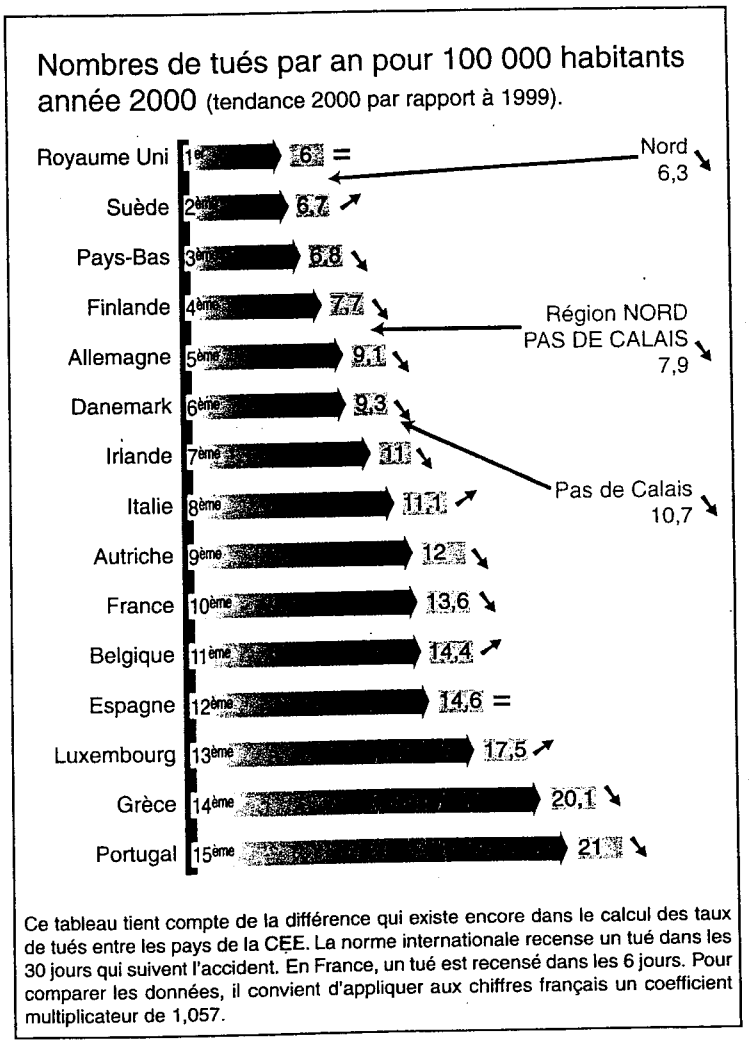
Ce document a été mis en ligne par l'organisme FormaV®.

Toute reproduction, représentation ou diffusion, même partielle, sans autorisation préalable, est strictement interdite.

Pour consulter tous nos sujets d'annales et corrigés du BP Charcutier, veuillez visiter :
bpcharcutier.fr/annales-sujets-et-corriges

L'INSÉCURITÉ ROUTIÉRE EN FRANCE

Document 1 :



Source : Sécurité routière

Document 2 :

Évolution du nombre de tués sur les routes de la région Nord-Pas de Calais.

Années	Hors agglomération	En agglomération	Total
1987	168	173	441
1988	168	264	432
1989	156	238	394
1990	187	225	412
1991	170	203	373
1992	171	194	365
1993	177	211	388
1994	146	199	345
1995	174	179	353
1996	144	190	334
1997	140	152	292
1998	180	205	385
1999	169	172	341
2000	194	161	355
2001	175	140	315

Source : Sécurité routière

Document 3 :


DANS UN CHOC A 50 KM/H, LE POIDS D'UN CORPS EST MULTIPLIÉ PAR 20.
Vos bras n'auront jamais la force de retenir votre bébé. Dès la naissance, attachez-le dans un dispositif adapté.

Document 4 :



Jouons les naïfs : sous prétexte que, dans neuf cas sur dix, l'accident de la route survient à la suite d'une faute de comportement, un maire peut-il se dispenser d'agir sur ce qui apparaît comme un facteur marginal – en l'occurrence l'infrastructure ? Évidemment, ainsi questionné, un élu ne peut que répondre par la négative ! Mais, avouons-le, on a bien souvent l'impression que, sur le terrain, les maires agissent comme s'ils répondaient positivement à cette question. Manque de sensibilité au sujet ou manque d'information, la conviction qu'ils ne peuvent pas faire grand chose ou peur d'ouvrir une boîte de Pandore qui leur apporterait beaucoup de soucis et peu de bénéfices ? Un peu tout cela à la fois, sans doute...

« En tout cas, un travail de fond destiné à sensibiliser les élus sur l'importance du rôle qui leur revient en la matière est nécessaire, explique Frédéric Novellas, en charge de ce dossier au Certu. *La loi SRU [2] devrait nous y aider puisqu'elle exige la prise en compte de la sécurité routière dans les nouveaux plans de déplacements urbains. Il faut maintenant que ces dispositifs soient connus... et utilisés. »*

Pour cet expert, la problématique « sécurité routière » devrait d'ailleurs s'imposer comme une évidence : aujourd'hui, les accidents de la circulation constituent, et de loin, la première cause de mortalité accidentelle dans l'espace public urbain. Logiquement, toutes les actions qui visent à les réduire devraient donc figurer comme une priorité absolue pour tout responsable d'une collectivité locale.

« Certains maires, admet-il, *ont bien intégré cette notion : ils ont accepté de prendre en main le dossier, aussi brûlant soit-il, et ont fait de réels efforts pour rendre les rues de leur commune plus sûres à tous les usagers, en commençant par les plus vulnérables. La prise de conscience a démarré dans les années 1980 avec la mise en place du programme pilote « Ville plus sûre, quartiers sans accidents ». Les communes qui l'ont appliqué ne le regrettent pas et ses concepts n'ont pas pris une ride. La preuve : les Anglais de Gloucester, qui viennent de réaménager leur cité, n'en ont pas appliqué d'autres. Le guide qui les détaille reste en tout cas un outil précieux pour ceux qui veulent agir. »*

Et Frédéric Novellas de regretter que *« trop d'élus, dans notre pays, réagissent de façon curative le jour où un accident grave se produit chez eux. Sous la pression de la population, ils ont tendance à agir trop vite et par une action limitée au lieu où s'est produit l'accident. C'est souvent inefficace, voire contre-productif. »*

1) Centre : centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme.
2) Loi S.R.U. : Loi sur la solidarité et le renouvellement urbain.

Source : Sécurité routière.

Document 5 :

Le point sur ...
Les effets de l'alcool

Les fonctions visuelles perturbées

Ce sont avant tout les fonctions visuelles qui sont altérées par l'absorption d'alcool.
> Le champ visuel est rétréci : les objets qui se trouvent sur les côtés sont mal perçus (danger aux croisements).
> La vision stéréoscopique (du relief et de la profondeur) est modifiée, d'où une perception erronée des distances (danger en cas de dépassement).
> Le temps de réaction visuelle s'allonge (danger en cas de freinage). Avec une alcoolémie même légère, le temps de réaction atteint 1,5 seconde là où il est évalué à 1 seconde en temps normal.
> La vigilance et la résistance à la fatigue diminuent.
> La coordination des mouvements est perturbée.

Une élimination lente

Il faut savoir que l'alcool s'élimine lentement. L'organisme évacue environ 0,15 g d'alcool par heure. Ainsi, pour un taux de 0,90 g/l, il faudra attendre environ trois heures avant de pouvoir prendre le volant. L'élimination totale de l'alcool absorbé prendra six heures. Aucune recette ne peut remplacer ce temps d'élimination ni même le raccourcir.
A jeun, le passage de l'alcool dans l'organisme est accéléré ; il est au contraire ralenti si l'alcool est absorbé au moment d'un repas. Ce qui ne signifie pas pour autant que la nourriture atténue les effets de l'alcool : dans ce cas, le pic d'alcoolémie est atteint plus tard (une heure après le début du repas, par exemple), ce qui retarde d'autant l'élimination de l'alcool.[2]

Un effet désinhibant*

L'alcool a un effet désinhibant et l'évaluation des risques s'en trouve perturbée. La prise d'alcool augmente donc la prise de risques : vitesse excessive, agressivité, réflexes diminués...

Un risque multiplié

Le risque d'avoir un accident est fortement aggravé par l'absorption d'alcool :

Il est multiplié
par 2 avec 0,5 g/l
par 5 avec 0,7 g/l
par 10 avec 0,8 g/l
par 35 avec 1,2 g/l
par 70 avec 2 à 3 g/l

Les circonstances

> En 2001, selon l'ONISR (Observatoire national interministériel de sécurité routière), plus de 72 % des accidents mortels avec alcool ont eu lieu la nuit, et 63,5 % le week-end.
Les accidents avec alcool se produisent plutôt en rase campagne, hors intersection ; le plus souvent, ils n'impliquent qu'un seul véhicule, sans piéton. Conclusion : les conducteurs sous l'empire de l'alcool ne sont plus maîtres de leur véhicule.
> Conduire après avoir bu accroît la gravité des accidents.
La proportion d'accidents avec alcool est 3,5 fois plus élevée dans les accidents mortels.

Les sanctions

Le seuil maximum d'alcoolémie autorisé par la loi est de 0,5 g d'alcool par litre de sang (ou 0,25 mg/l d'air expiré).

> Entre 0,5 et 0,8 g/l : retrait de 3 points du permis et amende de 135 euros.
> Au-delà de 0,8 g/l, c'est un délit : retrait de 6 points, retrait du permis sur-le-champ par les forces de l'ordre, amende pouvant aller jusqu'à 4500 euros. Le conducteur risque deux ans d'emprisonnement et trois ans de suspension du permis de conduire, voire son annulation.

*** qui donne trop d'assurance.**

Source : observatoire régional de la Sécurité routière, Nord-Pas de Calais.

Document 6 :

Cette portion de la N 13 est saine. Le conducteur vient de commencer le geste d'allumer une cigarette puis il l'interrompt pour garder les deux mains libres sur son volant. La radio diffuse une chanson ancienne de Charles Trenet : *Revoir Paris*. Le soleil revenu chauffe une nature où les roux commencent à dominer. La route semble vide dans les deux sens. En fait, à l'autre bout de la courbe, un camion de marée venant de Saint-Brieuc aborde lui aussi le virage de la Providence mais le conducteur de la MG ne peut pas encore le voir. Il reprend en sifflant le refrain de *Revoir Paris*...

Aux deux tiers du virage, une route secondaire coupe la N 13. Un panneau STOP enjoint[1] aux usagers de marquer l'arrêt avant la traversée dangereuse. Une camionnette du type bétaillère[2] immobilise son chargement de porcs à la limite de la Nationale. A sa gauche, la MG qui roule vite mais qui est encore loin. A sa droite, venant de l'autre sens, le camion de marée[3], plus proche, mais qui traîne ses vingt tonnes après avoir escaladé en seconde une côte à sept pour cent. Le conducteur de la bétaillère décide qu'il a le temps de traverser. Il passe sa première et démarre...

A cet instant exact, le chauffeur de la bétaillère prend conscience de sa relative imprudence. Plus précisément, il réévalue son estimation du complexe distance-temps. A l'accoutumée, il pense lentement et par routine. La nécessité de réagir vite le pousse dans deux directions contradictoires, l'une et l'autre teintées d'un début de panique. D'abord il cherche à s'arrêter puis, l'évidence lui apparaissant de la sottise de cette solution, il écrase son accélérateur pour dégager la Nationale au plus vite. Conséquence logique, la camionnette lourdement chargée amorce une sorte de bond et le moteur cale.

Le chauffeur du camion de marée qui voit la bétaillère stopper net à la moitié de sa traversée de la Nationale, en laissant libre la voie sur laquelle il roule, pense d'abord que le conducteur, respectant la priorité, lui donne le passage avant de se rabattre derrière lui. Mais, presque simultanément[4], de l'altitude où sa cabine le place, il découvre la MG qui fonce à la rencontre de l'obstacle et dont la totalité de la portion de route utilisable, la moitié droite de la chaussée, se trouve barrée...

Lorsque la camionnette s'est immobilisée devant lui, le conducteur de la MG a commencé à ralentir depuis près de deux secondes...

Une évidence : il ne s'arrêtera pas avant la bétaillère, mais il a peut-être le temps de la déborder sur la gauche puis de se rabattre à droite pour laisser le passage libre au camion. Il est visible que celui-ci freine autant qu'il peut pour faciliter cette manœuvre. Malgré cela, il se rapproche encore trop vite. De plus, la MG elle aussi a freiné. A 140, la chicane[5] restait ouverte. Maintenant, c'est trop tard.

Deux évidences : la MG ne s'arrêtera pas avant la bétaillère et elle ne passera pas devant le camion. La chicane se referme et devient une impasse. Plus que vingt mètres... dix mètres...

Arraché de sa place, le conducteur se trouve projeté vers le siège voisin. Il y serait complètement déporté si ses jambes n'étaient retenues par le levier du changement de vitesse. La partie supérieure du corps glisse de biais vers le siège droit, et l'arrière du crâne, au niveau de l'occipital, vient frapper le longeron qui sépare les deux vitres. Le choc est assez appuyé pour provoquer un bref étourdissement. Le conducteur a lâché son volant. Dès lors, la voiture est livrée, sans compensation, aux lois de l'inertie...

1. Ordonne.
2. Destinée au transport du bétail.
3. Poisson de mer frais.
4. En même temps.
5. Ouverture étroite et difficile à franchir, au sein d'un obstacle.

Document 6 :

Les longerons qui assurent la rigidité du toit fléchissent. Le pare-brise et la lunette arrière éclatent. En revanche, les vitres plus ou moins baissées supportent le ploiement du haut des portières! Le moteur qui s'est emballé au moment de la rupture de la fusée avant revient au ralenti. La roue gauche intacte, toujours embrayée, tourne dans le vide. Charles Trenet chante imperturbablement *Revoir Paris*. Le point de soudure qui réunit le renfort longitudinal du toit au montant du pare-brise, côté droit, se déchire et, par l'effort du tassement, dirige vers l'intérieur de l'habitacle une lame de tôle aiguë de la longueur d'un couteau de table. La MG rebondit sur son toit, continue son tonneau et tombe sur le flanc gauche.

Paul Guimard,
Les choses de la vie,
Denoël éd.

L'INSÉCURITÉ ROUTIERE EN FRANCE

QUESTIONS

Document 1 :

1) Commentez la position de la France (2 points)
2) Comparez cette position avec celle de la région Nord-Pas de Calais. (2 points)

Document 2 :

1) Construisez un graphique représentant l'évolution du nombre de tués :
- Courbe 1 : dans la Région Nord-Pas de Calais,(2 points)
- Courbe 2 : hors agglomération, (2 points)
- Courbe 3 : en agglomération. (2 points)

2) A partir de quelle année le nombre de morts en agglomération devient-il inférieur au nombre de morts hors agglomération ? Commentez. (2 points)

Document 3 :

1) Quelle est la source de ce document ? (1 point)
2) Quel message veut-on faire passer ? (3 points)

Document 4 :

1) Selon ce texte, quel rôle les maires et les élus doivent-ils jouer dans la sécurité en ville ? (4 points)
2) Pourquoi ? (2 points)

Document 5 :

1)Parmi toutes les informations de ce document, relevez les deux qui sont relatives aux effets physiques produits par la consommation d'alcool ? (4 points)
2) Quelles conséquences sur la conduite entraîne chacun de ces effets physiques ? (4 points)

Document 6 :

1) En quoi la situation évoquée dans le premier paragraphe peut apparaître dangereuse ? (3 points)
2) Ligne 21-22 « la nécessité de réagir vite le pousse dans deux directions contradictoires ». Lesquelles ? (4 points)
3) Relevez, dans les deux derniers paragraphes, les mots ou expressions indiquant la violence du choc. (3 points)

Expression écrite : (20 points)

En vous appuyant sur les documents et sur vos connaissances personnelles, vous développez en une trentaine de lignes votre point de vue sur l'insécurité routière et ses causes.

Copyright © 2026 FormaV. Tous droits réservés.

Ce document a été élaboré par FormaV© avec le plus grand soin afin d'accompagner chaque apprenant vers la réussite de ses examens. Son contenu (textes, graphiques, méthodologies, tableaux, exercices, concepts, mises en forme) constitue une œuvre protégée par le droit d'auteur.

Toute copie, partage, reproduction, diffusion ou mise à disposition, même partielle, gratuite ou payante, est strictement interdite sans accord préalable et écrit de FormaV©, conformément aux articles L.111-1 et suivants du Code de la propriété intellectuelle. Dans une logique anti-plagiat, FormaV© se réserve le droit de vérifier toute utilisation illicite, y compris sur les plateformes en ligne ou sites tiers.

En utilisant ce document, vous vous engagez à respecter ces règles et à préserver l'intégrité du travail fourni. La consultation de ce document est strictement personnelle.

Merci de respecter le travail accompli afin de permettre la création continue de ressources pédagogiques fiables et accessibles.