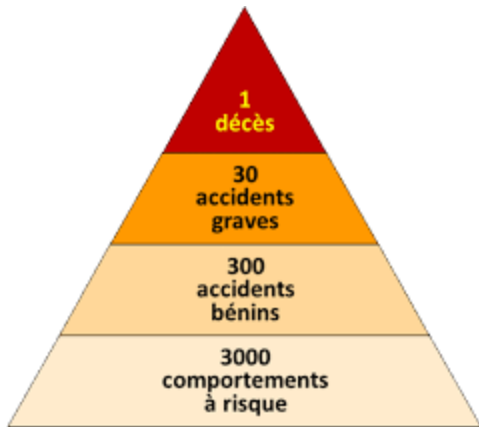


La sécurité routière

Un risque à fréquence



Le risque routier obéit à une loi statistique

Le risque routier est un risque à fréquence :

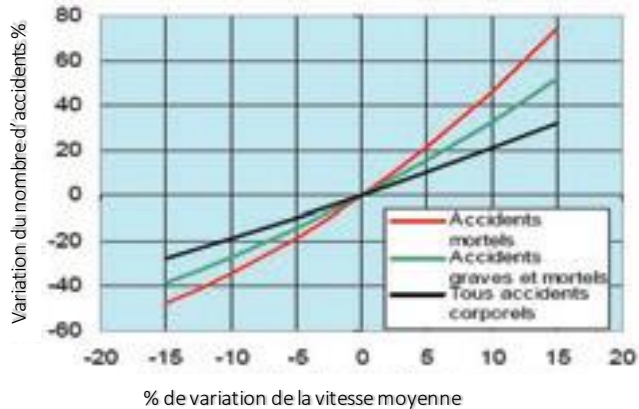
Statistiquement, au moins 9% des sinistres sont des accidents graves et/ou corporels, 73% des accidents de la route ont lieu à proximité du domicile. Le trajet habituel représente 13% du nombre total de tués chaque année sur la route. En effet, plus un trajet est connu, plus on relâche son attention. C'est principalement le matin, de 6h à 9h que les accidents se produisent.

L'unique moyen de réduire la gravité est d'agir sur la base de la pyramide. Ainsi, en réduisant les situations et/ou comportements à risque, on diminue le nombre d'accidents et on réduit leur gravité.



La sécurité routière

Les incidences de la vitesse



Conséquences directes:

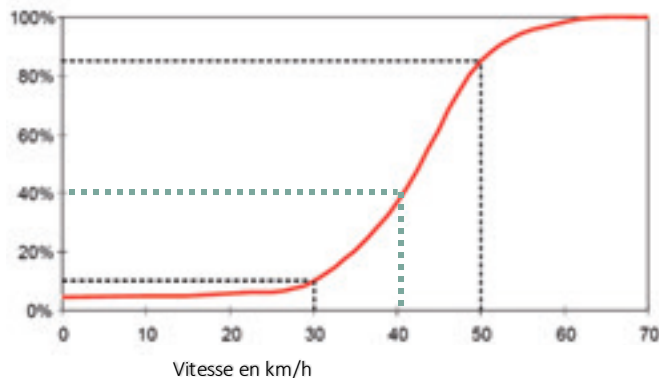
Le risque d'accidents et leur gravité augmentent avec les vitesses et leurs conséquences sont particulièrement graves lorsqu'ils touchent des usagers vulnérables tels que les piétons, cyclistes et conducteurs de deux-roues motorisés. Une diminution de 1 % des vitesses réduit de 2 % le nombre d'accidents et de 4 % le nombre d'accidents mortels.

Conséquences indirectes:

La vitesse apparaît comme un facteur particulièrement défavorable à la vie urbaine des quartiers. L'augmentation des vitesses dans les quartiers peut avoir un impact négatif notable sur les relations de voisinage.

La vitesse est défavorable aux cyclistes qui sont obligés d'utiliser des espaces dédiés (lorsqu'ils existent) pour se sentir en sécurité. De plus, elle rend difficile, inconfortable et moins sûre la circulation des piétons au niveau des traversées.

Probabilité de blessures mortelles pour un piéton heurté par un véhicule



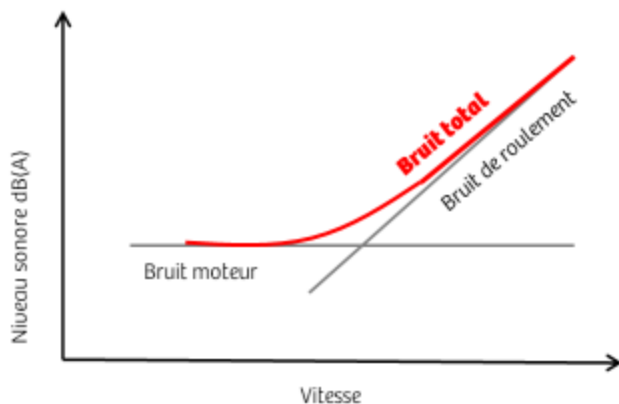
Sources : CEREMA VERTU 2012,
Modèle de Nilsson et Vägverket (2002)



La sécurité routière

Nuisance sonore liée à la vitesse

Principe d'évolution du niveau de bruit global en fonction de la vitesse



Bruit et vitesse :

La vitesse a un impact déterminant sur les niveaux sonores dès lors que le bruit de roulement l'emporte sur le bruit du moteur. Du fait des progrès importants réalisés au fil du temps sur les émissions sonores des moteurs des véhicules, cette transition entre bruit moteur et bruit de roulement se fait pour des vitesses de plus en plus faibles.

Ainsi, il est aujourd'hui admis que le bruit de roulement peut devenir prépondérant pour les véhicules légers à partir de 30 km/h.

(source : Volume Emission de la méthode de prévision du bruit routier 2008).

Deux types de bruit routier

On distingue en général deux types de bruit :

- le bruit lié au moteur et aux différents organes du véhicule (dispositif d'échappement, de ventilation, système de freinage...);
- le bruit de roulement lié au contact pneu-chaussée.

.... Les autres effets bénéfiques

Diminution des consommations et des émissions de CO2

Amélioration de la sécurité routière

Impact positif sur la qualité de l'air, à condition de maintenir une bonne fluidité du trafic

Effet positif sur la valeur immobilière pour les zones riveraines : en réduisant la vitesse, des zones riveraines délaissées en raison des nuisances qu'elles subissent peuvent retrouver une attractivité résidentielle et économique.



Sources : [870 Lutter contre le bruit routier - Faire baisser la vitesse.pdf \(bruitparif.fr\)](#)