



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

→ **Contrôle technique
des deux-roues motorisés**
p. 11

DOSSIER p. 15

Data et sécurité routière



→ **Petite histoire politique
du 80 km/h**
p. 22

SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 4 – Les chiffres de juin 2022
- 5 – Indignation :
 - Macron 1 : les preuves qu'il n'a pas agi pour améliorer la sécurité routière
- 6 – • Les Enregistreurs de Données (EDR)
 - « ne serviront à rien » !
 - Permis à points : vigilance !
- 8 – Sens unique : Risque réel et risque perçu : une histoire de biais
- 9 – Des Oiseaux et des Hommes
- 11 – Contrôle technique des deux-roues motorisés : Le Conseil d'Etat a tranché !
- 12 – La France a-t-elle encore les moyens ?
- 13 – 110 km/h sur autoroute
- 15 – Dossier : Data & sécurité routière : enjeu majeur ou miroir aux alouettes ?
- 22 – Petite histoire politique du 80 km/h
- 24 – Vie de la Ligue
- 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

Impprimerie :

Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

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



PARADOXE



Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

Le paradoxe est saisissant. Grâce au développement du numérique, nous n'avons jamais disposé d'autant de données sur le sujet de la sécurité routière. Cette masse d'information, aussi dénommée *data*, devrait théoriquement améliorer la connaissance, la compréhension et la capacité à évaluer les mesures prises.

Pourtant, la désinformation n'a jamais été aussi massive⁽¹⁾.

Pourtant, l'État semble désormais prendre ses décisions au seul regard du baromètre de l'acceptabilité.

Pourtant, l'évaluation des mesures n'aura jamais été autant négligée.

Dans un tel contexte national, comment la connaissance pourrait-elle servir « l'objectif : zéro accident » ? Seule l'Europe, semble plus sensibilisée, mais c'est une bien faible lueur d'espoir...

Plus que jamais, l'action de la Ligue reste essentielle !

⁽¹⁾ Cf. dossier Pondération n° 126 – Février 2022.

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.

édition



Chantal PERRICHON,
Présidente de la Ligue
contre la violence routière

Bientôt 40 ans que nous analysons les discours des politiques qui s'arrogent le droit de vie ou de mort sur nos routes. Pour ce faire, dès la création de la Ligue, un noyau de militants a pris contact avec les experts les plus reconnus de la sécurité routière, tant en France qu'à l'étranger.

Dans la campagne pour les législatives, des candidats ont soutenu le vote d'irresponsables qui ne veulent plus perdre un point pour un excès de vitesse inférieur à 5 km/h. Quand on sait que 8 conducteurs sur 10 ont l'intégralité de leurs points, il n'y a pas lieu de soutenir ceux qui supportent difficilement que les radars ne fassent pas de discrimination entre EUX qui prétendent maîtriser parfaitement leur vitesse et n'ont pas de temps à perdre, et le *vulgarum pecus* qui n'a pas leur expérience... Un exemple parmi d'autres, sur le site du professeur Claude Got⁽¹⁾ : « *Il ne faut pas considérer les usagers qui ne respectent pas les limites de vitesse comme des chauffards asociaux qui ne respectent pas la vie humaine. Les profils sont beaucoup plus variés que ce profil réducteur. Bruno Le Maire n'est pas un analphabète privé de cours d'éducation civique dans sa jeunesse, il a cependant indiqué le 2 novembre 2015* : "Je perds quatre ou cinq points par an sur mon permis de conduire, du coup je suis très régulièrement un stage de sensibilisation à la sécurité routière pour récupérer mes points" ... *Difficile d'être plus explicite sur son mépris du respect de la loi* ». Comment peut réagir cette immense majorité de conducteurs respectueux des règles qui découvrent au détour d'une interview publiée dans la presse quotidienne régionale que le président de la République soutient cette nouvelle attaque qui affaiblit le permis à points : « *Cette philosophie, qui consiste à garder notre exigence en matière de sécurité routière et à avoir du bon sens, est une bonne philosophie*⁽²⁾ ». Philosophie de comptoir mortifère que nous avions déjà subie avec les grandes déclarations de J.-C. Gayssot, ministre des Transports sous le gouvernement Jospin, de 1997 à 2002. Nous avions eu droit à l'énumération de tous les poncifs habituels sur l'évidente nécessité de changer les comportements ! Au lieu de diviser par deux le nombre de morts sur nos routes comme cela fut annoncé au fil des ans, le fiasco fut total : une réduction de la mortalité de seulement 2,2 % en 5 ans.

La nomination de Madame Borne au poste de Premier ministre a consterné tous les Français qui s'intéressent depuis longtemps à la sécurité routière. En effet, comment oublier le blocage de certains dossiers, alors qu'elle était conseillère technique chargée des Transports dans le gouvernement Jospin, ses relations « compliquées » avec la Délégation à la sécurité routière. Au cours de la séance du 20 janvier 2000, le Conseil d'Orientation de l'Observatoire de Sécurité Routière avait voté « *un dispositif permettant de limiter la vitesse des véhicules entre un maxima et un minima [associé] à un système permettant d'enregistrer la vitesse et les actions du conducteur sur le limiteur de vitesse* ». Ce projet de bon augure n'a hélas pas abouti, détruit par les politiques qui devaient le porter auprès des Nations Unies à Genève...

Sans oublier son poste de Directeur de Cabinet auprès de S. Royal, période durant laquelle nous avons assisté au naufrage de l'écotaxe qui aura coûté près d'un milliard d'euros...

Nous ne sommes sortis de cette débâcle qu'avec la politique de J. Chirac qui avait déclaré en 2002 : « *aucune infraction, si légère soit-elle, ne doit rester sans réponse* ». En effet, la grande révolution des comportements a été obtenue par le retour au strict respect des limitations de vitesse, à la différence des choix de la législature précédente qui avait privilégié, avec la loi de 1999, la lutte contre les grands excès de vitesse.

La sécurité routière a été escamotée par tous les candidats durant ces deux dernières campagnes, présidentielle et législative. Un non sujet pour les futurs candidats. Raison supplémentaire pour répéter que : « *Nous allons payer le prix du sang la pseudo responsabilité des élus qui préfèrent leur mandat à la sécurité des citoyens*⁽³⁾ ».

Quelques signes laissent à penser que la Délégation à la sécurité routière sortirait de son hibernation. Rêvons un instant. Serait-ce pour préparer un comité interministériel ? Il n'y en a pas eu depuis le 9 janvier 2018...

« *Nous pensons à toi, espérons que cette dernière année passée à Paris fût l'une des plus belles et qu'elle ait été à la hauteur de ce que toi-même tu définissais comme "le rêve de tes rêves"* ». Émue par cette annonce, rédigée par les amis de Luigi Villamagna, étudiants du programme Erasmus à la Sorbonne, j'ai découvert ensuite qu'il avait été tué le 7 juin, à Saint-Ouen en Seine-Saint-Denis, sur un passage piéton, par un chauffard qui l'avait projeté plusieurs mètres plus loin, avant de prendre la fuite. Je dédie ce numéro de *Pondération* à Luigi qui venait de Bologne, confiant dans l'avenir, plein d'espérances, et qui ne pouvait imaginer la barbarie d'un pays fier à juste titre de sa culture, mais incapable de neutraliser la première cause de mort de sa jeunesse. Un pays où de plus en plus d'individus dangereux n'obtempèrent plus lors des contrôles et rouent sur le corps de leurs victimes avant de fuir.

⁽¹⁾ propositions emmanuel macron - securite-routiere.org

⁽²⁾ Entretien d'E. Macron dans *Ouest France*, le 3 juin 2022.

⁽³⁾ Jugement de relaxe le 20 mai 2021 au Tribunal correctionnel de Clermont-Ferrand de la Présidente de la Ligue, poursuivie par D. Busserau, Président de l'Assemblée Nationale des députés de France, qui avait porté plainte pour injures publiques contre ces propos. Désistement ensuite à la cour d'Appel de Riom la veille du procès...

Les chiffres de juin 2022

Jean-Marie LEVERRIER

Analyse de la mortalité routière de juin 2022

**Juin 2021 = 289 tués,
+ 37 % par rapport à juin 2019.**

**Juin 2022 = 302 tués,
+ 4,5 % par rapport à juin 2021.
+ 3,4 % par rapport à juin 2019,
+ 3 % par rapport à juin 2013.**

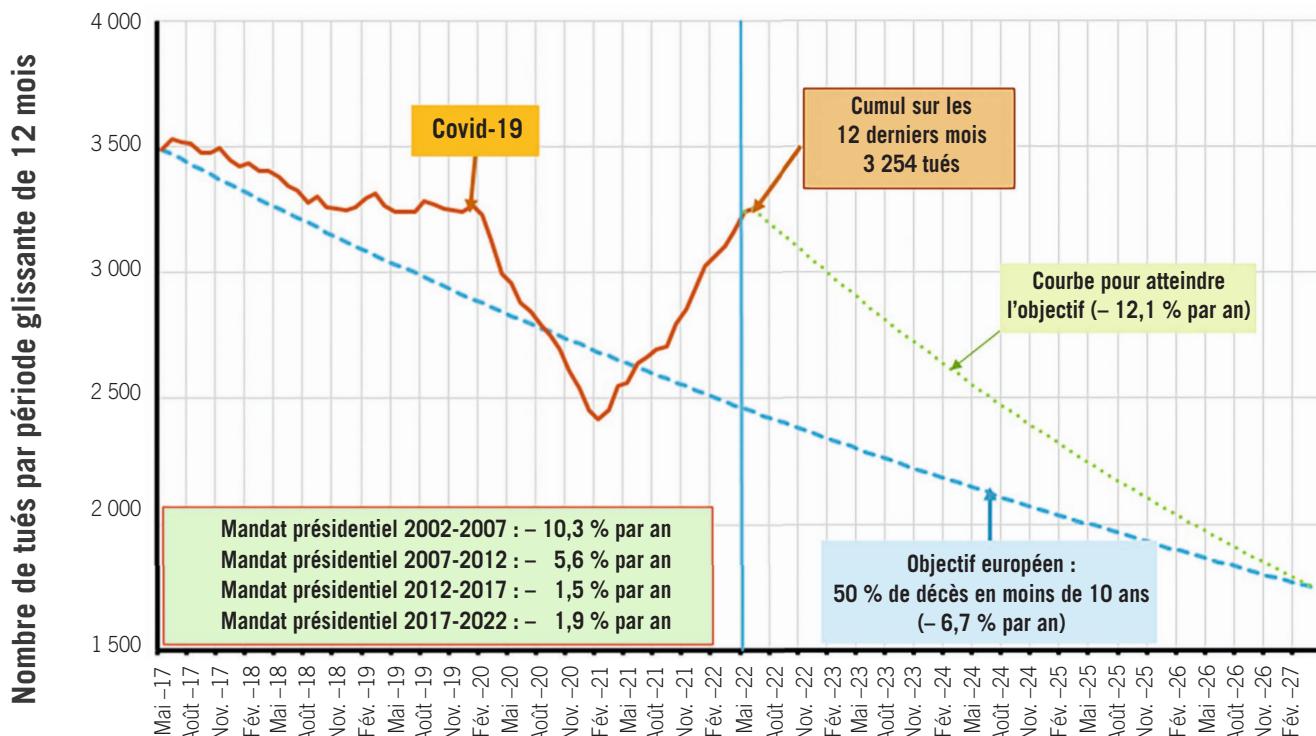
**Aucun progrès depuis 10 ans.
L'objectif « moins de 2 000 tués
en 2020 » est loin.
La sécurité routière
n'est toujours pas une priorité
du gouvernement.**

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

(2) Par rapport aux 12 derniers mois précédents.

Juin	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en % ⁽¹⁾	Mortalité	Variation en % ⁽²⁾
Juin 22	302	+ 4,50	3 250	+ 23,00
Juin 21	289	+ 37,00	2 641	- 8,30
Juin 20	211	- 27,70	2 879	- 11,20
Juin 19	292	+ 0,70	3 242	- 3,00
Juin 18	290	- 10,50	3 344	- 5,20
Juin 17	324	+ 13,70	3 529	+ 0,90
Juin 16	285	- 4,70	3 497	+ 3,50
Juin 15	299	- 3,90	3 378	- 0,60
Juin 14	311	+ 6,10	3 397	+ 0,70
Juin 13	293	- 9,00	3 373	- 10,00
Juin 12	322	- 4,20	3 750	- 8,90
Juin 11	336	+ 2,10	4 116	+ 1,30

Évolution de la mortalité depuis mai 2017



Encore une fois, la France ne respectera pas ses engagements

En novembre 2012, le ministre de l'Intérieur a repris l'objectif fixé par l'Union européenne de diviser par deux la mortalité routière entre 2010 et 2020. Pour la prochaine décennie, 2021-2030, la Commission européenne maintient cet objectif de réduire de 50 % le nombre de décès, mais aussi celui de personnes gravement blessées. La mortalité pendant le double quinquennat du président Macron devrait passer de 3 448 tués en 2017 à 1 724 en 2027, soit une baisse moyenne annuelle de 6,7 %. Mais compte tenu du catastrophique premier quinquennat (- 1,9 % par an), pour atteindre ce but il faudrait une baisse moyenne annuelle de 11,8 % pendant ce second mandat. C'est mal parti !



Le 80 km/h

Juillet 2018, le nouveau Premier ministre, Édouard Philippe, met en place le 80 km/h. Le 15 janvier 2019 à Grand Bourgtheroulde, pour des raisons électoralistes, le président de la République a délégitimé la mesure. Selon Laurent Wauquiez, Emmanuel Macron lui aurait dit le jeudi 24 janvier 2019 dans la Drôme : « *Les 80 km/h, je n'y suis pour rien, c'est mon Premier ministre. C'est une connerie* » (France-Soir le 27 janvier 2019). Questionné sur la taxe carbone et les 80 kilomètres/heure impulsés par le gouvernement Philippe, le Premier ministre, Jean Castex, a eu ces mots : « *Une connerie sans nom !* » (Gala avec Le Point le 2 août 2020).

Le 110 km/h sur autoroute

En juin 2020, la Convention citoyenne sur le climat propose une réduction de la vitesse maximale autorisée à 110 km/h sur le réseau autoroutier. Emmanuel Macron rejette immédiatement la mesure, déclarant « *Jamais la transition écologique ne doit se faire au détriment des communes, des régions les plus enclavées* ».

Le Malus sur le poids des véhicules

Également préconisée par la Convention citoyenne pour le climat, l'instauration d'une taxe sur les véhicules les plus lourds n'a pas été du goût du ministre de l'Économie Bruno Le Maire (Les Échos,

Septembre 2020). « *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* ».

Le contrôle technique des motos

Une directive européenne de 2014 prévoyait la mise en place à partir du 1^{er} janvier 2022 d'un contrôle technique pour les motos, pour lutter contre les accidents et la pollution. La plupart des pays européens l'ont déjà mis en place. Mais face à la grogne des motards, en plein cœur de l'été, le 9 août 2021, l'exécutif a finalement publié un décret introduisant la mesure à partir du début 2023. (Voir article p. 11).

Macron 2... ?

Le Président est réélu. Lors de son discours d'investiture, pour signifier que ce mandat ne serait pas la continuité du premier, il précise l'esprit dans lequel il présidera, « *le peuple n'a pas prolongé le mandat qui s'achève. Le peuple a confié à un président nouveau un mandat nouveau* ». Et il a promis « *d'agir sans relâche* »... « *agir pour bâtir une puissance industrielle, agricole,...* *agir pour faire de la France une grande puissance écologique,... agir pour protéger les Français,... agir... agir...* ».

Compte tenu du désintérêt que notre « *président ancien* » a porté à la sécurité routière, nous craignons que l'engagement

du « *président nouveau* » pour protéger les Français n'inclut pas les Français sur la route. Nous verrons si la Première ministre, Élisabeth Borne, qui s'était dite favorable, en 2020, « *à titre personnel* » à l'abaissement de la vitesse à 110 km/h sur l'autoroute, saura motiver le « *président nouveau* », les arguments ne manquent pas :

- pendant son 1^{er} quinquennat, 15 386 personnes ont été tuées sur les routes françaises, (une ville est rayée de la carte),
- pendant son 1^{er} quinquennat, l'insécurité routière a coûté 250 milliards d'euros, soit 50 Md€ par an (le budget des Armées est de 40 Md€/an),
- depuis 10 ans, aucun progrès (3 268 tués en 2013),
- les probables difficultés de l'approvisionnement du pétrole russe et l'urgence de la transition énergétique obligent les décideurs à mettre en œuvre des solutions de bon sens, immédiatement mobilisables, et quantitativement significatives pour se passer du pétrole russe et en ce qui concerne les transports routiers : limitation des vitesses, réduction des déplacements en voitures, circulations douces, transports en commun,...

Quant à nous, nous rappelons au « *président nouveau* » que l'Europe, qu'il a présidée récemment, vise 50 % de décès en moins en 2030.



Objectif de l'Europe : zéro mort sur les routes en 2050

« *Aucun mort ni blessé grave sur les routes européennes d'ici 2050. C'est notre objectif.*

Nous visons 50 % de décès en moins

et 50 % de blessés graves en moins d'ici 2030 et nous savons que notre objectif est réalisable.

L'UE a connu une diminution substantielle des accidents de la route par le passé, mais les chiffres stagnent ces dernières années.

Nous n'atteindrons notre objectif que grâce à une combinaison des mesures législatives, de financement adéquat, de normes pour les véhicules et infrastructures, de numérisation et de meilleures pratiques d'échange. »

Adina Vălean, Commissaire européenne aux transports

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

Vous pouvez vous procurer ce livre
au prix de 18 € en librairie ou en contactant la Ligue.

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

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





Alors qu'elle était interrogée par les médias sur le projet d'implantation des Enregistreurs de Données à bord des véhicules (voir dossier de ce numéro p. 15), la Déléguée générale de la Prévention Routière a tenu des propos pour le moins surprenants.

« Pour une association comme la nôtre, ces 30 secondes qui précèdent l'accident ne sont pas suffisantes et comme on n'a aucun élément de contexte, on ne sait pas où circulait le véhicule, dans quelles conditions météo, sur quel type de voie, et quel était le comportement du conducteur. Si on avait des données GPS on saurait sur quel type de réseau il circulait. Comme nous n'avons pas ces données, pour nous, ces informations ne serviront à rien. »

Sachant que les données seront disponibles en cas d'accident, sur demande de la justice et qu'un accident est nécessairement localisé, l'argument sur absence des données GPS est surréaliste ! **Si l'on en croit le propos tenu, le fait de disposer d'informations sur le comportement du véhicule ne servirait à rien ?**

Plus largement, l'argument considérant que l'EDR serait inutile car des informations seraient manquantes est également surprenant. En effet, en cas d'accident, la localisation (coordonnées GPS), la météo, l'état de la route, les personnes impliquées, leur âge... l'alcoolémie... sont des informations relevées par les forces de l'ordre et donc disponibles dans les BACC⁽¹⁾. De plus, en cas d'accident sérieux, l'enquête permet d'accéder à d'autres éléments. Par exemple, pour la téléphonie mobile, la Justice peut demander l'accès aux Fadet...

Ainsi la Prévention Routière semblerait ne se préoccuper que du comportement du conducteur sans s'intéresser au véhicule. Cette position, un peu courte, nous interroge :

- Derrière chaque véhicule n'y a t-il pas un conducteur ? L'information sur la vitesse

fournie par l'EDR n'est-elle pas une information clé liée au comportement ?

- Le projet associatif de la Prévention Routière porte bien sur un objectif global « Réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation, quels que soient les modes de déplacement (–) et les voies utilisées (–) ». Les EDR ne serviraient pas cet objectif ?

Les informations enregistrées par les EDR sont jugées inutiles pour une association comme la Prévention Routière, mais assurément pas pour la Ligue contre la violence routière qui réclame cet enregistreur depuis plus de 20 ans !

Au-delà de l'analyse accidentologique, la Prévention Routière aurait-elle aussi oublié l'intérêt des victimes ? Pour accompagner de nombreuses familles, nous savons à quel point la recherche de la vérité sur les conditions d'un accident est précieuse. Il s'agit d'une question de justice, mais aussi de réparation...

L'association « 40 millions d'automobilistes » a également eu l'occasion d'exprimer son désaccord avec les enregistreurs, restant dans sa logique jusqu'au boutiste prétendument anti-liberticide. Rien d'étonnant ! Mais l'opposition de la Prévention Routière traduit ici un manque de connaissance du sujet qui suscite clairement notre inquiétude et notre indignation.

Pour décrypter la position de la Prévention Routière dont le financement est essentiellement généré par les assureurs, il faut se référer à un article du n° 116 de Pondération qui nous donne les clés de compréhension. Extrait de notre article :

« En effet, un article de la revue Risques les cahiers de l'assurance daté de décembre 2003 explique pourquoi les assureurs ne sont pas si pressés que cela de voir de tels systèmes se généraliser ». Philippe Pierre

explique : « De prime abord, l'hypothèse d'une généralisation des « boîtes noires » devrait être favorablement accueillie par les assureurs automobiles. (...) Cependant, la réalité apparaît plus nuancée, et des réticences se sont fait jour parmi les professionnels de l'assurance. Nous écarterons d'emblée le mauvais procès qui consisterait à imputer cette circonspection à la diminution du niveau des cotisations exigibles auprès d'assurés devenus plus responsables (personnellement) et donc moins responsables (d'accidents) ! (...) La gestion de masse des sinistres automobiles repose sur des conventions inter-sociétés qui en permettent la rationalisation par simplification. (...) Dans un tel contexte, on comprend mieux pourquoi l'introduction de nouvelles variables pourrait rebuter les gestionnaires de sinistres. Elle contrarie en effet l'accélération de leur traitement, et les économies financières qui en résultent actuellement. Sur le strict plan juridique, on observera également que l'apparition des boîtes noires, qu'il semble exclu de laisser inaccessibles aux accidentés, met en exergue l'un des points faibles des accords inter-sociétés. En droit, ceux-ci sont en effet parfaitement inopposables aux assurés, qui peuvent dès lors en contester tous les critères d'évaluation devant les tribunaux, au risque de retarder le règlement et donc de le rendre plus coûteux. (...) Dès lors que des instruments d'évaluation tels que les enregistreurs seront systématisés, (...) il devient concevable que les accidentés demandent qu'ils soient pris en compte pour un réexamen de leurs droits, au risque de signer la fin du constat amiable et des conventions dont il conditionne le déclenchement. »

CQFD !

⁽¹⁾ Bulletins d'Analyse des Accidents de la Circulation.

Près des 2/3 des Français (environ 40 millions) possèdent ce fameux permis à points, soit un potentiel de 500 millions de points. En 2020 :

- 11 440 727 points ont été retirés, soit 2,3 %.
- 46 390 permis ont été invalidés pour défaut de points, soit 0,1 % ; les hommes représentent 85,7 % des titulaires de ces permis invalidés.
- 8 conducteurs sur 10 ont toujours 12 points sur leur permis, mais seule la moitié des auteurs d'accidents mortels disposaient de ces 12 points.
- Seules 84 personnes ont vu leur permis de conduire invalidé pour le seul motif d'excès de vitesse de moins de 20 km/h (1 point).

- 4 millions de conducteurs ont vu le rétablissement de leur capital initial de 12 points après 2 ou 3 ans sans nouvelle infraction.
- 4,7 millions de conducteurs ont récupéré un point au terme de 6 mois sans nouvelle infraction.

Depuis 30 ans, le permis à points est sporadiquement attaqué et édulcoré

Le 1^{er} juillet 1992 le **permis à points** est entré en vigueur. Immédiatement les professionnels de la route, en particulier les organisations patronales et ouvrières des routiers, entravent la circulation sur toute la France. Des blindés sont même envoyés pour déloger certains poids-lourds. Initialement, il était prévu que le permis ne

soit doté que de six points. Cependant face à l'impopularité de la mesure et au blocage du pays par « Tarzan » et ses compagnons, chauffeurs routiers, le permis passe de six à douze points. Au cours de cette lutte, les organisations ouvrières ont saisi l'opportunité de cette nouvelle réglementation pour faire avancer leurs conditions de travail.

En 2011, par obscurantisme, mauvaise foi et démagogie, le parlement réduit les délais de récupération de points :

- pour une infraction donnant lieu au retrait d'un point (excès de vitesse inférieurs à 20 km/h par rapport à la vitesse autorisée ou chevauchement d'une ligne continue), il passe de 1 an à 6 mois,
- pour une contravention appartenant aux trois premières classes, il passe de 3 ans à 2 ans,
- pour le délit ou une contravention de quatrième et cinquième classe, ce délai est porté à 3 ans,
- pour la reconstitution des 12 points, il passe de 3 ans à 2 ans,
- entre 2 stages, pour récupérer des points, il passe de 2 ans à 1 an.

Par ailleurs, dans la foulée, le ministre de l'Intérieur, Claude Guéant, pour satisfaire les quelques fabricants d'avertisseurs de radar, décrète qu'il ne fallait plus parler d'avertisseurs de radars, mais d'avertisseurs de zone de danger. Ce détournement sémantique autorise de fait les conducteurs à continuer de signaler les radars à leur communauté.

Ainsi tous ces « assouplissements » ont fortement contribué à la dégradation de la sécurité routière que nous avons connue quelques années plus tard et, aujourd'hui, nous en subissons toujours les conséquences.

« On va beaucoup moins taper sur les petits excès de vitesse »

Dernière attaque, une réflexion est en cours au sein du ministère de l'Intérieur afin de ne plus retirer de points sur le permis de conduire des automobilistes coupables de « petits excès de vitesse ». L'annonce de cette réflexion réclamée par le lobby « vroum-vroum » intervient à moins de trois semaines des législatives « On va beaucoup moins taper sur les petits excès de



vitesse, moins de 5 km/h » a indiqué une source au ministère de l'Intérieur.

Notre présidente, Chantal Perrichon estime qu'il faut être « d'une ignorance crasse et hallucinante pour proposer cela ». « C'est en luttant contre les petits excès de vitesse qu'il y aura une baisse de la mortalité », a-t-elle réagi. Tous les experts au niveau international conviennent que « 1 % de vitesse moyenne en moins, c'est 4 % de tués en moins ». Cette relation traduit le fait qu'une faible variation de vitesse implique une variation significative du risque d'accidents mortels. D'où l'intérêt d'agir sur les excès de vitesse y compris les « petits » excès de vitesse (13 % des accidents mortels sont liés à un excès de vitesse inférieur à 10 km/h au-dessus de la vitesse autorisée – étude Vivian Viallon et Bernard Laumon, chercheurs à l'Ifrsttar).

« Ouest-France » du 3 juin relate l'entretien, intitulé « Ma nouvelle méthode », qu'il a eu avec le président, Emmanuel Macron. On y trouve la question : « Darmanin laisse entendre que les excès de vitesse de moins de 5 km/h pourraient ne plus donner lieu à retrait de points. Vous confirmez ? ». Le président a répondu « Un travail est en cours. Cette philosophie qui consiste à garder notre exigence en matière de sécurité routière et avoir du bon sens est une bonne philosophie ».

Vitesse maximale autorisée	Radar fixe			Voiture-Radar		
	Marge d'erreur	Vitesse minimale réelle qui caractérise actuellement un excès de vitesse	Vitesse minimale réelle qui caractérisera un excès de vitesse (tolérance + 5 km/h)	Marge d'erreur	Vitesse minimale réelle qui caractérise actuellement un excès de vitesse	Vitesse minimale réelle qui caractérisera un excès de vitesse (tolérance + 5 km/h)
20 km/h	5 km/h	26 km/h	31 km/h	10 km/h	31 km/h	36 km/h
30 km/h	5 km/h	36 km/h	41 km/h	10 km/h	41 km/h	46 km/h
50 km/h	5 km/h	56 km/h	61 km/h	10 km/h	61 km/h	66 km/h
70 km/h	5 km/h	76 km/h	81 km/h	10 km/h	81 km/h	86 km/h
80 km/h	5 km/h	86 km/h	91 km/h	10 km/h	91 km/h	96 km/h
90 km/h	5 km/h	96 km/h	101 km/h	10 km/h	101 km/h	106 km/h
100 km/h	5 %	107 km/h	112 km/h	10 %	113 km/h	118 km/h
110 km/h	5 %	117 km/h	122 km/h	10 %	124 km/h	129 km/h
130 km/h	5 %	138 km/h	143 km/h	10 %	146 km/h	151 km/h

Le tableau ci-dessus présente les vitesses minimales réelles des véhicules flashés par les radars fixes et mobiles à partir desquelles sont établis les PV : situation actuelle, situation envisagée.

Ce tableau montre que cette « tolérance électorale » serait une incitation à rouler plus vite, exemple : sur les autoroutes limitées à 130 km/h, seuls les conducteurs flashés à plus de 150 km/h par les voitures-radar seraient sanctionnés par un retrait de points.

Le président ancien, Macron 1, a permis de passer du 80 km/h au 90 km/h.

Le président nouveau, Macron 2, à nouveau sous le sceau du « bon sens », envisage d'augmenter les vitesses minimales réelles contraventionnelles.

Monsieur le Président, nous ne voyons pas en quoi cette incitation à rouler plus vite, donc augmenter l'accidentalité et la pollution, est une bonne « philosophie ».



Risque réel et risque perçu : une histoire de biais

Jean-Yves LAMANT

(*) Révisons quelques fondamentaux, pour ne pas oublier la citation de Confucius qui inspire cette rubrique « Sens unique » de Pondération. « *Lorsque les mots perdent leur sens, les gens perdent leur liberté* » Confucius.

L'augmentation continue du nombre de victimes d'accidents de la route en France (3 237 tués à fin mai 2022) depuis février 2021 (2 400 tués) est mise en évidence par la Ligue contre la violence routière dans son analyse mensuelle du cumul du nombre de tués sur les douze derniers mois. Cette dégradation de l'accidentalité qui plonge un nombre croissant de familles entières dans la détresse la plus absolue ne semble pas préoccuper certains décideurs qui s'enferment dans des querelles idéologiques très éloignées de la réalité complexe de terrain dont ils se revendiquent pourtant souvent.

Perception = personne

Quelles sont les raisons d'une telle dégradation ? Pourquoi les conducteurs semblent-ils adopter des conduites « plus à risques » ?

Pour tenter d'apporter des éléments de réponse à ces questions, les quelques lignes qui suivent se proposent de commenter la différence entre risque objectif et risque perçu et en quoi certains biais cognitifs peuvent influencer le comportement.

Le philosophe Emmanuel Kant nous éclaire avec sa pensée suivante : « *Nous ne voyons pas le monde tel qu'il est mais tel que nous sommes* ». Tentons d'en apprécier la signification et son application au risque routier.

Avant toute chose, intéressons-nous aux fondamentaux avant de creuser le sujet. Wikipédia définit le risque comme « ...la possibilité de survenue d'un événement indésirable, la probabilité d'occurrence d'un péril probable ou d'un aléa... La notion de risque est également liée à la gravité des conséquences de l'aléa dont la survenue est probable. Prédire ou prévoir les conséquences des aléas fait partie de l'analyse et la gestion des risques ».

Dans un article intitulé « Théorie de la décision et risques routiers »⁽¹⁾, Claudine Pérez-Diaz écrit qu'« *en matière de risque routier, de nombreux modèles tentent de rendre compte de relations entre risque "objectif" (ou risque réel), qui serait estimé à partir de données concrètes caractérisant une situation donnée (essentiellement cognitives), et le risque "subjectif" (ou risque perçu), qui correspond à l'évaluation de cette situation par un individu, opération présidant au choix d'un comportement (Saad, 1988)* ». Elle ajoute que « *tous ces modèles proposent des moyens de réduire l'écart entre risques "objectif" et "subjectif" qui est parfois important* ».

Les individus que nous sommes adaptions notre vigilance et comportement à l'environnement au sens large, notamment aux circonstances de conduite, comme par exemple la



présence de certains passagers à bord. Claudine Pérez-Diaz suggère par ailleurs l'importance d'une bonne analyse des « marqueurs du risque (variables sociologiques comme le sexe et l'âge, la catégorie socioprofessionnelle...) et des déterminants du risque d'occurrence des accidents (attitudes et comportements de ces catégories en matière de vitesse, d'alcool...) ».

Le comportement : élément essentiel du risque

Les comportements des individus apparaissent comme une notion centrale dans l'analyse de la prise de risques. Ces comportements « *s'organisent selon deux grands facteurs qui jouent en interaction : un facteur dispositionnel qui oppose des individus qui prennent des risques à d'autres qui n'en prennent pas, et un facteur situationnel qui repose sur les réponses des individus à des besoins immédiats et à des opportunités* ».

La publication mentionne que les psychologues distinguent deux principaux types d'individus. « *Ceux qui considèrent que les événements dépendent d'eux, d'une part. De l'autre, des individus qui recherchent les causes et les responsabilités de ce qui leur arrive à l'extérieur, qu'il s'agisse du hasard, de la fatalité ou de la malveillance. Ainsi*

s'explique l'acceptation ou le refus d'une information : si celle-ci met en péril la cohérence des représentations ou la vision du monde d'un individu, il trouve cette information discutable, fausse, inadaptée à son cas ou aux situations rencontrées. Et c'est ainsi que les statistiques ou les démonstrations scientifiques d'un savoir établi n'ont souvent pas l'effet préventif qu'elles devraient ».

Un modèle adapté de celui du « risque zéro » stipule que, pour modifier le comportement des conducteurs, il faut accroître leur perception du risque – la probabilité – d'être contrôlés ou sanctionnés.

Pour cela, il faut augmenter le risque d'être véritablement contrôlé donc très concrètement augmenter le nombre de contrôles, ainsi que les sanctions, et en même temps assurer la publicité de la chose, pour que les conducteurs le sachent et qu'un risque objectif soit intériorisé en un risque subjectif, censé modifier le comportement.

Grâce à ces travaux de recherche, nous voyons donc clairement que les mécanismes de choix de comportement lors de la conduite de véhicules, même s'ils peuvent être assez bien modélisés, sont d'une très grande complexité et sont, pour une grande partie, liés à la psychologie des conducteurs et au fonctionnement de son cerveau.

⁽¹⁾ Publié dans « *Les Cahiers internationaux de sociologie* » 2003/1 (n° 114), pages 143 à 160.

Maître Corbeau...

Lorsque Maître Corbeau déguste un malheureux hérisson trépassé au milieu d'une route, et qu'une voiture le dérange de ses agapes, il a tout prévu pour en profiter le plus possible : bien qu'ayant vu l'intrus venir vers lui, il va prendre son temps et ne s'envoler qu'à un instant précis, délimité par une distance de sécurité inscrite dans son cerveau.

Des réponses comportementales peuvent ainsi aider les espèces animales à survivre en s'adaptant à un environnement modifié par les humains. Les routes et le trafic participent au changement de cet environnement, et entraînent une mortalité importante par collision avec les véhicules. Concernant les oiseaux, souvent à la recherche de nourriture sur les chaussées, l'observation montre qu'une certaine « stratégie » comportementale retarde le pire.

La « distance de sécurité » des oiseaux : comment la connaître ?

Pour comprendre, il fallait observer⁽¹⁾. Circulant sur une route et voyant un oiseau sur la chaussée, l'observateur démarre le chronomètre quand il prend son envol, et le stoppe au point où il a quitté le sol. Connaissant sa propre vitesse, il peut calculer la distance entre les 2 points, qui est la « distance de sécurité » de l'oiseau. Dans l'étude menée en France, l'observation a été faite à 20, 50, 90, 110 km/h.

Plus vite, plus loin

Le premier constat – peu surprenant compte tenu des capacités d'adaptation de l'oiseau à son environnement⁽²⁾ – est que cette distance varie avec la vitesse du véhicule : distance de 75 mètres quand celui-ci roule à 110 km/h, de 10 mètres à 20 km/h. Les volatiles retardent aussi davantage leur envol quand ils sont plus petits, plus agiles,



et aussi plus jeunes, ou moins urbains, possiblement plus rompus aux risques de la sécurité sur une route.

Forts en statistique

Le deuxième constat est plus étonnant. L'observateur, roulant volontairement en dessous ou au-dessus des limitations légales de vitesse, découvre alors que les oiseaux semblent réagir plus à celles-ci qu'à la vitesse réelle de la voiture ! Naturellement, même si avec les lois de Darwin on peut s'attendre à tout, les oiseaux ne lisent pas les panneaux ! On peut faire l'hypothèse qu'ils mémorisent la plage des vitesses les plus fréquentes sur la portion de route et qu'ils adaptent leur distance de sécurité selon cette mémoire.

Ainsi, sur une route « à 90 km/h », si les automobilistes roulent le plus fréquemment autour de 90 km/h, l'expérience locale des oiseaux – qui vivent le plus souvent dans un périmètre restreint – leur permet d'adapter instinctivement leur distance de sécurité (observé : 25 mètres pour 90 km/h) et de répéter cette règle à chacune de leur incursion sur la même chaussée.

Lors des observations, ce comportement ne varie pas, même si une voiture roule lentement sur une voie rapide ou bien rapidement sur une route à vitesse plus limitée.

Et si la vitesse réelle est différente de celle mémorisée ?

Nos oiseaux disposent d'un cerveau d'une dizaine de grammes extrêmement bien organisé, mais qui les conditionne quand même à faire confiance à la vitesse qu'ils enregistrent instinctivement, qui est généralement distribuée autour de la vitesse réglementaire, donc la plus probable. Mais si un véhicule se présente à une vitesse très différente de cette « vitesse statistique », qui guide son comportement ?

« *Quand on dépasse la limite de vitesse, cela devient plus dangereux pour les oiseaux qui n'adaptent pas leurs réponses aux dangers qui arrivent* », déclarent les chercheurs, plaident « *pour un strict respect du Code de la route afin de préserver les espèces menacées* ».

Un peu d'arithmétique confirme le raisonnement.

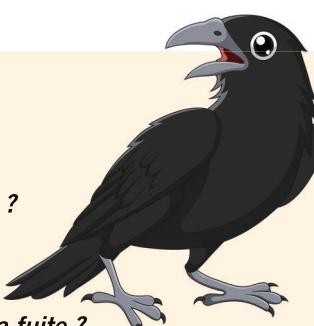
1^{er} cas – Vitesse réglementaire : 110 km/h (30,55 m/s) : le décollage est observé à 75 mètres soit 2,45 secondes avant la collision possible.

2^e cas – Vitesse excessive : 120 km/h (33,33 m/s) : l'oiseau qui n'interprète pas la vitesse en tant que telle, décolle quand même « par habitude » à 75 mètres et 2,45 secondes. Mais dans ce cas, le véhicule a parcouru 82 mètres (33,33 m/s x 2,45 secondes). Si l'automobiliste n'a pas freiné ... Maître Corbeau est mort.

Éthologie piétonne

Vitesse, distance... Piétons, cela ne vous dit rien ? « *Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules* » (Code de la route, art. R. 412-37). En instruisant ainsi le piéton sur ses devoirs, le législateur ne lui demande rien de moins que de disposer

**Maître Corbeau, sur la chaussée posé,
régalaît ses papilles d'un hérisson accidenté.
C'est un bien triste sort pour notre ami rampant,
Pensait-il, mais quelle idée d'être aussi imprudent ?
Survient alors, pas loin sur l'horizon,
La bête mécanique à gros yeux, à gros front.
Allons, se dit l'oiseau, une bouchée encore avant la fuite ?
Ce fut celle de trop, la bête allait trop vite.**



⁽¹⁾ European birds adjust their flight distance to road speed limits – Pierre Legagneux, Simon Ducatez – Biology Letters 9 (5), 2013 0417 – Royal Society – Pour cette étude, Pierre Legagneux et Simon Ducatez, chercheurs en écologie au CNRS, se sont intéressés aux oiseaux qui s'envolaient au passage de leur voiture, et aux distances de sécurité qu'ils adoptent, à 20, 50, 90 ou 110 km/h. Ils ont réalisé 134 mesures de la distance d'envol (« FIDs = Flight Initiation Distance »), avec 21 espèces d'oiseaux représentées, durant un an – Également : Études de l'université du Québec à Rimouski et de l'université McGill (Montréal).

⁽²⁾ Exemple : oiseaux qui arrêtent de chanter lors des épisodes de pollution atmosphérique pour protéger leur cordes vocales...

d'un télémètre (pour mesurer la distance), d'un cinémomètre (la vitesse), et d'une calculette qu'il doit utiliser très vite avant sa décision d'entreprendre ou non sa traversée. La nature ayant privé l'usager de ces instruments, il est contraint de décider selon son évaluation, son expérience, sa propre motricité, l'idée qu'il se fait de l'intention du conducteur, etc.⁽³⁾ Mais aussi de sa perception de la vitesse « habituelle » des véhicules à cet endroit. C'est très complexe, et si notre super système « vision – cerveau » est conçu pour ce genre d'exercice, il n'est pas à l'abri des perturbations inattendues. Heureusement, depuis quelques décennies l'aménagement rationnel de l'espace public a eu un puissant effet régulateur sur les comportements.

Parallèle inquiétant

Un véhicule X se présente à une intersection et veut traverser la voie perpendiculaire. Il voit à une « certaine » distance un véhicule Y qui arrive sur cette voie. Il connaît bien les lieux et estime que – compte tenu de la vitesse à laquelle il est habitué sur cette voie – il a le temps de s'engager et de traverser en sécurité. Il a donc admis les paramètres distance et vitesse comme suffisamment fiables, voire certains, comme le fait en confiance l'oiseau évoqué ci-dessus. Il est évident que si la vitesse réelle du véhicule Y est supé-

⁽³⁾ C'est ce qui fait défaut à l'enfant dont nous disons qu'il « n'est pas un adulte en miniature ».

⁽⁴⁾ Une vitesse constante est *apparemment* faible si elle est perçue « de loin » et augmente *apparemment* avec le rapprochement.



Plus de 200 millions d'oiseaux sont tués chaque année en Amérique du Nord dans une collision avec un véhicule. Aux États-Unis, 80 millions périssent heurtés par un pare-brise.

rieure à celle supposée inconsciemment, la manœuvre devient hasardeuse et peut être dangereuse. D'autant plus que les effets de perspective perturbent l'évaluation de la vitesse de rapprochement⁽⁴⁾. C'est pourquoi le réflexe « d'attendre » quelles que soient les apparences est plutôt généralisé.

Mais la preuve est faite que celui qui triche crée un risque pour autrui, à qui il envoie des informations aberrantes alors qu'elles lui sont indispensables pour sa conduite. Le respect de la règle collégiale ne peut être optionnel.

Ce scénario rappelle un accident survenu sur une départementale de Vendée. Venant d'une petite route communale, une berline, qui s'est engagée pour traverser la RD est percutée par un SUV venant de sa gauche. 5 tués dont 4 petits enfants. Deux expertises démontrèrent que l'autre véhicule roulait à 137 km/h, la vitesse légale étant 90 km/h. Le calcul des trajectoires en amont fit écrire à l'un des experts que « si le véhicule avait roulé à 90 km/h, la berline avait le temps de traverser, l'accident n'aurait pas eu lieu ». Que se passa-t-il réellement ? Le fait qu'une vitesse très excessive – + 47 km/h par rapport à la norme – soit perçue comme très improbable, voire impossible et ayant trompé le raisonnement et la vigilance du conducteur de la berline ne peut être écarté.



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 AZOUI
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 lobbies (François DE CLOSETS), Justice et sécurité routière (Rémy HEITZ), la voiture citoyenne (Marie-Jeanne HUSSET), la violence routière (Gérard MILLER).

► Contrôle technique des deux-roues motorisés : Le Conseil d'État a tranché !

Michel TERNIER



Le décret visant à reporter le contrôle technique des deux-roues motorisés (2RM) est une énième reculade du gouvernement face à l'enjeu de la sécurité routière⁽¹⁾. La récente décision du Conseil d'État a renvoyé l'État à sa responsabilité : celle d'assurer la mise en œuvre d'une mesure qui vise, en premier lieu, à améliorer la sécurité des motards. Cette belle victoire pour la sécurité routière est une réelle satisfaction pour le collectif appuyé par la Ligue et constitué pour l'occasion... !

C'est en 2014 que l'UE a imposé aux États-membres la mise en place d'un contrôle technique le 1^{er} janvier 2022 au plus tard. Mais face à la pression d'un lobby hostile à toute mesure contraignante pour les deux-roues, l'exécutif avait finalement publié le 9 août 2021, un décret introduisant la mesure, par étapes et à partir de début 2023 seulement.

Plusieurs associations⁽²⁾, appuyées par la Ligue contre la violence routière, ont saisi le Conseil d'État d'un recours contre ce décret qui prévoyait une entrée en vigueur de l'obligation de contrôle technique au 1^{er} janvier 2023, et non au 1^{er} janvier 2022, avec la mise en œuvre de dispositions transitoires. Le Conseil d'État a toutefois considéré que ni l'instruction écrite ni les échanges au cours de l'audience n'ont permis de préciser le contenu exact des mesures envisagées.

Le Conseil d'État a donc estimé que le gouvernement devra bien se plier à la directive européenne. L'instance a donné au gouvernement jusqu'au 1^{er} octobre prochain pour faire appliquer cette mesure.

Une reculade de plus... face à une mesure de sécurité routière

Emmanuel Macron lui-même annonçait dès le lendemain de sa parution au *Journal Officiel*, que ce décret ne serait jamais appliqué. Un conseiller de l'exécutif avait alors expliqué que le chef de l'État jugeait que « ce n'était pas le moment d'embêter les Français ».

Est-ce qu'à ses yeux il vaut mieux laisser une minorité de motards « embêter » les Français avec des pollutions sonores et des comportements dangereux ?

Le contrôle technique des deux-roues motorisés est pourtant une des mesures nécessaires pour diminuer la mortalité des motards. Plusieurs raisons justifient cela :

- Le contrôle technique rendra plus difficile les débridages souvent réalisés sur les

véhicules les moins puissants et utilisés par les plus jeunes.

- Le contrôle technique évitera aussi la revente de deux roues accidentés et mal réparés. En effet, souvent les accidents ne sont pas déclarés aux compagnies d'assurance et les réparations ne sont pas exécutées par des professionnels qualifiés.

Un public pourtant surexposé au risque

Au-delà du contrôle technique, il faut replacer ce problème dans son contexte.

L'accidentalité des deux-roues motorisés est particulièrement importante puisqu'en 2020, près d'un quart des 3 498 tués sur les routes en France, étaient usagers de deux-roues motorisés⁽³⁾.

Les usagers de ces véhicules ont ainsi, eu égard à la taille du parc de deux-roues motorisés et à leur utilisation, une probabilité d'être tués sur la route 23 fois supérieure à celle des usagers de véhicules de tourisme⁽⁴⁾.

Les accidents en deux-roues motorisés touchent une population jeune : 53 % des tués en cyclomoteur ont entre 10 ans et 24 ans, et 40 % des victimes en motocyclette ont entre 20 et 34 ans.

Dans ce contexte, la Ligue souhaite insister sur l'absolue nécessité de prendre toutes les mesures utiles à la protection des usagers de

deux-roues motorisés, qui sont un public surexposé en matière d'accidentalité routière.

Sécurité des 2RM : un véritable échec

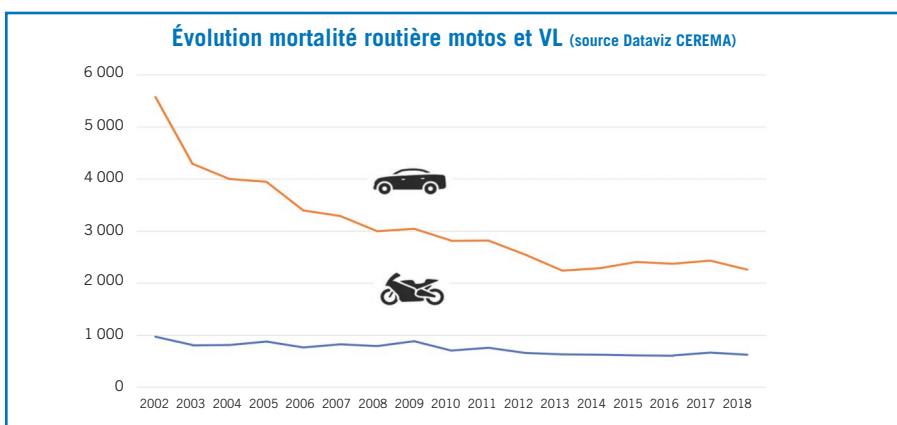
L'inaction des pouvoirs publics pour mener des actions concernant la moto est le principal échec de la politique de sécurité routière des vingt dernières années.

C'est ce qui explique que, depuis 2002, la mortalité des automobilistes a diminué de manière considérable alors qu'elle a peu diminué pour les motards (cf. graphique).

Les experts du CNSR ont présenté lors de la séance plénière du 3 février 2021 un rapport remarquable sur la sécurité des 2 roues. Il propose 28 recommandations autour de six thématiques :

- La puissance et la vitesse.
- Les équipements de protection individuels.
- La visibilité et la détectabilité des 2RM.
- Les technologies.
- Les formations initiales et post-permis.
- Les infrastructures.

La recommandation qui appelle à **se donner les moyens d'un contrôle de la vitesse effectif pour les 2RM, comme pour les autres véhicules motorisés**, constitue le gisement de sécurité routière le plus grand.



⁽¹⁾ Voir *Pondération* n° 125, p. 5.

⁽²⁾ Associations Respire, Ras-le-Scoot et Paris sans voiture.

⁽³⁾ Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, bilan 2020.

⁽⁴⁾ Réponse du ministre de l'Intérieur, *JO* Sénat du 3 janvier 2019, p. 40.



Dernière minute : le décret de mise en place du contrôle technique des deux-roues, qui prévoyait sa mise en place début 2023, a été supprimé par un nouveau décret publié mardi 26 juillet 2022 au *Journal Officiel*, alors que le Conseil d'État avait exigé que la mesure soit mise en place dès octobre 2022. Cette décision prouve que la Sécurité Routière est un « non-sujet » pour le gouvernement. Chacun appréciera.

Dans un contexte économique mondial très incertain, de creusement du déficit budgétaire de l'État, il est de bon ton de considérer que la puissance publique doit veiller à gérer la nation en bon père de famille...

Le réflexe de la réduction des dépenses de fonctionnement est devenu pavlovien. Certes, on pourrait y voir une certaine expression du bon sens. Mais quelle est la vision ? A-t-on véritablement évalué l'économie réalisée à moyen et long terme... ?

N'y a-t-il pas des sources d'économie véritablement durables actuellement négligées ?

La France a-t-elle encore les moyens... d'ignorer encore longtemps le coût colossal de l'insécurité routière au-delà des milliers de vies inutilement fauchées chaque année ?

Rappelons à nos gouvernements, qui sont à la recherche de fonds pour améliorer le pouvoir d'achat des Français, que l'insécurité routière coûte 50 milliards d'euros chaque année, soit le budget des armées. Autrement dit, chacun des 40 millions de conducteurs dépense 1 250 € par an pour entretenir ce fléau (sur la base de 35 heures hebdomadaires, le SMIC net mensuel est de 1 328,82 €).

On se souvient que le président de la République, Jacques Chirac, avait annoncé dans la traditionnelle interview du 14 juillet 2002, qu'il érigéait la sécurité routière en priorité nationale, avec notamment l'installation des radars automatiques. Il a maintenu cette position et surtout, il l'a assumée. « Il a toujours maintenu un cap extrêmement fort », rapporte Rémy Heitz, Délégué interministériel à la sécurité routière, « lorsqu'il y avait une tentation de relâchement, un essoufflement, à chaque fois le président rappelait en début de Conseil des ministres son attachement au sujet ». Avant sa réélection, 8 374 personnes avaient été tuées sur les routes (mai 2002). À l'issue de son second mandat, elles étaient 4 968 (mai 2007), soit une baisse moyenne de 10,3 % par an.

Hélas, peu sont les hommes politiques qui ont affiché un tel volontarisme. Notre président de la République n'est pas de ceux-là, il n'a jamais porté une mesure de sécurité routière, alors que 15 000 personnes ont été tuées sur les routes françaises pendant son premier quinquennat. Lors de son interview du 14 juillet il n'a annoncé aucune mesure pour mettre un terme à ces pertes de vies insensées.

Une Europe enfin plus volontariste ?

Face à cette désolation nationale, les perspectives encourageantes sont aujourd'hui



portées par d'autres sphères, l'Europe en particulier.

Notre président de la République se garde bien d'évoquer l'objectif de l'Union Européenne « réduire de moitié la mortalité routière, et aussi le nombre de blessés graves dans cette décennie ». L'Organisation mondiale de la Santé a déclaré publiquement le 30 juin qu'elle s'engageait, elle aussi, à faire de cette déclaration une réalité.

Pour y arriver le parlement européen a voté et adopté des mesures visant à rendre obligatoire la présence de nouveaux systèmes de sécurité dans les voitures neuves. C'est ainsi que les nouveaux modèles, qui sont homologués depuis le 6 juillet 2022, sont équipés des systèmes énumérés ci-dessous. Par ailleurs, tous les nouveaux véhicules qui sortiront d'usine à partir de juillet 2024 seront eux aussi équipés de ces dispositifs.

• **Système d'adaptation intelligent de la vitesse (LAVIA) :** une fois la vitesse réglementaire confirmée, le système compare en permanence la vitesse du véhicule à la vitesse réglementaire. Si cette limite est dépassée, le système agit automatiquement afin de mettre fin à l'excès de vitesse. Mais pour faire passer la pilule chez tous les automobilistes, il est aussi possible de désactiver l'ensemble du système au démarrage, ce que nous regrettons (voir notre analyse du mois de novembre 2021).

• **Enregistreur de données permettant d'éclaircir les circonstances d'un accident :** ce dispositif permet d'enregistrer

les paramètres de conduite quelques secondes avant un accident comme : la vitesse, la phase d'accélération ou de freinage, le port de la ceinture de sécurité, l'usage du clignotant, la force de la collision ou le régime moteur (voir notre analyse du mois de novembre 2021).

• **Système de freinage d'urgence autonome :** il détecte une situation d'urgence, prévient le conducteur et active le système de freinage du véhicule.

• **Signal lumineux de freinage d'urgence :** les feux de freinage d'urgence sont activés en cas de freinage brutal, ou si le système ABS est activé et que le véhicule roule à grande vitesse. Après que le conducteur a décéléré à une vitesse basse puis, relâché les freins, les feux de freinage reprennent leur intensité lumineuse normale.

• **Système de détection d'obstacle en marche arrière (caméra ou radar) :**

• **Alerte de perte d'attention du conducteur :** lorsqu'un risque de somnolence au volant est détecté, le système émet un certain nombre d'alertes visuelles et auditives afin de « réveiller » le conducteur. Si celui-ci ne réagit pas à ces différents stimuli, l'équipement lance alors le freinage automatique du véhicule.

• **Aide corrective au maintien dans la voie :** le système d'aide au maintien dans la voie utilise une caméra installée à l'avant pour détecter le franchissement accidentel du marquage au sol. Le système avertit le conducteur en faisant vibrer le volant et en affichant une alerte visuelle.

(Cette nouvelle rubrique de *Pondération* « les arguments pour convaincre » vise à synthétiser les informations sur un sujet d'actualité et à formaliser le point de vue de la Ligue.

Le contexte

- 12 230 km d'autoroutes en France métropolitaine dont 8 968 concédés avec une VMA⁽¹⁾ de 130 km/h.
- 97 milliards de kilomètres parcourus sur le réseau concédé, dont VL : 82 mds et PL : 15 mds.
- Trafic : 82 % de VL et VUL, 18 % de PL.
- Parcours moyen des VL-VUL : 58 km.
- Accidentalité sur total réseau autoroutier 2011-2020 : 262 tués par an. Vitesse excessive : 24 tués par an en moyenne. VL = 82 % des accidents.
- Mortalité 2020 sur les autoroutes concédées (8 968 km) : 114 accidents mortels et 127 tués⁽²⁾.
- Consommation de carburant : 5 à 6 milliards de litres par an (50 milliards tous réseaux).



Point de vue de la Ligue

La VMA 130 km/h a été définie en 1973, lors de la crise pétrolière. Mais à cette époque, la sensibilité politique, écologique et sociétale était celle du « tout voiture ». En 2022, la « valeur vitesse » est perçue différemment, notamment à cause de son coût. Quelle est la valeur ajoutée quand on roule à 110 km/h au lieu de 130 ?

La sécurité : un gain de toutes façons : l'accidentalité est relativement faible sur le réseau 130, mais les lois de la physique⁽³⁾ montrent que des gains sont assurés, dès le 1^{er} km de réduction de la vitesse moyenne.

Vitesse Maximum Autorisée (VMA)	Vitesses observées Véhicules de Tourisme (VT)	Vitesses observées Véhicules Utilitaires Légers (VUL)
Autoroutes à 130 km/h	120 km/h	116 km/h
Voies en 2 x 2 voies à 110 km/h (par analogie)	106 km/h	101 km/h

ONISR – Observatoire des vitesses 2018 – Publié septembre 2019.

Moins de carburant consommé : la vitesse est très gourmande. De nombreux tests ont été réalisés entre VMA 130 et 110 ou 120. Il y a unanimité sur une baisse importante de consommation (jusqu'à 25 %). Une étude socio-économique⁽⁴⁾ qui compare les vitesses moyennes effectives montre un gain macro de l'ordre de 5 % soit 1,5 à 3 litres de carburant économisé sur 500 km selon le véhicule. Les véhicules électriques bénéficient de ce bonus en rechargeant moins souvent.

Perte de temps : pas si simple : sur autoroute à VMA 130, la vitesse moyenne (pratiquée) des VT et VU légers est respectivement de 120 et 116 km/h⁽⁵⁾.

Avec une VMA réduite à 110 km/h, la vitesse moyenne se tasse autour de cette valeur (VT ≈ 106, VU ≈ 101)⁽⁵⁾. Entre le 130 et le 110, il n'y a donc pas 20 km/h d'écart ! Le « temps perdu » ne doit pas être calculé sur 130 – 110 !

La perte de temps est économiquement constatale, mais la balance avec d'autres facteurs doit être réexaminée (ex. coût perte de temps contre coût énergie qui augmente...).

Moins de gaz à effet de serre, de polluants et de particules : 1 litre de gazole = 2,62 kg de CO₂. L'émission globale est donc proportionnelle et toute réduction est « un geste pour la planète » de 1 à 2 millions de tonnes de CO₂ en moins, seulement en passant à 110 au lieu de 130.

Moins de nuisances sonores : le bruit de roulement lié à la vitesse est prédominant dans le bruit routier. 12 % de la population y sont exposés et subissent gêne et maladies. Dans la plage 90 à 130 km/h, diminuer la vitesse de 20 km/h diminue le bruit entre 1,4 et 1,8 dB(A)⁽⁶⁾.

L'acceptabilité : les baisses de VMA, toujours basées sur un corpus scientifique, entraînent cependant la réaction passionnelle de nombreux usagers. S'agissant de santé publique, d'économie réelle et sous la pression d'une pénurie durable, les pouvoirs publics doivent être assez résolus pour tenir bon, et doivent savoir que les usagers finissent toujours par en comprendre les avantages⁽⁷⁾.

En savoir plus

Europe : dans le bloc européen, une dizaine de pays ont limité la vitesse sur autoroute à 110 ou 120 km/h.

Convention citoyenne sur le climat

Réduire la vitesse à 110 km/h sur autoroute était l'une des demandes visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ce point a été invalidé par le Chef de l'État.

Paris – Le Mans par autoroute : le test de Caradisiac

« Caradisiac a organisé un test avec deux Renault Mégane dCi 110, le jeudi 25 juin sur l'A11 entre la barrière de péage de Saint-Arnoult et la zone industrielle du Mans, à environ 150 km de là. La première a roulé aux 130 km/h réglementaires et la seconde à 110 km/h. Toutes deux avaient le régulateur d'allure enclenché, la climatisation automatique réglée à 21° et les vitres fermées ».

- À 110 km/h, + 9 minutes sur la durée et – 25 % de carburant consommé.

⁽¹⁾ VMA : Vitesse Maximum Autorisée.

⁽²⁾ Association Française des Sociétés d'Autoroutes – ASFA Bilan 2020.

⁽³⁾ Travaux de Elvïk et Nilsson et littérature nombreuse (ONISR, CEREMA...).

⁽⁴⁾ ecologie.gouv.fr – Ministère de la transition écologique et solidaire Réduction des vitesses sur les routes – Analyse coût bénéfices – Mars 2018.

⁽⁵⁾ ONISR – Observatoire des vitesses 2018 – Publié septembre 2019.

⁽⁶⁾ Guide du bruit des transports terrestres, CERTU – Techniques-ingénieur.fr

⁽⁷⁾ Exemple : le 90 km/h sur route en 1973, le 50 en aggl. en 1990.

- À 120 km/h, + 6 minutes sur la durée et 4,7 l/100 km au lieu de 5,5 à 130 km/h (soit – 14 %).

L'auteur qui évalue d'autres critères (dépassement de poids-lourds...) conclue à un avantage assez net au 120 km/h. Mais en 2020 le gazole était à 1,30 €, et les incertitudes sur l'énergie étaient moindres.

■ Ademe

En passant de 130 à 120 km/h sur l'autoroute, avec une voiture moyenne, on met 18 minutes de plus pour faire Lyon-Paris, mais on économise entre 3,5 et 4,5 litres de carburant selon la motorisation et le type de véhicule.

■ L'Agence Internationale de l'Énergie (AIE) – Décembre 2021

« Les progrès de la France sont « lents » et le pays est en retard sur ses propres objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de déploiement des renouvelables ».

Elle émet une liste de dix préconisations visant à réduire la consommation de carburant. Parmi elles, la baisse de la vitesse de l'ordre de 10 km/h sur les autoroutes, « qui permettrait d'économiser 290 000 barils par jour » (ndrl : 46 110 000 litres).

■ Test par le quotidien « Le Progrès »

– *Durée du trajet* – Sur un parcours de 500 km, en roulant à 130 km/h, il faut 3 h 51 minutes pour couvrir les 500 km. À



120 km/h, 19 minutes de plus pour arriver à destination. Le temps de trajet sera lui allongé de 42 minutes en roulant à 110 km/h au lieu de 130.

– *Consommation* – Réduire sa vitesse à 110 km/h au lieu de 130 permet d'économiser jusqu'à 25 % de carburant. Sur 500 km, près de 10 euros d'économie avec la Citroën C4 diesel utilisée pour le test.

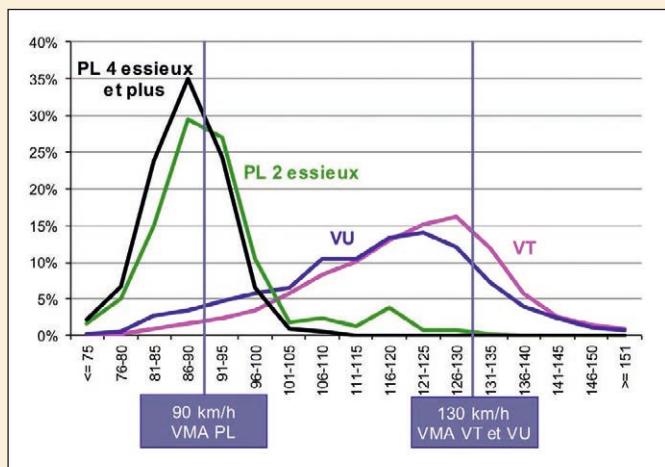


Voir pp. 116-133.

■ Vitesses Maxima Autorisées et vitesses pratiquées

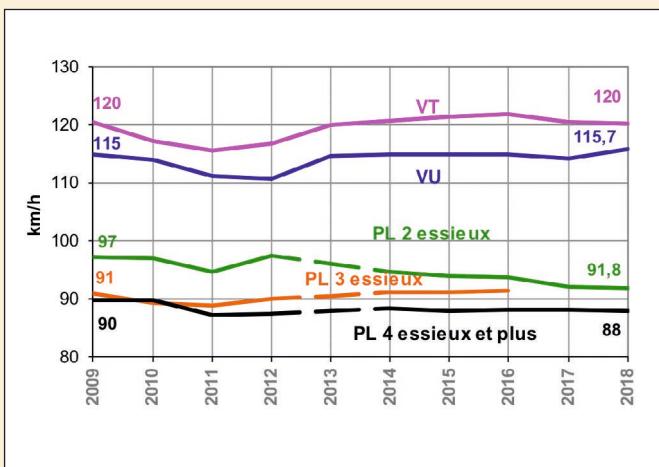
Distribution des vitesses, 2018

Distribution des vitesses de jour sur les autoroutes de liaison



Évolution des vitesses moyennes, 2009-2018

Vitesses Moyennes de jour sur les Autoroutes de liaison (VMA 130 km/h)



Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière – Septembre 2019.

Ces courbes expliquent comment se forment les vitesses moyennes sur le réseau des autoroutes de liaison (VMA = 130 km/h) : ainsi 15 % des VT (en violet) roulent à 130 km/h, cependant qu'un nombre important de véhicules occupent la courbe à partir de 115 km/h. À droite de la ligne verticale « 130 » se trouvent les excès de vitesse qui contribuent fort à augmenter la moyenne observée et la consommation d'énergie : la mise à 110 ou 120 km/h pourrait réguler ces usages coûteux. À droite, l'évolution des vitesses moyennes.

Dans le domaine de la sécurité routière, comme dans tout domaine scientifique, la donnée statistique est une matière première essentielle permettant de faire évoluer la connaissance et de concevoir ainsi de véritables outils d'aide à la décision.

Ce recueil de données a depuis longtemps été alimenté « manuellement » lors de la collecte d'information sur les accidents de la route, ou bien à l'aide d'expérimentations contrôlées sur simulateurs. La mise en place en 1938 des Bulletins d'Analyse des Accidents de la Circulation (Les « BAAC ») a été l'acte fondateur de cette politique de recueil d'information, suivi d'une informatisation du stockage et du traitement des informations dès les années 1970.

Le développement des capteurs dans les véhicules permet aujourd'hui une large observation de la conduite et de son envi-

ronnement. De nombreux outils technologiques nous amènent, parfois à notre insu, à laisser une trace numérique de nos déplacements. Les capacités de stockage de l'information repoussent en permanence les limites du volume et de la finesse des données disponibles. Enfin, l'ouverture des données dites « *Open data* », avec l'appui d'une nouvelle intelligence algorithmique, ouvre un champ du possible inédit pour l'analyse.

Au regard de ces évolutions, nous sommes au cœur d'une véritable transition dans les méthodes d'acquisition de données et de capacité à les interpréter. Ce nouveau paradigme s'inscrit d'ores et déjà dans la perspective de la délégation de conduite⁽¹⁾.

La « *data* » est aussi l'objet d'un débat sociétal sur le respect de la liberté individuelle. De nouvelles réglementations natio-

nales, européennes et mondiales se construisent progressivement créant un flou et nourrissant une crainte d'un « *Big Brother* »⁽²⁾ oppresseur.

À l'heure où le projet d'installation d'enregistreurs de données à bord des véhicules⁽³⁾ se concrétise enfin, nous observons des prises de position surprenantes⁽⁴⁾. Méconnaissance ? Crainte excessive ? Position dogmatique ?

Face à un sujet, certes complexe, mais porteur de forts enjeux, ce dossier vise à apporter un éclairage synthétique et didactique sur l'usage de la *data* en sécurité routière. Il abordera donc les fondamentaux, la question du droit et sera illustré de quelques exemples d'application. Merci aux chercheurs consultés pour la rédaction de ce dossier et dont l'éclairage aura été essentiel (voir liste p. 21).

Voyage au cœur de la « datasphère »...

Data

Le mot « *data* » désigne les données numériques de manière générale. Ce mot s'emploie surtout quand il est question d'un grand nombre de données, en particulier lorsqu'elles circulent par Internet et qu'elles sont collectées ou consommées.

Ce mot a servi à en former d'autres à consonance anglo-saxonne correspondant à des usages (*open data*, *big data*, *data visualisation*) et aux compétences ou outils associés (*data analyst*, *data center*...).

Open data

L'*open data* désigne un mouvement – né en Grande-Bretagne et aux États-Unis – d'ouverture et de mise à disposition des données produites et collectées par les services publics. Il peut s'agir de documents détenus par l'État, les collectivités territoriales, les autres personnes de droit public, les personnes de droit privé chargées d'une mission de service public. La loi du 7 octobre 2016 pour une République numérique confère un caractère obligatoire à cette ouverture et à l'accès aux données publiques. Cette obligation s'inscrit dans le cadre réglementaire qui impose de préserver



les droits de tiers sur leurs données (notamment les données personnelles, la propriété intellectuelle, le secret des affaires...). Ceci n'exclut pas leur accès lorsque c'est nécessaire mais dans des conditions plus encadrées.

L'*open data* répond à trois règles essentielles :

- **La disponibilité et l'accès :** les données doivent être pleinement accessibles, moyennant un coût de reproduction raisonnable. De préférence, elles se téléchargent sur Internet. La forme doit être confortable et modifiable.
- **La réutilisation et la redistribution :** les données doivent être fournies sous des conditions permettant la réutilisation et la redistribution, incluant le mélange avec d'autres ensembles de données.
- **La participation universelle :** tout le monde sans aucune discrimination, doit être en mesure d'utiliser, de réutiliser et de redistribuer les données.

Ces trois critères sont l'essence de l'*open data*, car ils autorisent l'interopérabilité qui désigne la capacité de mélanger différents ensembles de données. Le schéma p. 16 illustre la diversité des sources de données pouvant être croisées dans le domaine de la sécurité routière.

⁽¹⁾ Le sujet du véhicule automatisé n'est volontairement pas abordé dans ce dossier, car il pose une problématique qu'il ne convient pas de réduire trop schématiquement. Il faut bien comprendre que les réflexions en cours sur la question de l'implication du conducteur en cas d'accident alimentent une réflexion approfondie sur le lien entre *data* et responsabilité concernant le principe nommé en France « délégation de conduite ».

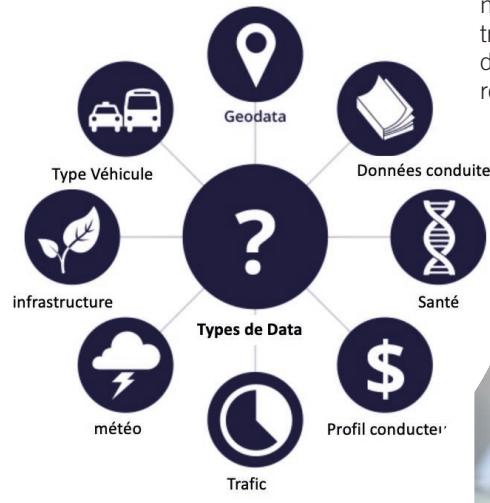
⁽²⁾ « *Big Brother* » est un personnage de fiction d'un roman de Georges Orwell. Le terme est depuis utilisé pour qualifier toutes les institutions ou pratiques portant atteinte aux libertés fondamentales et à la vie privée.

⁽³⁾ Cf. article de *Pondération* n° 124 – Juin 2021 – p. 11.

⁽⁴⁾ Cf. article de la rubrique « Indignation » de ce numéro p. 6 concernant la position de la Prévention Routière.

L'ensemble de ces données est accessible sur le portail unique data.gouv.fr qui intègre notamment certaines informations du fichier national des accidents corporels de la circulation dit « Fichier BAAC » administré par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière « ONISR ».

Malgré cette obligation, beaucoup d'acteurs publics n'ont toujours pas intégré cette démarche de mise en *open data* de leurs données. En juin 2021, selon un décompte de l'Observatoire *open data* des territoires, l'intégralité des régions,



deux tiers des départements et plus de la moitié des communes et intercommunalités de plus de 100 000 habitants avaient ouvert leurs données.

Big data

Le *big data* désigne les ressources d'informations dont l'importance du volume et de la variété des données imposent l'utilisation de technologies de stockage et de traitement adaptées qui dépassent en général les capacités d'une seule et unique machine. Le volume colossal de données numériques disponibles implique de mettre en œuvre de nouveaux ordres de grandeur concernant la capture, le stockage, la recherche, le partage, l'analyse et la visualisation des données. Le traitement des *big data* permet de nouvelles possibilités de recouplement de données provenant de nombreuses sources numériques et de réaliser des analyses prédictives

dans de nombreux domaines : scientifique, santé, économique, commercial...

Data visualisation

La *data visualisation*, ou visualisation de données permet de rendre plus intelligibles les données collectées grâce à des illustrations claires compréhensibles par tous. Les outils ainsi créés peuvent être dynamiques et prendre la forme de plateformes accessibles sur Internet. La plateforme du Cerema⁽¹⁾ sur l'évolution de la mortalité routière est un exemple d'application de ce principe (voir présentation dans ce dossier).

⁽¹⁾ Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. Cet établissement public est sous la tutelle conjointe des ministres en charge du Développement durable, de l'Urbanisme et des Transports. Il accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.



Le droit à la protection des données : un point essentiel de la data

Pour aborder cette question du droit, intéressons-nous au projet de mise en place des enregistreurs de données (EDR) (cf. article *Pondération* n° 124 p. 11 – Juin 2021).

Dans le débat, les détracteurs de ce nouveau dispositif font état de leurs craintes d'une grave atteinte à la liberté individuelle. L'EDR est caricaturé dans une fonction de « policier embarqué » qui permettrait de contrôler en permanence chaque conducteur avec la crainte de transmission des informations aux autorités en capacité de verbaliser ou encore aux assureurs qui pourraient ainsi pénaliser les conducteurs contrevenants...

Exprimer cette inquiétude est légitime, notamment lorsqu'il est fait référence aux pratiques intrusives de certains pays (la Chine est régulièrement citée...), mais se nourrir de cette crainte pour s'opposer aux enregistreurs de données traduit une grande méconnaissance du droit existant en matière de protection de l'usage des données personnelles.

Certes, les données collectées (notamment la géolocalisation) sont de plus en plus intrusives, car tracées et donc en lien avec une personne porteuse d'un objet connecté. Nous vivons, de ce point de vue, une période de rupture, celle de la numérisation de tout, et les déplacements quotidiens

n'échappent plus à la règle. Sont ainsi apparus récemment des concepts comme celui de véhicule-traceur ou de piéton-traceur, qui permettent à l'aide d'un smartphone, de transformer tout un chacun en station de recueil de données.

Mais, face au déploiement des EDR, plutôt qu'adopter une position de blocage, n'est-il pas plus responsable de poser la problématique en ces termes :

- Comment préserver l'équilibre entre les besoins de la recherche scientifique, de la justice, des constructeurs, des gestionnaires de voiries... et le respect du droit de protection des données personnelles ?
- Face à cet enjeu de conciliation, qu'en est-il du droit existant ? Est-il suffisant ? La trajectoire juridique d'évolution des textes évolue-t-elle dans le bon sens ? L'arbitrage entre intérêt de protection collective et respect du droit individuel est-il au bon niveau ?
- L'arbitrage entre intérêt de protection collective et respect du droit individuel est-il au bon niveau ?

Face à ces questions, le RGPD (Règlement Général pour la Protection des Données) et la loi « Informatique et libertés » constituent un socle protecteur, certes imparfait et évolutif, mais suffisamment étayé pour rassurer et démythifier le syndrome de « Big Brother ».

Qui est légitime pour accéder aux données ?

Le chercheur : les informations relatives à la conduite des véhicules peuvent être utiles pour des chercheurs dans le cadre d'études menées sur l'accidentologie. Ce type d'études peut fournir des informations sur les comportements de conduite (vitesse par exemple) ou sur les incidents de conduite pouvant renseigner sur les défauts d'infrastructures (voir encart sur le projet S_Vrai). La collecte et le traitement de données personnelles reposent alors sur la finalité de l'étude : elle doit donc être légitime, déterminée et explicite. Important : le chercheur, comme tout autre accédant aux données personnelles, doit mettre en place des mesures techniques et organisationnelles pour les protéger, depuis la collecte jusqu'à leur destruction ou l'anonymisation totale (c'est-à-dire l'impossibilité absolue d'identifier une personne physique).

Plus de données pour plus de justice : en cas d'accident, l'autorité judiciaire est légitime pour réquisitionner les données personnelles collectées par les EDR à des fins de recherche et pour transmission aux assureurs.



RGPD : un élément clé de réassurance

La recherche scientifique nécessite souvent la collecte de données concernant des participants à des expérimentations avec traçage de leurs déplacements et comportements, ou encore des répondants à des questionnaires. Chaque personne peut ainsi directement, ou par recoupements, être identifiable dans des bases de données. Au-delà des intrusions dans la vie privée, ce sont des profils de comportements et des habitudes de vie qui peuvent être appréhendés.

Qu'est-ce qu'une donnée personnelle ? Comment la préserver ?

Le simple fait de supprimer la donnée nominative ne constitue pas une « anonymisation » au sens de la loi ou du RGPD. La présence d'une donnée identifiante dans une base de données ou la possibilité d'identifier des personnes physiques constitue le point d'entrée du risque d'atteintes aux droits des personnes concernées par une collecte.

Eu égard au nombre d'objets et de composants connectés présents dans un véhicule, considérant les définitions légales de la donnée personnelle, il apparaît que de nombreuses données collectées dans un véhicule sont identifiantes.

Pour préserver les droits des personnes, l'**anonymisation** des données est essentielle. Il ne s'agit pas seulement de supprimer les données nominatives, mais de rendre impossible toute identification.

La **pseudonymisation** constitue également une méthode privilégiée. Il ne s'agit pas d'une méthode d'anonymisation car elle consiste « à remplacer des données personnelles directement identifiantes par un pseudonyme non signifiant ». Cette technique contribue ainsi à diminuer les possibilités de « corrélation d'un ensemble de données avec l'identité originale d'une personne concernée ».

La géolocalisation : une donnée sensible encadrée par le RGPD

La géolocalisation est une « *technologie associée à un traitement de données personnelles qui a pour but principal de déterminer la localisation plus ou moins précise d'un objet ou d'une personne par le biais d'un système GPS ou d'un téléphone mobile* ». Cette information porte donc en elle des risques d'identification des personnes.

Des chercheurs ont ainsi montré que la confrontation entre 4 points de localisation permet la re-identification à 95 % de 1,5 million d'utilisateurs de téléphone portable, même si aucune des données recueillies n'est identifiante à elle seule.

Le RGPD fait expressément référence à la donnée de localisation et en limite la possibilité d'accès avec des finalités clairement définies. Le projet eCall est à cet égard assez représentatif du cadre posé (voir encart dans ce dossier).

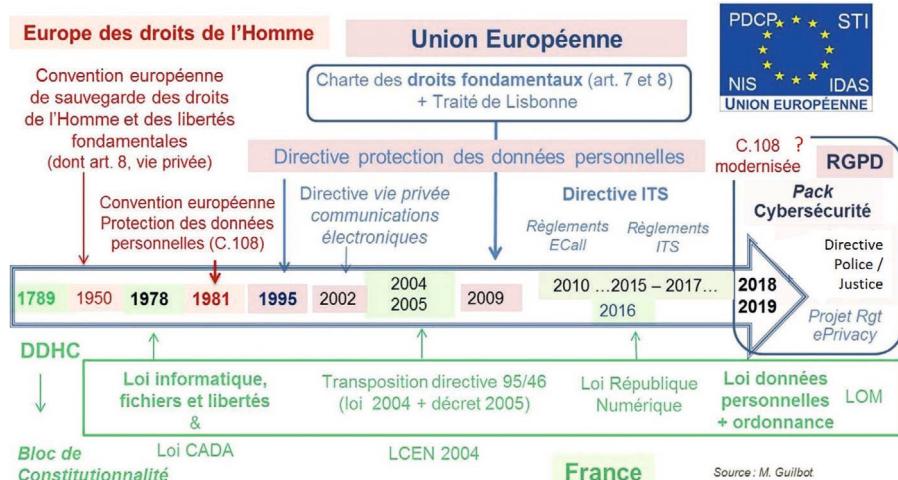
RGPD : maillon d'une démarche globale

Le texte et le graphique produit par Michèle Guilbot⁽¹⁾ apporte un éclairage global et historique intéressant.

« *En Europe, la protection des données personnelles est largement affirmée par le droit : dans l'Union Européenne par la proclamation de la protection de ces données et de la vie privée comme droits fondamentaux ainsi que par le Règlement Général pour la Protection des Données (RGPD) entré en application le 25 mai 2018 ; dans l'Europe des Droits de l'Homme qui a consacré depuis 1950 le droit à la protection de la vie privée et, depuis 1981, celui de la protection des données personnelles par une convention spécifique, modernisée en 2018 pour tenir compte de l'impact des nouvelles technologies et proposer un encadrement compatible avec le RGPD.*

L'application des règles de protection s'impose de plein droit au véhicule connecté, voire automatisé. Cette obligation est expressément rappelée par des textes spéciaux comme la directive de 2010 relative aux systèmes de transport intelligent. Une première déclinaison réglementée porte sur le déploiement du système eCall, obligatoire au 31 mars 2018 sur les nouvelles séries des véhicules des catégories M1 et N1⁽²⁾. Ces règles s'appliquent également aux acteurs de la mobilité, parmi lesquels les assureurs appelés à intervenir pour l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière. »

Figure 1 : la loi et la protection des données personnelles



⁽¹⁾ « Quel traitement juridique pour la donnée personnelle ? Illustration par la mobilité connectée et l'assurance automobile » : Michèle Guilbot & Trystan Lauraire – 9 juillet 2019.

⁽²⁾ M1 : véhicules particuliers < = 8 places. N1 : N1 : véhicule conçu et construit pour le transport de marchandises avec poids < = 3,5 tonnes.

Quelques exemples d'usage de la data

Le dispositif eCall

L'eCall est une initiative de la Commission Européenne qui consiste à doter les véhicules de catégories N1 et M1⁽¹⁾ vendus dans l'Union Européenne, d'un système d'appel d'urgence automatique, permettant à une voiture accidentée d'appeler instantanément les services d'urgence et d'envoyer sa position précise, que ses occupants soient conscients ou non, et quel que soit le pays de l'UE dans lequel elle se trouve. Ce système, basé sur le numéro unique d'urgence européen 112 amélioré par la géolocalisation, doit permettre une intervention des services d'urgence plus rapide et efficace.

Le 28 avril 2015, le Parlement européen a rendu obligatoire l'équipement par les constructeurs de tous les nouveaux

modèles de véhicules avec le système eCall. La mesure est entrée en application à partir du 31 mars 2018, mais l'ensemble du parc ne sera équipé qu'en 2035.

En plus de la localisation, l'eCall transmet un ensemble d'informations sur le véhicule considérées comme minimales dans une structure nommée MSD (*Minimum Set of Data*) :

- Type de véhicules (véhicule de tourisme, véhicule utilitaire, bus, moto...).
- Le code VIN du véhicule.
- Son type de carburant.
- Le nombre de passagers.

Les constructeurs peuvent proposer une version augmentée du système imposé par le Règlement européen. BMW, par exemple, transmet des informations additionnelles telles que : la localisation précise, le sens



de marche, la vitesse, le nombre de passagers, les mesures prises par les capteurs et le nombre d'airbags déclenchés. Dans ce cas, le consentement du conducteur est obligatoire et le système doit pouvoir être désactivé.

Le système eCall est encadré par trois règlements communautaires. Alors que le premier définit le cadre juridique pour la réception du déploiement de l'eCall, les deux autres contiennent des dispositions spécifiques relatives à la protection des données personnelles des utilisateurs. Par ailleurs, sont applicables les dispositions du RGPD et elles ne sont pas exclues pour le service optionnel.

⁽¹⁾ N1 : N1 : véhicule conçu et construit pour le transport de marchandises avec poids < = 3,5 tonnes. M1 : véhicules particuliers < = 8 places.

Les dispositifs S_Vrai et Dymoa

L'acquisition de nouvelles data peut permettre d'améliorer la connaissance de l'infrastructure en s'appuyant sur l'analyse de la conduite et en identifiant les incidents de conduite. C'est l'idée qui a conduit la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) à impulser et à financer le projet **S_Vrai** (Sauver des vies par le retour d'analyse sur incidents) qui s'est achevé en 2015.

L'objectif visé a été de compléter les données d'accidentalité par des données d'incidentalité. Ce projet a été mené conjointement par le Cerema et le Laboratoire Mécanismes d'Accidents (LMA) de l'Ifsttar. Il a également bénéficié de la collaboration de la DIR Massif Central et du Conseil Départemental de Seine-Maritime (CD76).

Qu'est-ce qu'un incident ?

Les incidents de conduite correspondent à des situations de conduite non maîtrisées ou à la limite de maîtrise par le conducteur mais qui n'occasionnent pas nécessairement de choc. Ils sont caractérisés par le dépassement de seuils dynamiques (accélérations...) et recueillis à l'aide d'Enregistreurs de Données d'événements de la Route (EDR) dénommés EMMA (Enregistreurs eMbarqués des Mécanismes d'Accidents) embarqués dans des véhicules. Cette démarche peut être comparée à l'analyse des « presque accidents » conduite par exemple dans le secteur du BTP (Bâtiments et Travaux Publics).

Le dispositif S_Vrai

Le principe a consisté à équiper 50 véhicules de service d'enregistreurs EMMA (Enregistreur eMbarqué des Mécanismes d'Accidents) afin de recueillir des incidents. L'objectif final a été d'évaluer la contribution de l'analyse des incidents au diagnostic de l'infrastructure routière en matière de sécurité routière.

EMMA permet de mesurer en temps réel des informations relatives à la dynamique du véhicule (accélérations, vitesse...) et à sa localisation. Il peut également recueillir certaines actions du conducteur, tels que l'appui sur la pédale de frein, l'angle au volant... Lorsque certains des paramètres sont jugés « anormaux » selon un seuil défini, l'événement est traité comme incident.

Le boîtier EMMA.



Au terme d'un recueil pendant un an, portant sur 3 500 trajets représentant plus de 100 000 kilomètres parcourus, 339 incidents ont été recueillis, dont 82 % survenus sur le réseau secondaire des routes départementales. L'analyse des experts réalisée pour le département de Seine-Maritime, a montré que dans près d'un tiers des cas, l'infrastructure avait joué un rôle dans le déclenchement de l'incident.

DYMOA, intimement lié au dispositif S_VRAI, s'est terminé en 2018. Il a été basé sur l'instrumentation d'une flotte d'une quarantaine de véhicules (26 2RM et 10 VL) à l'aide d'EDR de type smartphones. Le recueil, d'une durée d'un an, étendu sur 3 territoires (Départements de Seine-Maritime, Bouches-du-Rhône et Hérault), concerne l'enregistrement des parcours des véhicules, des incidents éventuels détectés par le dépassement de seuils dynamiques des véhicules, des passages sur des zones d'intérêt (zones accidentogènes, aménagements spécifiques...), des comportements des conducteurs, du contexte extérieur au véhicule par enregistrement vidéo et l'élaboration d'un observatoire des vitesses.



Le cadre juridique : un point prégnant pour les deux projets

Pour S_Vrai, les aspects juridiques se sont révélés particulièrement importants dans la phase préparatoire du projet. Cela s'est notamment traduit par la constitution d'un dossier démontrant la conformité de la démarche à la réglementation informatique et libertés pour obtenir l'autorisation de la CNIL. Plusieurs outils ont ainsi été élaborés (engagements de confidentialité, formulaires de consentement des agents-conducteurs, documents d'information, etc.).

Concernant DYMOA, une procédure juridique spécifique liée à la confidentialité des données et à l'usage d'un smartphone comme enregistreur a été mise en place afin de garantir la protection des données à caractère personnel, et de la vie privée des conducteurs impliqués dans le projet.

Pour les deux dispositifs, une base de données très spécifique a été conçue avec des accès limités à certaines personnes parfaitement identifiées et responsables. Les conducteurs étaient tous volontaires et pouvaient désactiver le système à tout moment.

Dataviz : plateforme de datavisualisation du Cerema

Le Cerema a développé une plateforme en ligne pour visualiser l'évolution des données de mortalité routière sur un temps long : de 1968 à 2019. <https://dataviz.cerema.fr/securite-routiere-series/> Elle permet de visualiser ces données à travers des graphiques interactifs.

Les données sont issues des Bulletins d'Analyse des Accidents de la Circulation (BAAC) de France métropolitaine gérés par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR). Les indicateurs élaborés à partir de ces données sont labellisés par l'Autorité de la statistique publique.

La plateforme permet d'observer plus spécifiquement les chiffres pour une classe d'âge ou un type d'usager et de faire éventuellement la distinction selon le genre. Elle permet également de visualiser la mortalité en fonction du milieu dans lequel l'accident est survenu (en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute) et du mode de déplacement utilisé (piéton, vélo, cyclomoteur, moto, automobile, véhicule utilitaire, poids-lourds ou autres usagers) ou encore une analyse par département(s).

Les chiffres de la sécurité routière sont également comparés avec ceux de la popu-



lation française pour mieux mettre en évidence des enjeux spécifiques à certains types d'usagers.

Cet outil qui a vocation à être actualisé chaque année est donc accessible à tous. Il s'agit d'un exemple intéressant d'accès à une information générale de type grand public. Du fait de données agrégées assez générales et donc des possibilités réduites de ciblage des informations, cet outil doit plutôt être considéré comme un outil d'information et non véritablement d'aide à la décision.



Bon à savoir :

Une partie de ces données (période de 2005 à 2020) est disponible par ailleurs en format brut sur la plateforme data.gouv.

<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/?q=securit%C3%A9%20routi%C3%A8re>

ENREGISTREUR DE DONNÉES : UNE VICTOIRE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE !

Le Règlement de l'Union Européenne concernant la sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables exige des constructeurs, qu'à partir de juillet 2022, tous les nouveaux modèles de véhicules introduits sur le marché disposent d'un enregistreur de données d'événements, plus communément appelé « boîte noire ».

C'est une victoire obtenue par la Ligue contre la violence routière qui réclame depuis plus de vingt ans la présence d'enregistreurs de données à bord des véhicules.

Une avancée considérable pour la sécurité routière !

- Un appui essentiel en matière judiciaire : l'analyse des données recueillies permettra de mieux cerner et attribuer les responsabilités. Elle est aussi une réponse essentielle pour les victimes dont la première quête est celle de la recherche de la vérité sur les circonstances de l'accident. Elle représente enfin un avantage certain en termes de coûts, de temps et d'efficacité, pour la justice.
- Une aide à la conception des véhicules : les enregistreurs de données fourniront des informations sur les causes des accidents, les constructeurs pouvant alors se servir de ces informations pour améliorer la conception de futurs véhicules, et augmenter la sécurité des systèmes et des équipements.
- Une amélioration de la sécurité routière : aux USA où l'installation des « boîtes noires » est obligatoire sur les voitures neuves depuis 2015, on a observé que l'installation des enregistreurs de données a permis de modifier le comportement des usagers et engendré une réduction du nombre d'accidents estimée à – 20 %.

Un enjeu, deux points de vigilance et une évidence...

En préalable. Qu'est-ce qu'une *data* utile à la sécurité routière ? Cette question présuppose l'existence d'une limite alors que l'intérêt de l'approche *data* est précisément, face à chaque problématique, de n'en poser aucune. Ainsi, il s'agit d'être en capacité de croiser un volume important de données de nature très différente afin d'établir des correspondances et renforcer l'intérêt et la pertinence de l'ingénierie.

Quelques exemples :

- *Data* accident et *data* sur suivi hospitalier pour mieux mettre en correspondance les types d'accidents ou véhicules, et les dommages affectant les victimes.
- *Data* accident et *data* économique et sociale pour mieux connaître le coût sociétal de l'insécurité routière.
- *Data* accident et géodata pour améliorer l'infrastructure.

Certains pourront considérer qu'il n'y a « Rien de nouveau ! ». Certes l'approche croisée des données n'est pas un principe nouveau, mais le volume de données disponible (et son coût d'accès réduit) couplé à une capacité d'analyse appuyée par les algorithmes est un levier possible pour faire progresser la sécurité routière.

Plus de *data*, c'est aussi une possibilité de disposer d'une connaissance plus précise des phénomènes et donc une possibilité d'agir de façon beaucoup plus ciblée dans des contextes particuliers.

 **Le volume, l'étendue de la *data* et la capacité de traitement algorithmique ouvre assurément des perspectives très encourageantes pour faire progresser la connaissance utile pour atteindre l'objectif « zéro accident ».**

L'ouverture de l'accès à des plateformes de *data visualisation* a son intérêt mais le risque existe de voir s'improviser davantage de pseudo-experts qui iront chercher dans cette masse de *data*, prête à consommer, les informations biaisées qui serviront leurs thèses. Sur ce point essentiel, la distinction entre corrélation et causalité est un point de vigilance essentiel⁽¹⁾.

La *data* véritablement utile devra donc passer par le double filtre de la qualité de la donnée pour la matière brute et de l'expertise éclairée et indépendante pour l'analyse.

La *data* est tendance. Elle inspire donc quelques-uns qui, pour soigner leur image, valorisent leurs initiatives.

En référence, on peut citer la création de l'observatoire des risques routiers et de la mobilité lancé par 5 contributeurs de tous horizons : les associations Prévention Routière et Attitude Prévention, Gfi Informatique, l'institut des actuaires et Opinion Way. Sans entrer dans l'analyse critique de la méthodologie employée (utilisation d'un panel de conducteurs volontaires produisant du déclaratif...), les productions de cet observatoire, mais surtout l'association d'acteurs sème un certain doute, pour ne pas dire un doute certain, sur le niveau d'exigence de la démarche⁽²⁾. Est-ce d'ailleurs du ressort de partenaires auto-déclarés de s'emparer du sujet de l'observation en matière de sécurité routière ? La *data* pour le meilleur et pour le pire...

Une simple action de veille « *data* et sécurité routière » sur le web suffit à constater que le secteur des entreprises technologiques occupe largement la place. Chacun y va de sa solution qui serait capable de révolutionner la politique de sécurité routière. Certains fournisseurs technologiques franchissent allègrement le Rubicon en tombant franchement dans la caricature. En évoquant les enregistreurs de données embarqués sur la vitesse : « *Cela permettrait la mise en œuvre de mesure de réductions de l'accidentologie plus ciblées, potentiellement plus efficaces qu'une réduction uniforme de la vitesse sur les routes.* » Oups ! Une remise à niveau s'impose !

Ce constat pose une question de fond en matière d'observation : sur cet enjeu de santé publique que représente la sécurité routière, quelle doit être l'ambition du service public en terme de maîtrise des accès aux données et à son analyse ? Sans tomber dans le modèle kolkhozien, et s'interdire toute collaboration avec le secteur de l'ingénierie privée, n'y a-t-il pas là un vrai risque de dérive ? Les objectifs d'externalisation technologique vers des opérateurs privés ne risquent-ils pas à terme de bloquer toute véritable maîtrise ? Le lecteur n'y verra ici aucune mauvaise pensée tendancieuse de type Mc Kinseyenne, mais tout de même...

 **La qualité de la *data* et de l'expertise du secteur public doivent, plus que jamais, rester des prérequis et être l'objet d'une vigilance accrue.**



Nous l'avons vu, la protection de la vie privée est aujourd'hui pleinement prise en compte par le droit qui évolue et s'ajuste au gré des évolutions notamment technologiques. Ceci devrait couper court à toutes les craintes exprimées, mais rien n'est moins sûr. Le pouvoir aime rarement le bruit des bottes qui revendiquent des droits individuels. Mais en cherchant à protéger la liberté individuelle, et c'est bien entendu essentiel, il faudra veiller à ce que le cadre réglementaire reste suffisamment souple pour disposer d'un accès à une information utile à l'intérêt général. Nous sommes ici dans une phase d'ajustement permanent qui pourrait être confrontée à une revendication grandissante qui remet aujourd'hui en cause l'EDR en agitant le chiffon rouge de l'exemple chinois ou en expliquant le manque d'intérêt des données sous prétexte qu'elles ne seraient pas suffisantes.

 **La recherche publique, certes encadrée, ne devra toutefois pas être confrontée au carcan d'un droit d'accès aux données insuffisamment discerné et trop contraignant.**

Enfin, terminons par quelques lapanissades, toujours utiles à rappeler. Il faut bien avoir à l'esprit que la *data* n'est qu'un carburant disponible au service de l'ingénierie et de l'action publique. Le passé (y compris très présent) nous rappelle douloureusement qu'il ne suffit pas de disposer de la connaissance pour en faire bon usage. Dans ce registre, les exemples sont récurrents...

- Pourquoi un bilan sérieux de la *data* disponible sur l'impact de la mesure du 80 km/h n'a toujours pas été produit ?
- Pourquoi la *data* disponible concernant les chiffres catastrophiques sur la mortalité des motards n'est pas suivie de prises de décisions *ad'hoc* ?
- ...La liste est longue...

 **Avec ou sans *data*, la volonté politique et l'exigence de résultat resteront le point fondateur de toute action efficace au service de la sécurité routière.**

⁽¹⁾ « Le degré zéro de la désinformation : confondre corrélation et causalité » – Pondération n° 118 – Mai 2019.

⁽²⁾ L'association Attitude Prévention a été créée par l'Assemblée Générale de la Fédération Française de l'Assurance. Elle est présidée par Patrick Jacquot qui est par ailleurs Président-directeur général de l'Assurance mutuelle des motards plus connus sous l'étiquette « motards en colère ». Bref, c'est le grand classique des poupées russes... sans plus de commentaires...

Concernant la Prévention routière, cf. déclarations sur l'intérêt des EDR évoquée dans la rubrique *Indignation* de ce numéro p. 6.

4 questions à...



Emmanuel LAGARDE

**Directeur de Recherche à l'INSERM
et Président du Comité des Experts
du Conseil National de la Sécurité Routière.**

Pensez-vous que le sujet de la *data* est un élément clé de la sécurité routière ?

Je travaille avec des données depuis de début de ma carrière. Il va m'être difficile de vous dire que ce n'est pas important. C'est un élément clé au moins à deux titres. D'abord parce que la compilation de données sur les accidents, sur les comportements, sur les infrastructures, plus largement sur le système qui permet la mobilité routière, est à la base de la connaissance. Plus on a de données, plus on peut agir de manière ciblée et pertinente. Ce qu'il y a de nouveau depuis un peu plus de dix ans, c'est l'arrivée de nouvelles techniques d'exploitation de ces données, que l'on appelle parfois intelligence artificielle, et qui permettent d'exploiter des volumes qui croissent chaque année de manière exponentielle.

Plus précisément, quelle est votre position sur l'enjeu des enregistreurs de données embarqués dans les véhicules dits « boîtes noires » ?

C'est un exemple marquant de l'importance de disposer de données de qualité, pertinentes et les plus exhaustives possibles. Mon sentiment est que ces enregistreurs constituent une opportunité pour avancer dans le domaine de la sécurité routière. Pour mieux connaître les situations et les facteurs accidentogènes (quand la vitesse n'est-elle pas appropriée ? Quels sont les lieux les plus à risque ?), mais aussi pour évaluer la myriade de dispositifs d'aide à la conduite proposés par les constructeurs. Pour que ce soit efficace, il faut disposer des données lors (et un peu avant) l'accident, mais aussi hors accident, pour disposer d'un point de comparaison, avoir une mesure de l'exposition à ces dispositifs. Mon inquiétude est que les réticences de certains usagers ou de certains constructeurs à rendre l'ensemble de ces données disponible seront préjudiciables à la connaissance de ce qui marche, de ce qui ne marche pas, voire de ce qui nuit. Les premiers évoquent des inquiétudes relatives à la protection de la vie privée, les seconds relatifs au secret industriel. C'est justement pour cela que seule la puissance publique doit disposer de ces données pour pouvoir conduire une évaluation indépendante.

Quels sont les projets d'application sur lesquels vous travaillez actuellement ?

Je peux citer trois exemples de projets conduits par notre laboratoire pour illustrer ce que l'exploitation des données veut dire. Le projet CESIR consiste d'abord à apparier les fichiers des accidents avec celui des consommations de médicaments de la Sécurité Sociale pour identifier les médicaments qui présentent un risque pour la conduite. Les résultats contribuent à déterminer la couleur du pictogramme triangulaire que vous pouvez voir sur les boîtes de médicaments. Un deuxième projet nommé TARPON utilise les algorithmes d'intelligence artificielle spécialisés dans le traitement des textes libres pour décrire les accidents à partir des comptes-rendus cliniques réalisés aux urgences. Un troisième projet nommé ZEBRA exploite les techniques d'intelligence artificielle d'analyse des images pour évaluer de manière systématique et automatique la dangerosité du million (environ) de passages piétons que compte notre pays.

Quels sont les freins, difficultés ou limites que vous observez sur la capacité à utiliser davantage la *data* dans le domaine de la sécurité routière ?

Il y en a plusieurs : d'abord et surtout la qualité et la pertinence. Ce n'est pas parce qu'il existe des bases de données de plus en plus massives qu'elles contiennent les informations dont nous avons besoin. On est en train de réaliser, et c'est très bien, que plus que le *big data*, c'est le *good data* qui importe. L'autre difficulté à laquelle nous sommes confrontés tous les jours est liée aux réglementations destinées à protéger les données personnelles. Cette protection est absolument nécessaire mais, les procédures qui sont aujourd'hui requises sont d'une lourdeur et d'une complexité telles qu'elles finissent par faire avorter des projets qui auraient pu être très utiles. Le Règlement Général européen sur la Protection des Données (RGPD) a rendu les choses très compliquées, peut-être parce que l'on a cru bon de voir imposer les mêmes règles pour le citoyen, les entreprises et la puissance publique. Entre un GAFA qui vend des données de santé à un assureur pour moduler des primes et un hôpital qui veut faire le point sur les dossiers médicaux de ses patients, il me semble qu'il y a une différence importante.

REMERCIEMENTS

Merci à l'ensemble des chercheurs qui ont contribué par leurs apports documentaires et entretiens à la réalisation de ce dossier.

- **Michèle GUILBOT** : Docteur en Droit, HDR – Directrice de Recherche – Université Gustave Eiffel (ex IFSTTAR) – Champs-sur-Marne – Département Transport Santé Sécurité – Laboratoire Mécanismes d'Accidents.
- **Bernard LAUMON** : Université Gustave Eiffel (ex IFSTTAR) – Lyon – Département Transport Santé Sécurité.
- **Thierry SERRE** : Directeur de Recherche – Université Gustave Eiffel (ex IFSTTAR) – Salon de Provence – Département Transport Santé Sécurité – Directeur adjoint du Laboratoire Mécanismes d'Accidents.
- **Emmanuel LAGARDE** : Directeur de Recherche à l'INSERM et Président du Comité des Experts du Conseil National de la Sécurité Routière.

Le premier quinquennat d'Emmanuel Macron est achevé. Dans le domaine de la sécurité routière, il a été marqué par l'abaissement à 80 km/h de la Vitesse Maximale Autorisée (VMA) sur une partie du réseau routier. Cette décision figure parmi les plus controversées de l'histoire de la sécurité routière en France et illustre les difficultés de gouverner aujourd'hui.

Cette séquence politique confirme que gouverner, c'est d'abord hériter ! Fin 2017, Édouard Philippe, nouveau Premier ministre, entend relancer ainsi une politique de sécurité routière laissée au point mort sous le précédent quinquennat et répondre aux attentes de la Commission Européenne.

Les données probantes s'accumulent alors pour rendre raisonnable la mesure. Les preuves scientifiques de son efficacité paraissent suffisamment solides pour que le Premier ministre ne craigne pas d'engager son autorité et son gouvernement dans plusieurs mois de controverses.

Mais l'étape essentielle est bien la mise en œuvre. Elle s'opère dans une conjoncture inattendue, créée par le mouvement des Gilets jaunes et la réponse offerte, dans les territoires, par le grand débat national.

Gouverner est affaire d'héritage

En novembre 2017, la mesure surprend l'opinion publique, mais n'étonne pas les experts de la sécurité routière. Des commentateurs ont pu jouer la surprise pour mieux dénoncer la brutalité de la décision ou feindre d'en ignorer les motivations. Depuis plusieurs années, l'abaissement des vitesses autorisées est une proposition portée par les experts de la sécurité routière et réclamée par la Ligue contre la violence routière. L'abaissement de la VMA fait alors partie des solutions à l'insécurité routière les plus documentées. Envisagée et souhaitée par les gouvernements Valls puis Cazeneuve, le 80 km/h est en vigueur dans des pays qui servent de modèle à la France. C'est le cas des Pays-Bas, depuis 2015, de la Suisse, de la Norvège et de la Suède, où les routes secondaires sont passées de 90 à 80 km/h en 1997 !

En 2017, la France connaît sa troisième année consécutive d'augmentation du nombre des tués sur les routes. Avec 3 477 tués, ce bilan n'a plus rien à voir avec les 8 000 tués du début des années 2000. Mais la dynamique initiée en juillet 2002 est bel et bien interrompue. Quinze ans après le discours du Président Chirac, nul ne peut plus douter que la politique publique de sécurité routière soit de nouveau en échec. Celui-ci est d'autant plus probant qu'en 2012, Manuel Valls, ministre de l'Intérieur, s'était engagé à diminuer par deux le nombre des tués sur les routes de France d'ici 2020.

Son objectif est de « passer sous le seuil des 2 000 tués ». Ce challenge, posé par la Commission européenne, ne paraît pas inatteignable. Il est conforme à celui fixé en 2001, pour la décennie qui s'achève, et il n'y a pas de raison d'afficher des perspec-



tives moins ambitieuses. Le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) est réactivé et l'abaissement à 80 km/h de la VMA sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central fait partie des mesures portées par les experts.

Entre 2010 et 2018, le nombre des tués sur les routes de France diminue de 20 % seulement. Les pays européens ne font pas beaucoup mieux. Mais la France reste au milieu du peloton, loin des champions que sont la Norvège ou la Suède. Si le nouveau gouvernement français est conscient qu'il n'a guère de chance d'atteindre les objectifs fixés pour 2020, la marge de progression ne fait pas de doute, d'autant que les propositions des experts n'ont pas toutes été mises en œuvre !

Gouverner par les données probantes

Le 11 décembre 2017, le Premier ministre Édouard Philippe annonce, dans un tweet, qu'il est favorable à l'abaissement de la vitesse de 90 à 80 km/h sur une partie du réseau routier. Ce tweet s'éclaire par une

note estivale de son cabinet sur les mauvais résultats de la sécurité routière et les mesures à prendre. Dès septembre, des rencontres ont lieu avec les représentants de la Ligue. Pour l'exécutif, il faut mettre un terme aux résultats décevants, inverser la courbe de l'accidentalité et réaffirmer son pilotage.

Il ne faut cependant pas s'en tenir à ce travail politique des plus classiques sous la Ve République. L'adoption de la mesure se comprend mieux encore au regard d'une conception rationnelle – certains diront technocratique – de l'action publique. La mobilisation des savoirs experts et des données probantes est au cœur de la décision. La politique de sécurité routière bénéficie des travaux, à la fois solides et anciens, d'une expertise et d'une recherche en sécurité routière institutionnalisée en France et intégrée au niveau international. On sait que la moitié des accidents mortels ont lieu sur les 400 000 kilomètres de routes bidirectionnelles dépourvues de séparateur central et les modèles mathématiques de G. Nilsson et R. Elvik, liant

⁽¹⁾ Cet article synthétise un chapitre d'un ouvrage collectif publié en 2021, Fabrice Hamelin, « Hériter, vouloir prouver et devoir renoncer. Ce que la controverse sur le 80 km/h dit de la fabrique de la politique de sécurité routière » dans Olivier Meier et Pierre Valarcher (dir.), *Innovation publique. Regards croisés sur les transformations juridiques, sociales et sociétales*, Éditions EMS, pp. 180-208.

vitesse (moyenne) et accidents, permettent de chiffrer la baisse attendue du nombre des tués, entre 300 et 400 par an, en y abaissant la VMA de 10 km/h.

Le Premier ministre bénéficie également de la démarche prudente de ses prédécesseurs. Lorsqu'il s'engage à descendre en dessous du seuil des 2 000 tués, Manuel Valls mobilise le comité des experts du CNSR. En novembre 2013, celui-ci recommande l'abaissement de la VMA et, en janvier 2014, une évaluation de la politique de sécurité routière fait du 80 km/h la mesure phare pour atteindre l'objectif. Le gouvernement bénéficie aussi des leçons de l'adoption du 80 km/h dans d'autres pays. Quant à la Commission Européenne, elle pousse alors à l'adoption d'une vitesse de 70 km/h sur les routes présentant un risque de collision frontale ! À l'automne 2017, ces données rendent la décision rationnellement fondée et la légitime tant d'un point de vue scientifique qu'institutionnel. Le calcul politique reste raisonnable.

Gouverner dans l'adversité

Il se révèle au fil des mois erroné ! Ce n'est pas tant la contestation qui surprend que le caractère continu de l'hostilité au 80 km/h et la radicalisation des oppositions. Cela tient d'abord à la longueur de la séquence politique. L'adoption de la mesure ouvre six mois de mise en controverse publique, que ce soit au Parlement, dans les médias comme dans les conversations ordinaires ! La contestation ne cesse d'ailleurs pas avec la mise en œuvre. À l'automne, la vindicte s'abat sur les radars automatiques ! Le mouvement des Gilets jaunes les a remis au cœur du débat public et en a fait une des principales cibles de la protestation. Au cours de l'hiver suivant, les radars ont été recouverts de sacs poubelles, repeints ou incendiés. À la fin de l'hiver, près de 75 % des 3 200 radars fixes installés au bord des routes ont été rendus inopérants !

La contestation contre le 80 km/h ne peut pas non plus être isolée des autres mesures gouvernementales sans lien direct avec la route ou l'automobile. Les réformes du Code du travail, des retraites, de la SNCF laissent des traces qui se confondent dans l'opinion publique. L'agrégation des protestations, la désectorisation des mécontente-



ments et la politisation de la mobilisation ont sans doute été le plus mal anticipées par la coalition gouvernementale.

Face à elle se coalisent les associations qui contestent l'action menée en faveur de la sécurité routière (la FFMC, 40 millions d'automobilistes, la Ligue de défense des conducteurs). Mais les partis politiques d'opposition, des élus locaux et des parlementaires se mobilisent également. Cette large coalition permet de comprendre que la force de la contestation ne peut s'expliquer simplement par la passion française pour l'automobile ou par l'exaspération des usagers de la route.

Ces éléments plus éloignés de l'automobile et de la circulation sont ceux portés par le mouvement des Gilets jaunes : le « ras-le-bol fiscal », la méfiance à l'égard de la délégation politique, la crise de confiance dans les élites, la simplicité de la mesure confrontée à la technicité de son explication, etc. L'exaspération est encore accentuée par la cacophonie du débat, où se mêlent et se diffusent mensonges, ignorances, exemples falsifiés ou détournés. Les « experts » sont loin d'être unanimes ! Les controverses ne sont pas restées longtemps un débat de spécialistes. Très vite, la grogne a dépassé l'opposition entre les lobbies pro-vitesse et leurs opposants.

Les sénateurs, porte-voix traditionnels des élus locaux, se sont emparés du dossier. Le contexte politique s'y prête. L'opposition politique réside alors principalement au Sénat et dans les territoires. De leur point de vue, la question du 80 km/h renvoie aux territoires, à la décentralisation et à la séparation des pouvoirs, c'est-à-dire à des prérogatives et des thématiques dont ils s'estiment les garants. Les présidents des Conseils départementaux ont rapidement pris la parole au nom de leur responsabilité et de leur connaissance des routes et des usagers de leur département. Ces grands élus se mobilisent contre le mépris de l'exécutif à leur égard et au nom de la compétitivité économique et l'attractivité des territoires.

La tentation technocratique se heurte au retour du politique et des territoires. L'opposition au gouvernement instrumentalise la décision du Premier ministre dans un

combat qui l'éloigne des enjeux de sécurité routière. La politisation de la sécurité routière se perçoit aussi dans le fait que des acteurs et des groupes politiques, essentiellement situés à droite de l'échiquier politique, réinscrivent la sécurité routière à leur agenda. Il s'agit plus particulièrement des Républicains et du Rassemblement national. Ces investissements partisans contribuent à diffuser l'idée d'une mesure paternaliste témoignant de l'autoritarisme de l'État central. En mai 2019, Édouard Philippe acte la fin de la partie. Moins d'un an après l'application du 80 km/h, le Premier ministre dépose les armes en annonçant qu'il ne s'oppose pas à un retour au 90 km/h demandé par les Présidents des Conseils départementaux. Dépossédés de la mesure par les politiques, les experts ne sont plus entendus.

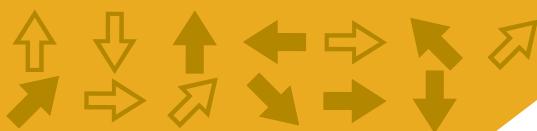
Conclusion

Que retenir de cette séquence politique ? L'État central peut s'imposer dans la définition des mesures à prendre en sécurité routière. Faiblement entravé par des attaches électorales dans les territoires, misant sur une haute fonction publique décomplexée, l'entourage opérationnel d'Édouard Philippe a agi en s'appuyant sur les données probantes. Mais, à l'issue du quinquennat, ce volontarisme technocratique laisse le goût amer de l'échec. Cela va laisser des traces.

Bien entendu, les spécialistes de l'action publique peuvent dénoncer la naïveté de technocrates qui ont pensé se passer de discussion avec les exécutifs territoriaux. Ceux-ci ont rappelé au gouvernement les nécessités de la collaboration entre les pouvoirs, et du respect des prérogatives des uns et des autres. Sans soutien du Président de la République, le Premier ministre s'est heurté à la force d'opposition des institutions parlementaires et territoriales. Si la sécurité routière y perd, la séquence a aussi confirmé la solidité et la hiérarchie de nos institutions.



Voir pp. 140-144.



Vie de la Ligue

Assemblée Générale 2022

Le 25 juin dernier, c'est à nouveau en visioconférence que l'Assemblée Générale s'est déroulée, avec l'espoir de prochaines retrouvailles en présentiel...

Comme à l'habitude le menu était copieux. Chantal Perrichon assura l'ouverture en exposant son rapport moral. Ci-après, voici quelques-unes des idées marquantes évoquées par notre présidente.

Un mauvais bilan de sécurité routière pour 2021

« D'après les résultats considérés comme définitifs par la sécurité routière, si la mortalité routière a baissé pour les automobilistes, les deux roues motorisées et les piétons, elle a en revanche fortement augmenté chez les cyclistes (227 tués, + 21 %). Il faut constater que la pratique du vélo a augmenté de 14 % en zone rurale et 31 % en zone urbaine. Toutefois, la baisse de l'accidentalité n'est pas aussi forte qu'on aurait pu l'espérer, car d'une part les comportements dangereux se sont multipliés sur les routes où le trafic était réduit, probablement de la part de conducteurs estimant qu'il n'y aurait pas de contrôles en période de confinement, et d'autre part les déplacements à pied et à bicyclette, qui exposent davantage au risque leurs usagers, ont été beaucoup plus nombreux. Le résultat est qu'on ne peut bien évidemment pas se satisfaire d'un très mauvais bilan de plus de 3 200 tués, qui est la résultante d'une augmentation continue du nombre de tués depuis février 2021 en moyenne glissante sur 12 mois (–). Aucune leçon ne semble avoir été tirée de la période de pandémie. Ce bilan reste très largement au-dessus de l'objectif gouvernemental de 2015 qui était de passer au-dessous de 2 000 morts en 2020. »



Mesure du 80 km/h : une mobilisation qui reste totale

« En ce qui concerne les velléités de plusieurs départements de repasser la VMA des routes secondaires de 80 à 90 km/h, plusieurs associations départementales de la Ligue ont engagé des recours contre les décisions des Conseils départementaux lorsque ceux-ci n'avaient pas respecté les conditions légales de réunion des commissions locales de sécurité ou lorsque les arguments invoqués pour relever la vitesse à 90 km/h étaient sans fondement. Les décisions de justice rendues ont été assez diverses. La Fédération Nationale de la Ligue a également intenté quelques recours. En tout état de cause, ce n'est qu'un faible pourcentage (environ 10 %) de ces routes secondaires qui a été remis à une VMA de 90 km/h. La Ligue continue à dénoncer la désinformation massive sur ce sujet qui occulte ce faible pourcentage. »

Transition écologique et sécurité routière : de nouvelles convergences

« Nous observons par ailleurs que les enjeux environnementaux et plus globalement de la transition écologique sont concomitants avec l'enjeu de la sécurité routière. La maîtrise du trafic des VL et des vitesses notamment en milieu urbain, la diminution des Gaz à Effet de Serre (GES) pouvant être générée par des vitesses moins élevées, la baisse de la pollution et de la consommation d'énergie en lien avec les types de motorisation, la masse et les profils des véhicules... Tous ces sujets sont autant d'objectifs concordants. L'appui accordé à l'association Respire dans sa démarche juridique contre l'État concernant le contrôle technique des motos, illustre concrètement l'intérêt d'une stratégie d'alliance⁽¹⁾. Cette démarche s'est soldée avec succès par une décision du Conseil d'État du 17 mai 2022 considérant que ce report n'était pas justifié et que la mise en place de cette mesure ne pouvait être décalée au-delà du 1^{er} octobre 2022. »



Malgré le contexte, une large activité s'est poursuivie

Les autres activités de base de la Ligue (accueil des familles de victimes, actions EAD, limitation de vitesse, entretiens de la Ligue, actions de prévention dans les établissements scolaires, dans les entreprises, interventions diverses auprès des autorités et des médias) se sont poursuivies très difficilement, dans la mesure des possibilités et du contexte sanitaire. Les nombreuses contraintes de déplacements (confinements, couvre-feu,...) et de rassemblement nous ont très concrètement empêché de mener toutes les activités programmées pour l'année 2021. Celles comprenant les activités ayant fait l'objet d'une demande et ayant obtenu une subvention ont été malheureusement réduites. Les visioconférences ont toutefois permis de maintenir le dynamisme de l'association.

⁽¹⁾ Voir Pondération n° 125 p. 5 – octobre 2021.



Rapport d'orientation 2022

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 » n'aura pas été atteint malgré la baisse inespérée consécutive aux confinements, qui a cependant 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 planter des radars fixes et à ne pas empêcher leurs signalements par des opérateurs ou les réseaux sociaux affaiblit l'effet du Contrôle Sanction Automatisé (CSA).

Nous avons pu constater, durant toute cette année 2021, que l'insécurité routière, première cause de mortalité de notre jeunesse, ne figurait pas dans les priorités gouvernementales. Suite à la reculade sur le 80 km/h, le blocage immédiat de la proposition de la conférence citoyenne sur le climat sur le 110 km/h sur autoroute, puis la remise en cause de la mesure européenne sur le contrôle technique des 2RM, illustrent cet inquiétant état de fait. Ces blocages et reculades en tous genres justifient, plus que jamais, la mobilisation de la Ligue.

Nos orientations permanentes

La Ligue contre la violence routière est une des très rares associations, si ce n'est la seule, – constituée de bénévoles (une salariée à mi-temps) –, qui s'adresse à tous les publics et travaille pour l'intérêt général, dans une approche globale et systémique de la sécurité routière :

- 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 et des entreprises, en développant une approche citoyenne et responsable du comportement sur l'espace public que constituent les routes et les voies de circulation douce.
- Agir conjointement sur les deux enjeux liés que sont la sécurité routière et la transition écologique.
- 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. Réclamer des Pouvoirs Publics qu'ils mesurent systématiquement les vitesses moyennes de circulation automobile.
- c. Demander que les contrôles par les radars 3^e génération soient réalisés par des unités dédiées à plein temps.
- d. 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.

- e. 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).
- f. Interdire toute communication sur les contrôles des forces de l'ordre, notamment de vitesse, d'alcoolémie ou de stupéfiants (radios locales et autres médias).
- g. Abroger la loi de décembre 2010 sur l'affaiblissement du permis à points.
- h. 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 revenir à la vitesse de 90 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur médian.
- b. Inciter les Pouvoirs Publics à réduire de 130 à 110 km/h la vitesse maximale sur autoroute (sur 17 pays européens disposant d'autoroutes, seuls 7 autorisent une vitesse supérieure à 120 km/h). Étudier un abaissement généralisé de 10 km/h des autres vitesses maximales autorisées hors agglomération.
- c. 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.
- d. Encourager la généralisation de la limitation à 30 km/h en agglomération, sauf sur les grandes artères. Veiller au respect des normes des aménagements visant à dissuader les excès de vitesse telles que celles applicables aux divers types de ralentisseurs.

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 2 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 rétroréfléchissant 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.
- f. Encourager la mise en place de réseaux cyclables dédiés, sécurisés, intégrant des principes d'aménagement et de signalisation priorisant la sécurité des cyclistes (cf. guide des pistes cyclables non dangereuses édité par notre association), ainsi que de zones de rencontres.



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. Accompagner 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 interactif de communication 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 et de détecteurs de surcharge.
- f. Inciter les entreprises à intégrer dans leurs démarches de prévention des risques la prise en compte du risque routier en s'appuyant sur une réglementation interne et un dispositif de formation dédiée (droit à la déconnexion au volant, éco-conduite, mécanismes des comportements humains...).
- 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.
- 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.

6. Faire évoluer l'organisation et la gouvernance de la sécurité routière pour la rendre plus efficiente

- a. La Ligue a constaté que le rattachement du Délégué à la sécurité routière au ministère de l'Intérieur était moins efficace que son rattachement initial au Premier ministre. Elle demande au Gouvernement de revenir à la structure initiale.
- b. La Ligue constate que le Conseil National de la Sécurité Routière, dans sa composition actuelle, est une structure lourde et inefficace, vu la présence de tous les lobbies (sauf les alcooliers !). Au lieu d'aider le gouvernement dans son action, le CNSR est aujourd'hui un outil pour ceux qui s'opposent aux sanctions des automobilistes ne respectant pas les lois. La Ligue demande que le CNSR ne comprenne qu'un nombre limité à une vingtaine de personnalités compétentes pouvant contribuer à diminuer la violence routière. Toutes les parties prenantes intervenant au CNSR se doivent de présenter une déclaration d'intérêt.



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 leur rôle, 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.

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. : 09 63 66 43 25 – 06 79 95 14 35
(ac.berthet@wanadoo.fr)

06 – Alpes-Maritimes : LCVR 06 PACA – 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
(claude.pages71@sfr.fr)

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

13 – Bouches-du-Rhône : Tél. : 01 45 32 91 00
(secretariat@violenceroutiere.org)

14 – Calvados : Philippe Vayssette – 12, rue Doyen Barbeau – 14000 Caen – Tél. : 06 51 29 80 41 (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
(ultraspports15@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 32 (lcvrdijon@gmail.com)
Facebook : Ligue Contre la Violence Routière – Dijon – Côte-d'Or

25 – Doubs : Christian Tarroux – 26, chemin de la Naitoure – 25000 Besançon – Tél. : 03 81 88 39 09 (ctarroux25@gmail.com)

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

29 – Finistère : **Correspondant :** Patrick Troglia – 22, rue Trederm de Lezerec – 29000 Quimper – Tél. : 06 43 43 90 93 (patrick.troglia@quimper.bzh)

30 – Gard : Fabrice Morel – Pôle Mécanique d'Alès – 30520 Saint-Martin-de-Valgalgues – Tél. : 07 62 48 85 38
(lcvr30@ppac.fr)

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

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

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 Guillemin – 57 B, boulevard du Président Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 06 86 66 46 75 (michel.guillemin.3@free.fr) – ([www.violenceroutiere-jura.fr](http://facebook.com/liguejura)) <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 : Tél. : 01 45 32 91 00
(secretariat@violenceroutiere.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)

56-22 – Morbihan – Côte-d'Armor : 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 – LCVR 57 – Centre Socio-culturel Gilbert Jansem – 54, rue de la Croix Saint-Joseph – 57155 Marly Tél. : 06 12 12 78 20 (violenceroutiere57@gmail.com) – (<https://violenceroutiere57.fr/w/>)

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 Laspalles – 65200 Bagnères-de-Bigorre – Tél. : 05 62 91 16 39 – Portable : 06 82 74 28 31
(abadieandre@aol.com)

66 – Pyrénées-Orientales : Tél. : 01 45 32 91 00
(secretariat@violenceroutiere.org)

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, av. Berthelot – 69007 Lyon – Tél. : 06 89 93 90 62 – (michel.pons3@gmail.com)

72 – Sarthe : Patrick Rogeon – Le Ranch – 72210 Roézé-sur-Sarthe – Tél. : 06 37 09 31 50 (lcvr72@laposte.net)

73-74 – Savoie/Haute-Savoie : (LCVRdS) – Michel Charvin – Ligue contre la violence routière – 9, quai des Clarisses – 74000 Annecy – Tél. : 07 70 70 74 39 (LCVRdS7374@hotmail.com)

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

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

81 – Tarn : Yves Donguy – Ligue contre la violence routière – Maison de l'Économie – 1, av. Général Hoche – 81000 Albi
(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 Barthélemy, Pierre Gérard Bazillou (PGB), Colette Berthet, Annie Canel, Jean-Luc Carl, Josiane Confais, Ilyas Daoud, Hervé Dizy, Nicolas Gou, Bernard Héritier, Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant, Claude Lienhard, Chantal Perrichon, Michel Ternier.



(*) Ce numéro de *Pondération* étant daté de juin, la liste des membres du Bureau et du Conseil d'Administration indiquée sur cette page correspond à une situation antérieure à l'Assemblée Générale et au Conseil d'Administration du 25 juin 2022. La mise à jour des administrateurs sera publiée dans le prochain numéro à paraître à l'automne.

Bureau national*

Présidente et porte-parole : Chantal Perrichon
Tél. : 01 45 32 91 00 – (secretariat@violenceroutiere.org)

Vice-Présidents :

Jean-Yves Lamant – Tél. : 01 45 32 91 00 – (jylamant@yahoo.fr)
Pierre Lagache – Tél. : 06 07 45 75 77 – (violenceroutiere46@orange.fr)

Secrétaire Général : Hervé Dizy – (hervedizy@free.fr)

Secrétaire Général Adjoints :

Jean Luc Carl – (violenceroutiere41@free.fr)
Nicolas Gou – (lcvr34accueil@gmail.com)

Trésorier : Pierre-Gérard Bazillou
(tresorier@violenceroutiere.fr)

Responsable de la revue de presse :

Josiane Confais – (josiane.confais@numericable.fr)

Responsable des relations avec le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) :

Michel Ternier – (michelternier@hotmail.fr)

Invités permanents : Annie Canel, Claude Chabot, Ilyas Daoud, Philippe Laville, Ghislaine Leverrier, Jean-Marie Leverrier, Claude Lienhard.

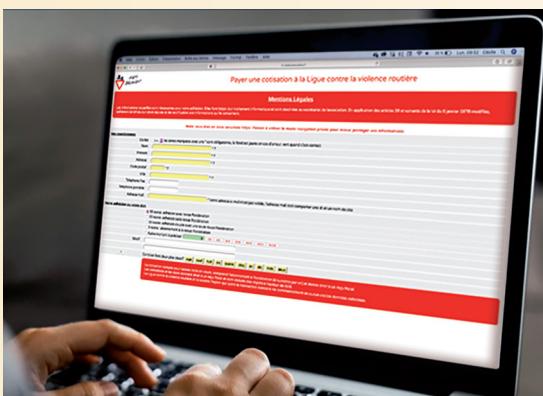
ADHÉSIONS ET DONS

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.