



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **Sécurité routière
en Europe**
p.6

➔ **90 km/h :
un désastre programmé**
p. 10

➔ **Rapport d'orientation
2021**
p.20

➔ **SUV : le gros
et la taxe**

DOSSIER p.12



SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 4 – Les chiffres de décembre 2020
- 6 – Sécurité routière en Europe : un bilan contrasté
- 7 – À défaut d'équiper les camions, le gouvernement veut éduquer
Transport scolaire : l'inertie continue de tuer !
- 8 – Véhicules Hybrides : vers un nouveau « dieselgate »
2 propositions sur le transport balayées par le gouvernement
- 9 – Vérité, véracité, réalité : comment ces concepts sont-ils exploités dans le débat public ?
- 10 – Retour à 90 km/h : un désastre programmé
- 12 – Dossier : le gros et la taxe
- 16 – « 90 km/h le retour ? » quand c'est flou...
- 19 – Vie de la Ligue
- 23 – Vie des asso's
- 27 – Associations départementales
- 28 – Conseil d'administration, Bureau national et bulletin d'adhésion

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

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

Directrice de la publication :
Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :
Pierre Lagache

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



2021 : VERS LE MEILLEUR DU PIRE ?



Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

Pour 2021, je vous souhaite naturellement d'être épargnés par ce satané virus et que nous puissions enfin sortir du tunnel. Cette échéance heureuse se traduira assurément par un appel à la jouissance d'une liberté retrouvée. Ce contexte pourrait donc bien se traduire à nouveau, par un relâchement des comportements, en particulier sur nos routes... Alors souhaitons que chacun sache retenir le meilleur du pire : l'importance du lien social versus l'individualisme, la fragilité de notre existence versus la pandémie, le besoin d'une démocratie plus forte versus le mensonge suffisant et persistant des appareils...

Les sujets qui alimentent notre rubrique « Indignation », l'ineptie des SUV ou encore, le fiasco annoncé de la mesure du retour au 90 km/h sont autant de signes inquiétants évocateurs d'une convalescence de notre société. Alors, formulons le vœu, qu'enfin, nous passions à une nouvelle approche de la gestion de la cité. « *Changer le rapport au pouvoir, ce serait aussi sortir des logiques de violence, y compris dans la manière de traiter les conflits et les désaccords, afin d'échapper aux amalgames émotionnels qui transforment des débats en agressions interpersonnelles et/ou en affrontements de croyances simplificatrices.* »⁽¹⁾

⁽¹⁾ Extrait du livre « Quelle démocratie voulons-nous ? » Alain Caillé, éditions « La découverte » (2006).

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

Nos Valeurs

Indépendance

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

Rigueur

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

Proximité

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

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



Chantal PERRICHON,
Présidente de la Ligue
contre la violence routière

Confinements obligent, nous avons pu observer une baisse de l'accidentalité dans notre pays, et si cette constatation semble convenir à nos décideurs, elle ne satisfait pas les militants de notre association dont l'objectif ne varie pas au gré de l'actualité.

Nous sommes d'autant plus mécontents qu'une amnésie fort à propos semble avoir également frappé ces mêmes décideurs. Qui de nous a oublié cette déclaration du 27 novembre 2012 de Manuel Valls, alors ministre de l'Intérieur : « *Nous voulons réduire de moitié la mortalité d'ici à la fin de la décennie et donc passer sous le seuil des 2 000 tués en 2020* » ?

Audacieux mais réalisable, puisque les experts du Conseil National de Sécurité Routière se sont engouffrés dans cette proposition pour publier en novembre 2013 un rapport intitulé : « *Proposition d'une stratégie pour diviser par deux le nombre des personnes tuées ou blessées gravement d'ici 2020* ». Qui pouvait alors douter de la faisabilité de cette prise de position ? Sûrement pas nous, à la lecture du nom des experts qui avaient co-signé ce rapport !

Depuis que la Ligue existe nous avons été bercés de faux espoirs, de promesses qui n'engageaient visiblement que ceux qui voulaient bien y croire. Mais en l'occurrence, nous pouvions espérer que le tandem M. Valls et F. Péchenard⁽¹⁾ allait enfin mettre à mal la forme olympique que nous entretenons habituellement pour la passivité et l'inertie. Un changement de gouvernement n'a pas poursuivi leur stratégie puisque le successeur de M. Valls, B. Cazeneuve, a préféré éviter tout conflit en optant pour 81 mesurette « *tous azimuts* » et en lançant une pseudo-expérimentation pour le 80 km/h (la mesure qui devait nous permettre de réaliser l'objectif) sur ... 81 km de routes. Il fallait oser. Ce fut fait.

Dans cette période de grands bouleversements qui frappent tous les pays, une constante immuable : le sérieux qui préside aux rencontres internationales. Le 3 décembre 2020, une réunion de collaboration avec les Nations-Unis présidée par l'OMS, rassemblait une quinzaine de pays et une cinquantaine d'associations, tous toujours friands d'être présents à ce genre de grands raouts. Il faut en être. : j'y suis donc, j'agis.

« *L'objectif de diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves à l'horizon 2030 est atteignable ... Le système sûr ... Les échanges de bonnes pratiques entre les pays pour la commutation ... Le 30 km/h en ville* » Cela ne vous rappelle-t-il rien ?

Tout a déjà été listé et ressassé. Cependant, à noter aujourd'hui une accentuation sur la vitesse mise en exergue comme facteur principal des accidents pour montrer que la science finit par pénétrer les sphères les plus surveillées, captives des lobbies. Maigre est le bilan de la sécurité routière de l'UE qui se contente de collationner les résultats de chaque pays. Par manque de courage politique, elle privilégie les intérêts commerciaux des parties prenantes puissantes (les constructeurs automobiles allemands) au détriment de l'intérêt général. Elle n'a jamais joué son rôle et nous attendons encore à ce jour le volontarisme qui lui a toujours fait défaut.

Mais tous les pays ne se contentent pas d'être présents où il convient d'être, pas plus qu'ils ne misent sur les leurres que sont devenus les nouveaux chiffres de l'accidentalité qui découlent de la pandémie. Ainsi l'Espagne vient à nouveau de nous prouver que le volontarisme en sécurité routière n'est pas abstrait en faisant passer Madrid à 30 km/h. Jusqu'ici quelques zones 30 à Berlin, Londres, Paris et quelques autres villes, comme Bruxelles, Zurich, Bâle, Berne ... Ce 30 km/h est dû à la pugnacité de Pere Navarro⁽²⁾, Directeur Général du trafic, qui contre vents et marées (deux années de lutte pour que le projet soit accepté par ce gouvernement) et neuf ans après sa première tentative, lors de son premier mandat de Directeur Général qui se termina en 2011. Ainsi va la vie.

Je dédie ce numéro de *Pondération* aux gendarmes et aux policiers qui chaque jour sont insultés et mis en danger lors des contrôles qu'ils effectuent pour nous protéger. La presse titre régulièrement : « *pronostic vital engagé ... dans un état grave après avoir été percuté par un fuyard ... renversé et gravement blessé lors d'un contrôle* ». Cette violence quotidienne insupportable semble se banaliser depuis des années et croître tout particulièrement depuis deux ans. Aujourd'hui les forces de l'ordre constatent un refus d'obtempérer en moyenne toutes les 30 minutes. Une fois sur quatre le chauffard tente de heurter ou blesser celui qui veut l'interpeller. Ajoutons à ces délinquants qui roulent souvent sans permis, sans assurances, sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants, à bord de véhicules volés, les décérébrés qui se relaient pour signaler et plomber les dispositifs mis en place pour les contrôles d'alcool notamment ... Nous attendons de la justice qu'elle se montre implacable et qu'une communication efficace montre que ces agissements sont sanctionnés lourdement et systématiquement.

⁽¹⁾ Ancien Délégué interministériel à la DSCR.

⁽²⁾ Le Directeur Général qui a mis en place le permis à points en 2006.

Analyse de la mortalité routière de décembre 2020 en France métropolitaine

Décembre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en % ⁽¹⁾	Mortalité	Variation en % ⁽²⁾
Déc. 2020	209	- 26,40	2 550	- 21,40
Déc. 2019	284	- 0,70	3 244	- 0,12
Déc. 2018	286	- 2,00	3 248	- 5,80
Déc. 2017	292	- 13,30	3 448	- 0,80
Déc. 2016	337	+ 10,50	3 477	+ 0,50
Déc. 2015	305	+ 6,60	3 461	+ 2,30
Déc. 2014	286	- 8,60	3 384	+ 3,50
Déc. 2013	313	- 1,90	3 268	- 10,60
Déc. 2012	319	- 4,20	3 655	- 7,80
Déc. 2011	333	+ 12,90	3 963	- 0,70
Déc. 2010	295	- 3,60	3 992	- 6,60



Décembre 2019 = 284 tués,
- 0,7 % par rapport à décembre 2018.

Décembre 2020 = 209 tués,
- 26,4 % par rapport à décembre 2019.



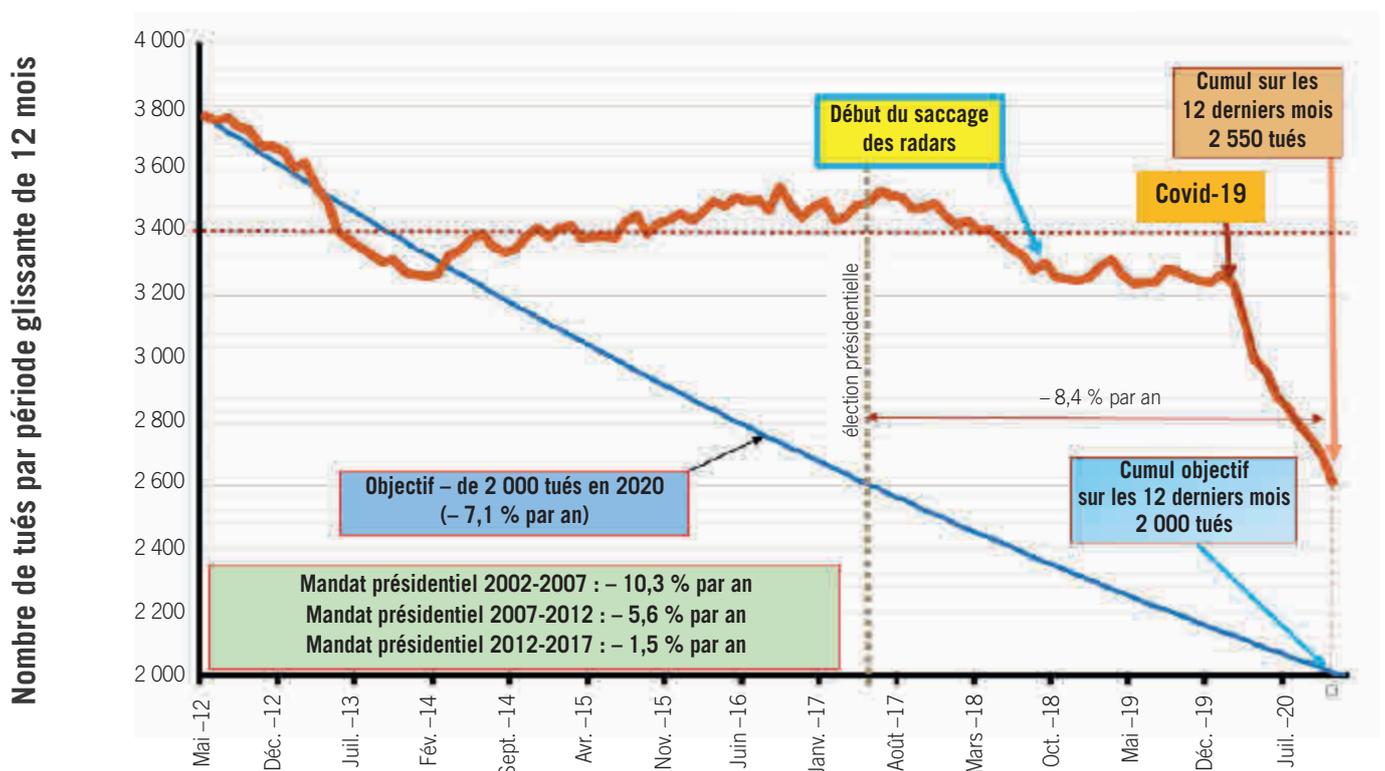
(1) Par rapport au même mois de l'année précédente.

(2) Par rapport aux 12 derniers mois précédents.

En 2020 dans le monde : la pandémie c'est 2 millions de morts, la route c'est 1,4 million de morts

« Imaginez que les gouvernements s'engagent pour la sécurité routière comme ils s'engagent en ce moment contre la Covid-19, lance Jean Todt, représentant spécial de l'ONU sur le sujet et président de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA). On épargnerait des centaines de milliers de vies et des millions de blessés.

Évolution de la mortalité depuis mai 2012 en France métropolitaine



Après une hausse moyenne de 2,3 % par an entre janvier 2014 et juin 2017, la mortalité a diminué à raison de 4 % en moyenne annuelle jusqu'en octobre 2018, le début du saccage des radars, et la mortalité est revenue au niveau de 2013. Pendant ces exactions la courbe est restée à ce niveau. Depuis février 2020, le confinement pris pour lutter contre la Covid-19 a permis de réduire considérablement la mortalité routière.

Ainsi avec -21,4 %, l'année 2020 est l'année qui a connu la baisse de la mortalité la plus faible jamais enregistrée (pour rappel, le record était -20,9 % en 2003, l'année des premiers radars). Néanmoins avec 2 550 tués en 2020, on est encore loin de l'objectif que le gouvernement avait fixé en 2012, à savoir : moins de 2 000 tués en 2020.

Objectif : Zéro mort

La Commission européenne a fixé comme objectif de réduire les décès et les blessés graves de 50 % d'ici à 2030 (c'est-à-dire une baisse près de 7 % par an), et atteindre le zéro mort sur les routes européennes à l'horizon 2050. Nous nous félicitons que, comme pour tout préventeur, l'Europe ait adopté cet objectif « **zéro mort** » qui mobilise l'action de la Ligue depuis 1992, et qui devrait mobiliser tous les acteurs de la sécurité routière. Il correspond à un état d'esprit face à une réalité complexe. Il implique la conviction forte qu'il n'y a pas de fatalité à l'accident et la volonté de lutter avec ténacité contre toutes les causes possibles.

C'est cet état d'esprit résolu qui permettra de progresser. Le parlement suédois a adopté ce concept Vision zéro en 1997. L'idée centrale de cette vision zéro peut se résumer de la manière suivante : puisque l'être humain commet des fautes, le système de transport routier doit être organisé de telle manière que les fautes inévitables n'entraînent pas de conséquences fatales. Autrement dit ce n'est plus à l'être humain de s'adapter au trafic routier, mais au trafic routier de s'adapter à lui. Le système doit donc être modifié de sorte que l'erreur humaine n'engendre plus la mort. « Y a-t-il 1,4 million d'idiots qui se tuent chaque année malgré un système parfaitement au point, s'agit-il au contraire d'un système idiot et non adapté aux capacités humaines, qui génère tant de pertes de vies humaines ? » Claes Tingvall, directeur du département suédois de sécurité routière et président de EURO NCAP.

Pour atteindre cet objectif, les responsables de la sécurité routière devront avoir le courage de sortir les solutions que leurs prédécesseurs ont « placardisé » : le LAVIA, la boîte noire, l'éthylomètre antidémarrage, le 30 km/h en agglomération, l'adaptation de la réglementation des transports scolaires pour assurer une meilleure sûreté aux enfants, l'interdiction de la publicité des



véhicules les plus puissants et les plus rapides et par conséquent les plus polluants et les plus accidentogènes, les aménagements des 3 voies en 2 + 1 (deux voies dans un sens et une dans l'autre séparées par une glissière : Suède, Allemagne, Irlande,...), etc. De son côté le ministre des Finances, Bruno Le Maire, à la prochaine journée de la filière automobile, quand il déclarera sa flamme aux constructeurs « *J'aime la voiture, j'adore la voiture. J'aime conduire, j'adore conduire* » ne devra pas oublier de leur rappeler leur responsabilité pour la sécurité routière en évoquant, pour les émouvoir (?), le coût financier de l'insécurité routière : 44,1 milliards d'euros en 2018, ce qui représente 1,9 % du PIB de la France et correspond à 658 € par habitant (le chiffre d'affaires de 2018 du groupe Renault est de 57,4 milliards).

En 2005, la Suède comptait une centaine de sections ainsi traitées pour un total de 1 000 kilomètres, dont 400 n'ont pas d'intersection et sont interdites aux véhicules lents.

Les autres 600 kilomètres conservent un statut de route classique.

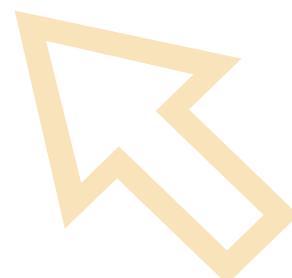
En Suède le taux de mortalité sur les routes classiques en rase campagne limitées à

90 km/h et non aménagées suivant ce concept, varie de 5,5 à 7,5 tués par milliard de kilomètres selon qu'elles ont des accotements ou non.

Lorsqu'elles sont aménagées avec la solution « 2 + 1 », les sens de circulation étant séparés par une glissière de sécurité, le taux de mortalité passe à 2 en moyenne, soit un niveau de sécurité comparable à celui des autoroutes.

Selon Claes Tingvall, cela ne représente que 5 % du coût des autoroutes et améliore pourtant très nettement la sécurité.

Une solution que les départements, qui ont en charge la quasi-totalité des routes interurbaines, sortiront peut-être de leur placard.



La mise en œuvre de politiques publiques au niveau européen en matière de sécurité routière vise à coordonner l'action de l'ensemble des acteurs, comparer les progrès réalisés en matière d'accidentalité, et surtout permettre de réduire le nombre de tués et la gravité des accidents sur les routes.

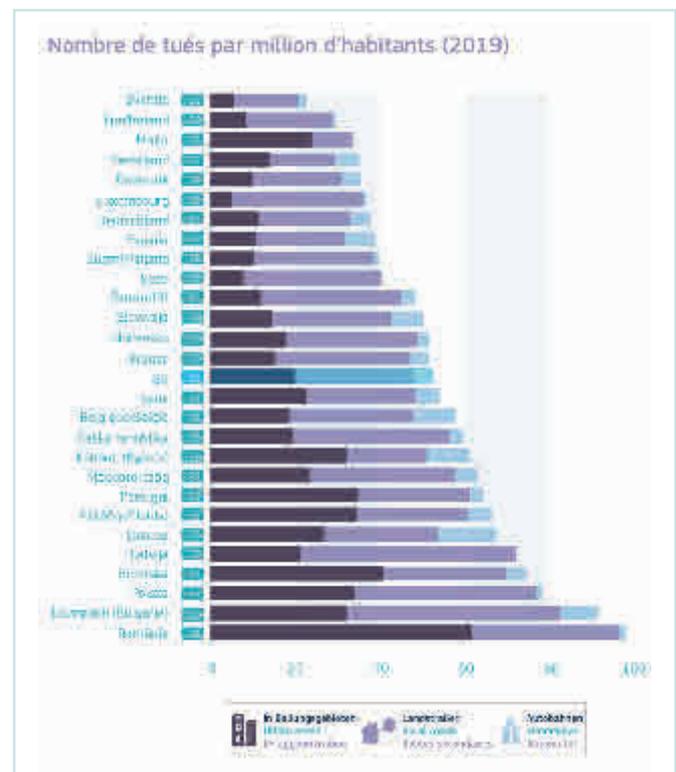
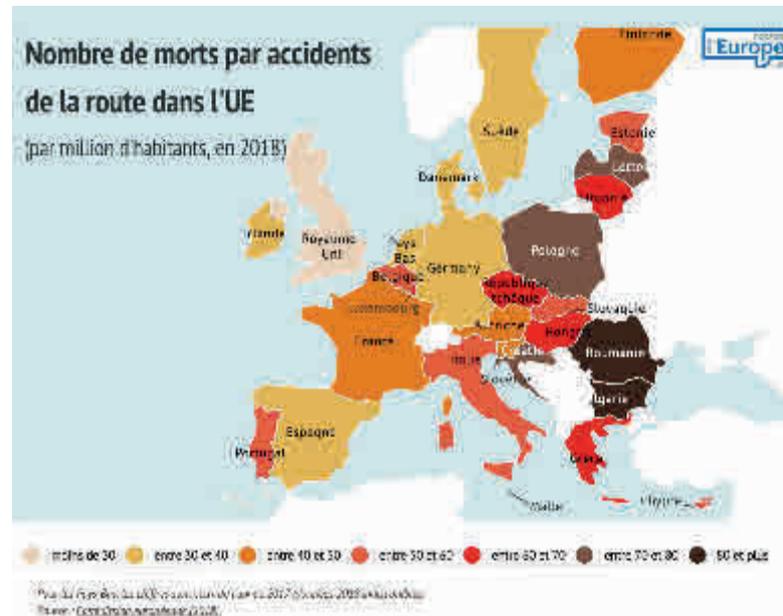
La fixation d'objectifs européens a permis de mieux identifier les principaux risques, comparer les statistiques et les performances entre pays, adapter et actualiser le cadre législatif et réglementaire en vigueur : qu'il s'agisse des véhicules, des infrastructures et du comportement des usagers.

À l'occasion de la journée mondiale du souvenir des victimes de la route, le 15 novembre 2020, la Commission européenne a publié le bilan définitif de l'accidentalité pour l'année 2019. Au niveau de l'UE (27), on dénombrait plus de 22 700 tués, soit 5 700 de plus que l'objectif européen de réduction à - 50 %, objectif initialement fixé en 2001, puis renouvelé en 2010, où on recensait encore plus de 29 600 tués.

En 2019, la moyenne européenne s'établissait à 51 tués par million d'habitants, contre 63 en 2010. En France, cette moyenne était de 50 tués par million d'habitants. Les routes secondaires (hors agglomérations et autoroutes) concentraient plus de la moitié des accidents mortels dans l'UE (53 %). Dans l'ensemble, la réduction du nombre de tués sur la période 2010-2019 était de 23 %, contre 19 % en France. Les meilleures performances ont été principalement enregistrées dans l'est de l'Europe (pays baltes entre - 34 % et 39 %, Pologne : - 26 %), au sud de l'Europe (Portugal : 31 %, Espagne : - 29 %) mais aussi dans certains pays affichant traditionnellement de bonnes performances (- 34 % en Irlande, - 25 % en Autriche). La question du genre est également reprise dans les chiffres publiés : les hommes représentant toujours plus de 76 % du nombre de tués.

L'évolution de la mortalité entre 2018 et 2019 permet également de souligner les fortes disparités au sein de l'UE. Si la moyenne de réduction s'établissait à - 3 %, la France n'enregistrait pas de progression (0 %). Les meilleures performances ont été enregistrées dans les pays scandinaves (- 32 % en Suède, - 12 % en Finlande), à l'est de l'Europe (certains pays baltes : - 22 % en Estonie, - 11 % en Lettonie), au sud de l'Europe (- 8 % au Portugal, - 3 % en Espagne) parmi d'autres pays affichant traditionnellement de bonnes performances (- 7 % en Allemagne).

Bien que la moyenne s'établisse à 51 tués par million d'habitants, ce qui représente une bonne performance en comparaison des autres régions du monde, il faut noter qu'on compte plus de 4 fois plus de tués en Roumanie (96 tués par million d'habitants) qu'en Suède (22). La réalisation de l'objectif à moins 50 % pour la période 2010-2020 semble aussi compromise pour l'ensemble des pays. La France affiche pour la période une réduction de - 19 %. Elle enregistre aussi en 2019, le nombre le plus important de tués de toute l'UE : 3 244, devant l'Italie (3 173), l'Allemagne (3 046), ou encore la Pologne (2 909).



Sources :

- Sécurité routière, chiffres clés 2020 (banque de données communautaire sur les accidents de la circulation routière), Eurostat, publications nationales. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/european-commission-participates-world-day-remembrance-road-traffic-victims-and-presents-final-road-safety-figures-2019_en
- Observatoire européen de sécurité routière https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/monitoring_report_november_20.pdf

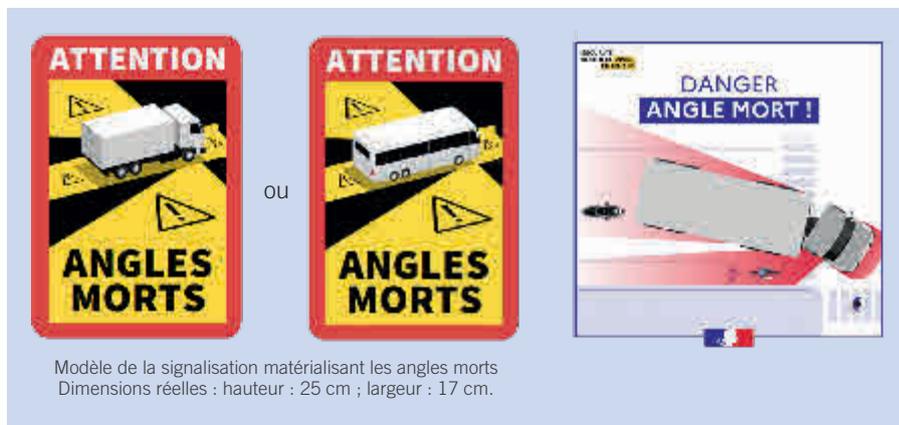
Indignation!

À défaut d'équiper les camions, le gouvernement veut éduquer

L'article R. 412-6 du Code de la route (30 juillet 2008), précise que le conducteur de tout véhicule doit « faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ». Ainsi les conducteurs des poids-lourds doivent être plus prudents en présence de cyclistes. Malgré toutes les techniques d'aide à la conduite d'aujourd'hui, radars, ultrasons, caméras, etc., les conducteurs de ces mastodontes n'ont que des rétroviseurs d'un autre âge pour voir les piétons et les cyclistes autour de leur camion. Pour renforcer la protection de ces usagers vulnérables, le gouvernement a décrété d'imposer une signalisation sur le camion afin d'accroître la prudence... des plus vulnérables !⁽¹⁾

Une mesure gadget

C'est de la gesticulation, tout préventeur sait que la meilleure des mesures de prévention est la suppression du danger, et la plus mauvaise est la consigne telle une affiche de 25 cm de haut et 17 de large. Pour les professionnels de la route, ce sticker a tout d'une mesure gadget, comme l'affirme le secrétaire général de l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE). Pour lui, développer les nouvelles technologies en recourant à des caméras permettant au conducteur de voir les autres usagers aurait été plus pertinent. D'ailleurs une réglementation européenne imposera la mise en place de radars avec avertisseur sonore à partir de 2024 dans tous les poids-lourds neufs. Encore une fois l'Europe supplée nos carences, comme elle l'a déjà fait en 2011 quand elle a imposé les feux de jour qui avaient été proposés en 2004 par le Conseil National de Sécurité Routière et mis au placard.



Modèle de la signalisation matérialisant les angles morts
Dimensions réelles : hauteur : 25 cm ; largeur : 17 cm.

Alors pourquoi attendre 2024 pour assurer une meilleure protection aux usagers les plus vulnérables ?

Beaucoup de voitures sont équipées maintenant de systèmes radars d'aide à la manœuvre qui balayent un champ large derrière et sur les côtés, et qui adaptés, préviendraient que quelque chose est sur

le côté et rendraient actif le conducteur du poids-lourd ou du car. Dans le prix d'un poids-lourd, un radar latéral représente un coût marginal.

À défaut d'imposer des détecteurs de présence, le gouvernement veut donc éduquer les plus faibles !

⁽¹⁾ Le décret publié le 20 novembre 2020, relatif à la signalisation matérialisant les angles morts sur les véhicules, dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes, met en place ce dispositif de signalisation et précise son emplacement : il doit être visible sur les côtés ainsi qu'à l'arrière du véhicule. Cette obligation s'applique aux véhicules lourds circulant en milieu urbain. En savoir plus sur <https://www.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-la-route/visibilite-liee-la-route>

Transport scolaire : l'inertie continue de tuer !

À Saran (Loiret) le 1^{er} décembre 2020, un jeune homme de 17 ans descend de l'autocar scolaire, le contourne par l'arrière et est percuté par un autre véhicule. Il est décédé.

À Souvigny (Allier) le 3 décembre 2020, un jeune homme de 17 ans descend de l'autocar scolaire, le contourne par l'arrière et est percuté par une voiture qui arrivait dans l'autre sens. Il est grièvement blessé, son pronostic vital est engagé.

La Ligue contre la violence routière existe depuis 37 ans, et depuis 37 ans nous demandons en vain aux pouvoirs publics une réglementation semblable à celle du Canada et des États-Unis.

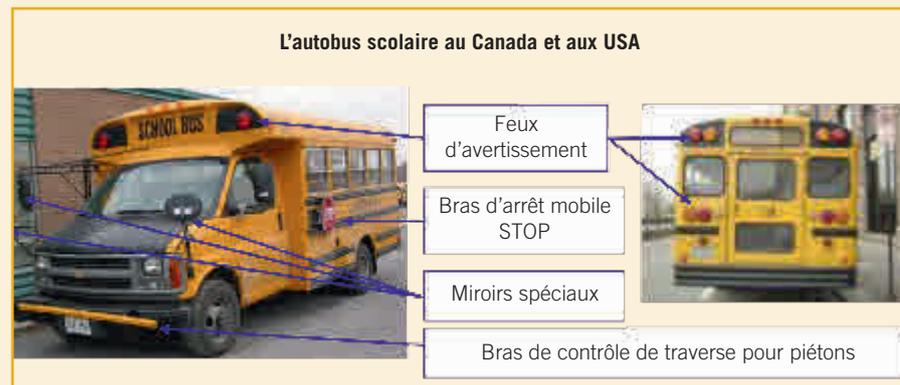
- Feux jaunes : le bus se prépare à arrêter, la circulation devant et derrière l'autobus scolaire doit ralentir et se préparer à s'arrêter.
- Feux rouges et bras mobile STOP ouvert : les véhicules montants et descendants

doivent s'arrêter complètement à plus de 5 mètres de l'autobus.

- Un bon nombre d'autobus sont munis, à l'avant, d'un bras de contrôle de traverse pour piétons qui s'ouvre à l'arrêt et oblige les enfants descendant de l'autobus à traverser suffisamment loin devant l'autobus, afin que le chauffeur puisse les voir.

En France, l'autocar scolaire est un autocar habituel qui est pourvu d'un panonceau amovible signalant le transport d'enfants, il est aussi utilisé comme car interurbain ou tourisme. Par contre, en Amérique du nord l'autobus scolaire est un véhicule spécialement conçu pour le transport des élèves et la réglementation privilégie les enfants.

En arrêtant la circulation, les préventeurs américains suppriment le danger.



➤ Véhicules Hybrides : vers un nouveau « dieselgate » ?



Cinq ans après le « dieselgate », alors que les ventes de véhicules hybrides rechargeables grimpent en flèche en Europe, une étude de l'organisation Transport & Environnement⁽¹⁾ dévoilée fin novembre 2020, démontre que le niveau de carbone rejeté dans l'atmosphère en conditions réelles est supérieur d'au moins 28 % à ce qu'annoncent les constructeurs. Il est même, pour certains véhicules, jusqu'à douze fois supérieur !

L'expertise montre que les résultats dépendent des conditions de circulation et de l'état de chargement de la batterie. « Dans des conditions optimales et avec une batterie chargée à plein, les véhicules ont émis entre 28 % et 89 % de CO₂ de plus que ce qui avait été annoncé. Avec une batterie vide, ils ont émis trois à huit fois plus de CO₂ que les valeurs officielles. Et lors d'une conduite en mode recharge de batterie, les chiffres étaient alors trois à douze fois supérieurs. ».

D'après les estimations de Transport & Environnement, une fois que la batterie est à plat, les trois véhicules hybrides rechargeables testés ne peuvent parcourir que 11 à 23 km en mode thermique avant de dépasser leurs niveaux officiels d'émissions de CO₂ par km. Tout le contraire du discours fallacieux des constructeurs automobiles, qui affirment que les VEHR actuellement sur le marché sont adaptés à de longs trajets. En réalité, ils doivent être chargés bien plus

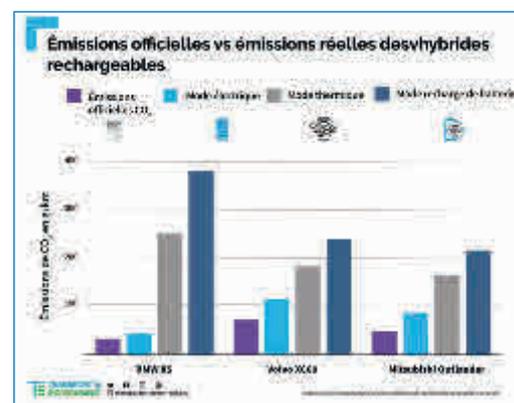
souvent que les voitures à batterie électrique, qui sont capables de rouler autour de 300 km avec une seule recharge.

Selon T&E, « La majorité des VEHR est juste mal conçue. Ils ont des moteurs électriques faibles, des moteurs thermiques volumineux et polluants, et se chargent généralement lentement. »

Du scandale écologique... à celui de la dépense publique

Selon Transport & Environnement. « Le gouvernement français doit supprimer les aides et incitations fiscales qui avantagent ces modèles. » En septembre 2020, le gouvernement avait déjà déboursé 38 millions d'euros en aides à l'achat de véhicules hybrides rechargeables (hors prime à la conversion) et il dépense annuellement 7 millions d'euros supplémentaires pour inciter les utilisateurs de véhicules de société à choisir l'hybride rechargeable.

Mi-octobre, plus de 40 000 de ces véhicules avaient été vendus en France, traduisant ainsi une explosion des ventes de 239 % depuis le début de l'année. **Souvent parmi les plus lourds, ils sont également exclus du nouveau dispositif de malus au poids qui va s'appliquer à ceux pesant plus de 1 800 kg.**



⁽¹⁾ Transport et Environnement (T&E) est une organisation européenne regroupant une cinquantaine d'ONG actives dans le domaine du transport et de l'environnement. Son but est de promouvoir une politique de transport et d'accessibilité fondée sur les principes du développement durable (limitations des émissions dues aux véhicules, normes de qualité des carburants, taxes...). <https://www.transportenvironnement.org/>

➤ 2 propositions sur le transport balayées par le gouvernement



Nous savons que l'enjeu environnemental et celui de la sécurité routière peuvent cohabiter utilement et ceci est plutôt une bonne nouvelle. Dans ce registre, deux propositions de la Conférence citoyenne sur le climat portant sur la thématique des transports ont été proposées. Il s'agissait d'agir efficacement sur la question du poids excessif des véhicules et de la vitesse maximale autorisée sur autoroutes. Mais ces propositions ont été vite balayées par nos décideurs. Nous sommes ici à des années lumières du courage et du sens de la responsabilité politiques affichés pour porter la mesure du 80 km/h. Sur la question de la sécurité routière, fut-elle compatible avec l'enjeu environnemental, la stratégie du gouvernement semble clairement celle du repli.

Création d'un critère de poids du véhicule dans le malus automobile

Partant du constat que le malus écologique sur les ventes de voitures « ne prend pas en compte le poids, alors que les véhicules les plus lourds ont un impact bien plus important sur le climat », que ces véhicules provoquent plus d'accidents, produisent

davantage de particules au freinage et prennent plus de place dans l'espace public, la Convention voulait « intégrer le poids dans le barème » de ce malus. Concrètement, il s'agissait notamment d'ajouter 10 euros par kilo supplémentaire au-delà de 1 400 kg.

La mesure aurait pu figurer dans le projet de budget 2021 mais le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, s'y est opposé. « Dans le contexte économique actuel, je ne veux aucune augmentation d'impôt et je veux protéger les emplois industriels, les usines et le pouvoir d'achat des Français », a-t-il déclaré. Les priorités du Ministre sont sans ambiguïté sur l'enjeu environnemental et accessoirement celui de la sécurité routière...

Limitation à 110 km/h sur autoroute

Partant du constat que les émissions de gaz à effet de serre sur les routes représentent une part importante des émissions totales et que la grande vitesse les augmente, la Conférence a proposé de mettre en place une réduction de la vitesse sur autoroute en passant de 130 km/h à 110 km/h. Selon la Conférence « Les avantages pour le climat sont réels puisqu'ils

permettent une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre en moyenne sur ces transports ».

L'argumentaire n'a pas manqué de pointer que cette baisse de la vitesse permettrait également « d'économiser du carburant, de faire baisser la mortalité et les dommages corporels sur les routes et de contribuer à réduire les bouchons ».

« Jamais la transition écologique ne doit se faire au détriment des communes, des régions les plus enclavées. C'est une des raisons pour lesquelles je crois qu'il faut reporter le débat sur les 110 km/h » a affirmé Emmanuel Macron. La grosse ficelle de l'avenir des territoires enclavés est, une fois de plus, l'argument facile. Quelques poignées de minutes de temps de trajet sur autoroute conditionneraient donc l'enjeu national d'aménagement du territoire. Les spécialistes apprécieront...





Vérité, véracité, réalité : comment ces concepts sont-ils exploités dans le débat public ?

Jean-Yves LAMANT et Pierre LAGACHE

Un nombre grandissant de médias écrits ou audio visuels accordent une place significative et souvent croissante à des rubriques intitulées (« vrai ou faux », « info ou intox »...). La « fake news » fait désormais partie de notre vocabulaire courant. Les notions de vérité, réalité, véracité sont plus que jamais, au cœur des débats de société et des relations humaines. Mais alors, que recouvrent ces termes ? Une question vient naturellement à l'esprit : la vérité existe-t-elle, est-elle unique ? ou n'est-elle pas que relative et subjective ?



La vérité est présentée⁽¹⁾ comme étant « la correspondance entre une proposition et la réalité à laquelle cette proposition réfère ». Il est précisé que cette définition « correspondantiste » n'est pas la seule et qu'il existe de nombreuses théories de la vérité (constructivisme, redondantisme, pragmatisme,...) et de nombreux types de vérité (scientifiques, historiques, de droit...). Des synonymes de la vérité peuvent être : réalité, exactitude...

La notion de véracité est définie⁽¹⁾ comme étant « un attachement constant à la vérité,... ». On parle de véracité des faits ou de la véracité d'un témoignage. Des synonymes sont : authenticité, sincérité, franchise. La véracité contient une notion d'exigence et, en même temps, une notion de défiance.

Les nuances sont donc très minces, mais nous voyons qu'au-delà des définitions proposées, ces concepts ont besoin d'être énoncés, décrits par des êtres humains, qui ensuite partagent leur « vision » ou leur compréhension de ce qu'ils ont vu ou pensent. Ainsi, c'est la manière d'énoncer, de décrire, de partager la vérité ou la réalité qui peut induire des distorsions entre la réalité et son énoncé. Il importe, en effet, de prendre conscience, que, comme dans beaucoup de domaines, ce sont les êtres humains qui sont au cœur de l'exploitation de ces concepts de vérité, de réalité et de véracité. Ces notions ne sont donc pas absolues. Mais elles ont un sens qui ne peut pas être nié, sauf à s'exposer à la critique justifiée de mensonge et d'interprétation biaisée. Étienne Klein, dans « Le goût du vrai »⁽²⁾ rapporte une réflexion lue sur un mur. « S'il n'y avait pas de vérité, il ne serait pas vrai qu'il n'y a pas de vérité ».

Vérité et sécurité routière

Dans le domaine qui nous concerne plus précisément, celui de l'accidentologie, un axe majeur d'intervention est la compréhension du mécanisme et des causes d'un accident. L'expérience montre que cette analyse des causes n'est vraiment possible que si les faits, rien que les faits, sont d'abord décrits pour ce qu'ils sont et tels qu'ils peuvent être objectivés. Mais les situations étant toujours très complexes, lorsque l'on prétend décrire les faits, est-on sûr de décrire correctement ces faits de cet accident ? C'est seulement ensuite qu'il est possible de poser un diagnostic et d'émettre des hypothèses.

Nous sommes ici face à une exigence : la quête de vérité exige un cocktail de valeurs (honnêteté, humilité...), de compétences (capacité d'analyse) et de moyens (humains, techniques et financiers). La présence des enregistreurs de données au sein des véhicules qui permettrait de disposer d'informations précises et objectives sur les circonstances d'un accident (l'équivalent de la « boîte noire » présente dans les avions) servirait, au premier chef, cette quête de vérité. Au-delà des intérêts scientifiques et juridiques évidents, il s'agirait également d'une avancée pour les victimes et leurs proches pour lesquels, la quête de vérité est essentielle pour assurer le chemin vers la résilience.

Au cœur de la vérité, il y a toujours l'humain

La prise en compte du comportement humain et surtout des mécanismes qui les contrôlent est essentielle dans l'approche de la vérité.

Daniel Kahneman, prix Nobel d'économie en 2002, a montré que l'être humain possède deux modes de pensée majeurs : le système 1 : rapide, instinctif et émotionnel. Il fonctionne de manière automatique, intuitive, rapide et nécessite peu d'effort. C'est le système de pensée auquel l'être humain se fie dans la majorité des cas pour s'économiser. C'est le phénomène d'« avarice cognitive » souvent cité par Gérald Bronner⁽³⁾. Quant au sys-

tème 2, il est plus lent, plus réfléchi et plus logique. Il est actionné lorsqu'il faut résoudre des problèmes qui demandent de la réflexion et lorsque le système 1 n'a pas de solutions.

Kahneman constate également que nos décisions sont très souvent prises à partir d'erreurs de perception, de jugement ou de calculs provenant d'approches intuitives ou routinières ou de perceptions modulées au travers d'émotions induites par l'environnement présent. Nous sommes des êtres complexes, soumis à des biais cognitifs, et, pour agir ou penser, nous faisons appel à nos croyances, nos opinions, nos convictions, nos raisonnements, nos arguments, nos commentaires, nos doutes, nos questions, nos modes d'expression...

Ainsi donc, la prise en compte du fonctionnement de notre cerveau est indispensable pour traiter de la vérité, de la réalité ou de la véracité. Deux phénomènes nous invitent à la prudence : la complexité d'une situation mais aussi la différence de perception de la réalité entre les individus.

Pour conclure

L'actualité de la crise sanitaire nous invite à être prudents car l'activisme des mouvements conspirationnistes a pour cible privilégiée la science. Étienne Klein fait d'ailleurs remarquer en citant Bernard Williams que « le désir de véracité et la contestation même de l'idée de vérité sont liées et que cela ne va pas sans dommage sur le crédit accordé à la parole des scientifiques ». Ainsi, certains s'emploient à remettre en cause la science, et distillent l'idée que « lorsqu'elle devient dérangeante, (elle) ne relève que d'une croyance parmi d'autres ».

Les réponses à apporter sont assurément à trouver dans les parcours éducatifs qui contribuent à l'élaboration de notre sens critique. Les notions de **respect** mais également d'**humilité** pourraient ainsi nous éveiller collectivement au goût de la vérité, au « goût du vrai » que réclame notre esprit pour vivre en harmonie et pour ressentir du plaisir plutôt que de la frustration.

⁽¹⁾ Source : Wikipédia.

⁽²⁾ Étienne Klein « Le goût du vrai », Collection Tracts (n° 17), Gallimard – 02-07-2020.

⁽³⁾ Gérald Bronner : sociologue français, professeur de sociologie à l'Université de Paris. Membre de l'Académie nationale de médecine, de l'Académie des technologies et de l'Institut universitaire de France.

Retour à 90 km/h : un désastre programmé

Claude GOT, *Accidentologue, Professeur de médecine Honoraire*

Le 13 janvier 2018, dans le cadre des travaux de la Conférence Nationale des Territoires (CNT), le Premier Ministre a rappelé l'attachement du Gouvernement à l'effort de simplification des normes applicables aux collectivités territoriales. Le texte commençait par les phrases suivantes : « La circulaire du 26 juillet 2017 vise à ce que toute nouvelle norme réglementaire soit compensée par la suppression, ou en cas d'impossibilité avérée la simplification, d'au moins deux normes existantes ». Le retour à 90 km/h de voies supportant des trafics importants a détruit un dispositif rationnel et simple au profit d'une désorganisation coûteuse et dangereuse.



Les plus grands succès de la sécurité routière ont été acquis par des actions sur la vitesse. La réforme de 1972 l'a limitée à 90 km/h sur les routes ne séparant pas les sens de circulation et à 130 km/h sur les autoroutes. La réforme de 2002 a redonné sa crédibilité aux contrôles de vitesse, divisant par deux la mortalité. En 2013, le ministre de l'Intérieur, Manuel Valls, a fixé un objectif de « moins de 2 000 tués d'ici à 2020 ». Le Président du Conseil national de la sécurité routière a demandé au Comité des experts de définir un plan répondant à cette demande. Il a été achevé en 2014. La mesure clé recommandée était la réduction de la vitesse maximale à 80 km/h. Bernard Cazeneuve a refusé cette décision. La mortalité a été accrue pendant les trois années suivantes, ce qui n'avait pas été observé depuis 1972.

Édouard Philippe, a repris en 2018 la proposition de réduire la vitesse maximale à 80 km/h. Cette décision a été mise en difficulté quand le mouvement des gilets jaunes, initialement centré sur le refus d'une nouvelle taxe sur les carburants, a étendu ses revendications à d'autres domaines, concernant notamment l'inégalité des revenus. L'opposition à l'abaissement de la vitesse a été incluse dans ce qui est devenu un opportunisme très polyvalent. Une mesure qui était dans le domaine régalien de la sécurité a été transférée aux « territoires », demandeurs de décisions au niveau local.

Au cours d'une réunion qui s'est tenue à Bourgethoulde le 15 janvier 2019, Emmanuel Macron a annoncé la possibilité de modifier la limitation de la vitesse maximale à 80 km/h, envisageant des décisions « plus intelligentes », « mieux accepta-

bles », « plus efficaces » sans préciser lesquelles. Rien n'est plus dangereux dans la gestion de l'État, que l'annonce d'une décision dont les modalités ne sont pas définies. Les phrases du président de la République pouvaient être immédiatement identifiées comme conduisant à une impasse. Son annonce impliquant l'accroissement de la mort sur les routes.

Emmanuel Macron n'avait pas de compétence dans le domaine de l'accidentologie. Il ne situait pas la vitesse à son juste niveau dans l'ensemble des facteurs de risque sur les routes. Deux et seulement deux facteurs se situent en tête : le trafic et la vitesse. Pas de trafic, pas d'accident, vitesse nulle, pas d'accident. Le choix politique fixe le compromis entre la vie et le temps de transport. Depuis 1972 et jusqu'à 2020, la priorité a été de réduire la vitesse. En aval du trafic et de la vitesse, il y a des facteurs de risque dont le contrôle permet de réduire l'accidentalité ; ils concernent les infrastructures, les véhicules et les comportements des usagers. Leurs effets sont lents, souvent coûteux et les gains obtenus ne permettent pas d'obtenir des résultats importants dans un temps court. La période de construction massive d'autoroutes est terminée. Des gains de sécurité sont encore obtenus à un niveau proche de 1 %. Ils sont limités par des oppositions qui concernent la vitesse. Les dispositifs qui associent une géolocalisation à la limitation des vitesses autorisées sont au point depuis plusieurs années. L'Europe n'a toujours pas rendu ces dispositifs obligatoires (ISA, LAVIA). Les facteurs de risque liés aux comportements des usagers demeurent très mal contrôlés. La consommation excessive d'alcool est toujours responsable d'un tiers de la mortalité sur les routes. L'usage des télé-

phones portables ne se réduit pas, ni les troubles de l'attention et les endormissements, favorisés par la réduction des heures de sommeil.

Retour à 90 km/h = retour au niveau de mortalité précédent

Un retour à 90 km/h sur une partie des routes remontera le nombre de tués sur ces routes au niveau qui était le leur avant la réduction de la vitesse à 80 km/h. Ce retour à la case départ est inévitable, la qualité de l'infrastructure concernée ne s'est pas modifiée en janvier 2020, ni les voitures, ni le comportement des usagers. Confrontés à cette impasse, les gestionnaires de la loi d'orientation des mobilités en cours de finition ont bricolé un amendement qui annonce sans contraindre. Les responsables départementaux peuvent remonter la vitesse à 90 km/h et « cette décision prend la forme d'un arrêté motivé, pris après avis de la Commission Départementale de la Sécurité Routière, sur la base d'une étude d'accidentalité portant sur chacune des sections de route concernées ».

Dès les premières décisions de retour à 90 km/h, l'inefficacité du dispositif est apparue. Des responsables départementaux ont annoncé leur volonté de ne pas tenir compte des interdictions de la Commission Départementale de la Sécurité Routière (CDSR). Dans d'autres départements la CDSR a adopté le choix départemental sans étude sérieuse des propositions. Deux textes ont tenté de limiter la catastrophe. Le Conseil National de la Sécurité Routière a demandé à son Comité des experts de produire un texte « d'éléments d'aide à la décision ». L'absence de dispositions



- Je pouvais avec ce bilan de 2019 identifier la mortalité de deux groupes de départements. Les « pro-90 » qui passeront à l'acte au cours de l'année 2020 et les « pro-80 » qui maintiendront le 80.
- La mortalité de 2019 des « pro-80 » est passée de 2 370 en 2017 à 2 285 en 2019 soit une réduction de 85 tués.
- La mortalité de 2019 des « pro-90 » est passée de 969 à 2017 à 843 en 2019 soit une réduction de 126 tués.

Dans un premier temps, j'ai pensé à une erreur. Le « petit groupe » ne pouvait pas avoir une réduction de mortalité très supérieure au « grand groupe ». L'ensemble était une réduction de 6,3 % et il se divisait entre 3,6 % en moins pour les « pro-80 » et 13 % en moins pour les « pro-90 » soit une multiplication par 3,63 !

La compréhension d'une différence de cette ampleur impose des analyses multifactorielles. Je travaille sur ses composantes, mais l'explication est globalement facile à établir. Le groupe des « pro-90 » avait une sécurité routière beaucoup plus faible que celle du groupe des « pro-80 ». La réduction de la vitesse pendant l'année 2019 a eu un effet favorable beaucoup plus important sur ce groupe que sur les « pro-80 ». Il faut maintenant dissocier les facteurs qui ont produit ces différences. Un tel constat impose des décisions. La plus importante est de bloquer le retour à 80 km/h du groupe qui va inévitablement remonter son accidentalité dans une proportion équivalente au gain de 2019. Il constitue un argument majeur pour obtenir la mise au placard d'une loi qui n'en est pas une et dont le caractère destructif apparaîtra avec la fin de la crise de santé publique actuelle.

Une telle situation doit être gérée en prenant en compte l'absence dramatique de qualité des arguments visant à justifier le retour à 90 km/h. La situation actuelle nous montre l'amplitude du désastre avec des exemples indiscutables.

Pour conclure

Nous arrivons à une période critique de l'évolution de la réforme de 2018-2020. L'amendement permettant le retour à 90 km/h est un texte qui n'a pas les qualités d'une loi. Il organise la possibilité de faire n'importe quoi d'un département à un autre. La volonté d'apparaître comme celui qui décide est devenue une priorité passant avant la réduction du risque de mort et de handicap. Il est indispensable que l'ONISR publie à la fin du mois de janvier l'évolution en 2020 de l'accidentalité des départements qui ont fait le choix du retour à 90 km/h, en précisant la date de ce retour.

contraignantes a rendu le dispositif inefficace. Le second texte pouvait paraître plus sérieux, le ministre de l'Intérieur ayant produit une « *Instruction relative à la mise en œuvre des dispositions de la loi d'orientation des mobilités relatives aux vitesses maximales autorisées sur les routes hors agglomération* ». Ce texte de 9 pages indique que si le dispositif de la nouvelle loi n'est pas respecté « *vous pourriez déférer ce type d'arrêté au tribunal administratif* ». Le dispositif n'est pas respecté parce que sa rédaction ne le rend pas responsable. Le « *vous pourriez* » demeure une simple possibilité.

Une dégradation prévisible

Un an après l'utilisation possible de la loi, il fallait évaluer l'ampleur du désastre programmé. Je n'imaginai pas l'importance des dérives qui se construisent et qui sont transitoirement masquées par la Covid-19 qui a réduit le trafic depuis le mois de mars. La dégradation de la sécurité routière en cours de préparation va être beaucoup plus importante que ce que l'on pouvait prévoir. Les preuves dont nous disposons actuellement sont indiscutables.

En cette fin d'année 2020, les 92 départements concernés (en dehors de Paris et de la petite couronne) se répartissent de la façon suivante :

- 60 maintiennent le 80 km/h,
- 32 ont choisi le retour à 90 km/h sur des proportions de routes très variables :
 - 4 sur la totalité de leur réseau,
 - 5 de 87 % à 20 %,
 - 8 de 19 % à 10 %,

- 9 de 6 % à 8 %,
- 6 sur une longueur de réseau inférieur à 5 %.

Les 32 qui ont fait le choix du retour à 90 km/h ont l'appartenance politique suivante :

- 29 fois droite et centre droit (42,6 % de ces présidents),
- 3 fois à gauche (12,5 % de ces présidents).

Ces deux ensembles de données, avec une amplitude de 0 à 100 % et des choix politiques très orientés, expriment l'absence de prise en compte de la sécurité routière.

Par une pure curiosité de chercheur, je me suis intéressé à la différence éventuelle de la mortalité en 2019 dans les départements appartenant à ces deux groupes, « pro-90 » ou « pro-80 », indépendamment de leur orientation politique. Le bilan de la mortalité de l'année 2019 a été publié par l'ONISR en octobre 2020. Ce bilan est important car la totalité de l'année 2019 se situe dans la limitation à 80 km/h. La dernière année avec l'ensemble des voies à 90 km/h est l'année 2017. Je connais depuis longtemps les différences de risque entre les départements, elles sont publiées chaque année, mais je n'imaginai pas un seul instant l'ampleur des différences observables entre ces deux groupes qui étaient encore avant le passage à l'acte remontant des voies à 90 km/h. Leur accidentalité de 2019 avait comme seul intérêt pour moi l'observation des effets de la réduction à 80 km/h.

- La mortalité de 2017 a été de 3 339 et celle de 2019 de 3 128, la différence produite par le passage à 80 km/h a été de 211 tués en moins.

➔ SUV : le gros et la taxe

Claude CHABOT

La Convention citoyenne pour le climat a émis l'idée de taxer les « SUV⁽¹⁾ », 4 × 4 et autres « crossover » selon leur poids à partir de 1 400 kg. Le gouvernement semble retenir cette idée de malus, mais seulement au dessus de 1 800 kg⁽²⁾, seuil qui exonère la vingtaine de modèles les plus vendus en France ainsi que certaines versions⁽³⁾. Pourtant, les matériels concernés ont un point commun : ils puisent plus dans la ressource, augmentent l'impact environnemental par leurs émissions et majorent le risque routier⁽⁴⁾. Apparus en 2007, presque 4 voitures sur 10 vendues désormais sont des SUV. Ce qui pose une question : ne sont-ils pas maintenant une norme automobile tirée vers le haut, banalisée, à l'image du parc américain ?

Le poids c'est l'ennemi ?

Tous les SUV ont une masse plus importante que leurs homologues « classique ». Le « petit » SUV Peugeot 2008 pèse par exemple environ 100 kg de plus que sa native 208, et cette différence s'accroît sur les « gros » modèles. On conçoit intuitivement que plus la masse du véhicule est élevée, plus est grande la demande d'énergie pour le propulser. 100 à 130 ch. pour les « petits », mais couramment 150 à 300 ch. au-dessus. Selon l'Ademe⁽⁵⁾, la consommation des SUV serait de 25 % supérieure à celle des classiques.

Chères accélérations

Mais le surcoût ne s'arrête pas là : l'énergie supplémentaire dépensée lors d'une accélération est liée à la masse du véhicule et à la valeur de cette accélération. En la matière, le SUV multiplie les facteurs avec un poids et une puissance installée généralement plus élevés, d'où une consommation augmentée à chaque fois que le pied enfonce l'accélérateur.

Au ralentissement et au freinage

L'énergie cinétique à absorber est alors plus importante et le système de freinage est plus sollicité. Cette phase de la conduite s'avère donc également consommatrice par une dissipation supérieure d'énergie (calories) et de particules issues des plaquettes de freins.

Pneumatiques : plus de bruit

Le bruit routier, première cause des nuisances sonores, est directement dépendant de la vitesse – au-delà de 50 km/h, le bruit du moteur s'efface derrière celui des pneus – et de la morphologie de ces derniers. Plus le véhicule est lourd, plus l'indice de charge des pneus doit être élevé : le SUV a souvent des pneus plus gros, plus larges, parfois d'un diamètre supérieur, plus lourds, avec des structures renforcées et des sculptures adaptées. Le

bruit routier et les nuisances sonores qui en découlent majorent ce que les techniciens nomment le « bruit de fond », celui qui est perçu de manière continue à distance d'une voie express par exemple. Cette contribution à la nuisance sonore aux abords des routes est peu documentée.

Remarque

La catégorie des pneus préconisés par un constructeur s'inscrit dans une normalisation internationale (UN, UNECE) qui tient compte du poids (indice de charge) et de la vitesse maximum du véhicule (indice de vitesse). Les constructeurs affichant des vitesses maxima importantes sont donc contraints d'installer des pneus plus performants et aussi bruyants, une illustration supplémentaire de l'inutilité des grandes vitesses en automobile. Cela est valable pour tous les types de véhicules.

Sécurité : pour qui ?

Les motivations principales des acheteurs seraient « la sécurité », le « véhicule plus haut », « la visibilité ». Ce véhicule peut apporter des avantages centrés sur le ressenti des usagers et d'autres arguments sont réels, même si l'effet de mode n'est pas absent. Et les constructeurs ne manquent pas de faire évoluer la sécurité par des équipements performants. Mais une chose est

de conduire une machine plaisante, une autre est que cette machine soit compatible avec un environnement routier ou urbain fortement différencié. En cas d'accident, le prix payé s'élève rapidement. Ce sentiment de sécurité peut aussi se révéler néfaste pour les comportements individuels : l'auto fait parfois le conducteur en amoindrissant sa vigilance, en augmentant pernicieusement sa confiance en lui, voire en favorisant des pratiques risquées alors que l'environnement de conduite ne le permet pas.

Le pot de terre et le pot de fer

Un véhicule pesant 1 500 kg à 90 km/h développe une énergie cinétique supérieure de 36 % à celle d'un véhicule de 1 100 kg à même vitesse. Le rapport des masses est défavorable au véhicule le moins lourd qui subit alors plus de déformations que l'autre en cas de collision. Ce qui tourne encore plus vite au drame si le facteur vitesse s'y ajoute : le même véhicule de 1 500 kg roulant à 110 km/h aura alors une énergie cinétique augmentée de 100 % ! Il faut imaginer le choc entre une voiture de 1 000 kg et une bombe atomique de 2 tonnes (ex. : Grand SUV Porsche Cayenne : 1 985 kg à 2 490 kg selon modèle, vitesse maximum jusqu'à 245 km/h)⁽¹⁾.



Eh toi, petit, qu'est-ce que tu fais là ?

⁽¹⁾ SUV : Sport Utility Vehicle.

⁽²⁾ Cette disposition sera examinée lors du vote de la 2^e partie du budget 2021 mais on parle aussi de 2022.

⁽³⁾ Dérogations prévues pour véhicules électriques et à hydrogène, véhicules hybrides et familles nombreuses.

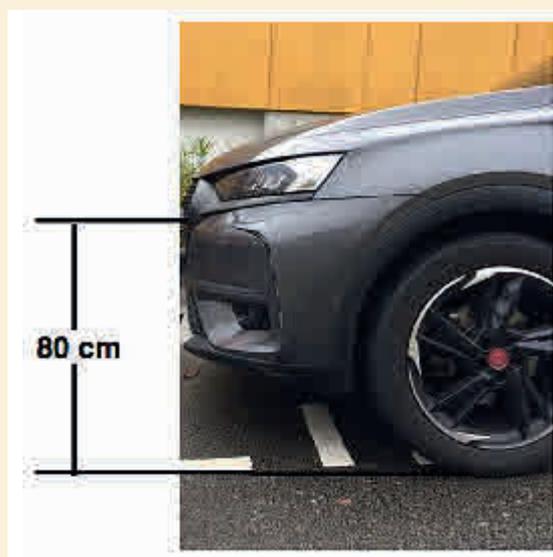
⁽⁴⁾ Ce sujet a été évoqué dans la revue *Pondération* N° 120 – Jean-Marie Leverrier – Les SUV (« véhicules utilitaires sport »), des fléaux pour la sécurité routière.

⁽⁵⁾ Mathieu Chassignet – Ingénieur en charge des mobilités au sein de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie à l'ADEME. France Info – 17 octobre 2019 – Jérémie Almosini – Chef du service Transport et Mobilité à l'ADEME – « Les SUV vont dans le sens contraire de l'Histoire » – Le Parisien – 25 octobre 2019.



La forme du capot ou du bord d'attaque du capot (photo : une berline) peut jouer un rôle crucial dans les conséquences d'une collision entre un véhicule et un piéton. Les tests EuroNcap sont réalisés à 40 km/h pour mesurer le niveau de protection offert par chaque modèle. « La procédure encourage les structures d'absorption d'énergie et une géométrie moins anguleuse qui atténue les blessures ».

Extrait de www.EuroNcap.com – Test usagers vulnérables.



La hauteur de la partie la plus avancée de la calandre (ici une Citroën DS7), détermine le point de contact avec un piéton et influe sur le déroulement du choc. Sur les SUV elle est de l'ordre des 80 cm et de 50 cm à 60 cm sur les berlines classiques. La forme et la structure ont également une grande importance.

Attention piétons !

Le SUV est particulièrement inadapté en cas de choc avec un piéton. La forme de l'avant des voitures, la hauteur de sa partie la plus avancée et son aptitude à se déformer déterminent les lésions subies. Ces points sont particulièrement étudiés par les laboratoires des constructeurs et évalués dans le protocole EuroNcap. Ainsi, dans les berlines normales, la hauteur de la partie la plus saillante de la calandre est de 50 à 60 cm, alors qu'elle est de 70 à 90 cm dans les SUV. En cas de choc sur un piéton, cette différence

peut avoir un effet majeur sur le mode de projection du corps (vers l'arrière sur le capot ou vers l'avant). Les notes EuroNcap « usagers vulnérables », sont généralement moins bonnes pour les VUL et sont inégales, mais il faut tenir compte de l'installation de plus en plus fréquente de l'AEB – freinage autonome d'urgence – protégeant le piéton jusqu'à 30 km/h. Le problème reste entier au-delà. Des études réalisées aux États-Unis montrent désormais que ces véhicules participent notablement à la mortalité des piétons (Cf. encart ci-dessous).

SUV : une aérodynamique qui coûte cher

Dans un article de *Pondération* de 2015⁽⁶⁾, nous évoquons la vitesse et son corollaire, la résistance à l'avancement, comme principal contributeur de la consommation. « À 90 km/h, 80 % de l'énergie pour vaincre la résistance de l'air ». Les SUV et plus généralement les gros véhicules sont très pénalisés en raison de leur surface frontale ($S =$ « maître couple ») et de leur capacité à pénétrer dans l'air ($C_x =$ Coefficient de traînée). Un calcul simple montre par exemple qu'un SUV (ex. : $C_x = 0,38$ et $S = 2,70 \text{ m}^2$) demande 819 Newton à 130 km/h alors qu'une citadine ($C_x = 0,30$ et $S = 1,80 \text{ m}^2$) n'en demande que 431. Or, cette résistance augmente comme le carré de la vitesse : un SUV volumineux et peu profilé à 130 km/h consommera plus d'énergie, – quelle qu'en soit la modalité d'usage (fossile, électrique, hybride) – qu'une berline de même poids mais ayant un profil « fluide ». Cet aspect « aérodynamique », bien connu des ingénieurs lors de la conception des modèles (on parle de « $S \cdot c_x$ »)⁽⁷⁾ est peu spécifiquement documenté malgré son importance pour la consommation et les émissions.

SUV et piétons

Condensé de lepoint.fr – AFP du 28 février 2019

« Le nombre de piétons tués dans des accidents de la route aux États-Unis a atteint en 2018 son plus haut niveau depuis 1990 – 6 227 tués –, une augmentation attribuée, pour partie, à l'augmentation du parc des SUV (4 x 4 de loisirs), ainsi qu'aux smartphones (...).

La GHSA* indique que les facteurs explicatifs de cette hausse sont nombreux, mais relève notamment **que les victimes d'accidents impliquant des SUV a connu un bond de 50 % entre 2013 et 2017, quand ceux liés aux autres voitures de tourisme n'a augmenté que de 30 %.**

Depuis plusieurs années, le marché automobile américain est marqué par un regain d'intérêt pour les véhicules gros et onéreux, SUV, "cross-over" ou pick-up pour particuliers.

Des études montrent qu'à l'augmentation du parc des SUV s'ajoute le fait qu'une personne heurtée par un véhicule de ce type aura une probabilité double de mourir par rapport à une voiture de tourisme ordinaire ».

*Governors Highway Safety Association (GHSA), agence de représentation des différentes autorités locales de sécurité routière.

⁽⁶⁾ Revue *Pondération* N° 105 – Décembre 2015 – Claude Chabot – Pour 14 millions de tonnes de CO₂...

⁽⁷⁾ Le produit de la surface frontale S par le coefficient de pénétration c_x commande la force de résistance à l'avancement.

L'homologation des véhicules tient peu compte de la réalité aérodynamique...

L'aérodynamisme d'une voiture n'est pas un facteur mesuré comme tel lors de la partie roulée de l'homologation des véhicules (Norme WLTP). Mais son effet sur les consommations devraient l'être : or, cette phase de l'essai (23,25 km, 52 % urbain, 48 % rural, vitesse moyenne 46,5 km/h, environ 5 minutes à 130 km/h) ne permet pas de comprendre la part importante que prend la forme (Cx) et la taille (S) des véhicules notamment quand les vitesses sont élevées.

Les émissions nocives

Ce court article ne permet pas d'être exhaustif sur ce sujet complexe et l'abondante littérature spécialisée y suffit. Il peut être convenu que plus un véhicule est lourd, volumineux, cubique, puissant, rapide, plus il est énergivore et émetteur de substances indésirables. Les polluants chimiques (oxydes d'azote, monoxyde de carbone, hydrocarbures) et les particules fines issues de la combustion sont naturellement étroitement liés à ces facteurs.

Nouveau malus « poids » ?

Le projet du gouvernement est d'instaurer un malus basé sur le poids, à partir de plus de 1 800 kilos. Des exonérations s'appliqueront toutefois aux véhicules électriques et hydrogènes et les véhicules hybrides ainsi que pour les familles nombreuses qui bénéficieraient de modulations spécifiques. Ce malus auto lié au poids est prévu par un amendement du gouvernement au projet de loi de finances pour 2021.

Pour les gaz à effet de serre

Pour le CO₂, la réglementation européenne est sévère⁽⁸⁾. Les SUV bénéficient comme toute la filière de perfectionnements techniques constants, y compris sur leurs effets sur l'environnement, mais aucune motorisation 100 % thermique n'étant en mesure de parvenir aux objectifs européens, ils sont condamnés à terme à une mutation définitive : en effet, seuls les véhicules électriques (batterie ou pile à combustible) et quelques hybrides rechargeables seraient prétendants à des rejets de CO₂ inférieurs aux 59 g/km de 2030. Cette réorientation stratégique pourra paraître vertueuse. Mais les « hybrides », l'une de ces planches de salut s'avère pourrie selon une étude récente⁽⁹⁾ en raison de ses fortes émissions ; ce serait en outre décaler le

problème si l'on ignore la contrepartie énergétique des moyens alternatifs (production supplémentaire d'électricité externe – nucléaire, charbon...), et leur impact industriel et environnemental (ex. : fabrication de batteries plus lourdes prélevant plus de ressources). Quelque soit le destin technique des SUV⁽¹⁰⁾, l'empreinte globale de ce type de matériel ne peut que se révéler plus importante que celle des véhicules « ordinaires »⁽¹¹⁾ et il est judicieux que les pouvoirs publics s'en saisissent.

Ils adorent la poule aux œufs d'or

Les ventes de SUV représentent 38 % des véhicules particuliers vendus en France⁽¹²⁾ et contribuent à restaurer les marges des constructeurs affaiblies par les autres catégories de véhicules moins chers. C'est donc une filière rentable et même vitale

pour certains. Quand l'État est attentif à l'économie de l'industrie automobile, il est dans son rôle. Mais la contrepartie est que les choix stratégiques des industriels répondent à cette attention. On pourrait en douter quand le président de Renault s'oppose avec de curieux arguments⁽¹³⁾ au malus que va proposer le gouvernement : « Je considère que la taxe sur le poids est complètement inutile. La demande se porte sur des véhicules plus gros. Or, le client est roi. Je ne vois pas pourquoi on devrait le culpabiliser ainsi⁽¹⁴⁾ » ! Autrement dit, ils veulent du gros, on leur donne du gros. Si demain ils veulent plus gros, on fera encore plus gros. Cette imparable logique de vendeur de légumes à ses limites : car une voiture est un produit qui évolue et interagit dans un système global, diversifié, commun à tous, de plus en plus fragile. Le client y est roi, mais d'un royaume fini, déjà bien usé et dans lequel une limite éthique s'impose. Alors que le monde raisonné de la mobilité et des transports va lentement mais inexorablement vers une minoration des moyens, des ressources prélevées et des nuisances, le SUV va à contre-courant si l'on intègre au raisonnement tous les paramètres : poids, volume, encombrement, consommation, émissions, bruit, ponction sur les ressources naturelles, impact sur la sécurité routière.



2030 : ça y est, ils ont tous des SUV de 5 mètres de long et 2 mètres de large !

⁽⁸⁾ En 2021, ce taux ne devra pas dépasser 95 g/km. En 2025, ce sera 81 g/km. Et en 2030, 59 g/km.

⁽⁹⁾ ONG – Transport et environnement – Communiqué du 23 novembre 2020 – Les hybrides rechargeables au cœur d'un nouveau scandale d'émissions : des tests révèlent des taux de pollution supérieurs aux annonces officielles.

⁽¹⁰⁾ Ceci concerne les « gros » SUV, d'autres modèles (ex. 2008) ayant des motorisations plus faibles.

⁽¹¹⁾ Voir *Pondération* N° 112 – Septembre 2017 – *Non (hélas) la voiture électrique n'est pas une révolution* – Pierre Courbe et Koen Van Wouterghem. Voir aussi N° 115 d'avril 2018 : *LISA Car, la voiture raisonnable* – Pierre Courbe.

⁽¹²⁾ Chiffres 2019 – ACEA (Association Européenne des Constructeurs Automobiles) et CCFa (Comité des Constructeurs Français Automobiles).

⁽¹³⁾ Renault a été l'un des premiers constructeurs à inscrire dans sa stratégie le développement intensif des véhicules électriques.

⁽¹⁴⁾ Jean-Dominique Senard – *Le Monde* – 6 octobre 2020.

Les lois du marché ne sont pas impénétrables. En 10 ans, les ventes de SUV ont été multipliées par 4 en Europe et ils représentent 69 % du parc aux USA. La référence américaine – où le carburant à 0,58 € le litre est aussi polluant qu'à 1,50 € en France – n'est peut-être pas inéluctable, mais tous autres facteurs restant inchangés, la montée en poids et volume des véhicules en Europe risque de se poursuivre sous les effets d'une publicité puissante contre une conscientisation molle par le marché des méfaits lents mais certains du « toujours plus gros ». On pourra dire que ces marchés sont mondiaux, que la demande est générale, qu'on n'arrête pas un tel mouvement, que la France – où l'automobile est déjà très taxée – n'est pas le principal salisseur de la planète, que sans la manne des SUV les constructeurs ne pourront plus produire des petites voitures à petit prix, etc. Les raisons du laisser-faire sont nombreuses, et aussi les questions. Doit-il y avoir proportionnalité entre ce qu'on prend à la planète et le prix que l'on paye pour cela ? Faut-il interdire de prendre trop ? Faut-il mettre un frein à l'expansion continue des choses et au prélèvement des réserves naturelles ? Quelle hauteur de sacrifices pour les individus ? Où est le point d'équilibre entre les lois du marché et l'intérêt général ?

« Depuis le 1^{er} janvier 2020⁽¹⁵⁾, les constructeurs doivent désormais respecter de nouveaux objectifs plus stricts établis pour réduire les émissions moyennes de CO₂ à l'échelle du parc de véhicules immatriculés au cours d'une année civile donnée (...) ». L'Union Européenne donne donc le ton pour que les constructeurs se modèrent, mais cela n'interdit pas la production de « gros » modèles dans leur gamme, puisqu'il suffit que la moyenne soit vertueuse. Et ceci ne concerne que les émissions de CO₂. On n'a pas fini de voir des « gros-gros » SUV autour de la place Maillot.

À la croisée des chemins

La notion de poids visée par le gouvernement pour taxer est certes un facteur de consommation et il est judicieux qu'il soit pris en compte. Mais on l'a vu, les SUV et leurs frères 4 x 4 ne pèchent pas que par leur poids : leur volume important et leurs formes peu fluides, notamment, sont et seront toujours associés à une résistance plus grande et plus coûteuse à l'avancement, surtout en vitesses élevées. On a vu plus haut que ce facteur est faiblement pris en compte lors des homologations. En toute rigueur, c'est avec un « mix » de facteurs qu'il faut raisonner.

C'est que nous avons essayé de mettre en évidence en pensant qu'il y a rarement dans les pays démocratiques de solutions simples à un problème compliqué. Mais qu'on ne dise pas que nos ingénieurs ne sont pas capables de concevoir des véhicules plus adaptés à la planète... L'objet de cet article n'est pas de prescrire des remèdes. Mais nous pouvons quand même répéter ce que nous disons depuis des décennies : limiter par construction les vitesses maxima et les puissances des véhicules serait un bon départ (est-il bien raisonnable qu'un SUV Peugeot 3008 puisse rouler à 188 km/h et qu'un VW Touareg dispose de 231 ch. sous le capot ?). Agir sur les vitesses maxima autorisées – pourquoi pas 120 km/h sur autoroute ? – faciliterait aussi le travail des ingénieurs. Et pour « faire tomber » le niveau général de vitesse, installer les systèmes de régulation automatique comme le LAVIA ou l'ISA.

On peut aussi essayer de changer les lois de la physique. Mais cela prendra un peu de temps et il y a urgence.

⁽¹⁵⁾ Communiqué de presse Union européenne – Représentation France – 3 janvier 2020 – https://ec.europa.eu/france/news/20200103/normes_emissions_CO2_fr



20 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière, à voir sur www.violenceroutiere.org



Thierry FASSENOT
Le risque routier professionnel



Fabrice HAMMELIN
La politique de sécurité routière



François DE CLOSETS, Bernard LAUMON,
Claude GOT – La Vitesse



Claude LIENHARD
Réparation et droit des victimes



Philippe AZOUVI
Prise en charge des blessés graves



Raphaël BARTOLT
Le rôle du Préfet dans la sécurité routière



Philippe LAUWICK
Sécurité routière et santé publique



Claude GOT
Le contrôle automatisé de la vitesse



Claude GOT
La mesure du 80 km/h



Lieutenant-Colonel Philippe BARTOLO
L'annonce des décès aux familles des victimes

Autres vidéos des entretiens de la Ligue :

Alcool au volant (Bernard LAUMON), la désinformation (Claude GOT), Rémy HEITZ : mon passage à la sécurité routière, alcool au volant (Claudine PEREZ-DIAZ), le LAVIA (Jacques ELRICH), le LAVIA en caméra embarquée, Médias, le poids des lobbys (François DE CLOSETS), Justice et sécurité routière (Rémy HEITZ), la voiture citoyenne (Marie-Jeanne HUSSET), la violence routière (Gérard MILLER).

Le débat sur les Vitesses Maximales Autorisées (VMA) des Routes Départementales (RD) est un funeste révélateur : il oppose un bon tiers de départements favorables aux 80 km/h à moins d'un tiers de partisans du retour aux 90 km/h. Entre ces deux tendances, moins d'une vingtaine de départements évitent de se prononcer. Entre la santé publique et des intérêts économiques, politiques et électoralistes, des départements sont à l'image des Français : déchirés.

Les départements favorables au maintien de la mesure

Les départements qui ont déclaré vouloir garder le 80 km/h sur leur RD ont tenu compte de plusieurs paramètres : la santé publique, un contexte difficile et... leur responsabilité pénale.

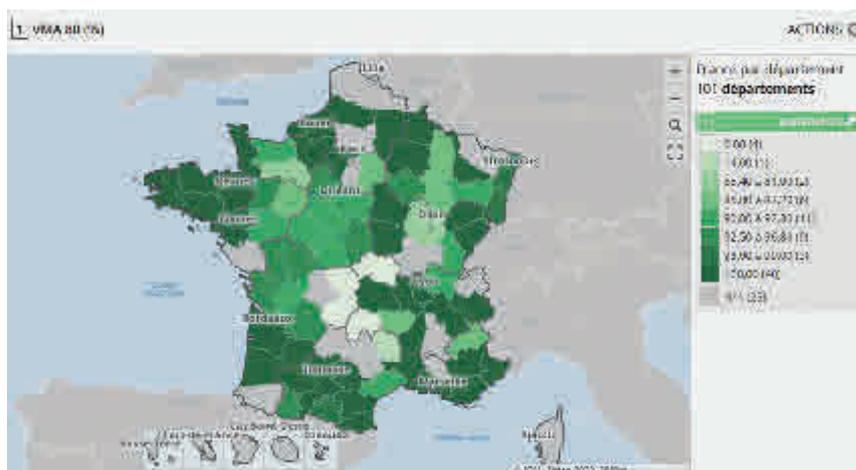
Ainsi, des départements bretons, ceux des axes majeurs de circulation intégrant Le Havre, Paris, Lyon, Marseille, sur l'arc atlantique (sauf la Vendée), le long de l'arc méditerranéen (sauf l'Hérault), au nord des Pyrénées et quelques départements des Alpes ont déclaré vouloir rester à 80 km/h.

Rares sont ceux à avoir exprimé une pensée pour les victimes... Ce fut le cas dans les Bouches-du-Rhône : « *Si on a la preuve que le 80 km/h a permis de sauver des dizaines de vie, il faut maintenant réfléchir avant de prendre une décision inverse* » a déclaré Jean-Pierre Bouvet à Marseille avec beaucoup de prudence.

Dans l'Eure, vu le contexte difficile, le retour du 90 « *n'est pas une priorité* » pour Jean-Hugues Bonamy, vice-président du département en charge des grandes infrastructures, de la voirie et des transports. Pour lui il est préférable de « *prendre le temps* ». Dans le Gard, Denis Bouad, alors président du département, déclare « *Si besoin était de le démontrer, ce sujet est suffisamment grave pour ne pas être traité avec précipitation* ». Mathieu Klein, alors président du département de Moselle, souhaite prendre « *d'abord le temps d'une évaluation sérieuse et partagée des effets de cette mesure sur l'intégralité de notre réseau, en concertation avec l'ensemble des partenaires concernés* ». André Acary, président du département de Saône-et-Loire : « *Je ne bougerai pas une oreille si on n'y voit pas plus clair* ».

Les conditions préconisées par le comité des experts du CNSR du 9 juillet 2019 semblent avoir été bien étudiées dans la Manche et dans le territoire de Belfort. Il y a ceux, comme Georges Méric, président du département de Haute-Garonne, qui estiment qu'il n'y a pas de perte de temps lors des déplacements : « *Le fait de relever la vitesse maximale sur ces sections n'aurait donc que très peu d'effet sur les déplacements des Hauts-Garonnais et leurs temps de parcours* ».

Les départements favorables au 80 km/h au 1^{er} janvier 2021



100,00 (40) = 40 départements ont 100 % du linéaire du réseau départemental maintenu à 80 km/h.
N/A : décision non déterminée.

D'autres ont conscience de leur responsabilité pénale comme dans les Ardennes et dans la Nièvre : « *Trop cher et trop risqué : la Nièvre renonce à revenir aux 90 km/h* ».

« *80 km/h et surtout pas plus !* » en Loire-Atlantique où le président du département, Philippe Grosvallet s'est déclaré : « *totallement opposé à un retour en arrière. L'accidentologie et la mortalité routière dans son département restent à un niveau beaucoup trop élevé. Les routes qui sont de sa responsabilité resteront donc à 80 km/h !* »

Des divisions idéologiques apparaissent entre les départements

Politiquement, même si ces collectivités locales sont davantage marquées à droite, la contestation du 80 km/h émane surtout des départements LR – DVD :

Les départements pro-80 km/h seraient une vingtaine à droite, 1 SE et une quinzaine à gauche ; les Indécis 8 à droite et 5 à gauche ; les pro-90 km/h 31 à droite et 5 à gauche.

Même Jean Todt, le président de la Fédération Internationale Automobile et « envoyé spécial des Nations-Unies pour la sécurité routière », invité de RTL, le 16 novembre 2020, le reconnaît : « *les 80 km/h, c'est un débat politique* » sans préciser le fond de sa pensée...

Une mobilisation locale

Dans des départements impactés par le retour du 90 km/h, des riverains et des élus se sont mobilisés pour un retour du 80 km/h voire une limitation à 70 km/h :

Daniel Lenoir, Maire de Villaines-la-Juhel : « *Je pratique au quotidien les routes du département, je fais environ 30 000 km par an, et je fais le constat régulièrement que je ne perds pas de temps. Je peux perdre plus de temps avec un feu rouge en arrivant à Laval* ».

Les élus de Saint-Loup-Hors, aux portes de Bayeux (Calvados), ont envoyé une motion au conseil départemental pour demander un abaissement de la limitation de vitesse sur deux routes de la commune. Les élus avaient déjà fait état de la dangerosité de ces deux axes routiers. En vain.

À Saint-Cyr-en-Val (Loiret), les riverains Claude Girard et Gilles Maury ont exprimé leur satisfaction par voie de presse, car suite à la limitation de la vitesse à 70 km/h sur la RD 2020, ils ont constaté une diminution de la vitesse et moins de bruit.

Selon les départements, la Ligue Contre la Violence Routière a été invitée ou écartée et au total 15 AD ou correspondants locaux sont intervenus sur le terrain (cf. rubrique « Vie des AD » p. 23).

Des commissions consultatives se sont écharpées

En Mayenne, parmi les élus qui ont voté contre cette mesure, il y a notamment le président de la commission routes au département, Xavier Dubourg : « *Un peu + de vitesse, un peu + de consommation, un peu + de rejet de CO₂, un petit raté pour notre bilan carbone* » a-t-il déclaré.

Dans l'Allier lors de la CDSR du 10 novembre : 11 personnes se sont prononcées pour le retour du 90 et 5 contre.

Dans L'Indre-et-Loire, il y a eu 10 votes pour et 3 contre. Dans les Deux-Sèvres, on note « *un avis défavorable sur un certain nombre de tronçons !* ». Des militants bénévoles de la Ligue Contre La Violence Routière ont pu assister au débat et constater les tensions internes.

Des départements qui sont dans l'expectative et communiquent peu

Jean-François Galliard, président du département de l'Aveyron « *Mais entre la décision et aujourd'hui, il y a eu et il y a encore la crise sanitaire. Dans ce contexte difficile, ce dossier n'est pas prioritaire. Il y a des choses qui sont plus importantes à gérer, à mettre en œuvre. Nous n'avons pas abandonné le retour aux 90 km/h, même si je suis aujourd'hui moins convaincu qu'hier. Si on le fait, je ne sais pas quand ce sera.* »

En Corse-du-Sud, « *Il est fort probable que ce relèvement de la vitesse ne soit envisageable que sur une faible partie des routes territoriales et sur aucune section des anciennes routes départementales* ».

Jean-Jacques Lasserre, président du département de Pyrénées-Atlantiques a évoqué : « *une situation complexe et embarrassante* ». Mais déterminé à revoir la réglementation, il assurait à l'automne : « *ne pas vouloir stopper le travail pour autant* ».

Un noyau dur rural des partisans du 90 km/h

« *On repassera donc l'intégralité de ces 1 983 sections à 90 km/h* », assure Pascal Coste, président du département de la Corrèze. En Haute-Loire et dans l'Orne, le passage à 90 km/h est envisagé sur 1/3 du réseau départemental. Une partie donc de la « *Diagonale du vide* » est concernée. Il faut sans doute y voir une forme de rébellion face au pouvoir jacobin. Ces départements ruraux qui s'estiment déconnectés des services et où l'habitant est dans l'obligation d'user de la voiture, s'estiment lésés, défavorisés alors que l'impact sur les temps de déplacements est minime. Mais la sécurité routière ne semble pas l'essentiel...

Pour Claude Riboulet, président du département de l'Allier : « *Nous reprenons la main sur une décision prise par Paris, pour Paris, qui ne connaît pas les réalités de notre vie quotidienne. Dans l'Allier, nous avons besoin de la voiture pour tout. De plus, l'impact sur l'attractivité de notre territoire rural et sur son économie, consécutif à l'allongement des temps de trajets, ne peut pas être ignoré.* »

Les résultats de l'étude du CEREMA qui confirment l'intérêt de la mesure du 80 km/h ne sont jamais commentés. Le contre-feu consiste donc à déclarer que la sécurité routière est évidemment essentielle. Un projet d'observatoire départemental est envisagé en Corrèze, des retours possibles à une limitation à 70 km/h sur certains tronçons sont aussi évoqués...

Une vingtaine de départements ruraux suivent le mouvement avec 10 à 15 % de leur réseau structurant à 90 km/h

On peut s'interroger sur le fait qu'il a eu entente autour de ce seuil. Certains présidents de département se font un film, affichent « 90 le retour » faisant miroiter un long métrage pour ne produire qu'un court-

métrage ! Quel cirque. Des prises de positions sont parfois tellement alambiquées qu'entre le début de l'explication et la fin le lecteur s'y perd. Certains départements en sont encore à étudier l'accidentologie !

Claude Térouinard, président du département de l'Eure, a annoncé le retour à la limitation de la vitesse à 90 km/h sur le réseau départemental, à partir du 1^{er} décembre : « *La demande a été approuvée en CDSR. La DDT estime que nos infrastructures sont suffisamment sécurisantes pour pouvoir repasser à 90 km/h sans que cela ait d'incidence sur l'accidentologie.* » (sic) [...] Pour finalement annoncer le 4 décembre 2020 : « *Un retour partiel aux 90 km/h sur huit axes de l'Eure-et-Loir* » soit 240 kilomètres de routes sur les 7 500 que compte l'Eure-et-Loir soit 3,2 % du réseau départemental ! Dans le Jura « Clément Pernot souhaite revenir à 90 km/h sur un maximum de routes » en janvier 2020 et finalement 10 % en septembre !

Ces élus tentent de prendre une position médiane qui ne satisfait personne. Même les partisans de la vitesse se perdent dans le décompte. Ainsi dans Caradisiac Pierre-Olivier Marie écrit « *Retour aux 90 km/h : le grand bazar* ».

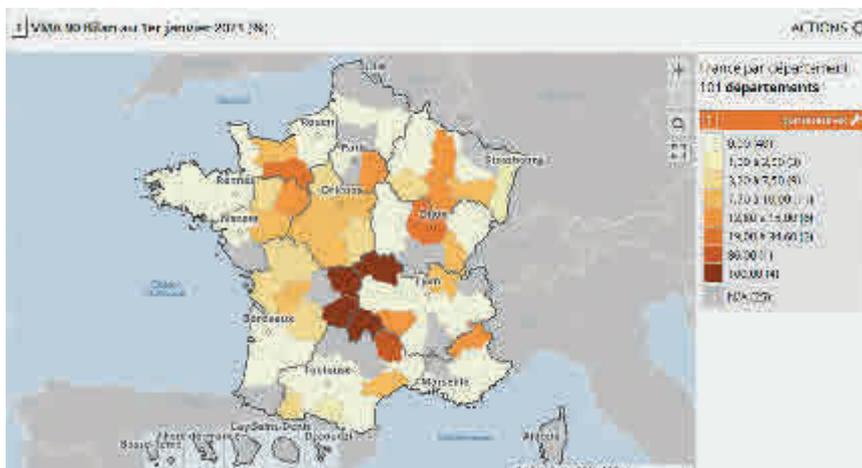
Certains élus changent de point de vue. Olivier Richefou président du département de la Mayenne imagine d'abord un maintien à 80 km/h : « *Interdire la circulation des engins agricoles sur les axes revenus à 90 km/h serait un non-sens en Mayenne* ». Et puis : « *les 80 km/h ont fait la preuve de la baisse de la mortalité routière, de 19 à 20 morts les années précédentes nous sommes descendus à 7 en 2019 !* ». Puis en octobre 2020, la presse annonce : « *Vers un retour aux 90 km/h sur certaines routes du département de la Mayenne* ». Pour Olivier Richefou, il s'agit : « *d'un choix raisonnable. Un choix fait en conscience* ».

D'autres reculent dans leurs prétentions : Le Loir-et-Cher évoque 16 % du réseau départemental à 90 km/h en janvier 2020 puis 10 % le 1^{er} juin. La Dordogne passe de 25 % à 5 %. Les Deux-Sèvres de 25 % à 6 %, et La Charente-Maritime de 27 % à 6 % du réseau départemental ! Enfin, en Alsace, Le Haut-Rhin alimente le flou alors que la palme du plus petit dénominateur commun revient au Bas-Rhin avec 1,5 % du RD !

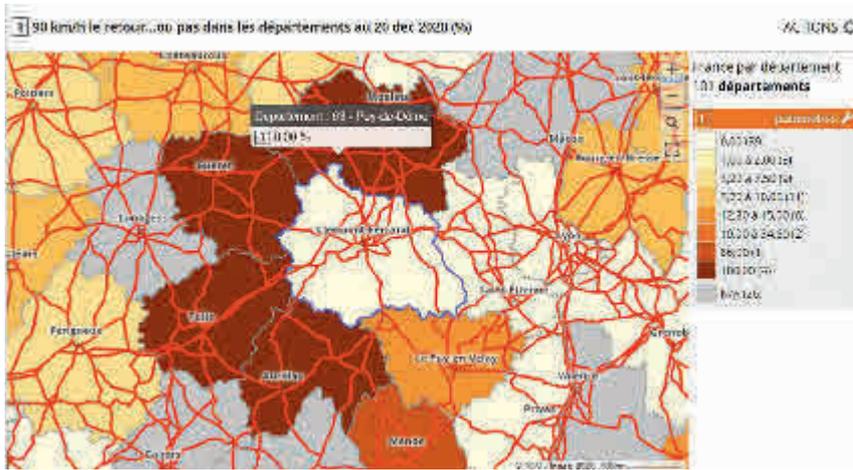
Face à leurs responsabilités, les présidents de département développent leurs stratagèmes...

Certains présidents de départements ont cherché des solutions pour diluer leur responsabilité pénale : d'abord en demandant l'appui de l'Assemblée départementale ensuite en sollicitant le Préfet et les élus, voire des associations « amies » pour noyauter la CSR dont l'avis n'est que consultatif !

Les départements favorables au 90 km/h au 1^{er} janvier 2021



100,00 (40) = 4 départements ont 100 % du linéaire du réseau départemental qui reviendrait à 90 km/h.
N/A : décision non déterminée.



Il y a donc autant d'incohérences dans les départements qu'entre les départements.

Dans l'Allier, le président du département n'a pas fait dans la subtilité. Il a précisé que le Département versera 10 000 euros par an pendant cinq ans pour faire évoluer les comportements, par la mobilisation de la prévention routière et son financement : « La conduite, c'est de la responsabilité individuelle. C'est donc aussi par la prévention que nous réussirons à diminuer les accidents sur nos routes départementales ».

En Haute-Loire, on a fait voter la CDSR tronçon par tronçon, avec des membres appartenant à des associations sportives !

Se proclamer haut et fort responsable, mais pas coupable est une option ! « Je prendrai mes responsabilités, il y a bien sûr toujours un risque mais quand on est un élu de la République, on fait des choix, on prend des risques, c'est notre mission » a déclaré Nicolas Lacroix président du département de la Haute-Marne.

La veille réalisée sur la presse locale permet de saisir à quel point l'ignorance et la démagogie sont ancrées chez quelques-uns de nos décideurs départementaux. Ceci conduit à un festival de déclarations alimentant une véritable course au populisme.

Communiquer de manière ostentatoire sur une signalisation horizontale hors norme ou une signalisation horizontale fantaisiste, lors d'une manifestation sportive, a été le choix du président du département de la Corrèze « La Corrèze roule à 90 km/h et ça se voit sur la route du Tour de France ». De belles peintures dessinées pour la route du Tour de France où des panneaux avec le 90 km/h en haut et le 80 km/h par temps de pluie sont autant de procédés adressés à des spectateurs-électeurs... Malgré le confinement, le mauvais résultat de 2020, de la Corrèze pourra-t-il réveiller les consciences ?

Dans le Jura, on s'est appliqué à reprendre les éléments de langage du lobby de la vitesse « un taux d'accidents au kilomètre. C'est une démarche de bon sens. C'est ainsi que nous avons décidé d'écarter la RD 678, qui fait la liaison entre Lons-le-Saunier et Saint-Laurent-en-Grandvaux, parce qu'elle est trop accidentogène. Mais pour les autres routes, ce sont de belles routes qui étaient devenues, il faut bien le dire, des pièges à PV. »

Certains n'hésitent pas à remettre en cause la connaissance scientifique : Jean-Pierre Marcon, président du département de la Haute-Loire évoque « une impossibilité de relier les accidents à la VMA » « La grande majorité des accidents est due à une mauvaise signalisation, un manque de visibilité ou une non-conformité des routes mais presque jamais à la vitesse entre 80 et

90 km/h ». Patrick Septiers président du département de Seine-et-Marne donne clairement dans l'irrationnel : « Je pense que chaque département est spécifique, on ne peut pas appliquer des statistiques nationales à des opérations locales ». La palme de l'inventivité revient à Michel Autissier président du département du Cher, inventeur d'un nouveau concept « La vitesse naturelle » « Les 80 km/h allaient à l'encontre, selon lui, de la vitesse dite "naturelle" ». Le même aurait déclaré en septembre 2019 « On veut tuer le 90 km/h ! ». La palme de l'audace revient enfin à Claude Térrouinard président du département d'Eure-et-Loir : « On considère que le maintien à 80 km/h sur ces axes est dangereux. »

On pourrait en rire si derrière ces déclarations il n'y avait pas un enjeu vital.

En définitive

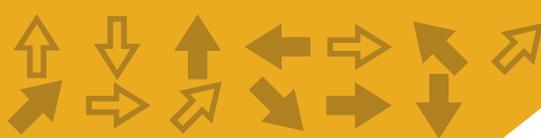
Ce rétro-pédalage de l'État sur la mesure du 80 km/h peut d'ores et déjà être qualifié de fiasco : parce qu'il a donné l'opportunité à une poignée d'élus départementaux de placer leur idéologie et/ou petite cuisine politique au-dessus de leur impérieuse responsabilité qui est celle d'assurer la sécurité de leurs administrés. Parce qu'il crée un désordre total qui va induire un manque de repères pour des usagers de la route sur les vitesses maximales autorisées.

Parce qu'il marque un recul historique du droit régalien de l'État en matière de gestion de la sécurité routière qui n'augure rien de bon pour l'avenir.

Parce qu'enfin, et c'est bien entendu le plus grave, tout cela se traduira par un bilan dramatique de vies perdues ou brisées qui auraient pu être épargnées.



Selon le journal La Montagne « Malgré deux confinements, seize morts ont été enregistrées en 2020 contre seulement cinq en 2019. Et si l'on compare ce chiffre à la moyenne du nombre de tués sur les cinq dernières années (17 morts par an), 2020 reste une année tristement normale ».



➡ Vie de la Ligue

📁 Félicitations à Monique Lamant pour sa nomination

Mercredi 30 décembre 2020, malgré la crise de la Covid-19, le préfet de la Haute-Savoie, Alain Espinasse, a remis les insignes de chevalier dans l'Ordre National du Mérite à Monique Lamant, au titre de son engagement associatif de plus de 30 ans, en particulier auprès de la Ligue contre la violence routière. Nous lui adressons nos très chaleureuses félicitations.

Monique, aujourd'hui présidente honoraire, avait créé, avec quelques autres bénévoles, l'Association Départementale Haute-Savoie (74) de la Ligue contre la violence routière le 5 octobre 1989 suite au décès de sa fille Anne-Marie, le jour de ses 28 ans, le 17 mai 1988. Anne-Marie était sage-femme et se rendait à l'hôpital d'Albertville pour aider une millièmèe maman à donner la vie. « *On lui a pris la sienne en un millièmèe de seconde* » comme le rappelait Monique dans son discours de remerciements, auquel n'étaient autorisées à assister que 5 personnes, ses 3 fils, Michel Charvin actuel président de l'AD 74 et elle-même. Monique a tenu à partager

quelques messages : le respect des règles décidées en commun qui valent sur la route mais aussi en cas de pandémie d'une part et, d'autre part, la nécessité pour chacun d'agir à son niveau pour le respect de ces règles qui permettent de sauver des vies et d'atteindre le « zéro accident » qui ne doit pas être considéré comme une utopie. Monique a terminé son discours par le témoignage fort de sa décision d'arrêter de conduire compte tenu de son âge et de sa vue qui se dégrade, en disant : « *C'est ma manière à moi de contribuer, maintenant, au "zéro accident" !* ». Merci Monique pour tout ce que vous avez fait avec la Ligue depuis plus de 30 ans.



Monique Lamant lors de son discours.

📁 Rencontre avec... Serge Paon



Nous souhaitons la bienvenue au nouveau correspondant de la Ligue contre la violence routière en Charente-Maritime. Serge Paon, ancien fonctionnaire de l'État et retraité depuis quelques années expose son parcours et ses motivations « *J'ai adhéré à la Ligue contre la violence routière courant 2020. Connaissant les chiffres de la mortalité par accidents routiers, et ayant eu à vivre le deuil d'un proche tué sur la route, j'étais bien conscient du danger réel engendré par la circulation routière, le comportement de certains conducteurs, la vitesse excessive. Aussi ai-je décidé de rejoindre la Ligue afin de mener des actions de sensibilisation, d'éducation routière auprès de différents publics pour permettre à terme, d'éviter certains accidents routiers graves ou non. J'ai eu l'occasion de voir des infractions au Code de la route qui auraient pu provoquer un accident (par exemple les "rodéos" avec des mobylettes dans la rue, le non-respect du stop, l'absence de clignotants pour tourner et, cerise sur le gâteau, 2 cyclistes coupant un rond-point pour rejoindre leur route...* ».

📁 Une assemblée générale atypique

Comme pour beaucoup d'associations, l'Assemblée Générale de la Ligue contre la violence routière qui se déroule en temps ordinaire en juin s'est déroulée le 15 décembre. Précaution sanitaire oblige, celle-ci s'est déroulée en visioconférence. Malgré le contexte induit par la situation sanitaire, cette Assemblée Générale a permis d'évoquer le programme d'action maintenu en grande partie sur cette année 2020. La Ligue est donc restée mobilisée et cette Assemblée Générale fut l'occasion de valider à l'unanimité le rapport d'orientation 2021 présenté ci-après.

➡ Mettre enfin des mots sur nos maux

Jean-Yves LAMANT

Pour faire écho à l'article qui propose une méthode pour construire le monde post Covid-19 sur la route en s'inspirant des enseignements de la crise sanitaire actuelle, je ne résiste pas à partager avec vous la joie insondable que j'ai ressentie en lisant le succulent livret intitulé « le goût du vrai » d'Étienne Klein, dans la collection « Tracts/ Gallimard ». Vous avez tous lu les résultats du sondage « abracadabrantique » du *Parisien* interrogeant des Français sur l'efficacité d'un médicament contre la coronavirus. Seulement 21 % des sondés ont déclaré qu'ils ne savaient pas répondre. Mais 79 % affirmaient donc « savoir ce que personne ne savait encore ». Très fort ! Ces sondages sont malheureusement courant en matière de sécurité routière. Eh bien savez-vous que « la tendance, fort répandue, à parler avec assurance de sujets que l'on ne connaît pas, se nomme : l'"ultracrépidarisme" ? ». Savez-vous par ailleurs, que « le fait de croire, sans exercer notre esprit critique, tous les propos que tient une personne dont nous respectons l'autorité, se nomme : l'"ipsédixitisme" ? ». Merci Étienne Klein pour ce moment de découverte sémantique procurant un pur bonheur. Si vous souhaitez creuser le concept de vérité, je vous conseille de lire les délicieuses 56 pages « Le goût du vrai ».

Rapport d'orientation 2021



Après quatre années catastrophiques, une lueur d'espoir est apparue avec l'avènement de la limitation à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2018. Malgré une analyse favorable du CEREMA sur cette expérimentation, le Parlement a voté un amendement à la loi sur les mobilités permettant le retour à 90 km/h sous certaines conditions. Certains présidents de Conseils départementaux se sont précipités pour satisfaire les électeurs à l'approche des élections départementales prévues en 2021 sans en mesurer les conséquences. Ils n'ont manifestement pas compris que refaire de belles routes n'est pas un gage de sécurité routière. L'objectif « Moins de 2 000 morts en 2020 » ne sera vraisemblablement pas atteint malgré la baisse inespérée consécutive aux confinements, bien qu'ils aient engendré l'augmentation du nombre d'infractions de grand excès de vitesse (> 50 km/h).

La destruction de nombreux radars a eu un effet délétère évident. La persistance à vouloir continuer à implanter des radars fixes et à ne pas empêcher leurs signalements par des opérateurs ou les réseaux sociaux affaiblit l'effet du CSA⁽¹⁾. Il est étonnant de voir que le signalement d'un contrôleur d'un service de transports publics soit sanctionné d'une peine d'amende et d'emprisonnement (cf. article L. 2242-10 du Code des transports) au motif que la fraude génère une perte d'exploitation importante (cf. débats parlementaires) alors que le signalement d'un contrôle des forces de l'ordre, qui peut avoir comme bien-fondé la lutte contre le terrorisme, l'économie souterraine ou l'immigration clandestine, ne constitue pas une infraction.

⁽¹⁾ CSA : Contrôle Sanction Automatisé.

Nos orientations permanentes

- ➔ Relancer sans relâche les Pouvoirs Publics pour qu'ils fassent respecter les textes relatifs au partage de la voie publique.
- ➔ Obtenir 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 (signalisation et aménagements) 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.
- ➔ 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.
- ➔ Être une force de proposition pour la formation et l'éducation des usagers, ainsi que pour le développement de mesures pour l'environnement.
- ➔ Être acteur local de la sécurité routière par une présence dans les diverses commissions de concertation et les animations de sensibilisation à la sécurité routière.

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 3^e génération (automatiques et embarqués sur des véhicules banalisés) et demander l'intensification des contrôles en agglomération.
- b. Demander que les contrôles par les radars 3^e génération soient réalisés 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 motorisés comme dans d'autres pays non-européens.
- d. Obtenir l'interdiction de la vente et de l'usage des systèmes et dispositifs d'avertissement de

la présence des contrôles (mesure n° 12 du CISR de janvier 2018 théoriquement entrée en vigueur avec la promulgation de la loi sur les mobilités).

- e. Interdire toute communication sur les contrôles des forces de l'ordre, notamment 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. Abroger la possibilité pour l'autorité locale de police de revenir à la vitesse de 90 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur médian.
- b. Étudier les effets prévisibles, tant du point de vue de la sécurité routière que de la pollution et de la santé publique, de la généralisation de la modulation de la vitesse maximale autorisée selon l'intensité du trafic ou les conditions météorologiques, avec mise à niveau du CSA pour que les contrôles soient fiables. Étudier un abaissement généralisé de 10 km/h des autres vitesses maximales autorisées hors agglomération notamment en réduisant de 130 à 120 km/h la vitesse maximale sur autoroute (sur 17 pays européens disposants d'autoroutes, seuls 7 autorisent une vitesse supérieure à 120 km/h).
- c. Encourager la généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h en agglomération, sauf sur les grandes artères. Définir les normes à respecter pour les aménagements visant à dissuader les excès de vitesse tels que les divers types de ralentisseurs et veiller à leur respect.
- d. Réclamer des Pouvoirs Publics qu'ils mesurent systématiquement les vitesses moyennes de circulation automobile.

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 motorisés ; exiger des contrôles efficaces désormais possibles pour empêcher le débridage trop fréquent des cyclomoteurs ou les modifications des dispositifs d'échappement des deux-roues motorisés.
- b. Promouvoir toutes mesures destinées à protéger les usagers vulnérables, en particulier lutter efficacement contre l'invasion des trottoirs et espaces réservés aux piétons par les voitures, les deux-roues motorisés, les bicyclettes et les Engins de Déplacement Personnel Motorisés (EDPM).
- c. Améliorer la visibilité des passages pour piétons par l'étude de nouveaux aménagements et la libération de l'espace de cinq mètres en amont.
- d. Demander l'obligation de l'usage du gilet rétro réfléchissant pour les enfants piétons circulant hors agglomération ou utilisant les transports scolaires.
- e. Améliorer l'encadrement dans les transports scolaires permettant notamment une meilleure utilisation des dispositifs de retenue des passagers.



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. Anticiper l'application prévue le 6 juillet 2022 du règlement européen 2019/2144 du 27 novembre 2019 relatif à la généralisation des ADAS (aides à la conduite) notamment : adaptation intelligente de la vitesse, avertisseur de somnolence, « boîte noire », facilitation d'installation des EAD.
- c. Promouvoir des dispositions similaires pour les motocyclettes (le règlement précité ne concernant que les catégories M, N et O).
- d. 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.
- e. 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.
- f. Équiper tous les VUL de détecteurs de surcharge.
- g. Inviter l'autorité judiciaire à recueillir systématiquement toutes les données technologiques susceptibles de fournir des éclairages sur les causes d'un accident et améliorer la rédaction des procédures d'accident par les forces de l'ordre.
- h. Identifier les nouveaux risques induits par les technologies émergentes (voitures autonomes, électriques, connectées, engins de déplacement personnel, etc.).



5. Améliorer la lutte contre l'alcool au volant ou la conduite après usage de stupéfiants

- a. Agir pour le renforcement des pouvoirs des policiers municipaux en matière de dépistage des conducteurs.
- b. Faire financer le coût de cette lutte par le produit des amendes.
- c. Inciter à l'augmentation du nombre de dépistages.
- d. Rendre obligatoire l'installation des EAD pour les véhicules-écoles.



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 et des seniors, 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 et les collectivités locales pour qu'ils jouent leurs rôles, qu'ils mobilisent tous les acteurs de la sécurité routière, qu'ils maintiennent les politiques locales de sécurité routière et qu'ils donnent les moyens aux forces de l'ordre de travailler correctement.

La Ligue a gardé le contact avec le pionnier de la boîte noire accidentologique au Japon

Lors d'une visite au Japon, fin 2019, Jean-Yves Lamant, vice-président de la Ligue contre la violence routière, a rencontré Monsieur Kunihiro Katasé, pionnier du développement de l'enregistreur de données d'accident et de la « dashcam » au Japon et ex vice-président de l'association nationale japonaise des victimes d'accidents de la route, dissoute en 2013. Ce fût l'occasion de faire un point sur le développement de l'utilisation des « boîtes noires » accidentologiques au Japon.



K. Katasé et J.-Y. Lamant à Tokyo, le 25 décembre 2019.

M. Katasé a fait l'objet d'un reportage/interview de 24 minutes sur la chaîne de télévision nationale japonaise NHK le 20 mai 2020, avec depuis cette date plusieurs rediffusions qui ont marqué les esprits. Le livre des *30 ans de la Ligue* (pages 377-379) consacre un article à M. Katasé qui a très fortement contribué au développement de la technologie des enregistreurs de données d'accidents de la route et des « dashcam » au Japon. Il ne disposait pas de telles données pour le procès de l'automobiliste impliqué dans l'accident qui a tué son fils de 19 ans en 1994 alors qu'il circulait à mobylette. À ce jour, la plupart des taxis japonais sont équipés de cette technologie et même de caméras qui enregistrent ce qui se passe à l'arrière du véhicule. Au Japon, le nom familier de cette technologie est « dora-réko » qui est l'abréviation en japonais du mot anglais « drive recorder » qui signifie « enregistreur de données d'accidents de la route ».

De très nombreuses émissions de la télévision japonaise montrent des séquences filmées par des « dashcam », afin de sensibiliser les conducteurs aux comportements dangereux voire déviants et agres-

sifs, comme des « queues de poisson » ou des freinages brutaux volontaires.

Une avancée majeure décidée en juin 2020. Un règlement a été adopté par le « Forum mondial pour l'harmonisation des règlements concernant les véhicules », organe subsidiaire des Nations Unies rassemblant 53 États d'Europe, d'Asie et d'Afrique. Ce règlement qui établit des exigences strictes pour les systèmes électroniques qui peuvent contrôler le véhicule lorsque le conducteur est au volant et qu'il a sa ceinture de sécurité attachée, est « une étape importante pour un déploiement plus large des véhicules autonomes » souligne la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies (UNECE).

Ce règlement sera logiquement contraignant pour les constructeurs automobiles et imposera également l'intégration d'une « boîte noire » appelée « système de stockage des données pour la conduite automatisée ». Cette « boîte noire », encore éloignée de la « boîte noire accidentologique » promue par la Ligue contre la violence routière, prendra la forme d'un disque dur de grande capacité de stockage de données, qui sera niché dans la boîte à

gants ou ailleurs dans les entrailles du véhicule. Ledit règlement exige de façon stricte que ces dispositifs dits ALKS « Automatic Lane Keeping Systems », correspondant à un module de conduite semi-autonome de niveau 2, soient capables de contrôler le véhicule lorsque le conducteur est au volant et que sa ceinture de sécurité est attachée.

Le règlement prévoit en outre que ces systèmes soient activés uniquement sur les routes où les piétons et les cyclistes sont interdits et qui sont équipées d'une séparation physique entre les deux sens de circulation. Il fixe par ailleurs la limite de fonctionnement de ces systèmes à une vitesse maximale de 60 km/h.

Le Japon – qui a codirigé la rédaction du règlement avec l'Allemagne – a décidé d'appliquer le règlement dès son entrée en vigueur en 2021.

La Commission européenne, qui a également contribué à son développement aux côtés notamment de la France, des Pays-Bas et du Canada, a annoncé que le règlement s'appliquerait dans l'Union européenne à une date ultérieure sans toutefois la préciser, a indiqué l'UNECE. Les États-Unis ne font pas partie du Forum mondial mais leurs constructeurs automobiles devront suivre le nouveau règlement pour vendre leurs véhicules à l'étranger (Europe, Japon...).

De nombreuses difficultés restent encore non définitivement surmontées. Il y a, en effet, le risque de piratage des données, de prise de contrôle du véhicule autonome, mais aussi la responsabilité en cas d'accident ainsi que le manque d'infrastructures, plus particulièrement dans les pays pauvres. La route est encore longue vers l'utilisation large de la « boîte noire accidentologique » pouvant jouer le rôle d'avocat embarqué, mais la Ligue continue à œuvrer en affinant des propositions de cahier des charges de cet équipement.



K. Katasé montrant son premier prototype de « dora-réko » à la TV japonaise en mai 2020.



↳ Vie des asso's

📍 90 km/h : mobilisation du réseau de la LCVR dans les départements !

Dans une quinzaine de départements où le Conseil départemental a opté pour un retour à 90 km/h ou était encore hésitant, des associations départementales et correspondant(e)s de la Ligue contre la violence routière se sont mobilisés. Ci-après quelques exemples non exhaustifs illustrant cette mobilisation sur le terrain technique, juridique ou médiatique. Nous ne manquerons pas de relayer l'actualité de l'ensemble du réseau impliqué dans nos prochains numéros...



Ain (01)

« En janvier 2020, à la demande de Monsieur Deguerry, Président du Conseil Départemental (PCD) de l'Ain, la Ligue contre la violence routière de l'Ain a participé à la Commission Départementale de Sécurité Routière (CDSR) » précise Colette Berthet, Présidente de l'AD. À cette occasion, le Préfet, les représentants de la gendarmerie, de la police, de la DDT et la Ligue de l'Ain ont voté contre le retour à 90 km/h et 3 ont voté pour. « Compte tenu de l'absence de prise de position du département, nous avons rencontré le 9 octobre la Directrice de Cabinet de la Préfète pour faire part de nos réticences et de notre analyse de la situation, car malgré le confinement, le nombre de tués est resté élevé dans le département. » précise Colette Berthet. Depuis, la Préfète a répondu par courrier en signalant que la position de l'État est toujours de maintenir la mesure du 80 km/h en précisant que le parc des radars fixes détruit en 2019 est en cours de renouvellement avec l'installation de radars tourelles.

Calvados (14)

« Dans le Calvados, nous avons engagé un recours au Tribunal Administratif demandant l'annulation des arrêtés instituant le retour à une vitesse maximale de 90 km/h. » indique Philippe Vaysette, Président de la Ligue contre la violence routière du Calvados. À cette heure, soit plus de deux mois depuis le dépôt du recours, le département n'a pas répondu au mémoire transmis par la Ligue. « Je m'interroge sur la stratégie du département qui cherche visiblement à gagner du temps » conclut Philippe Vaysette.



CALVADOS. Un recours contre le retour aux 90 km/h

La Ligue contre la violence routière attaque en justice les arrêtés du Conseil départemental qui ont permis le retour aux 90 km/h, sur certaines portions de route, dans le Calvados.



Le 17 août 2020, 435 kilomètres de routes sont repassés à 90 km/h dans le Calvados. ILLUSTRATION OUEST FRANCE.



Hérault (34)

Dans le numéro précédent de *Pondération* (n° 122), une page (page 20) a été consacrée à la présentation de l'action importante menée par l'association départementale sur la mesure du 80 km/h, sous l'impulsion de Nicolas Gou président de la Ligue contre la violence routière 34.



Indre-et-Loire (37)

Dans ce département, la Ligue contre la violence routière de l'Indre-et-Loire a été conviée à participer à la CDSR qui s'est déroulée le 29 juin. Selon Philippe Arnaud : « La CDSR, dont la réunion était tant attendue par le Département pour faire repasser un certain nombre de routes à 90 km/h, a enfin étudié la question. Lorsque la préfète a invité les participants à prendre la parole, il a soudain plané un grand silence. Comme si le retour aux 90 km/h participait de la même certitude ontologique que le retour des vendanges. Discute-t-on, argumente-t-on contre l'évidence ? Je suis intervenu en disant que la tenue de cette Commission était, en soi, scandaleuse. En effet, aussi bien du point de vue mathématique, physique et statistique que médical, que des observations collectées en France et à l'étranger sur des décennies, que des calculs théoriques et expérimentations sur le terrain, il était inéluctable qu'une telle décision ne pourrait se traduire que par un accroissement des accidents – et, malheureusement aussi – des accidents mortels. J'ai ajouté que tout ce qui était affirmé à l'appui de ce relèvement de la vitesse n'était que sophismes, paralogismes, arguties, demi-vérités, quarts de vérité, inférences erronées, etc. J'ai dit enfin que si, au XVI^e siècle, on avait décidé du système cosmologique en votant, le géocentrisme de Ptolémée l'aurait certainement emporté sur l'héliocentrisme de Copernic avec le même score que le 90 km/h l'avait emporté aujourd'hui. »



Loire-Atlantique (44)



Le département de Loire-Atlantique est l'un de ceux où il n'y a pour le moment aucune velléité de retour aux 90 km/h, en dépit de ce qui était apparu dans certains documents presse. Toutefois, Claude précise : « Une délégation de la Ligue 44 a rencontré le président du CD et son adjoint aux infrastructures le 25 septembre à l'occasion des panneaux alcool et nous avons pu vérifier la solidité de sa décision (accidents, écologie), la seule contestation se faisant sur "l'absence de concertation" avec les pouvoirs publics avant cette mesure.

Nous avons adressé au Président du département un courrier l'assurant de notre plein soutien et de la mise à disposition de toute notre documentation au cas où des contestataires du 80 km/h l'attaquerait. »

Loiret (45)

Dans ce département, la Ligue contre la violence routière a réalisé un diagnostic très précis identifiant les routes où se concentrent les accidents. « Ceci a permis de constater que 61 % des accidents mortels se concentrent sur le réseau concerné par la mesure du 80 km/h » précise Gérard Pétin qui a réalisé cette analyse. Mais visiblement ceci n'a pas été suffisant pour convaincre les élus du département. En juillet dernier, Pierre-Louis VALLS, président de la Ligue du Loiret a siégé à la CDSR (Commission Départementale de Sécurité Routière) chargée d'émettre un avis sur le 90 km/h. Il est très déçu par la décision du département : « La commission a voté le maintien de la quasi-totalité du réseau à 80 km/h. C'était un vote cohérent mais le département n'a pas suivi cet avis. Il avait prévu un retour à 90 km/h sur 14 % du réseau concerné, et c'est finalement, 10 % de ces routes qui ont été retenues. C'est une bien maigre satisfaction ! ». Selon Pierre-Louis VALLS, les élus du département du Loiret n'ont pas appréhendé cette mesure du 80 km/h avec une véritable approche de sécurité routière. Selon lui « Ces élus qui sont, pour l'essentiel, des élus ruraux, ont mal vécu cette mesure du 80km/h, la considérant comme une décision dictée par l'État, sans concertation. Ils ont beaucoup utilisé l'argument de l'augmentation des temps de déplacement qui pénaliserait la ruralité ». Le président de la Ligue contre la violence routière du Loiret ne désarme pas pour autant : « La collectivité départementale a un devoir de mise en sécurité de ses concitoyens. Nos relations avec le département sont plutôt bonnes et nous allons poursuivre notre action de sensibilisation sur l'intérêt de cette mesure. Tous les accidents observés sur le réseau concerné par le retour à 90 km/h seront particulièrement suivis et analysés. ». Si l'on se réfère aux récentes déclarations du président du département qui pourrait envisager que de nouveaux tronçons reviennent à 90 km/h, cette mobilisation semble effectivement plus que nécessaire !



Lot (46)

La Ligue contre la violence routière du Lot a engagé depuis plusieurs années une action de sensibilisation régulière sur la mesure du 80 km/h dans les médias locaux. Le sujet avait donc été abordé très en amont de la décision du gouvernement notamment avec le département. Pierre Lagache, Président de la Ligue du Lot n'est donc pas surpris de la position très réservée et prudente du département sur l'éventualité d'un retour à 90 km/h dans le Lot : « Alors que certains départements voisins, la Corrèze et le Cantal ont pris des positions irresponsables et électoralistes en repassant tout leur réseau à 90 km/h, dans le Lot nous avons affaire à des élus qui considèrent le sujet comme sérieux. Tous les élus départementaux n'étaient pas nécessairement favorables à la mesure mais les positions semblent évoluer vers d'avantage d'adhésion sur l'intérêt du 80 km/h. Les craintes sur l'allongement des temps de parcours sont dissipées. Il a bien fallu se rendre à l'évidence que les poignées de secondes ou de minutes de temps de trajet supplémentaires n'étaient pas un véritable enjeu ». Dans ses récentes déclarations, le président du département Serge Rigal n'exclut toutefois pas un retour possible au 90km/h mais très restreint : « Le Lot attend toujours des éléments fiables avant de se prononcer. Quelques dizaines de kilomètres pourraient potentiellement repasser à 90 km/h sans impact lourd sur l'accidentologie. Mais nous ne bougerons pas tant que nous ne disposerons pas d'un bilan étayé du passage à 80 km/h. Si cette réduction de vitesse participe à réduire le nombre de morts et de blessés, tant mieux. Sinon, il faudra reconsidérer le sujet. En attendant, le département maintient donc les 80 km/h ». Les conclusions de l'étude du Cerema (voir article dans le numéro 122 de Pondération) apporte des éléments qui devraient donc maintenir le statu quo...

Bas-Rhin et Haut-Rhin (67 et 68)

La Ligue contre la violence routière du Bas-Rhin et Haut-Rhin est intervenue activement dans les 2 départements alsaciens pour défendre la limitation de vitesse à 80 km/h dans le cadre des CDSR réunies à cet effet dans les préfetures.

Dans le Bas-Rhin, le Conseil Départemental a présenté des demandes de relèvement de la vitesse limite à 90 km/h sur 6 sections de routes principales, pour une longueur cumulée d'environ 50 km. Gilles Huguet, président de la Ligue 68-67 précise : « *Il s'agit de routes classées routes express, ne répondant pas à l'ensemble des critères de sécurité établis par l'État comme conditions d'acceptabilité d'une remise à 90 km/h.* »

Malgré un avis défavorable émis par la CDSR pour les 6 sections, le Conseil Départemental du Bas-Rhin a pris des arrêtés de relèvement de la vitesse à 90 km/h pour la totalité de ces 50 km de routes, dès le lendemain de la réunion en préfecture.

Gilles Huguet analyse cette décision : « *Il était clair que le département avait délibérément décidé de ne pas entendre les arguments de la CDSR.* »

Dans le Haut-Rhin, le Conseil Départemental a demandé de remonter la limitation de vitesse à 90 km/h sur 5 sections de routes principales, pour une longueur cumulée de près de 27 km. Selon Gilles Huguet « *Aucune de ces sections ne respecte l'ensemble des critères de recevabilité fixés par l'État. Une en particulier, longue de 12 km environ, apparaît particulièrement dangereuse (passage en forêt de plaine, avec risques élevés de collisions contre gibier, tracé rectiligne, fort trafic, vitesses élevées, nombreux accès de chemins...)* ». Suite à un avis défavorable de la CDSR pour les 5 tronçons de routes, le Département a décidé de renoncer à remettre à 90 km/h la section des 12 km en forêt, mais n'a pas tenu compte de ces avis défavorables pour les 4 autres tronçons.

Selon Gilles Huguet « *Nous sommes cependant satisfaits d'avoir contribué à "limiter la casse" dans le Haut-Rhin. Notre AD a adressé à la presse locale un communiqué qui est paru sous une forme abrégée. Par ailleurs nous avons la ferme intention de suivre l'exemple de l'AD de l'Hérault, et de déposer un recours au Tribunal Administratif en cas d'une éventuelle nouvelle fournée de projets de remise à 90 km/h sur le réseau routier alsacien.* ».



Sarthe (72)

Dans ce département, la CDSR qui s'est réunie en juillet n'a pas associé la Ligue contre la violence routière de la Sarthe pourtant très impliquée sur la mesure du 80 km/h. Patrick Rogeon, président de la Ligue 72 le regrette. Cette commission a toutefois préconisé le maintien de la mesure du 80 km/h sur l'ensemble du réseau. La décision du département, tombée le 3 juillet, s'est affranchie de cet avis consultatif. Sur les 6 000 km de voies concernées, 450 km environ ont une VMA qui a été ramenée à 90 km/h. Patrick Rogeon précise : « *À terme c'est même près de 900 km qui pourraient être ramenés à 90 km/h. On observe que sur l'ensemble du réseau à 80 km/h la vitesse maximale autorisée n'est pas respectée. Beaucoup roulent à 90 km/h, très certainement conditionnés par les nombreux panneaux de rappel 90 km/h implantés sur le réseau départemental...* ». Face à cette situation, et partant du principe que la décision prise générera des accidents graves qui auraient pu être évités et qu'il y a donc défaillance sur le devoir de protection des populations, l'association a décidé d'attaquer la décision du département en justice auprès du Tribunal Administratif de Nantes. Les réponses apportées aux questions posées par le Tribunal ont été déposées le 6 janvier dernier. L'affaire est donc en cours...



Savoie (73) et Haute-Savoie (74)

HAUTE-SAVOIE | VIOLENCE ROUTIÈRE : (3 VIDÉO) « NOUS NE VOULONS PAS D'UN RETOUR DES 90 KM/H. »



Le 25/02/2020 - 09h00 -
Par Mathieu Hubi | Rédacteur en Chef
Partager C Partager



Dans ces deux territoires, les départements ont décidé de maintenir le 80 km/h sur l'ensemble du réseau. Selon Guy Ovigneur : « *Le travail de sensibilisation mené en amont a payé. Nous avons anticipé la mesure et communiqué régulièrement dans les médias locaux. Le rôle de la Ligue a été de faire preuve de pédagogie sur l'intérêt de cette mesure pour la sécurité routière. Nous avons aussi fait de façon très directe vis-à-vis des acteurs concernés (préfecture, département, Prévention routière...) avec un esprit d'ouverture. Le résultat est au rendez-vous et nous en sommes très satisfaits.* ».

Vienne (86)

Jean-Louis Boenish, correspondant de la Ligue contre la violence routière fait le point sur la situation dans le département de la Vienne : « *Après des années de silence (en tant qu'IDSR je participais à RÉAGIR dans les années 1990), la préfecture m'a invité à participer à la CDSR du 25 août 2020 pour avis consultatif sur les voies proposées au relèvement de la VMA à 90 km/h par le Conseil Départemental. J'ai reçu un dossier bien complet sur chacun des 8 itinéraires (200 km) représentant 18 tronçons de voies avec une "étude d'accidentalité" (65 pages) réalisée en juillet 2020 par la "Direction des routes, service entretien et exploitation de la route" s'appuyant sur les données BAAC de 2013 à 2018 et même les 18 "arrêtés permanents" (62 pages) qui n'avaient plus qu'à être signés...* ». Pour des raisons personnelles, Jean-Louis Boenish n'a pas pu assister à cette réunion et a donc transmis au Président du département et Conseillers départementaux, et à la Préfète, les lettres écrites par la Présidente nationale de la Ligue qui posait en principe le refus d'étudier une par une les différentes propositions. Finalement sur les 8 itinéraires, seuls 7 seront retenus et le 17 septembre 2020 les arrêtés ont été signés par le département. Pour conclure, Jean Louis Boenish précise « *Une autre tranche de 200 km nous est annoncée par les journalistes dans les mois qui suivent... ?* ».



Ligue du Gard : Une année 2020 bien remplie, malgré tout...



Malgré un contexte sanitaire compliqué, l'association gardoise n'a pas ménagé ses efforts en 2020 pour mener à bien son programme d'action sur la sensibilisation à la sécurité routière.

Jacques Thierry, président de la LCVR du Gard est convaincu de l'intérêt de s'adresser aux jeunes : « *Dans le Gard, nos bénévoles travaillent en partenariat avec le centre de formation à la conduite et l'école de pilotage PPAC, du Pôle Mécanique d'Alès. Ensemble, nous avons décidé de nous inscrire aux différents Plans Départementaux d'Action et de Sécurité Routière en présentant une action pédagogique ciblée sur les jeunes suivis par les Missions Locales de la région et engagés dans le dispositif "Garantie Jeunes"* ».

Cette année, *53 jeunes ont participé aux ateliers*. Ce nombre est inférieur aux attentes des animateurs et des Missions Locales. L'effet Covid s'est visiblement ajouté aux difficultés de motivations des jeunes sur le sujet de la sécurité routière, et dont le souci principal reste la recherche d'emploi.

Jacques Thierry précise le contenu du module : « *Les discussions portent d'abord sur des thèmes essentiels : l'alcool, les stupéfiants, le téléphone et l'inattention, la vitesse et les réflexes. Après une heure et demie, une pause de vingt minutes à l'extérieur des locaux est proposée aux jeunes qui vont observer et noter, voire photographier des faits réels d'infractions. Au retour, ces constats sont brièvement rapportés et commentés, preuves que les incivilités dangereuses sont bien issues du comportement des usagers. Pour finir, des volontaires passent sur le simulateur de conduite qui rend palpables les notions de temps d'arrêt et de réaction, des temps de freinage en fonction de l'environnement (jour, nuit, pluie...), des vitesses de déplacement, du surgissement impromptu d'un tiers, des obstacles... Enfin, une mise en condition simulant l'absorption d'alcool ou de drogue, en perturbant la vue à travers le port de lunettes spéciales, ajoute un aspect encore plus réaliste (et néanmoins ludique) à la compréhension des risques.* ».

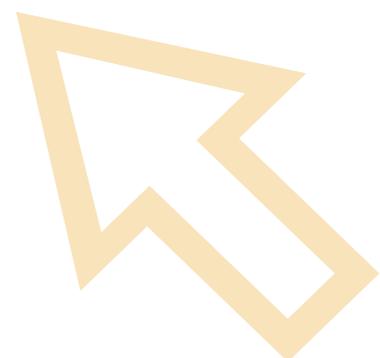
Une première pour l'AD des Alpes-Maritimes !

Malgré la crise sanitaire et avec toutes les précautions désormais d'usage, le tissu associatif cannois s'est retrouvé le dimanche 5 septembre 2020 dans l'enceinte du Palais des Festivals et des Congrès pour présenter la richesse et la diversité de ses activités.

Cela a été l'occasion pour la jeune et nouvelle Ligue contre la violence routière O6 de se présenter au public. Claude Lienhard, Président, Christian Guittet, Vice-Président et Yohan Rivière, Trésorier ont été à la manœuvre. Claude Lienhard a saisi l'occasion pour s'entretenir avec le Maire de la commune « *David Lisnard est venu saluer les responsables associatifs et il a fait une halte à notre stand le temps d'un premier contact de courtoisie qui, je l'espère en annoncera d'autres...* ».



Claude Lienhard et David Lisnard, Maire de Cannes, sur le stand de la Ligue O6.



Associations départementales



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

01 – Ain : Colette Berthet – Résidence le Parc – 22, rue des Casernes – 01000 Bourg-en-Bresse – Tél. : 04 74 75 50 79 – 06 79 95 14 35 (ac.berthet@wanadoo.fr)

06 – Alpes-Maritimes : LCVRO6PACA – Claude Lienhard – 7, rue Rouaze – 06400 Cannes – Tél. : 06 07 12 02 25 (contact@lcvr06paca.com)

09 – Ariège : **Correspondant :** Claude Pages – Le Clos des Pommiers – Rue Jean Jaurès – 09000 Foix – Tél. : 01 45 32 91 00 (claud.pages71@sfr.fr)

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

13 – Bouches-du-Rhône : **Correspondante :** Françoise Dewavrin – 3 B, chemin des Écureuils – 13950 Cadolive – Tél. : 06 76 96 10 46 (francoise.dewavrin@wanadoo.fr)

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

15 – Cantal : **Correspondant :** Thierry Asfaux-Grenier – Les Grispailles – 15220 Saint-Mamet-la-Salvetat – Tél. : 06 61 70 32 36 (ultrasports15@orange.fr)

17 – Charente-Maritime : **Correspondant :** Serge Paon – Tél. : 06 61 58 61 01 (Circuler17@laposte.net)

21 – Côte-d'Or : Catherine Pepoz – LCVR – Centre Municipal des Associations – Boîte M2 – 2, rue des Corroyeurs – 21000 Dijon – Tél. : 07 71 75 73 31 (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-Valgagues – Tél. : 04 66 30 41 70 – 06 62 81 41 70 (jacques-thierry@orange.fr)

31 – Haute-Garonne : **Correspondant :** Christian Clerc (lcvr31accueil@gmail.com)

33 – Gironde : Robert Santander – LCVR 33 – C/O M.N.E. – 3, rue de Tausia – 33800 Bordeaux – Tél. : 05 35 54 26 46 (lcvr33@violenceroutiere33.fr) – (www.violenceroutiere33.fr)

34 – Hérault : Nicolas Gou – LCVR 34 – 40, rue Favre de Saint-Castor – 34080 Montpellier – Tél. : 06 25 25 42 35 (lcvr34accueil@gmail.com)

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

39 – Jura : Michel Guillemain – 57 B, boulevard du Président Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 06 86 66 46 75 (michel.guillemain.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 93 (jf.chardon@laposte.net)

44 – Loire-Atlantique : Michel Brugnon – 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.violence-routiere-bretagne.com)

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

59-62 – Nord – Pas-de-Calais : Hervé Dizy – 69, rue de Linselles – 59223 Roncq – Tél. : 06 79 14 01 22 (hervedizy@free.fr) – (violenceroutiere5962.org)

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

65 – Hautes-Pyrénées : André Abadie – 3, rue Lasपालes – 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 St-Jean-Pla-de-Corts – Tél. : 06 88 31 45 31 (lcvr@orange.fr)

67-68 – Bas-Rhin/Haut-Rhin : Gilles Huguet – LCVR Maison des Associations – 6, rue d'Ingersheim – 68000 Colmar – Tél. : 06 21 11 64 47 (lcvr.6867@yahoo.fr)

69 – Rhône : Michel Pons – LCVR 69 – 14, avenue Berthelot – 69007 Lyon – Tél. : 06 89 93 90 62 (lcvr69@laposte.net) – (michel.pons3@gmail.com)

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

73 – Savoie : **Correspondant :** Bernard Héritier – 73200 Albertville – (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 : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

77 – Seine-et-Marne : **Correspondant :** Sophie Gallé-Soas – LCVR 77 – Tél. : 06 33 96 36 13 (so.gallesoas@free.fr)

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)

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

88 – Vosges : **Correspondant :** Thierry Nicot – Tél. : 06 75 56 75 94 (thierrynicot@orange.fr)

91 – Essonne : **Président :** Jacques Comble – Tél. : 01 64 56 36 56 – 06 82 39 93 71 (jac55@orange.fr)
Philippe Laville – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. + Fax : 01 69 44 48 79 (phlaville@free.fr)

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

Michel Barthélémy, Colette Berthet, Jean-Luc Carl, Josiane Confais, Hervé Dizi, Nicolas Gou, Bernard Héritier, Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant, Daniel Le Jean, Claude Lienhard, Guy Ovigneur, Chantal Perrichon, Michel Ternier, Christian Verdier. **Invité** : Ilyas Daoud.



➔ 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 :
Michel Barthélémy
Secrétaire Générale Adjointe et Responsable de la revue de presse : Josiane Confais – (josiane.confais@numericable.fr)
Trésorier : Pierre-Gérard Bazillou dit PGB
(tresorier@violenceroutiere.fr)
Membres du Bureau :
Jean-Luc Carl (violenceroutiere41@free.fr)
Guy Ovigneur (lcvr74@laposte.net)
Invités : Claude Chabot, Hervé Dizi, Pierre Lagache – Rédacteur en chef *Pondération*, Philippe Laville, Daniel Le Jean, Michel Ternier, Christian Verdier.

ADHÉSIONS ET DONS

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 € ne 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.

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 !



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

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère :

Je renouvelle mon adhésion :

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél. : Profession :

E-mail :

- Cotisation et abonnement : 36 € Cotisation seule : 30 € Abonnement à Pondération : 9 €
 Cotisation couple : 50 € Autre montant :

Chèque à libeller à l'ordre de : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**
Bulletin à renvoyer à : **Adresse de votre association départementale**
ou 15, rue Jobbé-Duval – 75015 PARIS

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