Comm' Moselle

Zoom sur….

Service Départemental de la
Communication Interministérielle
pref-communication@moselle.gouv.fr
03 87 34 87 25

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA MOSELLE

LUTTE CONTRE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ZONE DE DÉFENSE ET DE SÉCURITÉ EST

OPÉRATION « TÉLÉPHONE - CEINTURE » : CONTROLES EN MOSELLE

LUNDI 17 SEPTEMBRE 2018

I. TELEPHONE AU VOLANT

Point sur la réglementation

Jusqu'au 31 mars 2003, il n'existait aucune infraction spécifique pour l'usage du téléphone par le conducteur d'un véhicule. Les forces de l'ordre verbalisaient pour conduite d'un véhicule dans des conditions ne permettant pas au conducteur de manœuvrer aisément : CR R 412-6 - Contravention de seconde classe sans retraite de point.
Après cette date, l'infraction d'**usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation** est promulguée dans **l'article R 412-6 - 1 alinéas 2 et 3 du Code de la Route.**
Le 3 janvier 2012, l'infraction est réprimée par une **contravention de quatrième classe** (**135 euros**) et par un **retrait de 3 points** sur le capital du permis de conduire.
En 2014, le nombre de contraventions relatives au téléphone tenu en main a baissé de 14,70%.

L'usage d'un téléphone tenu en main en conduisant est interdit. (article R 412-6-1 du Code de la route).
Est également interdit, depuis le 1er juillet 2015, le port à l'oreille, par le conducteur d'un véhicule en circulation, de tout dispositif susceptible d'émettre du son, à l'exception des appareils électroniques correcteurs de surdité.
Cela inclut notamment les oreillettes permettant de téléphoner ou d'écouter de la musique.

Les risques

Téléphoner perturbe l'activité de conduite. La priorité est donnée à l'appel ou au SMS et non à la conduite.
Le smartphone conjugue les quatre sources de distraction:
- **auditive** : la sonnerie du téléphone, le bip de réception d'un mail ou d'un SMS distraient de la conduite ;
- **visuelle** : le conducteur lit le message qui s'affiche à l'écran au lieu de regarder la route ;
- **physique** : l'attention est détournée par ce que fait le conducteur ;
- **cognitive** : l'attention est détournée par les pensées. Le conducteur pense à ce qu'il va dire ou écrire.

Utiliser un téléphone change le comportement du conducteur sur la route :
- Diminution des contrôles dans les rétroviseurs et les angles morts ;
- Fixation du regard droit devant (réduction du champ de vision : aucune vision périphérique) ;
- Difficulté à s'insérer sans danger dans le flux de circulation ;
- Difficulté à maintenir le véhicule dans sa voie de circulation (tendance à zigzaguer et à mordre la ligne) ;
- Moindre conscience de l'environnement : moindre attention portée à la signalisation et aux autres usagers ; comme par exemple ne pas s'arrêter au passage piéton ;
- Non respect des distances de sécurité,- diminution notable de la vitesse de circulation ;
- Augmentation du temps de réaction (de 30 à 70%) ;
- Provocation de stress, de tensions, voire de frustrations.

Les infractions :

Conduite avec un téléphone tenu en main : 135 euros - 3 Points
L'infraction concerne tous les conducteurs de véhicules (vélo, voiture, cyclomoteur, moto, camion, autocar, etc).
L'infraction est caractérisée dès lors que le conducteur est :
- en circulation : maître des organes de vitesse et de direction y compris à l'arrêt au feu rouge ou dans les bouchons
- qu'un téléphone soit tenu en main.

Conduite d'un véhicule dans des conditions ne permettant pas au conducteur de manœuvrer aisément : 35 euros
L'infraction concerne tous les conducteurs de véhicules (vélo, voiture, cyclomoteur, moto, camion, autocar, etc).

Circulation avec un appareil à écran en fonctionnement dans le champ de vision du conducteur :
Placer dans le champ de vision du conducteur d'un véhicule en circulation un appareil en fonctionnement doté d'un écran et ne constituant pas une aide à la conduite ou à la navigation est interdit et sanctionnée **d'une contravention de 5ème classe d'un montant de 1 500 euros au maximum et d'un retrait de 3 points du permis de conduire**.
Saisie possible de l'appareil par les forces de l'ordre et **confiscation définitive** après condamnation du contrevenant par le tribunal.

En chiffres :

- Téléphoner au volant multiplie **par 3 le risque d'accident**.
- **1 personne sur 2** déclare qu'il lui arrive d'utiliser son téléphone en conduisant.
- Seuls **51%** des conducteurs estiment que le téléphone constitue un véritable danger.
- Près **d'1 accident corporel sur 10** est lié à l'utilisation du téléphone au volant.
- Il a été prouvé que le conducteur enregistre entre **30 et 50%** d'informations en moins sur la route lorsqu'il est au téléphone provoquant alors un impact négatif sur la bonne exécution des tâches nécessaires à la conduite.
- Lire ou écrire des messages en conduisant : cette pratique interdite nécessite de quitter au moins **5** secondes la route des yeux (pendant le temps de réaction), soit une distance parcourue de **70 mètres** en ville, si l'on roule à 50 km/h.

Pour plus d'infos :
Sécurité routière : http://www.securite-routiere.gouv.fr/dangers-de-la-route/les-dangers-de-la-route
Prévention routière : https://www.preventionroutiere.asso.fr/2017/06/30/telephone-au-volant/

II. LA CEINTURE DE SECURITE

La ceinture de sécurité

Depuis le 1er janvier 2008, 1 personne = 1 place = 1 ceinture.

Le décret 2006-1496 prévoit que chaque passager d'un véhicule léger occupe seul une place équipée d'une ceinture de sécurité. Cela concerne notamment les transports scolaires d'enfants en véhicules légers.

Pour les véhicules légers

La ceinture de sécurité est obligatoire à l'avant et à l'arrière :

1 personne = 1 place = 1 ceinture

Depuis 2005, le conducteur est responsable du port de la ceinture ou d'un moyen de retenue adapté pour tous ses passagers âgés de moins de 18 ans.

Le défaut de port de la ceinture demeure l'un des principaux facteurs de mortalité sur la route. C'est aujourd'hui à l'arrière qu'il est le plus souvent constaté. L'an dernier, plus de 340 vies auraient pu être épargnées si 100 % des usagers avaient bouclé leur ceinture.

Pour un maximum de sécurité, la ceinture doit être ajustée.

Il faut absolument éviter certains dispositifs visant à détendre la ceinture. En effet, ils diminuent son efficacité, entraînant des risques de traumatisme en cas de choc. Au contraire, les constructeurs automobiles améliorent les performances des ceintures traditionnelles en installant des systèmes de pré-tension qui resserrent la ceinture et renforcent sa capacité à solidariser le corps avec le siège de la voiture.

Depuis le 1er janvier 2008, chaque passager doit occuper, seul, une place équipée d'une ceinture de sécurité.

Cette mesure est essentielle pour la sécurité des enfants qui ne peuvent désormais plus partager une même place, pratique tolérée jusque-là.

Dans les véhicules de transports en commun de personnes

Un enjeu important de sécurité routière

Dans les accidents de circulation impliquant des véhicules de transport en commun de personnes, la plupart des traumatismes corporels graves sont consécutifs à l'éjection des occupants hors du véhicule ou à leur projection à l'intérieur de ce véhicule.

Le port systématique de la ceinture de sécurité par l'ensemble des occupants des véhicules de tourisme aurait permis d'éviter le décès de 340 personnes l'an dernier.

Il convient de faire du bouclage de la ceinture un geste réflexe pour tous les usagers de véhicules terrestres à moteur.

Une mesure juridique d'application immédiate

Le décret n° 2003-637 du 9 juillet 2003 (publié au Journal officiel du 10 juillet 2003), en modifiant les articles R. 412-1 et R. 412-2 du code de la route, étend l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des véhicules de transport en commun de personnes, lorsque les sièges sont équipés d'une ceinture de sécurité.

Cette mesure réglementaire, d'application immédiate, vient parachever la généralisation de l'obligation du port de cet équipement de sécurité à tous les véhicules à moteur qui en sont équipés.

Cette mesure découle de l'application aux véhicules de transport en commun de personnes de la directive 2003/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 avril 2003 relative à l'utilisation obligatoire des dispositifs de sécurité dans les véhicules.

Seuls sont concernés les véhicules équipés de ceintures de sécurité par construction

Cette nouvelle obligation ne s'applique que dans les véhicules équipés de ceintures de sécurité par construction.

Autocars concernés

Sont seuls concernés, les autocars :

- d'un poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur à 3,5 tonnes mis en circulation après le 1er octobre 1999,
- d'un poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes mis en circulation après le 1er octobre 2001,
- qui ont été équipés par construction avant les échéances susvisées.

Les sièges de ces véhicules sont généralement équipés de ceintures ventrales à deux points d'attache. Ceux du conducteur et des places dites " exposées " (sièges du 1er rang et siège central de la dernière rangée) sont équipées de ceinture à trois points.

Les autres véhicules de transport en commun de personnes ne sont pas concernés

Ne sont pas concernés :
- les autobus : il s'agit des véhicules de transport en commun urbain, conçus essentiellement avec des places debout et dont les places assises ne sont pas équipées de ceinture de sécurité,
- les petits trains routiers à vocation touristique.

Tous les usagers de véhicules équipés sont concernés

Cette obligation s'applique à tous les conducteurs et passagers d'un autocar, adultes et enfants, dès lors que les sièges qu'ils occupent sont équipés d'une ceinture de sécurité, y compris lorsque l'autocar est immatriculé dans un autre pays.

Les seules exceptions applicables au cas des autocars, concernent :

- les personnes dont la morphologie est manifestement inadaptée au port de la ceinture, par exemple les enfants de moins de trois ans pour les ceintures de sécurité ou de moins de dix ans pour les ceintures à trois points, sauf si la taille de l'enfant le permet ; dans ce dernier cas, il est néanmoins recommandé de boucler sa ceinture de telle façon que seule la partie ventrale de celle-ci assure le maintien sur le siège,
les personnes munies d'un certificat médical d'exemption délivré par la commission médicale départementale chargée d'apprécier l'aptitude physique des candidats au permis de conduire et des conducteurs,

- les passagers assis sur des strapontins ou sur des sièges positionnés latéralement par rapport au sens de marche du véhicule ; en effet ces emplacements ne sont jamais équipés de ceintures de sécurité,
- les passagers couchés : la ceinture de sécurité incorporée au siège n'est homologuée que pour une utilisation en position assise. Lorsque le siège est converti en couchette, son utilisateur n'est pas tenu d'utiliser la ceinture de sécurité.
- les passagers debout : bien évidemment, par principe un passager debout n'est pas tenu de boucler une ceinture de sécurité.

Il est important de noter que les nouvelles règles n'affectent pas les possibilités de transport de passagers, y compris enfants, debout prévues par l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif au transport en commun de personnes. On rappelle que la station debout n'est pas autorisée dans tous les cas :

- la station debout est autorisée de droit pour les passagers voyageant debout dans les autobus réceptionnés avec des places debout, dans la limite du nombre de places inscrit sur la carte violette ou l'attestation d'aménagement, dans le cadre des services urbains,
- la station debout est autorisée dans certains cas, précisés aux articles 71 et 75 de l'arrêté précité, pour les autocars.

Les passagers en sont informés

La directive 2003/20/CE impose l'obligation d'informer les passagers de l'obligation d'attacher sa ceinture de sécurité, selon différents modes d'information au choix, par exemple par le conducteur, des moyens audiovisuels, des panonceaux ou des pictogrammes apposés sur chaque siège.

L'article 63 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié par l'arrêté du 16 décembre 2003 définit les modalités d'information du public à l'intérieur des véhicules. Pour obtenir le tableau, consulter le fac-similé en bas de page.

Les sanctions en cas de non-port de la ceinture de sécurité

Le conducteur

Le conducteur d'autocar qui n'attache pas sa ceinture de sécurité est passible d'une peine d'amende d'un montant de 135 € (contravention de 4ème classe) et d'un retrait de trois points de son permis de conduire.

En cas de paiement dans les trois jours le montant de l'amende est minoré à 90 €. Si le paiement intervient après trente jours, le montant de l'amende est majoré à 375 €.

Le conducteur d'un autocar n'est pas responsable du fait qu'un passager ne soit pas attaché, y compris pour les enfants âgés de moins de dix-huit ans. Il n'est donc pas passible de la peine d'amende.

Le passager

Le passager d'un autocar qui n'attache pas sa ceinture de sécurité est passible d'une peine d'amende d'un montant de 135 € (contravention de 4ème classe). Il n'encourt aucun retrait de points de son permis de conduire.

En cas de paiement dans les trois jours le montant de l'amende est minoré à 90 €. Si le paiement intervient après trente jours, le montant de l'amende est majoré à 375 €.

La responsabilité du transporteur et de l'organisateur

Le transporteur

En matière de sécurité, le transporteur est redevable d'une obligation de résultat. En particulier, le transporteur est responsable du bon état du véhicule, notamment du bon fonctionnement des ceintures de sécurité.

Il doit en outre respecter les dispositions prévues par le contrat ou la convention passée avec l'organisateur ou l'autorité organisatrice de transport.

L'organisateur d'un transport de personnes

L'organisateur d'un transport de personnes est responsable des conditions générales de sécurité du transport qu'il organise et, lorsque les personnes sont des d'enfants, de leur surveillance.

Pour ces derniers, il doit prendre les mesures de prévention nécessaires pour assurer le respect de cette obligation :
- information et sensibilisation des enfants et des parents d'élèves, par exemple en généralisant l'institution des "règlements du transport scolaire" qui insisteront sur le port de la ceinture de sécurité,
- présence d'accompagnateurs et surveillance, notamment, des jeunes enfants.

Certes, la nouvelle obligation augmente théoriquement les risques de recherche de la responsabilité pénale ou administrative de l'organisateur de transports d'enfants dans le cas d'un accident dont les conséquences seraient aggravées par le défaut de port de la ceinture de sécurité mais il convient de souligner que :

- les accidents corporels graves des véhicules de transports en commun de personnes restent très rares durant les phases de circulation,
- la nouvelle règle réduira encore le nombre d'occurrences de ces accidents graves,
- la présence d'un accompagnateur limite la responsabilité de l'organisateur.

Les transports d'enfants

Impact du décret 2003-637

La règle d'équivalence des sièges dite des 3 pour 2 et la règle d'équivalence des sièges dite des sièges mixtes ne s'appliquent plus dans les autocars équipés de ceintures de sécurité. L'arrêté du 1er août 2003 met en cohérence les dispositions correspondantes de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes.

Ces deux règles sont maintenues dans tous les autocars non équipés de ceintures de sécurité sauf si le transport est effectué par l'Education nationale qui l'interdit par circulaire même dans les cars non équipés de ceintures.

Les systèmes spécifiques de retenue pour les enfants

Il n'y a pas de changement concernant les règles relatives à l'utilisation d'un système homologué de retenue pour les enfants de moins de dix ans. De tels dispositifs ne sont pas obligatoires dans les véhicules de transport en commun de personnes.

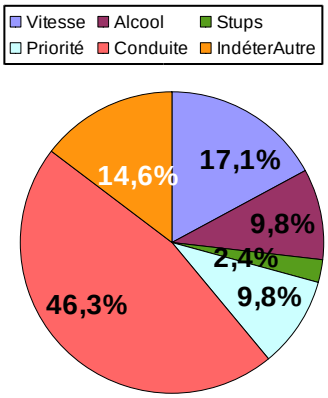
STATISTIQUES MOSELLE

Statistiques Moselle

Sur les huit premiers mois de l'année 2018, le département de la Moselle compte **289 accidents qui ont fait 38 tués et 374 blessés**. C'est 42 accidents et 47 blessés de moins que sur la même période en 2017, soit respectivement -12,7 % et -11,2 %. Le nombre de personnes tuées est de 38 contre 34 sur la même période en 2017 soit une augmentation de 11,8 %

Parmi les principaux facteurs d'accidents, on constate essentiellement les erreurs de conduites ci-après :
- Utilisation des distracteurs en situation de conduite (téléphone) ;
- Comportement non adapté à la circulation (vitesse, dépassement, prise de risques) ;
- Non respect du code de la route (priorité).

Les accidents mortels des huit premiers mois de l'année sont dus essentiellement à :

- des faute de conduite : 46,3 % ;
- la vitesse excessive : 17,1 %
- des autres causes (comme les malaises) 14,6 %;
- non respect d'une priorité : 9,8 % ;
- l'alcool 9,8 %
- les stupéfiants : 2,4 %.

FACTEURS (plusieurs facteurs possibles dans un accident)