



VITESSE AU VOLANT

ÉTAT DE LA SITUATION

La vitesse est l'une des principales causes d'accidents au Québec. Chaque année, en moyenne, de 2011 à 2015, la vitesse était en cause pour :

- 138 décès (35 % du nombre de décès);
- 515 blessés graves (29 % du nombre de blessés graves);
- 6 975 blessés légers (19 % du nombre de blessés légers).

Ces dernières années, les proportions d'accidents où la vitesse est en cause restent stables.

La vitesse est un facteur de risque sur tous les types de route et pour tous les types d'accident. Le problème touche tous les conducteurs, bien que les 16 à 24 ans soient surreprésentés pour les accidents où la vitesse est en cause et les infractions pour excès de vitesse, en particulier les grands excès de vitesse¹. Dans une moindre mesure, les conducteurs de 25 à 34 ans sont également surreprésentés, tant pour les accidents que pour les infractions.

LES INFRACTIONS

Pour la période de 2010 à 2014, en moyenne, plus de 600 000 infractions pour excès de vitesse entraînant l'inscription de points d'inaptitude (PDI) ont été comptabilisées annuellement, soit environ 70 % des infractions entraînant l'inscription de PDI. De ce nombre, 44 000 étaient des infractions pour grands excès de vitesse.

Pour la même période, il y a eu près de 453 800 infractions pour excès de vitesse signifiés par radars photo ou caméras aux feux rouges.

LE CADRE LÉGISLATIF

Le Code de la sécurité routière prévoit des amendes et l'inscription de points d'inaptitude² au dossier de tout conducteur qui dépasse les limites de vitesse ou qui n'adapte pas sa vitesse aux conditions routières. Des pénalités plus sévères sont prévues pour les excès de vitesse commis dans les zones de chantiers routiers et pour les grands excès de vitesse.

1 Une personne commet un grand excès de vitesse lorsqu'elle conduit un véhicule dont la vitesse dépasse :

- de 40 km/h ou plus la limite de vitesse permise dans une zone de 60 km/h ou moins;
- de 50 km/h ou plus la limite de vitesse permise dans une zone de plus de 60 km/h et d'au plus 90 km/h;
- de 60 km/h ou plus la limite de vitesse permise dans une zone de 100 km/h ou plus.

2 Il n'y a pas de points d'inaptitude de prévus pour les excès de vitesse de 1 à 10 km/h et pour ceux qui sont constatés au moyen d'un radar photo ou d'une caméra à un feu rouge.

UNE ABSENCE DE CONSENSUS SOCIAL

La vitesse est source d'insécurité pour tous les usagers de la route, mais malgré cela :

- le fait de dépasser les limites de vitesse est un phénomène généralisé au Québec : les relevés de vitesse montrent que les limites ne sont généralement pas respectées, quel que soit le type de route ou d'environnement (urbain, rural ou autoroute);
- le fait de ne pas respecter les limites reste acceptable socialement.

DIMINUTION DE LA VITESSE ET RÉDUCTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS

Diminuer la vitesse moyenne des conducteurs réduirait le nombre de victimes et la gravité des blessures. En effet, les études démontrent que, si la vitesse moyenne de tous les conducteurs diminuait de 5 km/h, le nombre d'accidents avec morts ou blessés diminuerait de 15 %³.

LES RADARS PHOTO

Depuis 2009, l'utilisation de radars photo fixes ou mobiles et de caméras aux feux rouges contribue au contrôle de la vitesse dans certaines zones problématiques. Ces appareils ont un effet positif sur le comportement des conducteurs en modifiant leur perception du risque d'être intercepté.

D'abord un projet pilote, l'utilisation permanente de ces appareils a été confirmée en juin 2012. Depuis, le nombre d'appareils a augmenté. Les effets sont très positifs :

- entre le moment de l'installation des radars photo fixes et 2014, la vitesse moyenne a été réduite de 18 % aux endroits où ils ont été installés;
- la réduction du nombre d'accidents a été de 58 % à ces endroits, entre la période précédant l'installation (2005 à 2007) et la période de 2011 à 2013, alors qu'elle a été de 26 % dans l'ensemble du Québec.

AILLEURS DANS LE MONDE

Les conséquences de la vitesse excessive sont démontrées, et la gestion de la vitesse est reconnue comme l'élément clé d'une stratégie de sécurité routière. Parmi les interventions à retenir, on trouve l'aménagement des infrastructures routières, la détermination de limites de vitesse appropriées et, surtout, les mesures pour les faire respecter.

Dans plusieurs pays, les radars photo se sont avérés la mesure la plus efficace pour réduire le nombre d'accidents. La France a estimé qu'entre 2003 et 2010, l'utilisation de radars photo a pu empêcher 16 000 personnes de décéder et 62 000 personnes d'être blessées gravement ou légèrement. Plus de 4 000 appareils sont en service sur le réseau routier de ce pays.

PISTES DE RÉFLEXION

En matière de vitesse au volant, que devons-nous faire de façon concrète pour poursuivre l'amélioration du bilan routier au Québec?

Actuellement, la vitesse peut être surveillée dans plus de 150 sites par des radars photo. La réduction du nombre d'accidents à ces endroits est significative. Devrait-on utiliser plus de radars photo et augmenter le nombre d'endroits où la vitesse est contrôlée?

Pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes, et promouvoir ces modes de déplacement, les limites de vitesse devraient-elles être réduites sur certaines rues en milieu urbain?

³ RANTA, S., et V.P. KALLBERG (1996). *Analysis of Statistical Studies of the Effects of Speed on Safety*, Helsinki, Finnish National Road Administration, 91 p.