la vitesse. Les attitudes ne diffèrent pas en fonction du sexe mais bien en fonction de l'âge : les conducteurs de 55 ans et plus sont plus favorables à l'idée de cette voiture que les autres.

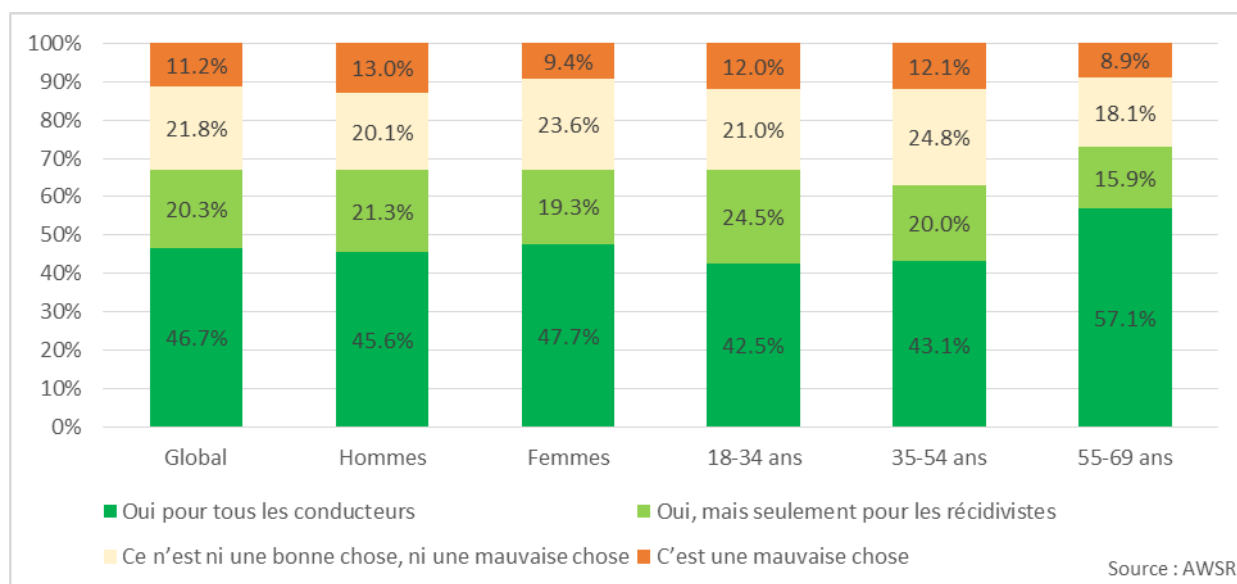


Figure 65 : Opinion sur le fait qu'une voiture régulant la vitesse automatiquement serait une bonne chose, en fonction du sexe et de l'âge

## **V. CONCLUSIONS**

L'enquête vitesse 2016 de l'AWSR constitue une source d'information importante et utile sur les attitudes des conducteurs wallons en matière de vitesse. Globalement, elle fournit une image assez mitigée sur les opinions. La majorité des conducteurs wallons reconnaît la vitesse comme une cause d'accident et ne considère pas le fait d'aller vite comme un moyen de gagner significativement du temps. Les Wallons disent aussi majoritairement respecter les limitations de vitesse et pensent que la norme sociale incite au respect des vitesses. Pourtant, quand ils sont interrogés sur les petits excès de vitesse, les Wallons se montrent majoritairement tolérants envers ceux-ci. Pour beaucoup d'entre eux, conduire légèrement au-dessus des limitations, ce n'est pas vraiment trop vite. Ce sentiment se retrouve particulièrement pour les autoroutes où il y a peu d'adhésion pour la limitation actuelle à 120 km/h. Ces résultats illustrent la pertinence de la dernière campagne de sensibilisation de l'AWSR (avril 2016) qui pointait sur le fait que des petits excès de vitesse constituaient déjà une augmentation du risque d'accident.

Au niveau des différences d'attitudes entre sous-groupes, certaines tendances se confirment tout au long de l'étude : les hommes ont des attitudes un peu plus tolérantes envers la vitesse excessive que les femmes, de même pour les conducteurs plus jeunes par rapport aux plus âgés, pour les conducteurs parcourant beaucoup de kilomètres par rapport aux petits rouleurs et pour les conducteurs équipés d'avertisseurs, détecteurs ou brouilleurs de radars par rapport à ceux qui n'en ont pas. Toutefois, les attitudes ne sont pas complètement opposées entre les sous-groupes. Cela serait une erreur de penser que le problème de la vitesse ne concerne qu'une niche de conducteurs et de ne concentrer la sensibilisation et la répression que sur ceux-ci. La plus grande tolérance envers la vitesse excessive de la part des jeunes est cependant préoccupante. Il ne s'agit pas de tabler sur le fait accompli que les jeunes conducteurs vont nécessairement « se calmer » avec l'âge mais bien mettre des moyens en œuvre pour être sûr que cela soit bien le cas.

Ce document ne marque pas le point final de l'enquête vitesse 2016. Il n'aborde en effet qu'une partie des informations possibles à exploiter de l'enquête. La richesse des données récoltées permettra d'étudier d'autres questions spécifiques liées à la vitesse qui se poseront dans le futur. L'enquête servira de base pour proposer des angles d'approche pour de futures campagnes de sensibilisation et comme outil d'aide à la décision pour les pouvoirs publics. Au vu de l'intérêt des informations récoltées, on ne peut que recommander la reconduction de cette enquête à l'avenir et d'en réaliser d'autres sur d'autres thèmes importants de la sécurité routière en Wallonie.

## **VI. LISTE DES FIGURES**

|                                                                                                                                                                                          |        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Figure 1 : Opinions et connaissances à propos de la vitesse (1/2) .....                                                                                                                  | - 8 -  |
| Figure 2 : Opinions et connaissances à propos de la vitesse (2/2) .....                                                                                                                  | - 9 -  |
| Figure 3 : Opinions à propos de la vitesse en fonction du sexe.....                                                                                                                      | - 10 - |
| Figure 4 : Opinions à propos de la vitesse en fonction de l'âge.....                                                                                                                     | - 11 - |
| Figure 5 : Opinions à propos de la vitesse en fonction du kilométrage annuel en tant que conducteur .....                                                                                | - 12 - |
| Figure 6 : Opinions à propos de la vitesse en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, détecteurs et brouilleurs de radar (1/2) .....                                                   | - 13 - |
| Figure 7 : Opinions à propos de la vitesse en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, détecteurs et brouilleurs de radar (2/2) .....                                                   | - 14 - |
| Figure 8 : Respect avoué des limitations de vitesse, en fonction du type de route .....                                                                                                  | - 15 - |
| Figure 9 : Respect avoué des limitations de vitesse, en fonction du sexe et de l'âge .....                                                                                               | - 16 - |
| Figure 10 : Respect avoué des limitations de vitesse, en fonction de la province .....                                                                                                   | - 16 - |
| Figure 11 : Respect avoué des limitations de vitesse, en fonction de la puissance et du type de voiture .....                                                                            | - 17 - |
| Figure 12 : Respect avoué des limitations de vitesse, en fonction du kilométrage annuel en tant que conducteur.....                                                                      | - 18 - |
| Figure 13 : Respect avoué des limitations de vitesse en fonction du plaisir pris à rouler vite... -                                                                                      | 19 -   |
| Figure 14 : Respect avoué des limitations de vitesse, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, détecteurs et brouilleurs de radar.....                                               | - 19 - |
| Figure 15 : Avis à propos de différentes affirmations concernant les limitations de vitesse -                                                                                            | 21 -   |
| Figure 16 : Avis à propos de différentes affirmations concernant les limitations de vitesse, en fonction du sexe .....                                                                   | - 21 - |
| Figure 17 : Avis à propos de différentes affirmations concernant les limitations de vitesse, en fonction de l'âge.....                                                                   | - 22 - |
| Figure 18 : Avis à propos de différentes affirmations concernant les limitations de vitesse, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, de détecteurs ou de brouilleurs de radar ..... | - 23 - |
| Figure 19 : Avis sur la valeur des limitations de vitesse en vigueur.....                                                                                                                | - 24 - |
| Figure 20 : Avis sur la valeur des limitations de vitesse en vigueur, en fonction du sexe ... -                                                                                          | 25 -   |
| Figure 21 : Avis sur la valeur des limitations de vitesse en vigueur, en fonction de l'âge... -                                                                                          | 25 -   |
| Figure 22 : Avis sur la valeur des limitations de vitesse en vigueur, en fonction du kilométrage parcouru annuellement comme conducteur .....                                            | - 26 - |
| Figure 23 : Avis sur la valeur des limitations de vitesse en vigueur, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, de détecteurs ou de brouilleurs de radar.....                         | - 26 - |

|                                                                                                                                                                                                                                |        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Figure 24 : Conséquence présumée sur la sécurité routière de changements de limitations de vitesse.....                                                                                                                        | - 28 - |
| Figure 25 : Conséquence présumée sur la sécurité routière de changements de limitations de vitesse, en fonction du sexe .....                                                                                                  | - 28 - |
| Figure 26 : Conséquence présumée sur la sécurité routière de changements de limitations de vitesse, en fonction de l'âge.....                                                                                                  | - 29 - |
| Figure 27 : Conséquence présumée sur la sécurité routière de changements de limitations de vitesse, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, détecteurs ou brouilleurs de radar .....                                      | - 30 - |
| Figure 28 : conséquence présumée sur la fluidité du trafic d'une augmentation des limitations de vitesse sur les routes wallonnes, en fonction du sexe et de l'âge.....                                                        | - 31 - |
| Figure 29 : conséquence présumée sur la fluidité du trafic d'une augmentation des limitations de vitesse sur les routes wallonnes, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, de détecteurs ou de brouilleurs de radar ..... | - 31 - |
| Figure 30 : Niveau d'acceptation des dépassements de la limitation de vitesse .....                                                                                                                                            | - 32 - |
| Figure 31 : Tolérance face à un excès de vitesse de 10 km/h.....                                                                                                                                                               | - 33 - |
| Figure 32 : Tolérance face à un excès de vitesse de 10 km/h, en fonction du sexe .....                                                                                                                                         | - 33 - |
| Figure 33 : Tolérance face à un excès de vitesse de 10 km/h, en fonction de l'âge.....                                                                                                                                         | - 34 - |
| Figure 34 : Acceptation des excès de vitesse de 10 km/h, en fonction du kilométrage parcouru annuellement comme conducteur .....                                                                                               | - 35 - |
| Figure 35 : Acceptation des excès de vitesse de 10 km/h, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, de détecteurs ou de brouilleurs de radar .....                                                                           | - 36 - |
| Figure 36 : Réponses à la question « Dans la rue où j'habite, la plupart des gens roulent trop vite » en fonction du régime de vitesse de la rue d'habitation. ....                                                            | - 37 - |
| Figure 37 : Réponse à la question « roulez-vous à vitesse plus élevée que la moyenne des conducteurs » en fonction du sexe et de l'âge .....                                                                                   | - 38 - |
| Figure 38 : Lien entre comportements avoués et positionnement par rapport à la vitesse de la moyenne des conducteurs .....                                                                                                     | - 39 - |
| Figure 39 : Réponse à la question « vous considérez-vous comme un bon conducteur » en fonction de la vitesse prétendument pratiquée. ....                                                                                      | - 40 - |
| Figure 40 : Réponse à la question « La plupart de mes connaissances/amis trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse», en fonction du sexe et de l'âge .....                                                      | - 41 - |
| Figure 41 : Réponse à la question « mes connaissances/amis trouvent parfois que je roule trop vite », en fonction du sexe et de l'âge .....                                                                                    | - 42 - |
| Figure 42 : Réponse à la question « Le conducteur de la voiture dans laquelle j'étais le plus souvent passager quand j'étais enfant roulait vite », en fonction du sexe et de l'âge .....                                      | - 43 - |
| Figure 43 : Changement de la vitesse de conduite en fonction de passagers transportés, en fonction du sexe du conducteur et du sexe et de l'âge des passagers.....                                                             | - 44 - |

|                                                                                                                                                                                                                     |      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Figure 44 : Pourcentage de conducteurs ayant reçu au moins un procès-verbal pour cause de vitesse excessive en fonction du sexe et de l'âge.....                                                                    | 45 - |
| Figure 45 : Pourcentage de conducteurs ayant reçu au moins un procès-verbal pour cause de vitesse excessive en fonction du kilométrage annuel en tant que conducteur .....                                          | 46 - |
| Figure 46 : Pourcentage de conducteurs ayant reçu au moins un procès-verbal pour cause de vitesse excessive en 2015 en fonction du comportement avoué.....                                                          | 47 - |
| Figure 47 : Pourcentage de conducteurs ayant reçu au moins un procès-verbal pour cause de vitesse excessive, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, de détecteurs ou de brouilleurs de radar. ....            | 47 - |
| Figure 48 : Lien entre l'obtention de PV pour cause de vitesse excessive et pour d'autres motifs.....                                                                                                               | 48 - |
| Figure 49 : Risque subjectif d'être contrôlé pour la vitesse, de recevoir un PV et de devoir payer le PV.....                                                                                                       | 49 - |
| Figure 50 : Montant proposé pour les amendes en comparaison avec le montant légal ...                                                                                                                               | 50 - |
| Figure 51 : Réponse à la question « Pensez-vous que le montant des amendes pour vitesse excessive devrait être adapté en fonction du revenu de la personne en infraction ? », en fonction du sexe et de l'âge ..... | 51 - |
| Figure 52 : Opinions générales à propos des radars (1/2) .....                                                                                                                                                      | 52 - |
| Figure 53 : Opinions générales à propos des radars (2/2) .....                                                                                                                                                      | 53 - |
| Figure 54 : Opinions à propos des radars en fonction du sexe .....                                                                                                                                                  | 54 - |
| Figure 55 : Opinions à propos des radars en fonction de l'âge.....                                                                                                                                                  | 54 - |
| Figure 56 : Opinions à propos des radars en fonction de l'utilisation d'avertisseur, de détecteurs ou de brouilleurs de radars.....                                                                                 | 55 - |
| Figure 57 : Possession d'un avertisseur de radar.....                                                                                                                                                               | 56 - |
| Figure 58 : Possession d'un avertisseur de radars, en fonction du sexe et de l'âge .....                                                                                                                            | 56 - |
| Figure 59 : Possession d'un avertisseur de radar, en fonction du kilométrage annuel en tant que conducteur .....                                                                                                    | 57 - |
| Figure 60 : Possession d'un détecteur et/ou d'un brouilleur de radars, en fonction du sexe et de l'âge .....                                                                                                        | 58 - |
| Figure 61 : Opinions à propos du lien entre véhicules et vitesse .....                                                                                                                                              | 59 - |
| Figure 62 : Opinions à propos du lien entre véhicules et vitesse, en fonction du sexe.....                                                                                                                          | 59 - |
| Figure 63 : Opinions à propos du lien entre véhicules et vitesse, en fonction de l'âge .....                                                                                                                        | 60 - |
| Figure 64 : Opinions à propos du lien entre véhicules et vitesse, en fonction de l'utilisation d'avertisseurs, détecteurs ou brouilleurs de radars .....                                                            | 60 - |
| Figure 65 : Opinion sur le fait qu'une voiture régulant la vitesse automatiquement serait une bonne chose, en fonction du sexe et de l'âge.....                                                                     | 61 - |

## VII. ANNEXE : QUESTIONNAIRE

### Questionnaire FR – Agence Wallonne pour la Sécurité Routière (AWSR)

#### I. SAMPLE VARIABLES

Sexe, language, age (18 – 69 year), postal code, region, province, social class, education, household.

#### II. INTRODUCTION

Dans ce questionnaire, nous vous poserons des questions sur votre comportement sur la route et sur vos opinions à propos de la vitesse. Les réponses seront traitées de façon entièrement anonyme dans un but de recherche.

Nous vous remercions sincèrement d'avance de votre collaboration ! Il faut compter tout au plus 15 minutes pour remplir ce questionnaire.

#### III. SCREENER QUESTIONS

**S01. Habitez-vous en Wallonie ? [S]**

*SCRIPTER: S01=2 – SCREENOUT*

1. Oui
2. Non

**S02. Quel est votre code postal ? [Q]**

**S03. Disposez-vous d'un permis de conduire « voiture » (permis B) ? [S]**

*SCRIPTER: S03=3 – SCREENOUT*

1. Oui
2. Oui, un permis provisoire
3. Non

#### IV. MAIN QUESTIONNAIRE

##### A INTRODUCTION

Base: all respondents

**Q1. En quelle année avez-vous obtenu votre permis de conduire ? [Q]**

Base: all respondents

**Q2. Quelle est la limitation de vitesse dans la rue où vous habitez ? [S]**

1. 20 km/h
2. 30 km/h

- 3. 50 km/h
- 4. 70 km/h
- 5. 90 km/h
- 98. Une autre vitesse. Merci de préciser :[0]
- 99. Je ne sais pas

Base: all respondents

**Q3. Quelle est votre catégorie socio-professionnelle ? [S]**

- 1. Fonctionnaire
- 2. Employé ou cadre
- 3. Ouvrier
- 4. Indépendant : profession libérale
- 5. Autre travailleur indépendant
- 6. Homme/femme au foyer
- 7. (Pre-) retraité
- 8. Sans emploi (chômeur, invalide, rentier)
- 9. Étudiant

Base: respondents with 1, 2, 3, 4 OR 5 in Q3

**Q4. Exercez-vous une profession impliquant le transport de personnes ou de marchandises ? [M]**

*SCRIPTER: only if 1, 2, 3, 4 OR 5 in Q3*

Respondent instruction: Il est possible de cocher la réponse 1 et 2.

- 1. Oui, du transport de personnes
- 2. Oui, du transport de marchandises
- 3. Non **[Exclusive]**

Base: all respondents

**Q5. Combien de kilomètres parcourez-vous approximativement comme conducteur de voiture chaque année ? [S]**

- 1. Moins de 5000 km
- 2. Entre 5001 et 10 000 km
- 3. Entre 10 001 et 20 000 km
- 4. Entre 20 001 et 30 000 km
- 5. Plus de 30 000 km
- 99. Je ne sais pas

Base: all respondents

**Q6. Quelle est la puissance de la voiture que vous conduisez le plus souvent ? (La puissance en kW d'une voiture est indiquée sur son certificat d'immatriculation, le « papier rose ») [S]**

Respondent instruction : Merci de ne choisir qu'une seule réponse

1. 50 kW ou moins (= 68 ch ou moins)
2. Entre 51 et 75 kW (entre 69 et 101 ch)
3. Entre 76 et 100 kW (entre 102 et 135 ch)
4. Entre 101 et 125 kW (entre 136 et 170 ch)
5. Entre 125 et 150 kW (entre 171 et 203 ch)
6. Plus de 150 kW (plus de 203 ch)
99. Je ne sais pas

Base: all respondents

**Q7. La voiture que vous conduisez le plus souvent est-elle une voiture de société ? [S]**

1. Oui
2. Non
99. Je ne sais pas

Base: all respondents

**Q8. Au cours des trois dernières années (2013-2014-2015), avez-vous été impliqué dans un ou des accidents dans lesquels une personne a été tuée ou blessée ? [Q]**

1. ~~-DROP DOWN BOX-~~ accidents ayant entraîné le décès d'une ou plusieurs personnes
2. ~~-DROP DOWN BOX-~~ accidents ayant entraîné des dommages corporels

Base: all respondents

**Q9. Au cours des trois dernières années (2013-2014-2015), une personne que vous considérez comme un « proche » a-t-elle été impliquée dans un accident dans lequel une personne a été tuée ou blessée ? [S]**

1. Oui
2. Non
99. Je ne sais pas

## **B OPINIONS A PROPOS DE LA VITESSE ET DE SON ROLE POUR LA SECURITE ROUTIERE**

Base: all respondents

**Q10. Etes-vous d'accord avec les affirmations suivantes concernant la vitesse ? [SGRID]**

|                                                                                                   | 1. Pas du tout d'accord | 2. Plutôt pas d'accord | 3. Neutre | 4. Plutôt d'accord | 5. Tout à fait d'accord | 99. Je ne sais pas |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|------------------------|-----------|--------------------|-------------------------|--------------------|
| 1. La vitesse excessive ou inadaptée est une cause d'accident importante sur les routes Wallonnes |                         |                        |           |                    |                         |                    |

|                                                                                    |  |  |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| 2. Rouler plus vite que la limite autorisée accroît le risque d'avoir un accident. |  |  |  |  |  |  |
| 3. Rouler vite permet d'être plus attentif à sa conduite                           |  |  |  |  |  |  |
| 4. Rouler vite permet de gagner du temps de façon significative                    |  |  |  |  |  |  |
| 5. En roulant vite, on augmente sa consommation de carburant                       |  |  |  |  |  |  |
| 6. Plus on roule vite, plus on diminue son champ visuel                            |  |  |  |  |  |  |
| 7. Rouler plus lentement que le trafic environnant est dangereux                   |  |  |  |  |  |  |
| 8. Les bons conducteurs peuvent se permettre de rouler vite                        |  |  |  |  |  |  |
| 9. Rouler vite me procure du plaisir                                               |  |  |  |  |  |  |
| 10. Si je ne roule pas vite, j'ai l'impression de perdre mon temps                 |  |  |  |  |  |  |
| 11. Dans rue où j'habite, beaucoup de gens roulent trop vite                       |  |  |  |  |  |  |

Base: all respondents

**Q11. Selon votre opinion, dans des conditions de trafic fluide, à partir de quel dépassement de la limitation de vitesse trouvez-vous qu'un conducteur roule « trop vite » sur les routes suivantes ? [SGRID]**

Respondent instruction : Vous ne pouvez donner qu'une réponse par situation

|  |                  |                       |                        |                        |                        |                    |
|--|------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|------------------------|--------------------|
|  | 1. Dès 1km/h au- | 2. A partir de 5 km/h | 3. A partir de 10 km/h | 4. A partir de 15 km/h | 5. A partir de 20 km/h | 99. Je ne sais pas |
|--|------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|------------------------|--------------------|

|                                                                                    | dessus<br>de la<br>limitatio<br>n | au-<br>dessus | au-<br>dessus | au-<br>dessus | au-<br>dessus<br>ou plus |  |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|--------------------------|--|
| 1. Sur les<br>autoroutes<br>(limitation à<br>120 km/h)                             |                                   |               |               |               |                          |  |
| 2. Sur les routes<br>régionales hors<br>agglomération<br>(limitation à 90<br>km/h) |                                   |               |               |               |                          |  |
| 3. En<br>agglomération<br>(50 km/h)                                                |                                   |               |               |               |                          |  |
| 4. Dans les<br>chantiers<br>routiers                                               |                                   |               |               |               |                          |  |

## C VOTRE COMPORTEMENT SUR LA ROUTE

Base: all respondents

**Q12. Vous considérez-vous comme un bon conducteur ? [S]**

1. Je suis meilleur conducteur que la moyenne
2. Je suis dans la moyenne des conducteurs
3. Je suis moins bon conducteur que la moyenne
99. Je ne sais pas

Base: all respondents

**Q13. Conduisez-vous à vitesse plus élevée que la moyenne des conducteurs ? [S]**

1. Je roule plus vite que la moyenne des conducteurs
2. Je roule à la même vitesse que la moyenne des conducteurs
3. Je roule moins vite que la moyenne des conducteurs
99. Je ne sais pas

Base: all respondents

**Q14. Etes-vous d'accord avec les affirmations suivantes concernant vos proches ? [SGRID]**

|                                                    | 1.Pas du tout<br>d'accord | 2.Plutôt pas<br>d'accord | 3. Neutre | 4.Plutôt<br>d'accord | 5.Tout à fait<br>d'accord | 99.Je ne sais<br>pas |
|----------------------------------------------------|---------------------------|--------------------------|-----------|----------------------|---------------------------|----------------------|
| 1. Mes<br>connaissances<br>/amis me<br>considèrent |                           |                          |           |                      |                           |                      |

|                                                                                                               |  |  |  |  |  |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| comme un bon conducteur                                                                                       |  |  |  |  |  |  |
| 2. Mes connaissances /amis trouvent parfois que je roule trop vite                                            |  |  |  |  |  |  |
| 3. La plupart de mes connaissances /amis trouvent qu'il faut respecter les limitations de vitesse             |  |  |  |  |  |  |
| 4. La personne dans la voiture de laquelle j'étais le plus souvent passager quand j'étais enfant roulait vite |  |  |  |  |  |  |

Base: all respondents

**Q15. Sur les routes suivantes de quelle façon respectez-vous les limitations de vitesse quand il n'y a pas de bouchon ? [SGRID]**

Respondent instruction : Indiquez le pourcentage du temps pendant lequel vous respectez la limite, roulez un peu au-dessus et roulez plus de 10k/h au-dessus.

|                                                      | 1. Je respecte la limitation -<br><i>DROP DOWN</i><br><i>BOX</i> - % du temps | 2. Je dépasse la limitation mais sans rouler plus de 10km au-dessus -<br><i>DROP DOWN</i><br><i>BOX</i> - % du temps | 3. Je roule plus de 10 km/h au-dessus de la limitation -<br><i>DROP DOWN</i><br><i>BOX</i> - % du temps |
|------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Sur les autoroutes belges (limitation à 120 km/h) |                                                                               |                                                                                                                      |                                                                                                         |
| 2. Sur les routes régionales en Wallonie             |                                                                               |                                                                                                                      |                                                                                                         |

|                                                                |  |  |  |
|----------------------------------------------------------------|--|--|--|
| (limitation à 90 km/h)                                         |  |  |  |
| 3. En agglomération, dans les rues à 50 km/h                   |  |  |  |
| 4. Dans les zones 30                                           |  |  |  |
| 5. Quand vous longez un chantier routier sans voir d'ouvrier   |  |  |  |
| 6. Quand vous longez un chantier routier et voyez des ouvriers |  |  |  |

Base: all respondents

**Q16. Avez-vous tendance à rouler moins vite, plus vite ou à ne pas changer votre comportement habituel dans les circonstances suivantes ? [SGRID]**

|                                                        | 1.Je roule moins vite que d'habitude | 2.Je ne change pas mon comportement | 3.Je roule plus vite que d'habitude | 4.Je ne sais pas / Cette question ne s'applique pas à moi |
|--------------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| 1.Quand la route est déserte                           |                                      |                                     |                                     |                                                           |
| 2.Si vous roulez de nuit                               |                                      |                                     |                                     |                                                           |
| 3.Si vous êtes stressé ou énervé                       |                                      |                                     |                                     |                                                           |
| 4.Si vous êtes sûr qu'il n'y a pas de radar            |                                      |                                     |                                     |                                                           |
| 5.Si vous voyez un radar                               |                                      |                                     |                                     |                                                           |
| 6.Si vous voyez un panneau avertissant un radar        |                                      |                                     |                                     |                                                           |
| 7.Si vous avez envie de prendre du plaisir de conduite |                                      |                                     |                                     |                                                           |

|                                                                                        |  |  |  |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| 8.Si vous vous sentez fatigué                                                          |  |  |  |  |
| 9.Si vous avez bu de l'alcool avant de conduire                                        |  |  |  |  |
| 10.Si vous êtes en retard à un rendez-vous                                             |  |  |  |  |
| 11.Si un autre véhicule vous suit de très près                                         |  |  |  |  |
| 12.Si vous transportez un ou plusieurs passagers de votre âge et du même sexe que vous |  |  |  |  |
| 13.Si vous transportez un ou plusieurs passagers de votre âge et du sexe opposé        |  |  |  |  |
| 14.Si vous transportez un ou plusieurs enfants                                         |  |  |  |  |
| 15.Si vous effectuez un trajet inhabituel                                              |  |  |  |  |
| 16.S'il pleut                                                                          |  |  |  |  |
| 17.Si vous êtes plongé dans vos pensées en conduisant                                  |  |  |  |  |

Base: all respondents

**Q17. Au cours de l'année 2015, combien de PV avez-vous reçu pour cause de vitesse excessive ? (cette question concerne les infractions que vous avez réalisées vous-mêmes, pas celles que d'autres personnes auraient faites avec votre voiture) ? [S]**

1. 0
2. 1
3. 2
4. Entre 3 et 5
5. Entre 5 et 10

- 6. Plus de 10
- 99. Je ne sais pas

Base: Not if 1 in Q17

**Q18. Par qui votre amende pour vitesse excessive la plus récente a-t-elle été ou va-t-elle être payée ? [S]**

- 1. Vous-même
- 2. Votre employeur
- 3. Une autre personne
- 4. Ils ne sont/seront pas payés
- 5. Je ne sais pas

Base: Only if 1 in Q17

**Q19. Imaginez que vous receviez une amende pour vitesse excessive, qui paierait cette amende ? [S]**

- 1. Vous-même
- 2. Votre employeur
- 3. Une autre personne
- 4. Ils ne sont/seront pas payés
- 99. Je ne sais pas

Base: Not if 1 in Q17

**Q20. Au cours de l'année 2015, combien de fois avez-vous été convoqué au tribunal à cause d'une infraction de vitesse excessive ? [S]**

- 1. 0
- 2. 1
- 3. 2
- 4. Plus de 2

Base: Not if 1 in Q17

**Q21. Suite aux sanctions que vous avez reçues en 2015, roulez-vous moins vite qu'avant ? [S]**

*SCRIPTER: Not if 1 in Q17*

- 1. Je roule moins vite
- 2. Je roule plus vite
- 3. Je n'ai pas changé de comportement
- 99. Je ne sais pas

Base: all respondents

**Q22. Au cours de l'année 2015, combien de PV avez-vous reçu pour une autre infraction au code de la route que la vitesse excessive ? (cette question concerne les infractions que vous avez réalisées vous-mêmes, pas celles que d'autres personnes auraient faites avec votre voiture) ? [S]**

1. 0
2. 1
3. 2
4. Entre 3 et 5
5. Entre 5 et 10
6. Plus de 10
99. Je ne sais pas

## C LES LIMITATIONS DE VITESSE

Les questions suivantes portent sur vos opinions à propos des limitations de vitesse.

Base: all respondents

**Q23. Quelle est votre opinion à propos de la limitation de vitesse sur les routes suivantes ? [SGRID]**

|                                                          | 1.La limitation devrait être plus basse | 2.La limitation est fixée à un bon niveau | 3.La limitation devrait être plus élevée | 99.Je ne sais pas |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------|
| 1.Sur les autoroutes (120 km/h)                          |                                         |                                           |                                          |                   |
| 2.Sur les routes régionales hors agglomération (90 km/h) |                                         |                                           |                                          |                   |
| 3.En agglomération (50 km/h)                             |                                         |                                           |                                          |                   |
| 4.Dans les chantiers routiers                            |                                         |                                           |                                          |                   |

Base: all respondents

**Q24. A votre avis, quel serait l'effet sur la sécurité routière si on changeait les limitations de vitesse de la façon suivante ? [SGRID]**

|  | 1.Cela améliorerait la sécurité routière | 2.Cela n'aurait pas d'effet | 3.Cela dégraderait la sécurité routière | 99.Je ne sais pas |
|--|------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------------|-------------------|
|  |                                          |                             |                                         |                   |

|                                                                                              |  |  |  |  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| 1.Si on augmentait la limitation sur autoroute de 120 à 130 km/h                             |  |  |  |  |
| 2.Si on diminuait la limitation sur les routes régionales hors agglomération de 90 à 70 km/h |  |  |  |  |
| 3.Si on remplaçait plus de routes à 50 km/h en ville par des zones 30                        |  |  |  |  |
| 4.Si on augmentait la limitation sur autoroute de 120 à 130 km/h                             |  |  |  |  |

Base: all respondents

**Q25. Si on augmentait les limitations de vitesse sur les routes wallonnes, pensez-vous que le trafic serait plus fluide (moins de bouchons, temps de parcours réduit) ? [S]**

1. Oui
2. Non, cela ne changerait rien
3. Non, la situation serait pire
99. Je ne sais pas

Base: all respondents

**Q26. Êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes concernant les limitations de vitesse ?**

|                                                                     | 1.Pas du tout d'accord | 2.Plutôt pas d'accord | 3.Neutre | 4.Plutôt d'accord | 5.Tout à fait d'accord | 99. Je ne sais pas |
|---------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------|----------|-------------------|------------------------|--------------------|
| 1.Les limitations de vitesse sont suffisamment bien indiquées       |                        |                       |          |                   |                        |                    |
| 2.Il devrait y avoir plus de zones 30 dans les villes               |                        |                       |          |                   |                        |                    |
| 3.Il faudrait plus de dispositifs ralentisseurs de vitesse dans les |                        |                       |          |                   |                        |                    |

|                                                                                                             |  |  |  |  |  |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| <p>villes (plateaux, dos d'âne, coussins berlinois...) pour forcer les gens à respecter les limitations</p> |  |  |  |  |  |  |
| <p>4.J'adapte ma vitesse au flux de circulation, indépendamment de la limitation de vitesse</p>             |  |  |  |  |  |  |
| <p>5.Il faudrait plus de limitations variables, qui s'adaptent aux conditions de trafic et à la météo</p>   |  |  |  |  |  |  |
| <p>6.Respecter les limitations de vitesse est impossible</p>                                                |  |  |  |  |  |  |
| <p>7.Quand une route est déserte, on peut dépasser la limitation de vitesse en toute sécurité</p>           |  |  |  |  |  |  |

## D RADARS ET REPRESSION DE LA VITESSE

Nous vous posons maintenant quelques questions sur les radars et la répression de la vitesse excessive. Nous vous rappelons que vos réponses à cette enquête sont traitées de façon anonyme et confidentielle.

Base: all respondents

**Q27. Êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes concernant les radars ?**

|  |                             |                            |               |                        |                             |                       |
|--|-----------------------------|----------------------------|---------------|------------------------|-----------------------------|-----------------------|
|  | <i>Pas du tout d'accord</i> | <i>Plutôt pas d'accord</i> | <i>Neutre</i> | <i>Plutôt d'accord</i> | <i>Tout à fait d'accord</i> | <i>Je ne sais pas</i> |
|--|-----------------------------|----------------------------|---------------|------------------------|-----------------------------|-----------------------|

|                                                                                                                                       |  |  |  |  |  |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| En général, les radars sont utiles pour la sécurité routière                                                                          |  |  |  |  |  |  |
| En Wallonie, les radars sont généralement bien placés                                                                                 |  |  |  |  |  |  |
| Il faudrait plus de radars en Wallonie                                                                                                |  |  |  |  |  |  |
| Je suis d'accord avec l'utilisation de radars s'ils sont bien placés                                                                  |  |  |  |  |  |  |
| Les radars ne servent qu'à rapporter de l'argent à l'état                                                                             |  |  |  |  |  |  |
| Ceux qui se plaignent des radars n'ont qu'à rouler moins vite                                                                         |  |  |  |  |  |  |
| Il faudrait plus de radars dans les chantiers                                                                                         |  |  |  |  |  |  |
| Les radars provoquent des freinages et des accélérations dangereuses                                                                  |  |  |  |  |  |  |
| Les radars devraient toujours être indiqués à l'avance                                                                                |  |  |  |  |  |  |
| Les avertisseurs de radar (par exemple le système Coyote) ont un impact négatif sur la sécurité routière                              |  |  |  |  |  |  |
| Je suis favorable à l'utilisation de radars tronçons (radars qui calculent la vitesse moyenne d'un véhicule sur plusieurs kilomètres) |  |  |  |  |  |  |

Base: all respondents

**Q28. Utilisez-vous habituellement l'un des dispositifs ci-dessous quand vous conduisez ou avant de prendre la route ? [SGRID]**

|                                                                                                                                                | 1.Oui | 2.Non | 99.Je ne sais pas |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------------------|
| 1.Un boîtier ou une application payante vous permettant d'être prévenu de la présence de radars fixes et mobiles (par exemple Coyote, Wikango) |       |       |                   |
| 2.Une application smartphone gratuite vous permettant d'être                                                                                   |       |       |                   |

|                                                                                                      |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|
| prévenu de la présence de radars fixes et mobiles (par exemple Waze)                                 |  |  |  |
| 3. Une page sur Facebook ou sur d'autres réseaux sociaux et forums vous renseignant sur les radars   |  |  |  |
| 4. Un détecteur de radar (appareil permettant de détecter les ondes émises par les radars de police) |  |  |  |
| 5. Un brouilleur de radar                                                                            |  |  |  |

Base: only if YES for 1 OR 2 in Q27

**Q29. Depuis que vous conduisez avec un avertisseur de radar, avez-vous changé votre comportement ? [S]**

1. Oui, vous roulez plus vite qu'avant
2. Oui, vous roulez moins vite qu'avant
3. Non, vous roulez de la même façon qu'avant
99. Je ne sais pas

Base: all respondents

**Q30. Si vous effectuez un trajet d'une heure en Wallonie sur des routes que vous ne connaissez pas, quelle est selon vous la probabilité que vous passiez devant un radar fixe ou mobile en fonctionnement ? [S]**

1. Très petite probabilité
2. Petite probabilité
3. Moyenne probabilité
4. Grande probabilité
5. Très grande probabilité
99. Je ne sais pas

Base: all respondents

**Q31. Si un automobiliste se fait flasher en Wallonie pour vitesse excessive, quelle est d'après vous la probabilité qu'il reçoive un PV ? [S]**

1. Très petite probabilité
2. Petite probabilité

- 3. Moyenne probabilité
- 4. Grande probabilité
- 5. Très grande probabilité
- 99. Je ne sais pas

Base: all respondents

**Q32. Si un automobiliste reçoit un PV pour vitesse excessive et refuse de payer, quelle est d'après vous la probabilité qu'il soit finalement obligé par la justice de payer ? [S]**

- 1. Très petite probabilité
- 2. Petite probabilité
- 3. Moyenne probabilité
- 4. Grande probabilité
- 5. Très grande probabilité

Base: all respondents

**Q33. Selon-vous, quel serait le juste montant de l'amende pour un conducteur.... (Nous vous demandons votre point de vue personnel, pas d'inscrire le montant prévu par la loi, si vous le connaissez) ? [Q]**

- 1. flashé à 40 km/h en zone 30 ? : [Q] €
- 2. flashé à 110 km/h sur une route à 90 km/h ? : [Q] €
- 3. flashé à 80 km/h sur une route à 50 km/h en agglomération ? : [Q] €
- 4. flashé à 160 km/h sur autoroute ? [Q] €

Base: all respondents

**Q34. Pensez-vous que le montant des amendes pour vitesse excessive devrait être adapté en fonction du revenu de la personne en infraction ? [S]**

- 1. Oui
- 2. Non
- 99. Je ne sais pas

Base: all respondents

**Q35. Quel est votre avis concernant ces affirmations à propos des voitures ? [SGRID]**

|                                                        | 1. Pas du tout d'accord | 2. Plutôt pas d'accord | 3. Neutre | 4. Plutôt d'accord | 5. Tout à fait d'accord | 99. Je ne sais pas |
|--------------------------------------------------------|-------------------------|------------------------|-----------|--------------------|-------------------------|--------------------|
| 1. Certaines voitures poussent à rouler vite car elles |                         |                        |           |                    |                         |                    |

|                                                                                                                                     |  |  |  |  |  |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|
| sont trop puissantes                                                                                                                |  |  |  |  |  |  |
| 2. Les constructeurs automobiles qui vendent des voitures très puissantes ont une part de responsabilité dans l'insécurité routière |  |  |  |  |  |  |
| 3. Il devrait y avoir des lois limitant la puissance des voitures vendues                                                           |  |  |  |  |  |  |
| 4. Les voitures sont plus sûres qu'avant, donc il faudrait relever les limitations de vitesse                                       |  |  |  |  |  |  |

Base: all respondents

**Q36. Avec les évolutions technologiques, on pourrait voir se développer à l'avenir des voitures dont la vitesse est régulée automatiquement, empêchant les conducteurs de dépasser les limitations de vitesse, sauf en cas d'urgence. Pensez-vous que le développement de ce type de voiture est une bonne chose ? [S]**

1. Oui, mais seulement pour les conducteurs récidivistes en matière d'infractions de vitesse
  2. Oui pour tous les conducteurs
  3. Ce n'est ni une bonne chose, ni une mauvaise chose
  4. C'est une mauvaise chose
99. Je ne sais pas

**END OF QUESTIONNAIRE**



AGENCE WALLONNE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ASBL  
Av. Comte de Smet de Nayer 14 • B-5000 Namur • T. +32 (0)81 821 300

[www.awsr.be](http://www.awsr.be)