



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **Le nouveau
CNSR**
p. 8

➔ **Espaces
partagés**
p. 12

➔ **Les causes
d'accidents**
p. 18



Les arbres
au bord des routes

DOSSIER p. 14

SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 4 – Bilan 2016
- 6 – C'est arrivé en 2016
- 8 – CNSR
- 9 – La FIA opposée à la boîte noire
- 9 – Signaler ou ne pas signaler les contrôles ?
- 11 – Engins roulants non identifiés
- 12 – Non, ils ne deviendront pas « attentifs aux vélos » !
- 13 – « Cellule riposte », il y a urgence !
- 14 – Dossier : les arbres au bord des routes
- 17 – Réflexions parallèles
- 18 – Relations causales dans les accidents
- 20 – Vie de la Ligue
- 21 – Vie des asso's
- 23 – Associations départementales
- 24 – Conseil d'administration, Bureau national et bulletin d'adhésion

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

15, rue Jobbé-Duval
75015 PARIS
Tél. : 01 45 32 91 00
E-mail : secretariat@violenceroutiere.org
Site Internet : www.violenceroutiere.org
www.voiturecitoyenne.fr

Directrice de la publication :
Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :
Pierre Lagache

Comité de rédaction : Claude Chabot, Jean-Marie Leverrier, Jacques Robin, Chantal Perrichon, Michel Ternier, Jean-Yves Lamant.

Imprimerie :
Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé
N° CPPAP : 0707 G 88243 – ISSN : 0297-5874

Crédits Photos : Pierre Lagache (couverture), Fotolia benjamin-nolte (p. 4), LCVR (p. 5), CNSR (p. 8), Fotolia lucag_g (p. 9), Fotolia elypse (p. 9), Fotolia Andrey Popov (p. 10), Fotolia shocky (p. 13), Jacques Robin (p. 14 à 16), Fotolia dk-fotowelt (p. 15), Fotolia dragonstock (p. 17), CAUE Lot (p. 18), LCVR (p. 20), LCVR73 (p. 21), LCVR34 et Cie des Oliviers (p. 22).

INSUPPORTABLE !

En novembre dernier, nous avons pu assister à une campagne de communication orchestrée par « 40 Millions d'automobilistes » sur le thème « la route est responsable de 40 % des accidents graves ». Le discours pointait particulièrement les difficultés financières des départements et plus globalement la diminution des budgets consacrés aux routes. L'affirmation de ce chiffre plus que contestable (cf. page 18), et l'essoufflement budgétaire des gestionnaires de voiries ont donc suffi à certains pour affirmer que l'infrastructure serait subitement devenue la cause montante des accidents sur nos routes.

La publication des mauvais chiffres de 2016, soldant pour la troisième année consécutive un triste bilan, a conduit les

services de l'État à trouver la parade : le comportement des automobilistes est la cause de tous les maux.

Nous sommes donc confrontés à deux « pseudo-analyses » qui ne sont en fait que des exutoires, puisque l'objectif est de s'exempter de sa responsabilité et de la renvoyer sur l'autre. Un mécanisme classique empreint d'un haut niveau d'immaturité qui se paie cash !

Formulons le vœu qu'en 2017, une prise de conscience sur les défaillances de notre politique de sécurité routière soit enfin intégrée au plus haut niveau de l'État. Face à la tragédie humaine que recouvrent les mauvais bilans qui se suivent, le jeu d'esquive est devenu insupportable !

La Ligue contre la violence routière a été créée en 1983, alors que 12 000 personnes mouraient chaque année sur la route. L'indifférence de l'opinion publique accompagnait alors ce drame national dont nous subissons encore les effets. La violence routière traduit une réalité : c'est chaque jour près de 10 morts et des centaines de blessés graves, c'est la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 25 ans.

Nos Valeurs

Indépendance

Face aux lobbies et aux décideurs, nous préservons notre indépendance et notre liberté d'expression pour faire des propositions au service du seul objectif de sécurité routière.

Rigueur

Face à la désinformation permanente, nous appuyons nos propositions sur des faits objectifs et vérifiés par des chercheurs et épidémiologistes de la sécurité routière reconnus.

Proximité

Constituée d'un réseau 100 % bénévole réparti sur le territoire national, la Ligue entretient une relation de proximité : soutien aux victimes et sensibilisation des acteurs.

Objectif Zéro Accident : ce but revendiqué et poursuivi par la Ligue est celui de renforcer l'idée que l'accident n'est pas une fatalité, que conduire est un acte social dont chacun doit rendre compte, que le respect de la loi et des autres usagers est indispensable pour faire de la route un espace de vie plus sûr.



Chantal PERRICHON,
Présidente de la Ligue
contre la violence routière

« Moi, je suis convaincu que ce que nous avons fait est bien... Le bilan est bon, et c'est parce qu'il est bon que nous devons nous adosser au bilan pour gagner l'élection présidentielle... »

Ces mots sont prononcés par notre inoxydable Premier ministre au 7/9 de France Inter le lundi 2 janvier 2017. Après la première salve du JDD du 31 décembre qui avait titré « *Il est temps d'être fiers de notre action* » sur une double page d'interview de B. Cazeneuve, la secousse est violente. Comment ose-t-il ?

Le tout nouveau chef du gouvernement espère-t-il nous faire oublier que son impéritie pour traiter un sujet majeur de santé publique s'est soldée par un ratage historique ? Les hommes politiques de ce quinquennat, refusant d'écouter les lanceurs d'alerte, paralysés par une aboulie pernicieuse, ont failli à leur mission de protection envers les jeunes et les plus vulnérables, et réussi « l'exploit » que vingt-neuf gouvernements successifs avaient évité depuis 1972, à savoir trois années consécutives d'augmentation du nombre des tués sur les routes.

La philosophie du « *tous azimuts* » qu'il a prônée, défendue bec et ongles par les fonctionnaires dépositaires des desseins de l'ancien ministre de l'Intérieur nous a conduits dans le mur, comme cela était prévu et annoncé par les experts. Mais nous nous devons de reconnaître que dans la panoplie des 81 mesures égrenées depuis le début du mandat de B. Cazeneuve, nous avons quand même échappé à l'initiative surprenante d'un maire bulgare qui, pour conjurer « les mauvais augures » responsables selon lui de graves accidents, avait fait verser quelques dizaines de kilos de sucre sur des routes dangereuses ! Certes, ce Nicolas Grozev, maire de Nova Zagora, ne bénéficiait pas des recommandations d'un Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) comme le nôtre, et ne devait pas davantage écouter les experts de son pays... Au final, la RCEA⁽¹⁾ aura échappé à un enrobage caramélisé avec survol de drones !

Les quelques mois à venir ne nous laissent guère d'espoir. Faute de se départir du même travers que ses prédécesseurs, Bruno Le Roux a prétendu le 23 janvier, lors de la séance plénière qui renouvelait le CNSR que : « *... nous progressons, petit à petit, nous nous rapprochons, étape par étape, de l'objectif que nous nous sommes fixé : moins de 2 000 morts sur la route en 2020. Plus que jamais, cet objectif doit être réaffirmé, car il est à la fois ambitieux, réaliste et accessible : en témoignent les résultats de ces cinq dernières années, en dépit d'une mauvaise tendance conjoncturelle* ». Pourtant aucune mesure de rupture n'est prévue. Ainsi, grâce à notre accoutumance au « *tous azimuts* », nous n'avons pas été désorientés par les paroles du ministre à la séance publique du 24 janvier au Sénat. Il a préféré suivre les propos simplistes et « sincères » du rapporteur, M. Grosdidier, pour éviter l'adoption d'un amendement déposé par le sénateur J.-P. Grand sur l'interdiction de tout signallement des forces de l'ordre⁽²⁾. Alors que la lutte contre le terrorisme est une justification majeure, comme la sécurité routière, il est inacceptable que le ministre de l'Intérieur ait refusé cet amendement.

Toutefois, nous n'oublierons pas le binôme de ce quinquennat, pourtant improbable au départ, qui a uni les efforts de Manuel Valls, quand il était à l'Intérieur, et de Frédéric Péchenard, son Délégué Interministériel à la sécurité routière. Nous regrettons tous maintenant la période où ils ont travaillé de concert, car ils ont montré que notre cause peut réunir des responsables politiques qui font passer le bien commun avant leur intérêt particulier, et pour qui le courage n'est pas qu'un concept. Pas de rodомontades narcissiques, mais de la détermination et des mesures efficaces, notamment la mise en service des radars 3^e génération. Ensemble, ils ont prouvé qu'il était mensonger de prétendre qu'il n'est plus possible à notre époque d'obtenir rapidement de bons résultats.

L'actuel Premier ministre ne peut ni faire abstraction du bilan catastrophique de ces trois dernières années, ni balayer d'un revers de main sa part de responsabilité pour des centaines de morts. Se souvient-il d'avoir déclaré le 11 mai 2015 au CNSR : « **Il me revient, et à personne d'autre, de définir une stratégie, de mettre en œuvre des mesures et de donner les moyens nécessaires à mes services pour mener ce combat contre l'insécurité routière** ».

Effectivement, il lui revient et à lui seul d'assumer l'échec de sa politique de sécurité routière. Nous serons la mémoire de cet échec. L'avenir jugera.

Je dédie ce numéro de *Pondération* à tous les jeunes de ce pays qui auront perdu la vie durant ce quinquennat funeste.

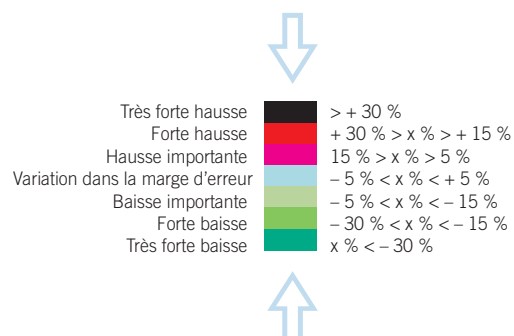
⁽¹⁾ Route Centre-Europe Atlantique.

⁽²⁾ http://videos.senat.fr/video.307216_5887b4d5ae57b.seance-publique-du-24-janvier-2017-soir?timecode=8746000.

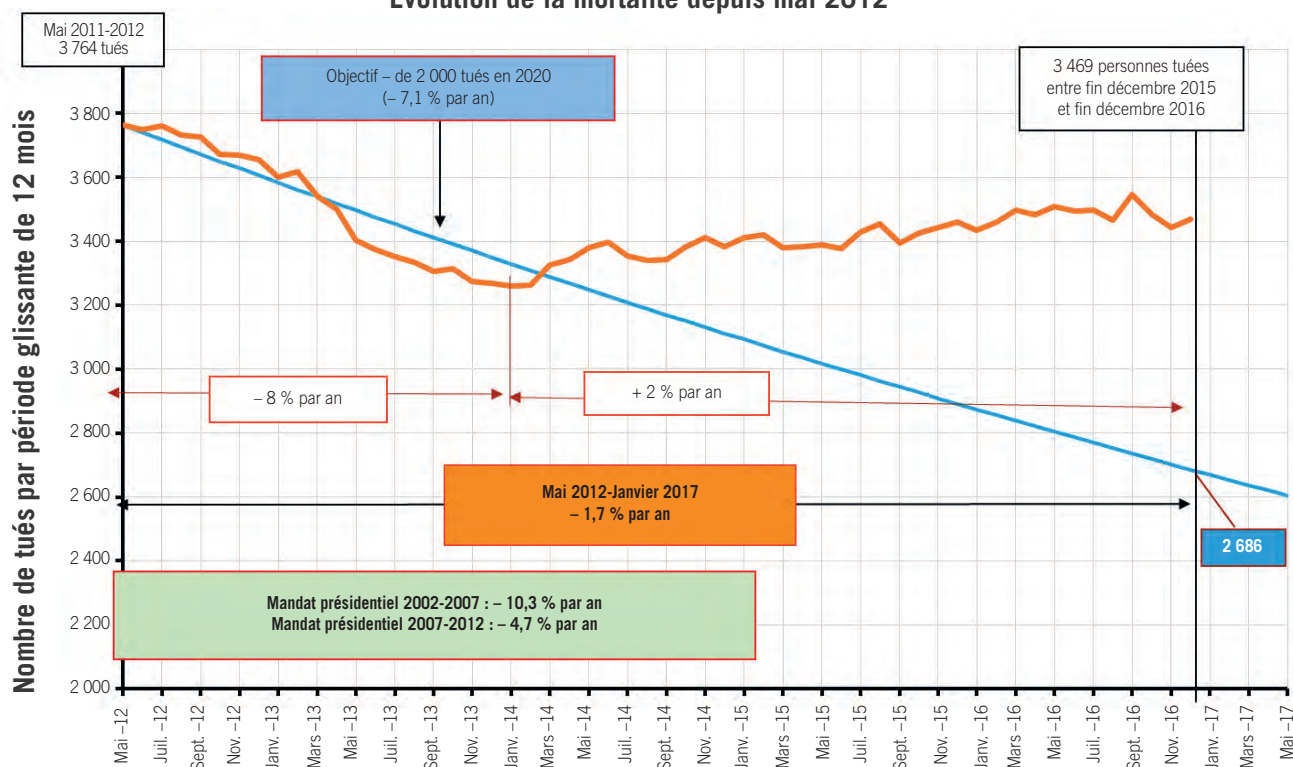
Bilan 2016

Bilan de la mortalité routière de décembre 2016 et de l'année 2016

Décembre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
Décembre 16	331	8,5	3 469	0,2
Décembre 15	305	6,6	3 461	2,3
Décembre 14	286	- 8,6	3 384	3,5
Décembre 13	313	- 1,9	3 268	- 10,5
Décembre 12	319	- 4,2	3 653	- 7,8
Décembre 11	333	12,9	3 963	- 0,7
Décembre 10	295	- 3,6	3 992	- 6,6



Évolution de la mortalité depuis mai 2012



2016 vient de connaître le mois de décembre le plus meurtrier depuis 2011. Il conclut une troisième année consécutive de hausse annuelle : 2014 (+ 3,5 %), 2015 (+ 2,3 %), et 2016 (+ 0,2 %) !

La dernière fois qu'une telle situation s'était produite c'était en 1970, 1971 et 1972 (année du pic de la mortalité).

Rappelons que depuis 2013, la Ligue avait régulièrement annoncé une remontée de la mortalité face à l'inadaptation des mesures proposées et mises en œuvre.

Quand Bruno Le Roux, ministre de l'Intérieur dit : « l'année 2016 s'inscrit donc dans une tendance à la stabilisation, ..., », alors qu'il y a eu 200 morts de plus qu'en 2013, nous nous inscrivons en faux contre cette assertion (cf. tableau).

Le comité des experts du précédent CNSR avait écrit dans son rapport paru le 29 novembre 2012⁽¹⁾, qu'il existait depuis 1972 « une tendance à la diminution de l'insécurité routière d'environ 3 % en moyenne annuelle sans mesure nouvelle

sous les effets combinés du taux de pénétration croissant des technologies automobiles en sécurité passive (protection des occupants et des usagers vulnérables) et des aides à la conduite, de la continuation de l'amélioration du réseau routier, et de toutes les autres mesures de sécurité routière du passé qui continueraient à produire des effets au cours de la période ».

Le même rapport proposait des mesures nouvelles, en rupture avec les mesures prises au cours des dernières années, pour atteindre l'objectif de moins de 2 000 personnes tuées sur les routes en 2020. La mesure phare préconisait l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les routes bidirectionnelles hors agglomération à 80 km/h, mesure réclamée par la Ligue depuis des années. D'autres mesures concernaient la réduction du risque lié aux obstacles latéraux, les alcoolémies non réglementaires, le renforcement du management de la sécurité, le contrôle du respect de la loi, etc.

Ces propositions qui auraient permis d'épargner 800 vies par an et d'enregistrer moins de 2 500 personnes tuées en cette fin d'année 2016, auraient pu être opérationnelles dès l'année 2014. Elles se devaient d'être la feuille de route du gouvernement.

Hélas le comité interministériel du 2 octobre 2015 n'a annoncé qu'une multitude de « mesurètes » dont la Ligue a dénoncé l'inutilité – à part quelques-unes –, et dont la plupart ne sont même pas encore appliquées.

Force est de constater que maintenant la tendance vertueuse s'est interrompue depuis trois ans au profit d'une tendance à la hausse en moyenne de 2 % par an.

Et pourtant, devant le CNSR du 23 janvier 2017 le ministre Bruno Le Roux a tenu à confirmer qu'il maintenait l'objectif de moins de 2 000 tuées sur nos routes en 2020, objectif inatteignable si les mesures de rupture des experts ne sont pas mises en œuvre immédiatement.

⁽¹⁾ « Proposition d'une stratégie pour diviser par deux le nombre des personnes tuées ou blessées d'ici 2020 ».



LES ENTRETIENS DE LA LIGUE

10 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière



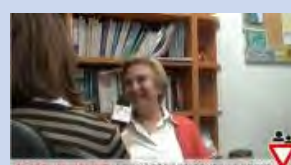
Le LAVIA



Le LAVIA, caméra embarquée



La vitesse, première cause d'accident



Prise en charge de l'alcool



Justice et sécurité routière



Rémy Heitz : mon passage à la sécurité



La désinformation



Médias : le rôle des lobbies



Voiture citoyenne



Risque routier professionnel



Le site de la ligue :
www.violenceroutiere.org

➡ C'est arrivé en 2016

Ce numéro du premier trimestre est l'occasion d'un passage en revue des différents faits qui ont ponctué l'année 2016. Ce balayage non exhaustif nous permet de constater que quelques mesures de prévention ont été prises sans pour autant qu'elles aient un impact réel sur la morbidité, mais aussi que des décisions ont été prises qui elles, auront clairement un impact négatif sur la sécurité des usagers.

JANVIER

01 | Gilet rétro-réfléchissant obligatoire pour les conducteurs de deux-roues motorisés (port restant facultatif).


26 | Promulgation de la loi sur la modernisation de la santé – Assouplissement de l'encadrement de la publicité sur les boissons alcooliques.


26 | Extension des dispositions de dépistage d'alcool et de drogue au volant.


FÉVRIER

01 | Début de l'expérimentation de la remontée de file par les motocyclistes.


05 | Annonce de la hausse de la mortalité de + 2,4 % en 2015 deuxième année de hausse consécutive.


MARS

31 | Annonce de la hausse de la mortalité de + 1,1 % dans l'Union Européenne en 2015.


AVRIL

13 | Publication du décret interdisant le surteintage des vitres avant.


13 | Publication d'un arrêté permettant aux motos de plus de 100 ch, disposant d'un ABS, d'être immatriculées en France.


MAI

31 | Permis A2 généralisé à tous les motocyclistes novices.


AOÛT

12 | Constat de la hausse des vitesses pratiquées en 2015.



NOVEMBRE

18 | Promulgation de la loi de modernisation de la justice, incluant huit mesures ci-dessous annoncées au dernier CISR :



- Renforcement des sanctions dès le premier grand excès de vitesse (dépassement de 50 km/h et plus) : véhicules immédiatement immobilisés et placés en fourrière, 1 500 € d'amende et suspension de permis de conduire pour le conducteur ;



- Conduite avec un permis faux ou falsifié rendue délictuelle ;



- Obligation pour les entreprises de transmettre à l'administration l'identité et les coordonnées du salarié ayant commis une infraction relevée par un système automatique ;



- Amende majorée pour la personne morale titulaire d'un véhicule en excès de vitesse ;



- Création d'un fichier des véhicules assurés ;



- Création d'une amende « forfaitaire délictuelle » pour sanctionner la conduite sans assurance ou sans permis ;



- Verbalisation automatique étendue à de nouvelles infractions ;



- Interdiction de l'établissement de carte grise au nom d'un mineur, et obligation pour la personne titulaire de la carte grise d'être détenteur d'un permis de conduire.

SEPTEMBRE

21 | Port obligatoire des gants pour les conducteurs de deux-roues motorisés, obligatoire à partir du 20 novembre 2016.



OCTOBRE

07 | Très forte augmentation de la mortalité en septembre (+ 30,4 %).



DÉCEMBRE

06 | Standardisation de la taille des plaques d'immatriculation des deux-roues motorisés et assimilés (taille trop petite pour la détection par radar).



22 | Casque obligatoire pour les cyclistes de moins de 12 ans et leurs passagers à partir du 22 mars 2017.



31 | Nouvelles infractions verbalisables par la vidéo surveillance.



LÉGENDES



sans intérêt ou insuffisant



satisfaisant



mauvais

Le dossier du précédent numéro de Pondération titrait « Pourquoi un nouveau CNSR ? ». Il faisait référence à l'échange de courriers entre la Ligue et les représentants de l'État. La réponse d'Emmanuel Barbe, Délégué interministériel à la sécurité routière nous laissait alors dans la plus grande perplexité, tant elle s'appliquait à ne pas apporter de réponses aux questions posées. Le 8 novembre 2016 est paru le décret ⁽²⁾ n° 2016-1511 sur le Conseil National de la Sécurité Routière, modifiant le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 relatif au Comité interministériel de la sécurité routière. Le commentaire de Légifrance précise que « Le décret redéfinit la nature des missions du CNSR en le confortant dans son rôle de conseil du Gouvernement ». Rien de très nouveau par conséquent... jusqu'à ce que le second décret du 20 janvier 2017, portant sur les nominations, confirme nos craintes.



Une seule avancée

Point essentiel que nous attendions, le vote est désormais réservé aux membres désignés du CNSR, excluant donc les services de l'État.

« Seuls les membres mentionnés aux 1° à 10° de l'article 2 prennent part aux votes lors des séances plénières du conseil. Le délégué interministériel à la sécurité routière exprime, avant chaque vote, la position du Gouvernement sur le contenu des recommandations, rapports ou avis mis en délibération par le président. »

Bienvenue aux lobbies professionnels

Dans notre courrier adressé au Premier Ministre Manuel Valls, nous exprimions notre souhait de resserrement du CNSR « Le CNSR devrait réunir, au plus une vingtaine de membres apportant des avis éclairés et impartiaux sur les actions à mener. » Message non reçu puisque la composition du CNSR est étoffée et passe de 52 à 67 membres ! Concernant la méthode employée pour le choix des experts, que penser d'un appel à candidature lancé par

la DSCR ? La sélection des experts a été réalisée sous la houlette de fonctionnaires de l'administration de la DSCR : du jamais vu dans le monde scientifique !

De plus, la présence des lobbies liés aux domaines de l'automobile et des infrastructures est renforcée. Mobivia (Norauto, Midas, ...), Michelin, Colas, et la FIA⁽³⁾ figurent parmi les nouveaux membres entrants. En clair, un CNSR dont l'expertise sera largement phagocytée par des intérêts d'ordre économique dont on peut sérieusement douter du lien avec l'objectif exclusif d'amélioration de la sécurité routière.

Un CNSR Geek

Nous connaissons le vif intérêt de notre Délégué interministériel pour les technologies, d'où le propos sans surprise de Légifrance, « le décret conforte le CNSR dans une approche plus prospective orientée vers les évolutions technologiques ... »

Cela va de pair avec la création du nouveau prix de l'innovation sécurité routière lancé en novembre 2016 qui permet de faire une communication branchée et consensuelle au lieu de travailler efficacement. La Ligue

a toujours été convaincue que certaines technologies pouvaient sauver des vies. Alors, nous ne doutons pas que dans sa nouvelle configuration, les premières propositions du CNSR porteront sur l'installation des boîtes noires et la mise en œuvre du LAVIA⁽⁴⁾ que nous avons été les premiers à réclamer depuis plusieurs années ! À moins que l'utilisation des drones soit jugée plus tendance...

Et l'évaluation : un détail ?

Nous avons pointé l'impérieuse nécessité d'améliorer le volet de l'évaluation en proposant que « le CNSR assure une mission d'évaluation des mesures mises en œuvre, y compris les mesures prises à titre expérimental. » Mais, rien, absolument rien dans le nouveau texte n'y fait référence. C'est sans doute là, le point le plus inquiétant, car il traduit, pour l'administration en charge du sujet, une absence chronique d'exigence de résultats. Mais il est vrai qu'une telle approche imposerait de prendre des mesures véritablement efficaces et pas nécessairement consensuelles. C'est bien là que le bât blesse.

➡ Article 1

« Le Conseil National de la Sécurité Routière a pour missions :

- 1° De formuler des avis et des recommandations sur toute question relative à la sécurité routière.
- 2° De suggérer des évolutions pour éclairer l'action des Pouvoirs Publics dans le domaine de la sécurité routière.
- 3° D'identifier des études prospectives, des recherches et des évaluations à conduire pour améliorer les connaissances en matière de sécurité routière et des enjeux associés. »

⁽¹⁾ Conseil National de la Sécurité Routière.

⁽²⁾ Décret consultable sur <https://www.legifrance.gouv.fr/>

⁽³⁾ Fédération Internationale de l'Automobile (voir article p. 12).

⁽⁴⁾ Limiteur de vitesse s'adaptant à la vitesse autorisée.

La FIA ⁽¹⁾ opposée à la boîte noire

Pierre COURBE,
chargé de mission mobilité, fédération Inter-Environnement Wallonie



Dans le cadre de la révision du règlement européen général sur la sécurité routière (GSR pour General Safety Regulation ⁽²⁾), le consultant TRL ⁽³⁾ s'est vu confier une mission d'analyse des techniques d'assistance à la conduite, de sécurité active et de sécurité passive. Au terme d'une première phase, TRL a sélectionné 24 techniques (ou mesures) pour lesquelles une analyse coûts-bénéfices approfondie a été réalisée à la lumière de la littérature scientifique.

Afin d'enrichir son travail, TRL organisait une consultation des parties prenantes les 28 et 29 novembre à Londres. Préalablement à ce « stakeholders meeting », toutes les organisations concernées pouvaient envoyer des contributions relatives aux 24 mesures sélectionnées. Tout autre commentaire était également le bienvenu. Au cours de la réunion dans la capitale anglaise, TRL présentait une synthèse de chaque mesure incluant les commentaires reçus. À la seizième mesure, les participants découvrirent avec un certain étonnement que la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) se prononçait contre la boîte noire (ou EDR pour *event data recorder*). Les deux arguments invoqués par la FIA :

– (1) il n'y aurait pas de preuve d'une relation causale claire entre l'utilisation de la boîte noire et l'amélioration de la sécurité routière,

– (2) ni les constructeurs ni les assureurs n'auraient besoin de clarifier les causes des accidents.

Le représentant de la Commission européenne s'étonna à juste titre de cette affirmation. Bien que ceci fut dit de manière neutre, sans sarcasme aucun, son commentaire souleva quelques rires dans une assistance pourtant majoritairement constituée de représentants du secteur automobile. Le moins que l'on puisse dire est que la FIA s'est franchement décrédibilisée, malgré les tentatives de son représentant pour justifier l'injustifiable en arguant d'un processus de consultation des membres non achevé.

À propos du LAVIA (ou ISA pour *Intelligent Speed Adaptation*), la FIA considère que les limiteurs de vitesse manuels et les LAVIA informatifs sont tout à fait acceptables pour

les conducteurs, mais pas les systèmes contraignants (limitation physique). Ce qui revient à dire que, aux yeux de la FIA, il est acceptable d'être poliment invité à respecter la loi, mais pas d'y être contraint. Attitude tout à fait scandaleuse dès lors que le respect de ladite loi permet de sauver des vies.

Ce qui précède devrait suffire à démettre dans l'heure Monsieur Jean Todt, président de la FIA, de sa fonction d'envoyé spécial des Nations Unies pour la sécurité routière. Le combat mené par la fédération qu'il préside contre des mesures d'amélioration de la sécurité routière que même l'industrie automobile approuve au moins partiellement est immoral et pitoyable. C'est toute l'action des Nations Unies en matière de sécurité routière qui s'en trouve discréditée. Il est plus que temps de mettre un terme à cette situation !

⁽¹⁾ Fédération Internationale de l'Automobile.

⁽²⁾ Deux textes légaux sont concernés : le règlement (CE) n° 661/2009 (prescriptions d'homologation des véhicules relatives à la sécurité) et le règlement (CE) n° 78/2009 (protection des usagers vulnérables).

⁽³⁾ TRL est une société de consultance basée au Royaume Uni qui « fournit de la recherche innovante et des solutions technologiques et informatiques pour les modes de transport terrestres » – <https://trl.co.uk/>

Signaler ou ne pas signaler les contrôles ? Telle est la question

Laurent CARNIS,
Chargé de recherche, Université Paris-Est, Ifsttar-Dest

Une question lancinante pour l'utilisateur de la route autour des contrôles de vitesse concerne leur signalisation. Les lieux où sont effectués les contrôles de vitesse doivent-ils être communiqués auprès du grand public ? Les appareils de contrôle automatisé de la vitesse doivent-ils être accompagnés ou non d'un panneau de signalisation spécifique ? Doit-on laisser les réseaux sociaux communiquer la localisation des contrôles ? Ces problématiques posent le même enjeu, à savoir les effets d'une meilleure information par l'utilisateur de la route sur ses choix de vitesse. Seront évoqués ici uniquement les effets attendus d'une meilleure information des lieux de contrôle concernant le seul plan de l'efficacité des contrôles et en se référant aux enseignements de la littérature scientifique disponible.

Oui, le conducteur s'adapte...

De manière générale, le conducteur n'aime pas l'incertitude. Que celle-ci se traduise par la survenance d'une collision ou par l'obtention d'une sanction pécuniaire, il tentera d'en réduire l'importance ou ses conséquences. Une manière de réduire cette incertitude est de disposer d'informations qui permettent de moduler son comportement de conduite en conséquence. En matière de contrôle routier et des vitesses, il s'agit notamment de disposer d'informations idoines sur le lieu et le moment du contrôle.

Une importante littérature a mis en évidence l'existence du *comportement du saut du kangourou* (Carnis 2001). En effet, lorsque le conducteur est informé d'un contrôle, celui-ci va réduire sa vitesse à proximité du lieu en question pour accélérer de nouveau. On parle aussi d'effet de halo, pour désigner les limites spatiales de l'efficacité des contrôles.

Ne pas se tromper de cible

Une manière de juger de l'efficacité des contrôles sur les pratiques est de se référer à des indicateurs de performance comportementaux sur le terrain (indicateurs de vitesse et niveaux d'illégalisme par exemple), voire en menant des expérimentations. Si l'objectif consiste à rechercher l'impact le plus important sur ces comportements, certains pourraient être amenés à conclure que signaler les lieux de contrôle est la solution appropriée. En effet, dans ce cas, les mesures effectuées sur une période limitée et sur un territoire restreint aux lieux de contrôle indiquent des évolutions plus importantes que pour des dispositifs non signalés. Cependant, il n'en est rien. Il s'agit ici d'une erreur grossière de raisonnement. Il est évident qu'un signalement aux usagers du lieu de contrôle va conduire à une réduction plus importante des vitesses pratiquées, puisque le conducteur est informé et modifie son comportement pour éviter la sanction ! Mais il ne s'agit ici que d'une partie de l'histoire, car l'ajustement est temporaire seulement. Par ailleurs, les comportements ne sont pas documentés pour les autres réseaux si une telle politique était généralisée. En effet, le conducteur aurait alors connaissance des lieux de contrôle, et *a contrario*, les endroits où il n'y en a pas, et ajusterait sa vitesse en conséquence. En fait, si aucun lieu de contrôle n'était signalé, le conducteur devrait composer avec une incertitude généralisée et modifierait ses choix de vitesse de manière appropriée. L'impact sur les vitesses pratiquées serait sans aucun doute plus important, même si l'effet est moindre sur le seul site où est effectuée la mesure de l'effet associé au signalement.

Les stratégies de dissuasion possibles

Quelle stratégie alors adopter ? Plusieurs formes de dissuasion peuvent être recherchées (Cameron *et al.* 2003). La dissuasion globale consiste à rechercher un effet généralisé à l'ensemble du réseau, tandis que la dissuasion locale vise à dissuader la



réalisation d'un acte illégal limité à un périmètre. Ainsi, une stratégie appropriée consisterait à ne pas signaler les lieux de contrôle sur les axes pour lesquels la dissuasion recherchée est généralisée. L'incertitude, quant aux lieux de contrôle étant conséquente on peut donc s'attendre à des ajustements favorables et conformes aux objectifs. Toutefois, une signalisation des lieux de contrôle reste appropriée, lorsqu'il s'agit de produire une dissuasion locale. Dans ce cas, il s'agit d'avertir l'usager de dangers spécifiques. L'information de l'existence d'un contrôle conduit donc à inciter fortement le conducteur à réduire et à adapter sa vitesse de circulation localement. En somme, il s'agit de jouer sur le « danger d'être contrôlé et sanctionné », pour que le conducteur modifie sa conduite pour éviter le danger de la collision. Typiquement, il s'agit des zones scolaires, à forte présence piétonne, l'entrée de tunnels, le passage d'infrastructure critique, etc.

Informations sur la vitesse et avertisseurs de radars

Donner aux conducteurs de l'information sur leur vitesse de circulation par des panneaux électroniques par exemple pourrait apparaître comme une solution idoine pour réduire celle-ci. En fait, les quelques études disponibles sur cette problématique convergent pour souligner au mieux des effets temporaires et d'ampleur limitée (Walter et Broughton 2011). En effet, les vitesses de circulation diminuent à proximité du dispositif, pour progressivement retrouver leur niveau antérieur. En somme, ces dispositifs peuvent aider à réduire les vitesses prati-

quées aux endroits présentant des dangers localisés. Tout autre usage apparaît d'une utilité fort limitée.

La communication des lieux de contrôle (par les applications électroniques, les réseaux sociaux, la communication officielle des autorités) ne permet pas plus d'obtenir une réduction durable des vitesses de circulation. En fait, une étude récente montre que ceux qui possèdent des détecteurs de radars ralentissent effectivement aux lieux de contrôle plus que les non-possédants (Rudin-Brown and Cornelissen 2012). En effet, ils possèdent une information que les autres n'ont pas. L'étude montre également que ces mêmes conducteurs sont en fait des conducteurs disposés à prendre plus de risques et enclins à moins respecter le Code de la route. Ces usagers s'équipent non pas pour éviter les dangers de la route, mais pour éviter les contrôles et les infractions. En conséquence, ces outils sont contreproductifs en termes de sécurité routière et leur seule utilité serait de se limiter à communiquer uniquement en temps réel les dangers localisés sur le réseau, et non les « dangers » d'un contrôle routier. Qui peut ainsi croire sérieusement que donner les lieux de contrôle routier permet d'améliorer la sécurité routière ? Qui peut sérieusement affirmer qu'avertir les conducteurs quant aux lieux et heures des interventions des services de lutte contre le trafic de drogue réduit ce dernier ? Cela est certain, à ces endroits, les prises seraient nulles, mais pourrait-on alors en conclure qu'il n'y a pas de trafic ? Et pourquoi en serait-il différemment pour les infractions au Code de la route ?



Références :

Cameron Max, Delaney Amanda, Diamantopoulou Kathy and Bella Lough (2003), *Scientific Basis for the Strategic Directions of the Safety Camera Program in Victoria*, Monash University, Accident Research Centre, Report n° 202.

Carnis Laurent (2001), L'apport de l'analyse économique du droit au contrôle des excès de vitesse, *Politiques et Management Public*, Vol. 19, n° 2, pp. 83-103.

Rudin-Brown C.M. and M. Cornelissen (2012), Can Radar Detectors and Safety Warning System (SWS) Signals Improve Road Safety?, *Journal of the Australasian College of Road Safety*, Vol. 23 n° 1, pp. 9-15.

Walter Louise and Broughton Jeremy (2011), Effectiveness of Speed Indicator Devices: An Observational Study in South London, *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 43, pp. 1355-1358.

Engins roulants non identifiés... Piétons inquiets !

Claude CHABOT

Il faut l'admettre une fois pour toutes : nous avons la bougeotte. Du char à bœufs au gyropode électrique, notre souci fut toujours d'aller plus vite, plus loin. Depuis 150 ans, la voiture automobile nous a comblés ⁽¹⁾, mais aujourd'hui se dessine la nécessité d'une mobilité courte, autonome, simple, légère, modulaire, peu agressive et autant que possible, respectant l'environnement. Le vélo a déjà pris sa place, mais des « *engins de déplacement personnel* » – EDP –, rapides, silencieux se multiplient dans nos rues et surtout sur nos trottoirs. Une cohabitation est-elle possible ? Peut-on affirmer que sur un même trottoir puissent circuler des mobiles aussi différents qu'un piéton très vulnérable et un « EDP » à 20 km/h ?

Ces pratiques, développées chez nos voisins européens méconnaissent le fait que l'espace dévolu aux piétons a toujours été protégé par les textes. Cette sagesse de la loi intègre la différence de nature entre des piétons lents et vulnérables et un mobile qui peut être plus rapide et plus pesant donc destructeur en cas de choc. Pour cela, le code interdit la circulation des véhicules sur les trottoirs. Interdiction désormais caduque semble-t-il, avec dans certaines villes, une densité de vélos et d'autres engins préjudiciable au confort et à la sécurité des piétons. Trois approches sont désormais inévitables :

- 1 – Rétablir le droit à marcher librement, sans contraintes et en sécurité, toujours protéger les plus vulnérables.
- 2 – Faire évoluer les aménagements pour le développement harmonieux et sûr de toutes les pratiques de mobilité douce.
- 3 – Donner un matériel juridique solide aux relations nouvelles entre les divers moyens de déplacement doux dans la cité.

Le risque pour les piétons

- ⇒ **Vitesse** – Souvent très supérieure à la leur.
- ⇒ **Silence** – Vélos et engins sont silencieux alors que l'ambiance sonore est généralement élevée dans les agglomérations.
- ⇒ **Distances latérales** – Les usagers respectent peu les distances latérales en dépassant ou en croisant, ce qui confine de fait le piéton dans un couloir où il doit « *marcher droit, sinon...* ».
- ⇒ **Effet de surprise** – Un piéton ne peut percevoir ce qui vient derrière lui et s'expose à un risque s'il dévie sa trajectoire de manière imprévue (ex. enfant s'écartant de ses parents).
- ⇒ **Incapacité physique** – Enfant, personne âgée, malade, déficiente, PMR, – ne peuvent percevoir et éviter le risque créé par des mobiles trop rapides dans leur environnement.

Quelques engins pour une mobilité nouvelle



La bicyclette (sans assistance)

Masse : env. 20 kg – Vitesse urbaine : 10 à 20 km/h – Énergie cinétique à 20 km/h (cycliste 75 kg) : 1 500 joules.

La bicyclette avec assistance électrique* et vitesse réglementée



Masse : env. 20 kg – Vitesse limitée à 25 km/h Puissance limitée à 250 W – Il faut avoir à pédaler pour avancer (principe d'assistance). Pas d'immatriculation – Énergie cinétique à 25 km/h (cycliste 75 kg) : 2 300 joules.

* Réduire les efforts en pédalant.

La bicyclette électrique et vitesse libre*

Masse 25 à 30 kg – Pas de limite de vitesse – Puissance 300 à 500 W – Assimilé à cyclomoteur 50 cc, non immatriculé, port du casque, assurance 2 roues – Peut avancer sans avoir à pédaler – Énergie cinétique à 45 km/h (cycliste 75 kg) : 7 400 joules.

* Produire l'effort à la place de l'utilisateur.



La monoroue (électrique)

Masse 10 à 15 kg – Vitesse maximum : 18 km/h – Pas d'avertisseur sonore. Très silencieux – Freinage par inclinaison du corps en arrière – Énergie cinétique à 18 km/h (cycliste 75 kg) : 1 125 joules.

Le gyropode (sans guidon, électrique)



Masse 10 à 15 kg – Vitesse maximum : 15 à 20 km/h – Puissance 2 moteurs env. 25 W – Freinage par inclinaison du corps en arrière – Énergie cinétique à 20 km/h : 1 400 joules.



Le gyropode « Segway » (avec guidon, électrique)

Masse 48 à 54 kg – Vitesse maximum : 20 km/h – Puissance 1 800 à 2 000 W – Freinage par inclinaison du corps en arrière – Énergie cinétique à 20 km/h : 1 800 à 2 000 joules.

Le risque physique en cas d'accident

Les accidents « vélo contre piéton » – et encore moins ceux dus aux EDP ne sont pas dénombrés de manière suffisamment précise pour une approche accidentologique. Mais la massification future des usages « doux » demande d'anticiper sur une exposition au risque qui va fortement augmenter.

- Exemple : une monoroue de 15 kg avec un conducteur de 75 kg roulant à 18 km/h (5 m/s) dissipe 1 125 joules en passant de 18 à 0 km/h. C'est une énergie considérable capable de causer des lésions graves aux impliqués.
- Une partie de cette énergie dissipée crée des lésions dans le 1^{er} choc. Projeté à une distance de l'ordre de 4 mètres, le piéton pourra rencontrer un obstacle fixe (poteau, plot...) sur sa trajectoire avec des effets dont la gravité peut être importante.

La vitesse du pas – C'est pourquoi chaque fois que des cyclistes ou des engins circulent par exception ou sur des espaces autorisés aux côtés des piétons le niveau de vitesse doit être réduit : la « vitesse du pas » est un compromis *a minimum*.

⁽¹⁾ Avec hélas des contreparties désastreuses.

Non, ils ne deviendront pas « attentifs aux vélos » !

Marie-Hélène VAUCHÉ – Claude CHABOT

Nous avons évoqué dans le N° 101 de *Pondération* le projet d'« espaces mixtes » sur lequel circuleraient piétons et vélos. Cette notion existe déjà (zones de rencontre, voies vertes,...) mais reste interdite par le Code de la route sur les trottoirs. Une expérimentation réalisée à Strasbourg était présentée le 26 septembre 2014 par ses promoteurs lors de la séance de la commission 2 roues – 2 roues motorisés du CNSR (Yves Laugel et Jean-Luc Marchal, CUS de Strasbourg).



« La ville de Strasbourg a obtenu en 2010 l'autorisation par la DSCR d'expérimenter l'espace mixte piéton/cycliste sur 6 sites, dérogeant aux règles de largeur prévues dans les textes. Cette expérimentation a été accordée pour une durée de 2 ans, sans toutefois faire l'objet d'une publication au Journal Officiel. Une signalisation verticale expérimentale a été utilisée pour chaque entrée et sortie de zone. Aucun accident corporel n'a eu lieu sur les 6 sites ⁽¹⁾. L'association Piétons 67 a formulé une requête pour dénoncer l'instauration de ces espaces mixtes expérimentaux qui dérogent à la largeur minimale du cheminement piéton (appelé communément trottoir) établie à 1,40 m sans obstacle (...), et à celle de 2 mètres préconisée par le CEREMA ⁽²⁾, pour une piste cyclable unidirectionnelle. La solution Voie Verte n'a pu être retenue car les sites expérimentés n'ont pas les caractéristiques requises (...) ».

Ayant relaté dans le N° 101 les inqualifiables propos ⁽³⁾ du président de la commission 2 roues Patrick Jacquot en réponse aux inquiétudes de participants sur ce projet, nous avons reçu de notre adhérente Mme Marie-Hélène Vauché, de la Ligue de Savoie les précisions suivantes dont nous retranscrivons l'essentiel.

Le déplacement urbain des personnes aveugles et malvoyantes

La proposition du CNSR de créer des espaces mixtes vélos/piétons sur les trottoirs pour éviter que les cyclistes soient mis en danger sur la route suscite la plus vive inquiétude chez ceux qui connaissent le monde du handicap visuel. Évidemment tout doit être fait

pour la sécurité des cyclistes, en particulier la poursuite de politiques de pistes cyclables comme cela a été fait dans certaines villes, mais une telle proposition d'espace mixte sur les trottoirs met délibérément en danger les personnes handicapées visuelles qui ont le droit de pouvoir se déplacer en sécurité dans l'espace urbain. Une personne aveugle ou handicapée visuelle ne peut déambuler comme tout un chacun en ville mais beaucoup revendiquent leur autonomie et le droit de se déplacer sans l'aide de quiconque.

Se déplacer en autonomie quand on est aveugle ou malvoyant profond en ville ne va pas du tout de soi. Ce déplacement se fait sur des itinéraires construits et appris avec patience sur des trottoirs en fonction des possibilités qu'offre chaque ville. Ces itinéraires sont toujours limités en nombre relativement faible dépendant du lieu de résidence, du travail professionnel, des rendez-vous, des habitudes de sortie... Des itinéraires nouveaux peuvent être créés, demandant l'apprentissage de tronçons.

Les espaces de partage (zone de rencontre, rues piétonnes dans lesquelles circulent souvent les cyclistes) sont pour ces personnes des zones de danger : dans une zone de rencontre, la personne aveugle doit « se lancer » pour traverser, il n'y a pas de repères et évidemment pas de feux sonores. Les espaces urbains d'agrément, les jardins publics, les places sont très peu utilisées par ces personnes faute de repères et faute de pouvoir maintenir la ligne droite.

Non, elle ne pourra jamais être « attentive aux vélos » ⁽³⁾

Les trottoirs sont pour ces personnes les seuls espaces de relative tranquillité, permettant une marche en ville pour aller d'un point à un autre ou pour se détendre ; tous les autres espaces sont



⁽¹⁾ NDRL : Précision importante : le rapport dit « aucun accident corporel avec cycliste responsable ». On se demande là comment est déterminée la « responsabilité » du cycliste et comment elle est constatée. Y aurait-il aussi une « responsabilité » du piéton ?

⁽²⁾ CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (ex. CERTU).

⁽³⁾ Le propos exact de M. Jacquot fut le suivant : « C'est une question d'éducation, d'information, parce que quand je parle d'information, d'éducation ou de prévention, c'est parfois faire passer le message que les plus fragiles n'ont pas de droit automatique sur les autres, quand il s'agit du partage de la route. Donc si on fait passer le message à la vieille dame qu'il peut y avoir des vélos, elle pourra être attentive non pas, heu, ne pas sortir pour ne pas être renversée mais elle pourra, elle pourra être précautionneuse (...) Et j'insiste, passer le message à un cycliste que quand il est sur un espace mixte, il doit rouler au pas, le cas échéant s'il le peut, le souhaite, descendre de son vélo, et pouvoir continuer à circuler avec son vélo, alors vous allez me dire avec son vélo il peut donner un coup de guidon à un piéton, mais à ce moment là il ne faut jamais sortir de chez soi ».



compliqués ou dangereux, or une personne aveugle ou gravement handicapée visuelle n'a aucun moyen de distinguer la partition du trottoir en deux portions piste cyclable et bande piétonne. Les vélos sont silencieux, la personne n'a aucun moyen de les détecter et il ne faut pas croire que l'acuité auditive des aveugles est tellement différente de celle des autres usagers, même si une meilleure discrimination des sons environnants peut s'apprendre en locomotion et s'affiner avec peine au cours des ans. Sur un trottoir la personne aveugle arrive à maintenir sa ligne droite essentielle pour son déplacement. Les autres « unités en mouvement », les piétons vont sensiblement à la même vitesse qu'elle. Contrairement à ce que dit M. Jacquot sur la « *vieille dame qui apprendra* », la personne malvoyante ou aveugle ne pourra pas « *devenir attentive aux vélos* ».

Transformer les trottoirs en espaces mixtes serait une erreur

Ces espaces deviendraient dangereux donc inutilisables pour les personnes aveugles ou handicapées visuelles, réduisant leurs

possibilités de déplacement. Ce serait faire courir à ces personnes déjà malmenées par la vie un risque considérable.

Bien sûr on nous dira qu'il s'agira de quelques trottoirs soigneusement choisis, mais ce peut être aussi une porte ouverte à une utilisation plus large qui ne met pas seulement en danger les aveugles et malvoyants mais toutes les personnes fragiles dont les personnes âgées très nombreuses dans notre société ; à la suite d'une chute une personne âgée peut ne plus jamais pouvoir sortir de chez elle en autonomie (...).

Gare à la généralisation

Bien entendu, il peut s'avérer nécessaire qu'en quelques endroits spécifiques, le trottoir puisse accueillir piétons et vélos lorsque la dangerosité est manifeste, nous connaissons cela déjà dans certaines de nos villes mais en l'occurrence c'est une généralisation – de droit ou de fait – qu'il faut redouter si des règles précises – et rigoureusement appliquées – n'en limitent pas l'implantation et l'usage.

Canne, locomotion, trajectoire

Essentiel lors du déplacement, l'usage de la canne et d'une technique appelée locomotion sont appris aux aveugles et malvoyants par un « instructeur de locomotion ». La canne balaie assez large de part et d'autre de la personne détectant les propriétés du sol et lui créant un chemin au milieu des autres : c'est se créer la ligne droite. On voit ici l'importance du sol dont le relief détermine pour la personnes les trajectoires à adopter. Le trottoir mixte n'offre plus la liberté de créer sa ligne indispensable à cette progression.

« Cellule riposte » : il y a urgence !

La communication dans le domaine de la sécurité routière se dégrade, tel est le constat établi par Claude Got⁽¹⁾ dans un récent article publié sur son site internet. Selon lui, « *Des acteurs très divers, passionnés de l'automobile, politiques, journalistes, associatifs, tentent de nier ou de déformer les données admises par la collectivité des chercheurs. Leur objectif est de bloquer des décisions contraignantes à l'efficacité incontestable. L'opposition au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou le refus d'accepter le niveau de risque élevé lié à la conduite sous l'influence de l'alcool font maintenant partie du passé. Le déni actuel concerne le rôle de la vitesse et la validité des mesures intervenues en 2002 pour mieux faire respecter ses limitations. Les méthodes utilisées ont évolué, incluant des attaques personnelles et des menaces qui n'existaient pas dans le passé* ».

Claude Got estime par ailleurs que la situation est aggravée par l'absence de réaction. « *Les professionnels des médias et les responsables de la sécurité routière ne savent pas et ne veulent pas lutter de façon personnalisée contre la désinformation « spécialisée » dans le domaine de la sécurité routière. Ils sont inhibés par la crainte de s'opposer à des fractions actives de leur clientèle ou de leur électorat* ».

Quelle réponse apporter ? Selon Claude Got « *Face aux carences actuelles, le seul recours est l'intervention d'associations ou d'individus qui ont fait leurs preuves dans le domaine concerné. Ces acteurs doivent développer des sites spécialisés permettant aux usagers de bénéficier d'argumentaires facilement accessibles, satisfaisant les critères de la connaissance scientifique* ».

Cette réflexion conforte la Ligue dans sa demande répétée de mise en place au niveau de l'État d'une « cellule Riposte » qui pourrait très utilement contrer de façon réactive la désinformation. Nous ne nous satisfaisons pas de la « cellule à l'épreuve des faits » actuellement existante qui a été créée pour justifier la politique du gouvernement. Exemples : les campagnes de communication sont utiles, le passage à 0,2 grammes pour les conducteurs novices...

Article complet en ligne sur

<http://www.securiteroutiere.org/desinformation/scienceetdesinformation.html>

Un bel exemple de désinformation appuyant le concept du radar « pompe à fric » !



(1) Claude Got : Accidentologue - Professeur de médecine honoraire.

Les arbres au bord des routes

Jacques ROBIN

Nous sommes bien sûr d'accord sur une évidence : en cas de collision contre un arbre, ce n'est pas l'arbre qui est venu frapper la voiture mais c'est le conducteur qui est coupable de la collision, du fait de son imprudence et en particulier de sa vitesse inadaptée à la section de route concernée. Mais le problème est que dans les 300 tués annuels, ce sont souvent des automobilistes jeunes qui sont victimes des accidents contre arbres. On est donc en devoir de s'interroger. A-t-on convenablement réfléchi quand on affirme que c'est le conducteur seul qui est coupable ? Élus, ingénieurs, médias, décideurs aux ministères, députés, sénateurs, inspecteur de permis, présidents de conseil départemental, experts-conseillers, chargés d'études ont-ils fait ce qu'il fallait ? Est-on prêt à faire ce qu'il faut pour le danger des arbres, est-on prêt à examiner en profondeur les solutions ?

Les textes, les recommandations

Depuis plusieurs décennies, la politique « officielle », c'est-à-dire globalement celle de la « Sécurité Routière » (CEREMA, DSCR – Ministère), est d'établir, en bord de chaussée, une zone de sécurité dépourvue de tout obstacle : arbres, poteaux, parapets, têtes de buse, fossés profonds (95 % des fossés sont trop profonds), etc.

Cette zone de sécurité est de quatre mètres en aménagement de routes existantes et de sept mètres pour les aménagements neufs ou en cas d'implantation d'obstacles nouveaux sur des routes existantes.

Ces recommandations sont données par le Guide d'Aménagement des Routes Principales (ARP) du SETRA (croquis à gauche). Les « routes principales » sont les routes dont le trafic est fort, elles ne sont pas officiellement définies, leur liste n'est pas dressée, mais la logique voudrait que l'on considère les RGC comme « routes principales » et qu'on leur applique les recommandations.

Théoriquement, les recommandations de l'ARP s'appliquent aux gestionnaires des Routes Nationales (RN) et, « si elles le souhaitent, aux collectivités responsables d'un réseau routier » (en fait départements et régions).

Les arbres trop près de la route souffrent et meurent

Dans l'intérêt des arbres, il est important de les planter assez éloignés de la route.

Quatre raisons pour lesquelles les arbres souffrent lorsqu'ils sont trop proches de la route :

1. Les écorchures de l'écorce dues aux voitures qui se garent ou qui ont un accident, ou aux faucheuses.

2. Le tassement du sol. Plus on est proche de la route, plus le sol avoisinant est tassé par les voitures.

3. Les poussières. Les poussières produites et soulevées par les voitures : particules de pneus, de gazole, de garniture de frein, poussière naturelle terreuse. Ces poussières recouvrent les feuilles et empêchent ou réduisent la fonction chlorophyllienne.

4. Le sel de déneigement (chlorure de sodium). Le chlore attaque les feuilles, le sodium se bloque dans les parties colloïdales du sol et l'eau ne peut plus véhiculer les éléments fertilisants et nutritifs, vers les racines.

La solution « glissières » n'est pas possible partout

On entend les partisans de la vitesse dire « posez des glissières devant les arbres afin que nous puissions continuer à rouler vite », mais la solution « glissières » n'est pas possible partout : il faut bien savoir comment fonctionne une glissière de sécurité.

Une barrière de sécurité métallique, couramment appelée glissière est un dispositif de retenue souple qui, sous l'effet d'un choc et de l'intrusion d'un véhicule, fonctionne en se déformant. Au cours de cette déformation la glissière absorbe de deux



façons l'énergie cinétique du véhicule, d'une part par la déformation des supports qui s'inclinent vers l'arrière et d'autre part par le frottement du véhicule sur la glissière (la lisse).

Au cours de l'intrusion du véhicule, lorsque le support se plie au-delà de 45°, il se détache de la lisse, se « déboutonne », ensuite la lisse continue à freiner le véhicule.

À la suite de ce glissement sur quelques mètres, la majeure partie de l'énergie du véhicule a été absorbée et le véhicule est redirigé avec une faible vitesse résiduelle, parallèlement à la glissière.

Pendant ce 1/4 de seconde, la décélération subie par le corps des occupants (ceinturés), reste le plus souvent dans des valeurs raisonnables.

Tout ceci ne fonctionne que si l'angle d'impact du véhicule sur la glissière est suffisant pour que la composante normale de la force imprimée puisse provoquer la déformation de la glissière vers l'arrière. Si la glissière est trop proche de la route (par exemple moins de 1,50 m), le véhicule, en cas de déviation de trajectoire, frotte la glissière presque parallèlement et il rebondit sur la route sans avoir été ralenti, avec un très fort risque de collision frontale contre les véhicules venant en face.

Concrètement : devant la glissière il faut donc laisser 1,50 m et derrière la glissière il faut laisser environ 1 mètre (au moins 50 cm) pour que le support s'incline. D'où l'éloignement nécessaire à 2,50 m entre la chaussée et les arbres. Si l'on interpose des glissières devant les arbres trop proches, on remplace le risque de collision contre les arbres par le risque de collision frontale : dans les deux configurations le risque est fort et la vitesse doit donc, dans ces deux cas, être limitée à 60 km/h.



Arbres à moins de 2,50 m : les glissières occasionnent des collisions frontales.

Les 4 principales solutions possibles pour réduire la dangerosité des arbres en bord de route

1. Replantations

Remplacer l'alignement existant, trop proches de la chaussée (moins de 2,50 m) par un nouvel alignement d'arbres plus loin que l'existant, au moins à 4 m et si possible 7 m, en faisant l'acquisition d'une bande de terrain. Si l'on ne peut pas acquérir l'intégralité d'une bande de terrain, une solution est d'acquérir des surlargeurs d'emprises ponctuelles tous les 200 ou 300 mètres et y planter un groupe de 2 ou 3 arbres éloignés. Il arrive fréquemment que dans un alignement les arbres meurent un à un et on pourrait être tenté de les remplacer ponctuellement. En agissant ainsi on pérenniserait le danger pour les décennies suivantes et l'alignement, de toute façon aurait un aspect hétérogène ; il est préféra-

ble pour la santé des arbres et pour le paysage, de remplacer par un nouvel alignement éloigné derrière.

2. Abbatage

Supprimer les arbres isolés qui n'ont aucune valeur esthétique, ceux qui sont rabougris, malades ou dont l'espérance de vie est limitée, ceux dont l'intérêt paysager faible ou contestable, comme par exemple celles situées en zone boisée.

3. Limiter la vitesse pour faire prendre conscience du danger

Pour les très beaux alignements existants trop proches (moins de 2,50 m) que l'on décide de conserver, il faut limiter la vitesse à 60 km/h **en indiquant impérativement la raison** par un panneau « arbres » sous le panneau 60 : cette vitesse basse sera supportable si la qualité de l'alignement le justifie et que la section concernée est courte. À 60 km/h, le choc contre l'arbre sera considérablement amorti par la déformation de l'avant de la voiture : les chances de survie des occupants seront décuplées et les blessures seront beaucoup plus légères. Pour les sections plus longues, il est impératif de faire prendre conscience du danger de la présence des arbres par un panneau « arbres ralentir ». Pour une meilleure visibilité nocturne, une bonne solution serait de peindre le tronc des arbres en blanc, comme cela se faisait autrefois.

4. Tenir un registre des planteurs pour les responsabiliser

Malgré les recommandations de planter à plus de 4 mètres, quelques gestionnaires de voirie, rares heureusement, ont continué à planter dangereusement proche de la chaussée, arguant du manque de recul possible, des difficultés d'acquérir une bande de terrain ou du prétexte que c'est



Replantation éloignée – 4 m.



Faire prendre conscience du danger.



Les beaux alignements sont à conserver.
Trop proches pour poser des glissières.
Leurs courtes longueurs permet d'imposer le 60.



en remplacement ponctuels d'arbres qui ont dépéri isolément. Une justification à cette attitude vient du fait qu'au moment le gestionnaire fait planter ces arbres, il ne place pas un obstacle dangereux et pense qu'on ne peut l'accuser sur le coup de mise en danger de la vie d'autrui, il s'abstient volontairement de penser que l'arbre va grandir et peut-être occasionner des accidents mortels car le baliveau ne mesure que quelques centimètres de diamètre. L'arbre devient « anonyme ». C'est seule-

ment 20 ou 30 ans plus tard que l'arbre tue. La solution pour éviter cet anonymat qui déresponsabilise le planteur serait de tenir des registres de plantation sur lesquels le nom du responsable de la plantation d'un arbre serait consigné. Cela lui fera prendre conscience, au moment où il s'apprête à ordonner la plantation, qu'en cas d'accident mortel dans le futur, il pourra être poursuivi pour mise en danger de la vie d'autrui. De cette façon on évitera les nouvelles plantations trop proches.



Les enjeux

L'enjeu humain :
290 tués contre arbres,
2 210 blessés hospitalisés.

L'enjeu économique :
1,8 milliard € tous les ans.

À l'aube de l'élection présidentielle, poursuivons nos réflexions parallèles afin d'aider à la prise de conscience préalable aux prises de décisions courageuses qui s'imposent. Nous allons voir que l'étude du parallèle entre la conduite d'un véhicule et la conduite d'une réunion permet de justifier des recommandations encore trop souvent ringardisées.



Analysons les caractéristiques d'une conduite de réunion réussie et voyons quels enseignements naturels en tirer pour une conduite responsable de véhicule. Nous vous proposons de retenir 5 caractéristiques essentielles et vous laissons compléter par votre réflexion personnelle. En effet une réunion :

- 1 – se prépare sérieusement,
- 2 – est animée par une personne compétente et motivée,
- 3 – nécessite que les risques et les perturbations soient gérés efficacement,
- 4 – impose qu'un secrétaire prenne des notes précises pour le compte-rendu et
- 5 – invite à ce que les erreurs du passé soient prises en compte et corrigées.

1 – La préparation d'une réunion réussie passe par un objectif et un agenda clairement définis, des participants bien informés ainsi qu'une logistique minutieusement vérifiée. En effet l'absence de vérification préalable du bon fonctionnement des équipements utiles à la réunion (rétroprojecteurs, micros,...) peut entraîner l'échec de la réunion. On comprend alors mieux l'utilité des vérifications d'usage : niveaux, pression des pneus... avant de prendre le volant.

2 – Conduire une réunion efficacement ne s'improvise pas. Cela s'apprend à l'aide de

formations dédiées ou par compagnonnage. L'animateur de la réunion doit être en pleine possession de ses moyens. Il doit être capable de réagir à toute perturbation pouvant intervenir à tout moment, afin que l'objectif de la réunion soit atteint. On comprend mieux alors que le conducteur d'un véhicule doit être reposé et n'avoir absorbé aucune substance ou boisson qui diminuerait ses capacités d'attention et de réaction.

3 – Outre la bonne forme physique, la gestion efficace des perturbations et des dérives d'agenda de réunion demande du savoir-faire acquis au fil de l'expérience. Ce savoir-faire est lié à la capacité d'anticipation de ces perturbations en imposant des règles claires à tous : interdiction d'utiliser son téléphone portable ou son PC pendant la réunion et rappel de ces consignes avant chaque réunion, organiser des pauses toutes les 2 heures environ pour que les participants se détendent et consultent leurs mails urgents. On comprend alors mieux pourquoi le téléphone même en mode *bluetooth* doit être interdit au volant, pourquoi des arrêts sont nécessaires toutes les deux heures et pourquoi le LAVIA doit s'imposer dans tous les véhicules comme aide à la conduite responsable dans un environnement qui change très souvent.

4 – Une réunion n'est conduite efficacement que s'il est prévu un(e) secrétaire distincte de l'animateur. Cette fonction sert à prendre des notes, à conserver la trace des idées importantes échangées ainsi que des possibles affrontements afin que ceux-ci soient analysés. Ils seront alors consignés au compte-rendu. On comprend alors beaucoup mieux pourquoi la boîte noire accidentologique doit s'imposer dans tous les véhicules.

5 – Après la réunion il convient de la débriefer, d'analyser les causes des incidents et d'identifier les solutions à mettre en œuvre dans des réunions ultérieures pour éviter ces affrontements stériles. On comprend alors mieux pourquoi les données de la boîte noire accidentologique peuvent être utiles pour l'institution judiciaire et celles de la boîte noire pédagogique utile pour accompagner la formation.

Vous avez déjà en tête d'autres parallèles avec les usagers vulnérables, le port du casque à vélo, les excès de vitesses, les radars,... nous vous laissons les identifier. Sachez que des entreprises ont déjà organisé avec succès des échanges par petits groupes autour de cette thématique du parallèle conduite de réunion et conduite de véhicule. Des idées intéressantes ont émergé. Une bonne pratique à promouvoir ?

« 90 % des accidents mortels sont des fautes du comportement » est une affirmation qui est souvent utilisée, notamment pour rappeler l'importance de respecter les règles du Code de la route. Le risque d'une telle affirmation serait d'en déduire un peu hâtivement que seulement 10 % des accidents mortels ont d'autres causes et qu'il n'y a pas grand enjeu à y travailler. De surcroît, d'autres voix affirment de leur côté que dans 40 % des accidents mortels, l'infrastructure a joué un rôle. Alors qu'en est-il exactement ? Que sait-on finalement de la part du comportement, de l'infrastructure sans oublier du véhicule dans les accidents mortels et quelle utilité cette connaissance peut-elle avoir dans la lutte contre l'insécurité routière ?

Des causes multifactorielles en interaction

Ces % sont en réalité devenus des arguments de communication un peu abusifs qui n'ont pas beaucoup de signification à défaut de savoir à quoi ils se rapportent. Aucune source n'est jamais mentionnée bien qu'il est probable qu'il s'agisse d'une agrégation statistique des enquêtes RÉAGIR (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et par des Initiatives pour y Remédier) menées entre 1983 et 1992 jamais publiée.

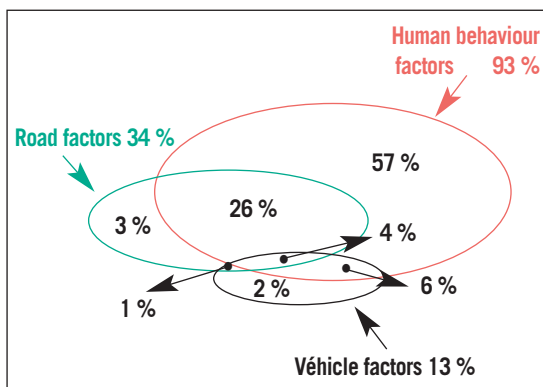
La finalité de ces enquêtes n'était pourtant pas au départ de produire des statistiques sur les accidents graves. Elle était principalement d'identifier de façon la plus large possible les facteurs de risque et de créer au travers des réseaux d'inspecteurs de sécurité routière, une prise en charge locale de la sécurité routière. À cette époque, les études détaillées d'accident menées par l'ONSER (Organisme National de Sécurité Routière) et qui se poursuivent maintenant sous l'égide de l'IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux) avaient mis en évidence qu'un accident était très rarement la conséquence d'une seule cause.

Il est le produit de plusieurs facteurs que l'on a pris l'habitude de regrouper en quatre



grandes familles : les facteurs liés à l'usager, les facteurs liés à l'infrastructure, les facteurs liés aux véhicules et les facteurs liés à l'environnement (conditions météorologiques et autres éléments perturbants) auxquels s'ajoutent les facteurs liés à l'alerte et aux soins.

Selon la grille de facteurs utilisée dans ces enquêtes, chacune de ces grandes familles se décompose en sous-familles comportant plusieurs facteurs. Ainsi, les facteurs liés à l'usager peuvent se décom-



poser en deux sous-familles : les facteurs liés à l'état et à l'aptitude de l'usager (alcool, fatigue, inattention, somnolence, problèmes psychologiques,...) et les facteurs liés au comportement dans la circulation (vitesse, infraction, prise de risque,...). Au total, plus d'une quinzaine de facteurs humains ont été identifiés.

Les facteurs liés aux véhicules se décomposent en deux sous-familles : les facteurs liés à la conception du véhicule et les facteurs liés à l'entretien du véhicule, regroupant au total une dizaine de facteurs. Les facteurs liés à l'infrastructure se décomposent également en deux sous-familles liés à

la conception de la route et les facteurs liés à son entretien, regroupant au total une douzaine de facteurs.

La seule publication relative à une exploitation statistique des enquêtes RÉAGIR que nous avons pu retrouver⁽¹⁾ donne un total des % des facteurs par rapport à l'ensem-

ble des accidents mortels de 268 %, soit en moyenne 3 facteurs de risque attribuables par accident. Ce résultat n'est pas très éloigné des % figurant dans le manuel de sécurité routière publié par

l'association mondiale de la route-AIPCR en 2003 dont le diagramme ci-joint donne une indication sur les interactions entre facteurs.

Cette source confirme clairement que le facteur lié au comportement de l'usager est très nettement prédominant (93 %), justifiant en cela les mesures prises en matière d'éducation routière : formation, communication, contrôle, sanction.

Pour autant, ce constat conduit à assimiler la question de l'insécurité routière au seul problème du facteur humain. Les autres facteurs sont aussi à prendre en compte

Facteurs ayant participé à l'occurrence des accidents mortels	% par rapport à l'ensemble des accidents mortels
Facteurs liés à l'état et à l'aptitude de l'usager	68
Facteurs liés au comportement de l'usager	81
Facteurs liés à la conception de l'infrastructure	34
Facteurs liés à l'entretien de l'infrastructure	24
Facteurs liés à la conception du véhicule	14
Facteurs liés à l'entretien du véhicule	21
Facteurs liés aux conditions atmosphériques	16
Facteurs divers	10
TOTAL	268

dans le cadre d'une politique de sécurité. Selon ce diagramme, la part de l'infrastructure pèse 34 % et la part du véhicule 13%. Il ne suffit pas d'en déduire que les trois composantes de ce système (homme-véhicule-environnement) sont en cause avec le plus souvent en arrière-plan une logique d'imputation. La notion de système conduit à tenir compte de leurs interactions. L'accidentalité est un dysfonctionnement du système où le conducteur est un opérateur central : il prend l'information de l'environnement, l'interprète et adapte son comportement en conséquence et agit éventuellement sur le véhicule qui lui-même réagit à l'infrastructure.

Un système de circulation en pleine évolution

Force est de constater que les résultats des enquêtes RÉAGIR, bien qu'éclairant, restent néanmoins approximatifs et datés. Des progrès ont été faits dans le domaine de la sécurité des usagers, des véhicules et de l'infrastructure mais le système de circulation a considérablement évolué lors des dix dernières années privilégiant la mobilité sans que le critère de sa sécurité soit toujours privilégié.

Il est étonnant qu'aucune étude n'ait été menée depuis ces années pour actualiser l'identification des facteurs de risque et leur poids ainsi que pour évaluer l'impact des mesures prises. Ces informations sont pourtant incontournables pour mener une politique de sécurité routière que ce soit au niveau national comme au niveau local. Cela permet de prioriser les actions et de mettre en œuvre les contre-mesures spécifiques pour y remédier. Cela permet également d'en estimer le rapport coût/efficacité. Cela permettrait aussi de répondre précisément aux polémiques stériles sur l'importance de tel ou tel facteur comme celui de la vitesse. Il serait sûrement utile d'avoir une segmentation de ces facteurs par mode de déplacement, ce qui permettrait par exemple d'avoir une idée de l'enjeu « véhicule » pour les accidents impliquant un deux-roues motorisés et de justifier plus facilement l'impact d'un contrôle technique ou de mieux comprendre l'augmentation de la mortalité piétonne.

La fiche BAAC remplie par les Forces de l'Ordre n'a pas vocation à apporter ces données. Elle ne donne qu'une information descriptive de l'accident. De surcroît, elle est par nature assez rigide. Seule, l'analyse du procès-verbal complétée si possible d'une visite du lieu de l'accident permet de reconstituer le déroulement de l'accident et de diagnostiquer ses facteurs déclencheurs et contributifs et d'en comprendre leurs interactions. Il est d'ailleurs difficile de parler de sécurité routière si on n'a pas fait au moins plusieurs fois ces enquêtes.

À ce jour, seul le BEATT (Bureau Enquête Accident – Transports Terrestres) procède à ce type d'analyse de façon très approfondie aboutissant à des recommandations. Elles portent actuellement uniquement sur des accidents spécifiques (passage à niveau, poids-lourds, cars) ou présentant un bilan lourd en victime.

De son côté, l'ASFA analyse chaque année depuis plus de dix ans tous les procès-verbaux des accidents mortels survenus sur le réseau autoroutier concédé pour en identifier les facteurs déclencheurs. Ce suivi a permis d'identifier des priorités d'action en relation avec la fréquence de certains facteurs de risque typiques de la circulation sur autoroute comme l'éclatement des pneumatiques, la somnolence, les vitesses excessives ou les prises à contre-sens. La prise à contre-sens constitue un exemple de l'interaction entre une erreur de conduite et une mauvaise lecture de la route qui trouve sa solution dans un meilleur traitement des entrées de bretelles (cf. *Pondération* n° 103).

Plus récemment, sous l'égide du Laboratoire d'Accidentologie, de Biomécanique et d'études du comportement humain, le projet VOIESUR⁽²⁾ a permis de faire un état des lieux de l'insécurité routière à partir de l'analyse de la plupart des procès-verbaux des accidents corporels de l'année 2011. L'objectif du projet était de savoir d'une part si les mesures à prendre correspondent à la réalité des problèmes et d'autre part de mieux cibler les systèmes de sécurité à mettre en place ou de les planifier en fonction des améliorations technologiques. Il livre des informations utiles particulière-



ment sur les situations accidentelles. Il est dommage que ce projet n'ait pas suffisamment recherché les différents facteurs de risque.

Tous responsables

Les enquêtes RÉAGIR ont été le terreau du livre blanc sur la sécurité routière de 1989 et de toutes les mesures prises dans les vingt ans qui ont suivi. Elles ont permis à tous les acteurs de la sécurité routière de s'approprier des connaissances et d'intégrer la dimension systémique de la sécurité routière.

Curieusement, à un moment où la mortalité routière stagne, on constate que le discours de ces acteurs oublie cette dimension et réduise l'insécurité routière aux causalités qui ne les dérangent pas. Chaque acteur du système de circulation devrait se sentir responsable des accidents qui le concernent.

Pour y parvenir, une voie de progrès serait de procéder de nouveau à une analyse systématique de tous les accidents graves et de mettre en *open data* ces données en complément des fiches BAAC déjà accessibles. Elle aurait au moins comme vertu de renouveler les compétences dans le domaine.

Facteurs relevés dans les accidents

(Source ASFA)

	Nombre d'accidents mortels mettant en cause le facteur...		% par rapport à l'ensemble des facteurs		% par rapport à l'ensemble des accidents	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Obstacles véhicules	45	39	13,8	14,8	30,4	31,7
Alcool, drogues, médicaments	37	23	11,3	8,7	25,0	18,7
Somnolence et fatigue	35	28	10,7	10,6	23,6	22,8
Inattention	25	21	7,7	8,0	16,9	17,1
Vitesse inadaptable au trafic	25	17	7,7	6,4	16,9	13,8
Vitesse excessive	23	18	7,1	6,8	15,5	14,6
Présence de piétons	23	23	7,1	8,7	15,5	18,7
Contresens	13	9	4,0	3,4	8,8	7,3
Inexpérience (conduite, véhicule...)	11	25	3,4	9,5	7,4	20,3
Défaillance mécanique	11	6	3,4	2,3	7,4	4,9
Manœuvre dangereuse (dépassement dangereux, conduite agressive...)	10	12	3,1	4,5	6,8	9,8
Interdistances trop faibles	10	4	3,1	1,5	6,8	3,3
Pneumatiques	9	12	2,8	4,5	6,1	9,8
Obstacles autres que véhicules	8	5	2,4	1,9	5,4	4,1
Malaise	6	3	1,8	1,1	4,1	2,4
Gêne visibilité par rapport aux conditions météo	4	2	1,2	0,8	2,7	1,6
Présence d'animal	3	1	0,9	0,4	2,0	0,8
Adhérence	2	–	0,6	–	1,4	–
Problème de navigation et d'orientation	2	–	0,6	–	1,4	–
Vitesse inadaptée aux conditions météo	1	0	0,3	0,0	0,7	0,0
Recul	1	0	0,3	0,0	0,7	0,0
Autres facteurs	22	16	6,7	6,1	14,9	13,0
TOTAL	326	264	100	100	220,4	214,7

Plusieurs facteurs peuvent être retenus pour un accident.

⁽¹⁾ Exploitation des enquêtes RÉAGIR en Île-de-France – Octobre 1991 – Sécurité routière.

⁽²⁾ <http://voiesur.esy.es/>

↙ Vie de la Ligue

📁 Conseil d'Administration du 19 novembre 2016, une équipe mobilisée !

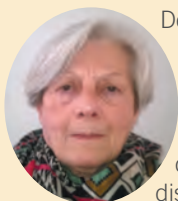
Une fois de plus, le Conseil d'Administration national de la Ligue contre la violence routière fut riche et animé. Il fut l'occasion d'échanges approfondis sur les mauvais résultats enregistrés ces trois dernières années et de dresser un bilan de l'inaction et de l'inorganisation de l'État en matière de sécurité routière soulignés par plusieurs rapports officiels. Deux bonnes mesures furent évoquées : la mise en place des radars mobiles (mais dont la durée moyenne de fonctionnement est toutefois de 44 minutes par jour !) et le nouveau texte s'imposant aux chefs d'entreprises tenus désormais de tenir un carnet de bord pour les véhicules professionnels (mise en application au 1^{er} janvier 2017). Un constat positif bien maigre d'où découle le médiocre résultat. La liste des mesures non prises, et que nous réclamons depuis des années, est longue : limitation de la vitesse à 80 km/h sur les axes actuellement limités à 90 km/h et sans séparateur médian, EAD (Éthylotest Anti Démarrage), boîte noire, LAVIA (Limitateur Automatique à la Vitesse Autorisée), interdiction des avertisseurs de contrôles... Face à cette situation insupportable la mobilisation est plus que jamais nécessaire.



📁 Bienvenue aux nouveaux correspondants de la Ligue... la suite...

Dans le précédent numéro de *Pondération*, nous vous présentions la mise en œuvre du nouveau statut de « correspondant de la Ligue » en précisant les six premiers départements bénéficiant de la présence d'un(e) correspondant(e). Trois d'entre eux s'étaient alors exprimés sur les raisons de leur engagement. Il nous restait donc à publier les trois témoignages suivants...

Dany Nadia Chevalier – Drôme (26)



Depuis 1999, j'étais bénévole, co-animatrice, puis animatrice après le départ de nos « emplois-jeunes » et trésorière de l'association de la Drôme. Nos actions de prévention étaient très vastes, vers la petite enfance, avec les conseils et le prêt de sièges-auto..., les adolescents avec création d'une base d'outils d'animation en prévention, les entreprises... et une collaboration avec le pôle de sécurité routière de la Drôme. Il ne faut pas oublier l'accueil des familles, comment les diriger vers les professionnels, psychologues, avocats, les mettre en communication avec d'autres familles capables de soutien précieux. Pour poursuivre, plusieurs « plein temps » étaient nécessaires... ce qui n'était pas le cas ! La dissolution de notre association départementale le 9 janvier 2014 devenait donc incontournable. Après 2 ans, souhaitant continuer à agir dans le cadre de l'association nationale et du pôle de sécurité routière de la Drôme... je suis donc volontaire pour être correspondante. Il me reste à constituer une mini-équipe, et ensemble s'engager, sans oublier les objectifs de la Ligue. Le rapport d'orientation 2017 sera notre base.

Jean-Pierre Boenish – Vienne (86)



Mon premier engagement sur la sécurité routière a débuté à l'occasion de l'opération remarquable « Drapeaux Blancs » lancée en 1988 avec l'appui des médias qui invitaient alors les automobilistes à adopter une conduite irréprochable et à le signaler en accrochant un drapeau blanc à leur véhicule. J'ai ensuite suivi un stage RÉAGIR et participé aux réunions organisées dans ce cadre par la Préfecture de la Vienne. La Ligue nationale contre la violence routière m'a proposé d'assister à un procès qui a renforcé la conviction de mon engagement. L'association départementale de la LCVR de la Vienne n'existant plus, le statut de correspondant va me permettre de continuer à m'investir localement au service de la sécurité routière.

Guillaume Muller – Val-de-Marne (94)



J'ai adhéré à la Ligue contre la violence routière il y a un peu plus de dix ans. Ma motivation était alors d'agir contre l'incivisme mais aussi de protéger les usagers les plus vulnérables, piétons et cyclistes notamment. Je suis également très sensibilisé à la question environnementale et très favorable à la démarche sur la « voiture citoyenne ». Je considère qu'il ne faut pas banaliser la pollution engendrée par les véhicules car elle pose un problème de santé publique et incarne une forme de violence. Ancien fonctionnaire de Police et aujourd'hui enseignant, je souhaite amplifier mon engagement. J'ai ainsi rencontré Mme Laurence Abeille, Députée du Val-de-Marne pour la sensibiliser et pris contact avec la presse locale. Je vais mettre à profit l'année 2017 pour réfléchir à la mise en œuvre progressive d'un plan d'action. L'angle d'attaque portera très certainement sur la lutte contre le relâchement dans le respect des règles du Code de la route car je constate un net renforcement de l'incivisme et du respect mutuel entre usagers de la route.



➡ Vie des asso's

📁 AD de Savoie : Deux ans après... Tout est (encore) permis !

Il y a deux ans en avril 2014, sortait le film de Coline Serreau « *Tout est permis* ». Il fut alors présenté en avant-première au public le 14 février 2014 à Ugine (Savoie). Marie-Hélène Vauché présidente de la Ligue de Savoie apporte quelques précisions sur cette action : « *C'est grâce au partenariat entre les Amis du cinéma qui est une association très active en faveur de jeunes, et la LCVR que cette action a été mise en œuvre. Notre présidente Chantal Perrichon et Coline Serreau étaient présentes. Invitée à cette soirée, Madame Castellotti, Sous-préfète d'Albertville avait jugé très important de faire voir le film aux jeunes lycéens d'Albertville, d'où l'organisation d'une série de séances au cinéma le Dôme d'Albertville, qui permet de présenter le film, le 17 avril 2014, à plus de 500 élèves Albertvillois. De nombreuses personnalités étaient présentes à ces séances. La première séance eut ainsi l'honneur de la présence de Monsieur le Préfet de Savoie accompagné de très nombreux intervenants : gendarmerie, police, sapeurs-pompiers, auto-écoles... En soirée, le film fut présenté au public toujours en présence de nombreux intervenants* ». (cf. Pondération n° 99).

Avec deux années de recul, l'analyse faite par l'AD de Savoie sur cette action est claire : son importance a résidé dans l'effet de globalisation. En effet, des élèves de lycées différents s'étaient retrouvés dans des salles de cinéma le même jour avec des personnalités importantes, leurs parents avaient aussi pu voir le film, la presse avait évoqué cette action. Bref, le problème de la sécurité routière avait généré, dans une ville d'environ 20 000 habitants, un véritable espace de réflexion.

« *Deux ans plus tard, les élèves n'étant plus les mêmes, nous nous sommes interrogés sur le fait de reconduire l'action* » annonce Marie-Hélène Vauché. « *Nous avons contacté d'une part Mme Mélanie Dauverné, médiateur culturel de l'association "Les Amis du Cinéma", qui a été tout de suite favorable et jugé faisable l'insertion du film dans leur programmation. Après contact avec Le bureau de la sécurité routière de la préfecture de Savoie, Mme Marie-George Cousin, chef de bureau et M. Stéphane Rohr se sont montrés également très favorables.* »

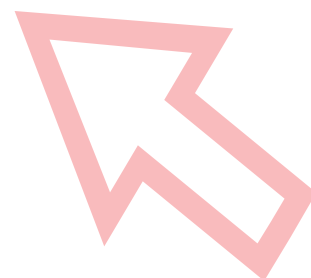
Le renouvellement de cette action avait un objectif essentiel : globaliser des actions pour les rendre plus visibles au niveau d'une commune. C'est ainsi que l'AD de Savoie a convenu avec la préfecture que cette action, si elle avait lieu, devait se tenir dans la foulée de la journée de sécurité routière organisée par la ville d'Albertville fin septembre 2016.



Marie-Hélène Vauché précise le programme : « *Comme en 2014, nous avons l'objectif de regrouper des élèves d'établissements différents en un même lieu et si possible hors de leurs établissements scolaires pour créer un impact supplémentaire. Compte tenu des effectifs d'élèves, les niveaux terminales et BTS ont été retenus* ».

Madame Cousin et ses adjoints ont souscrit d'emblée à cette proposition qui fut ensuite mise en œuvre : consultation des chefs d'établissements sur le principe – leur accord fut unanime –, rencontre avec le nouveau Sous-préfet, avec l'adjointe au maire chargée de l'insécurité et de la prévention à la Ville d'Albertville. La Ligue de Savoie s'est beaucoup investie dans ces démarches préliminaires indispensables. Plusieurs réunions ont eu lieu à Ugine (siège des Amis du Cinéma) entre les différents acteurs du projet : bureau de la sécurité routière de la préfecture qui s'est chargé de mobiliser les services de l'État, Amis du cinéma, adjointe au maire, représentants des établissements, LCVR73. Les impératifs de stage des élèves des Bacs Professionnels ont obligé à repousser l'une des séances prévues à la rentrée de novembre.

Bilan : trois séances dont deux au cinéma le Dôme d'Albertville, et l'autre à la salle municipale Xavier de Maistre, qui ont réuni plus de 500 élèves. Lors des projections, les élèves ont pu bénéficier en outre de la présence du Sous-préfet d'Albertville, du Procureur du TGI, des sapeurs-pompiers et des services de gendarmerie qui ont répondu aux questions en fin de séance. L'action a été relatée dans les journaux locaux.



Une Assemblée Générale de l'AD de l'Hérault chargée d'émotions

C'est à Nissan-Lez-Enserune, le 25 juin 2016, que l'AD de l'Hérault a tenu son Assemblée Générale.

Cette Assemblée fut d'abord l'occasion de présenter un bilan chiffré et argumenté sur les causes de accidents qui viennent endeuiller les routes.



La Présidente, Fabienne Thomas-Mazard, alerta sur la tendance à une dégradation et fit lecture de bouleversants témoignages de victimes et de leurs familles, issus du Livre « Zéro Accident ». « Il n'y a pas de fatalité » déclara t-elle.

« Il est possible d'éviter ces drames, si à tout niveau, du national jusqu'à la plus petite commune, nous nous sentons tous concernés et décidés à lutter contre ces fléaux que sont la vitesse et l'alcool au volant, ou encore les stupéfiants ou l'utilisation des téléphones portables. Commençons à respecter le Code de la route et nous sauverons des vies ! »

Un hommage fut rendu aux bénévoles impliqués dans l'association. Ils sont parfois eux aussi touchés par le drame mais ne ménagent toutefois pas leur peine pour aller dans les établissements scolaires ou professionnels pour sensibiliser aux dangers de la route, avec parfois des objets ludiques (kart à pédales, circuits balisés avec lunettes simulant l'alcoolémie).

Nicolas Gou, enfant du pays, qui avec sa famille (Françoise et Joseph), a été durement éprouvé, s'est fortement investi dans l'organisation de cette Assemblée Générale. En tant que trésorier, il lui est donc revenu de présenter des comptes très équilibrés. « Il est toujours possible de contribuer au soutien de l'association en souscrivant une adhésion annuelle, voire en se proposant pour aider à l'organisation de certaines manifestations » a-t-il rappelé.

À l'issue de cet après-midi, tous les participants ont été cordialement invités à partager un apéritif dinatoire très amical dégusté devant le soleil couchant. Enfin pour clore cette soirée, tous ont pu assister au formidable spectacle « Crépuscule » à la fois drôle et grinçant mais aussi très poignant, proposé par la compagnie « des Oliviers ». Ce spectacle, véritable outil de prévention est particulièrement adapté au public des jeunes à partir de 18 ans, sachant



Pour toute information sur le spectacle, possibilité de prendre contact avec l'AD de l'Hérault ou la Compagnie théâtrale.

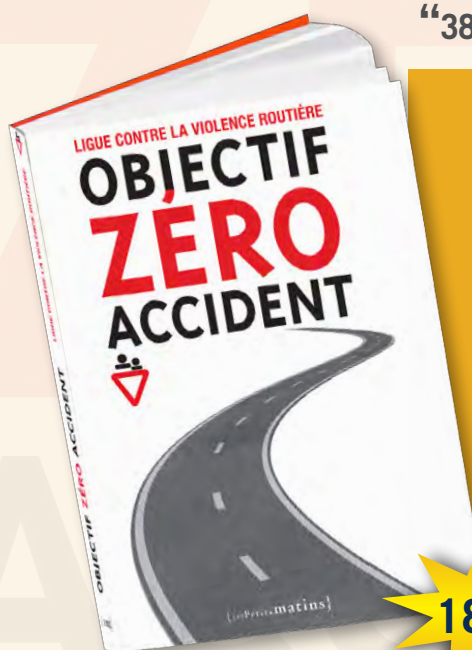
Contact :

En Compagnie des Oliviers
Chemin de la Petite Vitesse – La Louette III
04300 FORCALQUIER
Tél. : 04 92 75 82 78 – Port. : 06 09 99 23 65
E mail : compagnieoliviers@free.fr

que la route est la première cause de mortalité des jeunes. La soirée s'est ainsi terminée dans une émotion partagée, avec les comédiennes et le metteur en scène Jean-Pierre George, également auteur de la pièce.

« Gageons que si ce spectacle était vu par tous les jeunes de ce pays et leurs parents, le nombre d'accidents diminuerait très certainement et de nombreuses vies seraient sauvées... » conclut la Présidente.

“385 pages pour un ouvrage de référence sur la sécurité routière”



Vous pouvez vous procurer ce livre

au prix de 18 € en librairie ou en contactant la Ligue.

Pour les entreprises souhaitant diffuser le livre dans le cadre de leur action de sensibilisation à la sécurité routière, la Ligue propose un tarif spécial.

Ligue Contre La Violence Routière
15, rue Jobbe Duval
75015 PARIS
Tél. : 01 45 32 91 00
e-mail : secretariat@violenceroutiere.org

18 €

Associations départementales



Si dans la liste suivante, vous ne trouvez pas d'adresse d'associations départementales pour votre département, adressez-vous au siège national ou au délégué régional.

01 – Ain : Anne Combier – 24, rue Gérard de Nerval – 01100 Bellignat – Tél. : 06 84 51 10 09 – 04 74 77 18 50 (annecombier@gmail.com)

05 – Hautes-Alpes : Correspondant : Pascal Bini – Tél. : 06 61 95 20 10 (lcvr05@gmail.com)

07 – Ardèche : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

09 – Ariège : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

11 – Aude : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

12 – Aveyron : Christiane Poinot – 2, rue des Rouges Gorges – Les Costes Rouges – 12850 Onet-le-Château – Tél. : 05 65 42 21 63 (lcvr12@orange.fr) – (christiane.poinot@orange.fr)

14 – Calvados : Philippe Vayssette – 12, rue Doyen Barbeau – 14000 Caen – Tél. : 02 31 93 19 34 (contact@violenceroutiere14.org) – (www.violenceroutiere14.org)

21 – Côte-d'Or : Catherine Pepoz – LCVR – Centre Municipal des Associations – Boîte M2 – 2, rue des Corroyeurs – 21000 Dijon – Tél. : 07 71 75 73 32 (lcvrldijon@gmail.com)
Facebook : Ligue Contre la Violence Routière – Dijon – Côte-d'Or

25 – Doubs : Christian Tarroux – 26, chemin de la Naitoure 25000 Besançon – Tél. : 03 81 88 39 09 (ctarroux@wanadoo.fr)

26 – Drôme : Correspondante : Dany Nadia Chevalier – Tél. : 06 08 70 21 88 (chevalier.dn@orange.fr)

30 – Gard : Jacques Thierry – 12, hameau de La Vabreille – 30520 Saint-Martin-de-Valgalgues – Tél. : 04 66 30 41 70 – 06 62 81 41 70 (jacques-thierry@orange.fr)

33 – Gironde : Robert Santander – LCVR33 – C/O Santander – 7, rue Charles Gounod – 33700 Mérignac – Tél. : 05 35 54 26 46 (violenceroutiere33.fr) – (lcvr33@gmail.com)

34 – Hérault : Fabienne Thomas – Route de Saint Bauzille – 34270 Vacquières – Tél. : 06 28 94 58 44 – (fabienethomasmazars@gmail.com) (lcvr34accueil@gmail.com) (www.violence-routiere-herault.org)

37 – Indre-et-Loire : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

38 – Isère : Aline Chadrin – 90, impasse du Ventoux – 07700 Saint-Just-d'Ardèche – Tél. : 06 25 52 60 67 (chadrinaline@gmail.com)

39 – Jura : Michel Guillemain – 57, boulevard Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 03 84 72 66 78 (michel.guillemain.3@free.fr) (www.violenceroutiere-jura.fr) <http://facebook.com/liguejura>

41 – Loire-et-Cher : Jean-Luc Carl – 15, rue Bel Air – 41000 Blois – Tél. : 02 54 42 64 74 – (violenceroutiere41@free.fr) (violenceroutiere41.monsite.wanadoo.fr)

42 – Loire : Correspondant : Jean-François Chardon – Tél. : 07 81 15 34 57 ou 04 77 75 51 95 – (jf.chardon@laposte.net)

44 – Loire-Atlantique : Stéphane Cottineau – Ligue contre la violence routière – Association de Loire-Atlantique MANO – 3, rue Eugène Thomas – 44300 Nantes – Tél. : 07 88 32 21 99 (contact@violenceroutiere4485.org) – (www.violenceroutiere4485.org)

45 – Loiret : Pierre-Louis Valls – LCVR – 21, rue de l'Orbette – 45000 Orléans – Tél. : 02 38 53 09 58 (lcvr45@wanadoo.fr)

46 – Lot : Pierre Lagache – 323A clos Lacassagne – 46090 Pradines – Tél. : 06 07 45 75 77 (violenceroutiere46@orange.fr) (www.violenceroutiere46.org)

56 – Morbihan : Geneviève et Michel Potier – 44, rue de Limur – 56860 Séné – Tél. : 02 97 54 12 52 (vigmpotier@orange.fr) – (www.ligue56.com)

57 – Moselle : Jean-Yves Lamant – Maison des Associations – 1, rue du Coetlosquet – 57000 Metz – Tél. (Ligue) : 06 08 84 73 04 – Tél. : 03 87 30 82 96 (secretariat@violenceroutiere.org) – (<http://violenceroutiere57.free.fr>)

59-62 – Nord – Pas-de-Calais : Hervé Dizy – 69, rue de Linselles – 59223 Roncq – Tél. : 03 20 03 19 05 (hdizy@nordnet.fr) – (violenceroutiere5962.free.fr)

64 – Pyrénées-Atlantiques : Marie-Thérèse Belia – 11, avenue de Tarbes – 64230 Lescar – Tél. : 05 59 81 05 08 (marielle.belia@laposte.net)

65 – Hautes-Pyrénées : André Abadie – 3, rue Laspalles – 65200 Bagnères-de-Bigorre – Tél. : 05 62 91 16 39 – Portable : 06 82 74 28 31 (abadieandre@aol.com)

66 – Pyrénées-Orientales : Jean-Claude Llobères – 2, chemin de la Pavé – 66400 Saint-Jean-Pla-de-Corts – Tél. : 04 68 83 16 54 (lcvr@orange.fr)

67 – Bas-Rhin/68 – Haut-Rhin : Gilles Huguet – LCVR Maison des Associations – 6, rue d'Ingersheim – 68000 Colmar – Tél. : 03 89 23 64 12 (lcvr.6867@yahoo.fr)

69 – Rhône : Philippe Duchêne – LCVR 69 – 14, avenue Berthelot – 69007 Lyon – Tél. : 06 36 88 42 39 (lcvr69@laposte.net)

72 – Sarthe : Dominique Langlet – 30, l'Augoterie – 72600 Louvigny – Tél. : 02 43 97 52 24 (violenceroutiere72@gmail.com)

73 – Savoie : Marie-Hélène Vauché – LCVR – Maison des Associations – 67, rue Saint-François-de-Sales – 73000 Chambéry – Tél. : 06 41 44 01 62 (lcvr73@yahoo.fr)

74 – Haute-Savoie : Guy Ovigneur – Ligue contre la violence routière – 9, quai des Clarisses – 74000 Annecy – Tél. : 07 70 70 74 39 (lcvr74@laposte.net)

75 – Paris : Alexis Coussement – 58, rue des Grands Champs – 75020 Paris – Tél. : 06 95 84 18 52 (contact@violenceroutiere75.org) – (www.violenceroutiere75.org)

77 – Seine-et-Marne : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

78 – Yvelines : Michel Zourbas – 2, rue du Pressoir – 78430 Louveciennes – Tél. : 01 30 82 66 85 (ViolenceRoutiere.78.Contact@gmail.com)

81 – Tarn : Elisabeth Raynal – Ligue contre la violence routière – 11, rue Fonvieille – 81000 Albi – Tél. : 05 63 38 18 51 – Fax : 05 63 49 70 61 (liguecontrelaviolenceroutiere@gmail.com)

83 – Var : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

84 – Vaucluse : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

86 – Vienne : Correspondant : Jean-Louis Boenisch – Tél. : 06 81 45 35 24 (jean-louis.boenisch@laposte.net)

88 – Vosges : Correspondant : Thierry Nicot – Tél. : 06 84 25 14 95 (lcvr88@laposte.net)

89 – Yonne : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

91 – Essonne : Philippe Laville – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. + Fax : 01 69 44 48 79 (phlaville@free.fr)
Président : Jacques Comble – Tél. : 01 69 56 36 56 – 06 82 36 95 04 (jac55@orange.fr)

92 – Hauts-de-Seine : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

94 – Val-de-Marne : Correspondant : Guillaume Muller (lcvr94@bbox.fr)

95 – Val-d'Oise : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

974 – Ligue contre la violence routière Réunion : Marlène Dijoux – 29, chemin Stéphane – Villa Vanille – Trois Mares – 97430 Le Tampon – Tél. : 06 92 77 68 80 (lcvr.reunion@wanadoo.fr)

Conseil d'administration

Blanc Myriam, Jean-Luc Carl, Josiane Confais,
Alexis Coussement, Hervé Dizi, Philippe Duchêne,
Thierry Fassenot, Emmanuel Fruchard, Bernard Heritier,
Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant,
Guylaine Lang-Cheymol, Philippe Laville, Daniel Le Jean,
Claude Lienhard, Christian Machu, Guy Ovigneur,
Chantal Perrichon, Gérard Pétin, Jacques Robin,
Robert Santander, Michel Ternier, Odile Van Hée,
Christian Verdier.

**Délégués régionaux pouvant assister
au Conseil d'administration avec voix consultative :**
André Abadie, Odile Arnaud, Chantal-Marie Laurent.

Bureau national

Présidente et porte-parole : Chantal Perrichon
Tél. : 01 45 32 91 00 – (secretariat@violenceroutiere.org)
Vice-Président : Jean-Yves Lamant
Tél. : 06 12 12 78 20 – (jean-yves.lamant@centraliens.net)
Secrétaire Général :
Christian Verdier
**Secrétaire Générale Adjointe et Responsable de la revue
de presse :** Josiane Confais – (josiane.confais@numericable.fr)
Trésorier : Daniel Le Jean
Tél. : 01 47 50 88 71 – (dlejean@gmail.com)
Membres du Bureau :
Jean-Luc Carl (violenceroutiere41@free.fr)
Christian Machu
Guy Ovigneur
Invités : Claude Chabot, Pierre Lagache – Rédacteur en chef
Pondération, Philippe Laville, Ghislaine Leverrier,
Michel Ternier, Odile Van Hée.

ADHÉSIONS ET DONNS

LE PAIEMENT EN LIGNE C'EST FACILE !
sur www.violenceroutiere.org

La possibilité de règlement des dons et cotisations en ligne est l'occasion d'accueillir de nouveaux adhérents et donateurs qui expriment très souvent leur motivation. Extraits choisis :

« *Dégradation des conditions de circulation, augmentation des risques, absence de politique pour endiguer la mortalité routière.* »

« *J'enseigne la sécurité routière dans ma vie professionnelle et je crois en la valeur et la qualité de vos discours, la justesse de vos revendications, la légitimité de vos actions.* »

**Vous partagez leur conviction !
Alors faites comme eux.
Faites un don ou adhérez à la Ligue.
Votre soutien est précieux.**

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère : ☐

Je renouvelle mon adhésion : ☐

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél. : Profession :

E-mail :

☐ Cotisation et abonnement : 36 € ☐ Cotisation seule : 30 € ☐ Abonnement à Pondération : 9 €

☐ Cotisation couple : 50 € ☐ Autre montant :

Chèque à libeller à l'ordre de : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**

Bulletin à renvoyer à : **Adresse de votre association départementale**

ou 15, rue Jobbé-Duval – 75015 PARIS

La cotisation compte pour l'année civile en cours, comprend l'abonnement à **PONDÉRATION**
(4 numéros par an) et donne droit à un reçu fiscal.