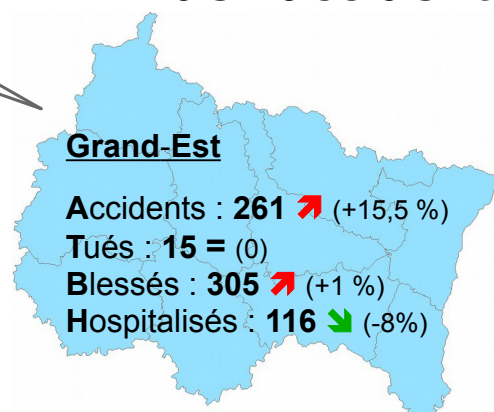
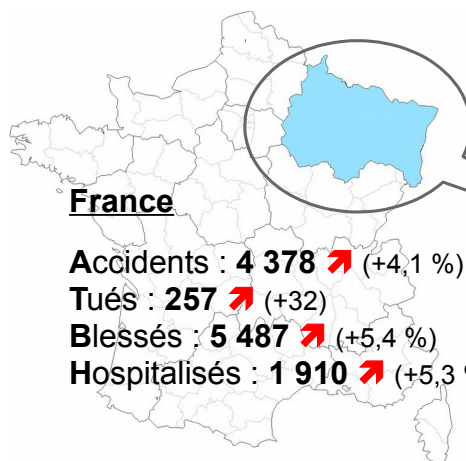


Mars
2016

La sécurité routière en région Grand-Est

Alsace Champagne-Ardenne Lorraine

Baromètre mensuel de l'accidentalité



BILAN PROVISOIRE DU MOIS

DEPARTEMENTS	ARDENNES	AUBE	MARNE	HAUTE-MARNE	MEURTHE ET MOSELLE	MEUSE	MOSELLE	BAS-RHIN	HAUT-RHIN	VOSGES
ATBH										
Accidents corporels	8	14	35	6	58	6	38	60	20	16
<i>rappel n-1</i>	5	13	13	3	64	3	37	48	25	15
Personnes tuées	0	2	3	0	2	2	1	2	1	2
<i>rappel n-1</i>	1	1	2	0	3	0	0	0	2	6
Personnes blessées	8	20	36	8	74	5	37	76	20	21
<i>rappel n-1</i>	4	17	17	3	84	5	57	70	28	17
dont blessées hospitalisées	1	11	12	4	15	4	23	17	12	17
<i>rappel n-1</i>	3	8	9	3	21	2	23	26	19	12

REPARTITION DES PERSONNES TUEES

USAGERS	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +	Total depuis janvier	Mars
Piétons			1	3	2	11	17	4
Bicyclettes			1			1	2	
Cyclomoteurs					1	1	2	1
Motocyclettes			1	2	1		4	4
Véhicules légers	1	2	9	3	5	9	29	5
Poids lourds				1			1	1
Autres						1	1	
Total depuis janvier	1	2	12	9	9	23	56	15
Mars			3	6	2	4		



Au niveau national tous les indicateurs sont à la hausse. Pour la région Grand-Est la tendance d'évolution défavorable concerne ce mois-ci le nombre d'accidents corporels qui est en hausse de 15,5% et celui des personnes blessées, plus modérément de 1%. En revanche et plus favorablement, la mortalité **reste stable** par rapport à mars 2015 et le nombre des personnes blessées hospitalisées **baisse de 8 %**.

Concernant les départements, tous les indicateurs sont en hausse pour l'Aube et la Marne avec pour ce dernier, un nombre d'accidents corporels en forte augmentation. Dans une tendance plus favorable, les départements de la Meurthe et Moselle et du Haut-Rhin affichent des indicateurs **inférieurs** à ceux de mars 2015.

Les seniors arrivent au 2^{ème} rang de la mortalité ce mois-ci. Depuis le début de l'année, ces usagers représentent 41 % des personnes tuées et pour près de la moitié d'entre eux les victimes décédées sont des piétons.

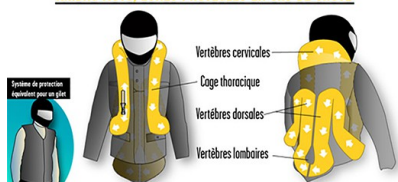
Le code de la route est complété pour sanctionner la pratique illégale du surteintage des vitres avant

► Suivant les recommandations du Conseil national de la sécurité routière (CNSR), le ministre de l'Intérieur, Bernard Cazeneuve, a décidé, à travers la mesure n°23 du Plan national de sécurité routière du 26 janvier 2015 de **sanctionner** la pratique non autorisée par le code de la route du **surteintage des vitres avant** des véhicules.

Cette mesure est contenue dans le décret 2016-448 du 13 avril 2016 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives aux véhicules publié au Journal officiel. Ce texte permettra aux forces de l'ordre, à **partir du 1er janvier 2017**, de **sanctionner le surteintage des vitres avant** qui ne respecterait pas le **taux minimal de transparence de 70 %**. Ce taux est celui exigé pour l'homologation des véhicules sortant d'usine. Si le taux de transparence des vitres avant est inférieur à 70 %, les contrevenants s'exposent à une **contravention de 4^{ème} classe et une amende de 135 euros**, assortie d'un **retrait de 3 points** sur le permis de conduire. Le surteintage des vitres arrières et lunettes-arrières reste autorisé et pour ces dernières, à la condition que le véhicule soit équipé de deux rétroviseurs extérieurs.



AIRBAG MOTO, ZONES PROTÉGÉES EN CAS DE CHUTE



La Sécurité routière s'engage en faveur de l'airbag motocycliste

► Les chargés de mission deux-roues motorisés départementaux se sont réunis en mars 2016 au sein des locaux de la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR).

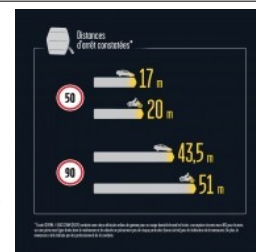
A cette occasion, Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière, a remis **les premières vestes Airbag** aux chargés de mission deux-roues motorisés présents. Cet équipement, qui assure le même niveau de protection qu'un casque, mais sur l'ensemble thorax/abdomen, partie du corps très exposée lors des accidents, leur permettra de **communiquer sur ce nouvel outil**. Il contribuera également à renforcer leur sécurité au cours de leurs prochaines missions de sensibilisation sur le terrain en circulant avec leur moto.

Chaque année, le réseau des chargés de mission deux-roues motorisés organise, grâce au PDASR, environ **500 actions de prévention** sur l'ensemble du territoire national et dans les Dom et les collectivités d'outre-mer permettant de sensibiliser plusieurs dizaines de milliers d'usagers de deux-roues motorisés.

La distance de freinage des motos est supérieure à celle des voitures

► De nombreux conducteurs de deux-roues motorisés pensent qu'une moto freine sur une distance plus courte qu'une voiture à vitesse égale.

Une expérimentation inédite a eu lieu au circuit de Montlhéry, en ligne droite et par beau temps. Cette étude montre qu'en cas de **freinage d'urgence** une moto parcourt **3 mètres de plus** qu'une voiture à **50 km/h** et **7,5 mètres à 90 km/h**.



En allant à l'encontre d'une idée reçue à l'aide de données scientifiques, la Sécurité routière espère apporter aux motards une meilleure évaluation des distances de freinage pour leur sécurité et celle des autres usagers, à moto comme à scooter. Augmenter les distances de sécurité et modérer la vitesse sont plus que jamais indispensables aux motocyclistes pour diminuer les risques de collision et de perte de contrôle.

LE CHIFFRE

En 2015,
768 personnes
ont été victimes d'accident mortel à
deux-roues motorisé

A L'ÉPREUVE DES FAITS

« Les campagnes de communication sont inefficaces pour faire changer les comportements sur la route. »

VRAI ou **FAUX**

Réponse