

## Les avertisseurs de radars, entrave claire à une politique de sécurité routière efficace

L'institut Vias suggère au gouvernement de les interdire

***Dans l'accord de gouvernement, il était demandé à l'institut Vias de réaliser une étude sur l'utilisation des avertisseurs de radars. Cette étude est à présent terminée et les conclusions sont claires : par kilomètre parcouru, les conducteurs qui possèdent un appareil de ce type reçoivent 50% de P-V en plus que les conducteurs qui n'en ont pas. Ils enfrennent donc plus souvent que les autres les limitations de vitesse sur les routes où ils supposent qu'il n'y a pas de risque de se faire contrôler. Les alertes visuelles et sonores de ces appareils peuvent par ailleurs entraîner une certaine distraction. Fort de ce constat, l'institut Vias recommande d'interdire les systèmes qui indiquent en temps réel la localisation précise des contrôles mobiles, d'autant qu'ils permettent aussi d'échapper aux contrôles alcool.***

Les avertisseurs de radars sont très répandus en Belgique. Au total, plus d'un conducteur sur 3 (37%) utilisent habituellement un ou plusieurs systèmes qui donnent la localisation des radars et des autres contrôles de police, qu'il s'agisse d'une version payante ou gratuite.

L'étude menée par l'institut Vias a duré plus de 2 ans. Différents aspects liés aux avertisseurs de radars ont été étudiés, notamment les types de dispositifs et leur utilisation en Belgique, les attitudes des utilisateurs et des non-utilisateurs vis-à-vis de la vitesse, l'utilisation de ces applications/systèmes de navigation à d'autres fins, l'impact sur la vitesse et la sécurité. En voici les principales conclusions.

### **50% de P-V en plus pour les conducteurs avec un avertisseur de radar**

Les conducteurs disposant d'un avertisseur de radars reçoivent plus de P-V pour excès de vitesse que les conducteurs sans système d'avertissement. Ainsi, 29% des possesseurs d'un tel système ont eu une amende au cours de l'année écoulée contre 18% pour les conducteurs qui n'en ont pas.

On sait toutefois que les personnes qui utilisent ce genre de système roulent beaucoup. Mais même quand on tient compte du kilométrage, le nombre de P-V reçus par les possesseurs d'un avertisseur de radar est presque 50% plus élevé que pour les conducteurs qui n'en ont pas (0,38 P-V par 10.000 km contre 0,26 P-V pour les non-possesseurs).

Ce n'est la première étude qui montre que les conducteurs qui disposent d'un avertisseur de radars sont plus souvent verbalisés que les autres. Ce résultat peut paraître paradoxal mais il est logique. Les conducteurs équipés d'un avertisseur de radars enfrennent plus souvent que les autres les limitations de vitesse car lorsqu'ils roulent sur une route sans recevoir d'alerte, ils supposent qu'ils n'ont aucun risque de se faire contrôler.

### **Les conducteurs qui ont un avertisseur de radar sont plus tolérants vis-à-vis de la vitesse**

L'attitude vis-à-vis de la vitesse diffère également selon que le conducteur ait installé ou non un avertisseur de radar. Ainsi, les utilisateurs d'un tel système pensent plus souvent qu'il n'y a pas de danger à dépasser la limitation si la route est déserte (26% contre 19% pour les non-utilisateurs). Ils

sont également plus souvent d'avis que le seul but des radars est de rapporter de l'argent à l'Etat (39% contre 26% chez les non-utilisateurs).

Bref, les utilisateurs d'un avertisseur de radars sont moins conscients des dangers de leur vitesse. Il est donc probable qu'ils continueront à rouler plus vite, même s'ils ne peuvent pas utiliser pas un tel système. Ils recevront simplement plus d'amendes.

### **Effet distractif**

Les alertes visuelles et sonores des avertisseurs de radars peuvent par ailleurs entraîner une certaine forme de distraction pour le conducteur. Elles encouragent les conducteurs à utiliser leur système pendant qu'ils conduisent pour signaler et/ou confirmer l'emplacement d'un contrôle de police ou d'un autre événement (accident, voiture en panne, etc.). En octroyant des points aux conducteurs qui signalent des événements, le système encourage les conducteurs à interagir avec l'écran ou à guetter les radars sur le bord de la route. Dans les deux cas, les yeux du conducteur ne sont pas sur la route pendant plusieurs secondes. En outre, les messages publicitaires qui s'affichent dans certains systèmes peuvent être une source de distraction supplémentaire.

### **Tous les types de contrôles signalés, même pour l'alcool**

Une fonction encore plus controversée de ces appareils consiste à avertir de la présence de contrôles de police (alcool, drogues, documents du véhicule). Aujourd'hui, lorsque les policiers installent leur matériel pour organiser un contrôle alcool par exemple, ils sont déjà signalés avant même le début de l'opération. Il est donc facile pour un conducteur ayant trop bu de changer d'itinéraire et d'éviter ainsi de se faire prendre. L'effet sur la sécurité routière est donc clairement négatif d'autant que les conducteurs concernés vont probablement prendre un chemin plus long qu'initialement prévu, ce qui accroît le risque d'accidents. C'est d'autant plus regrettable que la plupart du temps, les policiers vérifient d'autres choses lors d'un contrôle alcool, notamment l'assurance ou si la personne est recherchée ou non. Pourtant, les personnes qui signalent un contrôle alcool n'aimeraient pas être impliquées dans un accident avec un conducteur non-assuré.

### **Conclusion**

Même si les sociétés qui commercialisent les avertisseurs de radars ont fait des efforts pour développer des fonctionnalités autres que l'annonce de contrôles, cette étude confirme le rôle négatif que peuvent jouer ces systèmes sur la sécurité routière. Les conducteurs qui en possèdent un sont plus enclins à dépasser les limitations de vitesse aux endroits où ils pensent qu'il n'y a aucun risque de se faire contrôler. Au vu de ces résultats, l'institut Vias est favorable à l'adaptation de la législation belge actuelle et à l'interdiction des systèmes permettant aux conducteurs d'échapper aux contrôles de police mobiles, afin de signaler clairement que les comportements à risque sur la route ne peuvent être tolérés. Une telle interdiction est déjà en vigueur en Suisse ou en Allemagne par exemple.

La Belgique a pour objectif de réduire à 320 le nombre de morts sur les routes d'ici 2030. En 2022 pourtant, ce nombre était encore de 540. Le gouvernement devrait donc prendre toutes les mesures possibles pour empêcher les conducteurs d'adopter des comportements à risque, tels qu'une vitesse inappropriée ou excessive ou la distraction par le téléphone. Dans ce contexte, une interdiction des systèmes indiquant l'emplacement exact des contrôles mobiles serait tout à fait appropriée. Il s'agissait d'ailleurs de l'une des 12 mesures préconisées par l'institut Vias dans son mémorandum.

#### Personne de contact:

Benoit GODART, porte-parole institut Vias: 02/244.15.34 ou 0476/24.67.20



Institut Vias  
Chaussée de Haecht 1405 - 1130 Bruxelles - T +32 (0)2 244 15 11 - F +32 (0)2 216 43 42  
info@vias.be - www.vias.be - BE 0432.570.411