n°115 | 2018 avril mai juin
abonnement annuel : 9 €

OBJECTIF : ZÉRO ACCIDENT

Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

Lisa Car p. 7

Passages à niveau p. 9

Mobilisation des AD p. 16

L'accidentalité dans les départements

DOSSIER p. 12

UNE MESURE HISTORIQUE…

SOMMAIRE

3 – Édito

5 – Sens unique : Une incivilité, qui peut tuer sur la route, n'est pas une incivilité

6 – Parole d'indignés
L'arroseur arrosé !

7 – LISA Car, la voiture raisonnable

9 – Les passages à niveau

12 – Dossier : L'analyse de l'accidentalité dans les départements

16 – Mobilisation dans les départements !

18 – Revue de Presse

19 – Vie de la Ligue

21 – Vie des asso's

23 – Associations départementales

24 – Conseil d'administration, Bureau national et bulletin d'adhésion

UN NUMÉRO PAS TOUT À FAIT COMME LES AUTRES…

Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

Ce numéro de *Pondération* n'est pas un numéro tout à fait comme les autres, et ce, pour au moins trois bonnes raisons.

Tout d'abord, comme indiqué en couverture, ce numéro paraît juste après la mise en application de la mesure de limitation à 80 km/h que l'on peut qualifier « d'historique », tant elle était attendue comme la mesure de rupture qui devrait, enfin, inverser la terrible dégradation de la sécurité routière observée au niveau national durant ces quatre dernières années.

En second lieu, le dossier de ce numéro montre la cartographie départementale des accidents, travail important initié et coordonné par Claude Got. Nous disposons là d'un élément clé de compréhension.

Enfin, dans la rubrique « Vie de la Ligue », vous trouverez un aperçu de la mobilisation des associations départementales et des correspondants.

Pour ceux qui pouvaient en douter, ce numéro est la brillante démonstration de notre capacité de mobilisation et de de la richesse des militants de notre Association.

Notre engagement s'est avéré crucial pour faire face à la démagogie sans limites de lobbies pro-vitesse et d'élus en quête de popularité dont certains propos sont épinglés dans ce numéro.

Nous leur donnons rendez-vous dans 24 mois, à l'heure du bilan…

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, Pierre Courbe, Jean-Yves Lamant, Christian Verdier.

Imprimerie :
Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

N° CPPAP : 0707 G 88243 – ISSN : 0297-5874

Crédits Photos : Nelly Blaya – Département du Lot (couverture), Fotolia © vbaleha (p. 5), AD Calvados (p. 11), Fotolia © Fernando (p. 12), Fotolia © Pavel Lysenko (p. 13), Le Progrès (p. 17), ASD Lot (p. 17 et 19), AD Sarthe (p. 22).

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.

édito

Chantal PERRICHON, Présidente de la Ligue contre la violence routière

Dès l'annonce du Premier ministre en décembre, nous avons vécu dans l'espoir de la baisse du nombre des tués et des blessés sur nos routes et le désespoir de constater que notre société tolère les formes les plus extrêmes du mensonge, sans mesurer la gravité d'une telle passivité.

Subrepticement, presque à notre insu, s'est mis en place, dès le début de cette année, un concours dont les participants d'horizons divers (quoique…) partageaient le même objectif : empêcher la mise en place du 80 km/h. Heureusement, des journalistes, des éditorialistes ont observé la déferlante de manipulation des faits que nous avons dû subir et devant l'outrance des propos, ont réagi et montré que les arguments étaient en fait : *« utilisés par des responsables politiques qui tentent de rallier une partie de la population qu'ils n'ont pas su convaincre par leurs projets sociaux, économiques ou politiques*[1] *»*.

Au fil des décennies, l'aplomb et l'ignorance de nos détracteurs nous ont souvent étonnés, mais aux contre-vérités habituelles, une nouveauté mérite aujourd'hui de figurer dans les annales de J.-M. Leverrier, un pionnier de la Ligue qui réactualise régulièrement le catalogue des musts de la désinformation de nos habitués du Café des Sports : ainsi devra-t-il ajouter qu'un élu a saisi le Conseil d'État pour « excès de pouvoir et mise en danger délibéré de la vie d'autrui » ! Préventeur professionnel, Jean-Marie a su nous inculquer des modes de réflexion opposés aux facilités routinières et son bréviaire antitout est impressionnant : *« Le port de la ceinture de sécurité est une atteinte aux libertés individuelles. Je suis libre de disposer de ma personne. » – « Il faudrait deux permis : un pour ceux qui sont capables de rouler vite et un pour les autres. » – « Limiter à la construction les voitures à 130 km/h serait une faute car, d'une part, cette mesure déresponsabiliserait le conducteur et, d'autre part, la conduite serait monotone et provoquerait un risque d'endormissement. » – « Les personnes âgées sont vraiment dangereuses sur la route. » – « En Allemagne, la vitesse est libre, et ils ont moins d'accidents que nous ! » – « Je suis beaucoup plus en sécurité à 200 km/h dans ma grosse CMKKX de 250 cv que certains qui roulent à 100 km/h, au maximum des possibilités de leur petite caisse. »* – etc. Notre collection s'est également enrichie grâce aux nids de poule pointés comme nouveaux serial killers des routes françaises, au 80 km/h d'autant plus inutile que *« comme la qualité de l'air, la sécurité routière s'améliore naturellement »* et que par ailleurs une minute et quelques secondes perdues sur une poignée de kilomètres *« c'était du temps de vie sociale en moins ! »*[2].

Fabrice Hamelin, un universitaire reconnu par ses pairs, tant au niveau national qu'international, a écrit récemment que les attaques des opposants au 80 étaient dues à leur frustration : *« Dans l'action publique, l'activisme n'a pas pesé face aux expertises techniques et scientifiques sur lesquelles la décision a été appuyée. La coalition gouvernementale qui en a fait sa ressource principale a même pu baser l'essentiel de sa communication de crise sur des argumentaires scientifiques… Les décisions dans le domaine de la sécurité routière ne se négocient pas. Elles se fondent et se justifient par l'expertise scientifique. »*[3]

Devant l'inertie des institutions qui ne répondaient pas à l'attente des citoyens de bonne foi ne comprenant pas le bien-fondé du 80 km/h, Claude Got[4] a initié et coordonné une étude d'un intérêt exceptionnel pour la Ligue[5] et pour les décideurs, établissant pour chaque département la relation entre la proportion de kilomètres de routes sans séparateur central et leur proportion de tués. Elle justifie l'impossibilité de maintenir à 90 « les belles routes », car c'est principalement l'importance de leur trafic qui cause leur accidentalité élevée. En 2014, il avait déjà montré ces relations pour le département de l'Aveyron et présenté les résultats à Rodez, lors d'une conférence organisée par la Ligue. L'extension de cette étude aux réseaux hors agglomération de 92 départements a mis en évidence la prétention des irresponsables locaux qui voudraient maintenir une partie de leurs routes à 90.

Grâce au JDD[6], ce travail a bénéficié d'une couverture médiatique exceptionnelle : une édition nationale de 7 pages, la une, et 5 éditions régionales. Le tout relayé dans l'hexagone, grâce à vous, chers adhérents et militants, qui avez su répondre aux médias locaux.

---

(1) Débat sur le 80 Km/h… La démagogie à fond la caisse ! *France Inter* 27/06/2018 l'édito politique de Thomas Legrand.
(2) *RTL* 02/06/2018 édito politique de Alba Ventura.
(3) **https://theconversation.com/80-km-h-pourquoi-tant-de-haine-98861** 27/06/2018 Fabrice Hamelin.
(4) http://www.securite-routiere.org
(5) https://violenceroutiere.fr/w/
(6) *JDD* du 17 juin 2018.

“ 100
familles épargnées depuis l’annonce d’Édouard Philippe ”

Une première étape vient d’être franchie ce 1er juillet et nous assistons déjà au même phénomène qu’en 2002 : la mortalité s’était effondrée plusieurs mois avant la mise en place du 1er radar, car la forte médiatisation du contrôle sanction automatique avec une faible tolérance pour les petits excès de vitesse, et la fin des indulgences, avaient incité les conducteurs à modifier leur comportement. La DSR vient de nous communiquer des chiffres emblématiques : 3 448 tués le 31 décembre et 3 338 le 30 juin. Cent familles épargnées depuis l’annonce d’Édouard Philippe (6,3 % de tués en moins pour les trois derniers mois, comparés aux mois équivalents de 2017, 8,9 % pour les deux derniers mois, 9,3 % pour le dernier mois). Le succès est au rendez-vous, comme cela était prévisible !

Une seule question se pose maintenant. Où fixer le curseur de nos attentes ? Allons-nous nous satisfaire de 300 vies sauvées, ou plus ? Cela dépendra des réponses apportées aux dysfonctionnements que nous dénonçons depuis des années.

Est-ce que le ministère de l’Intérieur acceptera de jouer pleinement son rôle en développant la mise en circulation d’un nombre suffisant de véhicules banalisés circulant un tout petit peu plus que… la petite heure quotidienne qui leur était dévolue jusqu’à maintenant.

Assisterons-nous enfin à l’interdiction du signalement des forces de l’ordre pour les contrôles de vitesse ? Les avoir interdits pour l’alcool est déjà remarquable, mais avoir calé pour la vitesse est absurde. Faut-il rappeler l’Article L2242-10 du code des Transports a été créé par **LOI n° 2016-339 du 22 mars 2016 – art. 21** : *« Le fait de diffuser, par quelque moyen que ce soit et quel qu'en soit le support, tout message de nature à signaler la présence de contrôleurs ou d'agents de sécurité employés ou missionnés par un exploitant de transport public de voyageurs est puni de deux mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende. »*. La fraude de l’usager qui circule sans billet serait donc plus grave que l’infraction qui peut tuer ? Quand des contrôles vérifient la qualité de l’hygiène dans un restaurant ou la régularité de l’emploi d’un salarié, quand des policiers veulent interpeller des dealers, ils ne préviennent pas, ils agissent sans avertir. Le contraire serait risible.

Alors que la France prétend jouer un rôle majeur dans le développement du numérique, elle continue de s’enliser dans une suite d’échecs qui touchent différents ministères, que ce soit l’informatisation des données de santé, le logiciel assurant la paie des militaires, la jonction du logiciel Cassiopée de la Justice avec le fichier du permis à points. Le rapport de l’Inspection Générale de l’Administration rédigé par M. Colin et Le Gallou de 2012 pointait déjà que 50 % des points de permis n’étaient jamais retirés (que ce soit pour des infractions alcool ou vitesse). En réponse à une question sur cette défaillance consternante, Emmanuel Macron, candidat à la Présidence de la République, avait dit *« C’est la crédibilité de la sanction qui est en jeu. De manière générale, je me suis prononcé pour l’application sans faille des peines et des sanctions prononcées, ce n’est pas pour accepter que des pénalités pour excès de vitesse soient traitées avec une négligence coupable. Il ne peut y avoir de tolérance à géométrie variable sur cette question très lourde de la sécurité routière. »*. Il est grand temps d’assurer la traçabilité des procès-verbaux et d’évaluer le taux de retrait de points au niveau des départements et des ressorts judiciaires.

Pour éviter des analyses fantaisistes ou de mauvaise foi des opposants au 80, des observatoires de vitesse dans les départements devraient publier trimestriellement les mesures observées, les relier à l’accidentalité et ne pas oublier de renseigner la mortalité sur les routes à 4 voies maintenues à 90, alors qu’elles n’ont pas de séparateur médian, ainsi que les routes à 3 voies de ce type.

Je dédie ce numéro aux personnes qui perdront la vie durant les mois de juillet et août sur les routes départementales qui n’ont pas de séparateur médian, puisque consignes ont été données de ne pas importuner les infractionnistes (ils pourront opter pour un stage de 2 h avec la Prévention routière, moyennant une adhésion de 36 euros !), et de ne pas rechercher avec détermination les casseurs de panneaux et de radars. Qui peut encore douter de l’obligation de remettre la sécurité routière sous l’autorité du Premier ministre ?

Une incivilité, qui peut tuer sur la route, n'est pas une incivilité

Jean-Yves LAMANT

(*) Cette rubrique sens unique porte un regard critique sur l'utilisation des mots dont l'usage déviant nous interpelle souvent. *« Lorsque les mots perdent leur sens, les gens perdent leur liberté »* Confucius.

Il est très courant de lire dans la presse écrite ou d'entendre dans les médias que des actes de conduite tels qu'un dépassement hasardeux, une queue de poisson, rouler en collant à l'arrière du véhicule qui précède, le fait de se garer sur le trottoir ou sur une place réservée aux personnes handicapées,… ne sont que de banales incivilités. Peut-on encore raisonnablement qualifier d'incivilité, au sens commun du terme, quand on met en danger la vie des occupants de la voiture qui arrive en face, en cas de dépassement hasardeux, quand on impose la perte de distance de sécurité de manière soudaine et brutale au conducteur de la voiture en cas de rabattement brusque juste après dépassement, quand on met en danger la vie d'un enfant en poussette et de sa mère contrainte de descendre sur la route, car le trottoir est encombré d'une voiture qui n'a pas le droit de s'y garer ?…

Chacun a le droit de répondre oui ou non à la question précédente, mais la conscience du risque imposé aux autres en intentant à sa vie sur la route, commande de réfléchir à l'utilisation appropriée de certaines expressions. Est-ce que mettre en danger la vie d'autrui peut être qualifié d'incivilité ?

Intéressons-nous à la définition des incivilités proposée par les dictionnaires. Ce qui revient souvent est : « manque de respect ou de politesse ».

La difficulté principale est que cette notion sociologique englobe à la fois des comportements gênants, mais qui ne sont pas pénalement sanctionnés, et d'autres qui constituent de vraies infractions.

Le chercheur français Sebastian Roché, distingue dans ses écrits[1] trois types d'incivilités :

Type 1 : incivilités délictuelles, comme les crimes ou les cambriolages sanctionnables par la loi.

Type 2 : incivilités infractionnelles, comme les menaces, les insultes ou le tapage nocturne.

Type 3 : incivilités relationnelles, comme ne pas dire bonjour, dépasser quelqu'un dans une file d'attente… Que dire du cendrier vidé sur la chaussée par la portière ?

Avec d'autres spécialistes, il propose de dire que le terme d'incivilité doit être réservé à un « ensemble de nuisances sociales extraordinairement variées qui ne blessent pas physiquement les personnes, mais bousculent les règles élémentaires de la vie sociale qui permettent la confiance »[2]. Une incivilité ne peut générer la mort d'autrui.

Rappelons ici la métaphore de la « vitre brisée » née aux USA au début des années 1980. En effet, si on laisse une vitre brisée dans un quartier, sans réagir (recherche de l'auteur de la dégradation, réparation de vitre…), très rapidement, les actes d'incivilité se multiplient. Les règles les plus élémentaires de la vie en commun semblent alors pouvoir être ignorées sans conséquence pour ceux qui les bafouent. Cette « vitre brisée » est donc le préalable à un délabrement du quartier concerné et à une montée de la délinquance qui peut dégénérer.

La décision qui a été prise, au début des années 1990, en s'appuyant sur la théorie de la « vitre brisée », de sanctionner tous les manquements aux règles applicables dans l'enceinte d'un métro (pieds sur les sièges, non-acquittement du prix du billet, état d'ivresse…) a généré une forte baisse du taux de criminalité, y compris pour les infractions les plus graves (violences, crimes, viols…).

De même qu'un accident mortel ne peut pas être qualifié de fait divers (cf. article dans *Pondération 114*), il ne devrait plus être toléré que des actes qui mettent objectivement en danger la vie d'autrui soient qualifiés d'incivilité. La Ligue contre la violence routière revendique non seulement la capacité de s'indigner de toute mort sur la route, mais revendique aussi la capacité de s'indigner de l'utilisation inappropriée, consciemment ou non, de termes qui déresponsabilisent ou qui encouragent l'impunité.

Ainsi, il est urgent de donner leur vrai sens aux mots utilisés donc de cesser de qualifier d'incivilité toute conduite pouvant entraîner la mort d'autrui sur la route. Cesser de banaliser la mortalité routière par l'emploi de mots inappropriés, c'est réparer la « vitre brisée ».

[1] ROCHE S. et SCLEGEL J.-L., *« La société d'hospitalité »* Éditions Seuil, Paris, 2000.
[2] *« La théorie de la vitre cassée en France, incivilités et désordres en public, vers une définition des incivilités »,* Revue française de sciences politiques, vol. 50, n° 3, juin 2000, Paris, 390 pages.

Parole d'indignés

Jean-Yves LAMANT

J'ai été choqué par la publication d'un sondage du* Républicain Lorrain *du 30 mars 2018, posant la question suivante : « 80 km/h sur les routes en juillet, toujours fâchés ? » et recueillant les résultats suivants, après 1 458 votes sur internet (OUI : 82 % ; NON : 17 % ; SANS AVIS : 2 %) … Comment imaginer une seule seconde que ce sondage reflète l'opinion des Français ? Une telle partialité sur le sujet est tout simplement choquante ! Je m'explique :

Prenons le cas, il y a bien des années, des contrôles corporels et des bagages dans les aéroports qui ont généré une réelle contrainte sur le temps et les conditions de déplacement aérien.

Appliquons un parallèle avec la mesure de réduction de la vitesse à 80 km/h :

Il s'agit aussi de transport, certes collectif, mais la route n'est-elle pas un transport en commun délégué à chaque individu ?

Il s'agit aussi de sauver des vies en raison de la menace terroriste.

Il s'agit aussi de viser le zéro victime car une victime est toujours une victime de trop.

Il s'agit enfin et surtout de solidarité et de cohésion nationale que très peu de personnes remettent en cause.

Alors, le *Républicain Lorrain* aurait-il pu poser la question suivante ? : *« Poursuite des contrôles dans les aéroports en été 2018, toujours fâchés ? »*

Peu probable… alors pourquoi cette solidarité et cette cohésion nationale ne s'applique-t-elle pas aussi à la route, alors que l'enjeu en terme de vies à sauver est infiniment plus considérable ?

Les opposants au 80 km/h, dont font malheureusement partie beaucoup d'élus, trop souvent aveuglés par leur objectif électoraliste, sont-ils capables de répondre à la question ci-dessus ?

Je pense que le débat est confisqué par des intérêts corporatistes et individuels inacceptables devant un tel enjeu de santé publique.

Je propose de renommer la désinformation en « délinquance informationnelle ».

Cela suffit !!! BASTA ! Quand on me ressert l'exemple du Danemark qui aurait relevé sa VMA DE 80 à 90 km/h, et que je dis qu'il s'agit d'une *fake news* démentie par un communiqué de l'Ambassade du Danemark… On me répond : *ah bon ? je ne savais pas… !*

Je vais donc prendre sur mon temps de bénévole à 100 % pour écrire au Préfet et au Président du Conseil Départemental de la Moselle pour leur demander un rendez-vous. Cela fera 30 ans l'année prochaine que notre association vit une mise à l'écart par les autorités. La résilience qui m'anime encore me donne le courage de porter le message de vie sur la route.

Quelle valeur ont ces quelques minutes de plus passées sur la route, mais avec la garantie d'arriver vivant au bout ?

Voilà, mon coup de gueule du jour. Je me suis laissé dire que certains auraient envie de le pousser avec moi. Merci à *Pondération* de le relayer.

Pour terminer je souhaiterais partager avec vous, la pensée interpelante de Jean Tirole, prix Nobel d'Économie 2014 : *« … Je pense qu'une démocratie sans experts court à la catastrophe, car elle laisse le champ libre à toutes les croyances. C'est la défaite de la raison ».*

L'arroseur arrosé !

« S'il y a plus d'accidents sur les routes départementales et nationales, ce n'est pas parce que la vitesse autorisée est trop élevée, mais en raison de l'état des routes qui ne pourra être amélioré tant que l'État continuera à ne pas reverser aux départements les dotations qui leur reviennent » **expliquait Alain Fouché, sénateur de la Vienne.** ***« La baisse des limitations de vitesse n'apporterait que l'incompréhension et le rejet de la politique globale de sécurité routière, ce qui serait totalement contre-productif. »***

Fort de ses arguments, le Sénateur a lancé le 27 juin, quelques jours avant la mise en application de la mesure du 80 km/h un sondage en ligne.

Mauvaise pioche puisqu'à la clôture du sondage, 65 % des répondants se sont déclarés favorable à la mesure !

Les « arguments » du Sénateur n'ont donc visiblement pas été entendus. Autre hypothèse, ses administrés auront pris connaissance de la carte des accidents de la Vienne. Dans ce département, les 11 voies où ont été observés les plus grands nombres de tués, représentant seulement 11 % de la longueur totale des routes sans séparateurs médian et concentrent 51 % des tués !

LISA Car, la voiture raisonnable

Pierre COURBE, *Chargé de mission mobilité Fédération Inter-Environnement Wallonie*

L'évolution du marché des voitures neuves a de quoi inquiéter celles et ceux qui œuvrent à l'amélioration du bilan sanitaire et environnemental du trafic routier. Certes, de grands progrès ont été accomplis au cours des dernières décennies en matière d'aide à la conduite, de sécurité passive, de sécurité active et de motorisation. Mais ces progrès sont contrecarrés par l'augmentation de la masse, de la puissance, de la vitesse de pointe et de l'agressivité des voitures neuves. C'est pour mettre fin à ces dérives qu'en Belgique, une association de victimes de la route et une fédération d'environnement ont initié le projet LISA Car (light and safe car : voiture légère et sûre).

Un peu d'histoire

En 1991, la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) adoptait une résolution sur la puissance et la vitesse des véhicules. Il y était affirmé sans détour que *« l'accroissement continu de la puissance des véhicules (voitures particulières et poids-lourds) est indésirable et inacceptable pour des raisons de sécurité, d'environnement et d'économie d'énergie »*. La CEMT considérait nécessaire l'adoption d'un éventail d'actions « pour interrompre et inverser l'évolution observée ». À l'époque, le rapport puissance sur masse (ou poids[1]) des voitures neuves vendues en Europe était de 54 kW par tonne (kW/t). 13 ans plus tard, alors que ce rapport atteignait 60 kW/t (figure 1), l'OCDE publiait un document intitulé « Stratégies pour des véhicules peu polluants ». On pouvait y lire que *« Des rapports puissance/poids inférieurs se traduiraient par des avantages immédiats du point de vue des émissions locales de polluants et des émissions globales de CO_2 et contribueraient en outre à améliorer la sécurité routière. »* En 2016, le rapport puissance/masse dépassait 68 kW/t…

Un véhicule lourd et puissant est mauvais pour l'environnement

Mettre en mouvement un véhicule lourd à des vitesses élevées, avec de fortes capacités d'accélération requiert une grande puissance mécanique. Par ailleurs, plus un véhicule est puissant, plus il faut renforcer son châssis et divers organes mécaniques (transmission, suspension,…) ce qui en augmente le poids (la masse). Or, une voiture lourde, puissante, rapide, avec une face avant « carrée », représente, dans l'espace public, un plus grand danger qu'une voiture plus modeste, moins lourde, moins puissante, moins rapide, au profil plus fluide. Ceci tient tant à la dangerosité intrinsèque que ces caractéristiques confèrent au véhicule qu'aux comportements à risque qu'elles induisent chez le conducteur. Par ailleurs, une telle voiture consomme plus d'énergie, rejette plus de gaz à effet de serre et émet plus de polluants locaux.

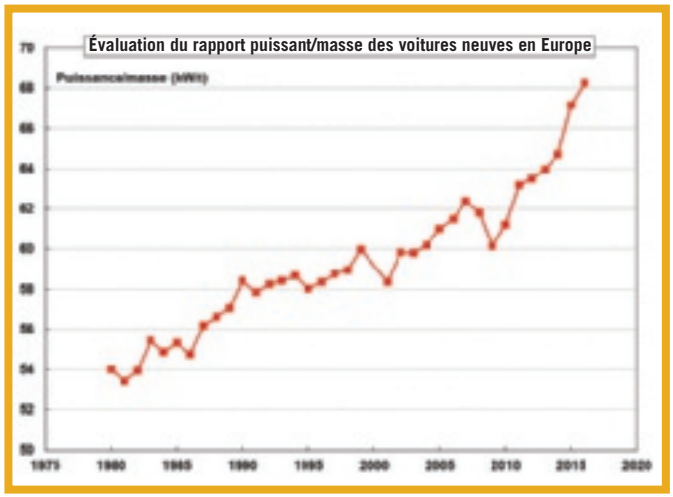


Figure 1 : Évolution du rapport puissance/masse des voitures neuves vendues en Europe. Sources : CEMT et ICCT.

Pour illustrer ce dernier point, il est utile de comparer les caractéristiques et performances de deux versions d'un même véhicule. Dans le cas de la VW Golf VII essence, la version la plus puissante (228 kW) consomme 71 % de carburant de plus que la version la moins puissante (62 kW) en cycle urbain normalisé (tableau 1). Pour un véhicule à moteur thermique, les émissions de CO_2 sont directement proportionnelles à la consommation de carburant. Par ailleurs, les mesures de pollution en conditions réelles de conduite révèlent que c'est durant les phases d'accélération que les émissions de polluants locaux (qui affectent la santé humaine) sont les plus importantes. Et plus un véhicule est puissant, plus fortes sont les accélérations.

Tableau 1 : Caractéristiques et consommation de carburant de la VW Golf VII essence 2018. Source : autoplus.fr

Version	1	2	1 -> 2
Puissance (kW)	62	228	+ 268 %
Masse à vide (kg)	1 152	1 430	+ 24 %
Vitesse de pointe (km/h)	180	250	+ 39 %
NEDC[2] urbain (l/100 km)	5,9	10,1	+ 71 %

Puissance du véhicule et comportement : des éléments liés

Pour établir le montant de la prime de l'assurance en responsabilité civile, les sociétés d'assurance utilisent une série de « critères de segmentation ». Certains critères sont relatifs au conducteur (âge, sexe, expérience de conduite,…), d'autres au véhicule – dont la puissance et le caractère « sportif » ou « tout terrain ». Ainsi, la société AXA relève que *« les statistiques établissent que plus un véhicule est puissant, plus la fréquence et la gravité des accidents sont élevées »*. PARTNER fait clairement référence à l'influence du véhicule sur le type de conduite : *« Les caractéristiques du véhicule (marque, modèle, puissance, caractère sportif, type de carrosserie,…). permettent d'appréhender le comportement du conducteur et la dangerosité potentielle du véhicule, influant tous deux sur la gravité des sinistres »*. Quant à la société AG Insurance, elle souligne que *« les conducteurs d'un Tout Terrain causent plus d'accidents (fréquence plus élevée) que les autres conducteurs. De plus, les dommages causés par un Tout Terrain sont en moyenne plus élevés (coût moyen plus élevé) »*. Or, dans divers

[1] La masse mesure la quantité de matière contenue dans un objet ; l'unité de mesure associée est le gramme et ses multiples (dont la tonne) ; dans le langage courant, on confond souvent la masse avec le poids (dont l'unité de mesure est le Newton).
[2] New European Driving Cycle : Consommation de carburant étalonnée selon un cycle défini par la Communauté Économique Européenne.

pays d'Europe occidentale, près d'un tiers des nouvelles voitures immatriculées est à présent de type « SUV »…

Au Royaume-Uni, la compagnie d'assurance Admiral a analysé les données relatives à 300 000 assurés ayant conclu un contrat « black box ». Dans ce type de contrat, les voitures sont équipées d'une « boîte noire » qui enregistre divers paramètres (vitesse, accélérations, freinages) sur base desquels est calculé un « profil de risque ». Admiral a pu identifier les modèles de voiture dont les conducteurs roulent le plus rapidement :

- en tête de liste, on trouve la Bentley Continental (présentant un rapport puissance/masse de 157 kW/t et passant de 0 à 100 km/h en 4,7 secondes), suivie de l'Audi Q5, la BMW série 4 420d, la BMW M135i et l'Audi A5 ;
- au bas de la liste, les véhicules dont les conducteurs respectent le mieux les limitations de vitesse : la Seat Mii (rapport puissance/masse de 52 kW/t, 0 à 100 km/h en … 14,4 sec.), la Fiat Seicento, la Hyundai Amica, la Daewoo Kalos et la Honda HR-V.

LISA Car, pour moraliser le marché automobile

Le projet LISA Car (light and safe car : voiture légère et sûre) a été développé conjointement en 2014 par deux associations belges : la fédération Inter-Environnement Wallonie (IEW) et l'asbl Parents d'Enfants Victimes de la Route (PEVR). Leur initiative a reçu le soutien de la Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR) et de la fédération européenne Transport and Environment (T&E)[3].

Offusquées par l'évolution du marché automobile (tableau 2), les partenaires du projet LISA car ont défini deux priorités pour le secteur des transports routiers : la diminution des émissions (gaz à effet de serre (CO_2) et polluants locaux) et la diminution du nombre de victimes de la route (tués et blessés graves). L'adoption de ces priorités implique un impératif : il faut diminuer la masse, la puissance, la vitesse de pointe des voitures ainsi que l'agressivité de leur face avant, quatre facteurs qui influent négativement sur la consommation de carburant (donc sur les émissions) des véhicules et sur leur dangerosité. Agir à la source en réglementant ces caractéristiques de base rendra d'autant plus efficientes toutes les avancées en matière de motorisation, aide à la conduite, sécurité active et sécurité passive.

Tableau 2 : Évolution de certaines caractéristiques des voitures neuves vendues dans l'Union européenne (valeurs moyennes pondérées par les ventes). Source : ICCT.

Version	2001	2016	Évolution
Masse (kg)	1 268	1 392	+ 9,80 %
Puissance (kW)	74	95	+ 28,40 %
Vitesse de pointe (km/h)	180	191	+ 6,10 %
Surface frontale (m²)	2,52	2,75	+ 9,10 %

Les partenaires du projet LISA car ne proposent pas d'options techniques particulières, mais un concept : une LISA Car est une voiture dont la masse, la puissance, la vitesse de pointe et la conception de la face avant sont optimisées afin de limiter sa dangerosité et ses émissions de CO_2 et de polluants.

La totalité des voitures neuves vendues en Europe en 2030 devrait répondre à cette définition. Seul un cadre réglementaire strict est à même de garantir l'atteinte de cet objectif. En conséquence, la Commission européenne doit se saisir de ce sujet en toute urgence.

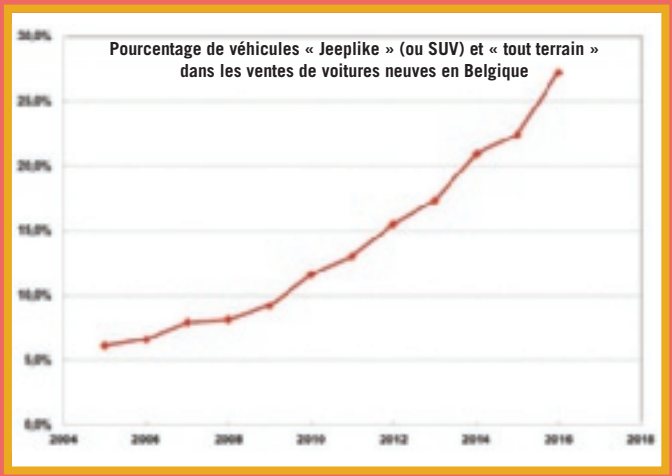
Telle est, synthétiquement, la philosophie de la charte LISA Car qui peut être consultée (ainsi que divers autres documents, dont un dossier détaillé de 89 pages) sur le site http://lisacar.eu.

Une action politique est indispensable

Il appartient aux citoyens d'adopter des comportements moraux – en l'occurrence en optant (dès lors qu'ils se déplacent en voiture) pour des véhicules modestes, en adéquation avec leurs besoins réels de mobilité et dont les incidences sur la sécurité routière et l'environnement sont limitées. Mais il est illusoire de considérer que les citoyens, exposés à une pression publicitaire constante les pressant d'acheter des véhicules lourds, puissants, suréquipés, vont parvenir à résister à cette pression et à infléchir significativement l'évolution du marché automobile. Celui-ci n'étant actuellement guidé dans ses grandes orientations que par des logiques purement économiques, il est nécessaire de le « moraliser ». Tâche qui incombe aux pouvoirs publics, dont l'inaction en la matière (la CEMT lançait son appel il y a 27 ans…) est absolument scandaleuse.

En savoir plus : Pierre Courbe a rédigé un ouvrage présentant le projet Lisa Car téléchargeable sur lisacar.eu/dossier/

Évolution des dimensions et de la masse des BMW série 3 entre 1975 et 2010. Source : GFEI. 2018. *Wider, taller, havier: evolution of light duty vehicle size over generations.*



Évolution du pourcentage de véhicules de type « tout terrain » (ou SUV) dans les ventes de voitures neuves en Belgique. La situation est à peu près similaire dans la plupart des pays d'Europe occidentale.

[3] Sites internet : www.iew.be, www.pevr.be, www.fevr.org, www.transportenvironment.org

Les passages à niveau

Claude CHABOT

Il y a une centaine de collisions entre trains et véhicules entraînant 30 morts par an sur les Passages à Niveau (PN). Les accidents collectifs ont une répercussion médiatique importante qui amène à un réexamen des conditions de gestion d'un parc de plus de 15 000 PN. Les plans de sécurisation (1997, 2008, 2014, 2015) ont contribué à réduire à 152 (1/01/2016) le nombre de PN à traiter prioritairement selon les autorités de tutelle. La solution idéale repose sur la séparation totale des trafics (dénivelé de l'une ou l'autre des voies) : mais c'est une solution toujours coûteuse (plusieurs millions d'€ pour un seul ouvrage) et il ne s'en réalise que quelques-uns chaque année (40 à 50 millions d'€, 11 PN dénivelés en 2015). Il existe d'autres solutions lourdes (mise en impasse de la voie, passer par un autre PN), toutes très coûteuses. Ces dépenses qui se chiffrent en milliards, sur des décennies, montrent qu'il faut rechercher des compromis moins onéreux, techniquement acceptables et surtout rapidement réalisables.

État des lieux*

- 15 459 passages à niveau (2016) – 33 500 en 1938, 25 000 en 1980).
- Dont 0,4 % sur les RN – 31,4 % sur les RD – 68,2 % sur la VC.
- Aucun PN sur les lignes à grande vitesse.
- PN obligatoirement gardés si la vitesse des trains atteint 200 km/h.
- PN automatiques interdits si la vitesse des trains dépasse 160 km/h.
- 110 collisions, 30 tués et 15 blessés graves par an (moyenne 2011/2016).
- 90 % des collisions impliquent un véhicule léger (< 3,5 t)**
- 15 % des accidents sont concentrés sur 1 % des PN.
- Chaque jour, 16 millions de franchissements de PN par des véhicules.

NB : les accidents avec piétons ne sont pas comptabilisés.
* Ministère de la Transition écologique et solidaire – www.ecologique-solidaire.gouv.fr
** SCNF - www.securité-passageaniveau.fr

Les passages à niveau (chiffres 2015)*

- 10379 PN publics avec barrières automatiques ou manuelles.
- 2 777 PN publics sans barrières.
- 770 PN gardés.
- 839 PN publics pour piétons.
- 694 PN privés.

* SCNF – www.securité-passageaniveau.fr

La base réglementaire

Le train circule sur une « voie propre ». La priorité absolue est reconnue au chemin de fer par le Code de la route : la sécurité des passages à niveau est basée sur ce principe.
R. 412-30 – Tout conducteur doit marquer l'arrêt absolu devant un feu de signalisation rouge, fixe ou clignotant (...).
R. 422-3 – Lorsqu'une voie ferrée est établie sur une route ou la traverse à niveau, la priorité de passage appartient aux matériels circulant normalement sur cette voie ferrée (...).
Loi Badinter du 5 juillet 1985 : les chemins de fer sont exclus du champ d'application de cette loi. La réparation du dommage doit se faire sur le fondement du droit commun (Code civil).

Les accidents

Le risque : l'accidentalité (100 collisions, 30 tués/an,) considérée sur près de 6 milliards de franchissements annuels d'un PN montre un risque relatif faible. On ne peut oublier un autre risque, celui de la catastrophe ferroviaire – avec de larges effets sur l'environnement –, induite par la collision, risque majoré lorsque le véhicule est un camion ou un autocar.
Le facteur humain serait en cause dans 98 % des collisions selon la SNCF. L'impatience devant une barrière, l'habitude avec baisse de vigilance, le non-respect du Code sont avancés comme causes fréquentes. La mise en cause unilatérale ne suffit pas. Comprendre pourquoi des usagers en général non suicidaires se trouvent sur une voie ferrée au moment où passe un train est indispensable.

Conscience et perception

Nous sommes dans des mondes hérités de presque 2 siècles de cohabitation entre chemin de fer et réseau routier.

Le ferroviaire		Le routier
Vitesse, masse, distances d'arrêt		Variabilité des conditions locales
Rectitude des voies		Signalisation souvent pléthorique
Roule sur une voie propre, isolée	⟷	Roule dans un milieu complexe
Signalisation minimaliste		États personnels des usagers
Respect inconditionnel des consignes		Perceptions inégales des situations
Bénéfice de la priorité absolue		Propension à adapter la règle à soi-même

Renforcer la perception

Le corollaire de la priorité absolue des trains est l'emploi de dispositifs *de type ferroviaire* impératifs à forte valeur sécuritaire (le feu unique clignotant rouge, typique du rail). L'essentiel de la sécurité du PN repose en fait sur la perception d'un seul signal, qui peut apparaître brusquement dans le champ de vision de l'usager.
Ce signal « ferroviaire » est inséré dans un dispositif routier complexe (balises d'approche, signalisation, îlots de séparation...) et peut apparaître comme *« un signal parmi les autres »*. Il est impossible d'exiger de l'automobiliste un niveau de vigilance et d'attention équivalent à celui d'un conducteur de train. La qualité des marqueurs (infrastructure, signalisation) qui préviennent qu'en quelques secondes, la situation peut passer de l'absence apparente de risque à un risque maximum est donc une piste majeure de prévention.

❑ Améliorer la visibilité des éléments sécuritaires du PN

- Le feu unique rouge clignotant peut être remplacé par une signalisation qui informe de façon plus précise sur la séquence conduisant à l'abaissement des barrières. Un feu du type qui équipe les intersections est une solution qui harmoniserait les procédures (cf. encart) et mériterait d'être expérimenté. Le doublement (chaque côté de la route) ou l'implantation sur potence renforceraient la visibilité et la lisibilité.
- Les lampes à filament des feux rouges (R24) doivent être remplacées par des lampes plus lumineuses afin d'améliorer la visibilité. La généralisation est en cours.
- Les demi-barrières doivent être équipées d'un éclairage puissant qui attire l'attention du plus distrait des conducteurs et se voit dans toutes les conditions d'éclairement, y compris les plus défavorables (soleil de face).

❑ Rendre plus visibles les abords du PN

- Supprimer les haies, rangées d'arbres et végétation qui obstruent la visibilité de la voie à l'approche d'un PN sans barrière et, pour les PN avec barrière quand la route qui va le traverser est en courbe, ce qui fait découvrir tardivement la fermeture de la barrière. Utiliser le revêtement routier pour une signalisation au sol efficace.

Le cas des transports en commun. Les contraintes particulières imposées aux conducteurs (notamment cars scolaires) doivent être prises en compte dans les consignes de sécurité, à l'instar de l'État d'Ontario au Canada, où l'on n'hésite pas à faire stopper systématiquement les cars devant un PN (Encart ci-dessous).

Les comportements à risque

Une mesure de leur fréquence est donnée partiellement par les rapports d'infractions délivrés dans chaque département où sont implantés des « ETPN[1] », système de radars intégré au contrôle sanction automatisé (cf. encart). Si le nombre de franchissements semble faible (ici 5 par semaine sur un PN), l'exposition globale au risque est en revanche très inquiétante si on multiplie ce chiffre par 15 000 PN !

❑ Dissuader de l'engagement volontaire et tardif sur un PN

- Équiper les PN de radars détectant les passages tardifs.
- Équiper les PN avec des caméras de surveillance reliées à un centre de contrôle assurant une surveillance automatisée.
- Imposer le « Stop » inconditionnel devant le feu pour les autocars, autobus et tous véhicules de transport en commun.

❑ Dissuader de slalomer entre les barrières

- Disposer les barrières pour dissuader ou interdire de fait la traversée « barrières fermées ».
- Ajouter systématiquement un séparateur médian sur la chaussée sur une longueur suffisante pour dissuader le passage à gauche contournant la demi-barrière.

Signaux pour trains... Signaux pour autos...

Dans le Code de la route, un feu clignotant impose une *obligation de prudence :* on peut donc le franchir. Le feu ferroviaire « clignotant rouge » placé dans l'univers routier et imposé aux usagers des véhicules a un autre but : *l'arrêt absolu.* Ce feu rouge unique qui doit être interprété très rapidement par le conducteur peut donc ne pas être perçu à sa vraie valeur impérative. Faut-il utiliser pour l'automobiliste un signal mieux ancré dans son référentiel routier ? Le système rouge + orange + vert des feux tricolores est universel (il est même utilisé en ferroviaire dans les « blocs » qui régulent la marche des trains) et il s'impose par réflexe aux usagers, le « rouge fixe » demandant l'arrêt absolu, étant généralement respecté. Il y peut-être là une voie d'expérimentation.

Dans l'Ontario, stop obligatoire pour les bus

« La plupart des autobus et des autres véhicules de transport en commun sont tenus de s'arrêter à tous les passages à niveau qui ne sont pas protégés par une barrière, des clignotants ou un panneau d'arrêt. ***Les autobus scolaires doivent s'arrêter à tous les passages à niveau, qu'ils soient protégés ou non par une barrière ou des clignotants.*** *Prêtez attention à ces véhicules et soyez prêt(e) à vous arrêter derrière eux. »*
Guide officiel de l'automobiliste – État d'Ontario – Canada – *www.ontario.ca*

Un PN comme d'autres

Environ 5 passages illégaux* par semaine pour les 2 sens de franchissement. Sur cette ligne droite, des trains circulent à 160 km/h, mais le trafic est peu important, tant sur la RD 74 que sur la voie ferrée (env. 30 trains/jour). Le nombre de « moments de circulation** » est donc modéré, ce qui peut induire un sentiment de sécurité à ceux qui s'accordent le droit de passer « en limite » des feux ou en slalom entre les barrières. En 2017, 536 passages illégaux ont été constatés sur les 2 PN (4 sens) équipés de radars de Loire-Atlantique.

* État mensuel des infractions routières – DDTM – Préfecture de Loire-Atlantique.
** Moment de circulation = n passages trains x n passages véhicules.
Sources : Jacques Robin – Revue de la Ligue Pondération n° 79 – Mars 2009 – Claude GOT – Les accidents mortels de passages à niveau – Septembre 2012 – Documents SNCF – Certu (Cerema)
http://www.strmtg.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf 6_DB_VdeL_R24_R25_cle2a4bf1.pdf

[1] ETPN : Équipement de terrain pour passage à niveau.

L'Association départementale de la Ligue contre la violence routière du Calvados a réalisé en ce début d'année 2018 l'analyse d'un passage à niveau situé sur la commune de Bonneville-sur-Touques, en référence à un accident mortel qui aurait pu être évité !

Traversée mortelle évitable

Le 2 novembre dernier, trois personnes d'une même famille ont trouvé la mort au passage à niveau de Bonneville-sur-Touques (passage à niveau non protégé).

Le chemin emprunté par la famille et traversant la voie ferrée ne menait qu'à des marais et des gabions et un accident mortel de même nature avait eu lieu en 2002.

Dans ces conditions, pourquoi ce chemin n'était-il pas fermé à la circulation après les habitations situées entre la voie ferrée et la route ? Cette solution peu coûteuse a été adoptée dans le département quitte à refaire un accès lorsqu'une habitation se trouvait isolée ou à acheter cette habitation. (Exemple ci-dessous à Viessoix).

Pour savoir pourquoi rien n'a été entrepris après l'accident mortel de 2002, la Ligue Contre la Violence Routière du Calvados a interpellé le préfet à ce sujet. Hélas la préfecture se contente de répondre qu'une enquête administrative est en cours sans plus de détails. L'enquête après l'accident de Millas n'empêche pas de communiquer. **Cet accident était parfaitement évitable, pourquoi sont-ils morts ?**

Voir p. 252.

L'analyse de l'accidentalité dans les départements

Claude Got a réalisé et coordonné, avec l'aide de la Ligue, une analyse de l'accidentalité des départements établissant la relation entre les voies concernées par l'abaissement de la vitesse (toutes les routes bi directionnelles sans séparateur médian) et la mortalité observée sur 10 ans. Ce travail a été largement repris dans les médias. Le Journal du Dimanche en a même fait la une de son numéro du 17 juin consacrant 7 pages à cette étude et à Claude Got. Nous en résumons ci-dessous les principales étapes. Pour plus de détails cf. http://www.securite-routiere.org
La Ligue peut être très fière de l'ampleur du travail accompli et de son retentissement dans les médias tant nationaux que régionaux. Une chose est certaine, cet investissement collectif aura démontré la capacité de mobilisation de notre Association.

Le Journal du Dimanche
Exclusif : les routes où la vitesse tue le plus
À genoux les gars

Le contexte

Le débat sur la réduction de la vitesse maximale sur le réseau hors agglomération sans séparation des sens de circulation a mis en évidence la différence entre les connaissances disponibles et leur mise à disposition au niveau local.

Le risque d'être tué sur une route dépend essentiellement de l'intensité du trafic.

Au cours des cinquante dernières années, la mortalité au milliard de kilomètres parcourus a été divisée par 18 sous l'influence de la réduction des vitesses maximales autorisées, les progrès concernant les véhicules et l'infrastructure. Cette évolution, décrite par les organismes de recherche et de gestion, a transformé l'accidentalité. Le risque lié à l'infrastructure (les points noirs) est actuellement très faible, les accidents se dispersent sur toute la longueur des voies et c'est le trafic qui détermine le nombre d'accidents par kilomètre de voie.

Les dénombrements d'accidents au niveau des départements mettent en évidence des catégories de voies non autoroutières qui concentrent une proportion élevée des accidents. Selon l'ONISR, en moyenne, 50 % des tués sont observés sur 15 % des voies.

Ces données sont indiscutables et pourtant, les opposants au 80 km/h affirment qu'il est possible de moduler les vitesses maximales sur les réseaux concernés, en conservant le 90 km/h sur les voies qu'ils estiment faussement les moins dangereuses. Afin de le démontrer, Claude Got a décidé de dresser les cartes de tous les départements, qui représentent, sur une période de 10 ans, les voies où se concentre la mortalité de 50 % des usagers.

Une cartographie indispensable à la connaissance

Ce travail est essentiel :

- pour convaincre les usagers qui ont un comportement rationnel,
- pour mettre en évidence l'ignorance et la mauvaise foi de ceux qui contestent la décision. Prétendre connaître les situations locales et vouloir moduler les vitesses en fonction du risque, nécessitent des connaissances précises, telles que des cartes de la mortalité sur les voies concernées. Aucune collectivité départementale n'avait établi ces documents.

Pour atteindre cet objectif, il convenait :

- D'indiquer les caractéristiques du département qui interviennent dans la mortalité :
  - Superficie.
  - Population.
  - Kilomètres de voies non autoroutières sans séparateur médian et autoroutières.
- De dresser un tableau classant les routes par nombre décroissant de tués au km de voie.
- De dessiner une carte faisant apparaître en bleu les limites du département et en rouge les voies qui ont contribué à un total proche de 50 % de la mortalité hors agglomération, et qui n'ont pas de séparateur central.
- De produire un bref commentaire sur la mortalité de chaque département.

Les sources

Le département de l'accident, l'identifiant de la voie, la situation de l'accident en ou hors agglomération, le nombre de tués dans un accident, les caractéristiques de la voie (notamment la séparation des sens de circulation) sont des données disponibles dans les Bordereaux d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC). Les valeurs utiles pour le débat actuel sont les nombres d'accidents hors agglomération sur des voies qui n'ont pas de séparateur des sens de circulation. Les données exploitées par notre analyse sont accessibles sur la base ETALAB produite par l'ONISR. Cette base ne contient pas toutes les données des BAAC. *« Elle occulte certaines données relatives aux usagers et aux véhicules et à leur comportement dans la mesure où la divulgation de ces données porterait atteinte à la protection de la vie privée des personnes physiques aisément identifiables ou ferait apparaître le comportement de telles personnes alors que la divulgation de ce comportement pourrait leur porter préjudice (avis de la CADA – 2 janvier 2012). »*

Une méthode qui a imposé des choix

Afin de prendre en compte toutes les difficultés méthodologiques (identification des voies, longueur précise des voies, difficulté d'exploitation statistique des voies autoroutières…), il a fallu faire des compromis. Ainsi le choix a été fait de sélectionner les voies sur lesquelles le nombre de tués a été le plus élevé au cours de la période 2006/2015 pour que la somme des tués soit proche de 50 %. Ce choix de 50 % peut paraître arbitraire. Ce n'est pas le cas : un nombre de tués proche de 50 % est relevé sur un nombre de voies relativement faible (de l'ordre de 10 à 20). **Ce sont ces voies, perçues par les opposants comme de « belles routes sûres » qui supportent les trafics les plus élevés et c'est ce constat qui permet d'affirmer l'absurdité de leur maintien à 90 km/h.**

Une analyse qui démontre la pertinence de la mesure du 80 km/h mais qui devra impérativement être complétée…

Les analyses réalisées mettent en évidence au niveau de tous les départements concernés (ceux de la petite couronne et Paris ne le sont pas) le nombre réduit de voies sur lesquelles le nombre de tués est important par km de voie. Ces voies sont celles qui supportent les trafics les plus élevés.

Il est indispensable de compléter ces connaissances dans les mois à venir. Le travail à faire doit être défini par une collaboration entre les organismes de l'État qui ont des compétences indiscutables pour les établir (notamment le CEREMA), les chercheurs appartenant à des structures diverses et les départements.

Le processus est défini depuis plusieurs années. Il convient de l'appliquer au niveau de l'ensemble des départements pour permettre la réalisation d'analyse de données indispensables au développement de l'évaluation du risque au niveau des voies. Il est évident que le trafic est le premier facteur de risque sur les routes, le risque lié à la structure de la voie n'est pas pour autant négligeable.

Le fait que des responsables départementaux aient prétendu être les connaisseurs capables de différencier les risques au niveau des voies de leur département, sans pour autant transmettre les cartes argumentées indispensables pour prendre de telles décisions, prouve l'existence d'un besoin qui n'est pas satisfait.

Quand l'État a chargé les départements de la gestion de la quasi-totalité du réseau routier au niveau des départements, il n'a pas fait son travail. Il devait développer au niveau national un ensemble de mesures permettant d'assurer de façon coordonnée et exhaustive le contrôle de qualité des voies. Les outils existent mais le passage à l'acte n'a pas suivi.

Pour conclure

L'analyse reliant l'expertise des voies et l'accidentalité doit être développée. Le conflit qui a suivi la décision gouvernementale, une fois éliminée la malfaisance politique, a mis en évidence des lacunes dans l'établissement et la transmission des connaissances. L'étude dirigée par Claude Got a comblé une de ces lacunes. Il faut maintenant étendre les connaissances en développant la diffusion de leurs résultats. L'usage massif de mensonges, depuis décembre dernier, est renforcé par le développement des moyens de communication. **Si l'État ne communique pas les connaissances au niveau local, il sera constamment mis en difficulté pour gérer la sécurité routière. Une politique crédible dans ce domaine doit se fonder sur les preuves.**

Voir pp. 140 à 144.

Le travail réalisé a porté sur la réalisation de 92 cartes départementales qui ont été complétées par une analyse pour chacun des départements. L'ensemble des cartes sont accessibles sur le site national de la Ligue contre la violence routière. **Lien : http://violenceroutiere.fr/w/2018/06/18/exclusif-les-routes-ou-la-vitesse-tue-le-plus-les-cartes-par-departement/**

Ci-après, nous avons 4 départements ruraux avec présentation des cartes et des chiffres qui permettent de comprendre l'intérêt de la mesure. Un constat objectif bien éloigné des propos d'élus empreints d'une grande ignorance et/ou de démagogie. Carton rouge !

Département de la Haute-Loire

Les chiffres

226 203 habitants, 3 536 km de routes départementales et nationales sans séparation du sens de circulation. 38 km d'autoroutes.
Sur la période étudiée (2006/2015), il y a eu au total 159 tués sur les voies sans séparateur médian du département de la Haute-Loire.
Les 6 voies où ont été observés les plus grands nombres de tués, représentant seulement 8 % de la longueur totale des routes sans séparateur médian, concentrent 50 % des tués.

En rouge, les axes qui concentrent la majorité des accidents mortels.

CARTON ROUGE

Laurent Wauquiez, Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

« Cette mesure est une absurdité, coupée des Français et symbolique de l'approche du gouvernement et d'Emmanuel Macron, technocratiques et parisiens », « On a l'impression qu'ils pensent que tout le monde va travailler en métro et que nos enfants vont à l'école en Uber. » Il faut « laisser les départements décider, en fonction de la sécurité des trajets. » « On propose qu'une commission réunisse les associations d'automobilistes, les élus, la préfecture pour définir les trajets dangereux, sur lesquels on baisserait la vitesse. Et laisser à l'inverse les trajets sécurisés à 90. » « Regardons ce qu'il s'est fait à l'étranger. Au Danemark, ils ont baissé la vitesse de 90 à 80 km/h et ils se sont aperçus des effets négatifs. »

Département de la Côte-d'Or

Les chiffres

529 761 habitants, 5 890 km de routes départementales et nationales sans séparation du sens de circulation. 314 km d'autoroutes et RN à 2 × 2 voies.
Sur la période étudiée (2006/2015), il y a eu au total 217 tués sur les voies sans séparateur médian du département de la Côte-d'Or.
Les 10 voies où ont été observés le plus de tués, représentant seulement 13 % de la longueur totale des routes sans séparateur médian, concentrent 50 % des tués.

CARTON ROUGE

François Sauvadet, Président du Département de la Côte-d'Or

« Le Premier ministre a pris le risque d'accroître le nombre de conducteurs roulant sans permis et sans assurance. » Ainsi, François Sauvadet a donc adressé un courrier à Édouard Philippe, le 19 juin dernier afin d'obtenir *« les chiffres précis actuels et l'évolution du nombre des délits constatés des personnes circulant sans permis et sans assurance dans notre pays ».*

« Dans deux ans, à la fin de l'expérimentation, il sera ensuite possible de savoir combien cette réforme aura envoyé de nouveaux conducteurs sans permis et sans assurance sur nos routes. Des conducteurs qui auront vu leur permis s'envoler à cause de retraits de points pour un ou deux km/h de trop. »

Département du Cantal

Les chiffres

147 035 habitants, 4 135 km de routes départementales et nationales sans séparation du sens de circulation. 50 km d'autoroutes.
Sur la période étudiée (2006/2015), il y a eu au total 84 tués sur les voies sans séparateur médian du département du Cantal.
Les 5 voies où ont été observés les plus grands nombres de tués, représentant seulement 8 % de la longueur totale des routes sans séparateur médian, concentrent 53 % des tués.

CARTON ROUGE

Vincent Descœur, Député du Cantal

« Cette mesure ignore les difficultés de déplacement dans les départements ruraux et de montagne. Elle s'apparenterait à une double peine pour les départements du Massif central que l'État a oubliés dans ses grands projets d'infrastructures routières. »

« J'habite à 110 km de la bretelle autoroutière. Alors celui qui veut me promettre une perte de quelques poignées de secondes est invité à parcourir le trajet avec moi.» « Ce qui nous est promis c'est de retrouver des temps de déplacement des années 80. »

CARTON ROUGE

Michel Raison, Sénateur de la Haute-Saône

« Pour qu'une mesure comme celle-là soit efficace, il faut l'acceptabilité des citoyens. » « On est les représentants des collectivités et des territoires, donc on les connaît. » « C'est catastrophique la fronde qu'on a sur le sujet. » « La haute administration du pays a repris le pouvoir sur les politiques. »

Département de la Haute-Saône

Les chiffres

238 956 habitants, 3 548 km de routes départementales et nationales sans séparation du sens de circulation. 52 km d'autoroutes.
Sur la période étudiée (2006/2015), il y a eu au total 163 tués sur les voies sans séparateur médian du département de Haute-Saône.
Les 4 voies où ont été observés les plus grands nombres de tués, représentant seulement 8 % de la longueur totale des routes sans séparateur médian, concentrent 52 % des tués.

Mobilisation dans les départements !

Dès la fin du mois de mai, les Associations Départementales ont répondu présentes pour défendre la mesure du 80 km/h. Objectif : sensibiliser à l'intérêt de la mesure en contrant les arguments des opposants et en faisant œuvre de pédagogie. Pour l'occasion, un « flyer » a été édité par la LCVR et les cartes départementales (cf. Dossier) ont été d'excellents supports pédagogiques. Ci-après un cocktail des actions menées, sans exhaustivité, car la dynamique collective a été plus large… et se poursuit…

AD Moselle – Jean-Yves Lamant

Interview dans la Presse quotidienne : Est Républicain etc. Double page présentant le résultat des cartes des accidents mortels construites par la Ligue.
Participation à un débat TV organisé par France 3 en présence de J.-J. Gaultier (député LR des Vosges) et B. Garapon (VP de l'Automobile Club Lorrain).
https://france3-regions.francetvinfo.fr/grand-est/emissions/dimanche-politique-0
Demande de débat avec M. Patrick Weiten, Président du Conseil Départemental de la Moselle. En attente de sa réponse.

Lettre à M. le Préfet de la Moselle pour demande de rendez-vous afin de lui présenter la démarche de la Ligue et notamment l'étude cartographique de l'accidentalité des départements.
Planification de l'organisation de réunions publiques dans plusieurs villes de Moselle sur l'objectif de sauver des vies sur la route.

Distribution du dépliant sur la mesure du 80 km/h dans les boîtes aux lettres de particuliers ou auprès des administrations, entreprises,…

L'EST
Nous suivre | S'identifier
« Seule la vitesse moyenne compte »
Jean-Yves Lamant, président de la Ligue contre la violence routière en Moselle et vice-président national.
Jean-Yves Lamant, président de la Ligue contre la violence routière en Moselle et vice-président
Partager

AD Côte-d'Or

Catherine Pepoz

Interview à France Bleu Bourgogne.

Réalisation de 4 journées de sensibilisation dans 2 entreprises : une grosse société à Gevrey Chambertin et trois journées pour la SNCF à Besançon, Dijon et Chalon-sur-Saône. Distribution du dépliant systématique auprès des employés.

Travail avec la Préfecture (DDT) pour une journée « alternative à la contravention » où des personnes acceptent de participer durant une demi-journée à différents ateliers : voiture tonneaux, stimulateur de conduite, conduite réelle avec un gendarme.

Nous avons également expliqué la baisse de la vitesse et distribué le flyer. La directrice de cabinet du Préfet était présente en fin de stage et a elle-même abordé le sujet avec les participants.

AD Haute-Savoie

Guy Ovigneur

Intervention auprès des médias presse, radio : intervention sur 5 radios locales, TV suisse, 3 journaux locaux. Les médias locaux demeurent mobilisés pour accompagner l'action d'information/sensibilisation.

Flyers distribués aux adhérents, préfecture, conseil départemental, garages, centres de contrôle technique, mairies, centre hospitalier…

La Ligue contre la violence routière publie la carte des routes les plus dangereuses des Pays de Savoie

Contacts directs et interpellations du Préfet, Président de l'Automobile Club, coordinatrice sécurité routière de la DDT…

Face à un front d'opposition sur le 80 km/h (Automobile Club, Sénateur Hérisson) et plus intolérable un discours volontairement ambigu de la prévention Routière (M. Mercier-Guyon), le combat est rude. Un rendez-vous avec le Préfet a été sollicité.

AD Vienne – Jean-Louis Boenish

Interview par France 3 Poitou-Charentes pour le JT du soir.
https://www.youtube.com/watch?time_continue=45&v=4MRH6DxLcDI
Envoi du dossier de presse aux médias : Nouvelle République, Centre Presse, Courrier Français, 7 à Poitiers et à France Bleu Poitou-Charentes.

Distribution du dépliant : 1 000 dans mon quartier : 1 000 inscrits aux élections : quelques réactions : « en Allemagne la vitesse n'est pas limitée ! », « Comment va t-on faire pour doubler les PL qui roulent à 80 ? », « Moi je travaille, je suis pas fonctionnaire *(sic)*, j'ai des millions de km et pas d'accidents ! » et sur les parkings : facultés de médecine, sciences, lettres, droit et autres…

AD Ain

Anne Combier

Article de presse suite à l'AG le 23 mai au cours de laquelle nous avons présenté la carte de l'accidentalité de l'Ain en présence d'un représentant du Pôle Sécurité Routière État/Conseil Départemental, d'une représentante du Conseil Départemental, du Colonel de Police d'Oyonnax et d'un journaliste du Progrès (plutôt « hostile »).

Distribution de flyers sur le marché d'Oyonnax. Les opposants au passage au 80 km/h acceptaient en général d'en discuter avec nous.

Bonne collaboration avec le journal Le Progrès valorisant régulièrement l'intérêt du passage au 80 km/h. Il en est tout autrement de la Voix de l'Ain et de la Voix du Jura (hebdomadaires) qui ne donnent la parole qu'à des opposants à la mesure.

La Ligue contre la violence routière accompagne la mesure d'abaissement à 80 km/h

AD Lot

Pierre Lagache

Organisation d'un point presse à l'occasion de l'AG avec présence de Chantal Perrichon le 24 mai. Articles dans l'ensemble des médias locaux : Dépêche du Midi, Petit Journal, Vie Quercynoise, MédiaLot.
Sujet France 3 Occitanie avec Interview de Chantal Perrichon. Interviews radios sur Radio Totem, Radio Présence Occitanie.

Diffusion du dépliant sur les marchés de Cahors et de Saint-Céré, auprès des antennes de la médecine du travail du Lot (ASTL) et d'associations diverses.

Rencontre avec le Député du Lot Aurélien Pradié, opposé à la mesure, et avec le Président du Tribunal de Grande Instance de Cahors. En attente de rendez-vous avec le Procureur.

AD Loir-et-Cher

Jean-Luc Carl

Rencontre d'une journaliste de la « Renaissance du Loir-et-Cher ayant écrit un article *« 80 km/h : la mesure qui est de tous les débats »* et avec Lionel Oger de la *Nouvelle République* : article accessible en ligne sur :
https://www.lanouvellerepublique.fr/blois/une-mesure-utile-et-peu-couteuse

L'AD 41 a fortement communiqué sur son blog bougezautrementablois.over-blog.com sur lequel plusieurs articles ont été publiés.
http://bougezautrementablois.over-blog.com/2018/06/80-km/h-sur-les-routes-departementales-pourquoi-cibler-les-routes-actuellement-a-90-km/h.html

http://bougezautrementablois.over-blog.com/2018/06/dans-le-loir-et-cher-14-voies-les-plus-accidentogenes-representant-moins-de-17-de-la-longueur-totale-des-routes-sans-separateur-medi
Le blog a connu un pic de fréquentation le 15 juin lors de la publication du tract national : 160 visiteurs soit un doublement de la fréquentation.

Distribution du dépliant de façon ciblée au cours d'entrevues, provoquant souvent l'échange et le débat.

LES DOSSIERS DE LA RÉDACTION

80 km/h : la mesure de tous les débats

Pour eux, c'est la vitesse ou la vie

AD Sarthe

Dominique Langlet

Organisation d'un point presse où étaient présents les 2 quotidiens Ouest-France et Le Maine Libre. Participation à l'émission du Mans Télévision en direct « Face à la rédac ». Interviews radio avec Nostalgie puis Sweet FM, (qui continue à demander à ses chers auditeurs de signaler les contrôles le matin !).

Débat sur le 80 km/h… La démagogie à fond la caisse !

France Inter – 27 juin 2018 – L'édito politique de Thomas Legrand.

Ce matin, plaidoyer pour les 80 km/h…

Ou plutôt, réquisitoire contre les arguments les plus souvent utilisés pour s'y opposer. Utilisés par des responsables politiques qui tentent de rallier une partie de la population qu'ils n'ont pas su convaincre par leurs projets sociaux, économiques ou politiques. Que disent-ils ces élus locaux de toutes tendances et les élus nationaux LR et FN ? Que ce serait une décision technocratique de Parisiens déracinés, loin des réalités, destinée à faire payer la vache à lait automobiliste. Les gendarmes, les urgentistes, les pompiers sont-ils des technocrates ? Les spécialistes de la sécurité routière du ministère de l'Intérieur, les associations de victimes sont-ils des technocrates ? La vitesse est l'élément aggravant de tous les autres facteurs d'accident. Il suffit de faire un stage de récupération de points (j'en suis à 3 stages !) pour le comprendre : ce n'est pas en ville, ni sur les routes enneigées, tortueuses de montagnes, ni sur l'autoroute, ce n'est pas la nuit que la vitesse fait des ravages, mais sur les routes de campagne, sur les trajets faciles, habituels, sans danger apparent, ceux au cours desquels on accélère en confiance. Voilà une mesure qui ferait baisser à nouveau la mortalité sur les routes de plusieurs centaines par an, une mesure qui a été expérimentée en France, qui, en plus, ferait faire des économies et participerait à la lutte contre le réchauffement climatique, une mesure qui ne comporte aucun élément idéologique… - Nicolas Sarkozy, il est vrai élu francilien (donc forcément technocrate) et ministre de l'Intérieur de Jacques Chirac, aura eu le courage politique de rendre les radars effectifs. Des milliers de vies ont ainsi été sauvées. La droite actuelle devrait s'en souvenir ! Mais non… parce qu'il se trouve que le passage de 90 à 80 km/h comporte un élément béni des dieux pour Laurent Wauquiez… un petit ingrédient magique propre à servir sa stratégie : celle qui consiste à opposer les villes forcément bobos privilégiées aux campagnes laborieuses, siège d'une majorité silencieuse et à capter.

Quel est cet ingrédient magique ?

C'est une mesure qui va agacer les populations rurales. Quand il s'agit de réduire la vitesse sur les routes nationales, nécessairement surtout en zones rurales, il se trouve donc des politiciens avisés pour valider les arguments simplificateurs, les fausses intuitions, l'agacement légitime et transformer tout ça en fronde poujadiste. Le normalien, énarque anti-élite Laurent Wauquiez reprend ce fameux mot de Georges Pompidou « *Arrêtons d'emmerder les Français !* »… mot prononcé à l'époque où il y avait 15 000 morts par an et où l'on construisait des routes à 3 voies ! L'argument de la dérive technocratique, s'agissant de ce gouvernement, est certainement justifié dans bien des domaines. Dommage de la galvauder sur la question de la dangerosité de la vitesse, qui fait pourtant quasi consensus chez les acteurs de terrain ! Il paraît que le Premier ministre perd beaucoup de points de popularité sur cette affaire (pour laquelle il n'y a pas de stages de récupération) ! Ce sont des points bien dépensés puisqu'ils sauveront des vies…

Chronique d'Alba Ventura

RTL – 2 juillet 2018

Question : *Alors ça y est ! La limitation à 80 km/h est entrée en vigueur hier (–) Une mesure qui est vivement contestée (–) Alors est-ce que les contestations des opposants sont recevables ?*

Alba Ventura : Vous savez ce qui me tue moi Jérôme ? C'est de voir des gens vociférer, hurler, manifester, injurier pour 1 minute et 32 secondes parce que c'est cela la différence entre rouler à 90 km/h et à 80 km/h. C'est le test qui a été effectué sur un même trajet de 40 km. Et même si vous perdiez 3 minutes, et même si vous perdiez 5 minutes. Est-ce que cela vaut la peine de se mettre dans tous ses états ?

Vous savez, des bêtises, j'en ai entendu pas mal. On ne va pas pouvoir doubler les camions, on va consommer plus d'essence, mais alors je crois que la palme revient quand même à Pierre Chasserey de *40 millions d'automobilistes* qui a déclaré que la diminution de la vitesse, c'était, écoutez bien parce que cela vaut son pesant de cacahuètes, c'était du temps de vie sociale en moins.

Et bien oui, 3 minutes de moins à l'apéro avec les copains, parce que vous avez roulé 10 km/h moins vite, cela change votre vie ! En revanche, quand vous êtes 3 mètres sous terre ou dans un fauteuil roulant, on en parle du temps de vie sociale en moins ?

La mauvaise foi de ceux qui protestent avec de tels arguments, ce n'est quand même pas sérieux !…

Pour voir la totalité de la chronique :
https://www.youtube.com/watch?v=O16pSrjhE_A

Une Assemblée Générale mobilisée

Le 9 juin dernier, l'Assemblée Générale de Ligue contre la violence routière a été l'occasion d'accueillir Pierre Courbe, Chargé de mission mobilité à la Fédération Inter-Environnement Wallonie qui a présenté le projet Lisa Car (Light and SAfe CAR) développé dans l'article page 7 de ce numéro. L'ouvrage rédigé par Pierre Courbe fut remis, à cette occasion aux participants à l'Assemblée Générale.

Chacun aura pu apprécier le propos argumenté qui démontre que la conception de voitures plus sûres reste un objectif essentiel en regard de l'évolution inquiétante de la dangerosité des modèles liée à leur masse, leur puissance et leur morphologie.

Au-delà du volet administratif et financier, cette Assemblée Générale fut ponctuée et animée par de nombreuses interventions portant sur des sujets de préoccupation des bénévoles : permis à point, sécurité dans les transports scolaires, technologie et sécurité…

La nouvelle mesure du 80 km/h fut naturellement au centre de nombreux échanges en lien avec le fort engagement de la LCVR.

L'Assemblée Générale fut enfin l'occasion de valider à l'unanimité le rapport d'orientation 2019 présenté ci-après.

Rapport d'orientation 2019

Un constat

Le bilan catastrophique des quatre dernières années ne permettra malheureusement pas d'atteindre l'objectif « Moins de 2 000 morts en 2020 ». Il est urgent d'appliquer les mesures préconisées par les experts, notamment en ce qui concerne la vitesse, première cause de mortalité sur la route et facteur de gravité des blessures.

Nos orientations permanentes

- Relancer sans relâche les Pouvoirs Publics pour qu'ils fassent respecter la loi sur la route et sur la rue, et pour qu'ils contrent systématiquement la désinformation relayée par les médias.
- Intervenir auprès de tous les partenaires de la sécurité routière (politiques, industriels, aménageurs, assureurs) pour que le système routier (y compris la signalisation) soit évalué, contrôlé et adapté au service de l'objectif « zéro accident ».
- Être une force de proposition pour que les campagnes gouvernementales deviennent des campagnes d'information et d'explication, et non seulement de sensibilisation, et contribuent à l'acceptabilité des mesures prises.
- Être une force de proposition pour la formation et l'éducation des usagers.
- Soutenir, lorsqu'elles le demandent, les victimes et leurs familles après l'accident, dans les limites des possibilités du bénévolat.
- Attirer de nouveaux adhérents et sympathisants par des campagnes d'adhésion de proximité, et rechercher subventions et dons.

Nos actions prioritaires

1. Faire respecter les limitations de vitesse

a. Faire respecter la vitesse maximale autorisée par le déploiement à grande échelle des radars de 3e génération (automatiques et embarqués sur des véhicules banalisés) et demander l'intensification des contrôles en agglomération.

b. Demander que les contrôles par les radars 3e génération soient réalisés dès 2018 par des unités dédiées à plein temps.

c. Établir l'égalité de tous les usagers devant les contrôles de vitesse, en imposant des plaques de format lisible à l'avant et à l'arrière des 2 roues motorisées comme dans d'autres pays.

d. Obtenir l'interdiction de la vente et de l'usage des systèmes et dispositifs d'avertissement de la présence des contrôles (mesure déjà obtenue partiellement – n° 12 – pour le signalement des contrôles d'alcool et d'opérations de droit commun mais pas encore vis-à-vis des contrôles de vitesse).

e. Interdire toute communication sur les contrôles de vitesse, d'alcoolémie ou de stupéfiants (radios locales et autres médias).

f. Abroger la loi de décembre 2010 sur l'affaiblissement du permis à points.

g. Obtenir le retrait effectif des points qui doivent l'être après une intervention des forces de l'ordre, un contrôle sanction automatisé, ou à la suite d'un accident responsable, en appliquant une démarche qualité.

2. Réduire les vitesses maximales autorisées

a. Demander l'abaissement généralisé de 10 km/h des Vitesses Maximales Autorisées (VMA) hors agglomération et **demander la mise en place effective au 1er juillet 2018 du passage à 80 km/h décidé** pour les routes bidirectionnelles sans séparateur médian. Après le 80 km/h, donner une priorité au passage à 120 km/h de la VMA sur autoroute, à l'instar de la majorité des autres pays européens.

b. Réclamer des pouvoirs publics qu'ils mesurent systématiquement les vitesses moyennes de circulation automobile.

c. Encourager la généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h en agglomération, sauf sur les grandes artères.

3. Protéger les usagers les plus vulnérables

a. Proposer des mesures, notamment contre la vitesse et les remontées de files, qui permettraient de réduire l'accidentalité particulièrement élevée des 2 roues motorisées ; exiger des contrôles efficaces désormais possibles pour empêcher le débridage trop fréquent des cyclomoteurs.

b. Promouvoir toutes mesures destinées à protéger les usagers vulnérables, en particulier lutter efficacement contre le stationnement sur les trottoirs et mieux rendre visibles les piétons qui traversent sur les passages piétons en indiquant le point d'arrêt des voitures cinq mètres en amont.

c. Demander l'obligation du port du gilet rétro réfléchissant pour les enfants piétons circulant hors agglomération, et l'obligation aux collectivités territoriales organisatrices des transports scolaires de mettre des gilets rétro réfléchissants à la disposition des enfants transportés et de définir des conditions d'utilisation réelle des ceintures de sécurité dans les transports scolaires.

4. Promouvoir/utiliser/voire limiter les technologies qui impactent la sécurité routière

a. Promouvoir la mise en œuvre rapide du LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la VItesse Autorisée).

b. Promouvoir la généralisation de la boîte noire accidentologique dans tous les véhicules légers : voitures et motos.

c. Continuer à exiger l'interdiction de l'utilisation du téléphone au volant (y compris par matériel à commande vocale ou bluetooth), et plus généralement de tout système de communication interactif avec le conducteur perturbant son attention.

d. Exiger l'obligation d'équiper tous les VUL (Véhicule Utilitaire Léger, dit camionnette) d'un carnet de bord permettant d'identifier les missions et leurs conducteurs et d'une boîte noire accidentologique.

e. Obtenir l'application de la loi LOPPSI2 par la création d'établissements agréés pour l'installation d'un Éthylotest Anti-Démarrage (EAD) sur le véhicule de tout conducteur condamné pour alcoolémie délictuelle.

f. Inviter l'autorité judiciaire à recueillir systématiquement toutes les données technologiques susceptibles de fournir des éclairages sur les causes d'un accident.

g. Identifier les nouveaux risques induits par les technologies émergentes (voitures autonomes, électriques, connectées, engins de déplacement personnel, etc.).

Conclusion

Au plan local, il faut poursuivre nos actions de sensibilisation à la sécurité routière auprès des pouvoirs publics locaux, du public et notamment des jeunes, assurer une large diffusion du livre *« Zéro accident »* paru en 2015, et continuer à soutenir les familles de victimes qui nous le demandent, dans la mesure de nos moyens.

Nous ne devons avoir de cesse d'aiguillonner l'État pour qu'il joue son rôle, qu'il mobilise tous les acteurs de la sécurité routière, et qu'il maintienne les politiques locales de sécurité routière.

"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 €

L'AD Moselle va bientôt réaliser ses procès virtuels !

Dans le numéro 103 de *Pondération* de 2015, était présenté le projet « MEVICA » (MEsure de la VItesse en Cas d'Accident), projet qui n'est toujours pas une réalité bien que demandé depuis plus de 20 ans. La faute à Bruxelles nous dit-on ! Même si c'est partiellement vrai, qui peut croire que ce n'est que de la faute de Bruxelles ?

La Ligue contre la violence routière a pris ses responsabilités depuis longtemps pour faire avancer ce dossier de la nécessaire mesure de la vitesse et des autres paramètres majeurs caractérisant une situation d'accident (freinage, clignotants, position du volant,...). L'objet est pourtant totalement transparent sur les situations d'accident, afin que les victimes aient accès rapidement à la vérité et que la justice ne perde pas un temps considérable en procédures longues et coûteuses pour trop souvent ne pas arriver à établir les faits.

À l'époque où les médias nous abreuvent d'« informations » concernant la voiture autonome, la voiture connectée et l'intelligence artificielle, pourquoi ne s'étonnent-ils pas du fait que les données caractérisant les accidents mortels ne sont pas exploitées et mises à disposition de la justice ? Car ces données, qui appartiennent au propriétaire du véhicule, existent déjà en utilisant la prise OBD présente sur les modèles récents de voitures, mais leur exploration reste une affaire de spécialistes.

La proposition de la Ligue ne consiste qu'en la conservation des données 30 secondes avant et 30 secondes après un accident, toutes les autres données enregistrées en continu étant immédiatement effacées s'il n'y a pas d'accident. On n'est donc pas dans un contexte de *big brother* et encore moins de *big data* mais de *small data* utiles pour objectiver la réalité d'un accident (sur une carte SD). Il ne s'agit donc pas d'un « gendarme embarqué » comme beaucoup le répètent pour inutilement faire peur, mais tout au contraire d'un « avocat embarqué » !

Dans ce contexte ubuesque, la Ligue contre la violence routière, constituée exclusivement de bénévoles à 100 %, a pris de nouveau ses responsabilités en déléguant dès fin 2014 à son association départementale de la Moselle la conduite d'un projet visant à démontrer l'intérêt de la technique d'enregistrement des données d'accident en particulier pour l'institution judiciaire.

Un partenariat a été construit en impliquant la préfecture de la Moselle, le procureur de Metz, les forces de l'ordre, la Carsat, des avocats du barreau de Metz et des spécialistes de sécurité routière.

Après réflexion, le projet a été centré sur la réalisation de deux procès virtuels, suite à un accident corporel grave, l'un avec, l'autre sans enregistreur de données d'accident. L'idée originale est de faire jouer leur rôle dans ce procès par les vrais acteurs de la vraie vie.

Un cas d'accident ayant déjà fait l'objet d'analyses cinématiques approfondies a été choisi. Il est prévu que les circonstances de l'accident feront l'objet d'enregistrements avec et sans enregistreurs de données d'accidents.

Nous souhaitons à ce stade vous faire part d'une avancée majeure ayant consisté à obtenir la collaboration de deux élèves de Master 2 de droit pénal et de sciences criminelles de l'Université de Nancy. Elles se sont partagé le travail pour écrire les scénarios des deux procès virtuels et rédiger un mémoire qui analyse un des aspects de ce dossier dont l'absence de progrès qui confine désormais au scandale exigeant des explications.

Les mémoires ont pour titre :

– *La législation souhaitable de l'enregistreur de données routières en France* par Camille Saulnier.
– *Les enregistreurs de données routières face à l'institution judiciaire* par Marion Ambuhl.

Les procès n'ont pas pu avoir lieu comme prévu pour des raisons de programme chargé du Tribunal de Metz et de coupes budgétaires du ministère de la Justice. L'AD Moselle de la Ligue a décidé de malgré tout réaliser ces deux procès en 2018 avec ses adhérents tous bénévoles qui ont accepté de relever le défi. Nous espérons donc vous relater le succès de cette opération dans un prochain numéro.

Voir pp. 155, 377 et 385.

L'AD de la Sarthe : du collège d'Ancinnes à la visite du Premier ministre

Les 20 et 23 mars 2018, deux bénévoles (P. Rogeon et D. Langlet) sont intervenus auprès de 2 classes de 3e du collège pour développer les aspects essentiels de la sécurité routière.

- Témoignages.
- Partage de la route, de la rue qui sont des espaces publics où tout n'est pas permis.
- Que faire pour limiter les risques ?
- Alcoolémie et stupéfiants.
- La vitesse et les distances d'arrêt.

« Les premiers retours d'expérience sont positifs. Les témoignages au début de l'intervention ont visiblement marqué les esprits » déclare Dominique Langlet, Président de l'Association. *« Et les lunettes simulant différents taux d'alcoolémie sont toujours aussi déroutantes ! »*

Merci à MM. Puech, principal, Le Det, CPE, Leray, professeur de physique et référent sécurité routière.

Le Premier ministre au Mans le 16 mars 2018

La Sarthe n'a évidemment pas été choisie au hasard pour cette visite éclair, qui a commencé au Centre Médical de l'Arche, spécialisé dans le traitement et la rééducation, notamment des personnes poly-traumatisées après accident.

Passage ensuite par la Préfecture pour recevoir, entre autres, le président du Conseil départemental de la Sarthe qui, comme certains autres, a la solution « miracle » avec la différenciation et le droit au 90 sur certains boulevards ruraux où pourtant les chocs frontaux violents ne manquent pas !

Dominique Langlet et Patrick Rogeon ont été contactés par téléphone, par le Colonel Dubuis, proche d'Édouard Philippe, pour les remercier de leur soutien et leur assurer de leur détermination à mener à bien ce projet, afin de réduire sensiblement le nombre de drames humains provoqués par l'insécurité routière.

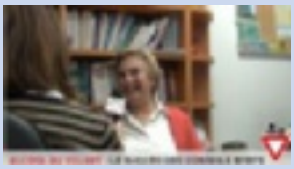
LES ENTRETIENS DE LA LIGUE

11 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière

Le LAVIA

Le LAVIA, caméra embarquée

La vitesse, première cause d'accident

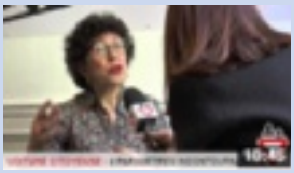

Prise en charge de l'alcool

Justice et sécurité routière

Rémy Heitz : mon passage à la sécurité

La désinformation

Médias : le rôle des lobbies


Voiture citoyenne

Risque routier professionnel

Les politiques de sécurité routière

Le site de la ligue :
www.violenceroutiere.org

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

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 Poinsot – 2, rue des Rouges Gorges – Les Costes Rouges – 12850 Onet-le-Château – Tél. : 05 65 42 21 63 **(lcvr12@orange.fr) – (christiane.poinsot@orange.fr)**

13 - Bouches-du-Rhône : Correspondante : Chantal-Marie Laurent – 3, bd de la Présentation –13013 Marseille – Tél. : 09 50 64 53 61 – 06 63 11 02 53 **(chamalaurent@free.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 **(lcvrdijon@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 – LCVR 33 – C/O M.N.E. – 3 rue de Tauzia – 33800 Bordeaux – Tél. : 05 35 54 26 46 **(lcvr33@violenceroutiere33.fr) – (www.violenceroutiere33.fr)**

34 – Hérault : Fabienne Thomas – LCVR 34 – 40, rue Favre de Saint-Castor – 34080 Montpellier – Tél. : 06 25 25 42 35 **(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 Guillemin – 57, boulevard Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 03 84 72 66 78 **(michel.guillemin.3@free.fr)** **(www.violenceroutiere-jura.fr)** http://facebook.com/liguejura

41 – Loir-et-Cher : Correspondant : Jean-Luc Carl – 15, rue Bel Air – 41000 Blois – Tél. : 02 54 42 64 74 – **(violenceroutiere41@free.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 **(lcvrviolenceroutiere4485@gmail.com) – (www.violenceroutiere4485.org)**

45 – Loiret : Pierre-Louis Valls – LCVR – 23, rue de l'Orbette – 45000 Orléans – Tél. 02 38 53 09 58 **(lcvr45@wanadoo.fr) – (www.violenceroutiere45.org)**

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 **(violenceroutiere56-22-29@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) – (violenceroutiere 5962.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 : Cécile Llobères-Hernandez – 2, chemin de la Pavé – 66400 Saint-Jean-Pla-de-Corts – Tél. : 06 88 31 45 31 **(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 – Michel Pons – 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 : Michel Charvin – 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 : LCVR 78 – BP 80003 – 78053 Saint-Quentin-en-Yvelines – Tél. : 01 45 32 91 00 **(secretariat@violencroutiere.org)** **(www.violenceroutiere78.org)**

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

Jean-Luc Carl, Josiane Confais, Hervé Dizy,
Bernard Heritier, Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant,
Daniel Le Jean, Claude Lienhard, Guy Ovigneur,
Chantal Perrichon, Robert Santander,
Michel Ternier, Christian Verdier.

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
(dlejean@gmail.com)

Membres du Bureau :
Jean-Luc Carl **(violenceroutiere41@free.fr)**
Guy Ovigneur
Invités : Claude Chabot, Pierre Lagache – Rédacteur en chef *Pondération*, Philippe Laville, Michel Ternier.

OBJECTIF : ZÉRO ACCIDENT

100 % BÉNÉVOLE

LE CONTENU ET LE SUIVI DE LA MISE EN PAGE DE LA REVUE PONDÉRATION SONT RÉALISÉS EN TOTALITÉ PAR DES BÉNÉVOLES.

Soucieux de la qualité du support, nous sommes à l'écoute de nos lecteurs. N'hésitez donc pas à nous communiquer vos critiques et suggestions mais également vos motifs de satisfactions !

secretariat@violenceroutiere.org

ADHÉSIONS ET DONS

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

Vous partagez les convictions de la Ligue et vous souhaitez soutenir notre action. Faites un don ou adhérez à la Ligue. Votre soutien est précieux !

Important ! Votre don ou votre adhésion vous donne droit à un reçu fiscal permettant une réduction de vos impôts à hauteur de 66 % du montant souscrit.
Une adhésion à 36 € vous coûte en définitif que 12 €.
Pour un don à partir de 10 €, vous serez considéré comme sympathisant de la Ligue et vous recevrez par mail des informations sur nos activités.

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère : ☐ **Je renouvelle mon adhésion :** ☐

Nom : ..... **Prénom :** .....

Adresse : .....

Tél. : ..... **Profession :** .....

E-mail : .....

o **Cotisation et abonnement : 36** € o **Cotisation seule : 30** € o **Abonnement à Pondération : 9** €
o **Cotisation couple : 50** € o **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.