

UN ACCIDENT MORTEL SUR DEUX EST DU A LA VITESSE

Les effets de la vitesse sur le véhicule.

Les infrastructures et la signalisation en place sont conçues pour offrir une conduite sans risque à condition de respecter les limites de vitesse autorisées. En les dépassant, on s'expose à un certain nombre de dangers.

> La voiture devient moins maniable. Une vitesse excessive rend le changement de trajectoire et la maîtrise du véhicule plus difficiles, en diminuant notamment l'adhérence des roues,

> Il suffit parfois de quelques km/h de trop pour qu'un véhicule fasse une sortie de route dans un virage. Si la force centrifuge est plus forte que l'adhérence, la voiture quitte la route. Pour réduire la force centrifuge, il suffit de réduire sa vitesse,

> La consommation de carburant augmente avec la vitesse. Les moteurs et autres éléments mécaniques sont généralement conçus pour être économes et peu polluants, mais seulement aux vitesses réglementaires.

L'ABS (Anti Blocage System) ne réduit pas la distance de freinage. Il permet uniquement d'éviter le blocage des roues et, ainsi, la perte de contrôle du véhicule.

Les effets sur le conducteur

Les limitations de vitesse ont été fixées à partir d'observations scientifiques des limites de l'individu (perception visuelle, temps de réaction, résistance aux chocs) et de lois physiques (freinage, adhérence...). Au-delà de ces limites, la sécurité des usagers de la route est mise en danger



Plus la vitesse augmente, plus le champ visuel est réduit.

À grande vitesse, il se limite à une vision centrale de la route.

À l'allure d'un piéton, nous disposons d'un champ de vision de 180°. Celui d'un automobiliste diminue jusqu'à 100° (à 40km/h), voire à 30° (à 130km/h).

De plus, le cerveau est davantage sollicité par des images qui défilent rapidement et éprouve de grandes difficultés à les enregistrer et à les analyser. On distingue moins bien les objets et les détails.

On se concentre sur une vision « en tunnel » et on néglige des informations capitales comme la présence d'autres usagers ou l'implantation de signalisation

La distance d'arrêt face à un événement imprévu, le conducteur réagit toujours avec un léger temps de décalage. Ce temps de réaction varie de 1 à 2 secondes et dépend de l'attention du conducteur, de son expérience de la conduite, de son état physique et des conditions de circulation. Avec la vitesse, la distance parcourue pendant ce délai incompressible s'accroît, quel que soit le conducteur. Elle augmente avec la vitesse. Elle correspond à la distance parcourue pendant le temps de réaction du conducteur plus la distance de freinage du véhicule.

La distance de freinage du véhicule dépend, bien entendu, de l'état de la chaussée :

sur sol humide, elle est quasiment multipliée par deux.

Mais c'est la vitesse qui a le plus d'influence sur la distance de freinage.

Quand la vitesse double, la distance de freinage est multipliée par quatre: on dit que la distance de freinage varie avec le carré de la vitesse

> Rouler vite fatigue ! Ce ne sont pas les vitesses modérées qui provoquent l'endormissement «par ennui », mais la conduite rapide obligeant le conducteur à traiter un grand nombre d'informations en un minimum de temps, la vitesse induit un stress important qui entraîne fatigue et perte de vigilance, les deux facteurs principaux de l'accident. adapter en permanence sa vitesse

> En cas d'accident, le choc est plus violent, et les conséquences plus graves. Jusqu'à 30 km/h, la probabilité d'être tué lors d'un choc frontal est quasi nulle. Mais elle augmente rapidement avec la vitesse. Ainsi, la probabilité qu'un conducteur ceinturé soit tué lors d'un choc frontal à 70km/h est de 50%. Pour tout passager du véhicule, même ceinturé, à la suite d'un choc au-dessus de 80 km/h, la mort est quasi inévitable.

Le temps gagné avec une vitesse plus élevée est toujours surévalué. Il s'élève à 6 minutes environ quand on roule sur autoroute en continu à 150km/h au lieu de 130km/h pendant 100 km, hors arrêts et ralentissements. Ce gain vaut-il la peine de prendre des risques?

