



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

**« Une minute pour la sécurité routière » :
91 programmes courts pour expliquer les risques
encourus sur la route aux téléspectateurs
de TF1 et des chaînes de France Télévisions**

DOSSIER DE PRESSE

Février 2011

Pour plus d'informations :
www.securite-routiere.gouv.fr

Contacts presse
Cabinet de Brice Hortefeux
Elisabeth Boucher

01 49 27 38 53

Sécurité routière
Alexandra THERIZOL

01 40 81 80 75 / 06 75 19 83 90

SOMMAIRE

I - « Automoto, spéciale sécurité »	P04
12 épisodes inédits diffusés en 2011	P04
15 épisodes diffusés en 2010	P07
II - « Comprendre la route, C'est Pas Sorcier© »	P10
32 épisodes inédits diffusés en 2011	P10
32 épisodes diffusés en 2010	P17

Cd-rom en annexe à l'usage de la presse comprenant 4 films :

Films « Comprendre la route, C'est Pas Sorcier » :

- Piétons enfants
- Les angles morts et la visibilité des usagers

Films « Automoto, spéciale sécurité » :

- Les comportements à risques chez les jeunes
- Les équipements de protection en deux-roues motorisé

La Sécurité routière prolonge en 2011 la diffusion de la campagne « Une minute pour la sécurité routière ». Ce sont **44 nouveaux films inédits qui seront diffusés près de 1 400 fois sur TF1 et sur les chaînes de France Télévisions** et qui analyseront les risques encourus au quotidien par les usagers de la route. Chaque épisode expose de manière pédagogique une situation à l'origine d'accidents.

Ces films d'une minute, comme les précédents, reprennent les codes de deux émissions du petit écran : « **Automoto** » sur TF1, présentée par Marion Jollès, et « **C'est Pas Sorcier**[®] », émission emblématique de France 3, présentée par Fred et Jamy.

Cette nouvelle diffusion porte à 91 le nombre total de films réalisés à ce jour. **Pour renforcer l'audience, la programmation de ces films a été augmentée de 50 % sur France Télévisions :**

- Les mini-émissions « **Automoto, spéciale sécurité** » sont diffusées chaque samedi à 20h40 du 1^{er} janvier au 23 avril 2011 sur TF1, soit un total de 16 diffusions.
- Les programmes « **Comprendre la route, C'est Pas Sorcier**[®] » sont diffusés du lundi au vendredi en début de soirée sur les chaînes du groupe France Télévisions (France 2, 3, 4, 5 et France Ô) ainsi que sur les chaînes de RFO, du 3 janvier au 20 mai 2011, soit un total de 1 400 diffusions (plus de 300 sur France 2, France 3, France 4 et France 5, près de 200 sur France Ô et près de 900 sur RFO).

Un format apprécié du public

Les films diffusés en 2010 ont fait l'objet d'une étude d'impact qui a montré qu'ils ont été fortement appréciés par les Français¹ : **89 % d'entre eux ont déclaré que le principe de ces programmes courts leur plaisait.** De plus, 85 % des interviewés ont affirmé qu'« *Automoto, spéciale sécurité* » devrait donner lieu à de nouveaux épisodes ; 92 % des interviewés en ont jugé de même pour « *Comprendre la route, C'est Pas Sorcier*[®] ».

Le public interrogé a salué à plus de 90% l'idée de reprendre le format d'une émission phare pour traiter d'un sujet de sécurité routière. Les films sont jugés « bien réalisés », « faciles à comprendre » et « réalistes ». Les téléspectateurs sondés ont été sensibles au contenu de ces émissions, une majorité retient la qualité et la précision de l'information proposée.

Une majorité des personnes interrogées s'est sentie concernée par ces programmes. Pour **78 % des sondés, ils sont une invitation à changer de comportement sur la route, 70 % admettent même que ces programmes les ont incités à changer leur propre comportement.**

¹ Etude réalisée par l'Institut LH2 du 15 au 24 novembre 2010 auprès de 1 002 individus constituant un échantillon représentatif de la population française et interviewés en face à face à leur domicile.

I – « Automoto, spéciale sécurité »



« Automoto, spéciale sécurité » : 12 épisodes inédits diffusés en 2011

L'ENTRETIEN ET L'ÉQUIPEMENT DU VÉHICULE

Bien voir et être vu

La nuit, il y a moins de 10 % du trafic, mais 45 % des accidents mortels. Pour bien voir et être vu, il faut contrôler régulièrement ses phares : vérifier les ampoules, régler leur hauteur pour ne pas éblouir les autres usagers et nettoyer les optiques pour ne pas perdre de la luminosité. Clignotants, feux de détresse, bien utiliser ses lumières est un véritable atout pour la sécurité.



Vérifier l'état des pneus

Près de la moitié des automobilistes circulent avec au moins un pneu dangereusement sous-gonflé. Ce film explique comment cette négligence peut conduire à un drame. Avec un pneu sous-gonflé, la voiture est plus difficile à maîtriser, l'adhérence sur sol mouillé est réduite et le pneu risque d'éclater, surtout si le véhicule est surchargé. Il est donc essentiel de contrôler la pression des pneus au moins une fois par mois et de vérifier régulièrement leur niveau d'usure.



L'ATTENTION AUX AUTRES USAGERS

En cas de panne

Ce film donne les bons réflexes à adopter en cas de panne sur une route. Il convient de s'immobiliser au plus près sur la droite et allumer ses feux de détresse. Ne jamais s'extraire du véhicule coté trafic et, sur l'autoroute, se réfugier derrière les barrières de sécurité, sans oublier d'enfiler son gilet de haute visibilité avant de quitter le véhicule. Enfin, bien placer le triangle de pré-signalisation, entre 30 et 100 m en amont du véhicule immobilisé.



Vélos/autos, comment cohabiter au mieux ?

Quelques règles simples permettent une meilleure cohabitation : chacun doit respecter le Code de la route, rester très attentif aux autres usagers et toujours signaler ses manœuvres. Le film rappelle aux cyclistes les bons usages pour être visible : un bon éclairage, un écarteur de sécurité pour obliger les automobilistes à garder la bonne distance en dépassant et des vêtements réfléchissants (gilet, casque).



LA CAPACITÉ À CONDUIRE ET LE COMPORTEMENT AU VOLANT

La conduite en état de somnolence

La somnolence est la première cause d'accident mortel sur autoroute. Un conducteur en manque de sommeil a du mal à se concentrer et à maintenir sa trajectoire. Son champ visuel se rétrécit. Ce film décrit les signes précurseurs de la somnolence : l'envie de bouger, les bâillements, les yeux qui picotent, les paupières qui s'alourdissent et la nuque qui se raidit.



La courtoisie au volant

Ce film rappelle que la route est un espace de vie à partager dans la courtoisie et le respect de l'autre. L'agressivité au volant est un facteur de risque. L'automobiliste perd sa concentration et adopte alors un comportement qui peut s'avérer dangereux, pour lui-même et pour les autres.



Pas de SMS au volant

Un conducteur qui téléphone, qui tape sur un clavier pour écrire un SMS ou qui le lit réduit sa vigilance. En outre, son regard est détourné vers l'intérieur du véhicule et ses mains sont monopolisées ailleurs que sur le volant. L'automobiliste n'est plus en mesure d'analyser son environnement routier. Son attention est détournée et sa trajectoire ne peut que se dégrader.



Les dangers du dépassement par la droite

Ce film montre la nécessité de respecter une règle fondamentale de la conduite : on roule sur la droite et on dépasse par la gauche. Lorsqu'un automobiliste double par la droite, il est moins visible. Il risque de provoquer une mauvaise réaction de la part du véhicule dépassé.



LES ENVIRONNEMENTS À RISQUE

Les passages à niveau

À 90 km/h, un train a besoin de 800 m pour s'arrêter, soit 10 fois plus qu'une voiture. Il faut donc toujours aborder un passage à niveau avec prudence, s'arrêter dès que le feu rouge clignote et repartir seulement lorsque les barrières sont entièrement relevées. Vouloir passer en chicane, entre les demi-barrières, est un comportement totalement inconscient.



Les carrefours giratoires

Cette séquence explique comment emprunter un carrefour giratoire en toute sécurité. Une attention particulière doit être portée aux véhicules longs qui n'ont pas les mêmes facilités pour manœuvrer et doivent d'abord se déporter sur la gauche pour tourner à droite.



La sécurité dans les tunnels

Pour traverser un tunnel, le conducteur doit réduire sa vitesse, allumer ses feux de croisement et respecter les distances de sécurité. Sous un tunnel, l'apparition de fumée est le premier danger. Il faut s'en éloigner rapidement. Sans hésiter, il faut immédiatement couper le contact, quitter son véhicule et emprunter l'issue de secours la plus proche en tournant le dos à l'incendie.



Attention, chantier !

Les ouvriers qui travaillent sur les autoroutes et les voies rapides sont très vulnérables : chaque année 200 véhicules de secours et d'exploitation sont percutés par des usagers. Dans 60 % des cas, les poids lourds sont en cause. Ce film invite les conducteurs à respecter la signalisation et à réduire leur vitesse à l'approche d'un chantier.



« Automoto, spéciale sécurité » : 15 épisodes diffusés en 2010

L'ATTENTION AUX AUTRES USAGERS

Les angles morts

Le film montre la réalité du champ de vision d'un usager de la route. Dans tout véhicule, certaines zones échappent à la vue. Ce sont les « angles morts », ces espaces de non visibilité où le risque d'accident est plus important. Pour l'éviter, la séquence propose des gestes simples.



La circulation en présence de poids lourds

Les poids lourds sont impliqués dans près de 12% des accidents mortels alors qu'ils ne représentent que 4 % du trafic routier. C'est pourquoi le film attire l'attention sur les contraintes spécifiques des poids lourds que les automobilistes ne peuvent ignorer. Compte tenu de la taille de leur véhicule, les poids lourds sont en effet moins maniables et ont une visibilité réduite.



La cohabitation avec le piéton

Ce film part d'un constat : enfants et personnes âgées sont les plus exposés au risque routier, y compris sur les passages piétons. Le plus fort doit veiller sur le plus faible pour un partage équitable de la rue.



DEUX-ROUES MOTORISÉS

Les dangers du cyclomoteur débridé

Augmenter la puissance de son cyclomoteur est très dangereux, pourtant le débridage reste une pratique courante. Le film démontre les dangers d'une telle pratique.



Bien se protéger à deux-roues motorisé

L'utilisateur d'un deux-roues motorisé n'a pas de carrosserie. Le film évoque les graves blessures occasionnées par l'absence de protections adaptées et rappelle les équipements indispensables : casque homologué, blouson renforcé dans le dos, bottes ou chaussures montantes, gants en cuir et pantalon en toile épaisse.



La difficulté de percevoir les deux-roues motorisés

Lors d'une collision avec un deux-roues motorisé, 2/3 des automobilistes déclarent ne pas l'avoir vu. Plus rapide, plus maniable, le deux-roues motorisé a une trajectoire différente des autres véhicules, ce qui le fait souvent évoluer dans les angles morts des voitures et des camions. La séquence insiste sur la nécessité pour eux d'être encore plus vigilants et de signaler leur présence.



LA CAPACITÉ À CONDUIRE ET LE COMPORTEMENT AU VOLANT

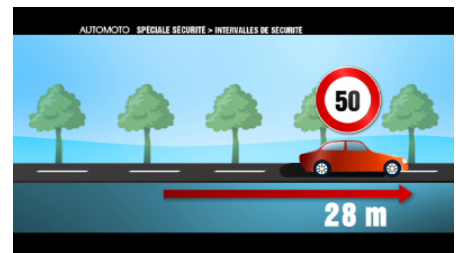
Le risque du non-port de la ceinture à l'arrière

Un passager non attaché à l'arrière met non seulement sa vie en danger mais aussi celle du passager avant comme le montrent des essais en laboratoire repris dans ce film. Le port de la ceinture de sécurité à l'arrière doit être un réflexe, comme à l'avant.



Respecter les intervalles de sécurité

Croquis animé à l'appui, le film démontre qu'il est vital de respecter les intervalles de sécurité pour prévenir tout risque de collision en cas de freinage brutal. Il donne aussi les repères qui permettent de garder toujours la bonne distance.



Le trajet quotidien

Le film insiste sur les dangers d'une conduite sur un trajet que l'on connaît par cœur. L'habitude peut entraîner une baisse de vigilance et un excès de confiance générateur d'imprudences.



La conduite, c'est la vue

Le spot révèle que 90 % des indications nécessaires au conducteur passent par la vue et que de nombreux conducteurs souffrent de troubles de la vision. Il explique aussi que plus la vitesse augmente, plus le champ de vision diminue. Les défaillances visuelles sont encore plus sensibles la nuit. C'est là qu'elles commencent à apparaître. D'où l'importance de faire contrôler sa vue régulièrement.



Les vitesses inadaptées

Respecter les limitations de vitesse est indispensable, savoir l'adapter aux circonstances et à l'environnement routier est primordial. Cette séquence expose tous les facteurs à prendre en compte (trafic, conditions climatiques, état de la route) pour bien mesurer l'allure que l'utilisateur doit choisir pour rouler en toute sécurité.



Le téléphone portable, une distraction dangereuse

Téléphoner au volant, c'est multiplier par 5 le risque d'avoir un accident. La séquence explique comment l'attention du conducteur est détournée quand il téléphone en conduisant. Le moindre imprévu peut se transformer en accident.



Les véhicules utilitaires légers

Un véhicule utilitaire léger ne se conduit pas comme une voiture. Ses conditions de visibilité réduites, ses distances de freinage, son rayon de braquage le rapprochent des camions. En revanche, le véhicule utilitaire léger ne peut se charger comme un camion sans risquer de déséquilibrer le véhicule.



Les comportements à risques chez les jeunes

Dans l'euphorie des sorties, principalement la nuit et le week-end, les comportements à risque se multiplient. Alcool, prise de risques, fatigue, usage de cannabis... le film montre comment vigilance et réflexes s'en trouvent diminués, accentuant l'exposition au danger.



Les effets de l'alcool sur l'organisme

L'alcool a des conséquences physiologiques immédiates et inéluctables sur l'organisme. Le risque d'accident corporel est multiplié lorsqu'on dépasse la limite d'alcool autorisée pour conduire de 0,5 g/l de sang. Près de 30 % des accidents mortels impliquent au moins un conducteur avec un taux d'alcool dépassant cette limite. Il est donc impératif d'empêcher un conducteur qui a bu de reprendre son véhicule.



II – « Comprendre la route, C'est Pas Sorcier© »



Jamy et Fred, présentateurs de C'est Pas Sorcier©

Le dispositif de diffusion prévoit une diffusion quotidienne : du lundi au vendredi, à 20h40 sur France 2², à 20h10 sur France 3 et à 18h sur France 5, et tous les jours de la semaine sur France 4 (20h30), France Ô et RFO.

« Comprendre la route, C'est Pas Sorcier© » : 32 épisodes inédits diffusés en 2011

L'ENTRETIEN ET L'ÉQUIPEMENT DU VÉHICULE

Comment bien charger un véhicule utilitaire ?

Tout objet en mouvement emmagasine de l'énergie cinétique en fonction de sa masse et de sa vitesse. En cas de choc frontal à 90 km/h, un carton de 10 kilos stocké à l'arrière d'un véhicule se retrouve projeté à l'avant avec une force équivalente à 210 kilos. D'où la nécessité d'équilibrer son chargement, de l'arrimer solidement et si possible de choisir un véhicule équipé d'une grille de protection.



L'utilité des chaînes sur les routes enneigées

Un pneu perd en adhérence sur la neige. Ses sculptures vont avoir tendance à se remplir de neige et la bande de roulement devient comme lisse. Les chaînes empêchent le pneu de glisser : les maillons vont accrocher la neige et l'expulser vers l'arrière du pneu. Sans cet équipement, les forces de l'ordre peuvent nous empêcher de rouler en montagne.



² Sauf entre : le 31 janvier et le 11 février, le 21 février et le 25 février et le 7 mars et le 18 mars 2011.

Comment sécuriser le chargement d'une remorque ?

Le chargement correct d'une remorque permet d'éviter de perdre des objets en route ou encore de déstabiliser le véhicule. Une charge trop concentrée à l'arrière d'une remorque fait contrepoids. L'arrière du véhicule se soulève légèrement. La tenue de route en pâtit en cas de freinage d'urgence. En cas de prise de vitesse, la remorque va aussi avoir tendance à chasser derrière le véhicule.



L'essuie-glace n'est pas accessoire

Il est important de contrôler régulièrement les essuie-glaces de son véhicule. Alors que des essuie-glaces en bon état évacuent jusqu'à 2 litres d'eau à la minute, des balais usés n'en évacuent que 80 centilitres et laissent certaines zones non-essuyées. Dans ce cas, il faut rapidement les remplacer.



L'ABS, comment ça marche ?

Avec une maquette, Jamy explique l'intérêt de l'ABS. Grâce à des capteurs de vitesse placés sur les roues, l'ABS relâche la pression des plaquettes dès qu'une roue menace de se bloquer. Le freinage est maintenu mais les roues ne se bloquent pas. Le conducteur conserve ainsi la maîtrise de sa trajectoire. Attention, l'ABS ne réduit pas les distances de freinage !



Comment fonctionne la ceinture de sécurité ?

Un crash-test montre l'action de la ceinture de sécurité en cas de choc. Cette protection retient le passager sur son siège et absorbe l'énergie emmagasinée par le corps du conducteur. Le limiteur d'effort qui équipe les ceintures de sécurité réduit la pression exercée sur le bassin et le thorax, évitant que le passager ne soit blessé.



« Airbag oui, mais avec ceinture »

Fred et Jamy mettent en évidence la complémentarité de l'airbag et de la ceinture de sécurité pour une protection maximum. Les deux présentateurs s'appuient sur les images d'un crash-test pour montrer le rôle crucial de la ceinture avant l'ouverture de l'airbag qui protège tête et thorax. Sans ceinture, le choc serait infiniment plus violent. En aucun cas, l'airbag ne se suffit à lui seul.



Les dangers liés au déclenchement de l'airbag passager

Mettre ses pieds sur le tableau de bord peut se révéler dangereux. En cas d'accident, l'effet du gonflement de l'airbag pourrait blesser grièvement le passager qui adopte une telle position. Lorsqu'on installe un siège bébé à l'avant, il faut aussi penser à désactiver l'airbag du siège passager. Car de la même manière, en cas de choc, le bébé pourrait être propulsé violemment sur le dossier.



Le siège rehausseur : indispensable jusqu'à 10 ans

Un enfant doit être placé dans un rehausseur jusqu'à ses 10 ans. La ceinture de sécurité est ainsi placée à la bonne hauteur et, en cas de choc, l'enfant ne sera pas blessé au cou. Jamy en fait la démonstration avec un mannequin et il montre également comment le rehausseur permet de protéger d'autres parties du corps de l'enfant en cas d'accident car il ne s'agit pas seulement d'une question de taille.



L'arrêt d'urgence

En cas de panne, un automobiliste doit suivre certaines règles de prudence. Il doit aussitôt allumer ses feux de détresse et enfiler son gilet réfléchissant avant de quitter son véhicule. Il lui faut ensuite placer le triangle à une distance d'au moins 30 mètres en amont voire plus si la visibilité est masquée, par une courbe ou un dos d'âne par exemple, afin de laisser le temps aux autres automobilistes de ralentir en toute sécurité.



La puissance d'un choc sans ceinture

Dans cet épisode, Jamy compare les chocs sans ceinture à des chutes d'une certaine hauteur. À 50 km/h cela équivaut à tomber d'une hauteur de 10 mètres, à 90 km/h de 32 mètres, et à 130 km/h, c'est 82 mètres. La violence du choc augmente dans des proportions énormes par rapport à la vitesse.



LES POIDS LOURDS ET LES VEHICULES LONGS

Attention aux angles morts des véhicules longs !

Jamy explique, maquette à l'appui, les spécificités des angles morts d'un camion. La hauteur de la cabine réduit la visibilité du chauffeur à l'avant et sur les côtés. Celui-ci ne peut pas voir un vélo roulant sur sa droite ou un piéton traversant devant lui. De plus, le chauffeur ne voit pas ce qui se passe à l'arrière de son véhicule. À proximité d'un camion, comme d'un autobus, les autres usagers de la route doivent donc être particulièrement vigilants.



La moindre maniabilité des véhicules longs

Le rayon de braquage est l'espace nécessaire à un véhicule pour changer de direction. Il varie en fonction de la longueur du véhicule et de l'espace entre les roues avant et arrière. Plus un véhicule est long, plus la manœuvre devient complexe : avant de tourner à droite le poids lourd ou l'autobus doit d'abord se déporter sur la gauche pour avoir un angle suffisant. Les autres usagers doivent donc être très attentifs aux manœuvres des véhicules longs avant de les dépasser.



L'importance de respecter les distances de sécurité pour les poids lourds

Le chargement d'un camion allonge ses distances de freinage : à 90 km/h une voiture met 65 mètres pour s'arrêter, un poids lourd de 40 tonnes a besoin de 20 mètres supplémentaires. En cas de freinage d'urgence la semi-remorque d'un poids lourd peut se mettre « en portefeuille ». D'où la nécessité pour les conducteurs de poids lourds de respecter un intervalle de sécurité et pour les automobilistes de ne pas se rabattre au plus près d'un camion.



ATTENTION, PIÉTONS !

L'éducation des enfants à la sécurité routière

À l'aide d'illustrations animées, les animateurs expliquent pourquoi l'éducation routière doit constituer une priorité pour les parents. Un enfant très tôt sensibilisé aux dangers de la route sait mieux hiérarchiser les informations nécessaires à l'analyse d'une situation et décider s'il peut ou non traverser. Un enfant qui n'a pas appris les bons réflexes court plus de risques de se mettre en danger.



La vulnérabilité des piétons seniors

Dans cette séquence, Fred et Jamy s'intéressent aux dangers de la rue pour les piétons seniors particulièrement vulnérables en raison de la baisse de leurs capacités physiques mais aussi du ralentissement du traitement de l'information par leur cerveau. Ces personnes âgées évaluent souvent mal la vitesse de rapprochement des véhicules. Les automobilistes doivent donc redoubler de vigilance lorsqu'un sénior s'apprête à traverser.



Les dangers du stationnement en double file

Une camionnette stationnée en double file réduit de presque moitié le champ de vision d'un piéton qui s'apprête à traverser. Contraint à s'avancer pour gagner en visibilité, le piéton devient très exposé : le conducteur d'une voiture qui surgit ne le verra qu'au dernier moment. Pour la sécurité des piétons, il faut donc éviter de se garer en double file.



Traverser la rue avec une poussette

Fred et Jamy démontrent qu'il y a des bons réflexes à adopter avant de franchir un passage protégé avec une poussette. L'enfant et l'accompagnant doivent rester tous les deux dans la zone sécurisée. Il ne faut jamais placer la poussette devant soi mais la tourner ou se placer à côté pour avoir la meilleure visibilité.



LES CYCLISTES ET LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

La visibilité des deux-roues motorisés

Fred se demande pourquoi les deux-roues disparaissent parfois du champ de vision des automobilistes. Comme le montre Jamy, du fait de leur petite taille les cyclistes ou les motocyclistes peuvent être facilement cachés par un panneau de signalisation ou par un autre usager.



Être attentif aux deux-roues motorisés

Au volant de sa voiture sur le périphérique, Fred constate l'importance des rétroviseurs pour détecter la présence des deux-roues motorisés. Le réflexe « rétro-moto » est un automatisme qui se travaille. Le cerveau d'un conducteur averti jette des regards réguliers dans les rétroviseurs, central et latéraux, en accordant une attention toute particulière aux angles morts.



Être bien visible à vélo

Pour se déplacer en toute sécurité à vélo, il est essentiel d'être vu par les autres usagers : de nuit, sans gilet, le cycliste est visible à seulement 30 mètres, une distance parcourue en seulement une seconde par un véhicule roulant à 90km/h. En revanche, avec un gilet, le conducteur voit le cycliste à 160 mètres, ce qui lui laisse le temps de ralentir et de se déporter. Fred rappelle que les lumières avant et arrière sont obligatoires.



LA CAPACITÉ À CONDUIRE ET LE COMPORTEMENT AU VOLANT

Les dangers du risque d'éblouissement

Un conducteur ébloui à la sortie d'un tunnel se retrouve en danger. Aveuglé, il mettra au minimum 10 secondes à récupérer une vision normale. S'il roule à 90 km/h, il va parcourir 250 mètres pendant lesquels il ne pourra pas réagir si un obstacle se présente. Fred donne des conseils pour se tenir prêt à sortir d'un tunnel : il faut abaisser le pare-soleil, remettre ses lunettes de soleil et réduire sa vitesse.



Les risques liés aux trajets quotidiens

Fred a des difficultés à se remémorer ce qu'il voit sur le trajet maison-travail qu'il parcourt pourtant tous les jours. Il réalise qu'il ne le connaît pas si bien. Jamy attire l'attention sur la baisse de vigilance des conducteurs sur ces trajets quotidiens où ils roulent parfois « en pilotage automatique » alors que la conduite exige une attention sans relâche.



Les effets de l'âge sur la vision

Le temps de récupération d'un œil ébloui augmente avec l'âge. Quand il faut 10 secondes à 25 ans, cela peut mettre jusqu'à 2 minutes chez les plus de 40 ans. C'est pourquoi Fred conseille aux conducteurs qui ressentent une diminution de leurs capacités visuelles d'éviter de conduire la nuit.



Les effets de l'âge sur la concentration

Fred et Jamy démontrent avec une maquette et des signaux sonores la complexité de certaines situations sur la route. Avec l'âge, le cerveau a souvent plus de difficulté à traiter des informations multiples. Pour ne pas mettre sa vie et celle des autres en danger, le conducteur âgé doit adapter sa conduite : planifier ses trajets à l'avance, éviter les longs parcours et les heures de pointe.



LES INTEMPÉRIES ET LES ENVIRONNEMENTS À RISQUE

Se méfier des plaques de verglas

Fred expérimente les dangers de la conduite sur route verglacée. Les plaques de verglas sont souvent difficiles à repérer. Certaines sont signalées par un panneau spécifique. Sur les routes de campagne, il faut rester très vigilant et se méfier des lieux ombragés et humides.



Les feux de brouillard

Le brouillard est constitué de milliards de gouttelettes d'eau qui réfléchissent la lumière des phares. Cet effet miroir peut éblouir le conducteur. Les feux de brouillard sont volontairement dirigés vers le bas pour éclairer exclusivement la partie de la route la plus proche du véhicule. De cette façon, le conducteur n'est pas ébloui par ses propres phares. Les feux de brouillard arrières sont conçus pour être aperçus de loin par les autres usagers de la route.



La conduite sur une route en pente

Un automobiliste doit modifier sa conduite sur une route pentue. En effet, l'inertie du véhicule augmente les distances de freinage : à 90 km/h dans une pente à 10 %, une voiture met 7 mètres de plus pour s'arrêter que sur une surface plane. En cas d'utilisation continue de la pédale de frein, le système de freinage risque par ailleurs de surchauffer. Le frein moteur permet d'éviter ce risque.



Un autocar peut cacher un piéton

Derrière tout autocar à l'arrêt, un enfant peut surgir inopinément. Un automobiliste doit donc ralentir et être très vigilant à l'approche de cette situation. Une vitesse modérée lui permettra d'éviter un accident : à 90 km/h, il faut 65 mètres pour s'arrêter ; à 50 km/h, il ne lui faut plus que 28 mètres.



ALCOOL ET STUPÉFIANTS

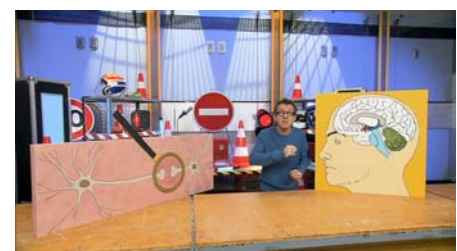
L'équivalence des doses d'alcool

Ce film explique aux téléspectateurs que tous les verres servis dans les bars contiennent la même quantité d'alcool pur : en moyenne 10g d'alcool. Il ne faut donc pas croire que certaines boissons alcoolisées sont plus inoffensives que d'autres. Et pour ne pas prendre de risque avant de conduire, il faut adopter le réflexe « éthylo-test ».



Les effets de l'alcool associé au cannabis

Le mélange « alcool et cannabis » perturbe les fonctions cérébrales. Les informations circulent moins bien, les perceptions sensorielles sont diminuées et les mouvements sont moins bien coordonnés. Leurs effets se cumulent et leur association multiplie par 15 le risque d'avoir un accident mortel.



LES CONDUITES À RISQUE

La ligne blanche : un « mur » à ne pas franchir

Une ligne blanche continue indique une zone où la visibilité est insuffisante pour doubler. Fred et Jamy s'appuient une maquette montrant le profil d'une route vallonnée pour leur démonstration : un conducteur peut très bien voir ce qui se passe à 300 mètres, mais ne pas repérer, à cause d'un léger vallon, un véhicule qui approche dans l'autre sens. D'où la nécessité de ne jamais franchir une ligne blanche.



« Comprendre la route, C'est pas Sorcier© » : 32 épisodes diffusés en 2010

L'ENTRETIEN ET L'ÉQUIPEMENT DU VÉHICULE

Les conséquences d'un pneu sous gonflé

Un schéma permet d'expliquer que si un pneu manque d'air, il s'affaisse sur les côtés et se creuse au centre. La surface en contact avec la route, qui n'est normalement que de la taille d'une carte postale, diminue. Le pneu perd son adhérence et s'échauffe, jusqu'à l'éclatement.



Bien arrimer le chargement de son véhicule

Le présentateur explique comment le profil d'un véhicule est toujours étudié pour limiter au maximum sa résistance à l'air. Avec une charge trop lourde ou mal répartie sur le toit, l'aérodynamisme d'une voiture est modifié, ce qui peut entraîner un déséquilibre et une perte de contrôle.



L'adhérence des pneus

Fred et Jamy expliquent que le pneu est conçu pour évacuer l'eau vers l'extérieur et maintenir le contact avec la route, afin de pouvoir mieux se diriger et freiner correctement. Si une voiture roule trop vite par temps de pluie, il se forme une pellicule d'eau entre le pneu et la route. L'adhérence à la route est ainsi moins bonne et il y a un risque de perte de contrôle.



Attention aux phares mal réglés !

Un bon éclairage exige que les phares portent de 30 à 45 mètres. Si les lanternes sont réglées trop bas, le véhicule n'éclaire pas la route de manière suffisante. En revanche, si elles éclairent trop haut, par exemple lorsque le véhicule est chargé à l'arrière, les conducteurs qui circulent en face sont éblouis.



Le danger des objets mal rangés

Fred nous montre qu'à l'intérieur d'une voiture, une plage arrière encombrée gêne la visibilité du conducteur. Un simple sac peut devenir un véritable projectile. Alors qu'il ne pèse que 4 kg, un sac projeté lors d'un choc frontal à 130 Km/h continue sa course dans l'habitacle avec une force équivalente à 175 kg. Il est donc préférable de ranger sacs et objets dans le coffre de la voiture.



La ceinture de sécurité, toujours indispensable

Un enfant doit toujours être attaché dans son siège-auto. En cas de choc à 50 km/h, sans ceinture, c'est exactement comme s'il faisait une chute d'un 4ème étage ! Il est donc indispensable de veiller à cette protection, même sur les petits trajets quotidiens.



L'éthylotest : comment ça marche ?

Pour Jamy, la chimie ne peut pas mentir. Une fois passé dans le sang, l'alcool est présent dans l'air que l'on souffle dans l'éthylotest. Cet appareil de contrôle est composé de cristaux jaunes qui, au contact de molécules d'alcool, virent au vert.



ATTENTION : PIÉTONS !

Les angles morts et la visibilité des usagers vulnérables

Pourquoi les piétons et les deux-roues motorisés sont-ils des usagers vulnérables sur la route ? Les automobilistes ne les voient pas bien en raison de leur petite taille, mais aussi à cause des angles morts. Il faut donc être particulièrement vigilant lorsque l'on circule à deux-roues ou à pied, et surtout à proximité des camions et des bus.



Les enfants piétons sont plus vulnérables

Quand un adulte met un 1/4 de seconde pour savoir si une voiture est à l'arrêt ou en circulation, il faut jusqu'à 4 secondes à un enfant. Même si un enfant peut apprendre les risques à partir de 3 ans, son cerveau mettra plus de temps à analyser toutes les situations.



LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

L'équipement indispensable aux deux-roues

Cette séquence fait l'inventaire des équipements de sécurité indispensables à un conducteur de deux-roues motorisé. À commencer par les gants qui sont les premiers « remparts » en cas de chute, le réflexe étant de tendre les mains. Jamy passe en revue les matières qui protègent le mieux.



Comment le casque remplit-il ses fonctions ?

Le film explique avec un schéma comment l'intérieur d'un casque protège la tête et le cerveau d'un motocycliste des conséquences d'un choc. Lors d'une chute à 28 km/h, la tête subit une décélération brutale qui peut atteindre l'équivalent de 190 fois son poids normal. Il est donc indispensable que le casque soit à la bonne taille, attaché et en parfait état.



Les deux-roues motorisés, souvent moins visibles

Les deux présentateurs s'interrogent sur la mauvaise visibilité des deux-roues motorisés sur la route, en cause dans la majorité des accidents impliquant voiture et deux-roues. Les deux-roues sont plus petits, ce qui les rend invisibles lorsqu'ils sont dans l'angle mort du conducteur. Les automobilistes ont plus de difficultés à évaluer leur distance et leur vitesse de rapprochement.



Le virage à deux-roues motorisé

Démonstration à l'appui, Jamy explique à Fred comment prendre un virage à deux-roues. Le conducteur d'une voiture va juste tourner son volant mais le motard ne peut faire de même avec son guidon. Il doit appuyer légèrement sur celui-ci et se pencher un peu du côté où il veut tourner. Sinon sa roue va pencher du côté opposé et le déporter vers l'extérieur du virage. C'est ce qu'on appelle « la réaction gyroscopique ».



LA CAPACITÉ À CONDUIRE ET LE COMPORTEMENT AU VOLANT

De l'importance à respecter le panneau 30 km/h

Avec des petites voitures, Jamy démontre le danger de ne pas respecter la vitesse dans une zone limitée à 30 km/h. Calculs à l'appui, pour éviter un enfant qui surgit, il faut à un véhicule 13 mètres pour s'arrêter en urgence s'il roule à 30 km/h, mais 28 mètres s'il est à 50 km/h.



Comment aborder un virage ?

Avec des flèches rouge et bleue, Jamy montre où et comment s'affrontent force centrifuge et adhérence des pneus à la route. Plus le virage est serré et la vitesse élevée, plus la force centrifuge pousse à une sortie de route. D'où la nécessité de ralentir avant de s'engager dans un virage.



La fatigue au volant

En voiture, les stimulations visuelles et sonores provoquent une saturation du système nerveux. La vigilance baisse, les temps de réaction doublent. Apparaissent raideurs dans la nuque, douleurs dans le dos, fixité du regard qui doivent alerter le conducteur. Le seul remède consiste à s'arrêter toutes les 2 heures pendant au moins 15 minutes.



Les passages à niveau

Fred se demande pourquoi il faut ralentir à la vue des panneaux de signalisation annonçant un passage à niveau. Environ 1 kilomètre avant le passage à niveau, le train, actionne automatiquement un interrupteur qui ferme le passage. Les sonneries retentissent, les barrières se baissent et le train arrive 10 secondes après leur fermeture. L'attente pour l'automobiliste n'excède pas 1 minute.



Téléphoner avec un kit mains-libres

Contrairement au téléphone tenu en main, l'usage d'un kit mains-libres n'est pas interdit au volant. Cependant, téléphoner avec un kit mains libres n'est pas du tout comme parler avec un passager. Au téléphone, l'interlocuteur a tendance à accaparer l'attention du conducteur qui lui, va se projeter dans la conversation. Plus la conversation est longue, plus l'automobiliste est « absent » et plus ses réactions sont tardives, donc dangereuses.



Comment calculer la distance de freinage ?

Comme le démontre Jamy, la vitesse augmente les distances de freinage. Tout véhicule qui se déplace emmagasine de l'énergie cinétique qu'il doit restituer pour s'arrêter selon une formule connue (la moitié de la masse du véhicule multipliée par la vitesse au carré).



Comment lutter contre la somnolence ?

Le manque de sommeil ou certaines maladies telles que l'apnée du sommeil peuvent être à l'origine de la somnolence. Un conducteur peut cumuler jusqu'à 6 minutes de micro-sommeil sur un trajet de 400 kilomètres. Bâillements, paupières lourdes, difficulté à rester concentré, sont des signes qui doivent alerter. Une sieste d'environ une demi-heure suffit pour retrouver sa forme.



Pourquoi faire contrôler régulièrement sa vue ?

Sur la route, les yeux doivent être partout. Comme le montre Jamy, une myopie évolue jusqu'à l'âge de 30 ans. Mal corrigée, elle empêche de bien distinguer les détails et d'identifier les dangers. D'où l'importance de faire contrôler régulièrement sa vue.



Comment calculer les bonnes distances de sécurité ?

Sur la route, une distance minimum doit séparer deux véhicules qui se suivent. Sur l'autoroute, cela équivaut à deux bandes blanches tracées sur le côté. Cet écart indispensable représente 2 secondes, c'est le temps minimum qu'il faut pour réagir quand un obstacle se présente, le temps nécessaire pour que l'information transitée par les yeux et le cerveau commande au pied la manœuvre de freinage. Pendant ce temps, la voiture continue d'avancer... et il faut ajouter la distance de freinage.



Les limitations de vitesse ne sont pas définies au hasard

Comme le montre Jamy, chaque limitation de vitesse est justifiée par la géométrie de la route. Courbure des virages, largeur de la route, toutes ces données ont une influence sur la tenue de route du véhicule. Si un virage est abordé à une vitesse trop élevée, le conducteur risque de perdre le contrôle de son véhicule.



Les conséquences de la vitesse sur la vision

Ce film met en évidence une loi physique : plus un conducteur roule vite, plus sa vision est altérée. À grande vitesse, l'attention du conducteur se focalise au centre de son champ de vision, les contours périphériques devenant plus flous. Le respect des limitations de vitesse s'impose d'autant plus.



Rouler plus vite donne l'illusion d'un gain de temps

Rouler plus vite que les limitations autorisées, pour gagner du temps, n'est jamais un bon calcul. C'est la démonstration de Fred et Jamy dans cette séquence. Sur une distance de 10 kilomètres, si le conducteur roule en ville à 60 km/h au lieu des 50 réglementaires, il gagnera à peine 2 petites minutes... mais il aura fait courir beaucoup plus de risques.



Écrire un SMS au volant multiplie par 23 le risque d'accident...

Les animateurs mesurent le danger qu'il y a à écrire un SMS en roulant. Si un automobiliste détourne le regard de la route pendant 3 secondes, alors que son véhicule roule à 90 km/h, il va parcourir 75 mètres au cours desquels il sera incapable de réagir en cas de danger.



Les dangers de la prise de médicaments au volant

Le saviez-vous ? Des pictogrammes sur les boîtes de médicament indiquent toujours les effets négatifs de certains d'entre eux sur la conduite : risque d'endormissement, diminution des réflexes, ralentissement de la motricité et des mouvements, etc.



LES ENVIRONNEMENT DANGEREUX

Les dangers de l'arrêt sur la bande d'arrêt d'urgence

Sur l'autoroute, les poids lourds ont tendance à se déporter naturellement sur la bande d'arrêt d'urgence. Ils roulent souvent en file indienne pour réduire la prise au vent, ce qui limite leurs capacités de réaction si un véhicule stationne sur la bande d'arrêt d'urgence. En cas d'arrêt indispensable, il faut donc se ranger le plus à droite possible, allumer ses feux de détresse, mettre son gilet de sécurité avant de sortir du véhicule, du côté opposé au trafic, et se réfugier avec ses passagers derrière la glissière de sécurité.



ALCOOL ET STUPÉFIANTS

L'élimination de l'alcool de l'organisme

À l'aide de croquis animés et d'un exemple concret, Jamy montre le temps nécessaire à l'élimination de l'alcool dans le sang. En moyenne, un individu élimine 0,15 g d'alcool par litre de sang en une heure. Après un repas bien arrosé, il faudra par exemple compter plus de 4 heures après le dernier verre pour pouvoir reprendre le volant...



Les effets de l'alcool sur le comportement

Dans ce programme, Fred et Jamy expliquent comment la présence d'alcool dans le cerveau perturbe son fonctionnement : baisse de la vigilance, temps de réaction augmentés, gestes moins précis... Voilà pourquoi, lorsqu'un conducteur dépasse la limite d'alcool autorisée de 0,5 g/l de sang, il est moins maître de ses réactions.



Les effets du cannabis sur la conduite

Ce film montre les effets du cannabis sur le système nerveux du conducteur : perceptions sensorielles modifiées, mauvaise coordination des mouvements. Ses réflexes deviennent plus lents, sa vigilance diminue.



Les effets de l'alcool sur la vision

Jamy montre comment les muscles contrôlant l'ouverture et la fermeture de la pupille et le mouvement des yeux dans leur orbite fonctionnent au ralenti sous l'effet de l'alcool. Le conducteur est plus facilement ébloui la nuit et son champ visuel est rétréci.

