

faits

Sécurité routière - Vitesse

Il a été démontré que la vitesse était un facteur de risque capital dans les accidents de la circulation et qu'elle avait une influence à la fois sur le risque d'accident et sur la gravité des traumatismes occasionnés.

L'excès de vitesse est défini comme un dépassement de la vitesse maximale autorisée, tandis qu'une vitesse inadaptée s'entend d'une vitesse qui n'est pas adaptée à l'état de la route et aux conditions de circulation. Les vitesses excessives et inadaptées sont responsables d'un fort pourcentage d'accidents graves ou mortels. Dans les pays à haut revenu, la vitesse contribue à hauteur d'environ 30% au nombre de morts sur la route, tandis que dans certains pays à revenu faible ou intermédiaire, on estime qu'elle est le principal facteur incriminé dans près de la moitié des accidents de la circulation.

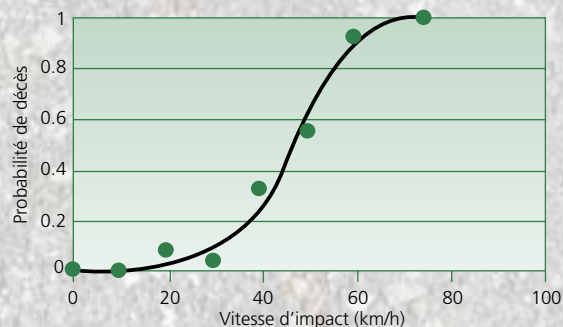
La régulation de la vitesse des véhicules peut empêcher la survenue d'accidents et réduire les conséquences de ceux-ci lorsqu'ils se produisent, en diminuant la gravité des traumatismes subis par les victimes.

COMMENT LA VITESSE INFLUE-T-ELLE SUR LES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ET LES TRAUMATISMES QU'ILS PROVOQUENT?

- Plus la vitesse est grande, moins le conducteur dispose de temps pour s'arrêter et éviter l'accident. Une voiture circulant à 50 km/h a besoin de 13 mètres pour s'arrêter tandis qu'une voiture circulant à 40 km/h peut s'arrêter sur moins de 8,5 mètres.
- Une augmentation de la vitesse de 1 km/h entraîne en moyenne une majoration de 3% du risque d'être impliqué dans un accident faisant des blessés et une majoration de 4% à 5% du risque d'être impliqué dans un accident mortel.
- La vitesse aggrave aussi les effets d'une collision: plus un véhicule roule vite et plus le choc est brutal. Pour les occupants d'une voiture roulant à 80 km/h au moment du choc, la probabilité d'être tué dans un accident est 20 fois plus élevée que si le véhicule n'avait roulé qu'à 30 km/h.

- Le rapport vitesse/gravité du traumatisme est particulièrement marqué pour les usagers de la route vulnérables comme les piétons et les cyclistes. Ainsi, par exemple on a démontré que les piétons avaient une chance de survie de 90% lorsqu'ils étaient heurtés par une voiture circulant à 30 km/h ou moins, mais que cette chance devenait inférieure à 50% lorsque le choc avait lieu à 45 km/h et était pratiquement nulle si le choc avait lieu à 80 km/h.

Risque d'accident mortel pour les piétons en fonction de la vitesse d'impact d'une voiture



Source: Pasanen E., 1991.

QUELS SONT LES FACTEURS QUI INFLUENT SUR LA VITESSE?

La vitesse à laquelle circule un conducteur est influencée par un certain nombre de facteurs qui peuvent être résumés comme suit:

- facteurs liés au conducteur (âge, sexe, niveau d'alcoolémie, nombre de personnes présentes à bord du véhicule);
- facteurs liés à l'état de la route et du véhicule (configuration de la route, qualité du revêtement, puissance du véhicule, vitesse maximale de celui-ci);
- facteurs liés au trafic et à l'environnement (densité et composition du trafic, vitesse moyenne des véhicules, et conditions climatiques).



QUE PEUT-ON FAIRE POUR LIMITER LES EFFETS NEGATIFS DE LA VITESSE?

Un certain nombre d'interventions efficaces pour réguler et limiter la vitesse des véhicules ont été recensées:

- La fixation de limitations de vitesse et la mise en place de systèmes permettant de les faire respecter sont deux des mesures les plus efficaces pour réduire les accidents de la circulation.
- Les études montrent qu'une réduction moyenne de la vitesse de 1 km/h permettrait de réduire le nombre d'accidents de la circulation de 2% à 3%.
- L'expérience menée dans de nombreux pays a montré que l'application de limitations de vitesse n'a que des effets de courte durée sur la réduction effective de la vitesse si elle ne s'accompagne pas de mesures de répression visibles et durables pour faire respecter ces limitations.
- Les radars automatiques sont un moyen d'un très bon rapport coût/efficacité pour réduire le nombre d'accidents de la circulation.
- Dans certains pays, les limitations de vitesse sont modulées en fonction des conditions climatiques, du trafic et des heures de la journée. Du fait qu'elles sont ainsi mieux adaptées aux conditions locales et à l'état du trafic, elles ont plus de chances d'être respectées.
- On peut aussi influencer sur le niveau de la vitesse en mettant en place des infrastructures routières plus sûres. Cela peut consister par exemple à modifier l'environnement routier pour réduire les flux de circulation et la vitesse des véhicules, ce qui offre une protection contre les accidents et réduit le nombre des traumatismes. Parmi les mesures de ce type, on peut créer une séparation entre les usagers de la route circulant vite et ceux circulant lentement ou décourager l'entrée des véhicules dans certaines zones.
- Des mesures du ralentissement du trafic ont été largement utilisées pour réduire la fréquence des accidents dans de nombreux pays à revenu élevé. Elles comprennent l'installation de dis-

positifs permettant de limiter physiquement la vitesse tels que des ronds-points, des modifications du profil routier dans le plan vertical (ralentisseurs ou « gendarmes couchés »), ou dans le plan horizontal (rétrécissements de la chaussée ou bandes rugueuses). Des mesures de ralentissement du trafic d'une efficacité avérée peuvent être particulièrement utiles lorsqu'on n'arrive pas à faire bien respecter les limitations de vitesse.

- Le passage d'une route à grande vitesse à une route à vitesse plus faible peut créer des zones à haut risque d'accidents – par exemple, lorsque les véhicules quittent les autoroutes. Différents aménagements peuvent être utilisés pour marquer la transition et inciter les conducteurs à modifier leur vitesse à l'approche des villes et des villages. Des zones de ralentissement et des ronds-points, par exemple, peuvent constituer des solutions intéressantes pour réduire la vitesse des véhicules.
- On peut aussi imposer une vitesse appropriée au trafic en introduisant des dispositifs qui limitent la vitesse des véhicules eux-mêmes. Il est possible de recourir à la législation pour encourager l'utilisation de tels dispositifs. Cela a déjà été fait dans de nombreux pays pour les poids lourds et les autobus et on estime que ces mesures ont contribué à hauteur de 2%

à la réduction du nombre d'accidents faisant des blessés. Il serait nécessaire d'envisager aussi des solutions de ce type pour les voitures et autres véhicules légers.



L'OMS recommande aux Etats Membres de fixer et de faire appliquer des limitations de vitesse adaptées à la fonction de chaque catégorie de route.

Ces informations sont tirées du *Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation*. Pour télécharger le rapport ou pour plus de détails sur la sécurité routière, vous pouvez visiter le site: http://www.who.int/violence_injury_prevention ou envoyer un message électronique à: traffic@who.int
© Organisation mondiale de la Santé 2004. Tous droits réservés.