



# Sondage sur la sécurité routière 2007

L'excès de vitesse ●



*FONDATION  
DE RECHERCHES  
SUR LES BLESSURES  
DE LA ROUTE*

## **La Fondation de recherches sur les blessures de la route**

La mission de la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) consiste à réduire les décès et les blessures causés par les collisions routières.

La FRBR est un institut de sécurité routière national, indépendant et philanthropique. Depuis sa mise sur pied en 1964, la FRBR s'est fait reconnaître à l'échelle internationale pour ses réalisations dans une gamme de domaines liés à la recherche des causes des collisions routières et à l'établissement de programmes et de politiques qui visent à les traiter de façon efficace.

### **Fondation de recherches sur les blessures de la route**

**171, rue Nepean, bureau 200**

**Ottawa (Ontario) K2P 0B4**

**Téléphone : 613-238-5235**

**Télécopieur : 613-238-5292**

**Courriel : [tirf@trafficingjuryresearch.com](mailto:tirf@trafficingjuryresearch.com)**

**Site Web : [www.trafficingjuryresearch.com](http://www.trafficingjuryresearch.com)**

**Septembre 2008**

Fondation de recherches sur les blessures de la route

Droits d'auteurs © 2008

ISBN : 978-0920071-78-6

# Sondage sur la sécurité routière 2007

## L'excès de vitesse



Ward Vanlaar

Robyn Robertson

Kyla Marcoux

Soutien financier assuré par :

---

Principaux parrains :

**Transports Canada**



Brewers Association  
of Canada



L'Association des  
brasseurs du Canada

**Toyota Canada Inc.**



---



# Table des matières

<b>Sommaire</b> .....	iii
<b>Introduction</b> .....	1
<b>Méthode</b> .....	3
<b>Contexte</b> .....	5
Quelle incidence a la vitesse sur la sécurité routière? .....	5
Comment la vitesse influe-t-elle sur le risque de collision? .....	5
Comment la vitesse influe-t-elle sur la gravité des collisions? .....	8
Caractéristiques des conducteurs rapides .....	9
L'excès de vitesse au Canada .....	10
Conclusion .....	12
<b>Perceptions de l'excès de vitesse</b> .....	13
Où se situe la question générale de la sécurité routière dans l'ordre des priorités publiques? .....	13
Est-ce que l'excès de vitesse est une préoccupation importante en matière de sécurité routière pour les Canadiens? .....	15
Selon les Canadiens, dans quelle mesure l'excès de vitesse risque-t-il de causer une collision?.....	16
À quel point les Canadiens pensent-ils que l'excès de vitesse augmentera la gravité d'une collision? .....	17
Quelle est l'ampleur du problème de l'excès de vitesse, selon les Canadiens? .....	18
À quel point les Canadiens pensent-ils que les autres sont préoccupés par l'excès de vitesse? .....	19
Les Canadiens croient-ils que le problème de l'excès de vitesse s'accroît ou diminue?.....	20
Les Canadiens sont-ils au courant de l'existence de campagnes de sécurité routière ciblant l'excès de vitesse? .....	21
Conclusions.....	21
<b>Ampleur du problème de l'excès de vitesse</b> .....	23
Les Canadiens conduisent-ils souvent bien au-dessus de la vitesse affichée? .....	23
À quelle fréquence les Canadiens qui font de l'excès de vitesse doivent-ils freiner ou braquer pour éviter une collision? .....	24
À quelle fréquence les Canadiens voient-ils d'autres conducteurs rouler à une vitesse bien supérieure à la limite affichée? .....	25
<b>Profil des conducteurs qui font des excès de vitesse</b> .....	27
Quels facteurs sont associés à l'excès de vitesse? .....	27
Quel est le degré de confiance des conducteurs qui conduisent à une vitesse excessive? .....	27
<b>Soutien public aux mesures visant à limiter l'excès de vitesse</b> .....	29



Est-ce que les Canadiens pensent que les limites de vitesse devraient être haussées, abaissées ou maintenues? .....	29
Degré de soutien aux diverses mesures visant à limiter l'excès de vitesse.....	30
<b>Résumé et conclusions .....</b>	<b>31</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>35</b>



# Sommaire

- Le *Sondage sur la sécurité routière* est un sondage d'opinion publique annuel réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR), parrainé par Transports Canada, l'Association des brasseurs du Canada et Toyota Canada Inc. Il prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière à l'aide d'une vaste enquête téléphonique réalisée auprès d'un échantillon aléatoire représentatif de conducteurs canadiens.
- Les résultats du Sondage sur la sécurité routière sont publiés dans une série de rapports (accessibles au [www.trafficinjuryresearch.com](http://www.trafficinjuryresearch.com)) – le présent document met l'accent sur l'excès de vitesse.
- Même si la plupart des conducteurs dépassent la limite de vitesse affichée, ceux qui font des excès de vitesse sont le plus souvent de jeunes conducteurs et, en particulier, de sexe masculin.
- L'excès de vitesse ou une vitesse trop grande pour les conditions de la route sont des facteurs qui interviennent dans plus de 20 % des collisions au Canada. En 2006, ces collisions ont causé 800 décès et environ 3 000 blessures graves au Canada.
- Plus des deux tiers des Canadiens (67,9 %) semblent considérer l'excès de vitesse comme un problème de sécurité routière très important. De fait, cette question se classe au quatrième rang pour ce qui est de la gravité, après la conduite en état d'ivresse (87,1 %), le passage au feu rouge (70,2 %) et les courses sur la route (68,7 %).
- 81,1 % des Canadiens croient que l'excès de vitesse entraînera vraisemblablement une collision.
- Pour ce qui est de la gravité des collisions, 92,7 % d'entre eux sont d'avis qu'une collision résultant d'un excès de vitesse serait assez grave jusqu'à extrêmement grave.
- 81,7 % des répondants perçoivent que d'autres Canadiens sont grandement préoccupés par le problème de l'excès de vitesse.
- En moyenne, les Canadiens estiment que 42,2 % de tous les conducteurs font des excès de vitesse.
- 24 % des Canadiens ou environ 5,4 millions de conducteurs au Canada ont indiqué qu'ils roulaient à des vitesses bien supérieures à la limite.
- Environ 895 200 conducteurs ont mentionné avoir dû freiner ou braquer pour éviter une collision à cause d'un excès de vitesse, au cours du dernier mois, sur les routes canadiennes. La plupart de ceux qui ont eu à le faire l'ont fait à de multiples occasions.
- 80,4 % des répondants ont indiqué qu'ils voyaient souvent d'autres conducteurs dépasser les limites de vitesse.
- La plupart des gens qui conduisent à une vitesse excessive semblent passablement convaincus qu'ils peuvent conserver la maîtrise de leur véhicule.



- En ce qui a trait aux diverses mesures visant à régler le problème de l'excès de vitesse, 65,9 % des répondants conviennent que la vitesse devrait être hautement prioritaire dans le cadre des efforts d'application de la loi, 52,8 % sont d'avis que les véhicules devraient être munis de dispositifs empêchant l'excès de vitesse et 45,6 % sont d'accord pour que les sanctions imposées en cas d'excès de vitesse soient équivalentes à celles de la conduite en état d'ivresse.



# Introduction —●

Le *Sondage sur la sécurité routière* est un sondage d'opinion publique annuel réalisé par la Fondation de recherches sur les blessures de la route (FRBR) au Canada qui prend le pouls de la nation sur les questions clés en matière de sécurité routière. Le *Sondage* révèle :

- ce que les Canadiens considèrent comme des questions de sécurité routière prioritaires et la mesure dans laquelle ces questions les inquiètent;
- leur point de vue sur la façon de régler ces problèmes;
- ce qu'ils savent et ce qu'ils ne savent pas relativement aux pratiques de sécurité routière;
- la façon dont ils se comportent sur la route.

Le *Sondage sur la sécurité routière* comporte une série de questions, posées chaque année, pour recueillir des renseignements sur l'évolution des attitudes, des opinions et des comportements. Ce sondage est complété chaque année par des questions qui permettent d'analyser plus en profondeur des points particuliers, nouveaux, sur un sujet donné. Le présent rapport décrit les résultats du *Sondage sur la sécurité routière* de 2007 concernant le problème de l'excès de vitesse.





# Méthode

Cette septième édition du *Sondage sur la sécurité routière* de la FRBR contenait 95 points visant à sonder les connaissances, les attitudes et les préoccupations des Canadiens relativement à un éventail de questions touchant la sécurité routière et à obtenir de l'information sur leurs pratiques de conduite. Dans l'ensemble, il fallait environ 15 minutes pour effectuer le sondage.

Le sondage a été administré par téléphone à un échantillon aléatoire de conducteurs qui ont conduit au cours des 30 derniers jours et qui détiennent un permis de conduire valide. L'échantillon a été stratifié par province et pondéré de façon à éviter de biaiser les résultats. Opinion Search Inc. a mené les entrevues en septembre 2007. Parmi les 11 625 foyers avec lesquels on a communiqué en demandant la participation d'une personne, 8 800 (76 %) ont refusé et 885 (7,6 %) n'étaient pas admissibles.

Au total, 1 238 conducteurs se sont prêtés à l'entrevue jusqu'à la fin. Les données ont été analysées en tenant compte de la stratification et de la pondération (voir StataCorp., 2007 pour plus de détails sur les méthodes de modélisation) et en utilisant une analyse univariable et multivariable. Compte tenu de la taille de l'échantillon, les résultats peuvent être considérés comme exacts, en moyenne, avec une marge d'erreur de 2,8 %, 19 fois sur 20.





Faire de la vitesse consiste à conduire à n'importe quelle vitesse au-dessus de la limite affichée ou à conduire trop rapidement pour les conditions routières (IIHS, 2003; CCATM, 2007; NHTSA, 2008). Bien que la plupart des conducteurs dépassent la limite affichée (quoiqu'ils roulent en deçà de 20 % de la limite), « l'excès de vitesse » est moins fréquent (Beirness et Simpson, 1997). Toutefois, l'excès de vitesse n'est pas toujours défini et, bien souvent, la définition varie selon les études. Selon Beirness et Simpson (1997), l'excès de vitesse consiste à dépasser la limite d'au moins 25 km/h. De même, d'après Williams et coll. (2006), les conducteurs qui font de l'excès de vitesse sont ceux dont le véhicule roule à au moins 15 mi/h (environ 25 km/h) au-dessus de la limite de vitesse, et les conducteurs un peu plus lents, ceux qui roulent à au plus 5 mi/h (environ 8 km/h) au-dessus de la limite affichée. Aux fins d'introduction, l'excès de vitesse est défini comme le dépassement de la limite affichée d'au moins 25 km/h.

## Quelle incidence a la vitesse sur la sécurité routière?

La vitesse peut avoir une incidence sur la sécurité routière de deux façons.

Premièrement, elle peut accroître le risque de collision – les recherches montrent que l'augmentation de la vitesse accentue le risque d'être en cause dans une collision.

Deuxièmement, la vitesse peut influencer sur la gravité de la collision – selon les études, une vitesse supérieure est souvent associée aussi bien à l'augmentation des collisions qu'à l'accroissement de la gravité des blessures. Ces deux conséquences seront expliquées plus en détail dans les sections qui suivent.

**Comment la vitesse influe-t-elle sur le risque de collision?** On dispose de preuves solides pour étayer l'idée selon laquelle la vitesse a un effet sur le risque de collision. Plus précisément, à mesure que la vitesse augmente, le risque d'être en cause dans une collision s'accroît également (Evans, 2006; Aarts et van Schagen, 2006; OCDE, 2006).

La vitesse absolue, aussi bien que l'écart de vitesse ont un effet prouvé sur la probabilité de collision. D'après la théorie de la vitesse absolue, une hausse de la vitesse



correspond à un accroissement du risque de collision, de même qu'à une augmentation de la gravité des blessures et des conséquences de la collision. Selon la théorie de l'écart de vitesse, des vitesses plus basses et plus hautes peuvent faire grimper le taux de collisions.

**Vitesse absolue.** Selon une théorie, une hausse de la vitesse, en soi et par elle-même (c.-à-d. la vitesse absolue), entraîne une augmentation du risque de collision. Cette théorie repose sur les effets de la vitesse sur différents facteurs pertinents, tels que la distance de freinage, le temps de réaction, la diminution de la manœuvrabilité, ainsi que des facteurs environnementaux comme la configuration de la route et les conditions météorologiques (Aarts et van Schagen, 2006).

À haute vitesse, le temps de réaction à un changement survenant dans l'environnement est plus court, la distance de freinage est plus longue et la manœuvrabilité est réduite (Aarts et van Schagen, 2006 p. 215). La vitesse augmente la distance parcourue par le véhicule pendant que le conducteur réagit aux changements survenus dans l'environnement et prolonge la distance nécessaire pour amener le véhicule à l'arrêt; ainsi, les véhicules qui se déplacent à des vitesses supérieures ont besoin d'une plus longue distance pour arriver à l'arrêt graduellement sans danger. La vitesse réduit aussi la capacité du conducteur de négocier sans danger les virages et d'éviter les objets sur la route (NHTSA, 2008).

Les auteurs de plusieurs études se sont penchés sur différents indicateurs pouvant permettre d'examiner les effets de la vitesse sur le risque de collision. Par exemple, certains (Maycock et coll., 1998; Quimby et coll., 1999; Fildes et coll., 1991; Kloeden et coll., 1997, 2001) ont pu conclure que les véhicules qui se déplacent rapidement ont un plus fort taux de collisions que ceux qui roulent plus lentement. Réciproquement, les véhicules lents ont un plus faible taux de collisions (Aarts et van Schagen, 2006). Une légère hausse de vitesse peut entraîner une augmentation marquée du risque de collision. Par exemple, une hausse de vitesse de seulement 1 % peut accroître le risque de collision mortelle de 4 à 12 %. Par ailleurs, une baisse de 3 % de la vitesse peut réduire le risque de collision de 13 %. À titre d'exemple, on peut préciser que la diminution du risque due à une baisse de vitesse est plus grande que celle, par exemple, qui serait attribuable à

De légers changements de vitesse sont généralement associés à de très grands changements du nombre de victimes de la route.



la présence des coussins gonflables frontaux (Evans, 2006). En moyenne, une baisse de vitesse de 1 % est associée à une diminution de 2 % des collisions causant des lésions corporelles, une réduction de 3 % des collisions entraînant des lésions graves et une diminution de 4 % des collisions causant des décès (Aarts et van Schagen, 2006; Elvik et coll., 2004). De même, on a estimé qu'une baisse de vitesse de 1 km/h équivaut à une réduction de 3 % de la fréquence des collisions (Finch et coll., 1994).

D'autres ont montré qu'une hausse de la vitesse moyenne d'aussi peu que 1 % a été associée à une augmentation de la probabilité de collisions oscillant entre 8 % (Maycock et coll., 1998) et 13 % (Quimby et coll., 1999).

Enfin, lorsque la vitesse diminue, le nombre de collisions et de lésions corporelles diminue dans 95 % des cas et, si la vitesse augmente, le nombre de collisions ou de lésions corporelles s'accroît dans 71 % des cas (Elvik et coll., 2004).

Pour résumer, si la vitesse augmente, le taux de collisions s'accroît d'une valeur égale ou supérieure. Ainsi, une baisse de vitesse améliore à peu près toujours la sécurité routière (Elvik et coll., 2004, p. iii).

**Écart de vitesse.** Il existe une autre théorie importante à propos de la vitesse, celle de l'écart de vitesse. L'écart est défini comme la variation par rapport à la vitesse moyenne (Evans 2006, p. 215), ce qui signifie que certains véhicules se déplacent à une vitesse inférieure et d'autres à une vitesse supérieure à la vitesse moyenne. Cette théorie repose sur l'hypothèse selon laquelle ce n'est pas la vitesse en soi qui a une incidence sur le risque de collision, mais plutôt l'écart entre les vitesses des différents véhicules. Cette situation est créée par le fait que des conducteurs dépassent ou tentent de dépasser d'autres véhicules. La théorie de l'écart de vitesse est souvent utilisée pour expliquer l'augmentation du taux de collisions à des vitesses inférieures, aussi bien qu'à des vitesses supérieures (aussi connue comme la courbe de fréquence en U du risque de collision; Evans, 2006).

De nombreuses études ont porté sur la relation entre les personnes qui conduisent plus vite ou plus lentement que les voitures environnantes et leur risque d'être en cause dans une collision. Deux études, réalisées au cours des années 1960 (Solomon, 1964; Cirillo,



1968) et une plus récente, pendant la décennie 1990 (Harkey et coll., 1990), ont montré que des vitesses plus élevées et plus basses étaient associées à un risque supérieur d'être en cause dans une collision. De fait, ces études ont révèlent que le risque de collision est *plus grand* pour les véhicules qui se déplacent à *basse* vitesse. Cependant, ces études ont été critiquées en raison de lacunes méthodologiques ayant faussé les résultats. Il est intéressant toutefois de noter qu'une étude (RTI, 1970) ayant reproduit celles des années 1960 a montré que près de la moitié des collisions à basse vitesse étaient liées à une manœuvre quelconque (p. ex. un virage), ce qui, par définition, suppose une vitesse plus basse. Une fois ce facteur d'intervention pris en compte, le risque de collision accru associé à la basse vitesse était beaucoup moins grand. De récentes recherches menées entre la fin des années 1990 jusqu'au début des années 2000 (Davis et coll., 2006; Kloeden et coll., 1997, 2001, 2002) suivant un plan de recherche plus solide, ont confirmé qu'un taux de collisions plus élevé est associé à des vitesses élevées, mais on n'a constaté aucun accroissement du taux de collisions à des vitesses inférieures.

**Comment la vitesse influe-t-elle sur la gravité des collisions?** La vitesse a une incidence non seulement sur le risque de collision, mais aussi sur la gravité de celle-ci. Quand une collision se produit, si la vitesse est élevée, il existe un lien direct avec la gravité de la collision, de même que la gravité des blessures (Evans, 2006). Plus précisément, en cas de collision, la relation entre la vitesse et les conséquences de la collision sont directement liés à l'énergie cinétique libérée pendant la collision (Aarts et van Schagen, 2006, p. 215). En d'autres mots, l'excès de vitesse accroît la quantité d'énergie que le véhicule, de même que les dispositifs de sécurité comme les ceintures et les sacs gonflables, doivent absorber au moment de la collision. Plus la vitesse est élevée, plus il est possible que le seuil de sécurité du véhicule et des dispositifs de sécurité soit dépassé en cas de collision, ce qui limite la protection apportée aux occupants du véhicule (IIHS, 2008).

Autrement dit, à haute vitesse, les dispositifs de sécurité comme les ceintures et les sacs gonflables sont moins efficaces pour atténuer la force exercée sur les occupants du véhicule (IIHS, 2008). En cas de collisions à haute vitesse, il est plus difficile pour la structure du véhicule de soutenir l'impact et de maintenir suffisamment d'espace dans l'habitacle du véhicule pour assurer la survie des occupants (IIHS, 2008). Les risques de



blesures ou de décès augmentent en fonction de la mesure dans laquelle *l'énergie de la collision* dépasse celle des systèmes de restriction et du matériel de protection routière, tel que les barrières et les amortisseurs d'impact (qui sont des dispositifs d'amortissement conçus pour minimiser les dommages causés au véhicule) (IIHS, 2008).

À titre d'exemple, citons des études menées aux États-Unis qui ont révélé que les limites de vitesse affichées supérieures étaient associées avec une augmentation des *victimes* de la route (IIHS, 2003; Evans, 2006). Certains états qui ont augmenté leur limite de vitesse de 55 mi/h à 65 mi/h ont constaté une hausse approximative de 10 % du taux de *décès* (Evans, 2006). Une autre étude a indiqué une augmentation de 35 % des *décès* de la route par million de milles parcourus, à la suite de cette augmentation de la limite de vitesse (IIHS, 2003). De même, une hausse de la limite de vitesse à 75 mi/h (environ 120 km/h) a entraîné une augmentation de 38 % des *décès* de la route par million de milles parcourus (IIHS, 2003).

## Caractéristiques des conducteurs rapides

Les conducteurs qui font de l'excès de vitesse, c.-à-d. ceux qui dépassent la limite de vitesse d'au moins 25 km/h, sont le plus souvent des jeunes (Janke et coll., 2003, cités dans Williams et coll., 2006; Lawpoolsri et coll., 2007; NHTSA, 2008; Norris et coll., 2000; Williams et coll., 2006) et, en particulier, de sexe masculin (Janke et coll. 2003, cités dans Williams et coll., 2006; Lawpoolsri et coll., 2007; NHTSA, 2008). Cependant, cela ne signifie pas que le problème de l'excès de vitesse soit le seul fait des jeunes conducteurs. Un sondage auprès de conducteurs de plusieurs États américains a révélé que la vitesse moyenne était généralement supérieure aux vitesses affichées (Williams et coll., 2006). Selon les résultats de ce sondage, environ les deux tiers des conducteurs ont déclaré avoir dépassé la limite de vitesse, dans une certaine mesure, au cours de la semaine précédente, tandis que le tiers a indiqué avoir « parfois » ou « souvent » conduit à plus de 10 mi/h (environ 16 km/h) au-dessus de la limite affichée (Williams et coll., 2006). Ces constatations semblent montrer que la plupart des conducteurs dépassent les limites affichées et qu'un excès de vitesse n'est pas rare.



Au Canada, on a observé des différences entre les adolescents qui n'ont pas eu de collisions et ceux qui en ont eues. Ces derniers étaient moins susceptibles de respecter les limites de vitesse et, de façon générale, il n'était pas rare qu'ils manifestent un comportement de conduite à risque. Ils étaient aussi plus enclins à commettre volontairement une infraction au code de la route, ainsi que des infractions de conduite agressive, et il était plus fréquent qu'ils aient une condamnation à leur dossier de conduite. Ils avaient aussi davantage de contraventions et de condamnations pour des erreurs de conduite intentionnelles, notamment la vitesse et la conduite imprudente (Mayhew et coll., 2006).

Des études ont révélé que des infractions antérieures liées à la vitesse, ainsi que des condamnations pour excès de vitesse sont des facteurs prédictifs de collision (Gerbers et Peck, 2003, Mesken et coll., 2002, cités dans Lawpoolsri et coll., 2007; Williams et coll., 2006). Williams et coll. (2006) ont pu déterminer que les conducteurs qui font des excès de vitesse (définis comme étant des conducteurs de véhicules se déplaçant à plus de 15 mi/h (25 km/h) au-dessus de la limite de vitesse) sont plus susceptibles de conduire des véhicules neuf et d'avoir à leur dossier plus d'infractions aux dispositions du code de la route relatives à la vitesse et autres. Ils ont aussi 60 % plus de collisions que les conducteurs qui conduisent plus lentement, définis comme étant ceux qui roulent à tout au plus 5 mi/h (8 km/h) au-dessus de la vitesse affichée. En outre, on s'est rendu compte que des conducteurs qui font de l'excès de vitesse forment un groupe à haut risque qui a aussi d'autres comportements de conduite négatifs, comme consommer de l'alcool, conduire sans permis valide et ne pas boucler sa ceinture de sécurité (Williams et coll., 2006; NHTSA, 2008).

## L'excès de vitesse au Canada

En 2006, année la plus récente pour laquelle on dispose des données, environ 800 personnes ont été tuées sur les routes canadiennes dans des collisions pour lesquelles l'excès de vitesse ou une conduite trop rapide pour les conditions routières était en cause, et 3 000 autres ont été gravement blessés. On estime que plus de 20 % des collisions sont liés à une vitesse excessive ou à tout le moins trop grande pour les conditions routières (CCATM, 2007). Au Canada, il est établi que la vitesse est un facteur qui contribue, à hauteur de

Au Canada, environ 4 000 décès et lésions corporelles sont attribués chaque année à la vitesse.
---



18 %, aux collisions entraînant des lésions corporelles et des décès (Beirness et Simpson, 1997). Cela représente environ 4 000 décès et blessures qui peuvent être attribués à la vitesse chaque année, au Canada (Beirness et coll., 2001). Les effets de la vitesse sur le risque de collision peuvent être particulièrement frappants au Canada, en hiver, lorsque les routes sont glissantes et que la visibilité est mauvaise, ce qui ajoute aux risques associés à l'excès de vitesse (ICBC, 2007).

Dans le Sondage sur la sécurité routière de 2002, on avait demandé aux Canadiens leur attitude et leurs opinions au sujet de la vitesse. On s'est alors rendu compte que 60 % de la population canadienne considérait la vitesse comme un problème grave ou extrêmement grave (Beirness et coll., 2002). Dans le sondage de 2006, cette donnée était légèrement supérieure, atteignant 66 % (Vanlaar et coll., 2006). En 2002, les jeunes conducteurs (ceux de moins de 30 ans) considéraient la vitesse comme un problème moins grave que les conducteurs âgés (60 ans ou plus), moins de la moitié des jeunes conducteurs voyant la vitesse comme un problème grave ou extrêmement grave, comparativement à 70 % des conducteurs âgés (Beirness et coll., 2002). En 2002 et en 2006, on a aussi demandé aux Canadiens à quelle fréquence ils observaient des comportements de conduite agressive, dont la vitesse. Chez les Canadiens, l'excès de vitesse était le comportement agressif le plus souvent observé, par rapport à d'autres comme le talonnage, le croisement de voies, le dépassement imprudent et le passage au feu rouge (Beirness et coll., 2002; Vanlaar et coll., 2006; 2008a).

Un récent rapport de Transports Canada (2007), fondé sur un sondage réalisé auprès de 2 002 conducteurs en 2005, a permis de constater que la plupart des Canadiens considèrent que rouler au-dessus de la limite de vitesse est dangereux et crée un risque accru de collision, de lésions corporelles ou de mort. Malgré tout, sept Canadiens sur dix admettent conduire tout de même à une vitesse supérieure à la limite affichée. De plus, ils pensent que leur vitesse n'est pas excessive au point de pouvoir mettre en danger leur vie ou celle des autres (EKOS Research Associates Inc, 2007). La fréquence auto-déclarée des comportements de conduite agressive a aussi été examinée dans le Sondage de 2006; on y notait qu'environ 2,7 millions de conducteurs admettent conduire souvent à une vitesse supérieure à la limite (Vanlaar et coll., 2006; 2008a).



## Conclusion

Des preuves très solides montrent que la vitesse a un effet sur le risque de collision. Plus précisément, à mesure que la vitesse s'élève, le risque de collision augmente. De fait, un petit changement dans la vitesse est systématiquement associé à de grands changements dans le nombre de collisions routières.

Quand une collision se produit, la vitesse accrue est directement associée à une gravité accrue de la collision, de même qu'à une gravité supérieure des lésions corporelles. Plus la vitesse est élevée, plus il est probable que le seuil de sécurité du véhicule et des dispositifs de sécurité soit dépassé en cas de collision, ce qui limite la protection accordée aux occupants du véhicule.

Bien que la plupart des conducteurs dépassent les limites de vitesse affichées, les jeunes conducteurs de sexe masculin, en particulier, constituent un groupe à haut risque sur le plan des collisions. De plus, on a observé que les conducteurs qui font de l'excès de vitesse forment un groupe à haut risque, manifestant plusieurs comportements de mauvaise conduite, notamment consommer de l'alcool, conduire sans permis valide et ne pas boucler sa ceinture.

Au Canada, on estime que l'excès de vitesse ou une trop grande vitesse pour les conditions routières intervient dans 20 % des collisions. Ces collisions ont causé environ 800 décès et à peu près 3 000 lésions corporelles graves au Canada, en 2006 (CCATM, 2008).

En résumé, la vitesse demeure un facteur important des collisions routières et des lésions corporelles. De plus, la relation entre la vitesse et la sécurité routière est la même, quels que soient l'endroit et l'heure; elle ne dépend ni du pays, ni de l'environnement dans lequel cette relation est évaluée (Elvik et coll., 2004).



# Perceptions de l'excès de vitesse

Où se situe la question générale de la sécurité routière dans l'ordre des priorités publiques?

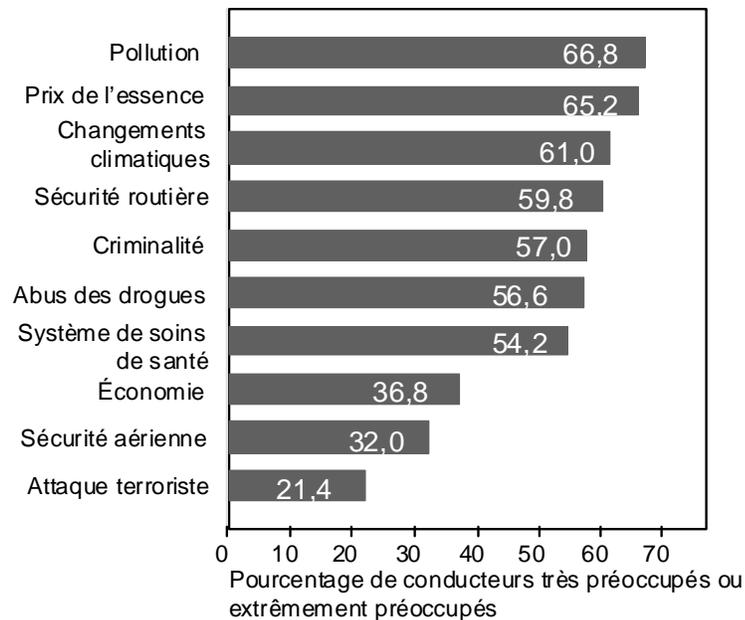
Afin de connaître l'attitude générale des Canadiens à l'égard de l'excès de vitesse et de mieux situer cette question dans le contexte social général et celui de la sécurité routière, les Canadiens ont eu à préciser, au cours du Sondage sur la sécurité routière, à quel point ils étaient préoccupés par un éventail de questions sociales. La figure 1 montre le pourcentage de répondants qui se sont dits préoccupés par ces différentes questions, sur une échelle de 1 (pas du tout préoccupé) à 6 (extrêmement préoccupé); aux fins de l'établissement de la cote, les réponses ont été interprétées comme indiquant que les répondants étaient préoccupés par une question lorsque ceux-ci avaient choisi 5 ou 6. On constate qu'une majorité évidente de Canadiens (59,8 %) est très ou extrêmement préoccupée par la sécurité routière, qui vient juste après la pollution (66,8 %), le prix de l'essence à la pompe (65,2 %) et les changements climatiques (61 %). Les répondants sont plus préoccupés par la sécurité routière que par le crime (57 %), l'abus des drogues (56,6 %), l'état du système de soins de santé (54,2 %), l'économie (36,8 %), la sécurité aérienne (32 %) ou la menace d'une attaque terroriste (21,4 %).

Il convient de signaler que les différences entre les diverses questions sociales ne sont pas toutes statistiquement significatives. Une analyse plus approfondie a révélé qu'il était possible de distinguer trois groupes. D'abord, le pourcentage de Canadiens qui sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par la pollution est beaucoup plus élevé que celui des répondants préoccupés par la sécurité routière et forme le premier groupe. Le deuxième groupe se compose des questions relatives au 'prix de l'essence', aux 'changements climatiques', à la 'sécurité routière', au 'crime', à l'abus des drogues' et au 'système de soins de santé'. Le pourcentage de Canadiens qui sont très préoccupés ou extrêmement préoccupés par chacune de ces questions est plus ou moins le même. Enfin, un nombre beaucoup moins grand de Canadiens sont préoccupés par l'économie, la sécurité aérienne et les attaques terroristes – ensemble,



ils forment le dernier groupe. Une autre étude récente a dégagé une tendance semblable et concluait que « la sécurité routière se situe à mi-chemin, parmi les priorités [du public], 54 p. 100 des participants ayant exprimé des préoccupations à ce sujet » (EKOS Research Associates Inc. 2007 : p. iii).

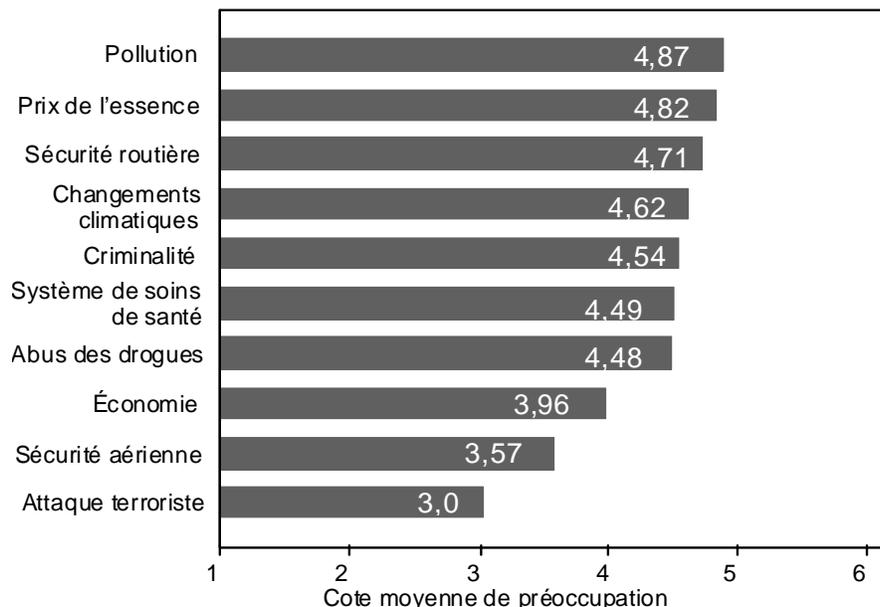
**Figure 1. Pourcentage de conducteurs très préoccupés ou extrêmement préoccupés par diverses questions sociales**



Si l'on se penche sur la cote moyenne de préoccupation qu'obtiennent les diverses questions sociales, la tendance générale des résultats est à peine différente (voir la figure 2). En moyenne, la sécurité routière se classe au troisième rang des préoccupations, au lieu du quatrième, mais la tendance générale demeure la même.



**Figure 2. Cote moyenne de préoccupation à l'égard des diverses questions sociales**



Est-ce que l'excès de vitesse est une préoccupation importante en matière de sécurité routière pour les Canadiens?

Le *Sondage* présentait aussi un éventail de problèmes de sécurité routière que les répondants devaient classer, par ordre de gravité, sur une échelle à six points, où 1 correspondait à « pas un problème du tout » et 6, à « problème extrêmement grave ».

Comme le montre la figure 3, l'excès de vitesse a été classé comme constituant un problème très grave ou extrêmement grave (c.-à-d. 5 ou 6) par 67,9 % des participants. Ce problème a reçu la quatrième plus haute note quant à la perception de la gravité, après la conduite en état d'ivresse (87,1 %), le passage au feu rouge (70,2 %) et les courses sur la route (68,7 %). À noter que seule la différence entre l'excès de vitesse et la conduite en état d'ivresse

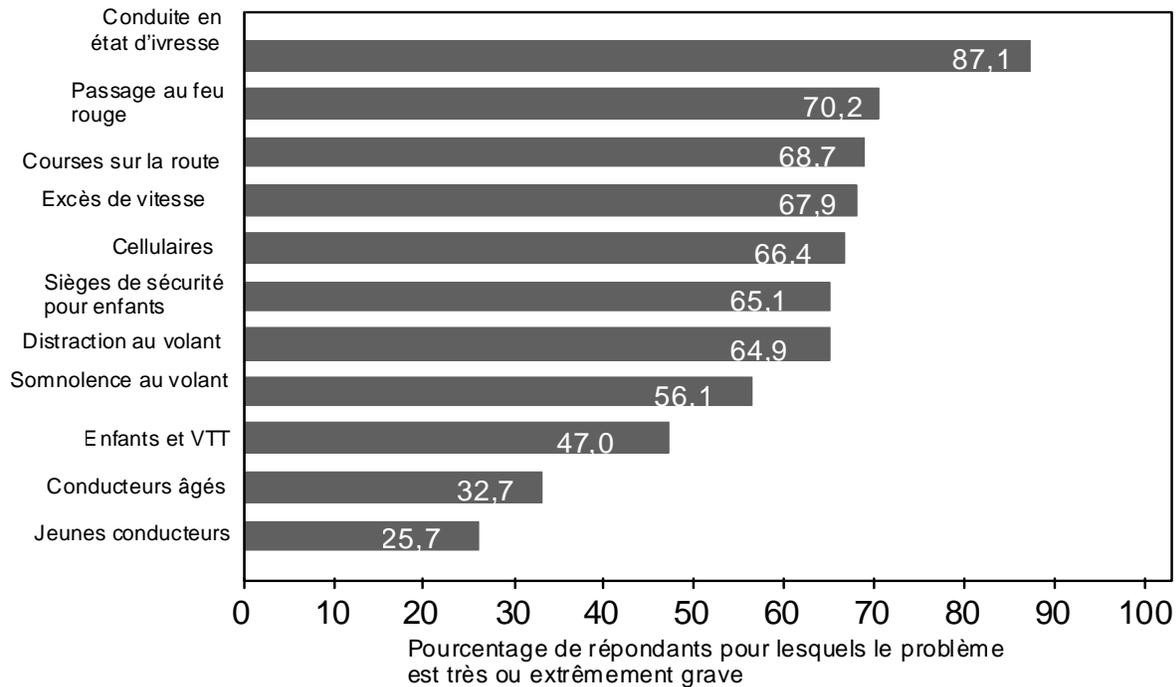
Plus des deux tiers des Canadiens considèrent l'excès de vitesse comme un problème de sécurité très grave ou extrêmement grave.

est significative. Les autres problèmes de sécurité routière cotés comme étant très graves ou extrêmement graves étaient les suivants : 66,4 % pour l'usage du cellulaire en conduisant (à la main ou en mode mains libres), 65,1 % pour les enfants incorrectement assujettis dans les sièges de sécurité, 64,9 % pour la distraction au volant, 56,1 % pour la somnolence ou la fatigue au volant, 47 % pour les enfants conduisant des véhicules



tout terrain (VTT), 32,7 % pour les conducteurs âgés et 25,7 % pour les jeunes conducteurs. La différence entre l'excès de vitesse et les quatre derniers points est importante.

**Figure 3. Pourcentage de conducteurs très préoccupés ou extrêmement préoccupés par diverses questions de sécurité routière**

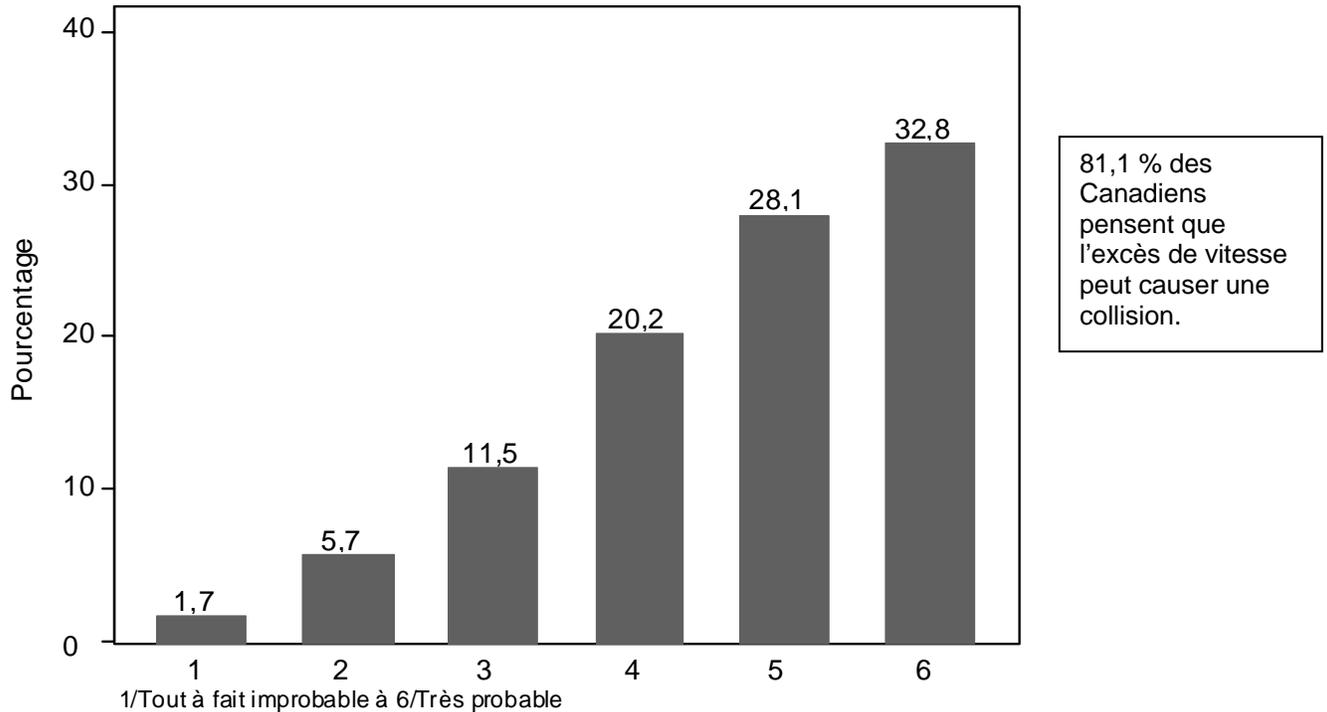


Selon les Canadiens, dans quelle mesure l'excès de vitesse risque-t-il de causer une collision?

Les Canadiens ont dû indiquer à quel point ils croyaient que l'excès de vitesse pouvait causer une collision (voir la figure 4), sur une échelle de 1 (tout à fait improbable) à 6 (très probable). Les réponses ont été classées en deux catégories : peu probables (1-3) et probables (4-6). Les résultats montrent que 81,1 % des répondants croient que l'excès de vitesse risque de causer une collision, tandis que seulement 18,9 % d'entre eux pensent que l'excès de vitesse ne causera pas de collision; cette différence est importante. Les figures qui suivent indiquent que la majorité des Canadiens pense que l'excès de vitesse est probablement ou très probablement associé à un risque accru de collisions.



**Figure 4. Dans quelle mesure les Canadiens pensent-ils que l'excès de vitesse peut causer une collision?**

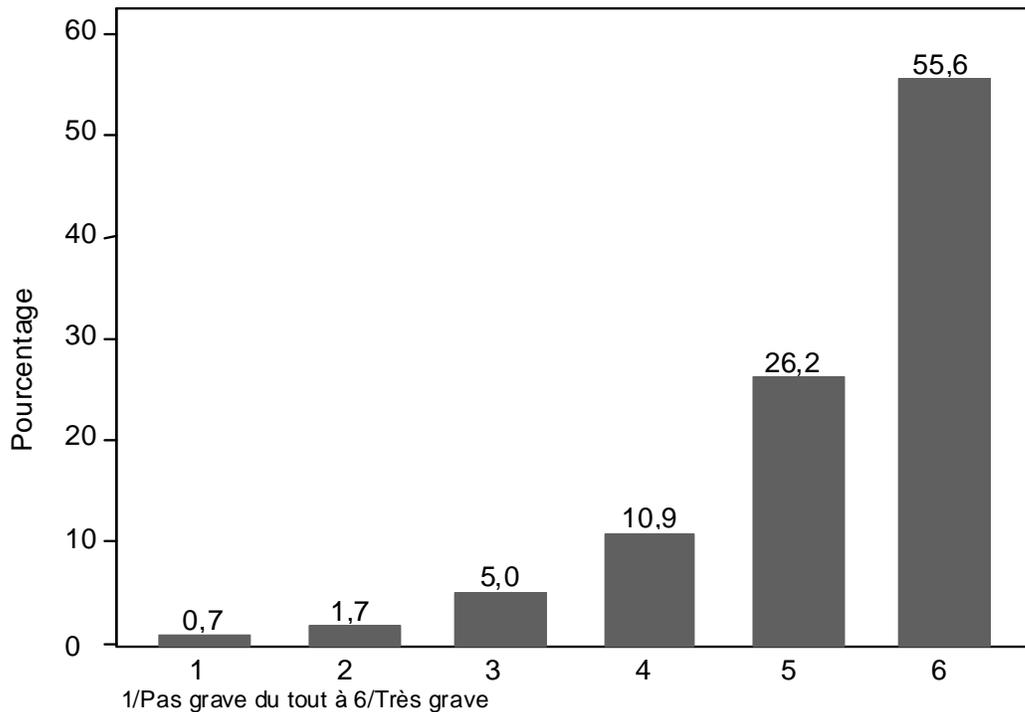


### À quel point les Canadiens pensent-ils que l'excès de vitesse augmentera la gravité d'une collision?

Les participants ont eu à estimer la gravité des collisions causées par un excès de vitesse, à l'aide d'une échelle de 1 (pas grave du tout) à 6 (très grave). Comme le montre la figure 5, une majorité de Canadiens (92,7 %) pense que l'excès de vitesse a des répercussions sur la gravité des collisions, puisqu'ils y ont attribué des cotes de 4, 5 ou 6. L'opinion de la plupart des Canadiens est donc conforme aux résultats des études qui confirment que l'excès de vitesse est associé à un accroissement de la gravité des collisions.



**Figure 5. À quel point les Canadiens pensent-ils que les collisions dues à un excès de vitesse sont graves?**



Quelle est l'ampleur du problème de l'excès de vitesse, selon les Canadiens?

Les Canadiens ont aussi eu à s'exprimer à propos de la proportion de conducteurs qui roulent à une vitesse excessive, comparativement à tous les conducteurs sur la route. En moyenne, les Canadiens estiment que 42,2 % des conducteurs font des excès de vitesse.

Plus précisément, le quart des répondants pense que jusqu'à 15 % des conducteurs sur la route font des excès de vitesse, la moitié des répondants pense que jusqu'à 40 % des conducteurs sur la route font des excès de vitesse et les trois quarts des répondants pensent que jusqu'à 65 % des conducteurs sur la route conduisent à une vitesse excessive. Incidemment, un petit pourcentage de répondants (1 %) croit que tous les conducteurs sur la route se déplacent à des vitesses excessives.

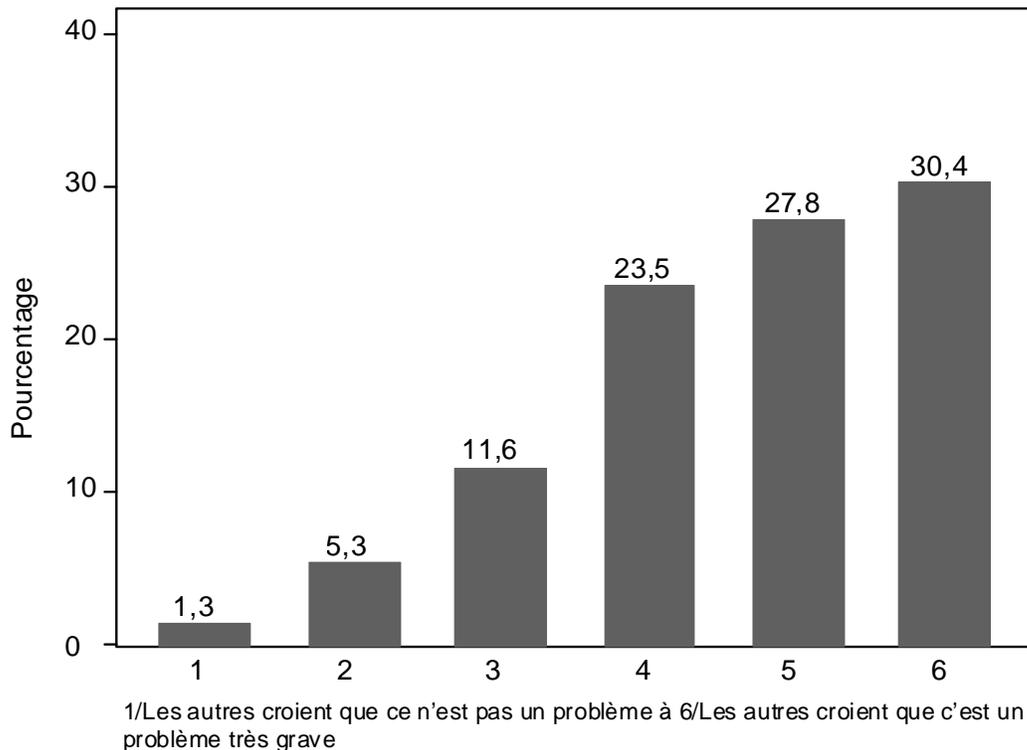


## À quel point les Canadiens pensent-ils que les autres sont préoccupés par l'excès de vitesse?

Après avoir mesuré leur propre point de vue sur l'excès de vitesse, les répondants ont eu à préciser à quel point ils croient que les *autres* sont préoccupés par le problème de l'excès de vitesse, à l'aide d'une échelle de 1 (les autres ne croient pas du tout que c'est un problème) à 6 (les autres croient que c'est un problème extrêmement grave). Cette dimension (c.-à-d. à quel point ils croient que les autres sont préoccupés) a une incidence importante démontrée sur le degré de préoccupation d'une personne, et peut être décrit comme un 'effet d'entraînement' (voir Vanlaar et coll., 2008b).

Comme le montre la figure 6, une majorité évidente de répondants (81,7 %) croit que les autres Canadiens sont hautement préoccupés par l'excès de vitesse (cotes de 4 à 6). Seulement 18,2 % des répondants ont indiqué qu'ils croyaient que les autres sont peu préoccupés par la vitesse excessive (cotes de 1 à 3). Cette différence (18,2 % par rapport à 81,7 %) est jugée importante.

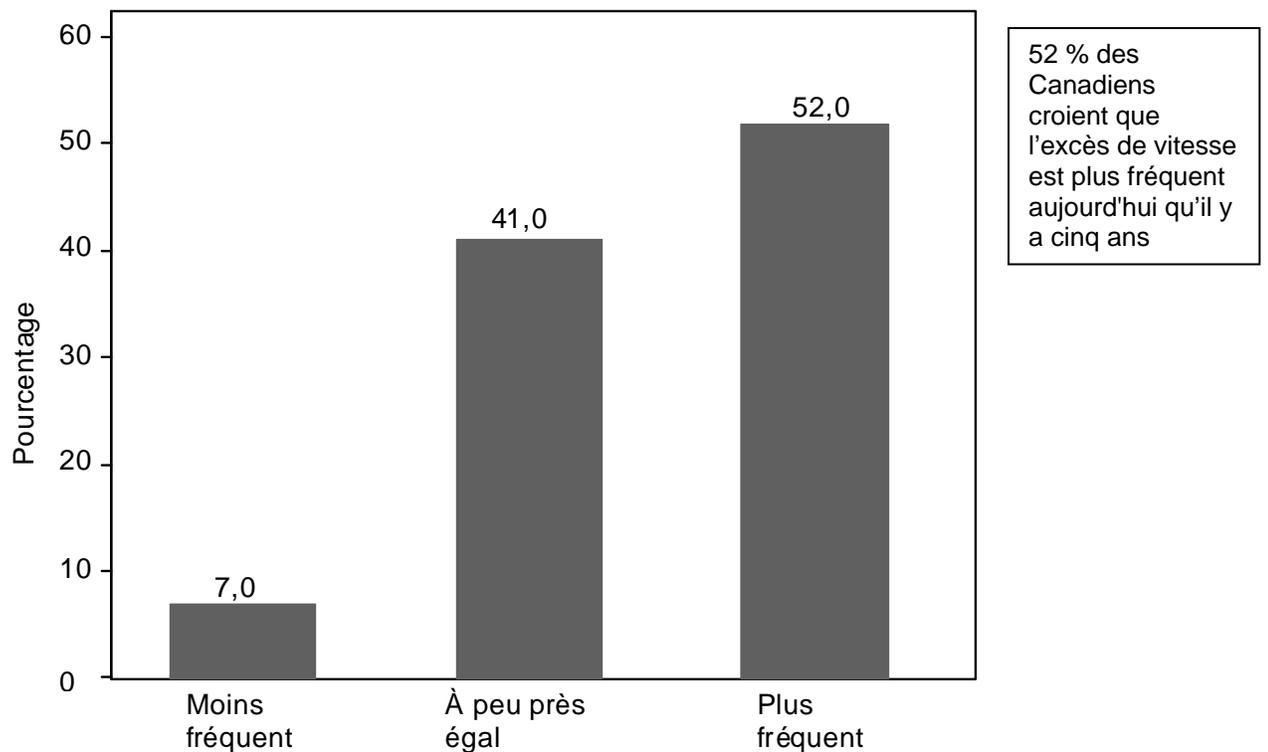
**Figure 6. Perception du degré de préoccupation des autres à l'égard de l'excès de vitesse**



## Les Canadiens croient-ils que le problème de l'excès de vitesse s'accroît ou diminue?

Les Canadiens ont eu à indiquer s'ils croyaient que la fréquence des excès de vitesse était plus grande aujourd'hui qu'il y a cinq ans, ou à peu près la même. Comme le présente la figure 7, la plupart des Canadiens (52 %) croient que l'excès de vitesse est beaucoup plus fréquent aujourd'hui qu'il y a cinq ans. Une minorité substantielle (41 %), néanmoins, pense que l'excès de vitesse est à peu près aussi fréquent aujourd'hui qu'il y a cinq ans, tandis que seulement 7 % croient qu'il y a eu une diminution par rapport à il y a cinq ans.

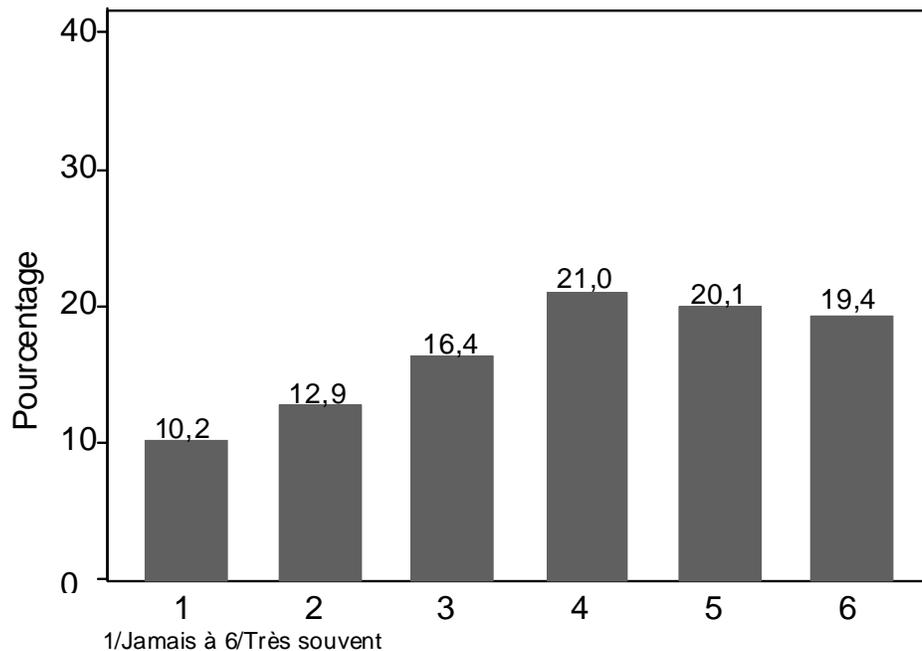
**Figure 7. Excès de vitesse : aujourd'hui par rapport à il y a cinq ans?**



## Les Canadiens sont-ils au courant de l'existence de campagnes de sécurité routière ciblant l'excès de vitesse?

La plupart des répondants (60,5 %) ont précisé avoir remarqué les campagnes de sécurité routière consacrées à l'excès de vitesse, souvent à très souvent (attribuant une cote de 4 à 6), tandis qu'un pourcentage de 39,5 % ont indiqué avoir remarqué un peu ces campagnes, ou ne les avoir jamais vues ou n'en avoir jamais entendu parler (assignant une cote de 1 à 3). La différence entre ces deux groupes est importante.

**Figure 8. À quelle fréquence les Canadiens prennent-ils conscience ou entendent-ils parler des campagnes de sécurité routière ciblant l'excès de vitesse?**



## Conclusions

Plus des deux tiers des Canadiens considèrent l'excès de vitesse comme un problème de sécurité routière très important ou extrêmement important. En fait, cette question se classe au quatrième rang quant à la gravité perçue, après la conduite en état d'ivresse, le passage au feu rouge et les courses sur la route.



La majorité des Canadiens (81,1 %) croit qu'il est probable ou très probable qu'un excès de vitesse entraîne une collision. Pour ce qui est de la gravité des collisions, une majorité évidente (92,7 %) a précisé qu'une collision résultant de vitesse excessive serait grave à extrêmement grave. Ainsi, l'opinion de la plupart des Canadiens est conforme aux résultats des études qui confirment que l'excès de vitesse est associé à un risque accru de collision et à une augmentation de la gravité des collisions.

À propos du degré de préoccupation des autres à l'égard de l'excès de vitesse, 81,7 % des répondants disent percevoir que les autres Canadiens sont hautement préoccupés par l'excès de vitesse.

En moyenne, les Canadiens estiment que 42,2 % des conducteurs font des excès de vitesse. En outre, 52 % croient que l'excès de vitesse est plus fréquent aujourd'hui qu'il y a cinq ans, 41 % sont d'avis que la vitesse excessive est à peu près aussi fréquente qu'il y a cinq ans et seulement 7 % jugent que l'excès de vitesse est moins fréquent aujourd'hui qu'il y a cinq ans.

Enfin, 60,5 % des Canadiens disent avoir remarqué les campagnes de sécurité routière consacrées à l'excès de vitesse souvent à très souvent, tandis que les 39,5 % qui restent les ont remarquées un peu, ou n'en ont jamais entendu parler ou ne les ont jamais vues.



# Ampleur du problème de l'excès de vitesse

Les Canadiens conduisent-ils souvent bien au-dessus de la vitesse affichée?

En réponse à la fréquence à laquelle les Canadiens conduisent bien au-dessus de la vitesse affichée (voir la figure 9), sur une échelle de 1 (jamais) à 6 (très souvent), plus des trois quarts des répondants (75,7 %) ont donné une note de 1, 2 ou 3, indiquant qu'ils ne conduisaient pas fréquemment au-dessus de la limite de vitesse affichée. Les 24,3 % qui restent ont attribué une note de 4, 5 ou 6, montrant qu'ils conduisaient fréquemment au-delà de la limite de vitesse, ce qui correspond à 5,4 millions de conducteurs au Canada<sup>1</sup>.

5,4 millions de conducteurs au Canada roulent fréquemment bien au-dessus de la limite de vitesse affichée.

L'écart entre ceux qui ne conduisent pas bien au-delà de la limite (75,7 %) et ceux qui le font (24,3 %) est important. Il faut noter que le nombre de répondants qui admettent conduire bien au-dessus de la limite affichée diffère radicalement des données comparables, aux États-Unis : 66,7 % des Américains ont déclaré eux-mêmes qu'ils conduisaient à des vitesses excessives (IIHS 2003), par rapport à 24,3 % des Canadiens. Cet écart peut être attribuable à des différences dans la température, la configuration des routes, le débit de circulation et le comportement des conducteurs, mais il est aussi dû à des différences dans les méthodes d'évaluation, par exemple des questions ou des définitions différentes.

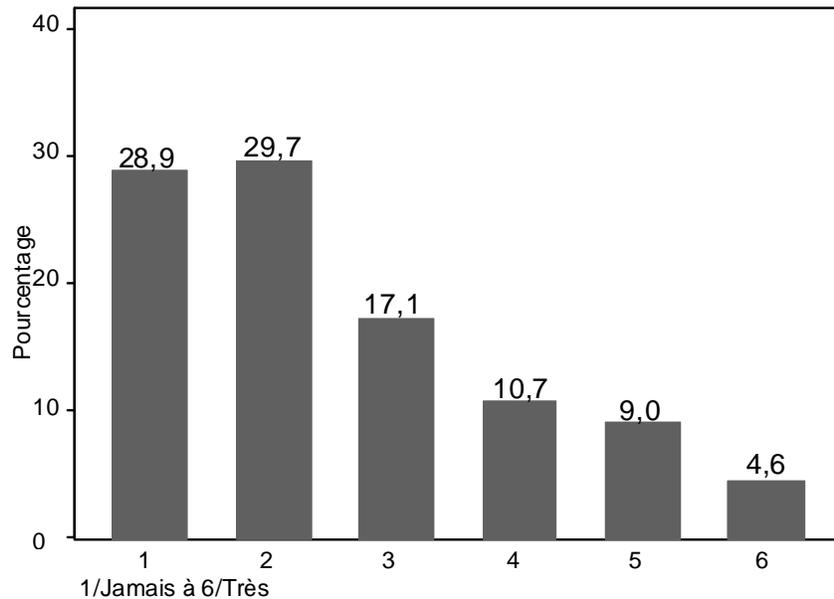
On trouve une relation statistiquement significative entre les préoccupations que suscitent l'excès de vitesse et le comportement déclaré par rapport à la vitesse : les Canadiens qui sont préoccupés par le problème sont moins susceptibles de déclarer qu'ils conduisent bien au-delà de la limite de vitesse (35 % de ceux qui ne sont pas

<sup>1</sup> Ce nombre est basé sur un total approximatif de 22,38 millions de conducteurs titulaires de permis en 2007. L'estimation a été obtenue en haussant le nombre de 21,937 millions de conducteurs détenteurs de permis de 2005 (source : Transports Canada, 2006) au moyen d'un taux de croissance anticipé de 1 % par année.



préoccupés par ce problème déclarent conduire bien au-delà de la limite de vitesse, par rapport à seulement 19,5 % de ceux que la question préoccupe).

**Figure 9. À quelle fréquence les Canadiens déclarent-ils conduire bien au-delà de la limite de vitesse affichée?**



À quelle fréquence les Canadiens qui font de l'excès de vitesse doivent-ils freiner ou braquer pour éviter une collision?

Parmi les Canadiens qui admettent faire de l'excès de vitesse, 93,7 % déclarent qu'ils n'ont pas eu à freiner ou à braquer pour éviter une collision au cours du mois écoulé.

Bien que seulement une minorité (6,3 %) mentionne avoir dû freiner ou braquer pour éviter une collision due à la vitesse excessive, ces répondants déclarent l'avoir fait en moyenne 2,9 fois au cours du dernier mois. Cette minorité de 6,3 % correspond à 4 % de l'ensemble de l'échantillon de répondants (y compris ceux qui n'ont pas admis conduire à une vitesse excessive) – soit environ 895 200 conducteurs. Sur ces 4 %, 1 % (environ 223 800 conducteurs) ont eu à freiner ou à braquer à une occasion pour éviter une collision, 1,7 % (environ 380 460 conducteurs) ont eu à freiner ou à braquer à deux reprises pour éviter une

Environ 290 940 Canadiens ont déclaré avoir eu à freiner ou à braquer plus de deux fois afin d'éviter une collision au cours du mois écoulé.



collision et 1,3 % (à peu près 290 940) ont précisé avoir eu à freiner ou à braquer plus de deux fois afin d'éviter une collision au cours du mois écoulé.

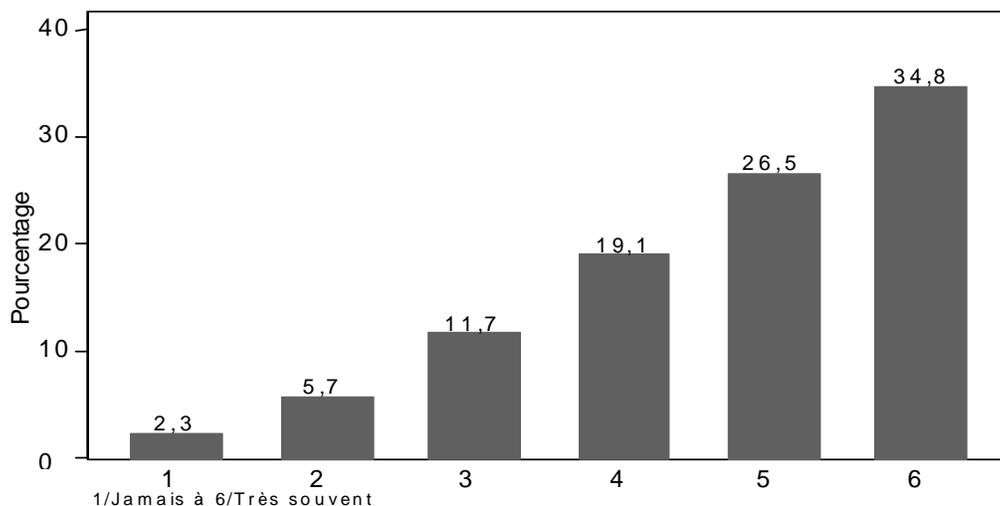
## À quelle fréquence les Canadiens voient-ils d'autres conducteurs rouler à une vitesse bien supérieure à la limite affichée?

Les répondants ont également eu à indiquer à quelle fréquence ils voient d'autres conducteurs rouler à une vitesse excessive, à l'aide d'une échelle de 1 (jamais) à 6 (très souvent). Comme on peut le voir à la figure 10, 80,4 % des répondants (environ 17,9 millions de conducteurs) ont choisi la note de 4 à 6, indiquant qu'ils voyaient souvent ou très souvent des conducteurs dépasser la limite de vitesse. Cette constatation est conforme à des sondages antérieurs (Beirness et coll. 2002; Vanlaar et coll., 2006; 2008), selon lesquels la vitesse continue d'être le comportement de conduite agressive le plus fréquemment observé.

17 9 millions de Canadiens ont indiqué qu'ils voyaient souvent ou très souvent d'autres conducteurs dépasser la limite de vitesse.

Il est intéressant de noter que même si 80,4 % des répondants disent voir souvent d'autres conducteurs dépasser la limite de vitesse, seulement 24,3 % des conducteurs déclarent dépasser eux-mêmes la limite. Il est toutefois possible que ceux qui conduisent à une vitesse supérieure à la limite le fassent assez fréquemment, de sorte qu'il pourrait sembler qu'un nombre plus grand de conducteurs dépasse la limite quand, en fait, un petit nombre de conducteurs le fait tout simplement plus souvent.

**Figure 10. À quelle fréquence les Canadiens voient-ils d'autres conducteurs rouler à une vitesse bien supérieure à la limite affichée?**





# Profil des conducteurs qui font des excès de vitesse

Quels facteurs sont associés à l'excès de vitesse?

Nous avons eu recours à une analyse de régression logistique pour examiner la différence entre les conducteurs qui déclarent conduire bien au-delà de la limite de vitesse et ceux qui ne le font pas. L'analyse a révélé que les premiers étaient beaucoup plus souvent jeunes que les seconds. De plus, les premiers étaient beaucoup plus susceptibles d'avoir conduit un nombre supérieur de kilomètres au cours d'un mois donné que le deuxième groupe.

On a demandé aux répondants combien de contraventions ils avaient eues au cours des 12 derniers mois (à l'exclusion des contraventions pour le stationnement). Les répondants qui ont eu une contravention ou plus ont été comparés à ceux qui n'avaient eu aucune contravention. Cette comparaison a montré que ceux qui ont eu des contraventions étaient la plupart du temps jeunes et, plus souvent qu'autrement, des conducteurs masculins. Les répondants qui ont une ou plusieurs contraventions étaient aussi le plus souvent susceptibles d'avoir déclaré qu'ils conduisaient bien au-delà de la limite de vitesse.

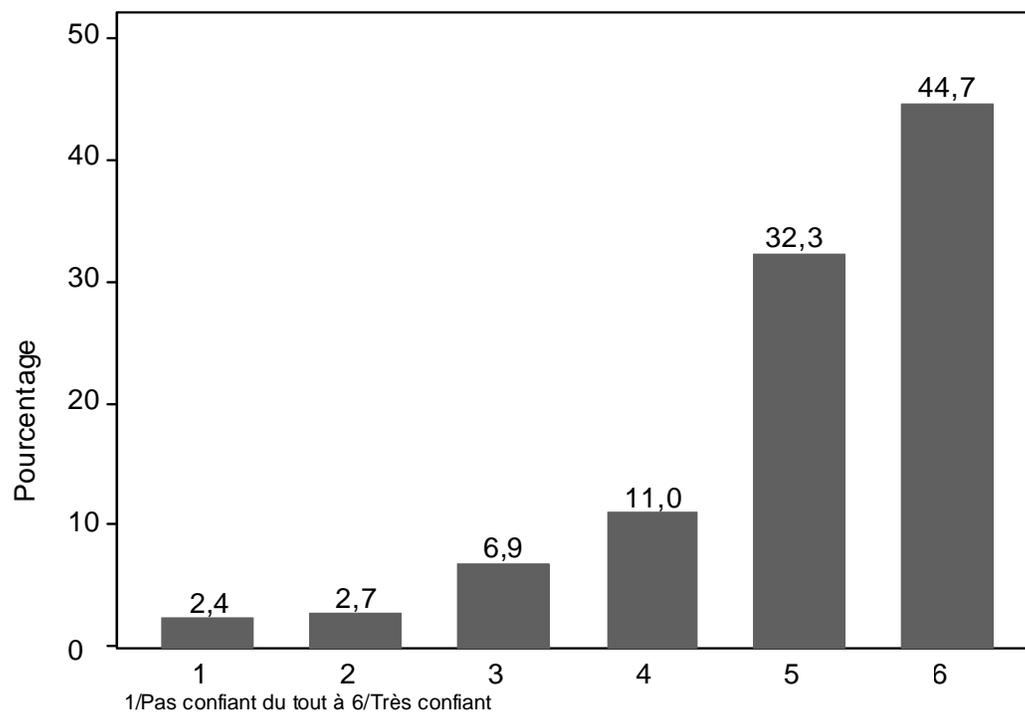
Quel est le degré de confiance des conducteurs qui conduisent à une vitesse excessive?

Les répondants qui admettent avoir conduit bien au-delà de la limite de vitesse ont eu à noter à quel point ils sont confiants dans leur capacité de conserver la maîtrise de leur véhicule lorsqu'ils font de l'excès de vitesse, sur une échelle de 1 (pas confiant du tout) à 6 (très confiant). Il n'est peut-être pas surprenant de découvrir que la plupart des gens qui conduisent à une vitesse excessive semblent avoir grandement confiance en leur capacité de maîtriser le véhicule et la majorité des répondants ont choisi une note de 5 ou 6 (voir la figure 11).

La plupart des Canadiens qui conduisent à une vitesse bien supérieure à la limite affichée semblent assez confiants dans leur capacité de maîtriser le véhicule.



**Figure 11. Quel est le degré de confiance des conducteurs qui conduisent à une vitesse bien supérieure à la limite affichée?**



# Soutien public aux mesures visant à limiter l'excès de vitesse

Est-ce que les Canadiens pensent que les limites de vitesse devraient être haussées, abaissées ou maintenues?

Les Canadiens ont eu à dire s'ils croyaient que les limites de vitesse devaient être haussées, abaissées ou maintenues. Cette question touchait les routes rurales, les voies urbaines, les autoroutes à deux voies et les autoroutes à quatre voies.

Dans le cas des routes rurales, une large majorité (81,6 %) croit que les limites de vitesse devraient être maintenues. Une minorité (10,1 %) pense que les limites de vitesse sur les routes rurales devraient être élevées, et seulement 8,3 % sont d'avis que les limites de vitesse devraient y être abaissées.

Des résultats semblables ont été obtenus au sujet des voies publiques urbaines, puisqu'une majorité légèrement inférieure (79,3 %) croit que les limites de vitesse devraient y être maintenues. Une petite minorité (4,3 %) est d'avis qu'elles devraient être haussées, tandis que 16,4 % des Canadiens pensent que les limites sur les voies urbaines devraient être abaissées.

En ce qui concerne les routes à deux voies, la plupart des répondants (72,3 %) croient que les limites devaient être maintenues, tandis que 22,5 % jugent qu'elles devraient y être haussées. Seulement 5,2 % croient que les limites devraient être abaissées sur ce genre de route.

Quant aux routes à quatre voies, le nombre de répondants qui croient que les limites de vitesse devraient y être maintenues est inférieur (51,6 %), tandis que le nombre de ceux qui pensent qu'elles devraient être haussées est plus élevé (43,3 %). Un petit nombre (5,1 %) est convaincu que les limites de vitesse sur les routes à quatre voies doivent être abaissées.



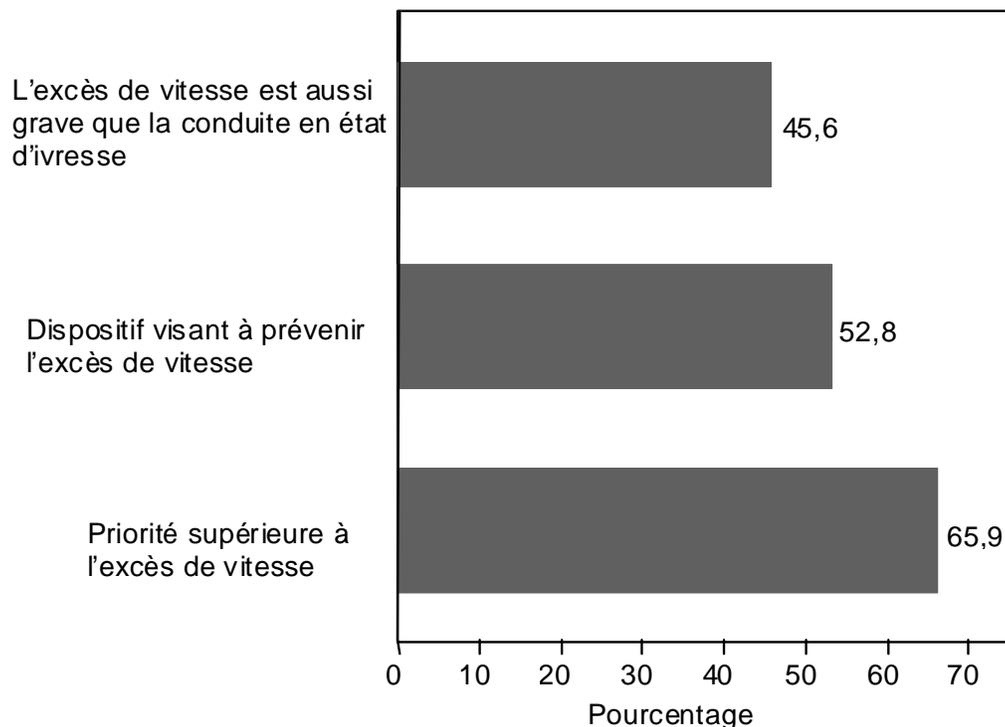
## Degré de soutien aux diverses mesures visant à limiter l'excès de vitesse

On a demandé aux Canadiens de préciser à quel point ils étaient d'accord avec le recours à différentes mesures visant à limiter le problème de l'excès de vitesse, au moyen d'une échelle de 1 (tout à fait en désaccord) à 6 (tout à fait d'accord). Les réponses de 1 à 3 ont été recodées comme n'appuyant pas la mesure, tandis que les réponses de 4 à 6 ont été regroupées comme étant en accord avec la mesure en question.

Comme le montre la figure 12, les résultats du sondage révèlent ce qui suit :

- 65,9 % conviennent que l'excès de vitesse devrait occuper un rang plus élevé parmi les priorités en matière d'efforts d'application de la loi;
- 52,8 % conviennent que les véhicules devraient être munis de dispositifs empêchant l'excès de vitesse;
- 45,6 % admettent que les sanctions en cas d'excès de vitesse devraient être équivalentes à celles qui sont imposées pour la conduite en état d'ivresse.

**Figure 12. Pourcentage des conducteurs qui sont d'accord avec les diverses méthodes visant à limiter l'excès de vitesse**



# Résumé et conclusions

Des preuves très solides montrent que la vitesse a un effet sur le risque de collision. Plus précisément, à mesure que la vitesse s'élève, le risque de collision augmente. De fait, un petit changement dans la vitesse est systématiquement associé à de grands changements dans le nombre de collisions routières.

La vitesse a une incidence non seulement sur le risque de collision, mais aussi sur la gravité de celle-ci. Quand une collision se produit, si la vitesse est élevée, il existe un lien direct avec la gravité de la collision, de même que la gravité des blessures. Plus la vitesse est élevée, plus il est possible que le seuil de sécurité du véhicule et des dispositifs de sécurité soit dépassé en cas de collision, ce qui limite la protection apportée aux occupants du véhicule.

Bien que la plupart des conducteurs dépassent les limites de vitesse affichées, les jeunes conducteurs de sexe masculin, en particulier, constituent un groupe à haut risque sur le plan des collisions. De plus, on a observé que les conducteurs qui font de l'excès de vitesse forment un groupe à haut risque, manifestant plusieurs comportements de mauvaise conduite, notamment consommer de l'alcool, conduire sans permis valide et ne pas boucler sa ceinture.

Au Canada, on estime que l'excès de vitesse ou une trop grande vitesse pour les conditions routières intervient dans 20 % des collisions. Ces collisions ont causé environ 800 décès et à peu près 3 000 lésions corporelles graves au Canada, en 2006.

Dans ce contexte, il n'est peut-être pas étonnant de constater que le sondage révèle que plus des deux tiers des Canadiens considèrent l'excès de vitesse comme un problème de sécurité routière très important ou extrêmement important. En fait, cette question se classe au quatrième rang quant à la gravité perçue, après la conduite en état d'ivresse, le passage au feu rouge et les courses sur la route. Dans l'ensemble, la majorité des Canadiens croit qu'il est probable ou très probable qu'un excès de vitesse entraîne une collision, de même qu'une augmentation de la gravité des collisions et que les autres Canadiens sont hautement préoccupés par l'excès de vitesse.



Paradoxalement, malgré le degré élevé de préoccupation qu'accorde le public à la question, environ le quart des répondants, soit à peu près 5,4 millions de Canadiens, a mentionné conduire eux-mêmes à une vitesse bien supérieure à la limite affichée. De plus, environ 80 % indiquent voir souvent ou très souvent des conducteurs dépasser la limite de vitesse. Les répondants ont aussi eu à dire s'ils ont dû freiner ou braquer pour éviter une collision due à la vitesse excessive au cours du mois écoulé. En fait, environ 895 200 conducteurs roulant sur les routes canadiennes ont eu à freiner ou à braquer pour éviter une collision. La majorité de ces conducteurs a eu à le faire à plus d'une occasion. Malgré tout, la plupart des gens qui conduisent à une vitesse excessive semblent avoir grandement confiance en leur capacité de maîtriser le véhicule. Enfin, on se rend compte que la préoccupation à propos de l'excès de vitesse influe sur le comportement en ce sens que le seul fait d'être préoccupé par la question empêche le conducteur de se livrer à ce comportement. Cette relation entre préoccupation et comportement est toutefois vraie dans une certaine mesure seulement : 20 % des Canadiens qui sont préoccupés par l'excès de vitesse admettent tout de même s'y adonner.

Incidemment, notre sondage nous a permis de découvrir que les conducteurs qui déclarent rouler à une vitesse bien supérieure à la limite affichée sont beaucoup plus susceptibles d'être jeunes – ce qui est conforme à la documentation – et d'avoir parcouru davantage de kilomètres au cours d'un mois type. De plus, les conducteurs qui ont eu une ou plusieurs contraventions sont le plus souvent jeunes, de sexe masculin, et déclarent avoir roulé à une vitesse bien supérieures à la limite affichée, comparativement à ceux qui mentionnent ne pas avoir eu de contravention.

Ces constatations paradoxales selon lesquelles les gens comprennent le problème et les risques en cause tout en étant préoccupés par la question par ailleurs mais en agissant à l'encontre de ces convictions, ont été observées ailleurs, par exemple en ce qui a trait au problème de la conduite agressive. Ce comportement pourrait être indicateur d'un segment particulier du public qui ne se rend pas compte des dangers causés par la vitesse ou qui s'en désintéressent, ou encore qui n'est pas conscient de faire partie du problème. Cette situation pourrait poser des difficultés lorsqu'on tente d'influencer le public, par exemple au moyen de campagnes de sécurité routière. Il faudra recueillir davantage d'information à propos des personnes qui font des excès de



vitesse et en établir un profil plus détaillé pour guider la mise en œuvre de mesures de lutte contre la question.

À cet égard, on a demandé aux Canadiens de préciser à quel point ils étaient d'accord avec le recours à différentes mesures visant à limiter le problème de l'excès de vitesse. Les résultats révèlent que 65,9 % conviennent que l'excès de vitesse devrait occuper un rang plus élevé parmi les priorités en matière d'efforts d'application de la loi, 52,8 % conviennent que les véhicules devraient être munis de dispositifs empêchant l'excès de vitesse et 45,6 % admettent que les sanctions en cas d'excès de vitesse devraient être équivalentes à celles qui sont imposées pour la conduite en état d'ivresse. En outre, la majorité des Canadiens (60,5 %) ont remarqué les campagnes de sécurité routière consacrées à l'excès de vitesse.





# Bibliographie

- Aarts, L. et van Schagen, I. (2006). Driving speed and the risk of road crashes: A review. *Accident Analysis and Prevention*, 38(2), 215-224.
- Beirness, D.J. et Simpson, H.M. (1997). *Study of the Profile of High-Risk Drivers*. TP-13108. Ottawa (Ontario) : Transports Canada, Sécurité routière et réglementation automobile.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M. et Desmond, K. (2002). *Sondage sur la sécurité routière : La conduite à risque*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Beirness, D.J., Simpson, H.M., Mayhew, D.R., Pak, A. (2001). *Sondage sur la sécurité routière . La conduite agressive*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM, 2008). *Vision sécurité routière 2010 : Rapport d'étape*. Ottawa (Ontario) : CCATM.
- Cirillo, J. (1968). Interstate system accident research: Study II. *Public Roads*, 35, 71-75.
- Davis, G. A., Davuluri, S. et Pei, J. (2006). Speed as a risk factor in serious run-off road crashes: Bayesian case-control analysis with case speed uncertainty. *Journal of Transportation and Statistics*, 9(1), 17-28.
- Les Associés de recherche EKOS Inc. (2007). *Enquête sur la conduite avec facultés affaiblies menée pour Transports Canada/MADD Canada. Rapport final*. Ottawa (Ontario) : Transports Canada (TP14760F).
- Elvik, R., Christensen, P. et Amundsen, A. (2004). *Speed and road accidents: An evaluation of the power model*. Oslo, Norvège : Institut de l'économie des transports.
- Evans, L. (2006) *Traffic safety* (2<sup>e</sup> éd.). Bloomfield Hills, MI: Science Serving Society.
- Finch, D. J., Kompfner, P., Lockwood, C. R. et Maycock, G. (1994). *Speed, speed limits and crashes*. Project Record S211G/RB/Project Report PR 58. Crowthorne, R.-U. : Transport Research Laboratory.
- Garber, N. J. et Gadiraju, R. (1989). *Factors affecting speed variance and its influence on accidents*. 1989-01-01 1213. Washington, DC : Transportation Research Board.
- Goldenbeld, C. et van Schagen, I. (2005). The effect of speed enforcement with mobile radar on speed and accidents: An evaluation study on rural roads in the Dutch province Friesland. *Accident Analysis and Prevention*, 37(6), 1135-1144.



- Harkey, D., Robertson, D. et Davis, S. (1990). Assessment of current speed zoning criteria. *Transportation Research Record*, 1281, 40-51.
- Insurance Corporation of British Columbia (ICBC; 2007). *Winter driving: Frequently asked questions*. Info update. TS274Z (062007). Téléchargé le 02/04/07 à partir de : [http://www.icbc.com/road\\_safety/pdf/ts274z.pdf](http://www.icbc.com/road_safety/pdf/ts274z.pdf).
- Insurance Institute for Highway Safety (2008). *Speed and speed limits*. Washington, DC : Téléchargé le 26/03/08 à partir de : [http://www.iihs.org/research/qanda/speed\\_limits.html](http://www.iihs.org/research/qanda/speed_limits.html).
- Insurance Institute for Highway Safety (2003). *Faster travel and the price we pay. Status Report, vol. 38(10)* (pp.1-3). Arlington, VA: Insurance Institute for Highway Safety.
- Kloeden, C. N., McLean, A. J. et Glonek, G. (2002). *Reanalysis of travelling speed and the risk of crash involvement in Adelaide South Australia*. Report No. CR 207. Adelaide, Australie : Road Accident Research Unit, University of Adelaide.
- Kloeden, C. N., McLean, A. J., Moore, V. M. et Ponte, G. (1997). *Travelling speed and the risk of crash involvement. Volume 1 – findings*. Adelaide, Australie : NHMRC Road Accident Research Institute, University of Adelaide.
- Kloeden, C. N., Ponte, G. et McLean, A. J. (2001). *Travelling speed and the risk of crash involvement on rural roads*. Adelaide, Australie : Road Accident Research Unit, Adelaide University.
- Lawpoolsri, S., Li, J. et Braver, E. R. (2007). Do speeding tickets reduce the likelihood of receiving subsequent speeding tickets? A longitudinal study of speeding violators in Maryland. *Traffic Injury Prevention*, 8(1), 26-34.
- Maycock, G., Brocklebank, P. J. et Hall, R. D. (1998). *Road layout design standards and driver behaviour*. TRL Report No. 332. Crowthorne, R.-U. : Transport Research Laboratory.
- Mayhew, D.R., Simpson, H.M., Singhal, D. et Desmond, K. (2006). *Reducing the Crash Risk for Young Drivers*. Ottawa (Ontario) : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- National Highway Traffic Safety Administration (2008). *Traffic safety facts: 2006 data (DOT-HS-810-814)*. Washington, DC : National Highway Traffic Safety Administration. Téléchargé le 26/03/2008.
- National Highway Traffic Safety Administration (2004). *National survey of speeding and unsafe driving attitudes and behavior: 2002; Volume II: Findings (DOT-HS-809-730)*. Washington, DC : National Highway Traffic Safety Administration.
- Norris, F. H., Matthews, B. A. et Riad, J. K. (2000). Characterological, situational, and behavioural risk factors for motor vehicle accidents: A prospective examination. *Accident Analysis and Prevention*, 32(4), 505-515.



- OCDE (2006). *La gestion de la vitesse*. Paris: Organisation de coopération et de développement économiques.
- Quimby, A., Maycock, G., Palmer, C. et Buttress, S. (1999). *The factors that influence a driver's choice of speed: A questionnaire study*. TRL Report No. 325. Crowthorne, R.-U. : Transport Research Laboratory.
- Solomon, D. (1964). *Accidents on main rural highways related to speed, driver and vehicle*. Washington, DC : Bureau of Public Roads.
- StataCorp. (2007). *Stata Statistical Software*. Release 10. College Station, Texas : StataCorp LP.
- Taylor, M. C., Lynam, D. A. et Baruya, A. (2000). *The effects of drivers' speed on the frequency of road accidents*. TRL Report No. 421. Crowthorne, R.-U. : Transport Research Laboratory.
- Transports Canada (2007). *Statistiques sur les collisions de la route au Canada : 2006*. TP3322. Ottawa (Ontario) : Transports Canada.
- Vanlaar, W., Simpson, H., Mayhew, D., Robertson, R. (2006). *Sondage sur la sécurité routière. La conduite agressive*. Ottawa : Fondation de recherches sur les blessures de la route.
- Vanlaar, W., Simpson, H., Mayhew, D., Robertson, R. (2008a). Aggressive driving: a survey of attitudes, opinions and behaviours. *Journal of Safety Research*, doi:10.1016/j.jsr.2008.05.005.
- Vanlaar, W., Simpson, H.M., Robertson, R. (2008b). A perceptual map for understanding concern about unsafe driving behaviours. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 1667-1673.
- Williams, A. F., Kyrychenlo, S. Y., and Retting, R. A. (2006). Characteristics of speeders. *Journal of Safety Research*, 37(3), 227-232.

