



**PRÉFET
DE MEURTHE-ET-MOSELLE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Départementale
des Territoires
Pôle sécurité routière**

BILAN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

EN MEURTHE-ET-MOSELLE

2020

454 Accidents corporels

25 Personnes tuées

135 Blessés hospitalisés

438 Blessés non hospitalisés



**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

Avant-propos

En France métropolitaine, le nombre des accidents de la route, des tués et blessés, par rapport à 2019, a baissé de manière drastique. En effet, le nombre des tués en 2020, par rapport à 2019, a été ramené de 3244 à 2541 soit une mortalité routière sensiblement équivalente à celle constatée dans les années 1920.

Pour ce qui concerne la Meurthe-et-Moselle, on observe également une baisse importante de l'accidentalité en 2020, par rapport à 2019 :

- - 123 accidents, soit une baisse de 22 %
- - 4 tués, soit une baisse 14 %
- - 145 blessés, soit une baisse de 20 %

Si on peut certes se réjouir de ce résultat, il doit être regardé sans triomphalisme. En effet, le contexte sanitaire de l'année 2020 a induit une diminution importante du trafic tout véhicule lors des deux confinements de mars et novembre 2020 et donc mécaniquement une baisse des accidents. Cette baisse de trafic a été mesurée par le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) :

- 75 % lors du 1^{er} confinement (mars à mai 2020)
- 21 % lors du 2^e confinement (novembre 2020)

Par ailleurs la répartition hors ou en agglomération des accidents évolue peu. Ainsi, celle de 2020 est sensiblement la même que celle déjà observée, il y a 10 ans, en 2011 :

- 70 % des accidents en agglomération
- 30 % des tués en agglomération
- 70 % des blessés en agglomération

Les facteurs d'accidents, également, n'évoluent pas. La vitesse, l'alcool et les stupéfiants restent les 3 principales causes d'accidents mortels. A noter une augmentation de la présence du facteur « distracteur » (téléphone, équipement de communication embarqué, ...) dans les accidents corporels.

Ce bilan de sécurité routière permettra d'avoir une connaissance plus fine du territoire et permettra de faire un point d'étape sur les enjeux du Document Général d'Orientations 2018-2022, signé le 11 décembre 2018.

Table des matières

1 Présentation générale du département.....	5
2 Réseaux routiers et parc de véhicules en circulation.....	6
3 Les Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR).....	7
4 Les données générales.....	8
5 Les accidents.....	9
5.1 Répartition des accidents corporels (Mois, jours, heures, réseaux).....	10
5.2 Répartition des tués (Véhicules, âge, sexe, réseaux).....	11
5.3 Répartition des blessés (Mois, jours, heures, réseaux).....	12
5.4 Accidentalité par arrondissement.....	14
5.4.1 BRIEY.....	14
5.4.2 LUNÉVILLE.....	14
5.4.3 NANCY.....	15
5.4.4 TOUL.....	15
5.5 Cartographie des accidents mortels.....	16
6 Analyse, évolution de l'accidentalité.....	17
6.1 Evolution du nombre des accidents, tués, blessés.....	17
6.1.1 En France métropolitaine.....	17
6.1.2 En Meurthe-et-Moselle.....	17
6.2 Les usagers, les modes de déplacements, l'âge.....	17
6.2.1 En France métropolitaine.....	17
6.2.2 En Meurthe-et-Moselle.....	18
6.3 Les réseaux routiers.....	18
6.4 Les causes principales des accidents mortels.....	18
7 Les idées reçues / Quelques conseils.....	19
7.1 Alcool.....	19
7.2 Stupéfiants.....	21
7.3 Vitesse.....	22
7.4 Téléphone.....	24
7.5 Conduire un deux-roues motorisé.....	26
7.6 Je suis cycliste.....	27
7.6.1 Le casque.....	28
7.6.2 Le gilet rétro-réfléchissant.....	28
7.7 Je suis piéton.....	29
7.8 Les nouveaux modes de déplacements.....	31
7.8.1 Règles générales.....	31
7.8.2 Les équipements obligatoires et/ou conseillés.....	32
7.8.3 Les sanctions.....	32
8 Pour en savoir plus	33

1 Présentation générale du département

Le département de la **Meurthe-et-Moselle** appartient à la région **de la Lorraine** et fait partie de la région administrative **Grand Est**.

Le Grand Est est composé de 10 départements : Ardennes, Aube, Bas-Rhin, Haute-Marne, Haut-Rhin, Marne, Meurthe-et-Moselle, Meuse, Moselle et Vosges.

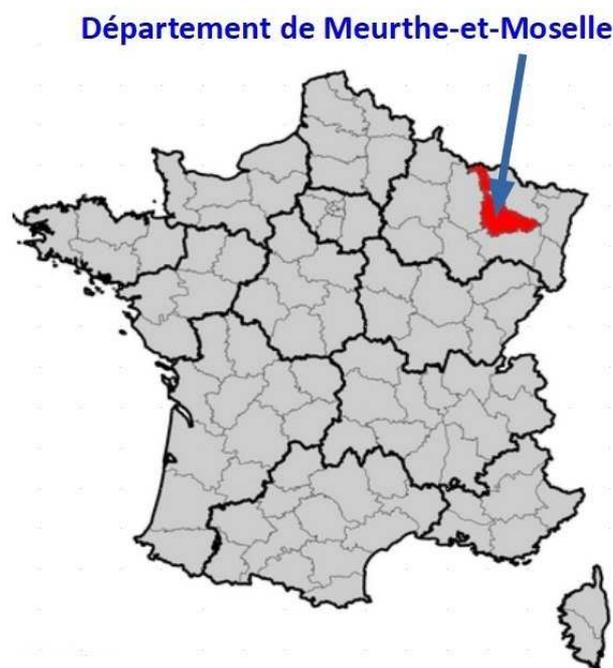
Le département de la Meurthe-et-Moselle porte le numéro 54. Il est composé de 4 arrondissements : Nancy, Briey, Lunéville, Toul avec 23 cantons et 591 communes.

Population de la Meurthe-et-Moselle

Les habitants de la Meurthe-et-Moselle, les Meurthe-et-Mosellans, étaient au nombre de 713 779 au recensement de 1999, de 725 302 à celui de 2006 et de 733 500 habitants au recensement INSEE de 2017.

La superficie du département est de 5 246 km². La densité moyenne de la population est, quant à elle, de 140 habitants/km² (104 habitants/km² pour la France).

Les plus grandes villes du département de la Meurthe-et-Moselle en nombre d'habitants au recensement de 2017 sont : Nancy, Vandœuvre-lès-Nancy, Lunéville, Toul, Laxou, Villers-lès-Nancy, Pont-à-Mousson, Longwy, Maxéville, Dombasle-sur-Meurthe.



2 Réseaux routiers et parc de véhicules en circulation

Au 31 décembre 2017, la longueur totale du réseau routier du département de Meurthe-et-Moselle est de 8 345 km, se répartissant en :

- ✓ 132 km d'autoroutes
- ✓ 130 km de routes nationales
- ✓ 3 220 km de routes départementales
- ✓ 4 863 km de voies communales

Il est à noter que l'arrêté préfectoral du 24 mai 2017 a constaté le transfert de 116 km de voies départementales.

Ainsi depuis septembre 2020, **les routes départementales ont été progressivement renommées en routes métropolitaines sur le terrain**. De plus, l'ajout d'une numérotation sur des routes non numérotées jusqu'ici permet une gestion et une localisation plus simples.

Au 1^{er} janvier 2019, **le parc des voitures particulières** d'âge inférieur ou égal à 15 ans est estimé à 370 480 (32 033 842 en France métropolitaine).

Les statistiques sur le parc de véhicules routiers sont calculées à partir du répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO), dont vous trouverez ci-dessous une exploitation suivant 4 modes de véhicules :

	Voitures	VU (fourgons)	Camions	Bus et cars
Meurthe-et-Moselle	370 480	59 241	2 966	1 123
France	32 033 842	6 179 774	336 342	100 712

3 Les Indicateurs Locaux de Sécurité Routière (ILSR)

Des travaux statistiques, menés en 2011-2012 par l'ONISR, ont défini pour les études d'accidentalité neuf familles de départements homogènes (huit familles pour les départements de métropole et une famille regroupant les départements d'outre-mer) sur la base de nombreuses variables telles que le nombre d'habitants, la densité de population, la répartition du trafic selon les réseaux, les fonctions de transit assurées ou non par les grands axes ainsi que le contexte socio-économique et le climat.

Cette classification permet de comparer chaque département aux autres départements de sa famille de référence, en tenant compte de leur dispersion.

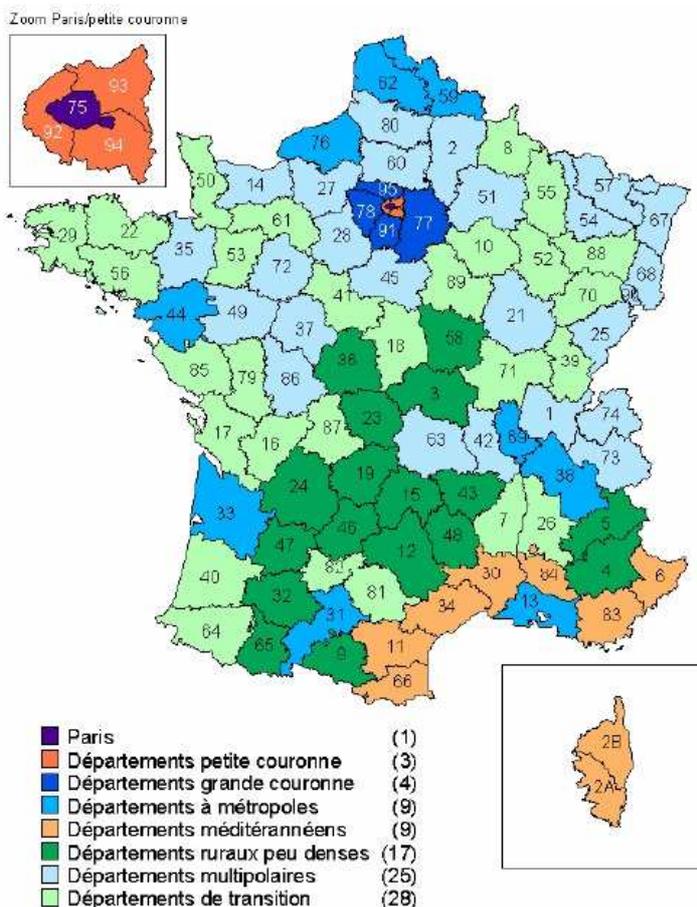


Illustration 1: carte des ILSR (ONISR)

Le département de la Meurthe-et-Moselle se situe dans la famille des départements multipolaires avec 25 autres départements.

Cette famille se distingue par des départements composés d'agglomérations de tailles moyennes et entrecoupés de zones à dominante rurale.

Portée par une population qui est ainsi démographiquement assez équilibrée et par son dynamisme économique et ses universités, cette famille bénéficie indirectement des flux de circulation importants générés entre la capitale et les grandes agglomérations françaises et européennes.

Elle accueille de grands axes de circulation tels que l'A31 qui permet depuis la Belgique, l'Allemagne de rejoindre le sud de l'Europe.

4 Les données générales

L'analyse de l'accidentalité se réalise à partir de fichiers **BAAC**.

Le Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation dit BAAC est une fiche statistique remplie par les Forces de l'Ordre à la suite d'un accident corporel sur lequel elles sont intervenues.

Ces fiches sont centralisées au niveau de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière. C'est à partir de ces fiches que sont établies les statistiques nationales de l'accidentalité.

Un accident corporel de la circulation est un accident impliquant au moins un véhicule et ayant fait au moins une victime. Sans aucune victime, il s'agit d'un accident matériel. Dans le cadre de l'élaboration des statistiques nationales de l'accidentalité, à la charge de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), cette définition de l'accident corporel a été encadrée par un arrêté du ministère en charge des transports et du ministère en charge de la santé dont la dernière version date du 27 mars 2007.

Un accident corporel (mortel ou non mortel) de la circulation routière :

- implique au moins une victime,
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule routier.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi eux, on distingue :

- Les victimes : personnes impliquées décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux,
- Les indemnes : personnes impliquées non victimes.

Parmi les victimes, il faut distinguer :

- Les personnes tuées à trente jours : victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident,
- Les personnes blessées hospitalisées : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures,
- Les personnes blessées légèrement : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures.

5 Les accidents



INFORMATION IMPORTANTE :

Ce bilan fournit des données pour aider à l'analyse spécifique des chiffres d'accidentalité 2020 en lien avec la crise sanitaire et les restrictions de mobilité.

Six périodes ont été définies au niveau national.

- ✓ Période 1 (P1) : du 1er janvier au 16 mars : Avant confinement
- ✓ Période 2 (P2) : du 17 mars au 10 mai : Premier confinement
- ✓ Période 3 (P3) : du 11 mai au 3 juillet : Déconfinement
- ✓ Période 4 (P4) : du 4 juillet au 31 août : Été
- ✓ Période 5 (P5) : du 1er septembre au 29 octobre : Rentrée scolaire
- ✓ Période 6 (P6) : du 30 octobre au 31 décembre : Second confinement

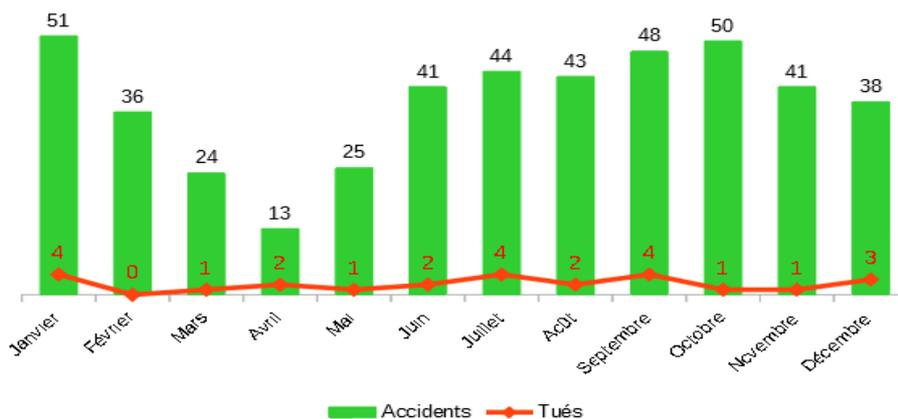
	01/01 – 16/03	17/03 – 10/05	11/05 – 03/07	04/07 – 31/08	01/09 – 29/10	30/10 – 31/12	TOTAL
2015	128	104	105	102	133	131	703
2016	137	89	86	101	116	131	660
2017	110	100	122	83	105	117	637
2018	108	80	91	87	82	70	518
2019	98	75	78	94	110	122	577
2020	110	18	67	82	98	79	454

Sans surprise le nombre d'accidents chute en avril 2020, lors du premier confinement

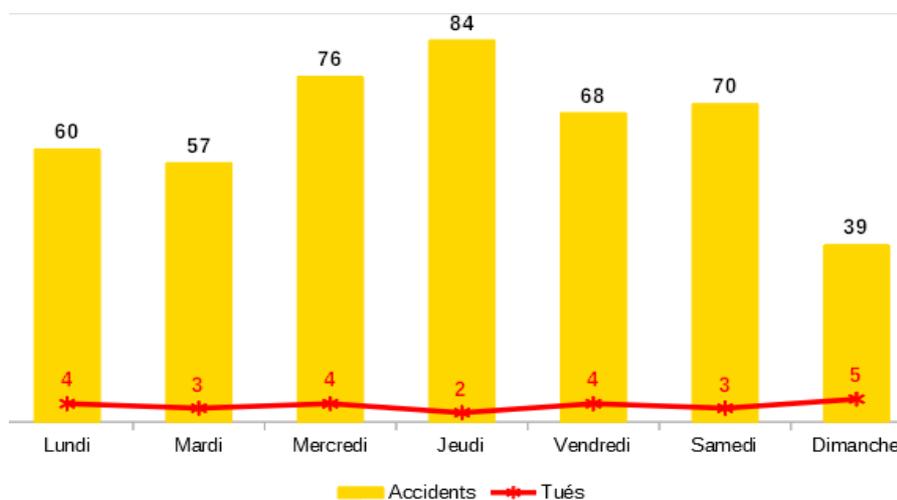
	01/01 – 16/03	17/03 – 10/05	11/05 – 03/07	04/07 – 31/08	01/09 – 29/10	30/10 – 31/12	TOTAL
Moyenne 2017 – 2019	105	85	97	88	99	103	577
2020	110	18	67	82	98	79	454
Evolution	5 %	-80 %	-31 %	-7 %	-1 %	-23 %	-21 %

5.1 Répartition des accidents corporels (Mois, jours, heures, réseaux)

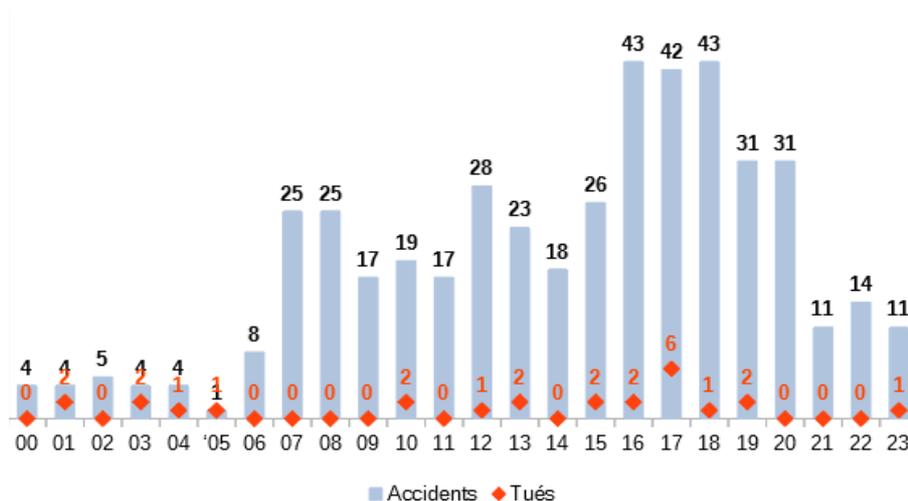
PAR MOIS



PAR JOUR



PAR HEURE



PAR RESEAUX

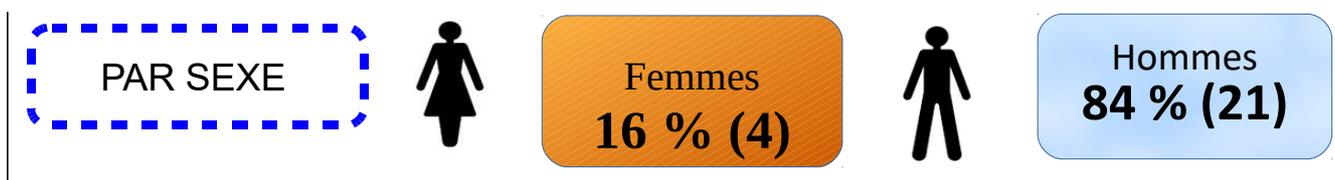
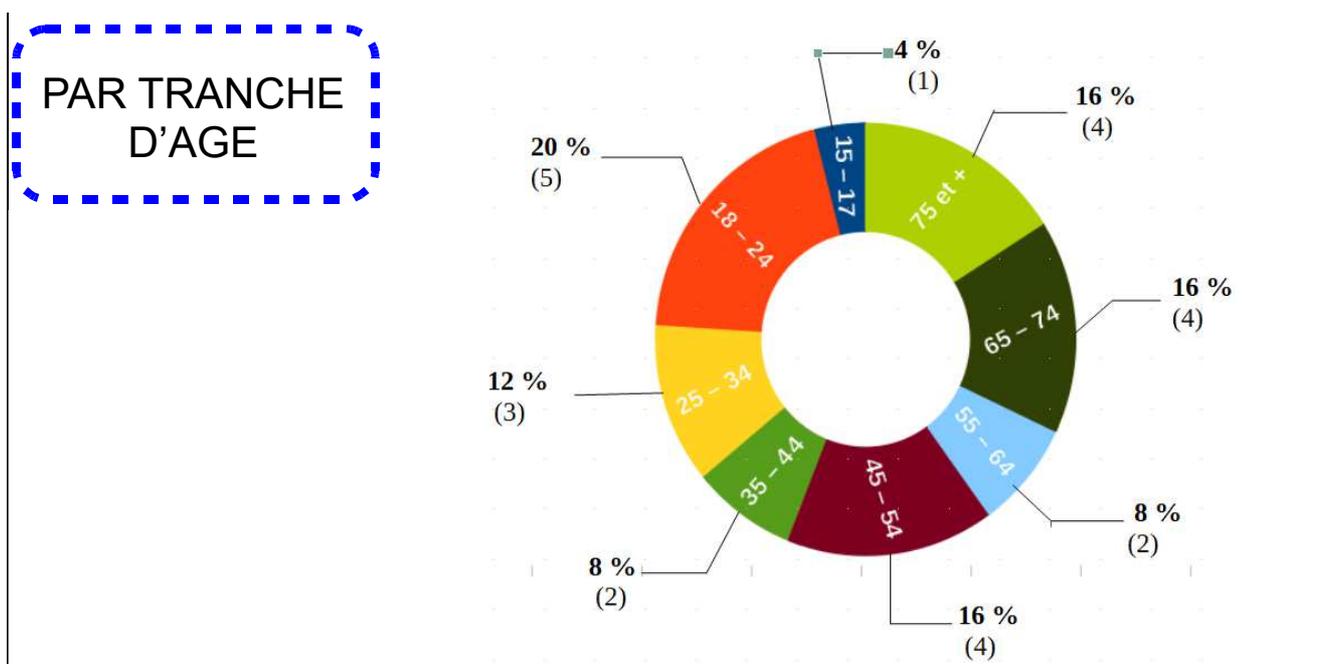
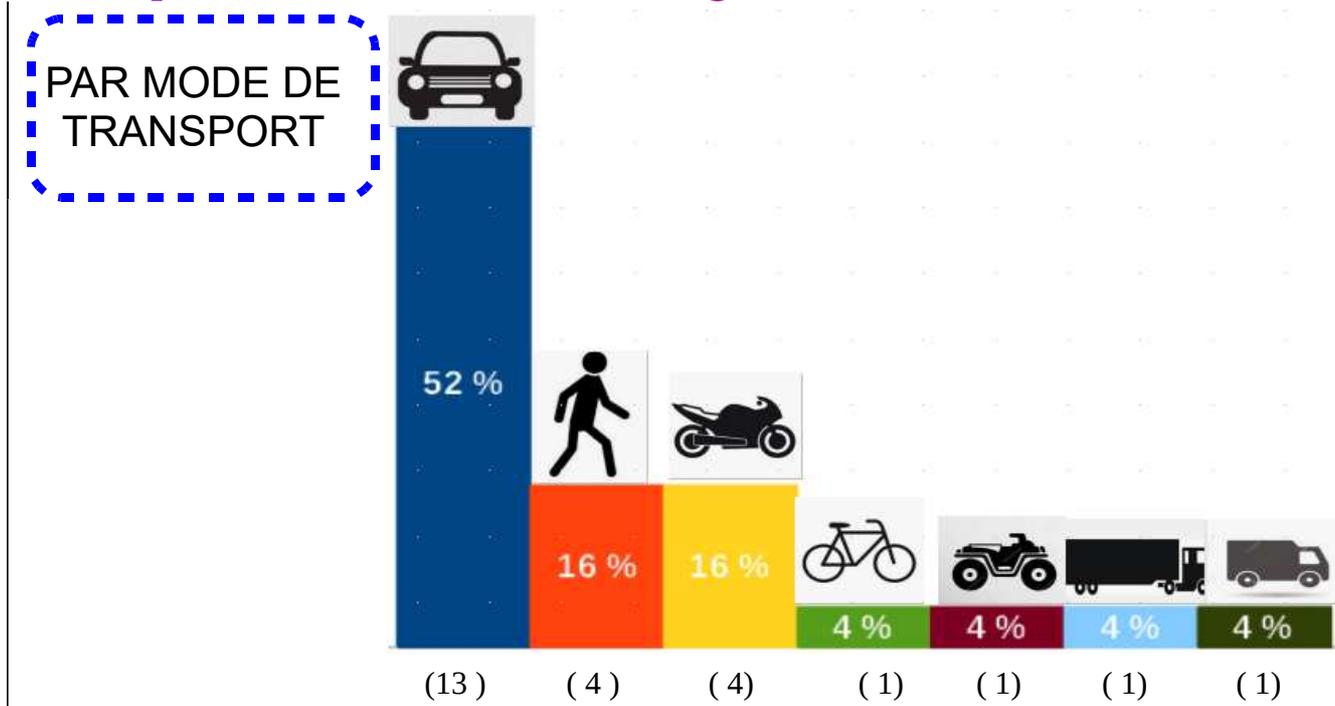


Agglomération
72 % (328)



Hors agglomération
28 % (126)

5.2 Répartition des tués (Véhicules, âge, sexe, réseaux)

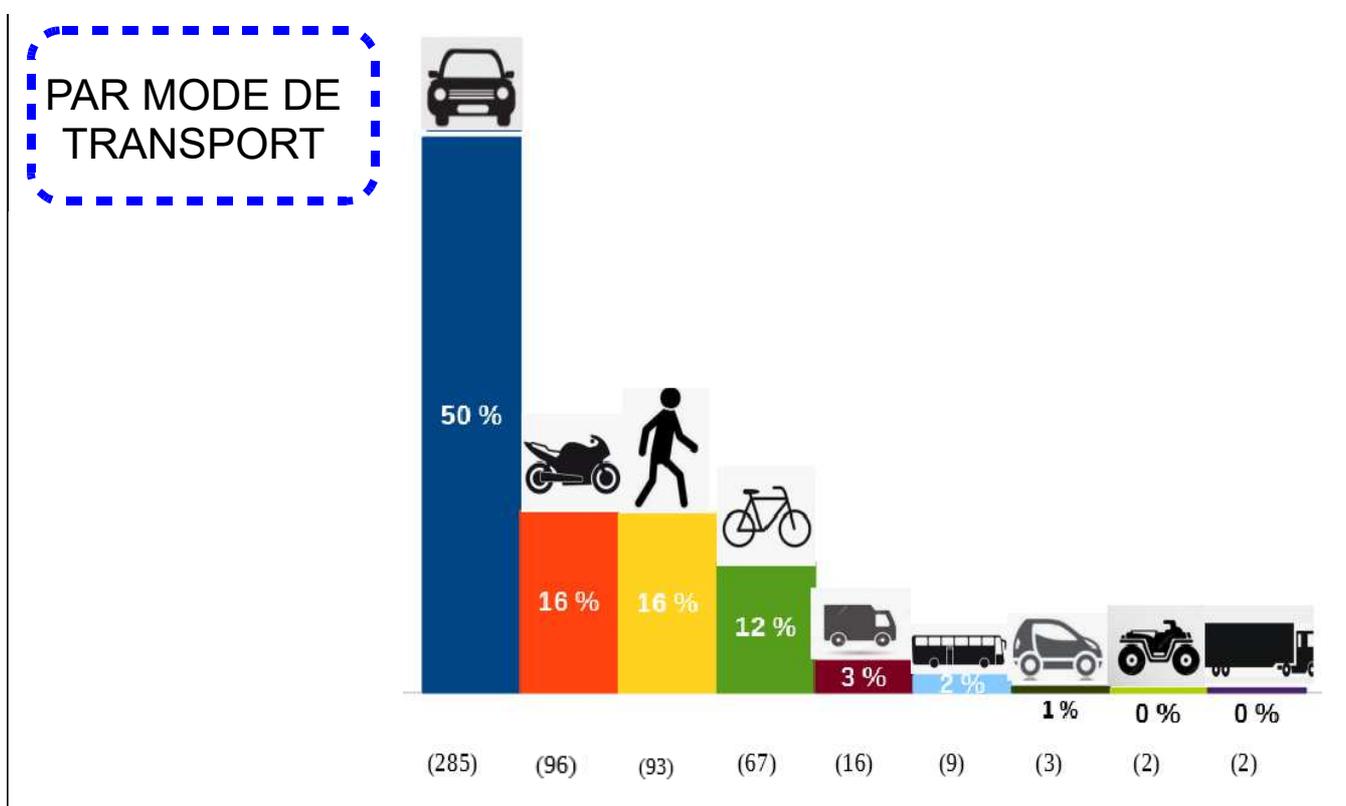


5.3 Répartition des blessés (Mois, jours, heures, réseaux)

Rappel : Six périodes ont été définies au niveau national.

	01/01 – 16/03	17/03 – 10/05	11/05 – 03/07	04/07 – 31/08	01/09 – 29/10	30/10 – 31/12	TOTAL
2015	156	135	133	117	163	142	846
2016	188	104	98	126	149	164	829
2017	142	127	146	96	124	156	791
2018	142	104	108	107	93	85	639
2019	114	92	98	119	134	161	718
2020	155	21	85	99	124	89	573

Sans surprise le nombre de blessés chute en avril 2020, lors du premier confinement

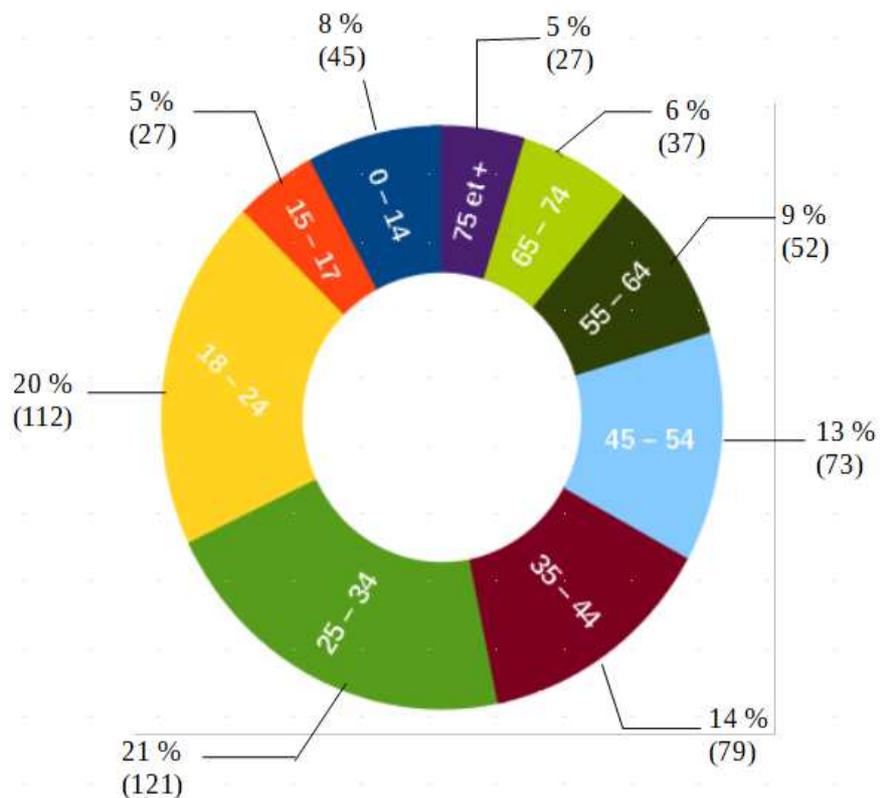


Si le trafic des deux-roues motorisés, par rapport au trafic total, est relativement marginal, on l'estime à moins de 1% en Meurthe-et-Moselle, les conducteurs ou passagers de ces véhicules paient un lourd tribut à l'accidentalité routière.

En effet, en 2020, ils représentent 16 % des blessés. Ce pourcentage est sensiblement identique chaque année.

On note également un nombre important de piétons victimes d'accidents ayant nécessité des soins, voire une hospitalisation de plus de 24 heures.

PAR TRANCHE D'ÂGE



Deux classes d'âge sont particulièrement sur-représentées dans l'accidentalité routière :

- 18-24 ans : 9 % de la population et 20 % des blessés
- 25-34 ans : 11 % de la population et 21 % des blessés

PAR SEXE



Femmes
39 %



Hommes
61 %

L'accidentalité a incontestablement une composante de genre :

- les tués (voir chapitre précédent) : hommes 84 % / femmes 16 %
- les blessés : hommes 61 % / femmes 39 %

PAR RESEAUX



Agglomération
31 %

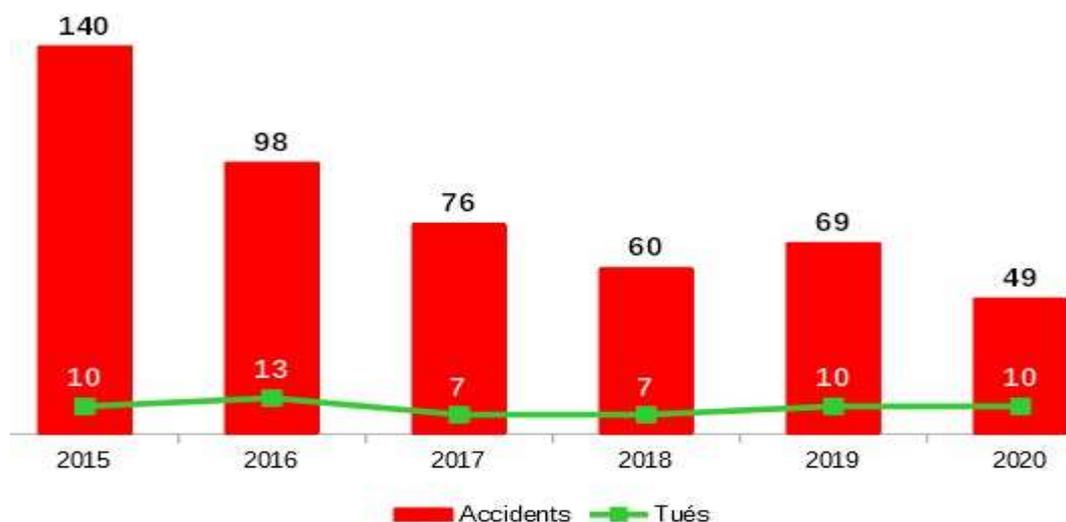


Hors agglomération
69 %

5.4 Accidentalité par arrondissement

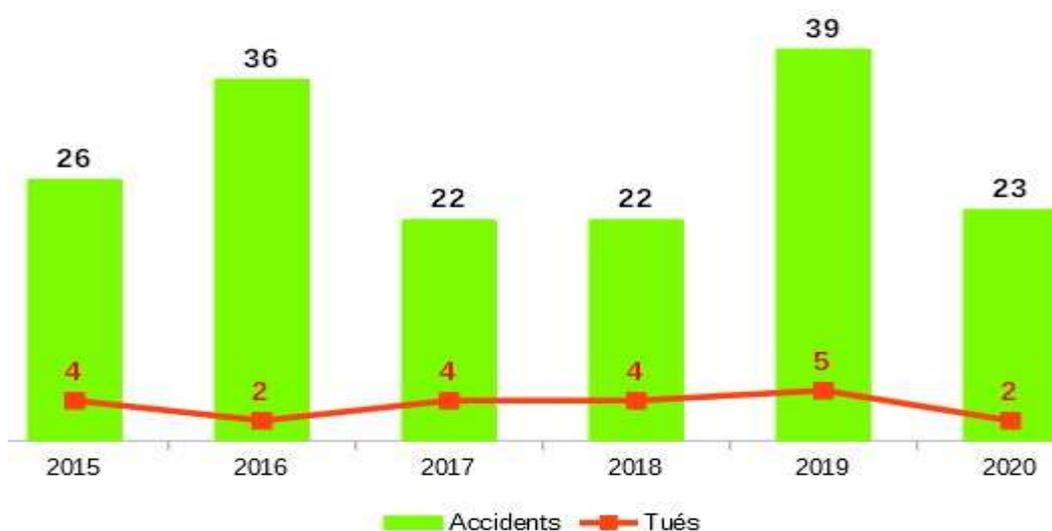
5.4.1 BRIEY

	01/01 - 16/03	17/03 - 10/05	11/05 - 03/07	04/07 - 31/08	01/09 - 29/10	30/10 - 31/12	TOTAL
2015	25 (1)	24 (1)	20 (2)	30 (2)	25 (2)	16 (2)	140 (10)
2016	15 (0)	13 (2)	14 (1)	22 (4)	19 (6)	15 (0)	98 (13)
2017	9 (0)	19 (3)	12 (0)	10 (1)	10 (3)	16 (0)	76 (7)
2018	6 (1)	10 (0)	9 (0)	9 (0)	10 (4)	16 (2)	60 (7)
2019	8 (2)	14 (0)	9 (2)	10 (1)	11 (1)	17 (4)	69 (10)
2020	15 (3)	3 (1)	10 (1)	6 (3)	8 (1)	7 (1)	49 (10)



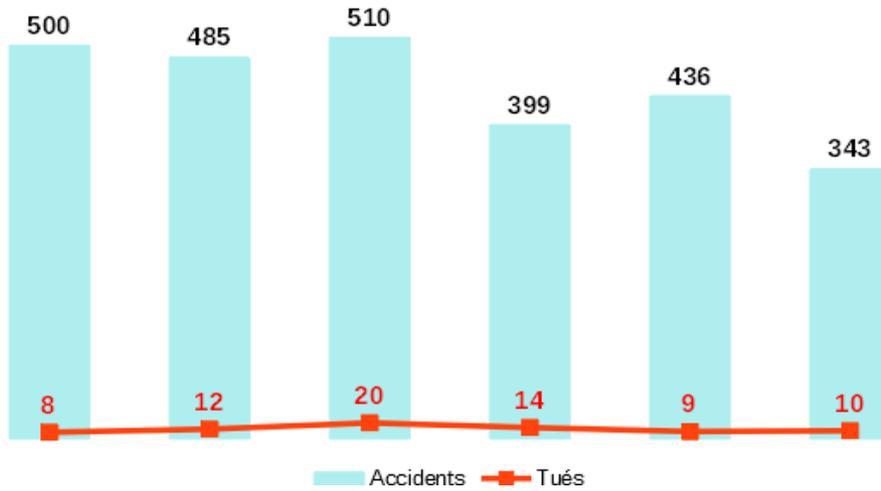
5.4.2 LUNÉVILLE

	01/01 - 16/03	17/03 - 10/05	11/05 - 03/07	04/07 - 31/08	01/09 - 29/10	30/10 - 31/12	TOTAL
2015	3 (0)	5 (0)	6 (1)	1 (0)	3 (1)	8 (2)	26 (4)
2016	6 (1)	2 (0)	4 (1)	4 (0)	12 (0)	8 (0)	36 (2)
2017	2 (0)	4 (2)	7 (0)	2 (1)	1 (1)	6 (0)	22 (4)
2018	4 (0)	2 (0)	8 (2)	4 (0)	2 (1)	2 (1)	22 (4)
2019	6 (0)	5 (1)	4 (1)	10 (2)	10 (0)	4 (1)	39 (5)
2020	3 (1)	1 (0)	3 (0)	9 (0)	4 (0)	3 (1)	23 (2)



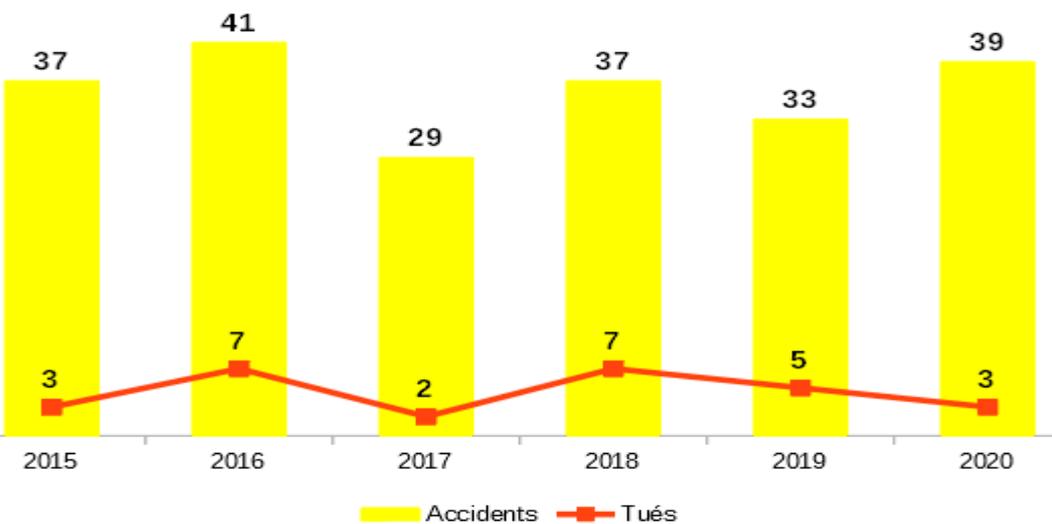
5.4.3 NANCY

	01/01 – 16/03	17/03 – 10/05	11/05 – 03/07	04/07 – 31/08	01/09 – 29/10	30/10 – 31/12	TOTAL
2015	93 (0)	68 (2)	72 (3)	63 (1)	100 (1)	104 (1)	500 (8)
2016	107 (3)	67 (1)	63 (1)	67 (1)	79 (1)	102 (5)	485 (12)
2017	92 (5)	73 (1)	98 (2)	68 (4)	87 (4)	92 (4)	510 (20)
2018	91 (2)	62 (4)	71 (2)	67 (1)	63 (1)	45 (4)	399 (14)
2019	77 (1)	51 (0)	63 (3)	65 (3)	86 (1)	94 (1)	436 (9)
2020	86 (1)	12 (0)	48 (1)	55 (3)	80 (3)	62 (2)	343 (10)



5.4.4 TOUL

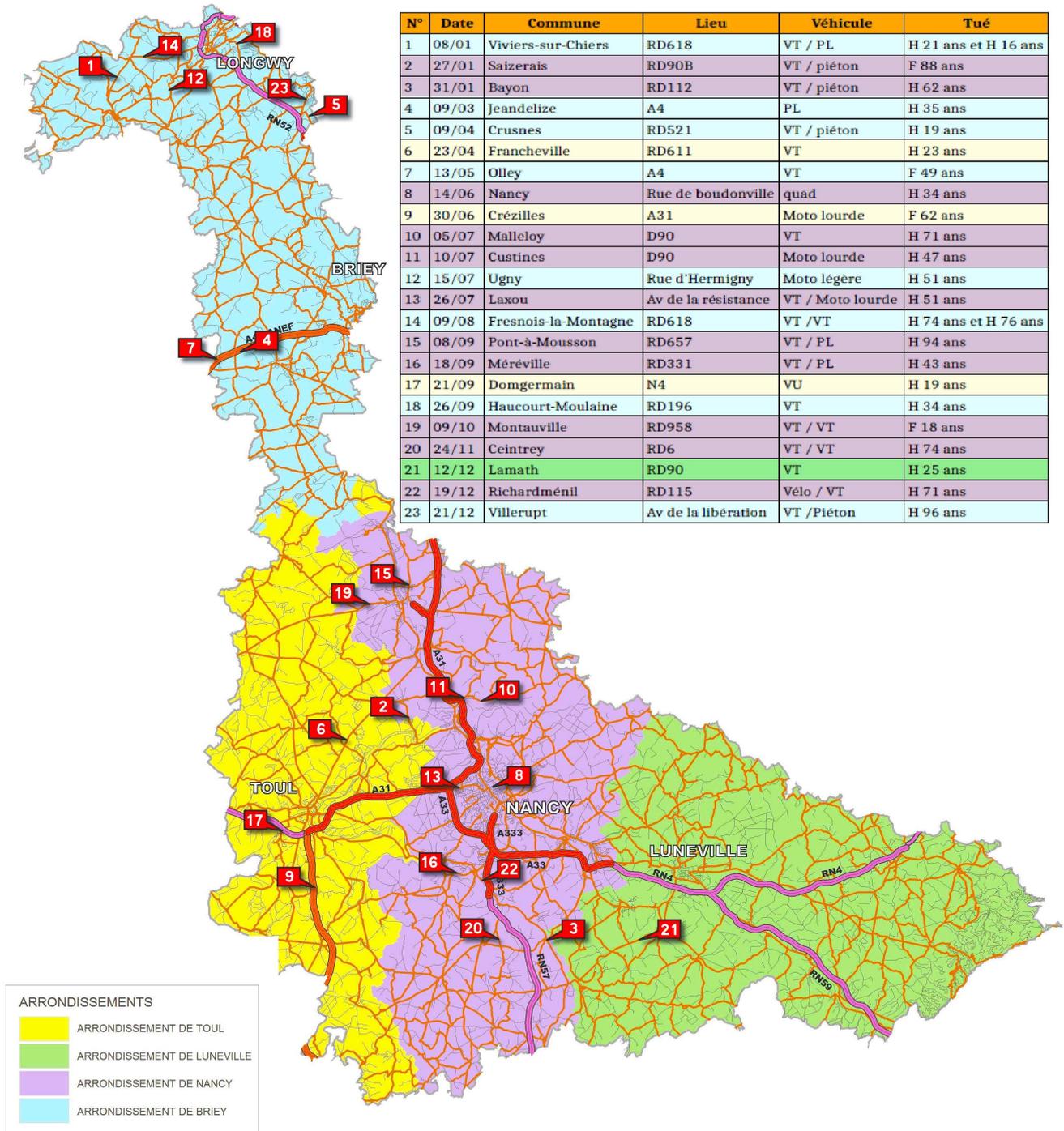
	01/01 – 16/03	17/03 – 10/05	11/05 – 03/07	04/07 – 31/08	01/09 – 29/10	30/10 – 31/12	TOTAL
2015	7 (1)	7 (2)	7 (0)	8 (0)	5 (0)	3 (0)	37 (3)
2016	9 (1)	7 (1)	5 (1)	8 (1)	6 (0)	6 (3)	41 (7)
2017	7 (0)	4 (0)	5 (0)	3 (1)	7 (0)	3 (1)	29 (2)
2018	7 (1)	6 (1)	3 (0)	7 (1)	7 (3)	7 (1)	37 (7)
2019	7 (1)	5 (2)	2 (1)	9 (1)	3 (0)	7 (0)	33 (5)
2020	6 (0)	2 (1)	6 (1)	12 (0)	6 (1)	7 (0)	39 (3)



5.5 Cartographie des accidents mortels

La carte ci-dessous renseigne sur la position des accidents mortels.

Un tableau précise pour chacun d'entre eux : la commune, le type de véhicule impliqué, le sexe et l'âge des personnes décédées.



VT = véhicule de tourisme
 PL = poids lourd
 VU = véhicule utilitaire

6 Analyse, évolution de l'accidentalité

6.1 Evolution du nombre des accidents, tués, blessés

6.1.1 En France métropolitaine

En 2020, 2541 personnes sont décédées des suites d'un accident de la route en France métropolitaine contre 3244 en 2019.

Marie GAUTIER-MELLERAY, Déléguée interministérielle à la Sécurité routière, souligne que « Le caractère exceptionnel de cette baisse est à relativiser en raison du contexte de crise sanitaire ayant entraîné des mesures de restrictions de déplacements qui ont eu des effets massifs sur le trafic routier ».

Ainsi en 2020, la mortalité routière est en **baisse de 22 %** par rapport à celle de 2019.

Le nombre d'accidents corporels est lui aussi en net recul avec 45 121 accidents, soit une baisse de 19 %. Il en est de même avec le nombre de **personnes blessées** qui est aussi en nette diminution : **-21 %** par rapport à 2019 pour atteindre 55 836 blessés.

6.1.2 En Meurthe-et-Moselle

En 2020, 25 personnes sont **décédées** des suites d'un accident contre **29 en 2019**. Le nombre d'accidents corporels est aussi en recul passant de 577 à 454 soit une **baisse de 21 %**. Il en est de même avec le nombre de personnes blessées qui est aussi en nette diminution : **-20 %** par rapport à 2019 pour atteindre 573 blessés contre 718 en 2019.

6.2 Les usagers, les modes de déplacements, l'âge

6.2.1 En France métropolitaine

En France, la baisse de la mortalité est particulièrement conséquente pour les véhicules motorisés : **la mortalité des automobilistes est en baisse de – 23 % contre – 5 % pour les cyclistes**. En effet le contexte sanitaire a induit une évolution des comportements. Ainsi de nombreux usagers ont privilégié les modes de déplacements dits « doux » (engin de déplacement personnel type trottinette, vélo, marche) pour éviter les transports en commun et ce particulièrement en zone urbaine. Il est constaté que l'accidentalité des usagers d'engins de déplacement personnel a fortement augmenté en 2020, par rapport à 2019, avec une hausse de 40 % de personnes blessées, même si la mortalité de ces usagers a, quant à elle, baissé.

Les personnes âgées de 75 ans ou plus ont bénéficié de cette baisse de la mortalité routière : – 34 % soit 180 tués de moins qu'en 2019.

6.2.2 En Meurthe-et-Moselle

La mortalité des automobilistes est en baisse de 17 %.

La mortalité des usagers à déplacements doux reste sensiblement la même avec 6 piétons tués en 2019 contre 4 piétons en 2020 mais également un cycliste. Quant aux deux-roues motorisés (cyclomoteur, motocyclette légère ou lourde), on note une augmentation entre 2020 et 2019 : 2 tués en 2019 contre 4 en 2020.

Pour ce qui concerne les tranches d'âge on note :

- une baisse dans les tranches d'âge suivantes : [35-44] : – 67 %, [45-54] : – 43 %, [75 ou +] : – 50 %
- une augmentation pour les suivantes : [18-24] : + 67 %, [65 – 74] : + 300 %

6.3 Les réseaux routiers

La baisse de la mortalité en France concerne tous les réseaux routiers ; elle est cependant moins marquée en agglomération et plus marquée sur autoroute : les déplacements de proximité ayant été davantage maintenus.

Pour le département de Meurthe-et-Moselle, la mortalité routière dans le département concerne également tous les réseaux routiers. Toutefois on observe qu'entre 2019 et 2020, les accidents mortels ont eu lieu sensiblement sur une même proportion à savoir : 69 % hors agglomération en 2019 contre 72 % en 2020 et 31 % en agglomération en 2019 contre 28 % en 2020.

6.4 Les causes principales des accidents mortels

Les accidents de la route sont la première cause de mort violente en France aujourd'hui. C'est aussi la première cause de décès des jeunes adultes, et d'accidents mortels du travail.

9 accidents mortels sur 10 ont pour origine une ou plusieurs infractions au Code de la route.

Les facteurs le plus souvent présents dans les accidents mortels, tels que constatés par les Forces de l'ordre, sont l'alcoolémie excessive (présents dans 32 % des accidents mortels), les excès de vitesse (30 %), la conduite sous l'emprise de drogues (23 %) et le défaut d'attention, causé notamment par le téléphone portable (11 %).

Pour le département de Meurthe-et-Moselle, les causes principales des accidents mortels sont : la vitesse excessive ou inappropriée, l'alcool, les stupéfiants, l'inattention et enfin la somnolence.

7 Les idées reçues / Quelques conseils

7.1 Alcool

Idée reçue : Après avoir consommé de l'alcool, je bois un café pour diminuer ce taux d'alcool dans le sang.

Réponse : Faux : Les personnes qui consomment beaucoup d'alcool et pensent en atténuer les effets en buvant de la caféine pourraient se mettre en danger. En consommant de la caféine après avoir bu beaucoup d'alcool, ces personnes pourraient oublier qu'elles sont ivres, et adopter des comportements à risques, comme la conduite en état d'ivresse.

Solution : Ne pas boire d'alcool si on est conducteur ou prévoir un SAM (personne qui consommera aucune boisson alcoolisée et qui est naturellement détentrice du permis de conduire pouvant ainsi ramener voiture et usager en toute sécurité).

Informations :

Taux égal ou supérieur à 0,2 g/l pour les permis probatoires

- ✓ Retrait de 6 points sur le permis de conduire

Attention : la 1^{re} année du permis probatoire, si le conducteur perd son permis pour solde de points nul, il doit repasser l'examen du permis de conduire (code et conduite).

- ✓ Amende forfaitaire de 135 euros – immobilisation du véhicule

Taux compris entre 0,5 g/l et 0,8 g/l : il s'agit d'une contravention de 4^e classe

- ✓ Retrait de 6 points sur le permis de conduire
- ✓ Amende forfaitaire de 135 euros
- ✓ Immobilisation du véhicule
- ✓ Suspension du permis (jusqu'à 3 ans)

Taux égal ou supérieur à 0,8 g/l : il s'agit d'un délit

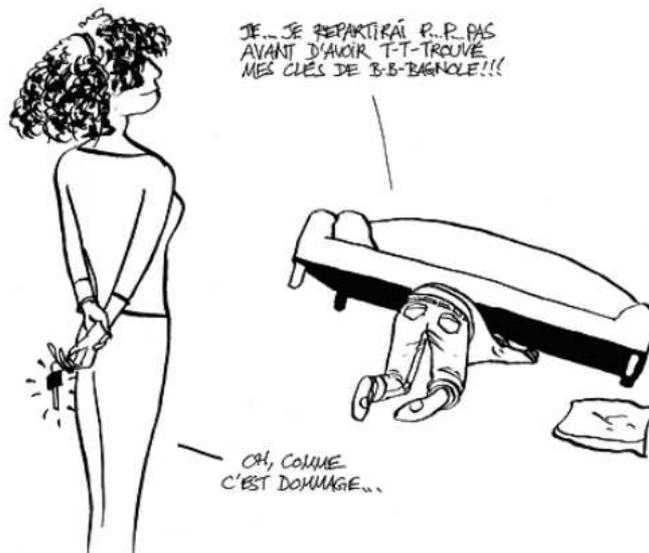
- ✓ Retrait de 6 points sur le permis de conduire
- ✓ Jusqu'à 4500 euros d'amende
- ✓ Immobilisation du véhicule (sauf si un passager est en état de conduire)
- ✓ Annulation du permis (jusqu'à 3 ans)
- ✓ Stage obligatoire de sensibilisation à la sécurité routière aux frais du contrevenant

- ✓ 2 ans d'emprisonnement (cf article L. 234-1 code de la route)
- ✓ Interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un dispositif homologué d'éthylotest anti-démarrage (EAD), pour une durée de 5 ans au maximum. La violation de cette interdiction constitue un délit, puni de 2 ans d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende.

Chaque verre consommé fait monter le taux d'alcool de 0,20 g à 0,25 g en moyenne. Ce taux peut augmenter en fonction de l'état de santé, le degré de fatigue ou de stress, mais aussi le tabagisme ou simplement les caractéristiques physiques de la personne : pour les plus minces, chaque verre peut représenter un taux d'alcool de 0,30 g.

L'alcoolémie baisse en moyenne de 0,10 g à 0,15 g d'alcool par litre de sang en 1 heure .

RETENIR UN AMI QUI A BU CONSEIL N°10 : CONFISQUEZ-LUI SES CLÉS



QUAND ON TIEN À QUELQU'UN, ON LE RETIENT.

7.2 Stupéfiants

Idee reçue : Les produits stupéfiants, tout comme l'alcool, s'éliminent rapidement de l'organisme.

Réponse : **Faux**. Le cannabis est la drogue qui reste le plus longtemps dans notre organisme. Le THC, substance psychoactive du cannabis responsable de l'effet planant, reste entre 1 et 3 semaines dans le sang. La cocaïne a une durée de vie dans notre organisme beaucoup plus courte que le cannabis. En effet, ce produit consommé généralement par inhalation ou injection laisse des traces dans notre sang pendant 1 à 2 jours.

Solution : La consommation de stupéfiants est illégale, au volant elle peut être fatale. Alors tout comme la consommation de l'alcool : prévoyez un SAM !

Informations :

Les peines encourues sont les suivantes :

- ✓ jusqu'à 2 ans d'emprisonnement et 4 500 euros d'amende
- ✓ jusqu'à 3 ans d'emprisonnement et 9 000 euros d'amende si le conducteur a également consommé de l'alcool
- ✓ jusqu'à 5 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende en cas d'accident corporel
- ✓ jusqu'à 7 ans d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende en cas de deuxième circonstance aggravante (stupéfiant et alcool ou délit de fuite par exemple)
- ✓ jusqu'à 7 ans d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende en cas d'accident mortel
- ✓ jusqu'à 10 ans d'emprisonnement et 150 000 euros d'amende en cas d'accident mortel quand le conducteur commet une circonstance aggravante supplémentaire (stupéfiants et alcool ou conduite sans permis par exemple)

Des peines complémentaires peuvent être prononcées comme :

- ✓ la suspension du permis de conduire jusque 3 ans
- ✓ l'annulation du permis avec interdiction de le repasser pendant 3 ans ou plus
- ✓ l'obligation d'accomplir un stage de sensibilisation à la sécurité routière ou encore un stage de sensibilisation aux dangers de l'usage de produits stupéfiants.

Lorsque ces infractions sont commises en état de récidive, elles entraînent l'annulation de plein droit (automatique) du permis de conduire avec interdiction d'en solliciter un nouveau pendant 3 ans au plus. Elles donnent lieu à la confiscation obligatoire du véhicule si le condamné en est le propriétaire.

7.3 Vitesse

Idée reçue : Mon véhicule freine dès que j'appuie sur la pédale.

Réponse : La vitesse est la première cause de mortalité routière en France (31 %). Elle est à la fois un facteur déclencheur de l'accident mais aussi un facteur aggravant.

Une variation de la vitesse implique une variation significative du risque d'accidents mortels : une baisse de 1 % de la vitesse moyenne fait baisser mécaniquement de 4 % le taux d'accidents mortels.

Solutions :

- ✓ **Adaptez votre vitesse aux circonstances** : lieux traversés, conditions de circulation et conditions climatiques, état de la chaussée, chargement du véhicule, état des pneus.
- ✓ **Redoublez de vigilance la nuit** : Les feux de croisement n'éclairent qu'à 30 mètres. À 70 km/h, l'obstacle qui surgit dans la zone éclairée est inévitable.
- ✓ **Respectez les distances de sécurité** : Distance de sécurité et temps de freinage

Informations : La distance d'arrêt augmente avec la vitesse. Elle correspond à la distance parcourue pendant le temps de réaction du conducteur ajoutée à la distance de freinage du véhicule. Le temps de réaction varie de 1 à 2 secondes. La distance parcourue pendant ce délai augmente avec la vitesse. La distance de freinage du véhicule dépendra de l'état de la chaussée, mais surtout de la vitesse.

1 trait = danger. 2 traits au moins = sécurité

Il est primordial de respecter les distances de sécurité. Sur la route, laissez au moins 2 secondes entre vous et le véhicule qui vous précède. Sur autoroute, maintenez une distance au moins égale à deux lignes blanches de la bande d'arrêt d'urgence.

La distance de freinage et la distance d'arrêt, varient selon que la chaussée soit mouillée ou sèche.

	Vitesse	Temps sec	Temps de pluie
Distance de freinage	50 km/h	14 mètres	28 mètres
Distance de freinage	110 km/h	68 mètres	136 mètres
Distance d'arrêt	50 km/h	25 mètres	38 mètres
Distance d'arrêt	110 km/h	121 mètres	182 mètres

Saurez-vous estimer votre distance d'arrêt ?

Département



👉 Déplacez les voitures pour estimer les distances d'arrêt



Test à réaliser sur le site de la sécurité routière :

<https://www.securite-routiere.gouv.fr/dangers-de-la-route/la-vitesse-et-la-conduite>



7.4 Téléphone

Idée reçue : Je peux téléphoner au volant avec une oreillette, car je ne tiens pas mon téléphone.

Réponse : L'usage d'un téléphone tenu en main en conduisant est interdit (activation de toute fonction par le conducteur sur l'appareil qu'il tient en main).

Est également interdit, et ce depuis le 1er juillet 2015, le port à l'oreille de tout dispositif susceptible d'émettre du son par le conducteur d'un véhicule en circulation, à l'exception des appareils électroniques correcteurs de surdité. Les oreillettes permettant de téléphoner ou d'écouter de la musique font donc partie de cette interdiction.

Solution : Mon téléphone, en mode « ne pas déranger » ou en silencieux, est rangé pour que je puisse conduire en toute sécurité. Si ce dernier me sert de GPS : il est collé au pare-brise, réglé avant mon départ et je n'y touche plus.

Informations :

Conduire avec un téléphone à la main ou en portant à l'oreille un dispositif audio de type écouteurs, oreillette ou casque est sanctionné par :

- ✓ une amende forfaitaire de 135 €
- ✓ un retrait de 3 points du permis de conduire

Tenir son téléphone en main en commettant une autre infraction

Depuis l'entrée en vigueur de la mesure 13 du CISR du 9 janvier 2018, avec le [décret n°2020-605](#), si un conducteur tient son téléphone en main en même temps qu'il commet une autre infraction, il risque la rétention de son permis de conduire. Constatée par les forces de l'ordre, cette rétention pourra être suivie d'une **suspension du permis de conduire** pour une durée maximale de six mois.

Le décret liste les infractions routières qui, commises simultanément avec celle de l'usage d'un téléphone tenu en main au volant, entraînent une rétention suivie d'une suspension du permis de conduire pour une durée maximale de six mois.

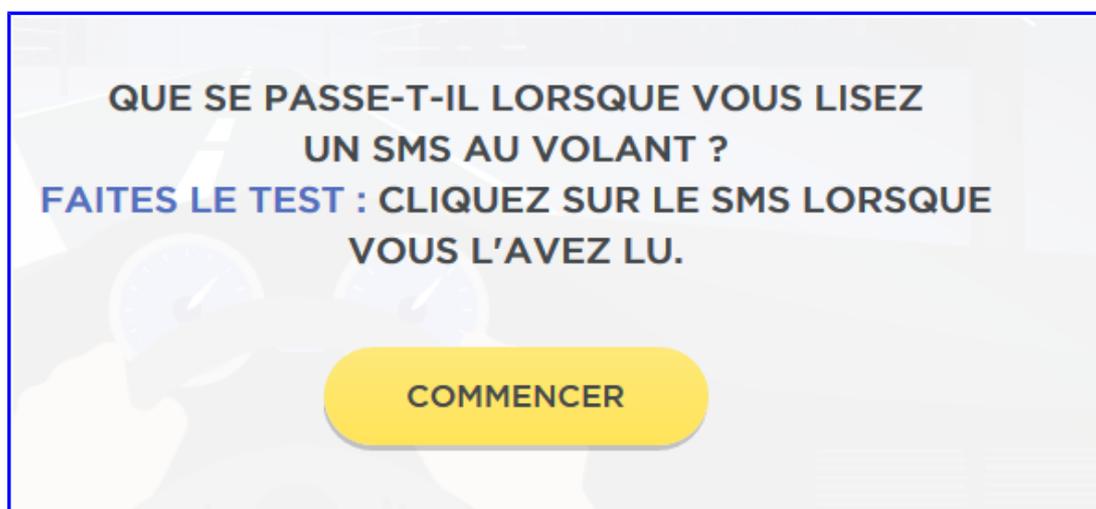
Liste des infractions routières concernées :

- non-respect des règles de conduite (non-respect de l'obligation de circuler sur le bord droit de la chaussée, non utilisation du clignotant)
- non-respect des distances de sécurité
- franchissement/chevauchement des lignes continues et des lignes délimitant les bandes d'arrêt d'urgence
- non-respect des feux de signalisation (rouge et jaune)

- non-respect des règles de dépassement (dépassement dangereux, dépassement par la droite, dépassement par la gauche gênant la circulation en sens inverse, dépassement sans visibilité suffisante vers l'avant, conducteur dépassé ne serrant pas sa droite)
- non-respect de la signalisation imposant l'arrêt ou le céder le passage
- non-respect de la priorité de passage à l'égard des piétons
- non-respect des vitesses (dépassement de la vitesse maximale autorisée en agglomération ou hors agglomération, vitesse excessive ou inadaptée au regard des circonstances)

La conduite nécessite une attention permanente du conducteur et une forte concentration. Sur la route, il est indispensable d'être en capacité de réagir au plus vite pour pouvoir prendre les bonnes décisions.

L'usage du téléphone au volant multiplie par trois le risque d'accident. Plus grave, lire un message en conduisant multiplie le risque par 23 : il oblige le conducteur à détourner les yeux de la route pendant en moyenne 5 secondes. L'utilisation des « kits mains libres » déconcentre tout autant le conducteur.



Test à réaliser sur le site de la sécurité routière :

<https://www.securite-routiere.gouv.fr/dangers-de-la-route/le-telephone-et-la-conduite>



7.5 Conduire un deux-roues motorisé

Idée reçue : À moto il n'y a aucun danger, elle freine plus rapidement que ma voiture.

Réponse : Contrairement aux a priori, une moto freine sur une distance plus longue qu'une voiture : à 50 km/h, une moto parcourt en moyenne 3 mètres de plus qu'une voiture pour s'arrêter. Cet écart est a minima de 7,50 mètres à 90 km/h.

Solution : À deux-roues motorisé, les équipements du véhicule et du conducteur sont la seule carrosserie pour se protéger en cas d'accident. Restez visible et adoptez un comportement responsable.

Idéal pour se déplacer en ville, les scooters et cyclomoteurs sont accessibles dès l'âge de 14 ans. Mais conduire un cyclomoteur comporte des risques et l'accidentalité est très élevée.



Informations :

Être visible à moto

- ✓ Dans une majorité d'accidents impliquant une moto, le conducteur du véhicule adverse déclare « je n'ai pas vu la moto ». Plus petit, situé dans les angles morts, le deux-roues motorisé est plus vulnérable et doit s'assurer d'être vu par les autres usagers.

Équipement du motard

- ✓ L'absence de carrosserie des motos et scooters doit être compensée par une tenue vestimentaire adaptée et conçue pour vous protéger.
- ✓ Les équipements de protection individuelle : blousons, gants, pantalons, chaussures, casques, airbags permettent de diminuer les lésions, les fractures, les brûlures et les abrasions cutanées ou musculaires.
- ✓ Les GPS et kit-mains libres ne doivent pas entraver votre sécurité en détournant votre attention.



7.6 Je suis cycliste

Idée reçue : Sur mon vélo je roule où je veux comme je veux !!

Réponse : La route est un espace qui se partage. Cela suppose un respect mutuel de la part de ceux qui s'y déplacent. Comme les autres usagers, le cycliste doit appliquer les règles du code de la route qui garantissent sa sécurité et celle des autres. Pour rouler en toute sécurité, le cycliste doit impérativement disposer d'un vélo en bon état, correctement équipé mais aussi connaître et appliquer les règles élémentaires de circulation.

Solution : J'applique les règles de circulation pour les vélos.

Informations :

Rouler à vélo en ville

En ville, les cyclistes doivent emprunter **les pistes ou les bandes cyclables** qui leur sont dédiées, lorsqu'il y en a, et circuler du côté droit lorsqu'ils sont face à la route. Si la chaussée est bordée de chaque côté par l'une de ces voies réservées, les utilisateurs doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation et respecter les feux de signalisation réglant la traversée des routes :

- En l'absence de pistes ou bandes cyclables, les cyclistes doivent circuler sur le côté droit de la chaussée.
- Ne circulez pas sur les trottoirs. Seuls les enfants de moins de huit ans sont autorisés à emprunter les trottoirs, à condition de rouler à une allure raisonnable et de ne pas gêner les piétons.
- Les cyclistes sont autorisés à rouler sur les voies vertes, les zones de rencontres ou les zones 30, sauf dispositions contraires pouvant être prises par les autorités municipales.
- Les vélos doivent être stationnés aux emplacements indiqués ou bien sur la chaussée.
- Dans les zones de rencontre, ne circulez pas à plus de 20 km/h et respectez la priorité du piéton.
- Dans les aires piétonnes, circulez à l'allure du pas.
- Dans les zones 30 et les zones de rencontre, les vélos peuvent circuler dans les deux sens. Le double sens vous permet de bénéficier d'une meilleure visibilité, d'éviter les grands axes de circulation et de simplifier les itinéraires.

Rouler à vélo hors agglomération

- Ne roulez pas trop près de l'accotement, pour éviter les ornières ou gravillons.
- Dans les virages, serrez au maximum à droite, car les voitures ne vous voient qu'au dernier moment.
- Soyez particulièrement prudent lors du passage d'un camion : l'appel d'air risque de vous déséquilibrer.

- Si vous roulez en groupe, roulez à deux de front ou en file indienne. La nuit, en cas de dépassement par un véhicule ou lorsque les circonstances l'exigent (chaussée étroite, etc.), placez-vous systématiquement en file indienne.
- Si votre groupe compte plus de dix personnes, scindez-le.

Équipements obligatoires à vélo

7.6.1 Le casque

Le conducteur, tout comme le passager d'un cycle, s'ils sont âgés de moins de 12 ans, doivent porter un casque conforme à la réglementation relative aux équipements de protection individuelle. Ce casque doit être attaché.

7.6.2 Le gilet rétro-réfléchissant

Le port d'un gilet rétro-réfléchissant certifié est obligatoire pour tout cycliste, et son éventuel passager, circulant hors agglomération, la nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante.



Pour les sanctions :



<https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-aux-modes-de-deplacements/velo/regles-de-circulation-pour-les-cyclistes>



Il est interdit de porter à l'oreille tout dispositif susceptible d'émettre un son (écouteurs, oreillettes ou casque audio).

L'usage du téléphone tenu en main est également interdit.

7.7 Je suis piéton

Idée reçue : Les autres doivent faire attention à moi !!

Réponse : Les piétons, comme les autres usagers, doivent respecter le code de la route et adopter un comportement respectueux. Se signaler et traverser sur des passages piétons font partie de leurs obligations.

Solution : Les piétons représentent une part importante de la mortalité sur les routes. Si vous êtes considérés comme prioritaires sur un certain nombre de voies, dans différentes situations, vous n'avez pas tous les droits. Restez vigilant et ne prenez pas de risque inconscient, notamment en traversant la chaussée n'importe où sans vous assurer qu'il n'y a aucun danger pour vous ou un autre usager de la route.

Informations : Conseils pour circuler

Sur le trottoir

- Circulez sur les trottoirs et sur les accotements s'ils sont praticables.
- Si vous devez circuler sur une chaussée qui ne dispose pas de trottoirs, déplacez-vous du côté gauche, de manière à voir les voitures qui arrivent en face de vous. Si vous pressentez un danger ou pensez que le conducteur ne vous a pas vu, vous pourrez réagir plus vite.
- Hors agglomération, il est fortement conseillé de porter un gilet rétro-réfléchissant afin de vous rendre visible aux conducteurs de véhicules motorisés.
- Si vous utilisez des rollers ou une trottinette, vous devez circuler sur les trottoirs et respecter les piétons.

Pour traverser

- Si un passage piéton est situé à moins de 50 mètres, empruntez-le pour traverser.
- Il est toujours préférable de rallonger de quelques secondes son itinéraire plutôt que de prendre le risque de provoquer un accident.
- Aux intersections à proximité desquelles il n'existe pas de passage piétons, empruntez la chaussée dans le prolongement du trottoir et ne traversez pas en diagonale. Il en est de même hors des intersections.
- Pour traverser, assurez-vous que les feux de signalisation, la visibilité et la distance des véhicules le permettent. Soyez prudent : traverser n'est jamais sans risque.

À la descente du bus

- Regardez bien autour de vous pour veiller à être visible des autres usagers.

- Ne traversez jamais derrière un bus. Attendez qu'il redémarre et assurez-vous d'avoir une bonne visibilité des véhicules qui arrivent de l'autre côté de la route.

Vous êtes prioritaire dans les zones de rencontre et les aires piétonnes. ATTENTION, vous êtes susceptible de rencontrer des véhicules motorisés à l'intérieur de ces périmètres.

Restez prudents !!!!

Près de 50 % des piétons tués en un an le sont entre OCTOBRE et JANVIER.

Faites de vos enfants les acteurs de demain

Être piéton, ça s'apprend !



Marche toujours sur le trottoir

Attention aux vélos, aux trottinettes et aux rollers, qui vont plus vite que toi. Lorsque tu passes devant une sortie de garage ou de parking, vérifie qu'une voiture n'en sort pas !



Marche à gauche s'il n'y a pas de trottoir

En marchant à gauche de la chaussée, tu peux voir les véhicules arriver en face de toi. Place-toi sur le côté à leur passage.



Traverse sur les passages pour piétons

Traverse sans courir et sur les bandes blanches. Lorsqu'il n'y a pas de passage pour piétons, traverse là où tu peux voir le plus loin possible de chaque côté et à un endroit où tu peux être vu par les véhicules qui circulent.



Regarde de chaque côté avant de traverser

Méfie-toi des véhicules cachés : une voiture peut surgir derrière un camion. Ouvre bien les yeux, car certains véhicules, comme les vélos, les voitures électriques ou les tramways, ne font presque pas de bruit.



Attends que le feu pour piétons soit vert

Vérifie aussi qu'il n'y a plus de voitures ou qu'elles sont bien arrêtées avant de traverser. À un carrefour, regarde aussi derrière toi !



Attends que le bus soit parti pour traverser

À la descente du bus, attends qu'il soit parti pour bien voir les véhicules qui circulent, et pour que les conducteurs te voient aussi.



Écoute ce qui se passe autour de toi

Sois attentif aux bruits, notamment quand tu traverses la rue. N'écoute de la musique avec ton casque que dans le bus ou une fois rentré chez toi !



Reste visible quand il fait sombre

Quand il y a moins de lumière, les conducteurs voient moins bien. Colle des bandes rétro réfléchissantes sur tes vêtements et ton cartable.



Sors toujours de voiture du côté du trottoir

En sortant de ce côté, tu évites les véhicules qui circulent sur la chaussée (voiture, camion, moto, vélo...).



Circule prudemment à trottinette ou à rollers

À trottinette ou à rollers, circule doucement et fais attention aux personnes autour de toi. Lorsque tu traverses la rue, descends de ta trottinette. Pense aussi à porter un casque, des genouillères et des coudières.

https://www.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2019-02/posterweb_securite_routiere.pdf

**SÉCURITÉ
ROUTIÈRE VIVRE,
ENSEMBLE**

7.8 Les nouveaux modes de déplacements

Idée reçue : Il n'y a pas de réglementation fixée, j'utilise ma trottinette électrique comme je veux !

Réponse : Trottinettes électriques, monoroues, gyropodes, hoverboards : les nouveaux engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), comme les autres usagers, doivent appliquer les règles du code de la route.

Solution : Depuis le 25 octobre 2019, le code de la route reconnaît les EDPM comme une nouvelle catégorie de véhicules et en définit le statut. Il fixe notamment leurs caractéristiques techniques, les règles de circulation et de stationnement et précise les sanctions en cas de non-respect de ces règles.

La création d'une réglementation dédiée par le décret du 23 octobre 2019 permet de lutter contre les comportements dangereux observés, de promouvoir une utilisation responsable et plus sûre de ces engins et de retrouver un usage apaisé des trottoirs pour les piétons, et en particulier les plus vulnérables : personnes âgées, enfants, personnes en situation de handicap, etc.

7.8.1 Règles générales

- Les conducteurs d'EDPM doivent adopter un comportement prudent, tant pour leur propre sécurité que celle des autres.
- Comme pour les vélos, il est **interdit de conduire sous l'influence de l'alcool** ou après usage de stupéfiants.
- La conduite d'un EDPM est **interdite à toute personne de moins de 12 ans**.
- Il est interdit d'être à plusieurs sur l'engin : l'usage est exclusivement personnel.
- **Il est interdit de porter à l'oreille des écouteurs** ou tout appareil susceptible d'émettre du son ou d'utiliser le téléphone tenu en main.
- L'assurance de l'EDPM est obligatoire parce qu'il est considéré comme un véhicule terrestre à moteur par le code des assurances, y compris dans le cas d'un service de location d'EDPM en libre service (free-floating). C'est toujours le propriétaire de l'EDPM qui doit souscrire l'assurance obligatoire.
- Il est interdit de circuler sur le trottoir. Dans ce cas, l'EDPM doit être tenu à la main.
- En agglomération, il est obligatoire de circuler sur les pistes et bandes cyclables lorsqu'il y en a. À défaut, les EDPM peuvent circuler sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h.
- Hors agglomération, leur circulation n'est autorisée que sur les voies vertes et les pistes cyclables.
- Comme pour les vélos, les EDPM ont également la possibilité de se garer sur les trottoirs. Leurs conducteurs sont invités à ne pas gêner la circulation des piétons et d'assurer leur sécurité.

7.8.2 Les équipements obligatoires et/ou conseillés

- En agglomération ou sur les voies vertes et les pistes cyclables, le port du casque n'est pas obligatoire mais fortement recommandé.
- De nuit, ou de jour par visibilité insuffisante, y compris en agglomération, [l'arrêté du 24 juin 2020](#) précise que les utilisateurs doivent porter un vêtement rétro-réfléchissant (Un gilet, un brassard ...)
- Pour pouvoir circuler sur la voie publique, les engins doivent être bridés à 25 km/h.



Les EDPM doivent être équipés :

- de feux de position avant et arrière ([arrêté du 24 juin 2020](#))
- de dispositifs rétro-réfléchissants (catadioptres)
- d'un système de freinage ([arrêté du 21 juillet 2020](#)) et d'un avertisseur sonore ([arrêté du 22 juillet 2020](#)).

7.8.3 Les sanctions

- Si vous ne respectez pas les règles de circulation ou si vous transportez un passager : 35 euros d'amende (2^e classe).
- Si vous circulez sur un trottoir sans y être autorisé ou si vous débridez l'engin : 135 euros d'amende (4^e classe).
- Si vous roulez avec un engin dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 25 km/h : 1 500 euros d'amende (5^e classe).
- La nuit ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, si vous ne portez pas un gilet ou un équipement rétro-réfléchissant : 35 euros d'amende (2^e classe).
- Si vous poussez ou tractez une charge avec votre EDPM ou si vous vous faites remorquer : 35 euros d'amende (2^e classe).

8 Pour en savoir plus

Ce document a été réalisé à partir des données de Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC).

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière constitue la première source de données en accidentologie.

Pour chaque accident corporel qui fait l'objet d'un procès verbal (PV), les forces de l'ordre établissent un BAAC qui recense les données les plus complètes possibles sur les caractéristiques de l'accident (localisation, date, heure, type de voie, véhicules, usagers impliqués, alcool, ceinture ...).

L'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) est un organisme français, interministériel depuis 1993 qui assure la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des différentes données statistiques nationales de sécurité routière.

ADRESSE : <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/>

Les services de l'État en Meurthe-et-Moselle : la préfecture pilote la politique départementale de sécurité routière.

ADRESSE : <http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr>



