

Profil détaillé
des faits et des statistiques touchant la
VITESSE



Profil détaillé des faits et des statistiques touchant la **VITESSE**

Note : Dans ce document, on désigne par l'expression « accident dû à la vitesse » tout accident dont l'une des causes probables, indiquée comme telle sur le rapport d'accident complémentaire, se rapporte à la vitesse inadéquate d'un des véhicules impliqués.



Quoi?

Profil détaillé des faits et des statistiques touchant la **VITESSE**



La vitesse est une des causes importantes d'accident et a des conséquences majeures sur la gravité de l'accident.

Conduire est une tâche complexe, et réduire sa vitesse améliore la sécurité routière.

La vitesse est l'une des principales causes d'accident au Québec et est un phénomène préoccupant. En considérant l'ensemble des causes répertoriées sur les rapports d'accident pour l'année 2012, on constate que la vitesse est mentionnée pour 50 % des victimes décédées. Si on compare la distribution des accidents avec dommages corporels dus à la vitesse avec l'ensemble des accidents avec dommages corporels, on constate que les distributions diffèrent.

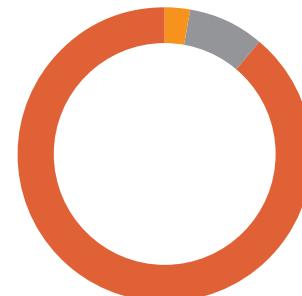
La proportion d'accidents mortels (2,8 %) pour les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse est plus grande que pour l'ensemble des accidents avec dommages corporels (1,3 %).

De plus, la proportion d'accidents avec blessés graves (8,4 %) est aussi plus grande pour les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse que pour l'ensemble des accidents avec dommages corporels (5,5 %).

On peut donc conclure que les accidents dus à la vitesse ont des conséquences plus graves.

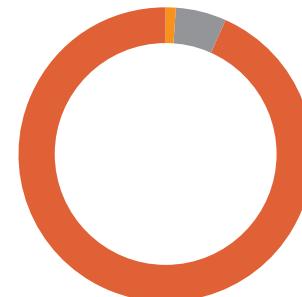
Source : Rapports d'accident, 2012.

Accidents avec dommages corporels dus à la vitesse



Avec décès	2,8 %
Avec blessés graves	8,4 %
Avec blessés légers	88,8 %

Ensemble des accidents avec dommages corporels



Avec décès	1,3 %
Avec blessés graves	5,5 %
Avec blessés légers	93,2 %





Une vitesse trop élevée a des effets multiples et est une source d'insécurité routière.

Les principes physiques qui s'appliquent aux corps en mouvement (énergie cinétique) s'appliquent aussi à un véhicule qui roule. Une vitesse trop élevée a des effets multiples et est une source d'insécurité pour tous les usagers de la route. Ainsi, une vitesse élevée a pour effet de:

- ▶ réduire le champ de vision;
- ▶ diminuer le temps pour réagir afin d'éviter un impact;
- ▶ limiter la capacité à effectuer des manœuvres d'évitement;
- ▶ augmenter les risques de dérapage; et
- ▶ augmenter la distance d'arrêt.

Source : Fiche de sécurité routière Vitesse, SAAQ, 2014.



Une très grande proportion des infractions au Code de la sécurité routière concerne les excès de vitesse.

Évolution (2005-2012) du nombre d'infractions



La figure ci-dessus montre l'évolution du nombre d'infractions selon les années pour les infractions touchant les excès de vitesse et pour l'ensemble des infractions au Code de la sécurité routière entraînant des points d'inaptitude.

Après avoir connu un sommet en 2007 (783 816), la tendance des infractions concernant les excès de vitesse est à la baisse pour atteindre 616 875 en 2012.

Cette figure illustre bien l'importance relative des excès de vitesse parmi l'ensemble des infractions au Code de la sécurité routière. Ils représentent autour de 70 % des infractions.

Source : Dossier statistique *Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier*, 2003-2012.



Le dépassement des limites de vitesse est un phénomène généralisé.

Des relevés effectués par le ministère des Transports en 2007 montrent que :

- ▶ plus de 50 % des conducteurs roulent à une vitesse supérieure à la limite;
- ▶ plus de 65 % des conducteurs dépassent les limites de vitesse sur les routes principales; et
- ▶ 80 % les dépassent sur les autoroutes interurbaines, proportion qui grimpe à 90 % dans les zones de 50 km/h en milieu rural.

D'autres relevés de vitesse effectués en 2010, en milieu urbain, où la limite de vitesse est égale ou inférieure à 50 km/h, montrent que le 85^e centile (vitesse en dessous de laquelle roulent 85 % des conducteurs) des vitesses est inférieur à la limite de vitesse sur seulement 16 % des sites.

Source : Relevés du ministère des Transports, 2007.

Le conducteur ajuste sa vitesse avec la perception du risque de conflit plutôt qu'en fonction de la limite de vitesse.

Une étude réalisée par Bellalite et ses collaborateurs a démontré que les vitesses sur le réseau routier national et régional traversant un milieu urbain étaient également élevées. Selon cette étude, sur les routes où la limite de vitesse est de 50 km/h, la vitesse moyenne était de 56 km/h, le 85^e centile étant de 66 km/h.

La vitesse pratiquée lors de la traversée de petites agglomérations, vitesse qui est au-delà de la limite de vitesse, est influencée par l'allure générale des abords de la route. En milieu urbain densifié, le conducteur circule à vitesse modérée puisqu'il y trouve de nombreux points de conflits générés par l'activité humaine. En milieu rural, et bien que la limite affichée soit de 50 km/h, le conducteur circule à vitesse élevée puisque les risques perçus sont réduits, en raison de la faible densité d'occupation des abords de la route, ce qui lui permet d'anticiper les conditions de circulation.

Source : BELLALITE, L., et M. D'AMOURS. *Évaluation de l'impact du profil en travers sur les vitesses pratiquées au sein des traversées des petites agglomérations*, 2002.





La proportion d'automobilistes déclarant aller plus vite que la limite de vitesse est plus importante dans les zones de 90 km/h que dans les zones de 50 km/h. Mais dans ces deux zones, ces proportions sont en hausse.

Lors des sondages sur l'évaluation des campagnes Vitesse de la Société, les répondants sont toujours soumis aux deux mêmes questions :

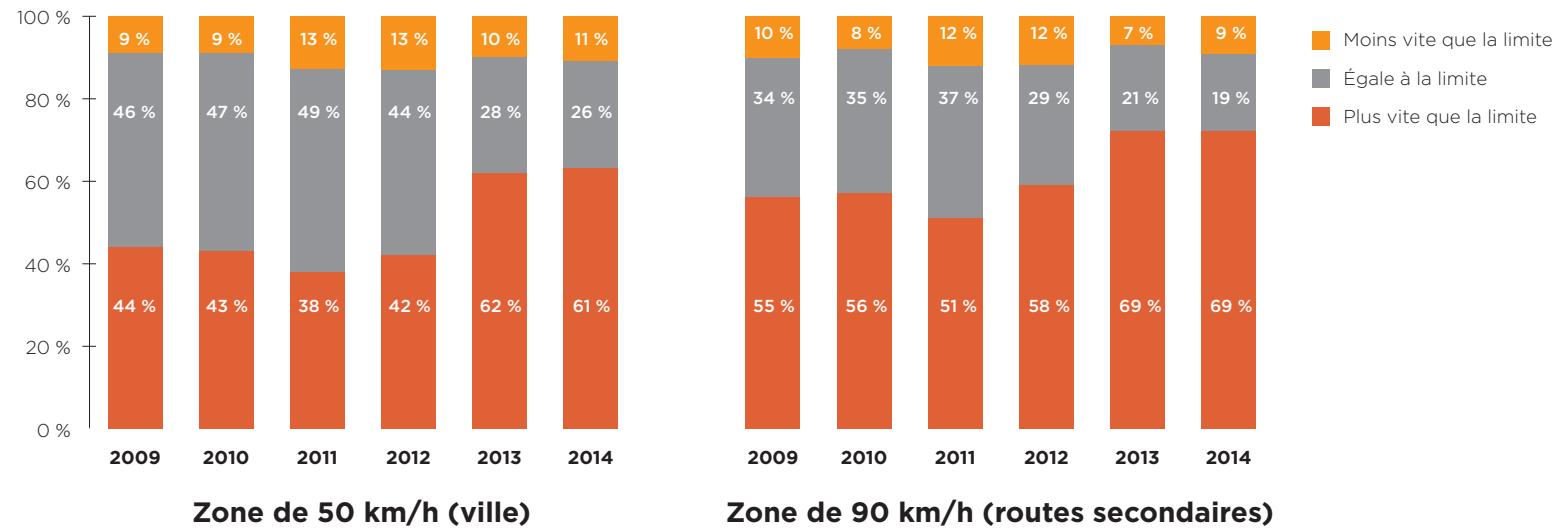
- En général, à combien évaluez-vous votre vitesse moyenne en ville dans les zones de 50 km/h?
- En général, à combien évaluez-vous votre vitesse moyenne dans les zones de 90 km/h sur les routes secondaires au Québec?

Ces sondages permettent de constater que dans les deux dernières années les proportions de personnes roulant plus vite que les limites de vitesse, dans les zones de 50 ou de 90 km/h, est en augmentation, étant de plus de 60 % dans les zones de 50 km/h et de près de 70 % dans les zones de 90 km/h.

Ces statistiques illustrent clairement que la situation est pire dans les zones où la limite est de 90 km/h que dans les zones de 50 km/h. De plus, quand on sait que la vitesse déclarée sous-estime la vitesse pratiquée, on peut penser que la situation concernant les vitesses pratiquées est pire que celle décrite dans le graphique ci-dessous.

Source : Sondage sur l'évaluation des campagnes Vitesse de 2009 à 2014, SAAQ.

Évaluation par les conducteurs de leur vitesse moyenne selon le milieu



? Plus l'écart entre la vitesse pratiquée et la limite de vitesse est grand, plus la faute est perçue comme grave par l'ensemble des conducteurs.

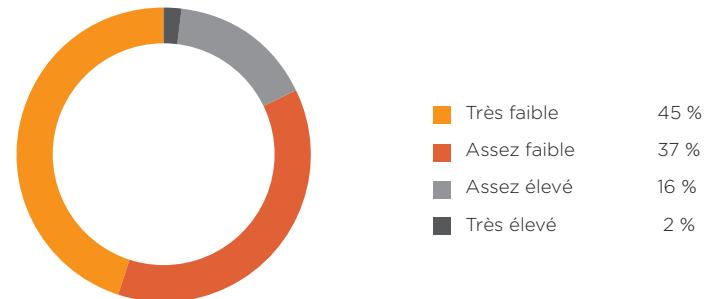
Les conducteurs québécois qui dépassent la limite de vitesse de 10 km/h et plus (en ville et sur les routes secondaires) se justifient principalement par le fait qu'ils suivent le trafic, par habitude ou par inattention. Ceux-ci continuent de considérer comme étant plus graves les excès de vitesse où l'écart avec la limite permise est plus grand :

- En zone urbaine, près du tiers des conducteurs interrogés en 2012 considèrent qu'un excès de vitesse de 10 km/h est une faute grave ou très grave, alors qu'un excès de vitesse de 20 km/h est perçu comme une faute très grave ou grave par 80 % d'entre eux.
- Sur les routes secondaires, le quart des conducteurs banalisent un excès de vitesse de 15 km/h, alors qu'un excès de vitesse de 30 km/h est perçu comme une faute très grave ou grave par 85 % d'entre eux.

Source : Sondage sur l'évaluation de la campagne Vitesse de 2012, SAAQ.

? La perception des conducteurs est que le risque d'être intercepté pour excès de vitesse dans une zone de 50 km/h est faible.

Perception du risque encouru d'être intercepté pour excès de vitesse en ville dans les zones de 50 km/h



Même si trois conducteurs québécois sur quatre (73 %) sont en désaccord avec l'affirmation que rouler plus vite que la limite permise fait gagner du temps, il est clair que les vitesses pratiquées sont au-delà des limites de vitesse. Cette situation vient peut-être de la perception que le risque encouru d'être intercepté pour excès de vitesse est assez faible. Lors d'un sondage, on demandait aux conducteurs de qualifier le risque d'être intercepté pour excès de vitesse en ville dans les zones de 50 km/h. C'est moins d'un conducteur sur cinq (18 %) qui perçoit que le risque d'être intercepté pour excès de vitesse est élevé (seulement 2 % ont répondu que le risque était très élevé).

Enfin, notons que 84 % des conducteurs se sont dits d'accord avec l'affirmation suivante : « Il est très important d'amener les gens à rouler moins vite qu'actuellement dans les zones de 50 km/h ».

Source : Sondage sur l'évaluation de la campagne Vitesse de 2012, SAAQ.



Que ce soit par une surveillance policière accrue, des sanctions plus sévères ou des radars photo, une vaste majorité de Québécois sont d'accord avec ces moyens pour réduire la vitesse.

La plupart des conducteurs trouvent adéquates les différentes limites de vitesse du réseau routier québécois. Les taux d'approbation sont de : 88 % en ville, 77 % pour les zones de 90 km/h et 63 % dans le cas des autoroutes. Malgré cela, un nombre important de conducteurs disent rouler au-dessus de ces mêmes limites.

Plusieurs stratégies pour réduire la vitesse sont possibles et, même si certaines sont plus populaires que d'autres, une vaste majorité est d'accord avec l'utilisation de celles-ci. Selon ce sondage :

- ▶ 80 % se disent favorables à une surveillance policière accrue afin que soient respectées les limites de vitesse;
- ▶ 65 % sont d'accord avec des sanctions encourues pour les excès de vitesse plus sévères; et
- ▶ 88 % sont favorables aux radars photo au Québec, et cette proportion monte à 94 % lorsqu'il s'agit d'y recourir dans les zones scolaires.

Sources : Sondage sur l'évaluation de la campagne Vitesse de 2012, SAAQ.

Sondage sur la perception des titulaires de permis de conduire concernant les radars photo, MTQ, 2013.

Une augmentation de la vitesse moyenne pratiquée de 1 km/h entraîne une augmentation de 3 % du nombre d'accidents avec dommages corporels.

Les effets de la vitesse sur la sécurité routière diffèrent en fonction de la gravité des accidents et de la catégorie de la route. De manière générale, une augmentation de la vitesse moyenne pratiquée de 1 km/h entraîne une augmentation de 3 % du nombre d'accidents avec dommages corporels. À partir de cette estimation générale, on peut estimer que, si chaque conducteur réduisait de 5 km/h sa vitesse moyenne, le nombre de blessés et de décès sur les routes du Québec diminuerait de 15 %.

Source : RANTA, S., et V.P. KALLBERG. *Analysis of statistical studies of the effects of speed on safety*, 1996.



Le dépassement de la limite de vitesse augmente beaucoup plus rapidement le risque d'accident en milieu urbain qu'en milieu rural.

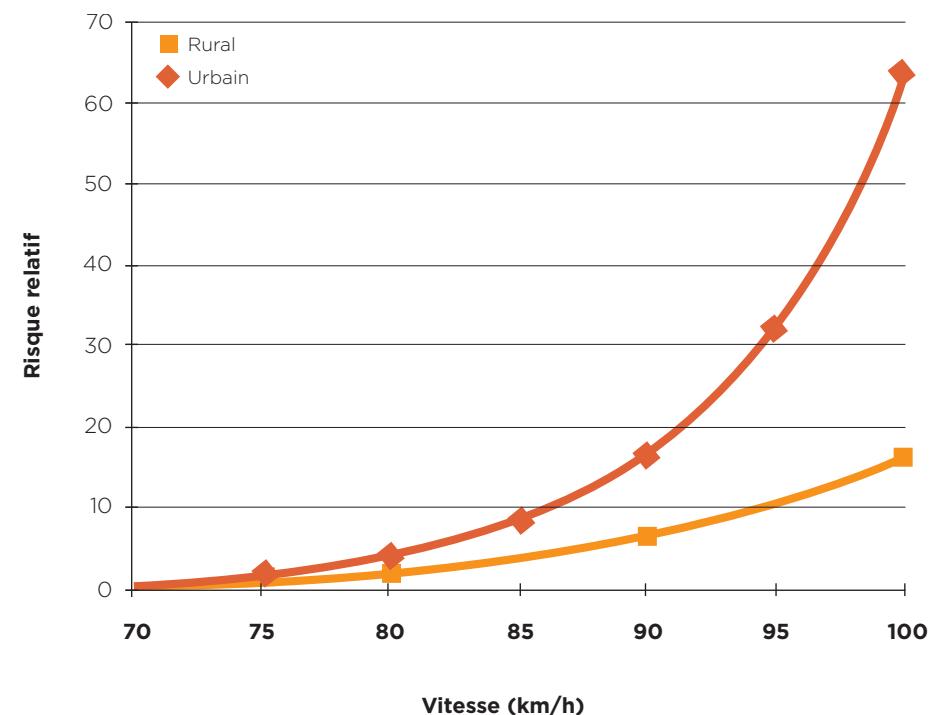
Kloeden et ses collaborateurs ont mené des études qui avaient pour objectif principal de quantifier la relation entre la vitesse de déplacement libre sur les routes et le risque relatif d'implication dans un accident. Ils ont démontré que la relation entre la vitesse et le risque d'accident variait selon les milieux. Plus spécifiquement, il a été estimé que :

- le risque d'être impliqué dans un accident double chaque 5 km/h au-dessus de la limite permise, en milieu urbain;
- le risque d'être impliqué dans un accident est deux fois plus grand à 10 km/h de plus que la limite permise, presque six fois plus élevé à 20 km/h de plus et presque dix-huit fois supérieur à 30 km/h de plus, en milieu rural.

Sources : KLOEDEN, C.N., et autres. *Travelling speed and the risk of crash Involvement*, volume 1 et 2, 1997.

KLOEDEN, C.N., et autres. *Travelling Speed and the Risk of Crash Involvement on Rural Roads*, 2001.

Augmentation du risque d'accident en fonction du dépassement de la limite de vitesse selon le milieu - route avec limite à 70 km/h



② L'installation de cinémomètres (fixes et mobiles) a pour effet, à l'endroit où ils sont installés, de :

- diminuer significativement les vitesses pratiquées; et
- réduire significativement les accidents avec dommages corporels.

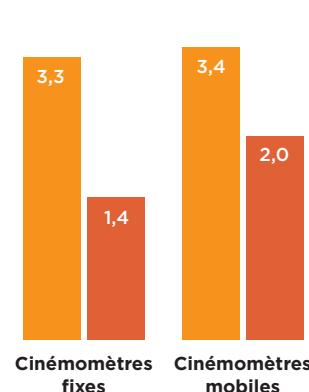
L'utilisation des appareils de contrôle automatisé sur le réseau routier québécois a permis, d'une part, une diminution des vitesses et, d'autre part, une diminution des accidents, avec une baisse plus marquée des accidents avec dommages corporels.

L'évaluation faite pour l'année 2013 montre que la vitesse diminue de 15 % avec les cinémomètres fixes et de 7 % avec les cinémomètres mobiles (graphique ci-contre). On note également une diminution marquée de la moyenne mensuelle des accidents avec dommages corporels : - 58 % (avec les fixes) et - 41 % (avec les mobiles).

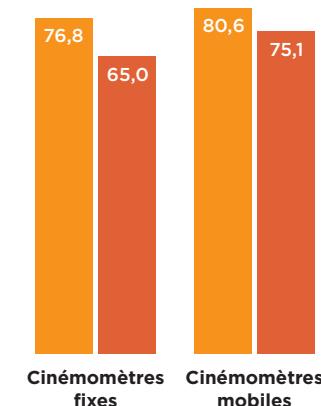
Source : Rapport d'évaluation *Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges*, MTQ, 2013.

Effets des cinémomètres sur la vitesse et les accidents, selon les types de cinémomètres

Moyenne mensuelle d'accidents



Vitesse pratiquée (km/h)



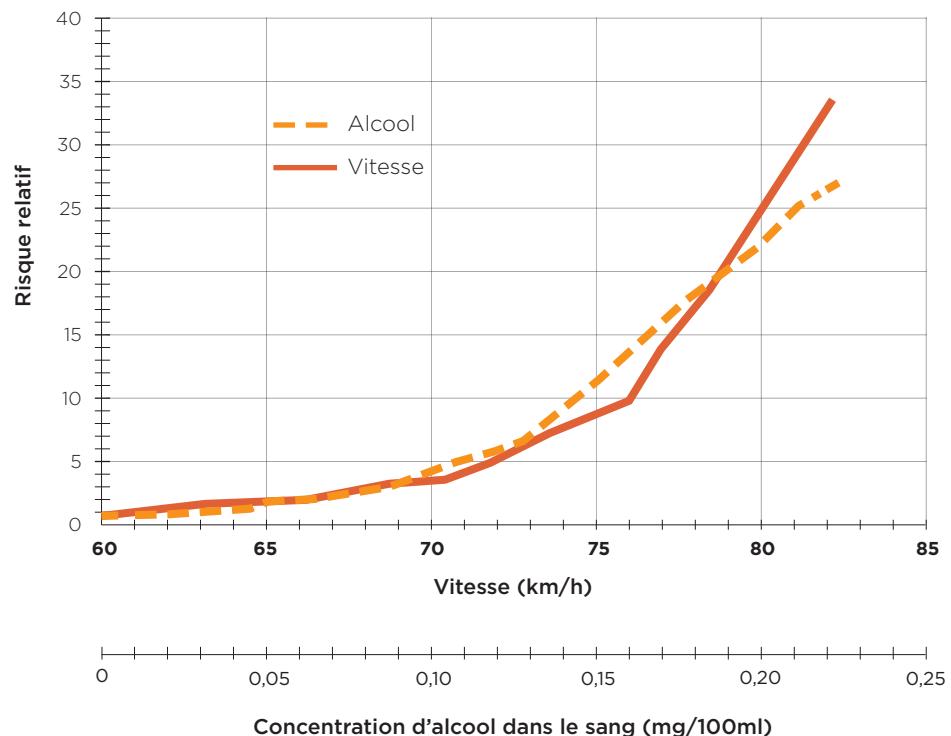
Le risque relatif d'avoir un accident lorsqu'on fait un excès de vitesse de 10 km/h dans une zone de 60 km/h est comparable au risque encouru par un conducteur ayant un taux d'alcoolémie de 80 mg/100 ml.

Une recherche de Mclean et Kloeden (2002) fait la comparaison entre le risque relatif d'accident selon le taux d'alcoolémie du conducteur et celui selon la vitesse d'un véhicule dans une zone de 60 km/h. La recherche démontre que les courbes du risque sont similaires (graphique ci-contre).

Le risque relatif d'accident pour les véhicules circulant à 10 km/h de plus que la limite de vitesse serait presque comparable au risque relatif d'accident pour les conducteurs ayant un taux d'alcoolémie de 80 mg/100 ml, et le risque relatif pour les véhicules excédant de 20 km/h la limite de vitesse serait semblable à celui pour un conducteur ayant un taux d'alcoolémie de 210 mg/100 ml.

Source : MCLEAN, A.J., et C. KLOEDEN. *Alcohol, travelling speed and the risk of crash involvement*, Proceedings of the 16th international conference on alcohol, drugs and traffic safety, Montréal, 2002.

Risque relatif d'accident selon la vitesse dans une zone de 60 km/h et selon le taux d'alcoolémie du conducteur





Lors d'une collision entre un véhicule et un piéton, plus la vitesse du véhicule lors de l'impact est élevée, plus la probabilité de décès du piéton est élevée.

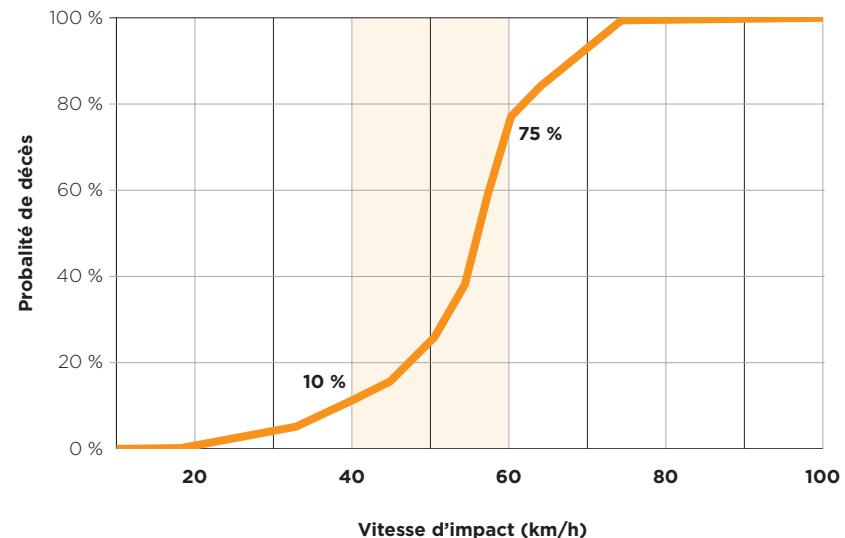
Une recherche d'Ashton (1982) a démontré que la probabilité de décès pour un piéton varie en fonction de la vitesse du véhicule lors de l'impact.

La plage entre 30 km/h et 50 km/h est celle où la probabilité de décès augmente subitement. Celle-ci passe de 10 % quand un véhicule circule à 30 km/h à 75 % quand il circule à 50 km/h.

Dès une vitesse d'impact à 70 km/h, la probabilité de décès est très près du 100 %.

Source : ASHTON, S.J. *Pedetrian Injuries : The Influence of Vehicle Design*, 1981.

Probabilité de décès pour un piéton selon la vitesse d'impact





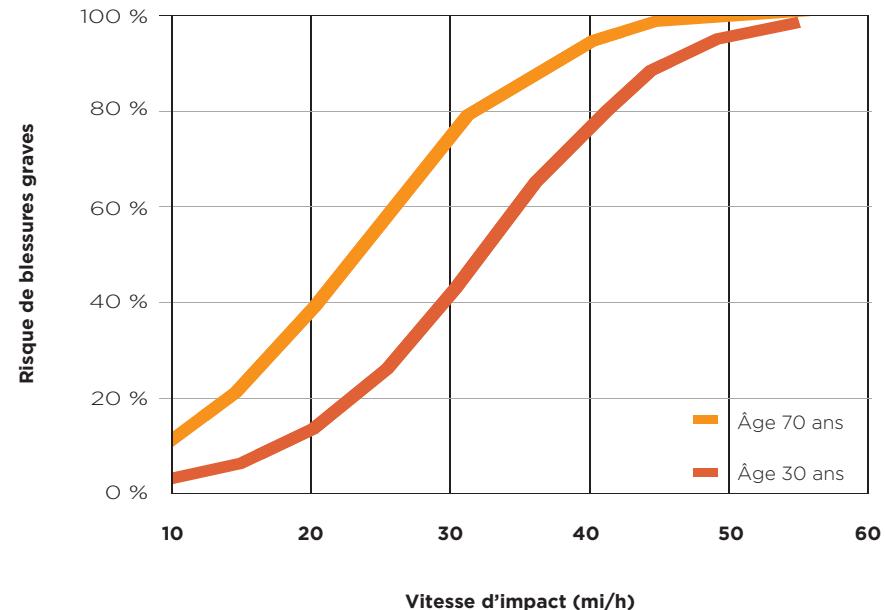
Lors d'une collision entre un véhicule et un piéton, plus la vitesse du véhicule lors de l'impact est élevée, plus le risque de blessures graves est élevé.

Les effets de la vitesse sur la gravité des blessures des usagers vulnérables de la route, tels les piétons et les cyclistes, sont très importants. Ces usagers sont mal protégés en cas de collision avec une automobile, et la gravité de leurs blessures augmente rapidement dans leur cas.

Une étude de l'AAA (Tefft, 2011) a démontré que plus la vitesse lors de l'impact est élevée, plus le risque de blessures graves augmente. Le risque est aussi plus élevé pour les piétons plus vieux. La figure ci-contre illustre que le risque normalisé moyen de blessures graves pour un piéton âgé de 70 ans est approximativement égal à celui encouru par un piéton âgé de 30 ans lorsque ce dernier est frappé par un véhicule circulant à une vitesse plus grande de 9,3 mi/h (≈ 15 km/h).

Source : TEFFT, B.C., et autres. *Impact Speed and a Pedestrian's Risk of Severe Injury or Death*, Foundation for traffic Safety, AAA, 2011.

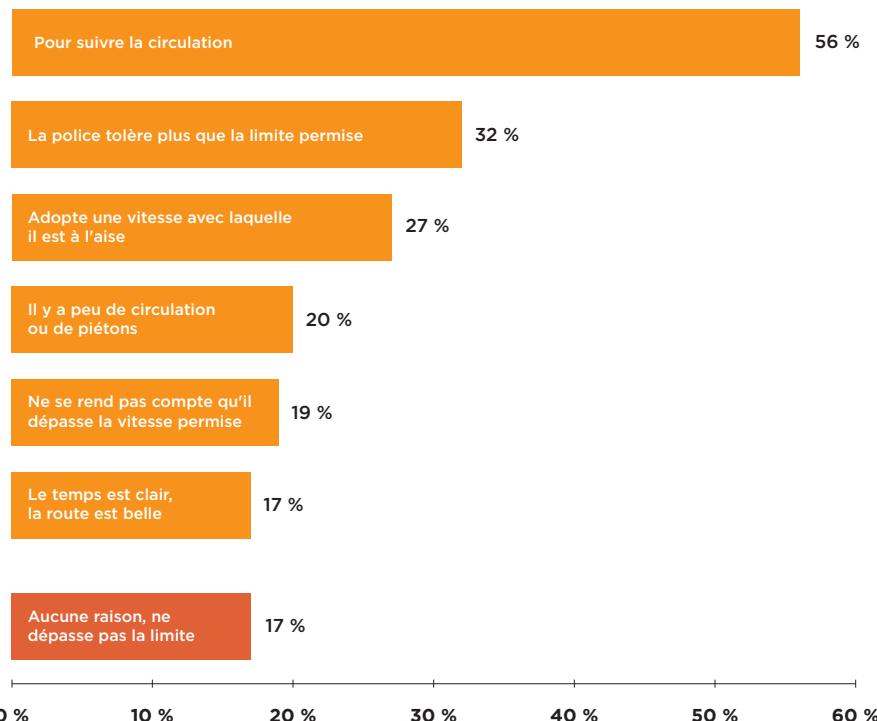
Risque de blessures graves en fonction de la vitesse du véhicule et de l'âge du piéton



② La majorité des répondants déclare dépasser les limites de vitesse et justifient leurs comportements principalement par le fait qu'ils suivent la circulation et que la police tolère plus que la limite permise.

Un sondage de la Société a questionné les conducteurs québécois sur les trois principales raisons qui les incitaient à dépasser les limites de vitesse. De ces derniers, 17 % ont répondu qu'ils ne dépassaient pas les limites de vitesse. Les principales raisons données par les autres répondants pour justifier qu'ils dépassent les limites sont :

Raisons évoquées par les conducteurs québécois pour justifier le dépassement des limites de vitesse



De plus, on peut ajouter que les répondants considèrent que :

- ▶ leur risque d'être intercepter par un policier est faible (76 % dans les zones urbaines et 83 % sur les routes secondaires);
- ▶ dépasser « un peu » les limites de vitesse n'est pas une faute grave :
 - pour un excès de 10 km/h dans une zone de 50 km/h, 21 % répondent que c'est une faute grave, et
 - pour un excès de 15 km/h dans une zone de 90 km/h, 27 % répondent que c'est une faute grave;
- ▶ que le risque d'avoir un accident en dépassant « un peu » les limites de vitesse est faible :
 - pour un excès de 10 km/h dans une zone de 50 km/h, 71 % répondent que le risque d'avoir un accident est faible, et
 - pour un excès de 15 km/h dans une zone de 90 km/h, 65 % répondent que le risque d'avoir un accident est faible.

Source : Sondage sur l'évaluation de la campagne Vitesse de 2014, SAAQ.



Qui?

Profil détaillé des faits et des statistiques touchant la **VITESSE**



Les conducteurs les plus jeunes (16 à 44 ans) sont surreprésentés parmi les personnes reconnues coupables d'une infraction pour excès de vitesse, et les 16 à 34 ans le sont concernant les infractions pour grand excès de vitesse.

Âge du conducteur	Proportion de contrevenants selon l'âge en 2012		Proportion de titulaires de permis en 2012
	Excès de vitesse	Grand excès de vitesse	
Moins de 16 ans	0,0 %	0,0 %	0,1 %
16-19 ans	▲ 4,5 %	▲ 11,2 %	2,9 %
20-24 ans	▲ 10,9 %	▲ 21,1 %	7,0 %
25-34 ans	▲ 21,3 %	▲ 27,7 %	16,1 %
35-44 ans	▲ 21,0 %	17,8 %	17,3 %
45-54 ans	21,0 %	13,2 %	21,3 %
55-64 ans	13,7 %	6,1 %	18,5 %
65-74 ans	5,9 %	2,4 %	11,4 %
75 ans ou plus	1,6 %	0,5 %	5,2 %

En comparant la distribution des infractions concernant les excès de vitesse et les grands excès de vitesse (GEV) selon l'âge à la distribution des titulaires de permis selon l'âge, on constate que les conducteurs les plus jeunes (en excluant les moins de 16 ans) sont surreprésentés (▲).

Pour les infractions dues à l'excès de vitesse, ce sont les 16 à 44 ans qui sont surreprésentés puisque ce groupe a commis 57,7 % des infractions entraînant l'inscription de points d'inaptitude pour excès de vitesse, alors qu'ils ne représentaient 43,3 % des titulaires de permis. Dans le cas des GEV, on observe que le groupe des 16 à 34 ans a commis 60,0 % de ces infractions, alors qu'ils représentaient 26,0 % des titulaires de permis.

Sources : Les infractions pour grands excès de vitesse et pour l'utilisation d'un téléphone cellulaire pendant la conduite d'un véhicule routier, 2008-2011.

Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier, 2003-2012.





La proportion d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse et le taux d'accidents dus à la vitesse par 1 000 conducteurs sont plus importants chez les hommes.

Les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont surreprésentés chez les hommes.

Les hommes sont toujours plus nombreux que les femmes à être impliqués dans les accidents de tous les types. Les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse ne font pas exception. Si on relativise ces accidents en fonction du nombre de conducteurs, c'est-à-dire en calculant le taux d'accidents par 1 000 conducteurs, ce taux est à 1,83 pour les hommes et à 1,04 pour les femmes.

Pour ajouter une preuve au fait que la vitesse est surtout un problème pour les hommes, il suffit d'examiner la proportion d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse selon le sexe pour s'apercevoir qu'elle est plus élevée chez les hommes. De la même façon, en observant le ratio des proportions (proportion d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse selon le sexe du conducteur, divisé par la proportion d'accidents avec dommages corporels selon le sexe du conducteur), on constate que les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont surreprésentés chez les hommes.

Source : Rapports d'accident, 2012.

Sexe du conducteur	Taux d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse par 1 000 ¹ conducteurs selon le sexe	Proportion d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse	Proportion d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse selon le sexe du conducteur	Proportion d'accidents avec dommages corporels selon le sexe du conducteur	Ratio des proportions
Femme	1,04	14,4 %	34,4 %	38,6 %	0,89
Homme	1,83	17,3 %	65,6 %	61,4 %	1,07

1. Le taux d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse par 1 000 conducteurs s'obtient en prenant le nombre de conducteurs impliqués, divisé par le nombre de titulaires de permis, multiplié par 1 000.





C'est chez les conducteurs de 16 à 34 ans :

- ▶ que les proportions d'accidents dus à la vitesse sont parmi les plus hautes;
- ▶ qu'il y a surreprésentation dans les accidents dus à la vitesse;
- ▶ que les ratios d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont les plus élevés.

Lorsqu'on compare la distribution des conducteurs dans les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse selon l'âge à celle dans l'ensemble des accidents avec dommages corporels selon l'âge, on constate que certaines tranches d'âge sont surreprésentées (↑).

Les tranches d'âge 16 à 19 ans, 20 à 24 ans et 25 à 34 ans sont toutes surreprésentées. De plus, les tranches 20 à 24 ans et 25 à 34 ans sont celles qui ont les proportions les plus élevées.

Mais ces distributions ne présentent qu'un aspect du rôle important que joue l'âge du conducteur dans les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse.

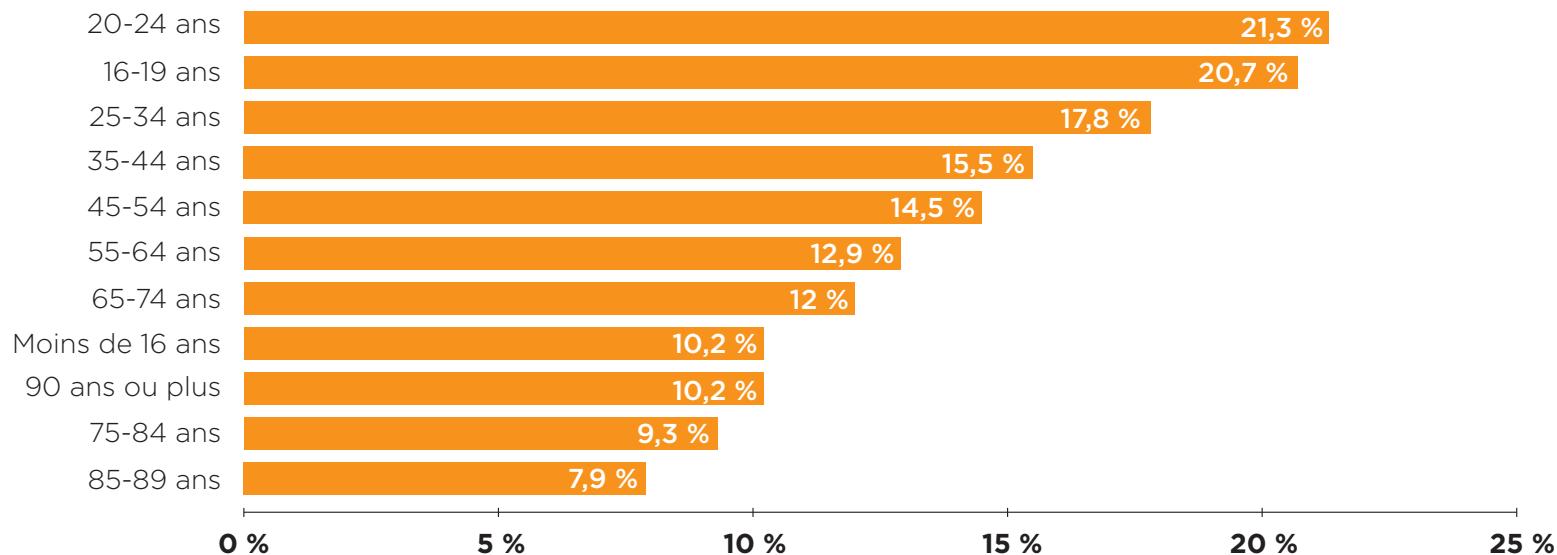
Âge du conducteur	Proportion d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse selon l'âge du conducteur	Proportion d'accidents avec dommages corporels selon l'âge du conducteur	Ratio des proportions
Moins de 16 ans	0,4 %	0,6 %	0,67
16-19 ans	↑ 11,3 %	8,8 %	1,28
20-24 ans	↑ 17,5 %	13,3 %	1,32
25-34 ans	↑ 21,6 %	19,7 %	1,10
35-44 ans	16,3 %	17,0 %	0,96
45-54 ans	15,9 %	17,8 %	0,89
55-64 ans	9,9 %	12,3 %	0,80
65-74 ans	4,9 %	6,6 %	0,74
75-84 ans	1,8 %	3,2 %	0,56
85-89 ans	0,3 %	0,6 %	0,50
90 ans ou plus	0,1 %	0,1 %	1,00

Ainsi, pour savoir quelles tranches d'âge sont problématiques en éliminant l'effet des volumes de titulaires de permis, nous avons calculé pour chacune la proportion d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse (le nombre d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sur le nombre total d'accidents avec dommages corporels dans cette tranche d'âge).

Les tranches d'âge de 16 à 34 ans (25-34 ans [17,8 %], 16-19 ans [20,7 %] et 20-24 ans [21,3 %]) sont celles où l'on retrouve la plus forte proportion d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse.

Source : Rapports d'accident, 2012.

**Proportion des accidents avec dommages corporels
dus à la vitesse selon l'âge**





Les hommes sont surreprésentés parmi les personnes reconnues coupables d'une infraction pour excès de vitesse.

Sexe	Proportion de contrevenants pour excès de vitesse selon le sexe	Proportion de titulaires de permis
Femme	32,6 %	47,3 %
Homme	67,4 %	52,7 %

Les hommes sont surreprésentés en ce qui concerne les infractions pour excès de vitesse. En comparant la proportion de conducteurs ayant été reconnus coupables d'une infraction pour excès de vitesse selon le sexe à la proportion de titulaires de permis selon le sexe, on constate que les hommes représentent 67,4 % des contrevenants alors qu'ils constituent 52,7 % des titulaires de permis.

Source : Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier, 2003-2012.



Les jeunes conducteurs sont beaucoup plus fréquemment impliqués dans des accidents où la vitesse est en cause.

Les jeunes conducteurs sont beaucoup plus fréquemment impliqués dans des accidents où la vitesse est en cause. De 2008 à 2012, la vitesse était en cause pour 50 % des conducteurs de 16 à 24 ans impliqués dans un accident mortel. Cette proportion était de 36 % pour les conducteurs de 25 ans ou plus. La situation était analogue pour l'ensemble des accidents avec dommages corporels, puisque la vitesse était une des causes de l'accident pour 26 % des conducteurs de 16 à 24 ans impliqués, alors qu'elle l'était dans 18 % des cas pour les conducteurs de 25 ans ou plus.

Source : Rapports d'accident, 2012.



Les caractéristiques principales des contrevenants en matière de vitesse : âgés de 25 à 34 ans, hommes, revenu familial de 100 000 \$ ou plus, 25 000 km ou plus de distance annuelle parcourue, vitesse moyenne en ville dépassant la limite de vitesse.

Le profil des conducteurs les plus à risque en matière de vitesse au volant, c'est-à-dire les conducteurs roulant à plus de 100 km/h sur les routes avec une limite de 90 km/h :

- de 25 à 34 ans;
- de sexe masculin;
- dont le revenu familial brut annuel est de 100 000 \$ ou plus;
- qui parcourent plus de 25 000 km annuellement; et
- dont la vitesse moyenne en ville dépasse la limite de vitesse permise.

Source : Sondage sur l'évaluation de la campagne Vitesse de 2012, SAAQ.



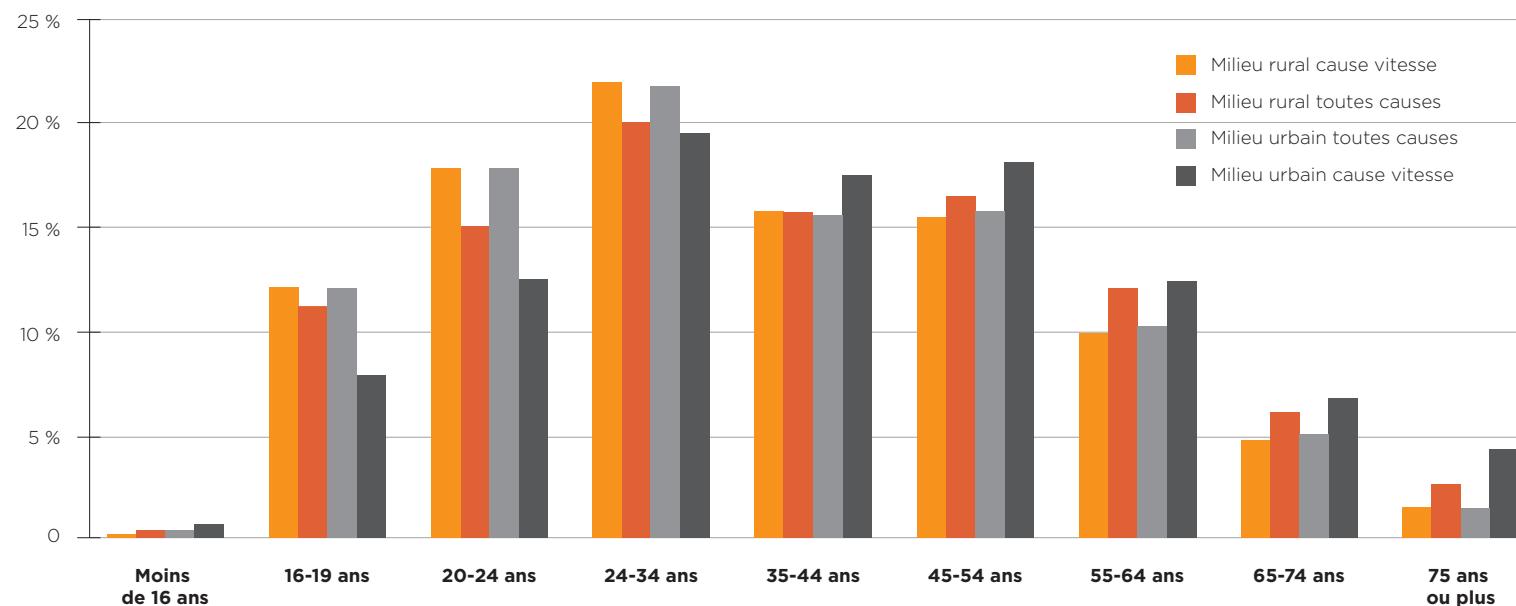


Les 16 à 34 sont les plus surreprésentés dans les accidents dus à la vitesse en milieu rural et en milieu urbain.

La distribution des accidents avec dommages corporels dus à la vitesse et celle des accidents de toutes causes, en milieu rural et urbain, selon l'âge des conducteurs, montre que les plus jeunes sont surreprésentés dans les accidents dus à la vitesse, peu importe le milieu.

Source : Rapports d'accident, 2012.

Répartition des accidents selon l'âge des conducteurs et le milieu



Quand?

Profil détaillé des faits et des statistiques touchant la **VITESSE**

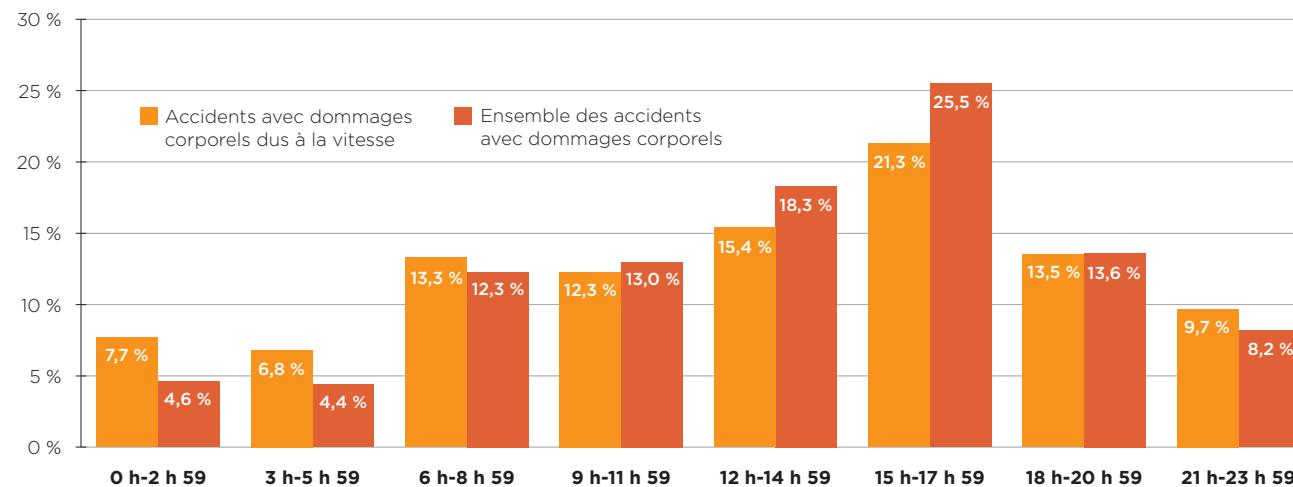
⌚ Les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont particulièrement surreprésentés entre 21 h et 6 h.

Quand on compare la distribution des accidents avec dommages corporels avec la distribution des accidents avec dommages corporels dus à la vitesse, on constate que c'est pendant la période de 12 h à 17 h 59 qu'il y a le plus d'accidents dans les deux cas.

Toutefois, les plages horaires où la surreprésentation des accidents avec dommages corporels dus à la vitesse est la plus importante sont les périodes de 21 h à 23 h 59, de 0 h à 2 h 59 et de 3 h à 5 h 59.

Source : Rapports d'accident, 2012.

Répartitions des accidents selon l'heure



Les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont plus fréquents et surreprésentés dans les mois de décembre et janvier.

Mois	Accidents avec dommages corporels dus à la vitesse	Tous les accidents avec dommages corporels
Janvier	11,0 %	7,8 %
Février	7,2 %	6,8 %
Mars	7,1 %	6,7 %
Avril	7,4 %	6,5 %
Mai	6,9 %	8,5 %
Juin	8,2 %	9,3 %
Juillet	8,4 %	9,8 %
Août	8,9 %	9,7 %
Septembre	7,8 %	9,2 %
Octobre	7,4 %	8,4 %
Novembre	8,3 %	8,6 %
Décembre	11,4 %	8,8 %

Les mois pendant lesquels il y a le plus d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont les mois de janvier (11,0 %) et décembre (11,4 %), les deux seuls mois avec plus de 10 %, comparativement à respectivement 7,8 % et 8,8 % pour l'ensemble des accidents avec dommages corporels.

On remarque que la période hivernale (décembre à avril) est la période où les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont surreprésentés.

Pendant cette période, les pourcentages d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont plus grands que les pourcentages de tous les accidents avec dommages corporels.

Source : Rapports d'accident, 2012.

Les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont plus fréquents et surreprésentés pendant la fin de semaine (samedi et dimanche).

Jour	Accidents avec dommages corporels dus à la vitesse	Tous les accidents avec dommages corporels
Lundi	13,4 %	13,4 %
Mardi	11,0 %	13,5 %
Mercredi	12,5 %	14,2 %
Jeudi	13,3 %	15,7 %
Vendredi	17,1 %	17,2 %
Samedi	17,4 %	14,0 %
Dimanche	15,4 %	12,0 %

On remarque que les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse se produisent en plus grande proportion les vendredis (17,1 %), les samedis (17,4 %) et les dimanches (15,4 %).

En plus d'être parmi les journées où les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont les plus fréquents, les journées de samedi et dimanche sont les seules journées où les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont surreprésentés par rapport à l'ensemble des accidents avec dommages corporels.

La proportion moyenne quotidienne d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse est de 16,4 % la fin de semaine (samedi et dimanche) et de 13,4 % la semaine. Pour l'ensemble des accidents avec dommages corporels, ces statistiques sont respectivement de 13,0 % et de 14,8 %.

Source : Rapports d'accident, 2012.



Profil détaillé des faits et des statistiques touchant la **VITESSE**



Les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont plus fréquents et surreprésentés en milieu rural.

Environnement	Accidents avec dommages corporels dus à la vitesse	Tous les accidents avec dommages corporels
Résidentiel	17,1 %	25,4 %
Commercial	20,2 %	39,1 %
Rural	56,2 %	29,1 %
Autres ¹	6,5 %	6,4 %

1. Les environnements inclus dans la catégorie Autres sont : scolaire, industriel, forestier et récréatif.

Pour les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse, on retrouve une plus grande proportion d'accidents dans l'environnement rural (56,2 %).

C'est uniquement dans cet environnement que les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont surreprésentés par rapport à l'ensemble des accidents avec dommages corporels.

Source : Rapports d'accident, 2012.



Les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont plus fréquents et surreprésentés sur les routes numérotées.

Catégorie de route	Accidents avec dommages corporels dus à la vitesse	Tous les accidents avec dommages corporels
Autoroute, voie de desserte et collecteur	5,0 %	2,9 %
Route numérotée	56,0 %	37,0 %
Artère principale	10,2 %	31,0 %
Rue résidentielle	8,5 %	15,3 %
Chemin ou rang	16,2 %	9,0 %
Autres ¹	4,0 %	5,0 %

1. Les routes incluses dans la catégorie Autres sont : ruelle, terrain de stationnement, terrain privé, chemin privé, chemin forestier, sentier balisé et la catégorie Autre.

Près de trois accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sur quatre (72,2 %) se produisent sur les routes numérotées (56,0 %) et sur les chemins ou rangs (16,2 %).

De plus, trois catégories de route sont surreprésentées pour les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse : route numérotée, chemin ou rang et autoroute, voie de desserte et collecteur.

Le ratio des proportions pour ces trois catégories surreprésentées est :

- 1,51 pour la catégorie Route numérotée;
- 1,72 pour la catégorie Autoroute, voie de desserte et collecteur;
- 1,80 pour la catégorie Chemin ou rang.

Source : Rapports d'accident, 2012.





Les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont plus fréquents et surreprésentés entre les intersections.

Emplacement	Accidents avec dommages corporels dus à la vitesse	Tous les accidents avec dommages corporels
En intersection (moins de 5 m)	17,8 %	39,7 %
Entre les intersections (100 m ou plus)	59,9 %	36,4 %
Près d'une intersection ou d'un carrefour giratoire	11,3 %	14,1 %
Autres	11,1 %	9,9 %

Environ 60 % des accidents avec dommages corporels dus à la vitesse ont lieu à 100 mètres ou plus d'une intersection (59,9 %), alors que 36,4 % de tous les accidents avec dommages corporels y surviennent. Les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont donc surreprésentés entre les intersections et c'est là que ce type d'accident est le plus fréquent.

Ainsi, il apparaît que les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse se produisent lorsque le conducteur a l'espace requis pour accélérer.

Source : Rapports d'accident, 2012



Les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont plus fréquents et surreprésentés lorsqu'il n'y a aucune signalisation.

Signalisation	Accidents avec dommages corporels dus à la vitesse	Tous les accidents avec dommages corporels
Aucune signalisation	83,0 %	65,0 %
Présence de signalisation	17,0 %	35,0 %

Les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont plus fréquents lorsqu'il n'y a aucune signalisation que lorsqu'il y en a (proportion de 83,0 % contre 17,0 %). De plus, ces accidents sont surreprésentés dans les lieux sans signalisation par rapport à l'ensemble des accidents avec dommages corporels survenant dans ce type d'environnement (proportion de 83,0 % contre 65,0 %).

Source : Rapports d'accident, 2012.





Les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont plus fréquents et surreprésentés sur les routes où la limite de vitesse permise est de 90 km/h.

Un accident avec dommages corporels dû à la vitesse sur deux (49,1 %) se produit dans une zone où la limite de vitesse est de 50 km/h ou de 90 km/h.

Limite de vitesse permise	Proportion des accidents avec dommages corporels dus à la vitesse	Proportion de tous les accidents avec dommages corporels	Ratio des proportions
Moins de 50 km/h	2,3 %	5,7 %	0,40
50 km/h	24,0 %	50,6 %	0,47
60 km/h	0,7 %	1,0 %	0,70
70 ou 75 km/h	17,5 %	13,0 %	1,34
80 km/h	10,8 %	5,7 %	1,89
90 km/h	25,1 %	15,3 %	1,64
100 km/h	19,5 %	8,7 %	2,24

Les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse se produisent le plus souvent sur les routes où la vitesse permise est de 90 km/h. De plus, la proportion de ces accidents est plus importante (25,1 %) dans cette catégorie de route que celle de l'ensemble des accidents avec dommages corporels (15,3 %) survenant dans le même type d'endroit, ce qui implique que ces accidents y sont surreprésentés. On retrouve également 24 % des accidents dus à la vitesse dans les zones de 50 km/h.

Fait à noter, à partir de 70 km/h, les proportions des accidents avec dommages corporels mettant en cause la vitesse sont supérieures aux proportions de tous les accidents avec dommages corporels, donc ce sont des classes où il y a surreprésentation. C'est sur les routes avec une limite de vitesse à 100 km/h que la surreprésentation est la plus importante.

Source : Rapports d'accident, 2012.



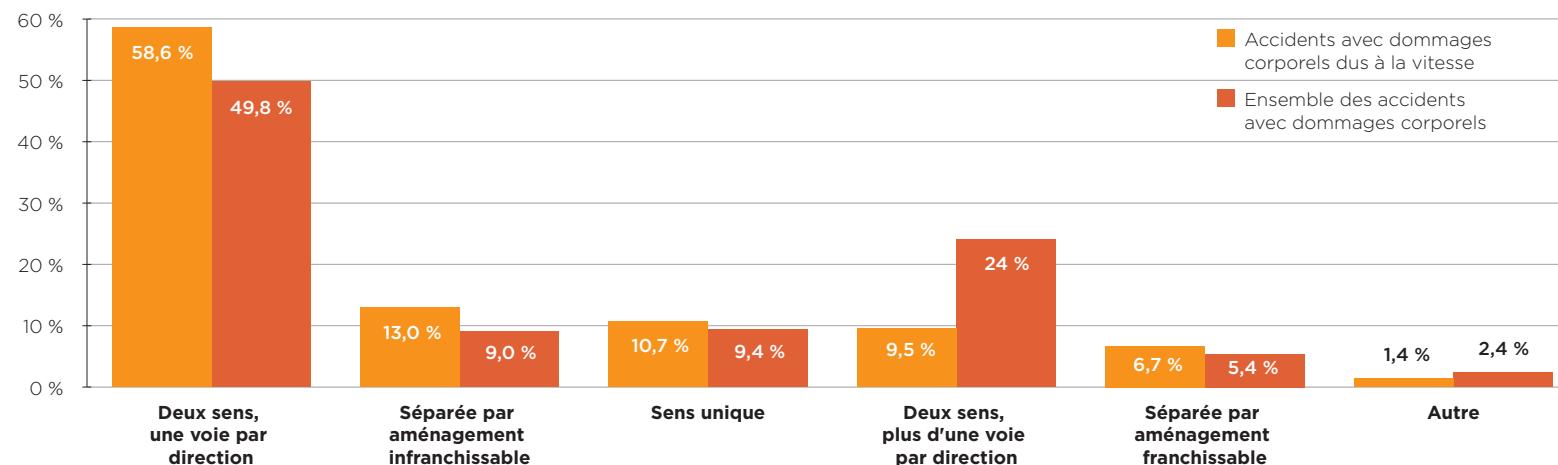
Les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont plus fréquents et surreprésentés sur la configuration de route « deux sens, une voie par direction ».

C'est lorsque la configuration de route est « deux sens, une voie par direction » qu'il y a le plus d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse, la proportion étant de 58,6 %. C'est sur ce même type de configuration de route que surviennent le plus d'accidents avec dommages corporels, avec une proportion de 49,8 %.

Les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont plus fréquents et surreprésentés sur la configuration de route « deux sens, une voie par direction ».

Source : Rapports d'accident, 2012.

Accidents avec dommages corporels selon la configuration de la route





Le problème de la vitesse concerne particulièrement les régions administratives les moins populeuses; une attention particulière pourrait être apportée aux régions de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine, de la Côte-Nord et du Bas-Saint-Laurent.

Région administrative	Proportion d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	37,7 %
Côte-Nord	32,5 %
Bas-Saint-Laurent	30,7 %
Chaudière-Appalaches	29,8 %
Nord-du-Québec	29,8 %
Centre-du-Québec	28,2 %
Abitibi-Témiscamingue	27,3 %
Lanaudière	22,3 %
Saguenay-Lac-Saint-Jean	21,5 %
Capitale-Nationale	21,4 %
Estrie	19,9 %
Montérégie	19,8 %
Ensemble du Québec	19,1 %
Mauricie	19,0 %
Laurentides	18,2 %
Outaouais	13,2 %
Laval	10,6 %
Montréal	9,2 %

La proportion d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse selon les régions s'obtient en rapportant le nombre d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sur le nombre total d'accidents avec dommages corporels pour lesquels les causes sont connues. Si nous ordonnons les régions selon cette proportion, nous obtenons le tableau ci-contre.

La proportion d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse est importante particulièrement dans les régions les moins populeuses du Québec. Cette proportion est de plus d'un accident sur trois dans la région la plus touchée (37,7 %) et de moins d'un accident sur dix (9,2 %) dans la région la moins touchée.

Ce sont les régions de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (37,7 %), de la Côte-Nord (32,5 %) et du Bas-Saint-Laurent (30,7 %) qui ont les proportions d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse les plus élevées. L'examen des proportions selon les régions montre qu'une relation peut être établie entre la faible densité d'une région (moins de population et plus grande superficie de territoire) et l'importance de sa *proportion d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse* (coefficient de corrélation de $r = -0,6$).

Les régions où cette proportion est la plus basse sont : Montréal (9,2 %), Laval (10,6 %) et l'Outaouais (13,2 %). Ces régions sont les trois seules où la proportion est inférieure à 15 %.

Source : Rapports d'accident, 2012.



C'est dans les régions de Montréal et de la Montérégie que les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont les plus nombreux.

Toutefois, c'est dans les régions de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine et du Nord-du-Québec que ces accidents sont les plus surreprésentés.

Région administrative	Distribution des accidents selon la région		Ratio
	Accidents avec dommages corporels dus à la vitesse	Accidents avec dommages corporels	
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	2,7 %	1,3 %	2,09
Nord-du-Québec	0,7 %	0,4 %	1,97
Bas-Saint-Laurent	4,8 %	2,8 %	1,71
Côte-Nord	2,3 %	1,4 %	1,68
Centre-du-Québec	5,4 %	3,5 %	1,55
Chaudière-Appalaches	8,8 %	5,8 %	1,52
Abitibi-Témiscamingue	3,3 %	2,2 %	1,50
Lanaudière	8,6 %	7,0 %	1,23
Saguenay-Lac-Saint-Jean	4,5 %	3,8 %	1,18
Capitale-Nationale	9,0 %	8,1 %	1,10
Estrie	4,4 %	4,0 %	1,09
Montérégie	18,8 %	17,7 %	1,06
Mauricie	4,5 %	4,3 %	1,05
Laurentides	7,5 %	7,8 %	0,97
Outaouais	2,9 %	4,5 %	0,65
Laval	2,8 %	4,9 %	0,58
Montréal	9,2 %	20,8 %	0,44

Le tableau ci-contre présente la distribution des accidents selon les régions du Québec pour les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse et les accidents avec dommages corporels.

C'est en Montérégie (18,8 %) et à Montréal (9,2 %) que les proportions d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont les plus grandes. Toutefois, l'importance de ces proportions est sûrement liée à l'importance de la population dans ces régions.

Pour bien illustrer l'importance du facteur vitesse dans les accidents avec dommages corporels selon les régions, nous avons calculé le ratio de ces proportions. Avec cet indicateur, on retrouve les régions de la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (2,09) et du Nord-du-Québec (1,97) comme les régions où les accidents avec dommages corporels dus à la vitesse sont les plus surreprésentés.

Source : Rapports d'accident, 2012.





Les régions où les taux d'infractions sont les plus élevés sont celles du Nord-du-Québec et des Laurentides pour les excès de vitesse et celles de Laval et de Montréal pour les grands excès de vitesse.

Région administrative	Taux d'infractions par 100 000 titulaires de permis de conduire - 2012	
	pour excès de vitesse	pour grand excès de vitesse
Nord-du-Québec	16 627	191
Laurentides	15 518	188
Laval	14 387	240
Lanaudière	13 364	203
Outaouais	13 300	115
Estrie	13 150	129
Montérégie	13 059	163
Saguenay-Lac-Saint-Jean	12 161	109
Mauricie	12 132	84
Ensemble du Québec	11 875	166
Abitibi-Témiscamingue	11 615	135
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	11 484	157
Chaudière-Appalaches	11 142	117
Centre-du-Québec	10 749	122
Côte-Nord	10 713	133
Bas-Saint-Laurent	9 955	108
Montréal	9 457	238
Capitale-Nationale	8 750	104

Bien que le nombre d'infractions soit en partie attribuable aux ressources consacrées aux actions policières de contrôle, il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'une statistique fiable pour connaître l'ampleur d'un phénomène. Le nombre de constats d'infraction remis en 2012 pour excès de vitesse était de 616 875 et pour les grands excès de vitesse (GEV), de 8 625.

Puisque la distribution du nombre d'infractions dans les régions est aussi fonction, au moins en partie, de l'importance de la population des titulaires de permis dans ces régions, nous utiliserons le taux d'infractions par 100 000 titulaires de permis de conduire pour réduire l'effet associé à la taille de la population. La distribution de ces taux est présentée dans le tableau ci-contre.

Deux régions se démarquent par leur haut taux d'infractions (au-dessus de 15 000) pour excès de vitesse par 100 000 titulaires de permis de conduire. La région du Nord-du-Québec, avec un taux de 16 627, et la région des Laurentides, avec un taux de 15 518, sont de loin les régions ayant les taux les plus élevés.

En ce qui concerne les infractions pour GEV, deux régions ont un taux se démarquant des autres : Laval (240) et Montréal (238).

Sources : Les infractions pour grands excès de vitesse et pour l'utilisation d'un téléphone cellulaire pendant la conduite d'un véhicule routier, 2008-2011.

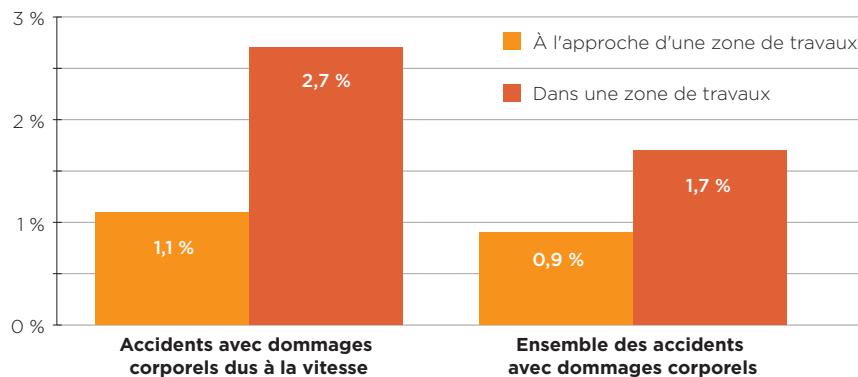
Les infractions et les sanctions reliées à la conduite d'un véhicule routier, 2003-2012.



Les excès de vitesse dans les zones de travaux sont préoccupants.

Lanaudière et le Nord-du-Québec sont des régions où le taux d'infractions pour excès de vitesse à l'approche ou dans une zone de travaux sont les plus grands.

Répartition des accidents à l'approche
d'une zone de travaux et dans une zone de travaux



Les zones de travaux routiers sont particulières en ce qui concerne la vitesse permise, puisque celle-ci est diminuée par rapport à la limite habituelle à cause de l'espace restreint ou de la présence de travailleurs. Les rapports d'accident nous permettent de savoir si un accident a eu lieu à l'approche ou dans une zone de travaux.

Le graphique ci-dessus montre que les proportions d'accidents avec dommages corporels dus à la vitesse dans ces zones (à l'approche et dans une zone de travaux) sont plus élevées que dans le cas de l'ensemble des accidents avec dommages corporels, donc il y a surreprésentation. Toutefois, on doit rester prudent avec ces proportions puisque ce sont des événements rares et que, donc, ces données sont basées sur peu d'accidents.

Région administrative	Taux d'infractions pour excès de vitesse lors de travaux - 2012 ¹
Lanaudière	494
Nord-du-Québec	401
Laurentides	377
Bas-Saint-Laurent	359
Mauricie	346
Capitale-Nationale	345
Outaouais	331
Chaudière-Appalaches	326
Centre-du-Québec	312
Ensemble du Québec	280
Montérégie	273
Saguenay-Lac Saint-Jean	266
Laval	244
Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine	236
Côte-Nord	219
Estrie	218
Montréal	134
Abitibi-Témiscamingue	121

1. Taux calculé pour 100 000 titulaires de permis de conduire selon la région de résidence



Profil détaillé
des faits et des statistiques touchant la
VITESSE

De plus, pour un excès de vitesse commis dans une zone de travaux routiers, le montant de l'amende est doublé et, s'il s'agit d'un grand excès de vitesse, des pénalités prévues pour ce type d'infraction s'appliquent.

En 2012, des titulaires de permis ont été reconnus coupables de 14 562 infractions pour excès de vitesse à l'approche ou dans une zone de travaux. Les taux d'infractions résultant de cette infraction selon les régions sont présentés dans le tableau de la page précédente.

Deux régions se démarquent par leur taux important d'infractions (au-dessus de 400) pour excès de vitesse à l'approche ou dans une zone de travaux par 100 000 titulaires de permis de conduire. La région de Lanaudière, avec un taux de 494, et celle du Nord-du-Québec, avec un taux de 401.

À l'inverse, les régions de Montréal (134) et de l'Abitibi-Témiscamingue (121) sont les régions ayant les taux les plus bas, étant les seules régions avec un taux inférieur à 200.

Sources : Les infractions pour grands excès de vitesse et pour l'utilisation d'un téléphone cellulaire pendant la conduite d'un véhicule routier, 2008-2013.

Rapports d'accident, 2012.

