



Vitesse et risque d'accident

Résumé du rapport « Speed and Crash Risk », publié le 29 mars 2018 par le Forum International des Transports auprès de l'OCDE : <https://www.itf-oecd.org/speed-crash-risk>

Ce que nous avons fait

Cette étude vise à documenter objectivement la relation entre la vitesse des véhicules et le risque d'accident. Le rapport évalue dans quelle mesure les changements récents des limitations de vitesse ou l'introduction à grande échelle du contrôle automatisé de la vitesse ont eu un impact sur les vitesses moyennes réelles et si l'impact de ces mesures sur la sécurité routière est conforme à ce que suggèrent les modèles théoriques de la relation entre la vitesse et les accidents. Les cas analysés proviennent de dix pays : Australie, Autriche, Danemark, France, Hongrie, Israël, Italie, Norvège, Suède et États-Unis. Le rapport a été préparé par le groupe de travail permanent de l'ITF sur les données d'accident et leur analyse (IRTAD).

Nos conclusions

La vitesse a une influence directe sur la fréquence et la gravité des accidents. Lorsque les vitesses augmentent, le nombre et la gravité des accidents augmentent de façon disproportionnée. Lorsque les vitesses diminuent, le nombre d'accidents et leur gravité diminuent. Cette relation a été illustrée par divers modèles, notamment le « modèle puissance » de Nilsson. Celui-ci montre qu'une augmentation de 1 % de la vitesse moyenne augmente d'environ 2 % la fréquence des accidents corporels, 3 % la fréquence des accidents avec blessés graves et 4 % la fréquence des accidents mortels. Ainsi, réduire la vitesse même de quelques km/h réduit de manière importante le risque d'accidents et leur gravité. Des vitesses de conduite plus faibles ont également des effets positifs sur la qualité de vie, en particulier dans les zones urbaines, grâce à une diminution des émissions polluantes et des gaz à effet de serre, de la consommation de carburant et du bruit.

Tous les cas étudiés révèlent une relation étroite entre vitesse et accident ; une augmentation de la vitesse moyenne étant associée à une augmentation du nombre d'accidents et/ou d'usagers de la route blessés et inversement, une diminution de la vitesse moyenne étant associée à une diminution du nombre d'accidents

et d'usagers de la route blessés. Dans aucun cas, l'augmentation de la vitesse moyenne n'a été accompagnée d'une diminution du nombre d'accidents ou de victimes. La relation est analogue dans tous les cas, bien que l'ampleur de l'effet diffère considérablement d'un cas à l'autre. Ces différences s'expliquent en partie par des définitions différentes des accidents corporels entre les pays et un nombre relativement faible d'accidents mortels dans certains des cas étudiés.

Nos recommandations

Réduire la vitesse sur les routes ainsi que les différences de vitesse entre les véhicules

Pour réduire les traumatismes routiers, les gouvernements doivent prendre des mesures pour réduire les vitesses sur les routes ainsi que les différences de vitesse entre les véhicules partageant la même route. Pour chaque individu, le risque d'être impliqué dans un accident grave peut sembler faible, mais d'un point de vue sociétal, la réduction de la vitesse moyenne sur les routes permet de réaliser des gains substantiels en matière de sécurité.

Fixer des limites de vitesse en se basant sur les principes du « Système Sûr »

La conception du réseau routier et les limites de vitesse doivent tenir compte des forces que le corps humain peut tolérer et survivre. Dans le cadre d'un système sûr, les limites de vitesse raisonnables sont de 30 km/h dans les zones urbaines où cohabitent usagers vulnérables de la route et circulation automobile. Dans les zones avec des intersections et un risque élevé de collisions latérales, 50 km/h est approprié. Sur les routes de rase campagne sans barrière médiane pour éviter les risques de collision frontale, une limite de vitesse de 70 km/h est appropriée. En ville, des vitesses supérieures à 50 km/h ne sont pas acceptables, à l'exception des artères à accès limité sans interaction avec le trafic non motorisé. Lorsque les véhicules à moteur et les usagers vulnérables de la route partagent le même espace, comme dans les zones résidentielles, 30 km/h est le maximum recommandé.

Améliorer l'infrastructure et renforcer les contrôles en cas d'augmentation des limites de vitesse

Si une augmentation de la vitesse limite est envisagée, un renforcement des contrôles de vitesses ou des mesures d'amélioration de l'infrastructure sont recommandés pour compenser le risque accru lié à une vitesse moyenne plus élevée. En l'absence de telles mesures compensatoires, on peut s'attendre à une augmentation du nombre de tués et blessés sur les routes.

Mettre en œuvre des systèmes de contrôle automatisé pour réduire efficacement les vitesses

Les expériences dans différents pays ont prouvé l'efficacité des systèmes de contrôle automatisé pour réduire la vitesse et, par conséquent, la fréquence des accidents de la route. Le contrôle tronçon (qui mesure de la vitesse moyenne sur un tronçon de route) est une mesure relativement nouvelle, qui semble très efficace non seulement pour réduire la vitesse, mais aussi pour contribuer à une circulation plus homogène

Le Forum International des Transports est une organisation intergouvernementale qui regroupe 59 pays membres. Il sert de laboratoire d'idées au service de la politique des transports et organise chaque année un sommet des ministres des transports. Le FIT est le seul organisme mondial qui couvre tous les modes de transport. Il est intégré administrativement à l'OCDE, mais politiquement autonome.