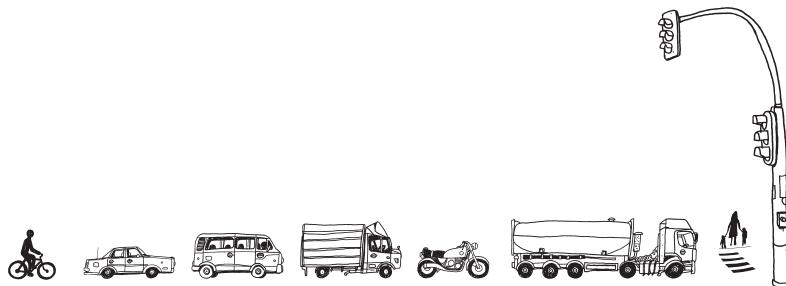


L'ESSENTIEL

de la sécurité routière



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**



40 ANS de sécurité routière	PAGE 2
FAITS ET CHIFFRES de l'accidentalité routière	PAGE 4
LE PERMIS de conduire	PAGE 16
VÉHICULES , règles et sanctions	PAGE 22

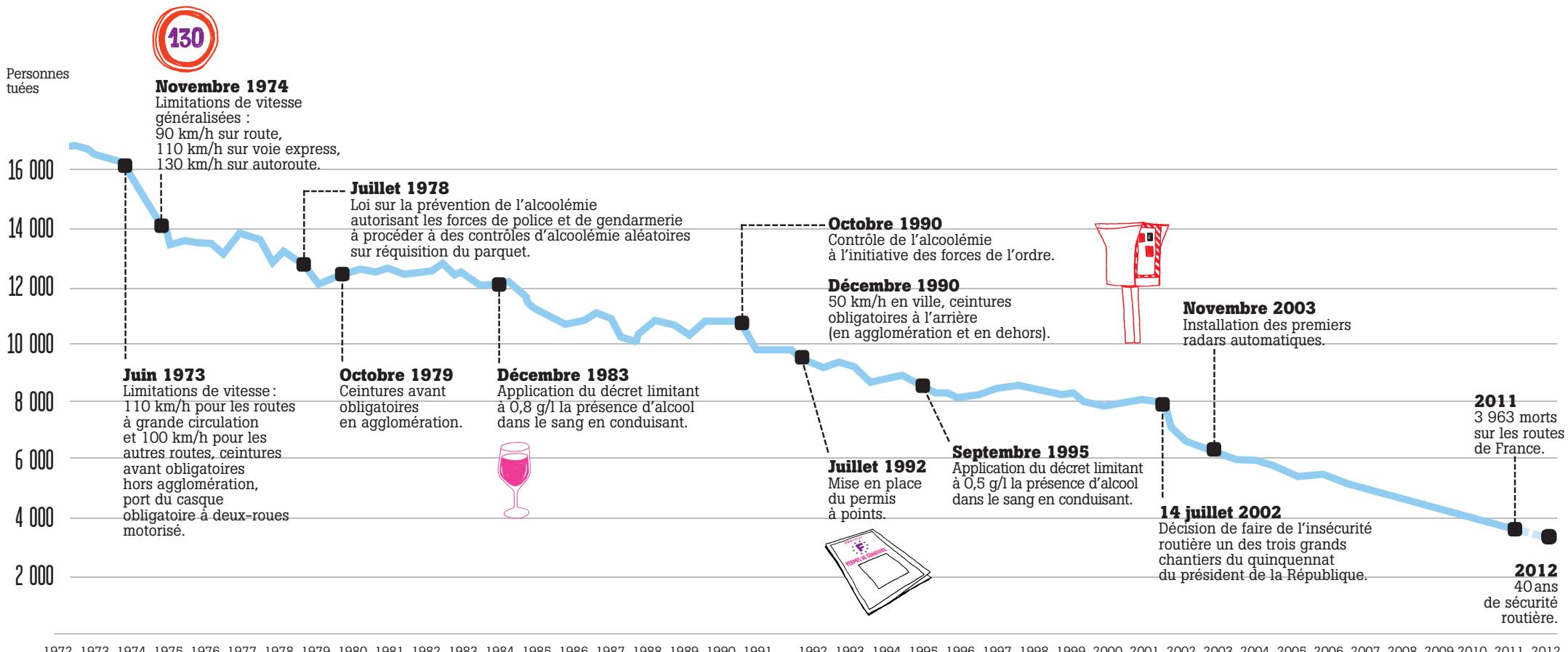
L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE N'EST PAS UNE FATALITÉ

Entre 1972 – date de création du Comité interministériel de la sécurité routière – et 2012, la mortalité sur les routes de France a été divisée par quatre, passant de 16 000 morts à moins de 4 000 morts.



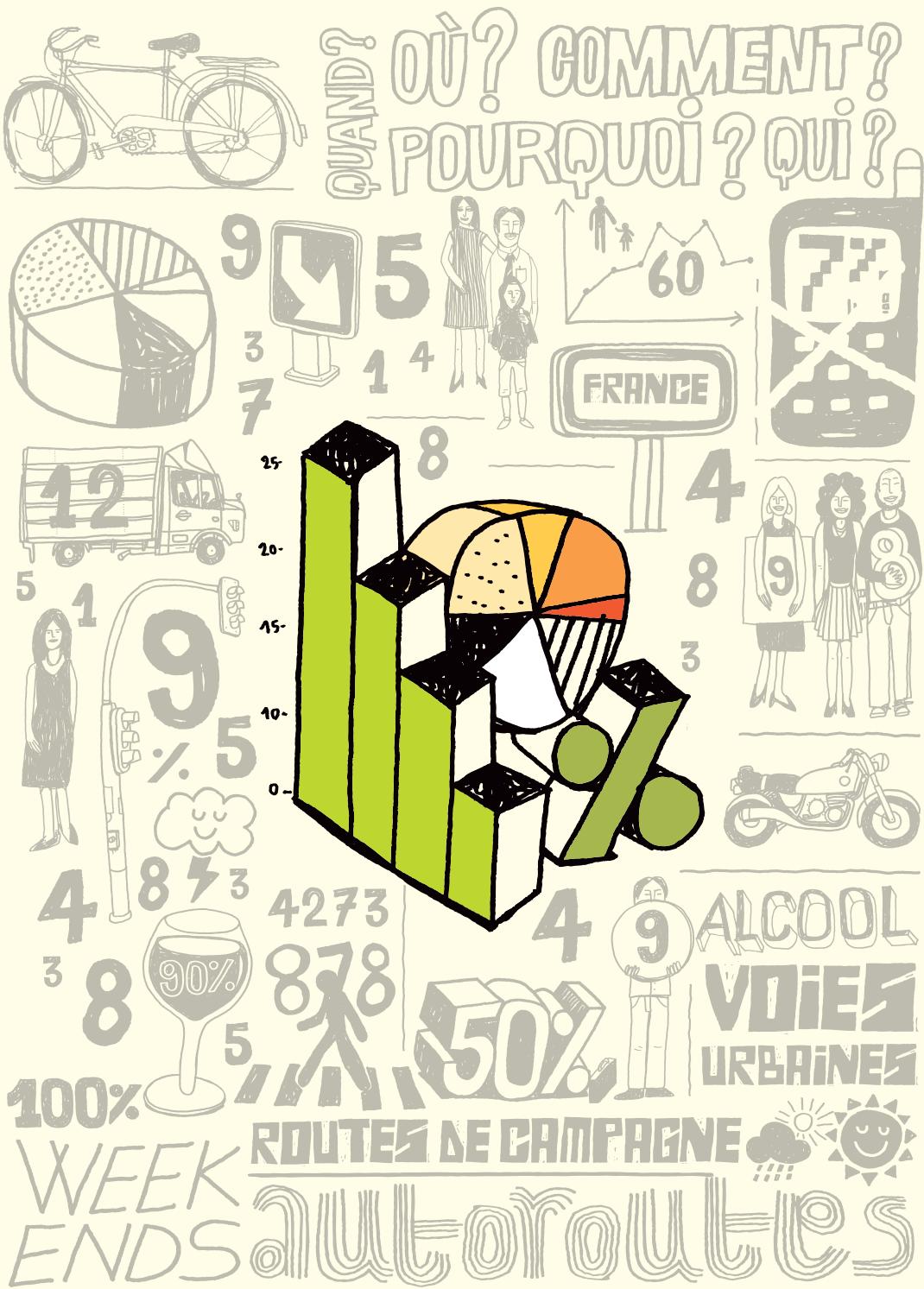
Il aura fallu près de 30 ans pour passer de 16 000 à 8 000 personnes tuées sur les routes, et moins de 10 ans pour diviser à nouveau ce chiffre par deux.

Ces résultats démontrent la réelle prise de conscience des enjeux en matière de sécurité routière. Ils montrent aussi les efforts des usagers qui ont su modifier leur comportement.



Faits et chiffres de l'accidentalité routière

Qui ? Quand ? Quoi ? Où ?
Comment et pourquoi ?



ALCOOL, VITESSE, CEINTURE... CES RISQUES QUI TUENT

En France, l'alcool au volant et la vitesse sont la cause de la moitié des accidents mortels. L'absence du port de la ceinture et le téléphone portable au volant continuent, toutefois, de faire des victimes.

30%

C'est la part des accidents mortels liés à l'alcool.



À RETENIR

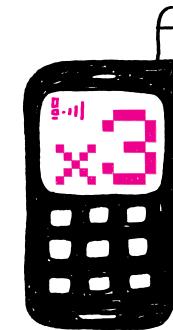
1 150 vies auraient pu être sauvées, si tous les conducteurs avaient respecté les limites légales d'alcoolémie (moins de 0,5 g d'alcool par litre de sang).

700 vies auraient pu être sauvées, si tous les conducteurs avaient respecté les limitations de vitesse.

350 vies auraient pu être sauvées, si chacun avait bouclé sa ceinture à l'avant et à l'arrière.

FATIGUE

La fatigue et la somnolence sont en cause dans un accident mortel sur cinq sur autoroute. En effet, après deux heures de conduite, le temps de réaction « normal » d'une seconde passe à deux secondes, surtout à cause de la fatigue visuelle.



CEINTURE

Plus de neuf personnes sur dix bouclent leur ceinture de sécurité à l'avant, mais encore 14 % des passagers déclarent ne pas le faire systématiquement à l'arrière. Or, plus le taux de port de la ceinture diminue, plus la gravité des blessures causées par un accident augmente. Un quart des automobilistes tués ne portaient pas leur ceinture.

TÉLÉPHONE

Le téléphone au volant est une source de distraction qui gêne la concentration des conducteurs. Téléphoner en conduisant multiplie par trois les risques d'accident. En France, près d'un accident corporel de la route sur dix est lié à l'utilisation du téléphone portable en conduisant.

DISTANCES DE SÉCURITÉ

14 % des conducteurs ne respectent pas les distances de sécurité réglementaires. Près de 6 % des accidents corporels sont des collisions par l'arrière ou en chaîne, provoquant le décès de plus de 200 personnes par an. Outre la vitesse, ces accidents peuvent s'expliquer par une distance de sécurité insuffisante entre les véhicules.

POURQUOI ?

LES JEUNES, PREMIÈRES VICTIMES DE LA ROUTE

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité des 15-24 ans, et touchent particulièrement les jeunes hommes.

DE 0 À 14 ANS

Avec une diminution de deux tiers des victimes, c'est la classe d'âge qui a le plus bénéficié depuis dix ans de la baisse de la mortalité routière.

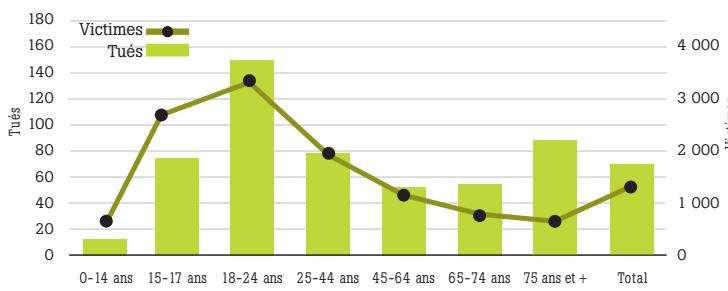
DE 15 À 24 ANS

Alors qu'ils constituent 13 % de la population, les 15-24 ans représentent un quart des personnes tuées sur les routes. Pour cette classe d'âge, la route est la première cause de mortalité. Ils paient également un lourd tribut en tant que passagers : plus d'un tiers des passagers tués ont entre 15 et 24 ans.

1000

jeunes âgés de 15 à 24 ans sont tués dans des accidents de la route chaque année.

>
NOMBRE DE VICTIMES ET DE PERSONNES TUÉES PAR MILLION D'INDIVIDUS DANS LA CLASSE D'ÂGE



75 %

des personnes tuées sur la route sont des hommes.



DE 25 À 44 ANS

Les 25-44 ans sont particulièrement impliqués dans les accidents mortels en tant que conducteurs de véhicules légers mais aussi de deux-roues motorisés. En effet, près de la moitié des usagers tués sur un deux-roues motorisé ont entre 25 et 44 ans.

DE 45 À 64 ANS

Un tiers des victimes d'accident de la route dans cette classe d'âge le sont en tant que piéton, cycliste ou passager.

65 ANS ET PLUS

Les personnes âgées ont moins d'accidents, mais les conséquences sont plus graves du fait de leur plus grande vulnérabilité physique aux chocs. Les plus de 75 ans sont particulièrement exposés en tant que piétons : plus d'un piéton tué sur trois a 75 ans ou plus.



À RETENIR

Les femmes ont environ trois fois moins de risques d'être tuées sur la route que les hommes.

Près d'une victime de la route sur quatre n'est pas conducteur, mais : piéton, cycliste ou passager.

ROUTES DE CAMPAGNE : DANGER MAXIMUM

Plus de deux tiers des personnes tuées sur les routes le sont en rase campagne, alors que près de deux tiers des accidents corporels se produisent en milieu urbain.

AUTOROUTES

Les autoroutes forment le réseau routier le plus sûr.
Elles représentent 30 % du trafic et 7 % des accidents mortels.

VOIES URBAINES

Depuis 2000, le nombre de personnes tuées en ville a été divisé par deux. Cependant, sept accidents corporels sur dix se produisent encore en milieu urbain.

ROUTES DE CAMPAGNE

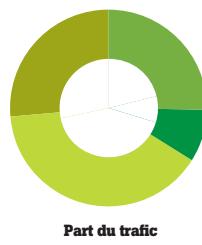
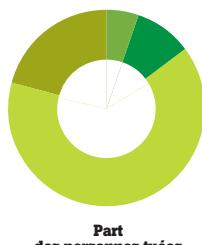
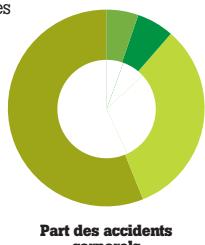
Avec 75 % des personnes tuées, les routes nationales et départementales sont les plus dangereuses car la fluidité du trafic favorise des vitesses élevées.



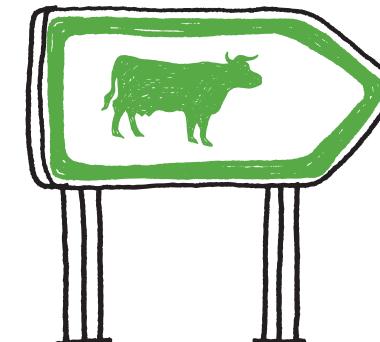
OÙ ?

NOMBRE DE PERSONNES TUÉES SUR LES ROUTES

Autoroutes
 Routes nationales
 Routes départementales
 Autres routes



QUAND ?



3/4

des personnes tuées (piétons, cyclistes ou occupants d'un véhicule) le sont à proximité de leur domicile.

À RETENIR

Les autoroutes sont dix fois moins dangereuses que les routes nationales et départementales.

18 heures : c'est l'heure à laquelle on constate le plus grand nombre d'accidents mortels en voiture.

LA NUIT TUE PLUS QUE LE JOUR

On constate que le risque d'avoir un accident mortel la nuit est sept fois supérieur au risque diurne. La nuit, on enregistre moins de 10 % des kilomètres parcourus, près de la moitié des décès sur la route et un tiers des hospitalisations. Un quart des accidents mortels de nuit se produisent entre 2 et 6 heures du matin. Fatigue, somnolence et alcool associés à une vitesse plus importante sont souvent à l'origine de ces accidents.

MÉTÉO : GARE AUX INTEMPÉRIES

Les débuts d'averse, surtout après une longue période sèche, sont des moments particulièrement dangereux et accidentogènes en raison de la perte d'adhérence.

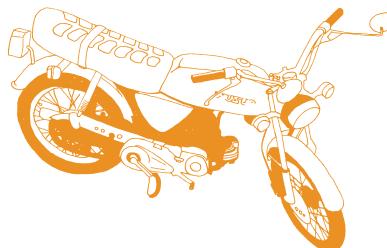


DEUX-ROUES MOTORISÉ : LE MODE DE DÉPLACEMENT LE PLUS RISQUÉ

Si la mortalité routière a baissé de moitié en dix ans pour l'ensemble des usagers, elle a seulement diminué d'un tiers pour les motocyclistes.

1/4

des accidents mortels à moto ont lieu dans les régions d'Île-de-France et de Provence-Alpes-Côte d'Azur.



MOTOCYCLETTE

760 motards sont morts sur les routes en 2011, ce qui fait d'eux les usagers les plus vulnérables y compris au sein de la famille des deux-roues. Les motocyclettes représentent 1,5 % du trafic, mais 20 % des personnes tuées en 2011.

Le risque relatif des usagers de motocyclette est 20 fois celui des occupants de véhicule léger.

CYCLOMOTEURS

Les jeunes de 15 à 19 ans représentent près de la moitié des cyclomotoristes tués. Dans la moitié des accidents impliquant un cyclomoteur, celui-ci était débridé.

VOITURES

La baisse de la mortalité a été particulièrement importante pour les usagers de véhicule léger (-62 %), notamment grâce à la réduction des vitesses moyennes observée pour cette catégorie d'usagers.

À RETENIR

Le risque d'être tué lors d'un accident est 20 fois plus élevé pour un motocycliste que pour un occupant de véhicule léger.

13 % des usagers de deux-roues motorisé déclarent qu'il leur arrive de ne pas mettre leur casque.

Plus d'une personne tuée sur quatre en voiture est un passager.

1/2

C'est la proportion de personnes âgées tuées en tant que piéton.

COMMENT ?

PIÉTONS



Les accidents de piétons ne se produisent pas qu'en ville, 28 % d'entre eux sont tués en dehors des agglomérations. Les personnes âgées restent les plus exposées.

POIDS LOURDS

Les poids lourds représentent seulement 5 % des véhicules impliqués dans les accidents corporels, mais sont en cause dans un accident mortel sur sept.



VÉLOS

La pratique du vélo a beaucoup augmenté ces dernières années en raison de l'accroissement de la vente de vélos de loisir et de la mise à disposition de vélos en libre-service dans certaines villes. L'accidentalité des cyclistes demeure cependant encore assez faible avec seulement 4 % de l'accidentalité routière.

LA FRANCE DANS LA MOYENNE DES PAYS EUROPÉENS

L'Union européenne s'était fixé l'objectif ambitieux de diviser par deux le nombre de personnes tuées sur les routes entre 2001 et 2010. Comme sept autres pays, la France a atteint cet objectif.

LE CONTEXTE

Aujourd'hui, aucun pays ne peut prétendre lutter seul contre l'insécurité routière sans tenir compte et s'inspirer des expériences et des bonnes pratiques des autres pays de la communauté européenne. Cela a permis d'améliorer les résultats en termes de réduction du nombre de victimes.

LE CLASSEMENT DES PAYS EUROPÉENS SELON LEUR MORTALITÉ ROUTIÈRE

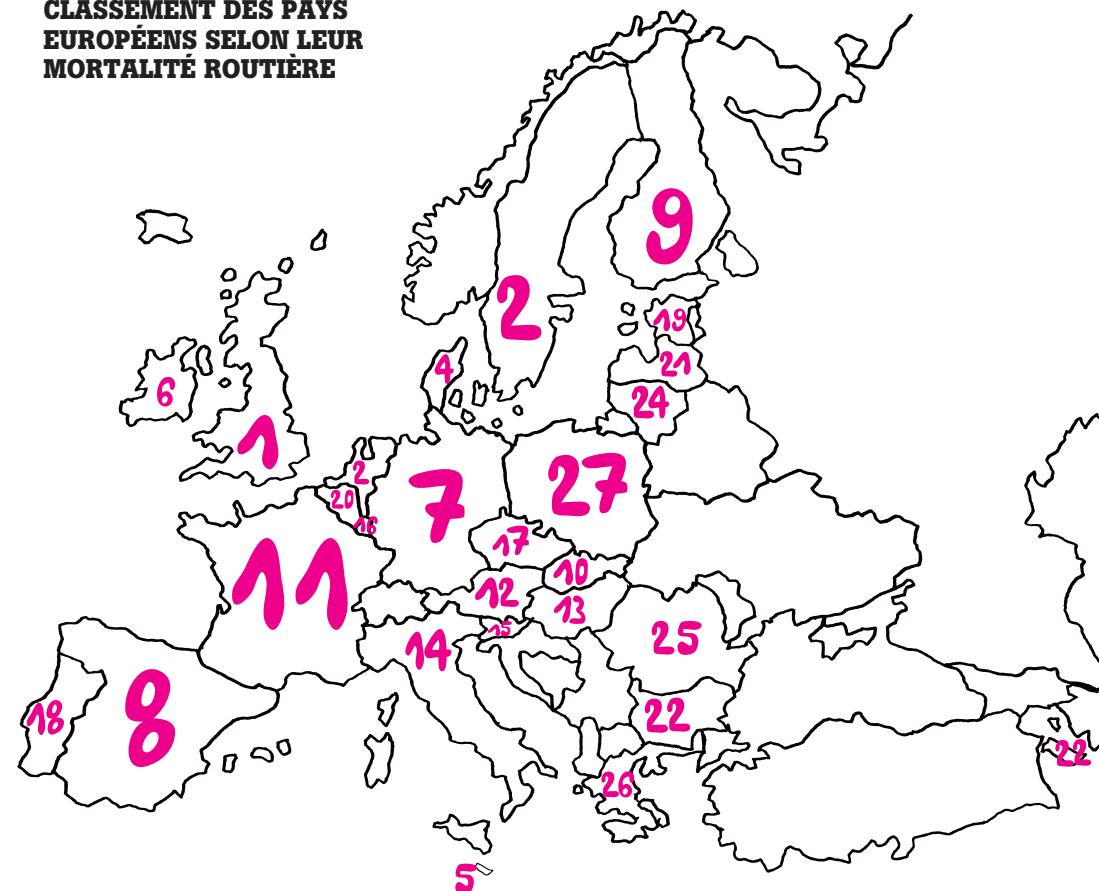
Si l'on considère le nombre de personnes tuées par million d'habitants, avec un taux de 61, la France se situe au niveau de la moyenne des pays de l'Union européenne et en onzième position, derrière le Royaume-Uni, la Suède, les Pays-Bas, le Danemark, Malte, l'Irlande, l'Allemagne, l'Espagne, la Finlande et la Slovaquie.

Plusieurs études prouvent que la densité de la population est un facteur qui diminue les risques mortels, et non le contraire. La position relativement médiocre de la France s'explique donc par quatre critères :

- densité assez faible, avec un trafic plus fort en zone rurale ;
- importance de l'alcoolémie ;
- fort taux d'accident de deux-roues motorisés ;
- vitesses excessives malgré une réelle amélioration.



CLASSEMENT DES PAYS EUROPÉENS SELON LEUR MORTALITÉ ROUTIÈRE



La baisse de la mortalité en Europe

Depuis 2001, la baisse du nombre de personnes tuées sur les routes de l'UE (27) s'établit à 43 %. Huit pays ont atteint l'objectif européen de diviser par deux le nombre de morts sur leurs routes entre 2001 et 2010 : la Lettonie, la Lituanie, l'Estonie, l'Espagne, le Luxembourg, la Suède, la France et la Slovénie.

Un surrisque moto

En France, le risque par kilomètre parcouru à moto est 20 fois supérieur au risque par kilomètre parcouru en voiture. La France se retrouve juste devant le Portugal, l'Italie, Chypre et la Grèce et derrière tous les autres États membres de l'UE.

Le permis de conduire

Faisons le point sur
le permis à points



LE PERMIS DE CONDUIRE, UN PERMIS À RESPONSABILITÉS

Le permis de conduire est un certificat de capacité, obtenu après une formation et un examen, attestant qu'une personne est apte à conduire dans l'espace public de circulation sans mettre en danger sa vie et celle des autres.

90 %

des conducteurs ont 10 points ou plus sur leur permis.

75 %

des conducteurs ont tous leurs points.

> LE PERMIS DE CONDUIRE A 110 ANS

1851

Loi relative « à la police du roulage et des messageries publiques » qui constitue le texte fondateur de la sécurité routière.

1899

Naissance du permis de conduire : un **certificat de capacité** est obligatoire sur tout le territoire français.

1917

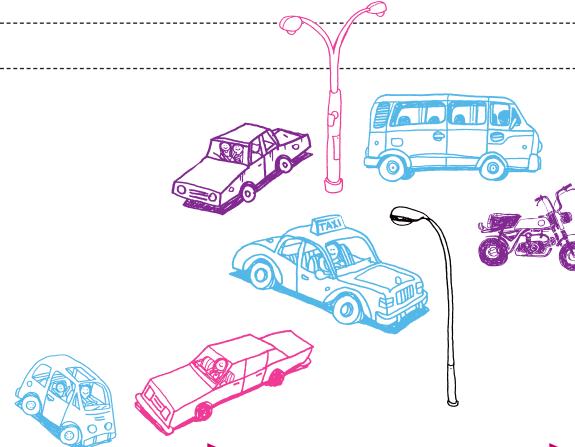
Création des **premières écoles de conduite**.

1922

Le certificat de capacité devient le « **permis de conduire** ». Mise en place de différentes catégories et abaissement de l'âge minimum à 18 ans.

1957

L'enseignement des **règles de circulation** devient obligatoire dans les écoles de conduite.



40 millions

C'est le nombre de personnes titulaires du permis de conduire en France.

> LE PERMIS À POINTS, UN PERMIS POUR SAUVER DES VIES

En sanctionnant les conducteurs qui ne respectent pas les règles, le permis à points responsabilise et protège le plus grand nombre d'usagers de la route. Depuis son instauration en 1992, ce système a contribué à réduire de plus de la moitié le nombre de personnes tuées sur les routes de France.

Le comportement des conducteurs s'est amélioré avec, pour meilleur exemple, la diminution constante de la vitesse moyenne (près de 10 km/h entre 2003 et 2012) sur l'ensemble du réseau routier.

> DEUX MOYENS POUR RÉCUPÉRER SES POINTS

– Adopter un comportement responsable, en cessant de commettre des infractions : les points perdus se récupèrent alors automatiquement, au bout de six mois si le conducteur n'a perdu qu'un seul point, au bout de deux ou trois ans s'il en a perdu plusieurs, en fonction du type d'infraction commise.

– Suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière : la récupération de quatre points maximum est conditionnée par une formation pratique sur le rappel des comportements à risques et leurs conséquences sur l'accidentalité routière. Un stage peut être suivi tous les ans.

LE PERMIS DE CONDUIRE, PREMIER EXAMEN DE FRANCE

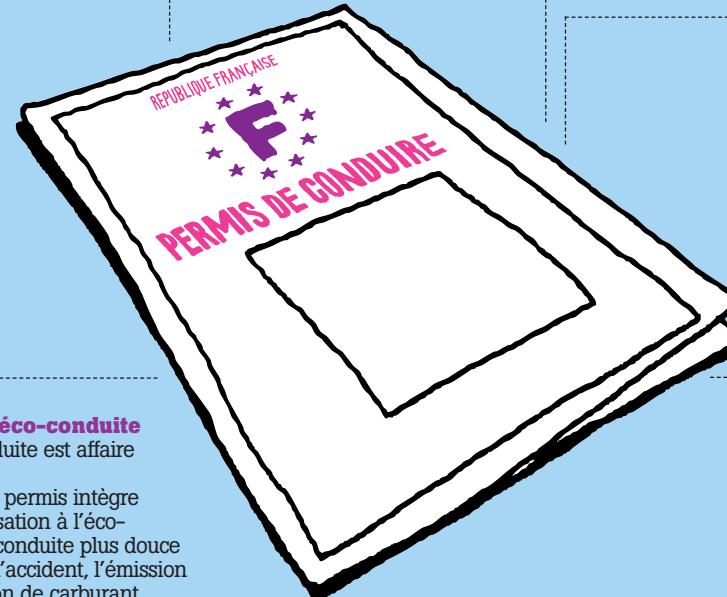
Premier examen de France avec 3,3 millions d'épreuves pratiques et théoriques chaque année, le permis de conduire s'est imposé comme un outil indispensable de mobilité. Pour devenir plus accessible et plus efficace, plusieurs formules sont désormais proposées.

> Les principes de la conduite accompagnée

La conduite accompagnée est reconnue comme la meilleure formation : elle enregistre le meilleur taux de réussite à l'examen, tout en réduisant l'accidentalité des jeunes conducteurs.

La formation se fait en deux temps : 20 heures minimum en école de conduite avec un enseignant agréé puis, après accord de ce dernier, dans un véhicule classique avec un accompagnateur choisi par le candidat.

Pour cette seconde phase de l'apprentissage, il existe désormais trois options possibles : l'apprentissage anticipé de la conduite, la conduite supervisée et la conduite encadrée.



> La sensibilisation à l'éco-conduite

L'enseignement à la conduite est affaire de citoyenneté.

À ce titre, la formation au permis intègre maintenant une sensibilisation à l'éco-conduite : pratiquer une conduite plus douce pour réduire les risques d'accident, l'émission de CO₂ et la consommation de carburant.

> À partir de 16 ans, l'apprentissage anticipé de la conduite

La conduite accompagnée se déroule sur une période d'au moins un an et sur 3 000 kilomètres minimum. Désormais, l'accompagnateur n'est plus dans l'obligation d'avoir 28 ans révolus. Il doit cependant être titulaire du permis B depuis plus de cinq années consécutives. Il est possible d'avoir plusieurs accompagnateurs, également hors cadre familial.

> À partir de 18 ans, la conduite supervisée

Cette nouvelle formule permet aux candidats, ayant suivi une formation traditionnelle d'au moins 20 heures de conduite en auto-école ou ayant échoué à l'épreuve pratique, de poursuivre leur formation afin de gagner en expérience, en temps et en argent. Avec l'accord préalable du formateur d'auto-école, cette pratique se déroule sur une durée de trois mois minimum et sur 1 000 kilomètres minimum.

> La conduite encadrée pour les jeunes préparant les diplômes professionnels menant aux métiers de la route

Cette nouvelle formule permet de rendre accessible la conduite accompagnée aux jeunes de 16 ans au moins, qui, dans le cadre de leur filière professionnelle (BEP, CAP de conducteur routier), accèdent avant leur majorité aux épreuves du Code et de conduite B. La délivrance du permis ne peut avoir lieu avant l'âge de 18 ans.

> LE PERMIS DE CONDUIRE A 110 ANS

1958 Ordonnance de création du **Code de la route**.

1971

Mise en place par l'Etat du **service national des examens du permis de conduire**.

1992

Instauration du **permis à points**.

2004

Mise en application du **permis probatoire**. Le barème de perte de points est modifié.

2006

Directive européenne généralisant, à partir de 2013, un **modèle unique de permis de conduire européen**.

2010

L'épreuve du permis est désormais fondée sur un **bilan de compétence et non plus sur un relevé d'erreurs**.

Véhicules, règles et sanctions

Circulons en toute sécurité



65 MILLIONS DE VÉHICULES EN CIRCULATION

> LE PARC DE VÉHICULES GRANDIT

On estime à plus de 65 millions le nombre total de véhicules en circulation, dont plus de 38,6 millions de quatre-roues, plus de 2,5 millions de deux-roues motorisés et 25 millions de bicyclettes.

Parc roulant de véhicules motorisés immatriculés en France



L'éthylotest obligatoire

Inscrit dans le dispositif global de lutte contre l'alcool sur la route, la possession d'un éthylotest à bord des véhicules terrestres à moteur est obligatoire à partir du 1^{er} juillet 2012 (sauf pour les deux ou trois-roues ne dépassant pas 50 cm³).

Cette mesure a pour vocation de créer un réflexe d'autocontrôle chez les conducteurs et de les inciter à vérifier leur alcoolémie au moment de prendre la route.

Les éthylotests chimiques sont vendus dans de très nombreux points de vente, que ce soit dans la grande distribution ou dans le commerce de détail.

Tout défaut de présentation, lors d'un contrôle, d'un éthylotest non usagé et en cours de validité est sanctionné d'une amende forfaitaire de 11 euros à compter du 1^{er} novembre 2012.

Pour rappel, le taux d'alcool pour conduire doit être inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang soit 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré.



> LE CONTRÔLE TECHNIQUE

Obligatoire depuis 1992 pour les voitures particulières, le contrôle technique a été renforcé en 2008 et en 2012, avec la mise en place des contre-visites pour les points de contrôle déjà existants mais n'en faisant pas l'objet. L'objectif du contrôle technique est de garantir le maintien d'un parc automobile de qualité.

Quand ?

Le premier contrôle doit être effectué dans les six mois précédant le quatrième anniversaire du véhicule. Ensuite, les visites ont lieu tous les deux ans. Pour le calcul de l'âge du véhicule, il faut prendre en compte la date de sa première mise en circulation.

Où ?

Il peut être réalisé dans l'un des centres agréés. Le prix : de 60 à 85 euros.

Comment ?

Depuis le 1^{er} janvier 2008, 116 points sont contrôlés, regroupés en dix fonctions : visibilité, équipements, structure et carrosserie, pollution et niveau sonore, liaison au sol, organes mécaniques, direction, identification du véhicule, éclairage et signalisation, freinage. Certains défauts constatés doivent faire l'objet d'une réparation, puis d'une contre-visite dans les deux mois suivant le contrôle. Enfin, une vignette indiquant la date du prochain contrôle est collée sur le pare-brise.

Quelles sanctions ?

Si le véhicule n'a pas passé le contrôle technique dans les délais, il en coûte au propriétaire une amende de 135 euros. En outre, la carte grise peut être confisquée jusqu'à la réalisation du contrôle, dans un délai d'une semaine. Le véhicule peut même être conduit à la fourrière.

En cas de vente d'un véhicule ?

S'il a plus de quatre ans, son propriétaire doit effectuer un contrôle technique et transmettre à l'acquéreur un procès-verbal de moins de six mois.

2 ans

C'est la durée de validité du contrôle technique.

20,7 millions

de contrôles techniques effectués en 2011, dont 21 % de contre-visites pour les véhicules légers, 25 % pour les véhicules utilitaires et 11 % pour les poids lourds.

50 %

des cyclomoteurs accidentés sont débrideés.

PLUS DE 20 MILLIONS, D'INFRACTIONS ROUTIÈRES CHAQUE ANNÉE

La sécurité routière passe par le respect des règles. En effet, si un écart à la règle ne provoque pas systématiquement un accident, une infraction au Code de la route est à l'origine de neuf accidents sur dix. Il y a deux niveaux d'infraction : les contraventions et les délits.

> LES CINQ CLASSES DE CONTRAVENCTIONS

Les contraventions sont classées par ordre croissant de gravité.

Elles sont assorties d'une amende et, pour celles des 4^e et 5^e classes, d'une suspension du permis de conduire.

CONTRAVENCTIONS	EXEMPLES
1 ^e classe	11 € Non-présentation du permis de conduire, d'un éthylotest. 17 € Non-respect des règles de stationnement.
2 ^e classe	35 € Absence d'attestation d'assurance. Changement de direction sans clignotant.
3 ^e classe	68 € Excès de vitesse inférieur à 20 km/h (avec limitation supérieure à 50 km/h). Conduite avec des freins non conformes.
4 ^e classe	135 € Non-respect de l'arrêt au feu rouge. Non-port de la ceinture de sécurité. Non-respect des distances de sécurité. Refus de priorité. Usage d'un téléphone tenu en main en conduisant.
5 ^e classe	jusqu'à 1500 € Excès de vitesse supérieur ou égal à 50 km/h.

> DES AMENDES POUR LES INFRACTIONS LES MOINS GRAVES

Elles sont notifiées par les policiers ou les gendarmes, par le biais d'un avis de procès-verbal. Le conducteur doit payer la somme due en temps et en heure, sous peine de devoir régler une amende forfaitaire majorée, avec un timbre-amende, par chèque ou sur Internet.

42%

des condamnations en France correspondent à des délits routiers et contraventions de 5^e classe.

> LA JUSTICE POUR LES INFRACTIONS GRAVES

Elles sont relevées par procès-verbal envoyé par la police ou la gendarmerie au procureur de la République en cas de contravention de 5^e classe et à l'officier du ministère public pour les autres cas.

Le procureur de la République peut décider de poursuivre ou non. Si les poursuites sont engagées, il peut :

- décider d'une peine alternative aux poursuites (travail d'intérêt général, suspension du permis...) ;
- exiger le paiement d'une amende par ordonnance pénale susceptible de recours devant le tribunal (l'ordonnance pénale est un mode de jugement simplifié sans passage devant le tribunal) ;
- convoquer le conducteur devant le tribunal de police ou le juge de proximité.

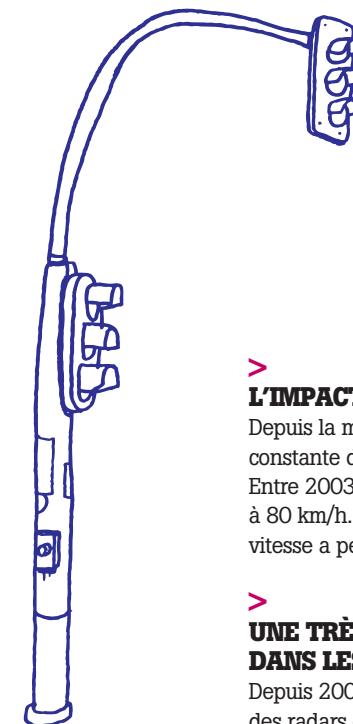
> LA PRISON POUR LES INFRACTIONS LES PLUS GRAVES

Les délits sont jugés par le tribunal correctionnel et passibles d'une peine d'emprisonnement, d'une amende lourde et d'autres peines complémentaires. Ils concernent par exemple la conduite avec une alcoolémie égale ou supérieure à 0,8 g/l de sang.



LES RADARS ONT SAUVÉ 23 000 VIES

Apparus en 2003 en France, les radars contribuent de manière significative à la baisse de la vitesse moyenne sur les routes et à la réduction du nombre d'accidents et de personnes tuées.



> QUATRE TYPES DE RADARS POUR LE RESPECT DES VITESSES

Le radar fixe
Il est le premier à avoir été installé, dans les zones les plus dangereuses pour les automobilistes. Il vise à réduire la vitesse des conducteurs et donc l'accidentalité routière.



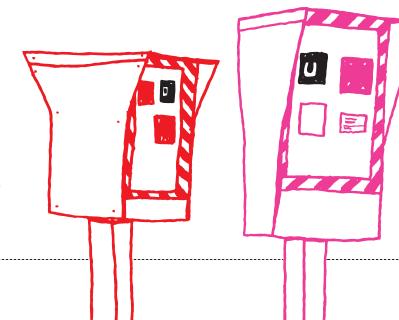
Le radar mobile
Non signalé sur les routes, embarqué dans un véhicule arrêté et positionné au bord de la route, il détecte et enregistre les excès de vitesse. Plus flexible que le radar fixe, il permet de contrôler les vitesses en tous lieux et de s'adapter ponctuellement aux circonstances (travaux, état du trafic).

Le radar discriminant
Il permet de différencier les catégories de véhicules et notamment les poids lourds en les contrôlant par rapport à leurs limitations de vitesse spécifiques. Il permet aussi d'identifier le véhicule en infraction dans le cas où plusieurs apparaissent sur le cliché.

Le radar vitesse moyenne
Il s'agit d'une nouvelle technique destinée à sécuriser l'ensemble d'une portion de route à risque de manière plus efficace et plus constante. Le radar tronçon calcule la vitesse moyenne entre deux points, pour éviter les brusques ralentissements parfois effectués devant les radars fixes.

> DEUX AUTRES TYPES DE RADARS POUR LE RESPECT DES FEUX

Le radar feu rouge
Déployé en agglomération, il repère et enregistre les infractions commises aux feux tricolores. C'est un outil indispensable pour mieux protéger les usagers vulnérables aux carrefours.



Le radar passage à niveau
Encore trop d'automobilistes s'engagent sur les passages à niveau sans respecter les feux clignotants les informant de la fermeture des barrières. Fonctionnant comme le radar feu rouge, il est destiné à limiter ces infractions extrêmement dangereuses.

> L'IMPACT DES RADARS (LE CONTRÔLE AUTOMATISÉ)

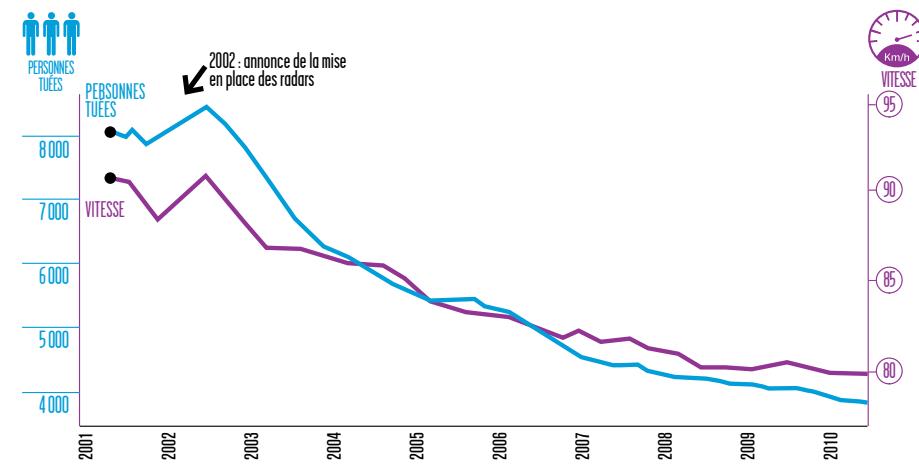
Depuis la mise en place des radars, on observe une diminution constante de la vitesse moyenne sur l'ensemble des réseaux routiers. Entre 2003 et 2012, la vitesse moyenne est passée de 91 km/h à 80 km/h. On estime qu'entre 2003 et 2012, cette réduction de la vitesse a permis de sauver 23 000 vies.

> UNE TRÈS FORTE RÉDUCTION DE LA MORTALITÉ DANS LES ZONES D'IMPLANTATION DES RADARS

Depuis 2003, la baisse moyenne des accidents mortels à proximité des radars est de 66 %.

> ÉVOLUTIONS COMPARÉES DE LA VITESSE MOYENNE ET DES PERSONNES TUÉES À 30 JOURS

2002-2010 – France métropolitaine



>

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

www.securite-routiere.gouv.fr

>

POUR FAIRE LA FÊTE SANS DANGER :

www.ckisam.fr

>

ALLÔ SERVICE PUBLIC :

39 39

www.service-public.fr

>

POUR CONNAÎTRE VOTRE CAPITAL DE POINTS :

www.interieur.gouv.fr

>

POUR TOUTES INFORMATIONS SUR VOS TRAJETS :

www.bison-fute.equipement.gouv.fr

N° Vert : 0 800 100 200

>

**EN CAS D'ACCIDENT,
APPElez LES NUMÉROS D'URGENCE :**

15 : SAMU

17 : Police, Gendarmerie

18 : Pompiers

112 : Toutes urgences depuis un téléphone mobile

>

POUR CONTACTER VOTRE PRÉFECTURE, TAPEZ :

www.votre.departement.pref.gouv.fr

Exemples :

www.somme.pref.gouv.fr

www.bouches-du-rhone.pref.gouv.fr