

LES CONTENUS SECURITE ROUTIERE

VITESSE

La vitesse est-elle vraiment dangereuse ?

Certains en doutent encore ; d'autres, en acceptent le principe mais l'oublent lorsqu'ils sont au volant.

Les limitations de vitesse sont souvent mal perçues ou mal comprises par les usagers de la route.

1. LES LIMITATIONS DE VITESSE

Conducteurs confirmés

| | Ville | Route | Route à chaussées séparées | Autoroute |
|-------------------|---------|---------|----------------------------|-----------|
| Temps sec | 50 Km/h | 90 Km/h | 110 Km/h | 130 Km/h |
| Pluie | 50 Km/h | 80 Km/h | 100 Km/h | 110 Km/h |
| Brouillard | 50 Km/h | 50 Km/h | 50 Km/h | 50 Km/h |

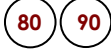




Si visibilité inf. à 50 m

La vitesse des conducteurs titulaires d'un permis probatoire : conducteurs novices ou conducteurs ayant subi les épreuves pratique et théorique du permis de conduire suite à annulation ou invalidation de leur permis est celle qui est applicable en cas de pluie.

La voie des véhicules lents est réservée aux véhicules circulant à une vitesse inférieure ou égale à 60 Km/h.

Il est interdit d'emprunter la voie de gauche d'une autoroute en circulant à moins de 80 Km/h.









Vitesse des véhicules de transport de marchandises :

| | PTAC ou PTR A ≤ 12 tonnes | | PTAC ou PTR A > 12 tonnes | | |
|--|---|--|--|---|---|
| | Véhicules utilitaires d'un PTAC ≤ 3,5 t Ensembles d'un PTR A ≤ 3,5 t | Véhicules d'un PTAC > 3,5 t et ≤ 12 t Ensembles d'un PTR A > 3,5 t et ≤ 12 t y compris ceux dont le PTAC du véhicule tracteur n'excède pas 3,5 t | Véhicules isolés (camions) PTAC > 12 t | Ensemble de véhicules Tracteurs routiers PTR A > 12 t | Matières dangereuses camions d'un PTAC > 12 t et ensembles d'un PTR A > 12 t |
| Autoroutes | 130 km/h | 90 km/h | 90 km/h | 90 km/h | 80 km/h |
| Routes à grande circulation à caractère prioritaire et signalées comme telles | 90 km/h 110 km/h sur les routes à 2 chaussées séparées par un terre-plein central | 80 km/h 90 km/h sur les routes à 2 chaussées séparées par un terre plein central | 80 km/h | 80 km/h | 60 km/h 70 km/h si véhicules munis d'un freinage ABS |
| Autres routes | 90 km/h | 80 km/h | 80 km/h | 60 km/h | 60 km/h |
| Agglomération (1) | 50 km/h | 50 km/h | 50 km/h | 50 km/h | 50 km/h |
| Disques à apposer | / |  (2) |  |  |  ou si ABS  |

(1) Sur le boulevard périphérique de Paris, la vitesse maximale est relevée à 80 km/h.

(2) Lorsque le PTAC du véhicule tracteur n'excède pas 3,5 t, les ensembles ne sont pas astreints au port des disques de limitation de vitesse.

Vitesse des véhicules de transport en commun :

| | Transports de personnes (hors transports en commun) (véhicules n'excédant pas 9 places, conducteur compris) | | | Transports en commun (véhicules de plus de 9 places, conducteur compris) | |
|--|--|---|---|--|---|
| | Véhicules n'excédant pas 3,5 t (voitures particulières, autocaravanes) | Véhicules d'un PTAC > 3,5 t et ≤ 12 t (1) | Véhicules d'un PTAC > 12 t | Véhicules n'excédant pas 10 t | Véhicules de plus de 10 t |
| Autoroutes | 130 km/h | 110 km/h | 90 km/h | 70 km/h pour autocars et autobus en exploitation avec passagers debout 100 km/h | 70 km/h pour autocars et autobus en exploitation avec passagers debout 90 km/h 100 km/h si véhicule muni d'un système ABS |
| Routes à grande circulation à caractère prioritaire et signalées comme telles | 90 km/h 110 km/h sur les routes à 2 chaussées séparées par un terre-plein central | 80 km/h 100 km/h sur les routes à 2 chaussées séparées par un terre-plein central | 80 km/h | 70 km/h pour autocars et autobus en exploitation avec passagers debout 90 km/h 100 km/h sur les routes à 2 chaussées séparées par un terre-plein central | 70 km/h pour autocars et autobus en exploitation avec passagers debout 90 km/h |
| Autres routes | 90 km/h | 80 km/h | 80 km/h | 70 km/h pour autocars et autobus en exploitation avec passagers debout 90 km/h | 70 km/h pour autocars et autobus en exploitation avec passagers debout 90 km/h |
| Agglomération (2) | 50 km/h | 50 km/h | 50 km/h | 50 km/h | 50 km/h |
| Disques à apposer | / |  |  | passagers debout   | passagers debout  sans ABS  avec ABS   |

(1) Entrent notamment dans cette catégorie les autocaravanes.

(2) Sur le boulevard périphérique de Paris, la vitesse maximale est relevée à 80 km/h.

LES SANCTIONS en cas d'excès de vitesse

| Excès retenu | De 1 à 19 Km/h | De 20 à 29 Km/h | De 30 à 39 Km/h | De 40 à 49 Km/h | Plus de 50 Km/h |
|--|--|--|--|--|--------------------------|
| Contravention | 4 ^{ème} classe ⁽¹⁾ | 4 ^{ème} classe | 4 ^{ème} classe | 4 ^{ème} classe | 5 ^{ème} classe* |
| Amende | Minorée 90 € Normale 135 € Majorée 375 € | Minorée 90 € Normale 135 € Majorée 375 € | Minorée 90 € Normale 135 € Majorée 375 € | Minorée 90 € Normale 135 € Majorée 375 € | Amende max. 1 500 € |
| Suspension de permis | non | non | Jusqu'à 3 ans | Jusqu'à 3 ans | Jusqu'à 3ans |
| Retrait de points Sauf si livret | 1 point | 2 points | 3 points | 4 points | 6 points |

(1) Si limitation inférieure ou égale à 50 km/h

Si limitation supérieure à 50 km/h contravention de 3^{ème} classe

AF : 68 €, minorée : 45 € majorée : 180 €

* En cas de récidive, dans les 3 ans suivant la condamnation définitive, d'un excès de vitesse égal ou supérieur à 50 Km/h, l'infraction devient un délit passible d'une amende de 3750 €, d'une suspension de permis de 3 ans, de 3 mois de prison et d'un retrait de 6 points.

2. LA VITESSE FACTEUR D'ACCIDENT

L'analyse des enquêtes " REAGIR " fait ressortir que :

Si la vitesse est très souvent un facteur déclenchant des accidents de la circulation, elle est toujours un élément aggravant.

Elle représente la deuxième cause de mortalité sur nos routes, qu'elle soit " vitesse inadaptée " aux lieux et circonstances ou " vitesse excessive " par rapport aux limitations en vigueur.

Dans 20 % des accidents mortels, l'un des conducteurs roulait à une vitesse considérée comme excessive eu égard aux conditions de circulation au moment de l'accident.

Une baisse de 10 % des vitesses entraîne une baisse de 10 % des accidents légers, de 20 % des accidents graves et de 40 % des accidents mortels.

3. EFFETS PHYSIOLOGIQUES

La perception visuelle

On estime que 90 % des informations nécessaires à la conduite sont des informations visuelles.

Pour un individu à l'arrêt ou qui marche, le champ visuel est de 180°.

Plus on va vite, plus la perception visuelle se rétrécit. En effet, la vitesse restreint le champ visuel, c'est à dire que plus on va vite, plus la perception visuelle latérale diminue.

Pour compenser cette réduction du champ visuel, le conducteur doit déplacer ses yeux pour rechercher les informations.

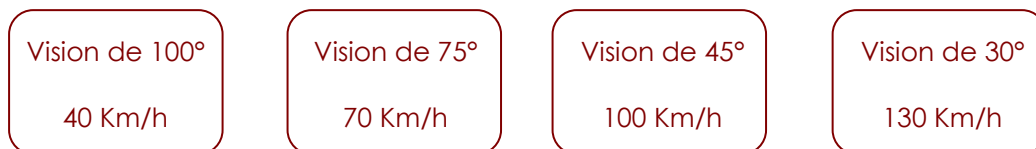
En agglomération, les indices latéraux sont très nombreux et s'ajoutent à la signalisation.

Le conducteur doit donc, pour avoir le temps de tout voir, limiter sa vitesse à un niveau qui a été évalué à 50 Km/h maximum.

En campagne, le risque d'obstacle latéral est plus rare (sauf aux intersections).

La limitation de vitesse a donc été fixée à 90 Km/h.

Sur autoroute, il n'y a pas d'intersection. Le risque latéral est encore plus faible (sauf au niveau des voies d'insertion et pour dépasser). La limitation de vitesse peut être relevée à 130 Km/h.



Le temps de réaction

Entre l'instant où un obstacle se présente et le début de l'action sur les commandes (freinage par exemple), il s'écoule une durée appelée temps de réaction.

C'est le temps nécessaire pour que le conducteur accomplisse les tâches suivantes :

- Percevoir,
- Analyser,
- Décider.

On l'évalue, dans le meilleur des cas, à environ 1 seconde. Pendant ce laps de temps, la voiture continue d'avancer à la même vitesse.

Ce temps de réaction peut s'allonger en fonction : de la vigilance, de la fatigue, de la consommation d'alcool, d'absorption de médicaments, de l'âge, de la soudaineté, de l'inconnu ou des difficultés du choix.

4. EFFETS PHYSIQUES

La distance de freinage

Pour arrêter un véhicule en mouvement, il faut que l'énergie cinétique ($1/2 M.V^2$) qu'il a accumulée soit dissipée en se transformant en chaleur par le système de freinage et par le frottement pneumatique/revêtement de sol. Ceci exige du temps et de l'espace. La distance parcourue pendant le freinage va varier comme le carré de la vitesse ($V^2/2.g.a$).

Cette distance de freinage est également fonction de l'efficacité du système de freinage, du degré d'usure des pneumatiques, de l'état des amortisseurs et de l'état du revêtement de la chaussée.

La distance d'arrêt

La distance d'arrêt totale d'un véhicule en mouvement est la somme de la distance parcourue pendant le temps de réaction (variable) et de la distance de freinage.

On en déduit que :

A 50 Km/h : D.A 30 m = D.T.R 14 m + D.F 16 m (route sèche)
D.A 42 m = D.T.R 14 m + D.F 28 m (route mouillée)

A 90 Km/h : D.A 77 m = D.T.R 25 m + D.F 52 m (route sèche)
D.A 114 m = D.T.R 25 m + D.F 89 m (route mouillée)

A 130 Km/h : D.A 145 m = D.T.R 36 m + D.F 109 m (route sèche)
D.A 221 m = D.T.R 36 m + D.F 185 m (route mouillée)

L'ABS ou ABR est destiné à empêcher le blocage des roues qui, lors d'un freinage brutal, provoque la perte de contrôle de la direction et la diminution de la puissance du freinage.

Ce système permet de conserver le contrôle de sa direction pendant le freinage mais ne réduit pas la distance de freinage.

Dans tous les cas de réduction de visibilité, il convient de réduire son allure pour faire tenir sa distance d'arrêt dans sa distance de visibilité.

La force centrifuge

Cette force " tire " le véhicule vers l'extérieur du virage. Elle détermine l'adhérence ou la non-adhérence du véhicule (dérapage) : $M.V^2/R$.

La violence de choc

Notre physiologie humaine ne peut supporter, dans une durée très courte, des vitesses de choc supérieures à 60 Km/h.

Cette violence de choc est déterminée par la dissipation brutale de l'énergie cinétique = $1/2M.V^2$.

5. CONDUITE PREVENTIVE

Conduire est une tâche d'anticipation des situations à risque.

Les distances de sécurité

A l'arrêt : laisser une distance de sécurité par rapport au véhicule qui précède va permettre éventuellement de :

- pouvoir se dégager en cas de besoin,
- conserver un coussin d'espace au cas où un véhicule viendrait percuter par l'arrière.

En circulation : Le temps de réaction minimal étant de 1 seconde, il faut respecter un intervalle de temps d'au moins 2 secondes : c'est la technique des 2 Y.

Sur autoroute : trait de 39 m, intervalle de 13 m.

Le franchissement des intersections

Le ralentissement aux intersections permet :

- d'élargir le champ visuel,
- de réduire les distances de freinage,
- de diminuer la violence de choc éventuel.

La vitesse de nuit

La nuit, la vision périphérique conserve son activité, alors que la vision centrale diminue très

rapidement.

Le jour, les obstacles apparaissent sur fond clair, alors que la nuit, éclairés par les phares, ils apparaissent sur fond sombre.

L'inversion des contrastes entraîne des troubles d'orientation et des difficultés à apprécier les distances et les vitesses des autres.

6. ASPECTS SOCIAUX

Le plaisir de la vitesse

Les sensations physiques ne sont pas provoquées par la vitesse elle-même mais par les modifications de vitesse : accélération ou freinage.

La vitesse procure une satisfaction intellectuelle (image de soi...)

Les effets sur les autres

Une vitesse excessive exerce une action néfaste sur :

- les passagers,
- les autres catégories d'usagers,
- les autres conducteurs.

Les conséquences d'un accident

- causer du tort à autrui,
- plonger son entourage dans le deuil,
- être personnellement accidenté et souffrir physiquement,
- dépendre du dévouement des autres.

ALCOOL

Le taux légal d'alcoolémie concerne la conduite de tous les véhicules (motorisés ou pas) à l'exception des piétons (ivresse publique manifeste).

Il faut distinguer le taux d'alcoolémie de l'ivresse manifeste. En effet, une personne peut présenter un taux d'alcoolémie important et n'avoir aucun signe d'ivresse, et inversement.

1. REGLEMENTATION-SANCTIONS

Taux réglementaire : Egal ou supérieur à 0,50 g/l de sang ou 0,25 mg/l d'air expiré (0,2 g/l de sang ou 0,10 mg/l d'air expiré pour les conducteurs de transports en commun) mais inférieur à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré.

Amende forfaitaire 135 €, minorée 90 €, majorée 375 €

Suspension du permis de conduire 3 ans max.

Retrait de 6 points.

Taux légal : égal ou supérieur à 0,80 g/l de sang ou 0,40 mg/l d'air expiré.

Peines principales

Amende 4500 € (doublé si récidive),

2 ans de prison max. (ferme ou avec sursis).

Peines complémentaires

3 ans de suspension de permis max. (annulation si récidive, pas de sursis),

Immobilisation du véhicule (max. 1 an),

Confiscation du véhicule (multi-récidives),

Travaux d'intérêt généraux (40 H mini, 240 H max.),

Jours amende (360 jours max., 300 € par jour max.),

Stage de formation à la sécurité routière,

Interdiction de conduire certains véhicules à moteur pour lesquels le permis de conduire n'est pas nécessaire.

Sanctions administratives

Retrait de 6 points.

Conséquences sur l'assurance en cas d'accident avec alcoolémie sup. ou égal à 0,80g/l de sang

- perte de la garantie " conducteur, dommage et défense-recours ",
- majoration de la prime 150% ou résiliation du contrat.

2. MOYENS DE CONTROLE

Le contrôle est systématique pour toute infraction grave susceptible d'entraîner une suspension de permis, en cas d'accident corporel et en cas de contrôle préventif ordonné par le procureur de la république.

Il peut avoir lieu lors de tout contrôle, même en l'absence d'infraction ou d'accident.

Le dépistage

Il se fait à l'aide d'un éthylotest chimique (ballon) ou électronique.

Après un dépistage positif, la mesure exacte de l'état d'imprégnation alcoolique est réalisée : par une prise de sang ou, plus fréquemment, par l'éthylomètre.

Si le taux d'alcoolémie s'avère positif, il y a rétention immédiate du permis de conduire, immobilisation du véhicule et mise en garde à vue éventuelle pour complément d'enquête.

En cas de refus de se soumettre à la vérification, il y a délit.

3. EQUIVALENCES

Chaque verre d'alcool (dose bar, légale), contient 10 g d'alcool pur qui se métabolise ensuite dans notre organisme. Ainsi :

- 12 cl de vin à 10°,
- 25 cl de bière à 5°,
- 3 cl de whisky à 40°,
- 8 cl de vin cuit à 16°,

contiennent la même quantité d'alcool.

Les "**doses maison**" sont souvent le double, voire le triple des doses bar.

4. ABSORPTION

Le taux d'alcoolémie dépend :

- de la quantité d'alcool ingérée,
- du degré de l'alcool absorbé,
- du poids et du sexe du consommateur.

Calcul approximatif du taux d'alcoolémie en g/l de sang

Formule de Widmark

$$\frac{\text{Volume (cl)} \times \text{degré d'alcool (\%)} \times 8}{\text{Poids} \times 0,7 \text{ (homme)} / 0,6 \text{ (femme)}} = \text{taux (g/l de sang)}$$

Exemple :

2 whiskys de 3 cl à 40° absorbés par un homme de 60 Kg

$$\frac{(2 \times 3) \times 40\% \times 8}{60 \times 0,7} = 0,45 \text{ g/l de sang}$$

On peut constater que les femmes, à consommation égale et à poids égal, ont un taux d'alcoolémie supérieur à celui des hommes (constitution adipeuse ou aqueuse).

A jeun, le taux d'alcoolémie est à son maximum environ 1/2 h après ingestion du dernier verre ;

Au cours d'un repas, c'est environ 1 h après l'absorption du dernier verre.

5. EFFETS

Effets sur les capacités sensori-motrices

- ralentissement du fonctionnement du système nerveux,
- champ visuel rétréci,
- difficultés d'accommodation,
- sensibilité à l'éblouissement,
- mauvaise évaluation des distances et des vitesses,
- allongement du temps de réaction.

Effets sur le comportement

- effet désinhibiteur,
- non perception du danger,
- sur-estimation de ses propres capacités,
- rapports sociaux altérés.

Associés à l'alcool, les médicaments ou les drogues multiplient les risques d'accident.

6. ELIMINATION

Il n'existe aucun " remède miracle " pour éliminer l'alcool.

L'élimination se fait à 95 % par le foie, à 5 % par les sécrétions du corps (larmes, sueur, urine) et l'air expiré.

Un homme élimine environ 0,15 g/l de sang à l'heure ; une femme environ 0,10 g/l de sang.

Ces taux d'élimination peuvent varier en fonction de l'état physique de l'individu et ne sont pas standards d'un individu à l'autre (variation du temps d'élimination de 1 à 3).

7. POPULATION ET IMPLICATION DANS L'ACCIDENTOLOGIE

Les conducteurs alcoolisés

Ce ne sont généralement pas des alcooliques. L'analyse des enquêtes REAGIR met en évidence que 85 % des impliqués (conducteurs ou piétons) dans les accidents mortels, étaient des buveurs occasionnels (sortie, baptême, mariage, communion, troisième mi-temps...)

Ils représentent :

- 2,46 % des conducteurs,
- 2,51 % des conducteurs contrôlés suite à infraction,
- 10 % des conducteurs impliqués dans un accident matériel,
- 5,6 % des conducteurs impliqués dans un accident corporel,
- 17 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel.

De jour, il y a autant d'accidents avec ou sans alcool. De nuit, les accidents avec présence d'alcool sont plus nombreux.

La prise de risque

- à 0,50 g/l de sang, le risque est multiplié par 2,
- à 0,80 g/l de sang, le risque est multiplié par 10,
- à 1,20 g/l de sang, le risque est multiplié par 35,
- à 2,00 g/l de sang, le risque est multiplié par 80.

8. CONSOMMATION PERSONNELLE

Comment ne pas boire sans se sentir exclus ?

Il n'est pas toujours facile de savoir combien on boit vraiment, ni pourquoi on boit...

Compte tenu de la culture française, il est difficile de parler d'alcool sans passion ni exagération.

Quand on boit régulièrement, on en perçoit moins les effets. En apparence, on résiste mieux. Pourtant, cela ne change rien au taux d'alcoolémie.

Il n'existe pas de frontière entre une consommation d'alcool sans risque et une consommation dangereuse : quand on boit trop, on se met en danger et on met aussi parfois les autres en danger.

Etre en état d'alcoolémie ne veut pas dire être ivre, au moindre doute, il faut s'autotester.

Quelques conseils pour dissocier alcool et conduite :

- faire le point sur ses motivations,
- analyser ses habitudes de consommation,
- se fixer des limites précises avant de boire,
- apprendre à boire lentement (poser votre verre), à savourer,
- alterner les boissons alcoolisées et non-alcoolisées,
- trouver de l'aide auprès des autres.

FATIGUE, VIGILANCE

La fatigue (inattention et endormissement) est présente dans 15 % à 25 % des accidents mortels de la circulation.

1. DEFINITIONS

La fatigue

Physique et nerveuse, elle est provoquée par une surcharge de la tâche de conduite.

La vigilance

L'état de veille ou vigilance est une donnée physiologique qui se définit comme la capacité à répondre de façon adaptée à tout événement. Elle se mesure au travers du temps de réaction.

2. RYTHME CHRONOBIOLOGIQUE

La vigilance varie au cours de la journée et de la nuit.

Elle est à son maximum entre 7 h et 9 h du matin, baisse de 13 h à 14 h, remonte vers 17 h/18 h pour être à son minimum entre 2 h et 4 h du matin.

La vigilance est également fonction de la quantité et de la qualité du sommeil.

Quantité : si les temps de sommeil ne sont pas respectés (durée moyenne 7 h pour être récupérateur), la dette de sommeil s'accumule, entraînant une baisse de vigilance. La perte de 1 à 2 h de sommeil par nuit équivaut, au bout d'une semaine, à une nuit blanche.

Qualité : le sommeil est composé de 4 phases de durée variable qui forment un cycle (environ 2 h). Il y a plusieurs cycles dans une nuit.

La première phase est l'endormissement.

La deuxième est le sommeil profond pendant lequel on récupère physiquement.

La troisième est le sommeil paradoxal pendant lequel on récupère psychiquement, on rêve

La quatrième est la phase de réveil pendant laquelle on continue de rêver.

Le réveil au cours du sommeil paradoxal (téléphone, réveil...) entraînera une perturbation du rythme éveil/sommeil, une baisse de vigilance pour la journée, voire des troubles de la mémoire.

3. L'HYPOVIGILANCE

Elle est consécutive à plusieurs facteurs : long trajet, perturbation du rythme éveil/sommeil, fatigue, paysage monotone, route droite...

Elle se manifeste par de très courtes phases de baisse d'attention, des microsommeils qui surviennent en moins d'une minute (cumul de 6 mn pour 4 h de conduite).

4. FACTEURS ET REACTIONS

Facteurs fatigue

- trajet trop long ou inconnu
- parcours sinueux
- trafic dense
- manque d'expérience de la conduite
- véhicule inconnu ou en mauvais état
- fatigue avant départ
- conditions météo défavorables
- remorque à tracter
- vitesse trop élevée

Réactions envisageables

- se reposer avant de partir
- vérifier et faire réparer son véhicule
- choisir son itinéraire, partir à l'heure
- prévoir ses temps de pause
- adopter une bonne position de conduite
- ne pas se fixer d'heure d'arrivée
- s'arrêter avant la fatigue

Facteurs baisse de vigilance

- trafic trop faible
- solitude
- paysage monotone
- trajet connu
- trajet de nuit
- véhicule trop confortable
- soucis
- alcool, médicaments
- fatigue
- téléphone portable

Facteurs sommeil

- trop de chaleur
- dette de sommeil
- rythme éveil/sommeil perturbé
- rouler à l'heure du sommeil (entre 2 et 4 h du matin)
- vigilance trop basse

Attention à certains signes :

Baisse de vigilance :

- difficulté à maintenir une vitesse constante
- difficulté à maintenir sa trajectoire
- manque de concentration
- inattention à la signalisation, aux autres

Signes de somnolence :

- gestes mécaniques
- picotement des yeux
- bâillements répétés
- nuque raide
- tête lourde
- engourdissement des jambes
- périodes d'absence

Réactions envisageables

- s'arrêter, marcher toutes les 2 h (15 mn)
- aérer l'habitacle, abaisser la température
- mettre de la musique
- discuter avec les passagers

Réactions envisageables

- ne pas trop manger
- ne pas consommer d'alcool
- respecter les horaires habituels de sommeil
- s'arrêter, même près du but

STUPEFIANTS, MEDICAMENTS

Synthèse du projet SAM : sur 10758 conducteurs impliqués dans 7458 accidents mortels, 2251 étaient positifs à l'alcool et 853 étaient positifs aux stupéfiants. D'autre part, la consommation de médicaments psychoactifs est impliquée dans 9 % des accidents...

1. REGLEMENTATION-SANCTIONS

Conduire sous l'emprise de stupéfiants est sanctionnable

Les sanctions sont identiques à celles encourues pour l'alcool au volant à partir de 0,80 g/l de sang :

- rétention du permis de conduire,
- 2 ans de prison (fermes ou avec sursis),
- 4500 € d'amende,
- 3 ans de suspension ou d'annulation de permis de conduire,
- Travail d'Intérêt Général (40 h mini, 240 h maxi),
- Jours-amende (360 jours max. 300 € max. par jour),
- Immobilisation du véhicule (max. 1 an),
- Confiscation du véhicule,
- Stage de formation à la sécurité routière,
- Interdiction de conduire certains véhicules pour lesquels le permis de conduire n'est pas nécessaire,
- Retrait de 6 points.

A la différence de l'alcool, il n'y a pas de taux intermédiaire ; toute utilisation de substance illicite est interdite, quelle que soit la quantité utilisée.

Le fait de refuser de se soumettre aux contrôles est passible des mêmes peines que la consommation de drogues.

En cas de récidive, il est possible de confisquer le véhicule et une annulation du permis de conduire pour 3 ans au plus est obligatoirement prononcée.

En cas d'association avec l'alcool, les peines passent à 3 ans d'emprisonnement et 9000 € d'amende.

Le dépistage de l'usage des produits stupéfiants est obligatoire :

- en cas d'homicide involontaire par un conducteur,
- en cas d'accident corporel lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que la personne impliquée dans l'accident conduisait après avoir fait usage de produits stupéfiants.

Des dépistages aléatoires sont possibles :

- en cas d'accident matériel de la circulation, lorsque le conducteur d'un véhicule est l'auteur présumé d'une infraction au code de la route punie d'une peine de suspension du permis de conduire, ou qu'il s'est rendu coupable d'une infraction à la vitesse des véhicules, au port de la ceinture de sécurité ou du casque,
- Lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner qu'il a fait usage de stupéfiants.

En l'état actuel des techniques, le dépistage se fait en 2 temps :

- un premier test urinaire ou salivaire permet de détecter la présence de stupéfiants,
- s'il se révèle positif, un prélèvement sanguin est effectué afin de préciser le dosage exact et la date de consommation.

2. DEFINITION DES PRODUITS

Alcool, tabac, cannabis, héroïne, cocaïne... sont tous des substances psychoactives qui agissent sur le cerveau.

Toutes ces substances disposent d'un cadre légal.

Le cannabis, la cocaïne, l'ecstasy, l'héroïne sont des substances illicites : le code pénal en interdit et en réprime la production, la détention, la vente et l'usage.

Les médicaments psychoactifs sont des produits licites.

Ils sont prescrits par un médecin et permettent d'atténuer ou de faire disparaître une souffrance psychique.

La grande famille des benzodiazépines regroupent : les anxiolytiques (tranquillisants) et les somnifères (hypnotiques). Ces produits sont connus pour la dépendance physique et psychique qu'ils entraînent.

Les neuroleptiques et les antidépresseurs n'entraînent pas de dépendance physique.

Leur production et leur usage sont contrôlés. Cependant, leurs détournements sont fréquents.

L'alcool et le tabac sont des produits licites. Leur vente est contrôlée et leur usage réglementé.

3. METABOLISME

Les substances psychoactives augmentent la quantité de dopamine disponible dans une zone du cerveau : le circuit de récompense, source du plaisir cérébral.

En matière de stupéfiant, l'héroïne est le produit dominant en France (44 % des consommateurs de drogues). Elle est considérée comme une drogue des plus dures, entraînant des effets de dépendance.

Voie intraveineuse (shoot ou fixe...) : vitesse d'absorption 10' à 15' après injection

Fumée ou sniffée : vitesse d'absorption 15' à 60' après ingestion

Elle se transforme en morphine dans le sang.

Tableau comparatif
Prof. B.ROQUES (1998)

| | Héroïne | Cocaïne | Ecstasy | Alcool | Benzo -diazépines | Cannabis | Tabac |
|-----------------------------|----------------------|------------------------|----------------|---------------|-----------------------|-----------------|---------------|
| Dépendance Physique | Très forte | Faible | Très faible | Très forte | Moyenne | Faible | Forte |
| Dépendance Psychique | Très forte | Forte intermittente | Forte | Très | Forte | Faible forte | Très |
| Neurotoxicité | Faible | Forte | Très forte | Forte | 0 | 0 | 0 |
| Toxicité générale | Forte ⁽¹⁾ | Forte | Très forte | Forte | Très faible | Très faible | Très forte |
| Dangerosité sociale | Très forte | Très forte | Faible | Forte | Faible ⁽²⁾ | Faible | 0 |
| Traitements substitutifs | Oui | Oui | Non | Oui | Non | Non | Oui |

⁽¹⁾ pas de toxicité pour la méthadone et la morphine en usage thérapeutique

⁽²⁾ sauf conduite automobile

4. USAGE, USAGE NOCIF, DEPENDANCE

L'usage : est une consommation de substances psychoactives qui n'entraîne ni complication pour la santé, ni trouble du comportement ayant des conséquences nocives sur les autres (expérimentation ou consommation occasionnelle).

L'usage nocif : ou usage à problème est une consommation de produits dangereux susceptibles de provoquer des dommages physiques, affectifs, psychologiques, professionnels ou sociaux pour le consommateur et pour son environnement.

La dépendance : brutale ou progressive selon les produits, elle est installée quand on ne peut plus se passer de consommer, sous peine de souffrances physiques (état de manque) et ou psychiques (angoisse...). La vie tourne autour de la recherche du produit.

5. LES EFFETS

Les effets des substances psychoactives (drogues ou médicaments), même dites douces, sont tous incompatibles avec une conduite en sécurité car ils modifient l'activité mentale, les sensations et le comportement :

- euphorie ou somnolence,
- perturbation des réactions, de la perception visuelle, de la mémoire,
- difficultés de concentration,
- léthargie ou violence.

Leur consommation est très souvent associée à celle de l'alcool. Les risques ne s'additionnent pas, ils se multiplient : la prise de cannabis multiplie par 4,8 la fréquence des accidents chez les jeunes conducteurs lorsqu'elle est associée à la consommation d'alcool.

La consommation de " 2 joints " engendre une multiplication des risques équivalente à une alcoolémie de 0,5g/l de sang.

6. CONSOMMATION PERSONNELLE

On estime à plusieurs millions les utilisateurs de cannabis et à plusieurs centaines de milliers les utilisateurs des autres drogues.

Un adulte sur dix consomme régulièrement des médicaments psychoactifs.

9 % des femmes et 4 % des hommes consomment des somnifères ou des tranquillisants.

20 % des Français auraient déjà fumé du cannabis.

L'usage, l'usage nocif et la dépendance de substances psychoactives concernent bien plus les adultes que les adolescents. Mais la plupart des consommations problématiques commencent avant 20 ans.

L'adolescence :

Première cigarette, première ivresse, premier amour, première relation sexuelle, l'adolescence est le temps des expériences.

Le rôle des adultes en matière de dialogue et d'information est primordial : donner des repères, ne pas préjuger d'une consommation, où s'informer.....

S'interroger, parler en toute confiance d'une consommation est nécessaire. La plupart des consommations resteront sans conséquence grave si le dialogue est instauré.

SECURITE INDIVIDUELLE

1. SECURITE ACTIVE

Les nouvelles technologies automobiles assistent le conducteur dans sa tâche de conduite et limitent les risques d'accident. Cependant, la première sécurité active reste sa façon de conduire.

Programme électronique pour la stabilité (ESP)

C'est un système qui permet de diminuer les risques de dérapage du véhicule, en particulier lorsque la chaussée est glissante.

Système anti-patinage (ASR)

Il permet d'éviter le patinage des roues motrices lors du démarrage ou des accélérations lorsque l'adhérence est diminuée.

Système de surveillance de la pression des pneus

Il permet de surveiller la pression de chaque pneu et d'alerter le conducteur en cas de mauvais gonflage ou de crevaison.

Système anticollision

Il permet, à l'aide d'un radar, de détecter les véhicules qui arrivent en face. Un ordinateur alerte le conducteur sur un risque de collision potentiel.

2. SECURITE PASSIVE

Elle permet de limiter les conséquences corporelles d'un accident.

2.1 CEINTURE

Le non port de la ceinture reste l'un des principaux facteurs de mortalité. (taux de mortalité 2 à 3 fois plus élevé que celui des ceinturés)

Sanctions

Le non port de la ceinture de sécurité à l'avant comme à l'arrière, constitue une contravention de 4^{ème} classe sanctionnée par une amende forfaitaire de 135 € (minorée 90 €, majorée 375 €).

Le conducteur fera l'objet d'un retrait de 3 points. Le conducteur est responsable du port de la ceinture ou d'un moyen de retenue adapté pour tous ses passagers de moins de 18 ans.

Les indemnités versées aux victimes des accidents peuvent être diminuées de 20 % si la nature des blessures laisse supposer qu'elles ont pu être causées ou aggravées par le défaut de port de la ceinture.

Utilité de la ceinture

Contrairement à un freinage, où la dissipation de l'énergie cinétique s'effectue progressivement, le choc est un arrêt brutal : à 50 Km/h, un homme de 70 Kg va être projeté avec une force de 1 tonne (A 90 Km/h, la force sera de 3 tonnes). Or, les muscles des bras et des jambes ne peuvent retenir qu'environ 120 Kg.

La ceinture rend les occupants avant et arrière solidaires de l'habitacle en évitant l'éjection ou la projection et en bénéficiant de la déformation programmée des tôles.

Si tous les occupants étaient ceinturés, ce geste simple sauverait environ 1000 vies par an.

Usage de la ceinture

La ceinture doit être serrée le plus près possible du corps pour éviter la prise d'élan.

Elle doit reposer sur la clavicule (point dur du squelette) et sur les os du bassin.

Si la ceinture passe par-dessus le bassin, les risques de lésions abdominales sont élevés. Elle travaille par allongement et son étirement n'est pas élastique (changement en cas d'accident).

Compléments de la ceinture

- les prétensionneurs,
- l'air-bag,
- l'appui-tête.

2.2 CASQUE

C'est le seul accessoire obligatoire, indispensable pour la sécurité et le confort du motard, qu'il soit pilote ou passager.

Sanction

Le défaut de port du casque (sauf si le véhicule est réceptionné avec une ceinture de sécurité) est sanctionné par une amende de 4^{ème} classe : amende forfaitaire 135 €, minorée 90 €, majorée 375 €, et retrait de 3 points.

L'acquisition

Pas d'achat d'occasion

Qu'ils soient " jet " (ne protège pas des chocs faciaux), " demi-jet " ou " intégral ", le casque doit être choisi minutieusement. Un casque neuf serre un peu le crâne.

La présence de l'étiquette NF (norme française) ou E (européenne) qui certifie que le casque satisfait aux normes de sécurité en vigueur est obligatoire.

Etre vigilant au matériau de la calotte, à l'épaisseur du calotin, au confort du rembourrage, à l'efficacité du système de rétention et à la qualité de la visière.

Sa durée de vie est de 5 ans maximum : le matériau extérieur se détériore sous l'effet du soleil, du froid, des intempéries. Après un choc, aussi minime soit-il, il ne remplit plus sa mission de protection.

Autres équipements

- gants,
- blouson,
- chaussures ou bottes,
- combinaison de pluie.

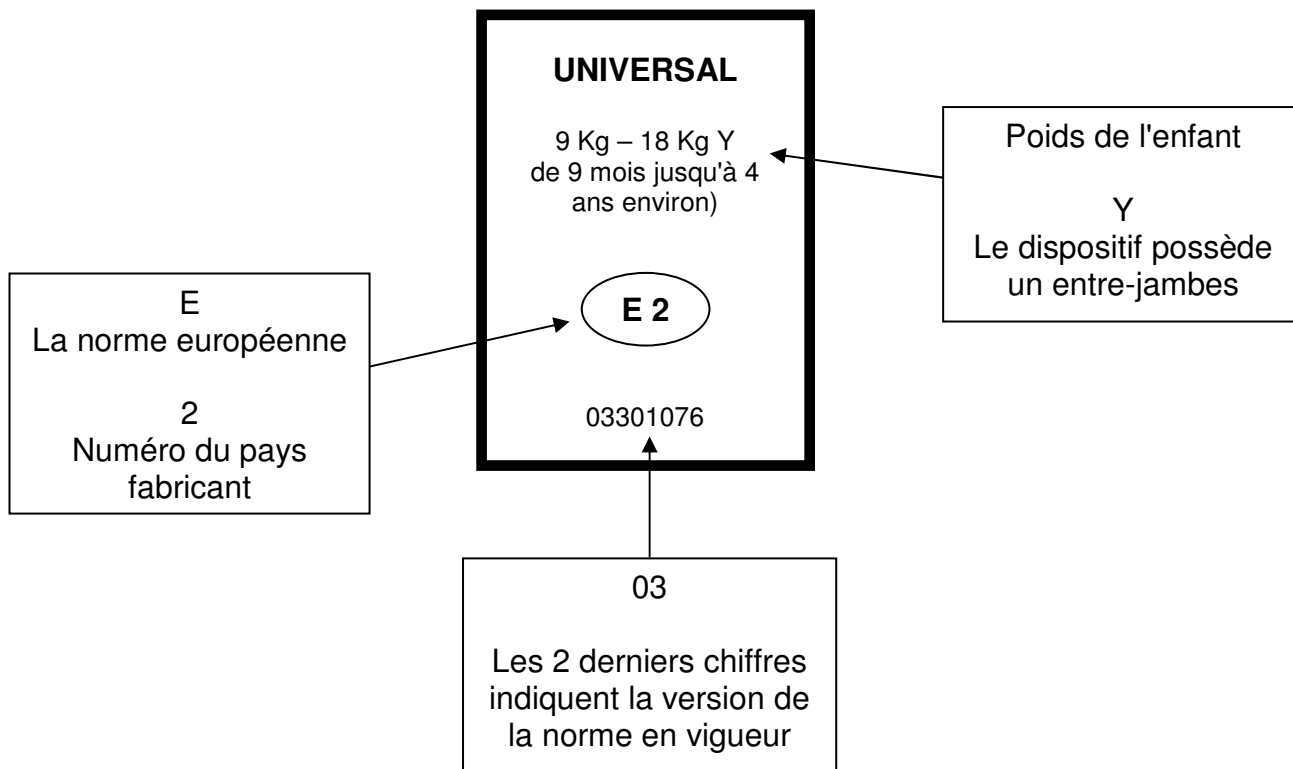
2.3 DISPOSITIF de RETENUE ENFANT

L'obligation d'utiliser un dispositif de retenue dans les véhicules pour tous les enfants de moins de 10 ans date du 1^{er} Janvier 1992.

Avoir un siège auto pour enfant c'est indispensable mais ce n'est pas suffisant.

Le dispositif de retenue doit :

- être adapté au poids ou à l'âge de l'enfant,
- être correctement installé et attaché dans le véhicule,
- homologué par les organismes européens habilités,
- conformes à la norme en vigueur à ce jour : **ECE 44/03**.



Choisir le bon dispositif (certains dispositifs de sécurité sont évolutifs et combinent plusieurs groupes).

GROUPE 0 ou 0+

Enfants de moins de 13 Kg (de la naissance à 12-15 mois)

Les sièges " dos à la route " équipés d'un harnais (désactiver l'air-bag passager si installation à l'avant)

Les lits auto ou nacelles

GROUPE 1

Enfants de 9 à 18 Kg (de 9 mois à 4 ans environ)

Les sièges de type " baquet " équipés d'un harnais

Les sièges à réceptacle (ou bouclier) face à la route

GROUPE 2

Enfants de 15 à 25 Kg (de 3-4 ans à 7 ans environ)

Les sièges à réceptacle (ou bouclier) face à la route

GROUPE 2-3

Enfants de 15 à 36 Kg (de 3-4 ans à 10 ans environ)

Les sièges réhausseur, face à la route