

RÉSUMÉ DE RECHERCHE PAR DES EXPERTS

Les avantages de l'application du code de la route pour la sécurité routière

*Préparé par Simon Demers
Service de police de Vancouver*

L'application du code de la route rend-elle les routes plus sûres?

La sécurité routière est une composante importante du bien-être général de la communauté. À son tour, l'application du code de la route est l'un de ses principaux piliers. Que nous disent les données probantes sur le lien entre l'application de la loi par la police et la sécurité routière?

La portée de l'examen

Plusieurs études évaluées par des pairs ont été examinées pour confirmer qu'elles étaient solides sur le plan méthodologique et qu'elles disposaient de suffisamment de données pour soutenir leurs principales conclusions. L'accent a été mis sur les recherches qui quantifiaient les avantages pour la sécurité routière d'un contrôle proactif de la circulation par la police. Les études portant sur le contrôle automatisé de la vitesse (radar photo) ou les caméras de sécurité aux intersections (caméras de surveillance des feux rouges) ont été considérées comme étant hors sujet.

Que nous indiquent les recherches?

Deux expériences naturelles menées en 2003 prouvent de manière convaincante que les efforts de la police en matière de contrôle routier contribuent à dissuader les comportements dangereux au volant et à améliorer de façon significative la sécurité routière.

En 2003, la division de la circulation du service de police de Fresno, en Californie, est soudainement passée de 20 à 84 agents, ce qui a entraîné une forte intensification des contrôles routiers dans la ville (Davis et al., 2006). Cette intensification a coïncidé avec une réduction significative du taux par habitant d'accidents de la route (-17 %), de collisions avec blessés (-20 %), d'admissions à l'hôpital liées à des accidents (-25 %), de décès sur la route (-50 %), et plus particulièrement, de décès liés à la vitesse (-67 %). Ces gains n'ont pas été constatés dans les zones environnantes du comté de Fresno qui n'ont pas bénéficié d'une répression policière renforcée et se sont évaporés après que l'unité de circulation de Fresno a été temporairement réaffectée à des activités de suppression des gangs.

En février 2003, la police de l'État de l'Oregon a licencié environ 35 % de ses agents de la route (DeAngelo et Hansen, 2014). En conséquence directe, le nombre de contraventions a considérablement diminué. Cette forte réduction des contrôles a coïncidé avec une accélération des vitesses de circulation observées, ainsi qu'une augmentation des blessures et des décès liés aux collisions. Aucun de ces effets n'a été ressenti en Idaho et dans l'État de Washington, où l'emploi des policiers n'a pas changé de manière significative.

Des résultats analogues ont été obtenus en Ouganda (Bishai et al., 2008), en Belgique (Eeckhout et al., 2010) et à Londres, au Royaume-Uni (Walter et al., 2011).

Des facteurs supplémentaires

Les efforts de répression routière peuvent influencer non seulement le comportement des conducteurs qui reçoivent une contravention ou sont appréhendés par la police (dissuasion spécifique), mais aussi le comportement au volant de ceux qui ont subjectivement l'impression qu'ils pourraient être arrêtés (dissuasion générale). Il existe de nombreuses preuves que les deux mécanismes de dissuasion fonctionnent simultanément dans la pratique.

La dissuasion générale est illustrée par le fait que même des mesures passives telles que des voitures de police sans surveillance (Kaplan et al., 2000) ou des silhouettes de police d'aspect réaliste placées le long des routes (Simpson et al., 2020) peuvent réduire les excès de vitesse de manière mesurable. Elle est également appuyée par des données d'enquête indiquant que 61 % des conducteurs américains ont déclaré être " très " motivés à adopter des habitudes de conduite sécuritaires afin d'éviter les amendes (Williams et al., 1995).

La dissuasion spécifique est illustrée par le fait que les conducteurs individuels semblent adopter des pratiques de conduite plus sécuritaires après avoir reçu une contravention, du moins temporairement. Par exemple, les conducteurs ontariens qui ont reçu une contravention étaient 35 % moins susceptibles d'être impliqués dans un accident mortel le mois suivant (Redelmeier et al., 2003). Dans le même ordre d'idées, les conducteurs ivres (Hansen, 2015) et les adeptes de la vitesse (Goncalves & Mello, 2017) qui reçoivent des sanctions plus sévères ont des taux de récidive plus faibles et sont moins susceptibles d'être impliqués dans de futurs accidents.

Il convient de noter que certains des avantages procurés par les efforts de répression routière ont tendance à persister au-delà de la période et de la zone d'intervention immédiate. Ce phénomène est communément appelé l'effet de « halo ». Au Royaume-Uni, par exemple, on a constaté qu'une campagne de répression routière de quatre semaines menée par la police métropolitaine de Londres a permis de réduire la vitesse des véhicules non seulement le long de l'itinéraire ciblé, mais aussi dans les zones environnantes, et ce pour au moins deux semaines après la fin de l'opération (Walter et al., 2011).

Répercussions pour la pratique

En rendant les routes plus sûres, l'application du code de la route a le potentiel d'offrir à la société des avantages qui sont supérieurs aux coûts. DeAngelo et Hansen (2014) ont extrapolé que 10 accidents mortels de la circulation pourraient être évités chaque année en Oregon en engageant seulement 25 policiers de la route supplémentaires à temps plein. Pour leur part, Makowsky et Stratmann (2011) ont estimé que 127 à 162 accidents, 44 à 67 blessures liées aux accidents et 1 à 2 décès sur la route seraient évités, en moyenne, pour chaque tranche de 1 000 contraventions émises par la police dans le Massachusetts.

À l'inverse, on s'attend à ce que la sécurité routière souffre d'une réduction des contrôles policiers. Pour chaque réduction de 10 % de l'application du code de la route, Makowsky et Stratmann (2011) ont estimé que les accidents augmenteraient de 2,8 % à 3,6 %, tandis que DeAngelo et Hansen (2014) ont extrapolé que les décès dans la circulation augmenteraient de 3,3 % à 3,8 % et les blessures invalidantes de 4,1 % à 4,7 %.

Références principales

- BISHAI D., ASIMWE B., ABBAS S., HYDER, A. A., BAZEYO, W. (2008). Cost-effectiveness of traffic enforcement: case study from Uganda. *Injury Prevention*, **14**(4):223–227. DOI: [10.1136/ip.2008.018341](https://doi.org/10.1136/ip.2008.018341)
- DAVIS, JW; BENNINK, LD; PEPPER, DR.; PARKS, SN; LEMASTER, DM; TOWNSEND, RN (2006). Aggressive Traffic Enforcement: A Simple and Effective Injury Prevention Program. *The Journal of Trauma: Injury, Infection, and Critical Care*, **60**(5):972–977. DOI: [10.1097/01.ta.0000204031.06692.0f](https://doi.org/10.1097/01.ta.0000204031.06692.0f)
- DEANGELO, GREGORY AND HANSEN, BENJAMIN (2014). Life and Death in the Fast Lane: Police Enforcement and Traffic Fatalities. *American Economic Journal: Economic Policy*, **6**(2):231–257. DOI: [10.1257/pol.6.2.231](https://doi.org/10.1257/pol.6.2.231)
- Eeckhout, J., Persico, N. and Todd, P. E. (2010). A Theory of Optimal Random Crackdowns. *American Economic Review*, **100**(3):1104–1135. DOI: [10.1257/aer.100.3.1104](https://doi.org/10.1257/aer.100.3.1104)
- GONCALVES, FELIPE AND MELLO, STEVEN (2017). Does the Punishment Fit the Crime? Speeding Fines and Recidivism. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3064406>
- HANSEN, BENJAMIN (2015). Punishment and Deterrence: Evidence from Drunk Driving. *American Economic Review*, **105**(4):1581–1617. DOI: [10.1257/aer.20130189](https://doi.org/10.1257/aer.20130189)
- KAPLAN, J. L.; WRIGHT, M. J.; LAZARUS, L.; CONGEMI, N.; DU'TREIL, K.; ARNOLD, R.; MERCANTE, D.; DIAZ, J. H.; VRAHAS, M.; HUNT, J. P. (2000). Use of an Unmanned Police Car to Reduce Traffic Speed. *The Journal of Trauma: Injury, Infection, and Critical Care*, **49**(1):43–46.
- MAKOWSKY, MICHAEL AND STRATMANN, THOMAS (2011). More Tickets, Fewer Accidents: How Cash-Strapped Towns Make for Safer Roads. *The Journal of Law and Economics*, **54**(4):863–888. DOI: [10.1086/659260](https://doi.org/10.1086/659260)
- REDELMEIER, D. A., TIBSHIRANI, R. J. AND EVANS, L. (2003). Traffic-law enforcement and risk of death from motor-vehicle crashes: case-crossover study. *The Lancet*, **361**(9376):2177–2182. [https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(03\)13770-1/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(03)13770-1/fulltext)
- REZAPOUR MASHHADI, M. M., SAHA, P. AND KSAIBATI K. (2017). Impact of traffic Enforcement on Traffic Safety. *International Journal of Police Science & Management*, **19**(4):238–246. [10.1177/1461355717730836](https://doi.org/10.1177/1461355717730836)
- SIMPSON, R., MCCUTCHEON, M., LAL, D. (2020). Reducing speeding via inanimate police presence: An evaluation of a police-directed field study regarding motorist behavior. *Criminology & Public Policy*. **19**(3):997–1018. DOI: [10.1111/1745-9133.12513](https://doi.org/10.1111/1745-9133.12513)
- WALTER, L., BROUGHTON, J. AND KNOWLES, J. (2011). The effects of increased police enforcement along a route in London. *Accident Analysis & Prevention*, **43**(3):1219–1227. DOI: [10.1016/j.aap.2011.01.003](https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.01.003)
- WILLIAMS, A. F., PACK, N. N., AND LUND, A. K. (1995). Factors that drivers say motivate safe driving practices. *Journal of Safety Research*, **26**(2):119–124. DOI: [10.1016/0022-4375\(95\)00006-C](https://doi.org/10.1016/0022-4375(95)00006-C)