



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

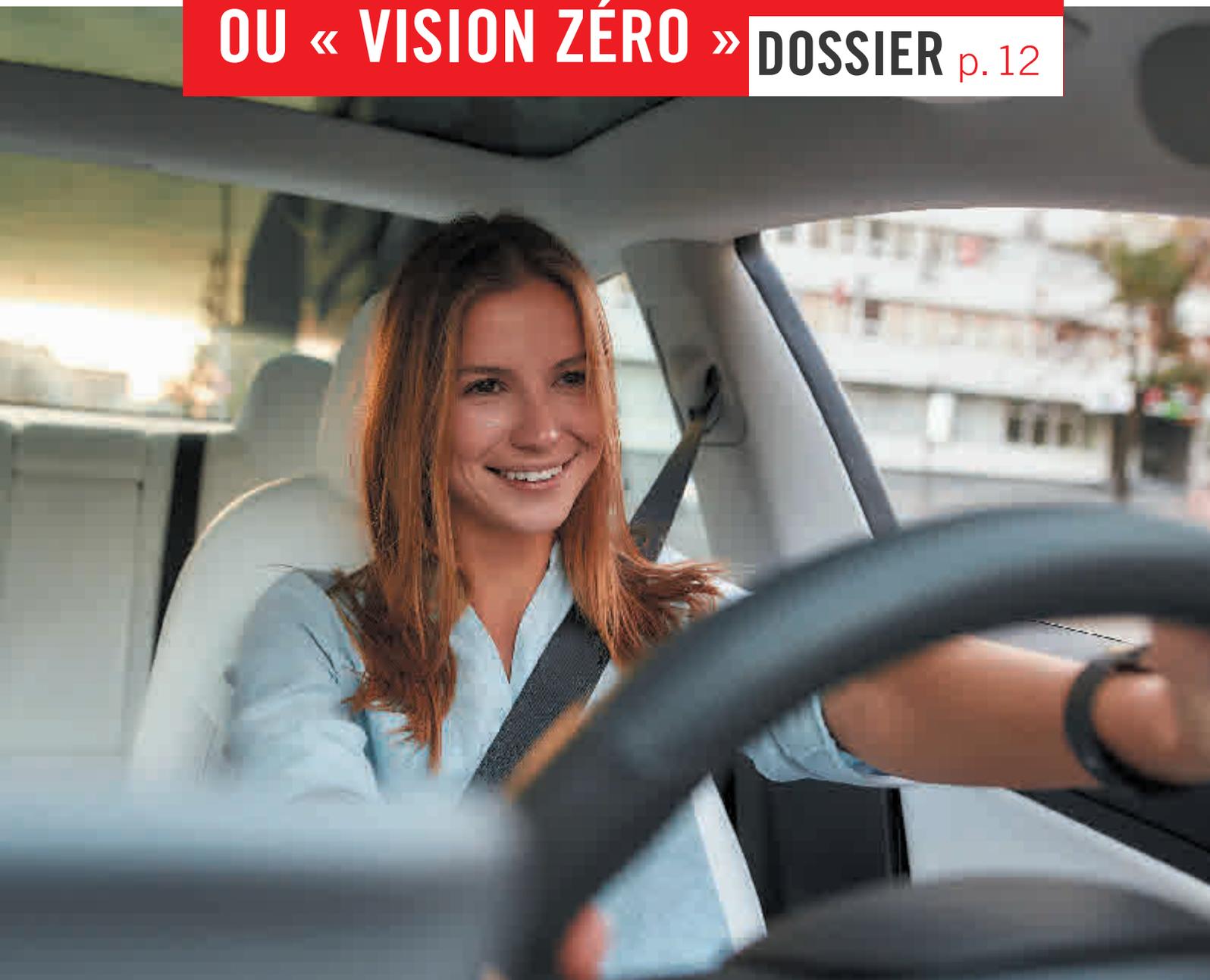
↓
**Valoriser
les dommages corporels**
p.9

↓
**Véhicules automatisés
et sécurité routière**
p.18

↓
**Sécurité routière
au Chili**
p.20



**L'APPROCHE « SYSTÈME SÛR »
OU « VISION ZÉRO » DOSSIER p.12**



SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 4 – Les chiffres de mars 2023
- 5 – Indignation :
 - Un communiqué qui en dit long...
 - Lobbies « vroum-vroum » : désinformation à outrance sur le 80 km/h !
 - Le Rassemblement National tacle le 30 km/h
- 6 –
 - Banalisation syndicale du risque routier
 - Les constructeurs automobiles allemands font de la résistance sur la fin du moteur thermique
 - Mariage d'Heineken et Prévention routière : « Et pourquoi pas ? »
- 7 – Sens unique : Le bon sens a-t-il un... sens en sécurité routière
- 9 – Valoriser les dommages corporels : un enjeu important pour la sécurité routière
- 11 – 4 questions à Yann Bisiou
- 12 – Dossier : L'approche « Système Sûr » ou « Vision Zéro »
- 18 – Véhicules automatisés et sécurité routière : quelques recommandations issues du projet SURCA
- 20 – Nouvelles de la sécurité routière au Chili
- 22 – Vie de la Ligue
- 25 – Vie des asso's
- 27 – Associations départementales

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

149, avenue du Maine – 75014 PARIS
Tél. : 01 45 32 91 00
E-mail : contact@violenceroutiere.fr
Site Internet : www.violenceroutiere.fr
www.voiturecitoyenne.fr

Directeur de la publication : Jean-Yves Lamant
Rédacteur en chef : Pierre Lagache
Imprimerie :
Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé
N° CPPAP : 0707 G 88243 – ISSN : 0297-5874



Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

DÉCALAGE(S)...



Parmi les prérequis de la démarche « *Système Sûr* » ou « *Vision Zéro* »⁽¹⁾ figure la forte volonté politique des États impliqués. En théorie, la France s'est engagée dans cette voie, en signant en 2020 l'accord de Stockholm⁽²⁾. En théorie, seulement... car notre politique de sécurité routière est aujourd'hui en total décalage, à mille lieux de l'ambition portée par le « *Système Sûr* ».

Les thèmes abordés dans nos pages, sur le coût humain et économique de la sécurité routière, sur le mirage de la voiture autonome confirment pourtant qu'il y a urgence à agir.

Les avancées tiennent aussi parfois à un engagement personnel. Le combat et les premières victoires obtenues par Axel Rimbaud sont un rayon de soleil qui nous vient du Chili dans le ciel bien sombre plombant notre hexagone.

Cet heureux épisode nous enseigne les vertus de la ténacité. Il nous remémore les victoires passées obtenues par la Ligue durant ces quarante années d'existence et nous encourage à poursuivre notre action au service de la « *Vision Zéro* ».

⁽¹⁾ La « *Vision Zéro* » vise zéro tué et blessé grave sur la route d'ici 2050.

⁽²⁾ Voir encart p. 13.

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.

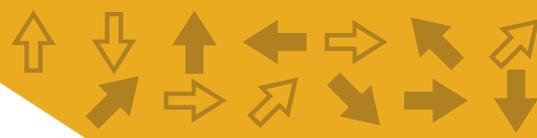
Rigueur

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.



Jean-Yves LAMANT,
Président de la Ligue
contre la violence routière

J'ai l'immense honneur de rédiger cet éditorial de *Pondération*, en qualité de nouveau président de la Ligue contre la violence routière, élu en décembre 2022. Succéder à Chantal Perrichon, qui a souhaité passer le relais pour des raisons de santé, est un engagement dont je mesure la responsabilité. Pendant près de vingt années, j'ai beaucoup appris à ses côtés en tant que vice-président, mais c'est aussi la présence d'une équipe (Bureau National et Conseil d'Administration), très fortement motivée, et qui a démontré sa capacité à travailler collectivement pendant ces deux années de pandémie de Covid, qui m'a convaincu d'accepter cette mission.

En tant que Présidente d'Honneur de la Ligue contre la violence routière, Chantal restera toujours impliquée à nos côtés dans le combat de la Ligue. Au nom de tous les administrateurs et adhérents de notre réseau, je la remercie chaleureusement pour ce qu'elle a apporté et apportera encore à la Ligue et à la sécurité routière.

Fidèle à nos valeurs, je ferai en sorte d'assurer la continuité de notre combat au service de la vie. Créée en 1983, la Ligue sera marquée en 2023 par 40 ans d'existence. Cette étape nous permet de mesurer le chemin parcouru, mais aussi de maintenir le cap sur l'objectif zéro accident ! Le 7 février dernier, Pierre Lagache, vice-président et moi-même rencontrons Florence Guillaume, Déléguée Interministérielle à la sécurité routière. Ce fut l'occasion d'appuyer sur plusieurs points essentiels.

Nous avons tout d'abord rappelé l'engagement de la France, aligné sur celui de l'UE et des Nations Unies, pour atteindre l'objectif de diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves sur la décennie 2021-2030, avec une vision zéro tué et zéro blessé grave à l'horizon 2050⁽¹⁾. Nous avons, par ailleurs, exprimé notre attente d'une feuille de route précisant le cadre stratégique et les actions programmées pour atteindre cet engagement. Ce fut enfin l'occasion de formuler notre attente en 2023 d'un Comité Interministériel de la sécurité routière⁽²⁾ qui permettra de présenter cette politique à mettre en œuvre urgemment.

Du simple fait d'un accident *people* médiatisé, la sécurité routière est revenue au chapitre de l'actualité gouvernementale. Les épisodes et déclarations, loin de nous rassurer, ont été les révélateurs des dysfonctionnements de notre politique nationale de sécurité routière qui soulève beaucoup de questions :

Sur la base de quelles expertises reposent les propositions annoncées au débotté par le ministre de l'Intérieur ? Pourquoi invoquer le « *bon sens* » en matière de sécurité routière⁽³⁾ alors que c'est, au contraire, le rôle de la science, y compris celle des comportements, qui doit être mieux connue de l'opinion ? Pourquoi persévérer à se référer au critère d'acceptabilité alors que ce qui n'est pas acceptable, ce sont les vies humaines inutilement perdues sur la route ? Pourquoi imposer un quota de radars qui conduit à annuler le projet d'implantation des radars urbains pour permettre l'implantation de nouveaux radars chantiers⁽⁴⁾ ? En quoi l'accidentalité pourrait diminuer du fait de la proposition démagogique, inutile et irresponsable du non retrait de points pour ce qui est considéré comme « petits excès de vitesse » ? La liste de questions est encore longue...

La Ligue a toujours eu une approche systémique de la résolution des problèmes et construit des positions en s'appuyant sur les avis des experts reconnus de la sécurité routière. Cette approche est plus que jamais nécessaire pour atteindre les objectifs fixés en 2030 et 2050. Les mesurètes prises depuis 10 ans ont conduit à la stagnation inacceptable de l'accidentalité.

Parce que nous connaissons le prix payé par les victimes d'une politique de sécurité routière à l'arrêt. Parce que nous ne nous satisferons jamais d'une place de la France en milieu de tableau des pays européens en matière de sécurité routière. Parce que nous sommes convaincus que le baromètre de l'acceptabilité doit laisser place au seul baromètre qui vaille, celui de l'accidentalité..., la Ligue défendra résolument sa vision pionnière de l'« objectif Zéro Accident » intégré à son logo, il y a plus de 30 ans ! Cette « Vision zéro » abordée dans le dossier de ce numéro nécessite un sursaut de nos décideurs politiques qui devra s'accompagner du « zéro impunité », en s'appuyant, entre autres mesures, sur l'homicide routier que soutient la Ligue⁽⁵⁾.

À ce propos, il est regrettable d'entendre trop souvent qu'il s'agit d'une utopie. Théodore Monod disait très justement : « *Une utopie est un projet réalisable, qui n'a pas encore été réalisé* ».

Comme le veut la tradition, je dédie ce numéro à deux jeunes à qui la vie a été enlevée inutilement et beaucoup trop tôt. Je pense à Yanis, 8 ans, qui a été tué sur un passage piéton le 6 février 2022 près de Perpignan et à Kenny qui a été tué le 31 août 2020 dans un accident provoqué par un copain qui conduisait en ayant consommé du gaz hilarant. Je pense à leurs familles. Yanis et Kenny nous rappellent que les jeunes payent un très lourd tribut sur la route et que la feuille de route vers le zéro tué et blessé grave devra les considérer en priorité.

⁽¹⁾ Objectif signé par le gouvernement français en 2020 lors de l'accord de Stockholm.

⁽²⁾ Le dernier Comité Interministériel de la sécurité routière.

⁽³⁾ Voir article rubrique « Sens unique » p. 7 de ce numéro.

⁽⁴⁾ Voir article rubrique « Indignation » p. 5 de ce numéro.

⁽⁵⁾ Voir article p. 24 de ce numéro.

Analyse de la mortalité routière de mars 2023

Mars 2022 = 231 tués,
+ 22,9 % par rapport à mars 2021.

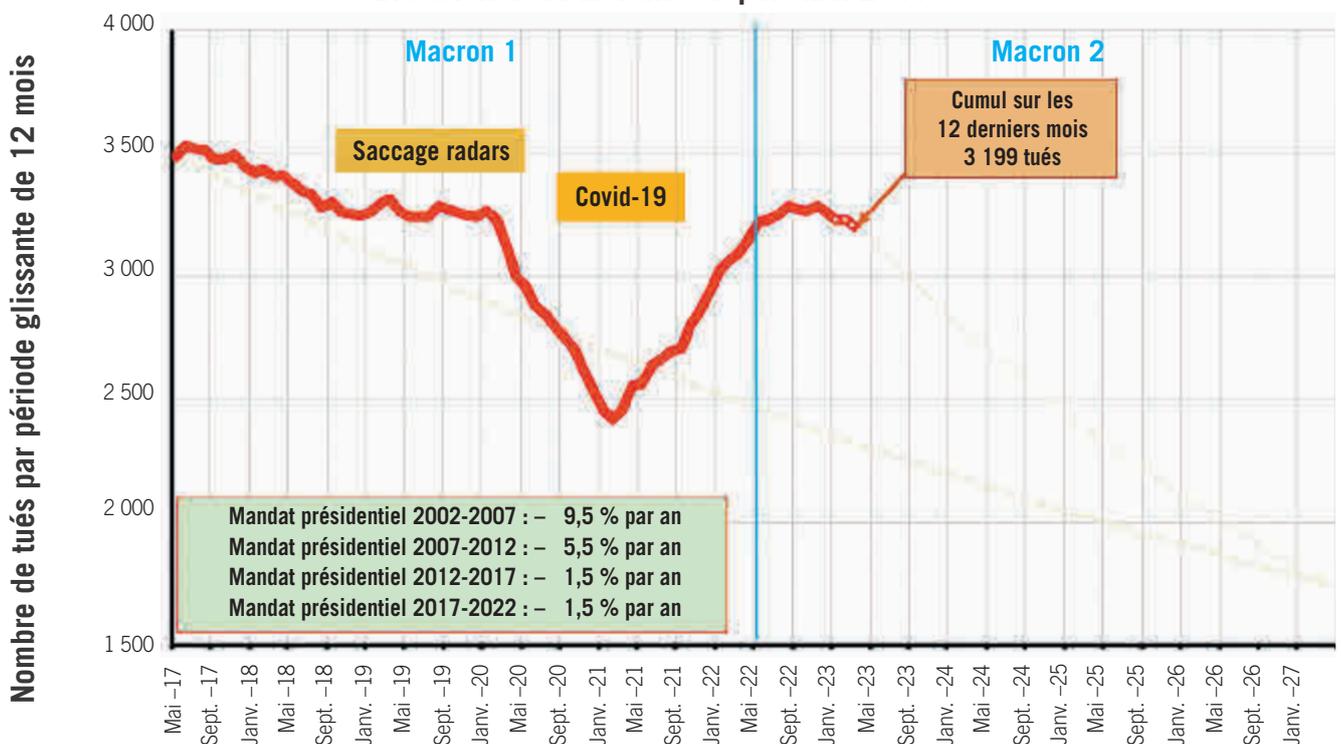
Mars 2023 = 195 tués,
- 13,7 % par rapport à mars 2022.

**Une hirondelle
ne fait pas
le printemps.**

Mars	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en % ⁽¹⁾	Mortalité	Variation en % ⁽²⁾
Mars 23	195	- 13,70	3 199	+ 3,20
Mars 22	231	+ 22,90	3 106	+ 26,70
Mars 21	188	+ 23,70	2 452	- 21,60
Mars 20	152	- 40,40	3 129	- 5,60
Mars 19	255	+ 8,50	3 314	- 2,60
Mars 18	235	- 11,90	3 404	- 1,30
Mars 17	267	+ 4,70	3 449	- 1,40
Mars 16	255	+ 16,40	3 490	+ 3,50
Mars 15	219	- 16,10	3 379	+ 1,60
Mars 14	261	+ 30,50	3 325	- 6,10
Mars 13	200	- 28,10	3 540	- 8,00
Mars 12	278	- 7,60	3 848	- 5,20
Mars 11	301	- 0,30	4 059	- 3,80

(1) Par rapport au même mois de l'année précédente.
(2) Par rapport aux 12 derniers mois précédents.

Évolution de la mortalité depuis mai 2017



Pendant la décennie 2010-2020, les gouvernements ont utilisé l'insécurité routière pour huiler les rouages du dialogue social. Ainsi la baisse moyenne annuelle de la mortalité n'est que de 1,5 %. La tenue de l'objectif de diviser par deux la mortalité routière sur cette période aurait épargné 5 700 vies.

La sécurité routière, par ses incantations, appelle les conducteurs à la vigilance et les piétons à utiliser les passages pour piétons et ne pas rester dans les angles morts des camions... C'est pathétique, on en attend beaucoup plus de cette institution !



Indignation!

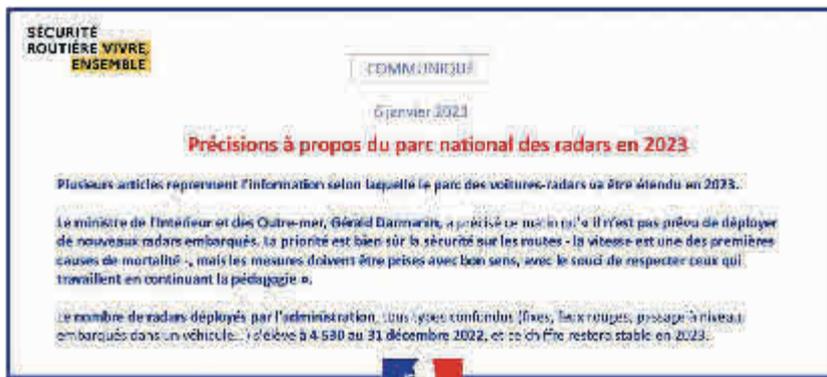
Un communiqué qui en dit long...

Le communiqué ci-joint ne peut laisser indifférent, tant il incarne la posture actuelle de nos instances vis-à-vis de la sécurité routière. Aucun doute possible : l'œil est rivé sur le baromètre de l'acceptabilité. Dans un climat social tendu, la priorité est de rassurer les usagers de la route sur la volonté de l'État de ne plus « les emmerder », notamment sur la vitesse. Certes, ce constat n'est pas nouveau, mais ce communiqué en dit long...

Il aurait été plus opportun qu'un communiqué dénonce la désinformation distillée par le lobby *vroum-vroum* sur la mesure du 80 km/h...

Par ailleurs, que penser des propos qui consistent à déclarer que limiter le nombre de radars peut protéger ceux qui travaillent ? Protéger ceux qui travaillent ne consiste-t-il pas à agir sur le risque professionnel lié à la route qui reste la première cause d'accidents graves ? Sur quelle expertise s'est appuyée cette décision ?

Notre ministre de l'Intérieur s'est également dit favorable à l'affaiblissement du permis à points. Dispose-t-il de nouvelles expertises qui justifieraient la remise en cause d'un



système que la majorité des experts estiment utile pour la sécurité routière, y compris pour les « petits » excès de vitesse ?

En dernière clé de lecture de ce communiqué, nous avons appris que la suppression du projet d'installation de radars urbains serait à mettre en relation avec le renforcement jugé nécessaire du nombre de radars

chantiers. Le « *numerus clausus* » s'appliquerait donc désormais aux radars ! Cette nouvelle règle est-elle compatible avec l'objectif de l'État de diviser par 2 le nombre de morts et de blessés graves sur la décennie 2020-2030, alors que nous constatons que le bilan est désespérément stable ?

Il y a des communiqués que nous aurions vraiment souhaité ne jamais lire...

NDLR : À l'heure où nous assurons le bouclage, le ministre de l'Intérieur récidive en nous annonçant l'affaiblissement programmé du permis à points. À suivre dans notre prochain numéro...

Indignation!

Lobbies « vroum-vroum » : désinformation à outrance sur le 80 km/h !

Deux études successives menées par le Cerema en 2019 et l'ONISR en janvier 2020, ont démontré l'intérêt de la mesure du 80 km/h.

Le « *Rapport final d'évaluation du Cerema du 1^{er} juillet 2020 sur l'abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h* » qui conclut à l'intérêt de la mesure. L'impact du 80 km/h correspond à une baisse de 12 % du nombre de tués sur le réseau considéré. Pour les 18 mois étudiés, une baisse de 331 tués est estimée.

Le rapport d'octobre 2022 de l'ONISR sur le « *Relèvement de la Vitesse Maximale Autorisée à 90 km/h sur certaines routes départementales – Bilan des années 2020-2021* ». L'étude comparait le réseau resté à 80 km/h à celui revenu à 90 km/h. Elle établit une baisse de la mortalité plus impor-

tante pour le réseau à 80 km/h (- 21,3 %) que pour le groupe 90 (- 16,0 %). Ainsi, le relèvement à 90 km/h aurait généré 74 tués supplémentaires en hypothèse basse.

Face à ce constat, l'association « *40 millions d'automobilistes* » reste droite dans ses bottes, continuant à distiller sa désinformation coutumière.

« *Les départements restés à 80 km/h sont désormais minoritaires et la preuve de l'inefficacité de la mesure à réduire l'accidentalité routière devrait progressivement les convaincre à revenir aux 90 km/h.* »

Alors que dans le cas particulier du Gard, l'année 2022 a été l'une des plus meurtrières enregistrée dans le département depuis 7 ans, malgré la limitation de vitesse à 80 km/h en vigueur depuis 2018, l'asso-

ciation « vroum-vroum » n'hésite pas à affirmer : « *Ce qui prouve bien qu'il ne suffit pas de changer un 9 par un 8 sur les panneaux pour sauver des vies, mais que la sécurité routière est avant tout une affaire de comportement* ».

Dans le même registre de raisonnement, au cœur de la pandémie, on pouvait considérer que le vaccin de la Covid-19 n'était absolument pas efficace puisque le nombre de personnes contaminées restait en progression.

Cette obstination aveugle n'a pas d'autre objectif que celui de manipuler l'opinion publique au service d'une position dogmatique : ne pas baisser les Vitesses Moyennes Autorisées. Il en va du 80 km/h, comme du 30 km/h en ville ou du 110 km/h sur autoroute...

Indignation!

Le Rassemblement National tacle le 30 km/h



Le contenu du tract diffusé par la section locale du Rassemblement National de Poitiers verse dans la caricature. Les arguments nous rappellent la contestation régulière dans les villes qui avaient engagé la piétonisation de leurs quartiers commerciaux.

« *Cette ville va mourir* », « *Il faut arrêter les conneries* », « *On va se casser d'ici* »...

Qui aujourd'hui remettrait en cause ce choix de la piétonisation qui a non seulement augmenté la sécurité et le confort des piétons, mais aussi l'attractivité commerciale ? Il en sera de même pour le 30 km/h.

Indignation!

➤ Banalisation syndicale du risque routier



Des agriculteurs du département de la Moselle ont bâché plusieurs radars dans la nuit du 14 au 15 février. Le président de la

Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles de la Moselle a déclaré qu'il s'agissait « d'une initiative citoyenne agricole ».

Le 3 mars, la CGT Énergie de la Mayenne a coupé l'alimentation électrique de plusieurs radars. Une action pour dénoncer le projet de réforme des retraites « Si la sécurité routière passe par les radars, la sécurité mentale des Français passe par le retrait de cette réforme. Notre syndicat mettra tout en œuvre pour faire plier le gouvernement ».

Alors que jusqu'alors, l'intersyndicale avait fait preuve d'une grande responsabilité dans la gestion du mouvement de contestation face à la réforme des retraites, une telle malfeasance commise par ces corpus-

cules de syndicalistes nous interpelle. D'un côté, dans le cadre de leur mandat, ils agissent pour faire avancer la sécurité au travail dans leur entreprise, d'un autre côté, en entravant le fonctionnement des radars, ils banalisent le risque routier qui est pourtant un risque professionnel majeur. Implicitement, il s'agit même d'une incitation à la violence routière qui est la première cause de mortalité au travail, pour l'année 2021 :

- 454 personnes ont été tuées lors d'un trajet professionnel,
- 56 390 personnes ont été victimes d'un accident de la route, lié au travail,
- 12 610 victimes d'un accident dans le cadre d'un déplacement professionnel (accident de mission).

Indignation!

➤ Les constructeurs automobiles allemands font de la résistance sur la fin du moteur thermique

Alors que tous les signaux semblaient au vert, l'Allemagne, pays de Volkswagen, Mercedes, BMW ou Audi, avait décidé de ne plus soutenir la fin des moteurs thermiques en Europe. Le Parlement européen avait pourtant voté l'interdiction de la vente de véhicules neufs, essence ou diesel à partir de 2035. « Il faut la liberté des choix de technologie. La décision sur les moteurs, c'est une question pour les clients, pour les constructeurs, et pas pour des politiques », estime Christian Lindner, ministre allemand des Finances. Curieuse conception du rôle du politique !

Puis dernier rebondissement, pour emporter l'adhésion de l'Allemagne, la Commis-

sion s'est engagée à donner plus d'importance aux carburants de synthèse, qui présenteraient un bilan d'émission 0 carbone. Cela signifie que les ventes de voitures à moteurs thermiques fonctionnant uniquement aux carburants de synthèse pourraient continuer après 2035.

L'ONG « Transport & Environnement » alerte toutefois : « Ces carburants constituent une solution beaucoup moins écologique que les voitures électriques à batterie car ils émettent du dioxyde d'azote et des particules cancérigènes ». Concernant le bilan carbone, selon eux « D'ici 2030, une voiture électrique rejettera 53 % de CO₂ en moins lors de son cycle de vie qu'un véhi-

cule utilisant du carburant de synthèse ». Enfin, le prix très élevé du carburant le réservera aux véhicules de luxe (Porsche, Ferrari...). Le fait de disposer d'un véhicule polluant deviendrait donc un luxe !

Après le « Diesel Gate »⁽¹⁾ impliquant Volkswagen, il s'agit d'un nouveau coup bas du lobby des constructeurs automobiles allemands donné à la transition environnementale et climatique. La décision finale est attendue à l'automne.

À suivre...

⁽¹⁾ Pondération n° 105 – Décembre 2015 « Pour 124 millions de tonnes de CO₂ ».

Indignation!

➤ Mariage d'Heineken et Prévention routière : « Et pourquoi pas ? »

19 décembre 2019 : un communiqué de presse annonce « Heineken SAS signe en France un partenariat de 3 ans avec l'Association Prévention Routière ». Cette collaboration qui ne se voulait pourtant pas discrète aura pourtant échappé à notre vigilance. C'est un post LinkedIn de fin 2022 d'Heineken France qui nous aura finalement interpellés. La société de brasserie y annonce renouveler son mécénat pour 3 nouvelles années⁽¹⁾.

Qui dit mécénat suppose apport financier... Surprenant mélange des genres ! Même la

chargée du pôle RSE d'Heineken SAS semble convenir du trouble possible si l'on se réfère au titre de l'article figurant sur le site web de la marque.

« Partenariat entre une association de prévention routière et un brasseur pour une consommation responsable d'alcool, et pourquoi pas ? »⁽²⁾

Que penser de cette connivence ? Qui peut ignorer que la stratégie d'Heineken est ici de s'offrir à bon compte une image de respectabilité, mais aussi, plus grave, d'être en capacité d'influencer son partenaire ?



Pourquoi la prévention routière lie-t-elle ses intérêts avec un acteur industriel alcoolier dont on sait que l'enjeu économique prévaudra toujours sur celui de la santé publique ? Le site web « Le Monde du tabac »⁽³⁾ s'est empressé de relayer l'information sur ce partenariat y percevant sans doute une bonne pratique dans le registre du mélange des genres...

⁽¹⁾ https://fr.linkedin.com/posts/heineken-france_tous-et-toutes-responsables-partenaires-activity-7011023692159680512-ougU

⁽²⁾ <https://youmatter.world/transitions/fr/partenaire-association-prevention-routiere-brasseur-heineken-consommation-responsable-alcool>

⁽³⁾ <https://www.lemondedutabac.com/prevention-larticulation-du-partenaire-heineken-prevention-routiere/>



Le bon sens a-t-il un... sens en sécurité routière

Jean-Yves LAMANT et Pierre LAGACHE

(*) 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.

Jamais, sans avoir été vraiment défini, le « bon sens » n'aura été autant évoqué dans le domaine de la sécurité routière. L'expression figure visiblement dans les éléments de langage des décideurs politiques qui tentent de justifier des prises de position difficilement défendables devant des arguments scientifiques robustes. La pirouette verbale a le double intérêt de clore le débat et donc de garder l'avantage au prétexte qu'un raisonnement logique, fût-il faux, est toujours préférable à une approche scientifique éprouvée, souvent plus complexe à appréhender. Une chose est certaine, face à une telle argutie, la sécurité routière ne peut être que perdante !

Que n'a-t-on pas entendu récemment dans les médias ! Le 4 juin 2023, le Président de la République, Emmanuel Macron déclarait : « (les Français) ont plus de bon sens que les circulaires. Paris doit être au service du terrain... Cette philosophie qui consiste à garder notre exigence en matière de sécurité routière et à avoir du bon sens, est une bonne philosophie ».

À propos du retour à la vitesse maximale autorisée de 90 km/h sur les routes secondaires sans séparateur médian, Lionel Chauvin, président du Conseil départemental du Puy-de-Dôme affirmait à son tour : « C'est une mesure de bon sens et d'harmonisation de la vitesse sur un territoire enclavé ». L'harmonisation existait pourtant avec le 80 km/h.

Plus récemment, le 19 février dernier, Gérald Darmanin, notre ministre de l'Intérieur, en réaction à l'accident provoqué par Pierre Palmade, lâche cette formule : « Je veux une sécurité routière du bon sens ! »

Quelques définitions

Pour *Le Petit Robert*, le « bon sens » est la « capacité de bien juger, sans passion, en présence de problèmes qui ne peuvent être résolus par des raisonnements scientifiques ». Le *Wiktionnaire* précise que « le bon sens est la capacité de discerner clairement ce qui est évident, sans en être distrait par d'autres considérations... ».

Pour Voltaire, « le bon sens est le fait de voir et de juger par soi-même, sans pression sociale ni perversion. Tous les hommes sont naturellement doués de bon sens, mais le conformisme, la peur du jugement des autres ou encore les dogmes religieux les détournent régulièrement de l'évidence, introduisant le chaos dans leur esprit ». Par ailleurs, Diderot, dans son *Encyclopédie* précise que « le bon sens suppose de l'expérience... ».

Le « bon sens » en questions...

Le « bon sens » est-il unique ?

L'expression porte en elle un jugement de valeur. Existe-t-il une notion plus relative que celle du bon ? La politologue Chloé Morin⁽¹⁾ observe que : « Le bon sens se revendique comme n'étant pas un point de vue ou une opinion parmi d'autres, mais comme la seule voie souhaitable. Cela peut donc être un piège car, en disqualifiant tous les autres points de vue, cela empêche le débat ».

Thomas Snegaroff, faisant référence à une période sombre de notre histoire récente, écrit : « Résister, c'était du bon sens. Collaborer, aussi ». « On lui fait dire tout et son contraire au bon sens ! Ça part dans tous les... sens. En appeler au bon sens, c'est un argument irréfutable, qui s'y oppose-t-il ? ».

Dans son excellent essai « *Le goût du vrai* » Étienne Klein confirme que « Le bon sens est en réalité limité et relatif, puisqu'il est conditionné par un mode de pensée particulier et un certain système social, éducatif et culturel. Le bon sens varie d'une société à l'autre, d'une communauté à l'autre, d'une époque à l'autre... ».

« Bon sens » et sciences : mariage impossible ?

Lorsqu'il s'agit d'émettre un avis sur des sujets scientifiques, le prétendu « bon sens » révèle ses vraies limites. Étienne Klein, philosophe des sciences et vulgarisateur hors pair, nous dit qu'« un des biais cognitifs qui interfèrent trop fréquemment

avec notre capacité à juger est la confiance que l'on accorde à l'intuition personnelle, au bon sens (qui n'est pas une vertu scientifique), aux évidences apparentes ». Il ajoute « La science va provoquer, contredire, votre intuition, votre bon sens. Ce n'est pas l'invocation du bon sens, par elle-même, qui suffit à critiquer le discours des scientifiques ».

Le prétendu « bon sens » peut nous induire en erreur, comme nous le fait remarquer avec justesse Jean-Claude Bihl de l'Institut Lean France⁽²⁾ : « C'est, paradoxalement, dans une société dont l'évolution et les connaissances scientifiques n'ont jamais été aussi grandes, que l'on sort le bon sens à tout bout de champ. Et évidemment on se trompe. » Il ajoute : « Car il y a pire que le doute. Il y a pire que l'inconnu. Il y a ce dont on est sûr et qui est faux. C'est très souvent le cas car nos sens nous trompent. ».

Jean-Claude Bihl précise : « Le problème du raisonnement scientifique est qu'il demande un peu de temps et un peu d'effort, ce qui n'est culturellement ni socialement plus possible. Il semble que le bon sens aille souvent dans la direction opposée de celle du sens de l'effort ».

Avoir un avis c'est facile, mais on peut se tromper. En invoquant le « bon sens », Étienne Klein nous rappelle avec justesse qu'« on nous pousse à avoir un avis, plutôt qu'à se forger un avis ». Il considère que nous devrions « penser contre notre cerveau », car « notre esprit s'appuie sur des idées préconçues, indispensables pour appréhender le monde, mais pas forcément vraies ».

Le « bon sens » sert-il la démocratie ?

Nous sommes en droit d'en douter. La politologue Chloé Morin⁽¹⁾ a son point de

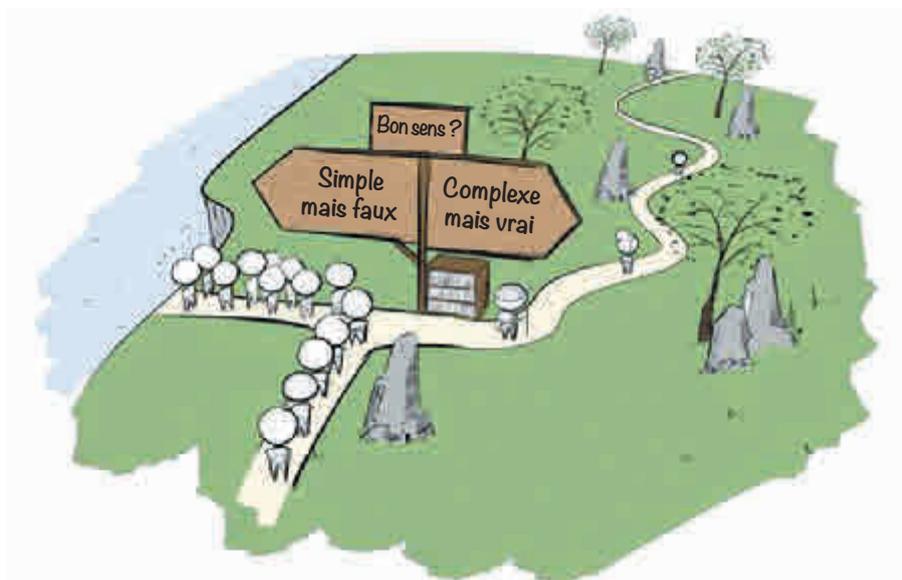


Le « bon sens » vu par Charb⁽³⁾.

⁽¹⁾ Interview accordée à *l'Opinion* en 2020.

⁽²⁾ Analyse publiée le 3 juin 2021 intitulée « Le bon sens nous dirige-t-il vers une mauvaise direction ? ».

⁽³⁾ Avec l'aimable autorisation de l'auteur et notre souvenir ému.



vue : « Cela peut finir par prétendre étouffer la pluralité dont on a besoin pour faire vivre la démocratie et parvenir à des compromis. ».

Un lien entre bon sens et populisme est clairement établi par Étienne Klein : « Le populisme consiste en l'invocation systématique d'une forme de bon sens, par ailleurs jamais défini, incarnée dans le peuple, qu'on pourrait opposer à tous les arguments venant des élites (académiques, institutionnelles, politiques...)... Ce populisme maintenant contamine la science ».

La réflexion est approfondie par le sociologue Raymond Boudon qui introduit la notion intéressante de la droiture du « bon sens » : « Sans doute personne ne nie que les affects, les préjugés et les intérêts ne puissent interférer avec les vérités tirées du bon sens. Mais la démocratie suppose à sa racine la droiture du bon sens et du sens commun ».

Enfin, la place nécessaire de l'argumentation dans les démocraties nous est rappelée régulièrement par Étienne Klein⁽⁴⁾ qui commente ainsi la tendance actuelle : « Cette tendance à avoir un avis sur à peu près tout sans rien y connaître a tendance à se généraliser, au-delà même de la science d'ailleurs. Comment la vie dans la cité va-t-elle évoluer si l'argumentation disparaît ? L'argumentation, ça prend du temps, il faut empiler les faits, les analyses... Or, le temps médiatique est devenu trop comprimé pour cela. On préfère prendre des gens dont on connaît les opinions et on les laisse s'écharper comme si la controverse pouvait engendrer l'objectivité. Dans son principe même, une démocratie réclame qu'on laisse une place à l'argumentation. ».

⁽⁴⁾ Interview au journal *La Montagne*.

Pour conclure : l'invocation du « bon sens » en sécurité routière a-t-elle un sens ?

Toute personne s'étant intéressée à la sécurité routière sous l'angle scientifique aura constaté que les idées reçues sont assez communes. Le « bon sens » ou plus précisément l'approche « logique » que chacun peut nourrir par son expérience d'usager de la route conduit très souvent à l'erreur.

Le récent épisode sur la mesure du 80 km/h est une illustration parfaite d'une opposition frontale entre les deux approches : celle du « bon sens » et l'autre scientifique. Penser que les « belles routes » toutes droites avec des bons accotements sont celles qui peuvent repasser de 80 à 90 km/h de vitesse maximale autorisée peut relever du bon sens si l'on estime que ces routes présentent objectivement une infrastructure qui apparaît sécurisante. L'aménageur pourra même conforter ce raisonnement au prétexte que l'investissement réalisé doit permettre d'optimiser les temps de déplacement. Et pourtant, l'approche scientifique contredit ces raisonnements puisque les chiffres de l'accidentalité démontrent que ces belles routes sont les plus accidentogènes, du fait qu'elles concentrent le maximum de trafic et qu'elles entraînent une hausse de la vitesse moyenne des véhicules. C'est donc sur ces dernières que la baisse de la vitesse maximale autorisée aura le meilleur impact sur la baisse de l'accidentalité et inversement...

Un second exemple, dans le même registre de la vitesse, porte sur l'emplacement des radars. L'automobiliste qui se sentira piégé aura tout avantage à considérer que le radar positionné sur une belle route au bout d'une ligne droite en bas de côte avait pour seule vocation de le piéger. Son « bon sens » l'amènera à considérer que la prise de risque était pourtant moindre que sur une

route plus sinueuse et étroite, lui semblant plus dangereuse et donc plus à même d'héberger le dit radar... Une fois encore, l'approche scientifique contredit cette « logique ». L'accidentalité se concentre sur les voies dites roulantes, souvent les plus fréquentées et sur lesquelles certains conducteurs, en pleine confiance, auront tendance à appuyer sur l'accélérateur.

Nous voyons donc bien les limites du « bon sens » en matière de sécurité routière et le danger qu'il puisse se substituer à la vérité scientifique lorsqu'elle est établie. Alors, que penser du vœu de notre ministre de l'Intérieur actuel se déclarant apôtre d'une « sécurité routière du bon sens » ?

Il faut assurément y trouver un élément de langage visant à rapprocher l'État du citoyen et des territoires. La tentation est ainsi grande d'invoquer le « bon sens », lorsque l'on veut faire rapidement passer un message au plus grand nombre mais ne verse-t-on pas alors dans le discours populiste ?

Jean-Claude Bihre éclaire le débat en proposant de considérer le « bon sens » dès lors qu'on peut lui attribuer le qualificatif de « vrai » : « Le choix du bon sens comme stratégie mène à une sorte de décadence... Je crois alors que le vrai bon sens est de ne pas faire confiance à ses sens. D'une part parce que les sens sont parfois synonymes de passion et d'autre part, comme les avis, chacun a les siens, le bon sens devient alors contextuel, la science ne l'est pas. »...



Dans le livre « Objectif zéro accident », figure un article intitulé « Le bâtisseur des faux arguments ». Cette série de contre-vérités communément répandue sur la sécurité routière relève pourtant très souvent d'une approche revendiquée comme de bon sens. Extraits choisis d'une longue liste...

« Je suis beaucoup plus en sécurité à 200 km/h dans mon gros SUV de 250 CV que certains qui roulent à 100 km/h au maximum des possibilités de leur petite caisse. »

« En Allemagne, la vitesse est libre, et ils ont moins d'accidents que nous. »

« Les professionnels de la route devraient avoir plus de points sur leur permis car ils risquent plus d'en perdre. »

« Les personnes âgées sont vraiment dangereuses sur la route. »



Voir pp. 259-261.

Valoriser les dommages corporels : un enjeu important pour la sécurité routière

Laurent CARNIS, Directeur de recherche, Université Gustave Eiffel

Chacun s'accorde pour considérer que les coûts de l'insécurité routière sont trop importants et qu'ils exigent une réponse ferme de la part des autorités⁽¹⁾. Cependant, lorsqu'il s'agit de définir ces coûts et d'en proposer une mesure, un point de tension surgit rapidement. Comment pourrait-on mettre une valeur sur la perte d'une vie ou des dommages corporels ? L'envisager serait s'engager dans une démarche inacceptable par principe ; et pourtant cet écueil doit être surmonté pour inciter à l'action.

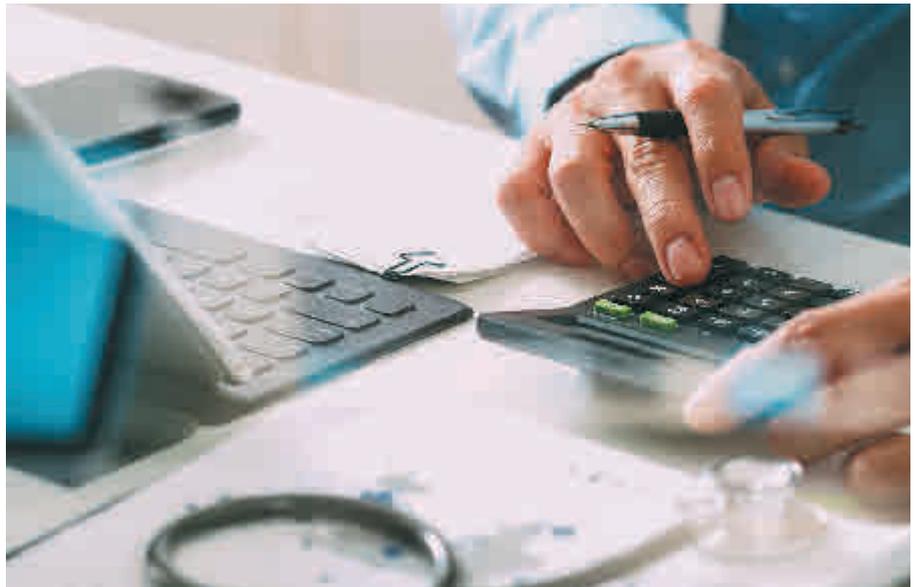
Mesurer le coût de l'insécurité routière, un défi réel

Se limiter à une mesure classique de l'insécurité routière par le nombre de victimes décédées et blessées ne suffit plus désormais. Et cela pour plusieurs raisons. Même si le décompte précis des victimes s'avère nécessaire et incontournable pour calibrer au mieux la réponse publique aux enjeux de sécurité routière, il s'avère limité en considérant chaque victime comme étant identique. Or, selon l'âge d'une victime décédée, la perte associée sera plus ou moins conséquente, car les années de vie perdues considérées seront plus ou moins grandes. De plus, la catégorisation des victimes blessées ne s'avère pas satisfaisante dans la mesure où elle recouvre une très grande diversité de dommages subis sans qu'il ne soit possible de les comparer. Enfin, il existe aujourd'hui une concurrence par les « nombres de victimes » (décès liés à la pollution atmosphérique, aux accidents de la vie courante, etc.) qui peuvent relativiser les pertes liées à l'insécurité routière. Certes, une valorisation monétaire des dommages corporels repose sur une commensurabilité imparfaite, mais elle constitue le détour nécessaire pour estimer les pertes associées aux accidents de la circulation et les poser comme un enjeu qui ne peut être éludé.

Quel est le coût de l'insécurité routière en France ?

L'ONISR publie chaque année une estimation du coût annuel de l'insécurité routière en France⁽²⁾. Ce coût s'établit à près de 46 milliards d'euros et près de 2 % du PIB. Le coût total des accidents corporels s'établirait à près de 30 milliards d'euros.

Cette estimation des dommages corporels repose sur des valeurs de référence (valeurs Quinet), qui s'appuient elles-mêmes sur des valeurs estimées par



l'OCDE. La valeur du blessé grave et du blessé léger sont estimées à partir d'un pourcentage de la valeur statistique de la vie humaine. En 2021, les valeurs retenues étaient respectivement :

- 3,5 millions d'euros pour une personne tuée,
- 0,45 millions d'euros pour une personne hospitalisée plus de 24 heures,
- 0,017 millions d'euros pour un blessé léger.

Ces valeurs, qui ont le mérite d'exister et de pouvoir aider à estimer les pertes humaines subies lors d'un accident de la circulation présentent toutefois quelques limites⁽³⁾. Premièrement, ces valeurs ne font pas l'objet d'une estimation directe et s'appuient sur une « estimation d'estimations ». Deuxièmement, l'estimation de la valeur pour les blessés graves est dérivée de la valeur statistique de la vie humaine, laquelle n'est pas sans fondement, mais qui mériterait d'être estimée par une procédure directe à partir des choix des conducteurs français.

Les apports de la recherche Valor

La recherche Valor a proposé de nouvelles estimations pour la valeur statistique de la vie humaine et celle du blessé grave⁽⁴⁾. Ce groupe de recherche s'est constitué après avoir établi le constat du besoin d'élaborer de nouvelles valeurs de référence pour estimer le coût de l'insécurité routière. Ce projet a permis d'associer des chercheurs allemands, belges, néerlandais et français. Des valeurs ont été estimées pour chaque pays.

La méthode a reposé sur une enquête menée auprès de 8 002 répondants, également répartis dans les quatre pays participants et représentatifs de chaque pays en termes de sexe, d'âge et de région.



Voir pp. 17-26.

⁽¹⁾ Carnis Laurent (2019), « Les coûts des accidents de la circulation routière » in Carnis Laurent, Gabaude Catherine et Gallenne Marie-Line (éd.), *La sécurité routière en France, Quand la recherche fait son bilan et trace des perspectives*, L'Harmattan, pp. 55-72.

⁽²⁾ ONISR (2022), *La sécurité routière en France, Bilan de l'accidentalité de l'année 2021*, disponible sur le site de l'ONISR.

⁽³⁾ Pondération n° 114 (mars 2018), « *Le coût des accidents de la circulation* », Claude Chabot.

⁽⁴⁾ Annelies Schoeters, Maxime Large, Martin Koning, Laurent Carnis, Stijn Daniels, Dominique Mignot, Raschid Urmeew, Wim Wijnen, Frits Bijleveld & Martijn van der Horst (2021), *Monetary valuation of the prevention of road fatalities and serious road injuries Results of the VALOR project*.

<https://www.vias.be/fr/recherche/publications/wat-is-de-monetaire-waardering-van-het-voorkomen-van-verkeersdoden-en-ernstig-verkeersgewonden/>

Ces nouvelles valeurs se sont appuyées sur des scénarii soumis aux répondants qui devaient procéder à un arbitrage entre des niveaux de risques et des coûts associés à un trajet (voir encadré page suivante). Les répondants révélaient ainsi leurs « dispositions à payer » pour éviter un niveau de risque. La modélisation économétrique a alors permis de déterminer une valeur statistique de la vie humaine et celle du blessé grave.

Les valeurs obtenues s'établissent à 5,35 millions d'euros pour la valeur statistique de la vie humaine et à 0,8 pour celle du blessé grave. Elles s'avèrent notablement supérieures à celles utilisées actuellement. En effet, à année de référence identique, la recherche Valor suggère une correction de près de 60 % pour la valeur statistique de la vie humaine et près de 100 % pour celle des blessés graves.

Quelles conséquences pour l'avenir ?

Les écarts entre les valeurs de référence officielles et celles de la recherche Valor s'avèrent suffisamment importants pour qu'une réflexion soit menée rapidement sur la nécessité de réviser lesdites valeurs pour estimer le coût de l'insécurité routière.

Très récemment l'administration néerlandaise s'est appuyée sur les résultats de la recherche Valor pour réviser ses valeurs de référence, ce qui a conduit à constater un coût de l'insécurité routière substantiellement plus élevé.

L'ONISR a procédé également à une estimation du coût de l'insécurité routière en utilisant les valeurs avancées par Valor, laquelle s'établirait à près de 70 milliards d'euros sur une année, soit une augmentation de près de 50 % de la valeur retenue à présent.

Cette meilleure estimation du coût de l'insécurité routière permet de confirmer l'urgence à prendre des mesures fortes pour réduire les conséquences de l'accidentalité routière.

Imaginez que vous devez faire un voyage de 50 km en voiture [motif de trajet le plus habituel]. Vous faites ce voyage seul, il n'y a aucun passager dans l'automobile. Vous pouvez choisir entre deux itinéraires, les deux passent par une autoroute où il y a généralement beaucoup de trafic, mais rarement des embouteillages. Sur les deux itinéraires, il y a 20 millions de voitures par an, ce qui équivaut à 55 000 voitures par jour. Ce niveau de trafic correspond à un trafic dense et sans embouteillage sur autoroute.

L'ensemble des caractéristiques de ces itinéraires, par exemple le confort de conduite et le paysage. Ces itinéraires ne diffèrent qu'en fonction :

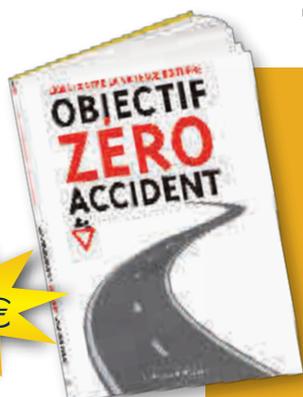
- ✚ Des coûts pour effectuer le voyage (frais d'entretien, carburant, péage,...). Vous devez payer vous-même ces frais.
- ✚ Du temps de parcours pour faire le voyage. 🕒
- ✚ Du risque que vous courez personnellement d'être heurté par un autre conducteur :
 - le nombre de conducteurs morts par an, 🚑
 - le nombre de conducteurs gravement blessés par an. 🏠

! Une personne gravement blessée doit être hospitalisée pour être soignée. Les blessures ont des conséquences à court et/ou long terme sur le fonctionnement quotidien et peuvent même parfois mettre la vie en danger. Par exemple, une commotion cérébrale avec perte de conscience, des amputations (partielles), une fracture du crâne, des fractures ouvertes, une lésion de la moelle épinière ou une lésion grave d'un organe.

Scénario proposé au répondant (Source : Valor, 2021).



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



18 €

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
149, avenue du Maine – 75014 PARIS
Tél. : 01 45 32 91 00 – e-mail : contact@violenceroutiere.fr



4 questions à ... Yann Bisiou



**Maître de conférences en droit privé et sciences criminelles,
Université Paul Valéry – Montpellier 3**

Quel est l'état des lieux sur le lien entre la consommation de drogues et la sécurité routière ?

Difficile à dire de façon précise pour trois raisons. D'abord, à la différence de l'alcool on ne mesure pas le risque routier, mais la simple consommation. S'il y a plus de consommateurs, il y a plus de dépistages positifs et si on peut penser que cela augmente le risque, il est difficile de le démontrer. Ensuite, sous le terme « consommation de drogues », on regroupe une quantité de produits dont les effets sont différents. Les opiacés créent un risque de somnolence, la cocaïne est au contraire un excitant. Enfin, et j'insiste sur ce point, les études les plus récentes comme l'étude FLAM du CEREMA montrent que les accidents ont une origine multifactorielle. Dans 63 % des cas, l'usage de stupéfiants est dépisté dans un accident mortel, le conducteur est aussi sous l'influence de l'alcool et dans 45 % des cas, il est en excès de vitesse. Sous ces réserves, selon l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, les 5 principaux facteurs d'accidents sont la vitesse (33 %), l'alcool (25 %), les stupéfiants (14 %), l'inattention (12 %) et les malaises (10 %).

Que pensez-vous des récentes propositions du ministre de l'Intérieur ?

Elles ne répondent pas à l'enjeu de la lutte contre les violences routières. Les propositions du Ministre ne modifient pas fondamentalement ce qui existe. Certes retirer automatiquement les 12 points du permis au lieu de 6 peut paraître logique, mais en pratique cela ne va rien changer. En cas de dépistage positif aux stupéfiants, les policiers peuvent suspendre immédiatement le permis du conducteur pour 48 h, le préfet peut ensuite prononcer une suspension administrative et le tribunal lorsqu'il se prononce peut retirer le permis de conduire, imposer un délai de 3 ans avant de pouvoir le repasser et même, en cas de récidive, ordonner la saisie du véhicule. En pratique, c'est ainsi que les choses se passent et donc le retrait de points n'ajoute rien. Et malheureusement, ce dispositif n'a pas permis d'empêcher un drame comme celui auquel nous venons d'assister (allusion à Palmade).

Si on veut plus de sécurité, c'est l'ensemble du dispositif actuel qu'il faut repenser, pas continuer à faire ce qui ne fonctionne pas.

Quel est le niveau de fiabilité des tests actuels ?

Il est très variable selon la nature des tests et la nature des produits recherchés. Depuis 2016, c'est le dépistage salivaire qui s'impose pour des raisons pratiques évidentes, mais sa fiabilité est faible si on la compare aux analyses sanguines qui ne sont plus obligatoires. À titre d'illustration, 75 % des analyses effectuées l'année dernière par le Service National de Police Scientifique étaient des tests salivaires. Or, ces tests salivaires vont donner à la fois des faux positifs (des personnes mises en cause alors qu'elles n'ont rien consommé) et des faux négatifs (des personnes qui vont continuer à rouler alors qu'elles ont consommé des stupéfiants) dans des proportions parfois importantes. Ce n'est pas satisfaisant pour les libertés individuelles, dans la première hypothèse, et ce n'est pas satisfaisant pour la sécurité routière dans la seconde.

Surtout, la fiabilité des tests dépend des produits recherchés. Schématiquement, les tests salivaires sont fiables pour les opiacés et la cocaïne, mais ils ne le sont pas pour les drogues de synthèse, le cannabis et ses dérivés. S'agissant du cannabis, le taux de fiabilité dépasse à peine 50 % dans la plupart des études et malgré les promesses faites pour améliorer la sensibilité des tests, on ne voit pas d'évolution majeure dans les publications scientifiques les plus récentes.

Quelle stratégie proposez-vous pour agir sur la diminution des accidents graves impliquant la consommation de drogue ?

Toute la stratégie de prévention est aujourd'hui fondée sur les tests salivaires. Faux négatifs, mais aussi faux positifs, des personnes dangereuses échappent à la répression et des innocents sont poursuivis. Je propose de s'inspirer de ce qui se passe dans les pays anglo-saxons où ces tests sont maintenant remplacés par des tests comportementaux standardisés. Après évaluation, ces derniers ne sont pas moins fiables que les tests salivaires. Ils peuvent être facilement utilisés par tous les policiers formés et, en cas de résultat positif, un contrôle sanguin est effectué. Un tel système permettrait beaucoup plus de contrôles et une efficacité accrue. Et puis, bien entendu, il y a la prévention, l'information. Quand on constate que la quasi-totalité des accidents mortels ont des causes multifactorielles, c'est l'idée même des violences routières qu'il faut promouvoir en France.

Il y a plus de 20 ans, la Ligue contre la violence routière intégrait dans son logo le terme « Objectif zéro accident ». Cette décision était alors motivée par le refus de considérer l'accident de la route comme une fatalité. Cet objectif exprimait également une vision sociétale d'une route apaisée. Face à cet enjeu, les prises de position de la Ligue ont toujours prôné une approche rigoureuse et systémique de la sécurité routière (inter-ministérielle, évaluation des mesures, diagnostic des infrastructures...). Le dossier est complété par une approche chiffrée des objectifs de l'accord européen de Stockholm (voir encart) appliqués à la France et d'un zoom sur la démarche poursuivie par l'agglomération lyonnaise à laquelle la LCVR du Rhône est associée.

La Ligue a pris connaissance avec un grand intérêt des deux récents rapports sur le « Système Sûr », produits au niveau international par le Forum International des Transports (FIT)⁽¹⁾ et au niveau national par le Comité des experts du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR)⁽²⁾. Ces deux rapports ont nourri le contenu de ce dossier. Il s'agira ici de comprendre ce que recouvre une « Vision Zéro » ou « Système Sûr » mais également de démontrer que, seule cette méthode permettra à la France d'atteindre les engagements qu'elle s'est fixée en adhérant aux objectifs européens de diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves d'ici 2030 et d'atteindre un objectif zéro en 2050 (voir encart).

Définition

Il existe, selon les pays, une diversité de termes pour désigner l'approche « Système Sûr », « Vision zéro » (Suède, la Norvège, Montréal), « Via Secura » (Suisse), « Sécurité durable » (Pays-Bas). Le « Système Sûr » est une approche permettant d'atteindre un haut niveau de performance en s'appuyant sur une approche systémique de la sécurité routière. Cette démarche doit permettre d'améliorer la sécurité routière tout en intégrant une politique plus large. Il s'agit de bâtir un environnement sécurisé, durable, où il fait bon vivre.

Le système de gestion des risques doit permettre des protections multiples en cas de défaillance d'un des maillons. Ainsi, le « Système Sûr » intègre le fait que l'utilisateur de la route est faillible et vulnérable aux chocs et aborde donc les facteurs pouvant limiter à la fois l'accident mais aussi la gravité des conséquences.

Le « Système Sûr » repose sur différents piliers d'intervention (usager, véhicule, infrastructure, vitesse, prise en charge des victimes, management) au sein desquels les parties prenantes interviennent de manière coordonnée en considérant l'interconnexion de l'ensemble.

S'inspirant des démarches d'amélioration continue (Normes ISO par exemple), l'évaluation des actions menées est un élément central de la démarche qui doit intégrer des indicateurs plus larges que ceux de la seule accidentalité. Cette méthodologie de « défense en profondeur » est largement appliquée dans d'autres moyens de transport (aviation, rail, navigation...).

Un changement de paradigme

Certains n'hésitent pas à considérer le « Système Sûr » comme une véritable « innovation politique ». L'approche doit effectivement reposer sur un engagement politique très volontariste qui confère à cette méthode une supériorité éthique sur des approches plus classiques d'amélioration « au fil de l'eau ».

1. Selon le rapport des experts du CNSR « *Il s'agit ainsi de rompre avec une approche au sein de laquelle la mobilité est privilégiée et l'accidentalité routière considérée comme un mal nécessaire. Désormais, la gestion du risque routier doit être placée au centre, et la mobilité constitue la variable d'ajustement, issue des arbitrages sur la conception des infrastructures routières et des interventions sur l'environnement.* ».
2. Le *benchmark* réalisé dans l'étude du FIT démontre que les tonalités de la

démarche peuvent être différentes mais que dans tous les cas, elles imposent une véritable rupture avec la politique précédente. Dans certains cas, il s'agit d'optimiser le travail collectif des diverses parties prenantes (Norvège, Montréal), de sécuriser les axes de circulation en développant les mobilités actives (Portugal) ; ou encore de protéger les usagers en intégrant les enjeux de mobilité, de santé publique et d'environnement (Pays-Bas).

La démarche suppose enfin d'intégrer un nouveau rapport au temps. L'ensemble des expérimentations converge pour affirmer que cette approche repose sur un processus très progressif, lequel s'appuie sur des outils de programmation et de planification.

Le Forum International des Transports et l'approche du « Système Sûr »

Le FIT a joué un rôle de premier plan en publiant deux rapports importants sur le « Système Sûr ». En 2008, son premier rapport « *Zéro tué sur la route, un "Système Sûr", des cibles ambitieuses* » soulignait alors la nécessité d'un changement fondamental des politiques de sécurité routière, refusant de considérer l'accident grave comme une fatalité avec l'objectif de « *faire disparaître les accidents de la route* ».

Les quatre principes directeurs au cœur du « Système Sûr » (FIT 2016)

1. Les personnes font des erreurs qui peuvent entraîner des accidents. Le système de transport doit s'adapter à l'erreur humaine et l'imprévisibilité.
2. Le corps humain a une capacité physique limitée face aux forces d'impact. Celles-ci doivent donc être limitées pour éviter les blessures mortelles ou graves.
3. Les individus ont la responsabilité de respecter les règles et un devoir de prudence. Cette responsabilité est partagée avec les acteurs qui conçoivent, construisent, gèrent les routes et les véhicules et fournissent des soins après l'accident.
4. Toutes les parties du système doivent être renforcées en combinaison pour optimiser les effets et garantir que les usagers de la route soient toujours protégés en cas de défaillance d'une partie du système.

⁽¹⁾ « L'approche pour un Système Sûr en action » – Forum International des Transports – Juin 2022.

⁽²⁾ « L'approche Système Sûr et sa mise en œuvre en France – Vers un Système Sûr Durable » – Conseil National de la Sécurité Routière – Comité des Experts – 28 novembre 2022 – Rédacteurs : Laurent Carnis et Benoît Hiron. Relecteurs : Manuelle Salathe, Gilles Ducahamp, Emmanuel Lagarde, Sylviane Lafont.



Le Forum International des Transports est une organisation intergouvernementale liée à l'OCDE et comprenant 54 pays membres. Il agit comme un groupe de réflexion stratégique pour la politique des transports et organise un sommet annuel des ministres.

Site officiel : <http://www.international-transportforum.org/home.html>

En 2016, le FIT publie un second rapport « *Zéro mort et blessé grave sur les routes. Changer de paradigme avec le "Système Sûr"* ». Ce rapport appelle à s'éloigner des améliorations progressives des politiques de sécurité routière qui reposent traditionnellement sur des tentatives de corrections. Il insiste sur l'importance des principes de « *bonne gouvernance* », de transparence, de responsabilité, d'inclusivité et de responsabilité partagée et préconise une « *gestion par objectifs* » qui soient ciblés et quantifiés.

En juin 2022, le FIT présente un 3^e rapport « *L'approche pour un "Système Sûr" en action* » qui présente les conclusions du groupe de travail « *Mise en œuvre d'un "Système Sûr"* » mené conjointement par le FIT et la Banque mondiale. L'étude s'appuie sur 17 études de cas de pays ou territoires de tous les continents et propose un guide méthodologique pouvant servir de cadre pour la mise en œuvre de la méthode (cf. Point sur la méthodologie).

Ce rapport pointe la diversité des approches, les freins et failles d'une méthode qui a vocation à s'adapter à chaque cas de figure. Il fait aussi état de résultats obtenus très encourageants mais également de la nécessité d'inscrire la démarche dans un temps long qui doit être rythmé par des étapes devant assurer une montée en maturité progressive du système.

La déclaration de Stockholm

En 2020, la présidence suédoise de l'Union européenne a mis à l'agenda la sécurité routière parmi les objectifs de ses 6 mois de présidence. Elle organise un événement de haut niveau autour des objectifs de l'ONU pour la décennie d'action de sécurité routière 2020-2030 qui s'ouvre. L'ensemble des pays de l'Union européenne, et donc la France, se sont engagés par cette déclaration dans la « *Vision Zéro* » à long terme et à reprendre l'objectif de réduire de moitié la mortalité routière et les blessés graves pour la décennie en cours. Le « *Système Sûr* » et la « *Vision Zéro* » sont donc dans la feuille de route de la Commission et devraient être dans celle de la France qui a signé cet accord.

Extrait de la déclaration de Stockholm de 2020

« *Nous tenons compte des leçons apprises dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020, comme la nécessité de promouvoir une approche intégrée de la sécurité routière, à l'instar d'une approche pour un système des Nations Unies sur la sécurité routière regroupant l'approche du "Système Sûr" et du projet "Vision Zéro".*

Nous préconisons l'organisation d'une première réunion de haut niveau de l'Assemblée générale des chefs d'État et de gouvernement afin d'instaurer un leadership national approprié et de renforcer la collaboration plurisectorielle et internationale dans tous les domaines abordés par la présente Déclaration en vue de diminuer de 50 % le nombre de morts et de blessés au cours de la prochaine décennie dans le cadre de l'initiative "Vision Zéro" d'ici 2050 ».

Approche méthodologique du « Système Sûr »

Le rapport du FIT « *le Système Sûr en action* » présente la méthode qui s'appuie sur 6 piliers auxquels s'ajoutent 5 composantes clés. Il définit une grille d'analyse graduée en 3 niveaux d'avancement permettant de mettre en évidence l'avancée des actions et d'en déduire des pistes de progrès.

Les piliers du système (extrait du rapport « le Système Sûr en action »)

Les 6 piliers traditionnels :

- Le management de la sécurité routière.
- Des routes sûres.
- Des véhicules sûrs.
- Des vitesses sûres.
- Des comportements des usagers sûrs.
- La prise en charge post accident (y compris secours et soins).

Les 5 composantes clés :

- 1. Établir une gouvernance institutionnelle robuste :** coopération et coordination entre les institutions sont requises pour prévenir et traiter les défauts du système de mobilité.
- 2. Responsabilité partagée :** elle existe parmi ceux qui conçoivent, construisent, gèrent, exploitent et utilisent les routes et les véhicules, fournissent les soins post accidents pour empêcher que les accidents se traduisent par des blessés graves ou des tués.
- 3. Renforcer toutes les dimensions :** quand toutes les dimensions du système sont renforcées, leurs effets sont démultipliés. Si l'une des dimensions est mise en échec dans la prévention d'un accident, les usagers restent protégés par les autres dimensions du système.
- 4. Empêcher l'exposition à des énergies élevées :** le corps humain a des capacités physiques limitées dans sa tolérance aux énergies des chocs, avant que les dommages ne se produisent. Le système doit prévenir le dépassement de ces limites.
- 5. Aider à des comportements sécuritaires :** les gens font des erreurs qui peuvent conduire à des accidents. Un « *Système Sûr* » devrait aider les humains à ne pas faire ces erreurs et à adapter leurs tâches autant que possible à leurs compétences avec une conception sûre des routes et des véhicules.

Le « *Système Sûr* » doit donc être compris comme une articulation coordonnée de différents piliers et une action répondant aux prérequis précisés dans les 5 composantes clés.





instructions de l'État ne leur étant pas opposables, leur transposition reste d'ampleurs variables et d'initiative locale. »

Pour la vitesse, et plus particulièrement sur la volte-face opérée sur la mesure du 80 km/h, le constat est sans concession. « La mesure a fait l'objet d'une évaluation qui conclut à la sauvegarde de plus de 300 vies et un bilan socio-économique positif d'environ 700 millions d'euros sur une année (Cerema 2020). (-) La décision de relever les limitations de vitesse ne s'inscrit pas dans l'approche "Système Sûr", et les premiers bilans relèvent une augmentation de la mortalité routière de manière notable, et conformément aux résultats exprimés dans la littérature scientifique. ».

Par ailleurs, l'évolution récente et rapide des mobilités notamment en milieu urbain sont identifiés par les experts comme de nouveaux défis à relever. En matière de sécurité routière. Ils évoquent comme nécessaire « l'évolution des guides techniques centrés sur la mobilité motorisée traditionnelle des voitures personnelles et du transport routier ».

En lisant entre les lignes, il apparaît clairement que la France est invitée à changer de paradigme. La Ligue dénonce plus clairement l'absence de portage politique de la sécurité routière qui n'est plus aujourd'hui une priorité nationale. Nous sommes loin du « Système Sûr » !

Le rapport présente un schéma d'organisation souhaitable :

Il est à noter que la dimension cruciale de la vitesse en matière d'accidentalité routière a conduit à considérer celle-ci comme un pilier à part entière. Le rapport pointe effectivement que « la mise en place de contrôles de vitesse (notamment automatisés) a permis l'obtention de progrès notables en Norvège, en Suède et au Portugal qui a décidé d'accroître les efforts en augmentant le nombre de dispositifs. La vitesse et sa régulation font l'objet d'un consensus, que cela soit aux Pays-Bas, en Suisse et à Montréal. L'attention portée à la régulation des comportements de vitesse montre le caractère spécial du facteur vitesse dans la surveillance de l'accident et sa gravité. »

Les différents rapports FIT/OCDE ou de l'OMS, pointent la grande importance accordée aux interventions sur les infrastructures routières et leur environnement pour prévenir les conséquences des erreurs des usagers. L'infrastructure doit être pardonnante. Le rapport pointe l'hypertrophie du sujet considérant que « cette centralité conférée à l'infrastructure routière repose d'abord sur une conception d'ingénierie des problèmes routiers, mais qui ne permet pas de conclure que les performances obtenues résultent des seules interventions sur ce pilier ».

« Affirmer au niveau national les engagements internationaux pris par la France »

Ce sous-titre exprimé dans le rapport des experts du CNSR présuppose que ses engagements ne seraient pas aujourd'hui clairement assumés (cf. encart sur la déclaration de Stockholm). Implicitement, le rapport questionne la politique française de sécurité routière. La France applique-t-elle une démarche de « Système Sûr » ?

La réponse est toute en nuance. Quelques éléments probants sont mis en exergue : la coordination interministérielle de la politique nationale, l'implication territoriale

déconcentrée et décentralisée au travers de dispositifs départementaux (Document Général d'Orientation et Plan Départemental Annuel de Sécurité Routière), l'implication des parties prenantes au sein du Conseil National de la Sécurité Routière...

Toutefois, le rapport nous éclaire également sur les failles du système français.

Concernant l'infrastructure, hors réseau national (dont la diminution a été drastique), le constat est clair : « En dehors du réseau routier national, seules les dispositions législatives ou normatives s'imposent au gestionnaire. (-) Ainsi donc, hormis le cadre réglementaire strict, rien ne garantit sur ces réseaux l'assurance d'une infrastructure qui s'inscrive dans une vision "Système Sûr", et cela d'autant plus que les

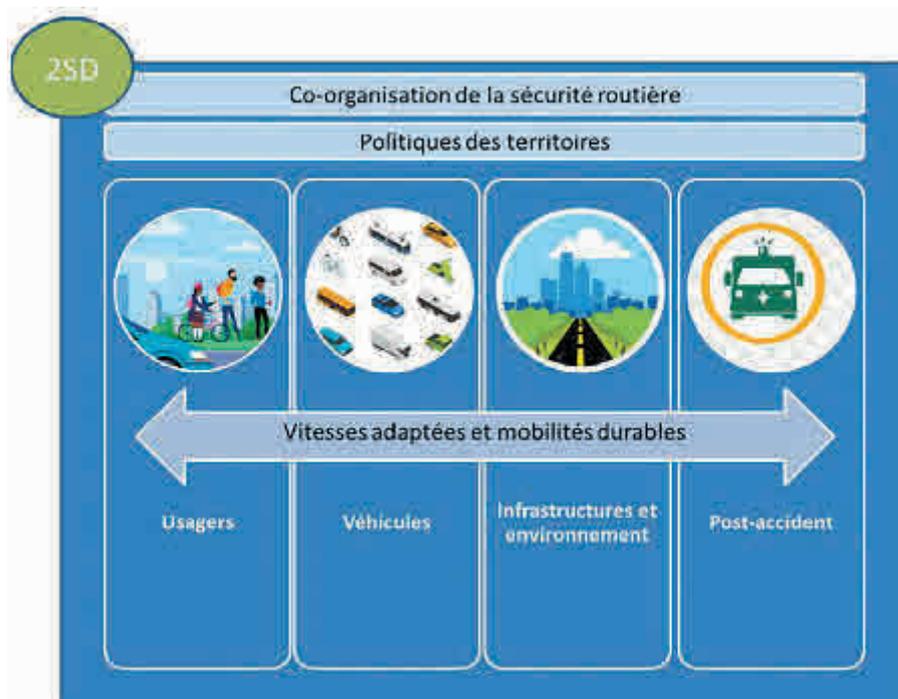


Schéma 1 : Système Sûr durable. Source : cf. note 2 page 12.

NDLR : le rapport présente de façon détaillée six préconisations pour intégrer pleinement le « Système Sûr » comme élément central de la politique de sécurité routière menée sur le territoire national. Nous reviendrons sur ces propositions dans un prochain numéro de même que sur la présentation des différents exemples de pays et autres territoires étudiés.

L'article de Gérard Pétin (membre très actif de la Ligue), paru dans la « revue des Ingénieurs des Mines » n° 410, datant de plus d'une vingtaine d'années démontre le caractère visionnaire de notre association. Nous trouvons donc dans des extraits de cet ancien article, l'expression d'une position restée constante durant toutes ces années.

Objectif « Zéro accident ! » Une utopie ?

Je reconnais bien volontiers qu'il y a une part d'utopie dans cet objectif : « Zéro accident » que la Ligue contre la violence routière affiche résolument, dans tous ses documents. L'affirmation souvent entendue : « le risque zéro n'existe pas » paraît beaucoup plus raisonnable. Les causes d'accidents sont tellement diverses et imbriquées, les acteurs potentiels sont tellement nombreux et imprévisibles dans leurs réactions que l'idée d'éliminer tout risque peut paraître humainement inaccessible. Mais cette affirmation, qui n'est pas sans fondement, ne traduit-elle pas, quand elle est trop complaisamment répétée, notre résignation devant la fatalité supposée de l'accident ? En fait elle masque d'un voile pudique notre ignorance et justifie bien souvent notre passivité.

A *contrario* et dans d'autres domaines, notre société développe un étonnant refus du risque. C'est l'objectif : « zéro défaut » qui domine avec la multiplication des procédures judiciaires en cas de raté. Observons le luxe de précautions que prennent les adeptes des sports dits « à risque ». On accepte finalement le risque que quand il s'agit pour des enfants d'aller à l'école ou pour des familles de se rendre en vacances. Il est beaucoup plus périlleux, à distance parcourue égale, pour une personne âgée de traverser sur un passage piéton que pour un pilote de Formule 1 de participer à une course automobile.

Une utopie certes mais une utopie à réalisation vérifiable !

Observons la minutie et la rigueur avec lesquelles les enquêteurs analysent les circonstances d'un accident d'avion. Tous les facteurs ayant pu concourir à la survenance de l'accident sont méthodiquement recherchés, l'enchaînement des faits est établi et les mesures à adopter pour éviter son renouvellement sont définies. Ces mesures sont ensuite mises en œuvre, quel qu'en soit le prix, de sorte qu'un accident du même type ne devrait plus se reproduire.

À une moindre échelle et avec beaucoup moins de moyens et de rigueur, des enquêtes sont également diligentées pour certains accidents graves de la route dans le cadre du programme REAGIR⁽¹⁾. Ayant eu à connaître une bonne centaine d'enquêtes de ce type, en huit années de participation au collège des IDSR⁽¹⁾ du Loiret, j'ai pu constater, que dans la plupart des cas, il avait été possible de déterminer les causes de l'accident avec suffisamment de précision et de spécifier ce qu'il aurait fallu faire pour l'empêcher.

Nous savons donc que pratiquement chaque accident aurait pu être évité. Ce qui est vrai pour un accident, l'est pour les 6 000 autres qui endeuillent nos routes chaque année. C'est en ce sens que *l'utopie est réaliste*. Nous sommes convaincus qu'il est possible, par un travail rigoureux, déterminé et persévérant d'identifier tous les risques potentiels et, à condition de s'en donner les moyens, de les éliminer patiemment les uns après les autres.

Les efforts méthodiques pratiqués dans l'industrie pour éliminer les risques d'accidents du travail de même que ceux réalisés dans le transport aérien doivent trouver leur application dans le domaine de la circulation routière.

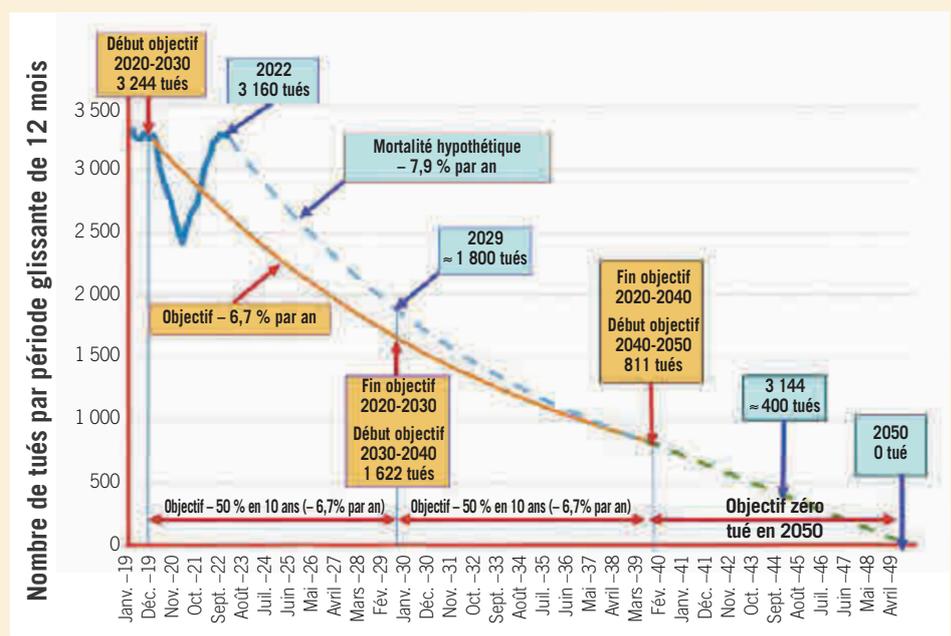
C'est cet objectif « zéro accident » qui mobilise l'action de la Ligue et qui doit mobiliser tous les acteurs de la sécurité routière. Il correspond à un état d'esprit face à une réalité complexe. Il implique la conviction forte qu'il n'y a pas de fatalité à l'accident et la volonté de lutter avec ténacité contre toutes les causes possibles. C'est cet état d'esprit résolu qui permettra de progresser.

Gérard PÉTIN

⁽¹⁾ REAGIR Réagir par des Enquêtes sur des Accidents Graves et par des Initiatives en vue d'y Remédier. Enquêtes initiées par les Préfets et confiées à un collège d'Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière (IDSR).

Évolution Hypothétique de la mortalité 2020-2050 (France Métropolitaine)

Pendant le premier mandat présidentiel d'Emmanuel Macron, la mortalité sur les routes ne baissa que de 1,5 % par an. L'objectif ultime « zéro décès et blessures graves sur les routes d'ici à 2050 » et l'objectif intermédiaire visant à réduire de moitié le nombre de tués, mais aussi le nombre de blessés graves d'ici à 2030, implique une baisse moyenne annuelle de 6,7 % de la mortalité. Les résultats catastrophiques de la dernière décennie (stagnation en 10 ans : 3 260 tués en 2022 pour 3 268 en 2013) handicapent lourdement l'avenir et rendent l'objectif intermédiaire, moins de 1 600 tués en 2030, quasiment inatteignable. C'est pourquoi, vu l'expérience acquise, nous avons émis l'hypothèse d'une baisse de la mortalité de 7,5 % par an comme celle qui a déjà été réalisée entre 2002 et 2012. Elle permet d'atteindre l'objectif intermédiaire en 2040 puis le « zéro tué » en 2050 (cf. la courbe).

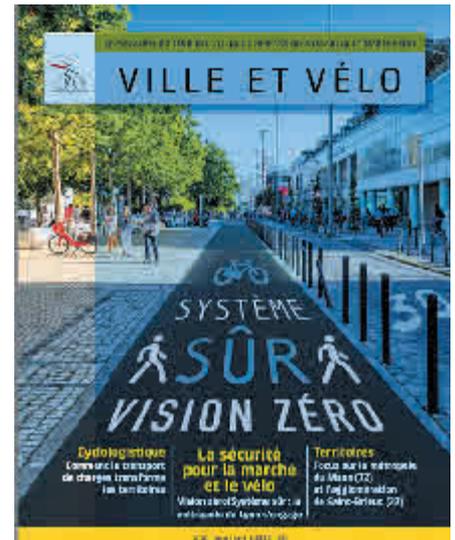


La métropole de Lyon adopte la « Vision Zéro »

Michel PONS, président de la LCVR 69

La Ligue du Rhône Contre la Violence Routière (LCVR 69) est reconnue par la métropole de Lyon comme une association dont les objectifs participent à la sécurité des modes actifs. À ce titre la LCVR 69 a été associée à plusieurs récentes démarches lancées par la métropole de Lyon.

Lors de la rencontre du 8 mars 2022 entre la métropole de Lyon et les associations dédiées aux modes actifs, Monsieur Fabien Bagnon, vice-président à la voirie et aux mobilités actives de la métropole de Lyon, a annoncé le lancement prochain de la démarche « Vision Zéro » portée par la métropole, démarche voulue aussi participative que possible. Monsieur Bagnon a eu l'occasion d'échanger par téléphone avec Chantal Perrichon et a été destinataire de nombreux numéros de Pondération.



La métropole de Lyon à la Une du Magazine du Club des villes et territoires cyclables et marchables.

La genèse

La démarche « Vision Zéro tué et blessé grave » dans les accidents de la circulation part du constat particulièrement inquiétant que le nombre d'accidents de la circulation tous modes sur le territoire de la métropole de Lyon est en constante augmentation : sur la période 2005-2013, il y avait environ 1 400 accidents/an, il y en a maintenant 2 000 par an. Chacun des modes automobilistes, motards et piétons représente 30 % des tués et blessés hospitalisés.

Face à des situations similaires, des grandes métropoles comme Oslo, Montréal ou Bruxelles se sont engagées, parfois depuis plusieurs décennies, et avec succès, dans des démarches « Vision Zéro ». La métropole de Lyon compte s'appuyer sur ces expériences pour développer sa propre démarche.

Pour mieux comprendre le contour et la portée de la démarche, il faut savoir que la métropole de Lyon, qui compte plus de 1,4 million d'habitants, assume de multiples compétences issues de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (27 janvier 2014) et des modifications apportées depuis au Code général des collectivités territoriales. La voirie et l'organisation de la mobilité figurent parmi les



La voie lyonnaise 4 au niveau du parc de la Tête d'Or à Villeurbanne. © Grand Lyon.

compétences exercées de plein droit par la métropole de Lyon, en lieu et place des communes situées sur son territoire. Pour ce qui concerne la police de la circulation, et donc le contrôle des usagers, il n'y a pas, à ce jour, de police métropolitaine mais des polices municipales ou, en l'absence de celles-ci dans certaines petites communes, uniquement la gendarmerie et la police nationale. Cela éclaire sur certaines limites d'action.

La démarche « Vision Zéro »

La démarche « Vision Zéro » veut mettre en cohérence une série d'actions visant à une mobilité apaisée, actions souvent déjà lancées par la métropole de Lyon.

Parmi ces actions, il y a le développement du réseau des voies lyonnaises qui séparent physiquement les déplacements à vélo et par EDPM (Engin de Déplacement Personnel Motorisé) des déplacements automobiles. Ce développement est engagé depuis octobre 2021 et les premiers tronçons ont été livrés. Si les croisements entre voies lyonnaises et voies de circulation automobile restent un souci majeur, tout autant que les traversées par les piétons des voies lyonnaises, ce réseau de 250 km de voies dédiées devrait contribuer en 2026 à une meilleure sécurité des déplacements.

Il y a aussi la volonté de la métropole de Lyon de convaincre les communes d'imposer une vitesse maximale de 30 km/h sur leur territoire, sauf sur quelques grands axes où la vitesse maximale reste fixée à 50 km/h. Depuis la fin de l'année 2022, 13 communes sur les 59 que compte la métropole (Champagne-au-Mont-d'Or, Couzon-au-Mont-d'Or, Écully, Lyon, La Mulatière, Marcy-l'Étoile, Montanay, Neuville-sur-Saône, Oullins, Poleymieux-au-Mont-d'Or, Saint-Genis-les-Ollières, Saint-Romain-au-Mont-

d'Or, Sathonay-Village) ont adopté le 30 km/h. Un premier bilan tiré début avril 2023 par la mairie de Lyon indique, sur son territoire, une réduction de l'accidentalité de 22 % et une réduction du nombre de blessés hospitalisés de 40 % sur un an. Cela contribue bien évidemment à se rapprocher de l'objectif zéro mort et zéro blessé grave.

Les objectifs de la démarche

C'est finalement lors de la rencontre du 28 septembre 2022 entre la métropole de Lyon et les associations dédiées aux modes actifs, que les objectifs et les premières étapes de la démarche ont été dévoilés.

Les objectifs affichés sont d'abord de stabiliser entre 2022 et 2025 la courbe de l'accidentalité grave ou mortelle, puis, d'ici 2030, de diviser par deux le nombre de morts et de blessés graves, avant de tendre vers zéro mort et blessé grave à l'horizon 2035. Il s'agit d'une démarche de long terme, qui identifie les enjeux liés à la vulnérabilité de certains usagers de la voie publique, à l'état des infrastructures et aux évolutions des comportements, puis qui construit un plan d'actions pour apporter des solutions aux problématiques observées. Tout cela sera formalisé dans une charte d'engagements de l'ensemble des partenaires impliqués.

Des ateliers pour construire le plan d'action

Après une information faite en septembre 2022 auprès des maires des communes de la métropole de Lyon et une série d'entretiens préparatoires avec différents partenaires, la métropole de Lyon a décidé d'organiser des ateliers de travail pour définir les actions à engager au sein de la démarche. La LCVR 69 a participé aux

deux ateliers, l'un organisé le 26 octobre 2022 sur les infrastructures (aménagement prévenants pour tous, ville apaisée) et l'autre tenu le 14 novembre 2022 sur les comportements (sensibilisation, formation, contrôle des usagers).

L'objet des deux ateliers auxquels la LCVR 69 a participé était de :

- fédérer autour de l'ambition qui vise à faire tendre vers zéro le nombre d'accidents impliquant des victimes tuées ou gravement blessées,
- partager ensemble les visions respectives de la situation et identifier les enjeux majeurs,
- dégager une première liste d'actions prioritaires à engager ou à poursuivre sur le territoire.

Une trentaine de participants étaient présents à chaque atelier, issus des services de l'État (Préfecture du Rhône, Direction Départementale des Territoires, Cerema), de quelques associations, de communes, des opérateurs de mobilité (flottes de trottinettes, transports en commun), des services de police municipale, des services de la métropole, et d'universités.

Quatre domaines d'actions ont été définis dans chaque atelier et, au final, une vingtaine d'actions prioritaires ont été retenues.

Par exemple, dans le but d'aménager des itinéraires piétons accessibles à tous, il y a l'action d'équiper les longues traversées piétonnes d'îlots refuge. La métropole de Lyon compte encore de nombreux axes de circulation très larges qui ne sont pas équipés de tels îlots, et des accidents, parfois mortels, de piétons lors de traversées sont malheureusement récurrents.

Dans le but de garantir une bonne visibilité à tous les usagers, il y a l'action de supprimer toutes les places de stationnement voiture à moins de 5 mètres d'un passage piéton. Cette action est l'application de la loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 qui impose, d'ici au 31 décembre 2026, aux collectivités territoriales la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons.

Une autre action, cette fois dans le domaine du contrôle et de la sanction des

usagers adoptant des comportements délictueux consiste à renforcer les effectifs de police dédiés aux opérations de contrôle sur la voirie. Cela part du constat qu'imposer une vitesse limite de 30 km/h ne garantit pas que cette limitation soit respectée. Dans le même domaine, sur les 59 communes qui constituent la métropole, nombreuses sont celles qui ne disposent pas des moyens techniques de contrôle. Une action permettant aux communes de s'équiper de moyens techniques de contrôle a été définie.

Ces actions ont été présentées le 6 mars 2023 aux entités ayant participé aux deux ateliers, afin de définir les critères d'évaluation des actions.

Les parties prenantes impliquées

Tout comme nous avons incité en amont Monsieur Bagnon à associer la FFMC aux ateliers, eu égard à la grande proportion de motards parmi les tués et blessés graves, la LCVR 69 a insisté lors de cette dernière réunion sur le besoin d'associer d'autres acteurs telles que des organisations professionnelles (par exemple Union des entreprises Transport & Logistique de France, Fédération Nationale des Artisans Ambulanciers), car une action comme « Inciter les professionnels de la route (livreurs, ambulances...) à respecter le Code de la route » ne peut se faire sans elles. La métropole de Lyon a malheureusement connu, encore récemment, de graves accidents impliquant livreurs et ambulances.

Sur plusieurs actions nous avons demandé que les critères d'évaluation ne soient pas seulement sur le nombre d'événements réalisés (nombre de manifestations de communication par exemple), mais aussi sur leur contribution quantitative à l'objectif général de la démarche, donc sur la réduction du nombre de tués et de blessés graves.

L'enjeu de moyens affectés

Un certain nombre d'actions passent par la modification des référentiels créés par la métropole de Lyon sur les travaux dans l'espace public, sur l'occupation et l'aménagement de l'espace public, etc. Ces modifications demandent des ressources humaines importantes au sein des services métropolitains pour être conduites à bien rapidement. On ne peut se satisfaire de rajouter de telles tâches aux tâches quotidiennes nécessaires pour assurer le fonctionnement de la métropole. Sinon le risque d'échec devient grand. Nous en avons fait la remarque.

Il sera aussi primordial d'augmenter la capacité effective de la métropole à contrôler que ce qui se passe sur le terrain correspond aux référentiels définis. Un exemple est clairement l'organisation des travaux de



Affiche de la nouvelle campagne sécurité routière du Grand Lyon.

voirie ou empiétant sur la voie publique. On constate trop souvent une organisation réelle des travaux (absence de visibilité, cheminements non sécurisés, détérioration des voies et du mobilier urbain, etc.) loin des dispositions définies par arrêté. On ne peut pas faire uniquement confiance à des actions de formation des intervenants concernés pour que les dispositions définies soient mises en place.

Pour conclure

La démarche n'est pas aujourd'hui officialisée dans son intégralité : il est actuellement prévu qu'elle le soit au 1^{er} semestre 2023. Il faudra ensuite la faire vivre, non seulement au cours du mandat actuel mais au-delà, surtout quand plusieurs actions reposent forcément sur des budgets pluri-annuels : résorber les coupures urbaines représente vite des enjeux financiers importants. Cette action est nécessaire pour réduire significativement la dangerosité de certains parcours.

Il faudra aussi du temps pour que les actions de sensibilisation, par exemple des collégiens, portent leurs fruits. Ou pour que l'information des usagers aux nouvelles règles de circulation soit assimilée par les usagers et ces règles mieux appliquées.

M. Bagnon a récemment affirmé que sur l'accidentalité routière « La métropole de Lyon considère qu'elle doit se fixer un objectif et que le seul objectif éthiquement acceptable est Zéro ». La LCVR 69 espère ardemment que la démarche « Vision Zéro » de la métropole de Lyon montrera rapidement des résultats probants, qu'elle atteindra ses objectifs et qu'elle sera reprise par d'autres métropoles françaises. Cela permettra de conforter l'initiative dans la durée sur le territoire de la métropole de Lyon.

Enfin nous nous sommes publiquement interrogés sur l'articulation effective de cette démarche locale avec les actions nationales portées par la Délégation de la Sécurité Routière. Début mars 2023, Monsieur Bagnon n'avait pas encore rencontré la Déléguée interministérielle à la Sécurité Routière. L'efficacité des actions mises en place par la métropole de Lyon repose largement sur l'environnement national en terme de sécurité routière.



La ville de Lyon passée à 30 km/h en avril 2022 a ainsi posé un jalon dans la « Vision Zéro » poursuivie par la métropole.

➔ Véhicules automatisés et sécurité routière : quelques recommandations issues du projet SURCA⁽¹⁾

Dominique MIGNOT, Directeur du Département « Transport, Santé et Sécurité », Université Gustave Eiffel

1,35 million de décès sont dus aux accidents de la route dans le Monde⁽²⁾, avec une croissance importante et préoccupante dans les pays en développement, notamment en Afrique. Pour les pays européens, après une amélioration notable jusqu'en 2013, la mortalité routière y a marqué le pas et même réaugmenté dans certains pays jusqu'à la crise du Covid voire après⁽³⁾.

Dans ce contexte, la question du Véhicule Autonome (VA) et de son insertion dans les flux de véhicules et d'usagers vulnérables est aujourd'hui au cœur des préoccupations de tous, au niveau des États, des constructeurs automobiles et des spécialistes d'infrastructure et de sécurité routière, avec l'espoir que cela contribue à réduire la mortalité routière.

Le projet SURCA

L'objectif global du projet SURCA était de contribuer à une meilleure intégration des véhicules autonomes dans la circulation actuelle. Il s'est agi ainsi d'identifier quelles interactions existent et quelles stratégies pertinentes sont mises en place par les conducteurs, afin de faire des recommandations aux concepteurs de véhicules autonomes sur les besoins en termes d'interactions et en termes de comportement du véhicule autonome. Les travaux nous ont permis de faire une trentaine de recommandations (pour les pouvoirs publics ou les constructeurs) afin que l'introduction des VA en circulation réelle n'induisent pas de nouveaux scénarios d'accidents.

Zoom(s) sur les recommandations

Une première recommandation a été faite en matière de **formation des conducteurs**. Elle vise à permettre aux conducteurs d'accéder à des simulateurs pour se familiariser avec le comportement du VA, car son acceptabilité repose fortement sur la confiance et la connaissance de son fonctionnement.

Deux recommandations sont faites en matière de **communication au grand public**. La première souligne la nécessité d'informer le grand public que l'automatisation totale (niveau 5) ne règlera pas toutes les questions de sécurité routière. En effet une simulation du projet SURCA suggère que l'automatisation des VL conduirait au mieux à une réduction de la moitié des accidents corporels et mortels. La deuxième recommandation vise à éviter de faire croire que toutes les positions de siège seront possibles et à ne pas encourager des pratiques dangereuses dans les véhicules actuels.

Deux recommandations concernent la **sécurité passive**. La première est de mettre en place des dispositifs de protection adaptés aux nouvelles postures et la seconde d'instaurer des procédures de contrôle des dispositifs de sécurité prévus pour les nouvelles postures.

Trois recommandations ont été faites pour **gérer les phénomènes de « coupure de la route » (ou cut-in) par anticipation**. La première est d'anticiper un ralentissement du trafic au-delà du véhicule s'insérant en réduisant le différentiel de vitesse, car un différentiel de vitesse de plus de 30 km/h entre les voies induit plus de rabattements agressifs. La seconde est d'augmenter les distances de sécurité pour éviter les rabattements risqués. La troisième est de détecter un des signes de rabattement agressif pour anticiper le freinage et/ou se signaler et/ou changer de voie.

Trois recommandations ont également été faites pour **réduire les conséquences des rabattements**. La première est de limiter la décélération maximale du VA quand il subit un rabattement serré pour éviter de surprendre le véhicule suiveur et donc prévenir un choc fronto-arrière. La deuxième recommandation est que si un 2RM s'insère à vitesse positive ou nulle, le VA ne doit pas freiner, même si le temps inter-véhiculaire est court, car c'est inutile. La troisième concerne le cas d'un véhicule circulant sur une voie d'insertion, qui semble vouloir s'insérer devant un VA et qui doit alors adapter son inter-distance avec le véhicule qui le précède pour faciliter l'insertion.

Deux recommandations concernent les **changements de voies sur autoroute**. Lorsque le VA décide de réaliser un changement de voie sur une route à voies multiples, il doit être en mesure de détecter suffisamment

Recommandations pour VA et réglementation/règles de l'art



Source : d'après schéma Cerema.

⁽¹⁾ Le projet SURCA (Sécurité des Usagers de la Route et Conduite Automatisée) a été financé par la Fondation Sécurité Routière, la Délégation à la sécurité routière et pour moitié par les partenaires du projet (Université Gustave Eiffel, Ceasar, Cerema, LAB, Vedecom) (pour tout contact : dominique.mignot@univ-eiffel.fr).

⁽²⁾ *Global Status Report on Road Safety 2018* publié par l'OMS (2018),

⁽³⁾ Source : IRTAD, 2022. L'IRTAD est un groupe de travail sur la sécurité routière, au sein du Forum International du Transport (FIT), auquel participent 42 pays.

tôt les 2RMs qui réalisent une remontée de file. Deuxièmement, le VA devra adapter sa vitesse pour qu'elle soit supérieure ou égale à celle du véhicule devant lequel il s'insère et laisser un temps inter-véhiculaire de 2 secondes avec ce véhicule.

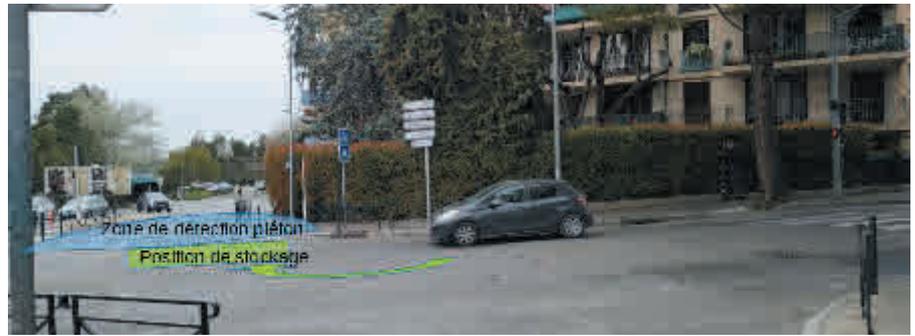
Quatre recommandations concernent l'**adaptation des VA à la réglementation et aux règles de l'art** en matière d'aménagement et d'infrastructures. La première stipule que les fonctionnalités du VA doivent être en adéquation avec la conception des infrastructures. La seconde est que les guides d'aménagement servent à la définition des scénarios de validation de sécurité des VA, dit autrement que le VA connaisse les règles de l'art des aménagements. La troisième est que le VA doit obligatoirement mettre à jour ses bases de données en matière de réglementation, de Code de la route ou d'aménagement. La quatrième est de faire évoluer les règles d'aménagement et l'évaluation des usages en fonction du taux de pénétration des VA.

Trois recommandations sont faites pour **gérer les cyclistes et EDPM** (Engin de Déplacement Personnel Motorisé) aux carrefours à feux. Tout d'abord, le VA doit intégrer des zones de détection spécifiques pour les cyclistes et EDPM, dans lesquelles ces derniers s'arrêtent souvent. Il doit les surveiller en continu pendant la traversée du carrefour pour s'assurer de leur arrêt. La deuxième recommandation est qu'en cas de présence avérée de cyclistes ou EDPM le VA doit traverser avec une faible vitesse. La troisième recommandation est que le VA ne doit pas utiliser la position latérale du cycliste et de l'EDPM pour anticiper leur manœuvre, la position seule n'étant que peu prédictive de sa manœuvre.

Trois recommandations proposent l'**adaptation du VA à la présence de piéton par la prévention**. Tout d'abord, en présence d'infrastructure routière où le piéton se considère comme « légitime » pour traverser (e.g., le passage piéton), le VA doit réduire son allure suffisamment en amont afin que le piéton perçoive la décélération, et puisse commencer à engager sa traversée avant même l'arrêt complet du véhicule. La deuxième recommandation est que le VA adapte sa cinématique de freinage en amont des traversées pour se rapprocher du comportement d'un véhicule conventionnel et évite de surprendre les piétons. La troisième recommandation est qu'en cas de présence de piéton, le VA doit baisser sa vitesse.

Trois recommandations visent l'**adaptation du VA à la présence de piéton par la détection**. Le VA doit être en mesure de détecter les piétons et d'en suivre les mouvements (trajectoires, vitesse) afin d'anticiper les traversées possibles et les trajectoires de traversée, car les signes d'une intention de traverser sont difficilement détectables. La deuxième recommandation est que le VA

Recommandations pour l'adaptation du VA à la présence de piéton (détection)



Source : Cerema.

doit pouvoir détecter le mieux possible un piéton même dans des conditions dégradées (masque à la visibilité, soleil en face...) et savoir gérer les détections tardives. Dans les cas de circulation à l'arrêt ou ralentie, la troisième recommandation est que la détection des piétons et cyclistes doit se faire dans l'ensemble des directions autour du véhicule pour anticiper les trajectoires entre véhicules, et que le VA doit avoir une vitesse très faible et ne pas considérer que le feu vert lui permet de traverser vite, la probabilité de traversée des piétons étant très élevée.

Cinq recommandations visent l'**adaptation du VA au contexte**. Une première recommandation propose de prévoir un système de profil du conducteur pour adapter le temps de notification et les modalités préférées (auditives, visuelles,...). Il faut également (deuxième recommandation) définir une distance d'arrêt devant le piéton pour le confort du piéton et qu'il se sente en sécurité. La troisième est que le VA adapte sa dynamique en fonction du contexte d'infrastructure, de la dynamique des autres véhicules et de la perception de danger des usagers vulnérables, notamment en cas de freinage ou de manœuvre d'arrêt (il faut que le VA soit prévisible pour les autres usagers). La quatrième est que le VA adapte sa cinématique de freinage en amont des carrefours en fonction du régime de priorité pour éviter notamment de surprendre l'usager qui le suit (2RM ou VL), et éviter les freinages brusques lorsqu'il est suivi par une trottinette, car leur décélération maximale est 2 fois plus faible qu'une voiture.

Enfin, quatre recommandations sont proposées **pour gérer les situations complexes**. La première recommandation est qu'en cas de situation complexe « non gérable » par le VA, le VA doit s'arrêter de « manière sécurisée » pour permettre au conducteur de reprendre la main. La deuxième est qu'il faut définir des critères pour la conduite dégradée afin d'identifier les situations dans lesquelles le VA est bloqué, même s'il respecte le Code de la route (exemple : « forcer le passage » en urbain congestionné). Ces deux premières recommandations sont liées au fait qu'il existe dans la réalité des configurations complexes diffi-

lement gérables par le VA. La troisième recommandation est que le VA particulier doit être repris en main par le conducteur avant d'aborder un carrefour giratoire ayant souvent un trafic dense, ce qui peut et doit être anticipé. Et la quatrième est que la mise en place de VA pour le transport collectif doit prendre en compte les problèmes de passage des giratoires.

Pour conclure

Une analyse des scénarios d'accidents nous a permis de sélectionner les scénarios les plus pertinents pour l'analyse de l'introduction du véhicule automatisé dans la circulation normale/réelle et de proposer ces recommandations visant à en réduire les risques potentiels.

NDLR : cet article nous permet de saisir la complexité du sujet. S'il est certain que cette automatisation permettra de faire progresser le niveau de sécurité sur nos routes, nous prenons aussi conscience du fait que le véhicule automatisé présentera ses limites. Le conducteur devra rester en capacité de pallier les manquements du système. Il est aussi probable que les systèmes algorithmiques apprendront de leurs erreurs et pourront progresser. Mais pour l'heure, c'est encore le cerveau humain qui est à la manœuvre.

Bibliographie

Tous les résultats et livrables du projet SURCA sont accessibles gratuitement sur : <https://surca.univ-gustave-eiffel.fr/>

- IRTAD (2022), *Road Safety Annual Report 2022*, OECD/ITF.
- OMS (2018). *World Health Organization, Global Status Report on Road Safety*.



Nouvelles de la sécurité routière au Chili

Axel RIMBAUD, Fondateur de MEL (Movimiento contra Exceso de velocidad Letal) – <https://www.contraexceso.org/>

En 2019, j'ai eu l'occasion de raconter « mon combat contre la vitesse au Chili » dans Pondération (n° 120). Dans cet article je décrivais comme notre principal objectif, l'approbation de deux projets de loi. Un projet préexistant pour créer un centre national de contrôle automatisé de la vitesse et l'idée d'introduire un nouveau projet de loi pour sanctionner les grands excès de vitesse. J'ai le plaisir de vous annoncer que ces deux projets ont été approuvés par le parlement chilien ces derniers mois. Ceci arrive à point nommé, en effet la mortalité routière au Chili est en hausse ces dernières années.

Évolution de la situation de la sécurité routière au Chili

Depuis 2019, la situation de la sécurité routière au Chili a énormément changé. Le premier événement majeur a été les mouvements sociaux commencés autour du 18 octobre 2019. De très grandes manifestations ont eu lieu dans tout le pays et ont absorbé les ressources de la police. Très peu de contrôles routiers ont été effectués, le nombre d'infractions au Code de la route est passé de 117 892 en moyenne par mois en 2018, à 37 813 en décembre 2019. Cela provoqua une forte augmentation de la mortalité routière.

À partir de mars 2020 et de l'arrivée de l'épidémie de Covid-19 au Chili, des restrictions sanitaires ont été mises en place et ont réduit très fortement les niveaux de mobilité.

Avec la diminution de la mobilité, une réduction de 8,2 % du nombre total de décès routiers au niveau du pays a été observée entre 2019 et 2020. Cette réduction est très en dessous de ce qui pourrait avoir été attendu avec un nombre de déplacements si faible. Cela s'explique par une diminution du nombre de contrôles et l'absence d'embouteillage. Comme les rues étaient pratiquement vides, de nombreux conducteurs se sont permis de rouler en excès de vitesse et de ne plus respecter les feux rouges. En effet, le nombre de personnes mortes en ville à cause d'un crash de la route causé par un excès de vitesse a augmenté de 39 % entre 2019 et 2020⁽¹⁾. Cette situation était complètement inacceptable, encore plus durant une période où les lits de réanimation étaient pratiquement tous occupés.

À partir du 25 mai 2021, avec la diminution du nombre de cas de la Covid-19 et après une grande campagne de vaccination, le gouver-

nement a mis en place le « Pass de Mobilité », l'équivalent chilien du pass sanitaire français. Avec ce pass, les personnes ayant reçu au moins deux doses de vaccins contre la Covid-19, pouvaient commencer à se déplacer avec plus de liberté dans le pays⁽²⁾.

Cette augmentation de la mobilité, accompagnée par un nombre record de ventes de voitures (+ 9,15 % de véhicules immatriculés entre 2021 et 2020)⁽³⁾ et un faible niveau de contrôles, ont entraîné une explosion du nombre de morts sur les routes chiliennes. 2021 a été l'année avec le plus de décès sur les routes depuis 2008. Selon les données provisoires, l'année 2022 a été encore plus meurtrière, avec 1 754 morts enregistrés (au Chili les morts sur la route ne sont comptés que pendant les premières 24 heures après le crash) soit 3,9 % de plus qu'en 2021. En 2019, le taux de mortalité routière par habitant au Chili était 2 fois plus élevé qu'en France, cette différence est encore plus grande aujourd'hui.

Depuis juillet 2022, cette augmentation semble s'être interrompue mais il faudra plus de temps pour voir si cela se confirme et aussi pour expliquer ce changement.

Après les élections présidentielles d'octobre 2021, un nouveau gouvernement de gauche

est arrivé au pouvoir le 11 mars 2022. Le nouveau ministre des Transports (ministère qui coordonne la sécurité routière au Chili) Juan Carlos Muñoz, ingénieur et universitaire, a fait de la sécurité routière une de ses 4 priorités. Au vu de la situation actuelle, nous espérons que cette promesse électorale soit tenue.

Grand excès de vitesse

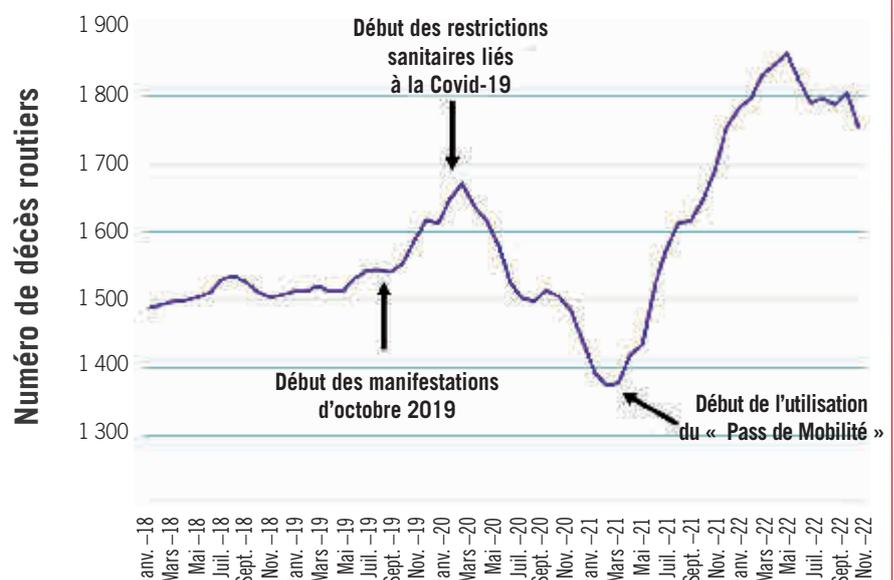
Le 13 août 2019, un projet de loi pour sanctionner la participation et l'organisation de courses de voitures non autorisées fut débattu pour la première fois par la Commission des transports de la Chambre des députés. Au Chili, il est très courant pour des groupes d'automobilistes ou de motards, de bloquer tout ou partie d'une route et de réaliser des courses. Elles ont lieu dans tout le pays mais l'endroit qui revient le plus souvent dans les médias est l'autoroute urbaine *Costanera Norte*. Cette autoroute qui relie les quartiers les plus riches de Santiago au centre-ville et à l'aéroport, est régulièrement le théâtre de courses sauvages de voitures avec des véhicules haut de gamme. Ces courses, en plus de provoquer des sinistres de la route, des blessés et des morts, sont souvent liées au banditisme, aux trafics de drogues et paris illégaux. Ce projet présenté par le ministère de

⁽¹⁾ EMOL, 2021, *Muertes asociadas a exceso de velocidad en zonas urbanas subieron un 39 % en 2020 influido por menor flujo vehicular* – <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2021/02/25/1013210/Siniestros-viales-1400-muertes-2020.html>

⁽²⁾ EMOL, 2021, *Presidente anuncia « pase de movilidad » para vacunados con ambas dosis : Permitirá viajes interregionales desde fase 2* – <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2021/05/23/1021681/Presidente-Pinera-anuncia-pase-movilidad.html>

⁽³⁾ INE (Institut National de Statistique chilien), 2023, *Permisos de circulación* – <https://www.ine.gob.cl/estadisticas/economia/transporte-y-comunicaciones/permiso-de-circulacion>

Moyenne mobile à 12 mois de la mortalité routière au Chili (2018-2022)



Données : Carabineros de Chile – CONSASET, données 2022 ne sont pas confirmées.
Élaboration : Axel Rimbaud, Movimiento contra el Exceso de velocidad Letal.



Présentation devant la Commission des transports de la Chambre des députés.

l'Intérieur chilien avait comme objectif principal d'améliorer la sécurité publique plus que la sécurité routière.

Heureusement, avant le premier débat de ce projet, nous nous étions déjà réunis avec la majorité des députés (ou leurs équipes) de la Commission des transports, pour présenter l'absence de sanction pour les grands excès de vitesse et la nécessité de légiférer sur les sanctions. En effet, l'intervalle de sanction le plus élevé pour l'excès de vitesse était pour les excès de plus de 20 km/h et ne comportait que des amendes faibles (jusqu'à 177 euros) et des suspensions de permis courtes (de 5 à 45 jours). Ainsi, un conducteur qui conduisait à 140 km/h en ville aurait les mêmes sanctions qu'un conducteur qui conduisait à 71 km/h. Aussi le projet de loi pour créer un centre automatisé de contrôle du Code de la route, dit CATI, avait été débattu en profondeur et le risque de l'excès de vitesse avait été présenté durant cette discussion.

En partie grâce à cela, deux députés engagés présentèrent un amendement pour ajouter un délit de grand excès de vitesse à ce projet de loi⁽⁴⁾⁽⁵⁾. Ce délit, dit de « vitesse téméraire » prévoit des sanctions pour les conducteurs qui conduisent à plus de 60 km/h au-dessus de la limite de vitesse autorisée et les sanctions sont aussi plus importantes en cas de blessures ou décès.

Cet amendement reçut un soutien transversal à la Chambre des députés, plusieurs autres députés le signèrent et il fut approuvé par 10 votes en faveur et une abstention. Après l'approbation de cet amendement, le projet fut fusionné avec un autre projet qui avait pour but d'aggraver les sanctions pour excès de vitesse. Ce projet fut ensuite approuvé par la Chambre des députés par 150 votes en faveur et 2 abstentions⁽⁶⁾.

La discussion fut plus difficile au Sénat où le délit de grand excès fut enlevé par la Commission des transports. Il fallut beaucoup d'efforts pour convaincre les sénateurs et une Commis-

sion mixte paritaire pour que le projet soit finalement promulgué le 4 octobre 2022⁽⁷⁾.

Centre Automatisé de Traitement d'Infraction de la route (CATI)

Le second projet que j'avais mentionné dans mon article de 2019 et qui a été une de nos priorités ces dernières années est le Centre Automatisé de Traitement d'Infraction de la route (CATI). Ce projet, qui prévoit la création d'un centre national de contrôle automatisé du Code de la route, est très important au Chili car les radars automatiques de contrôle de vitesse et de feux rouges sont interdits depuis 2002.

Des caméras de contrôle de vitesse avaient été mises en place à la fin des années 1990 par certaines mairies. Malheureusement, le non-encadrement par le gouvernement a permis des usages inappropriés. Comme le revenu des amendes revenait en intégralité au budget de la mairie où la caméra était installée, il y eut des cas où certaines mairies ont installé des caméras avec l'objectif d'augmenter leurs revenus municipaux et non pas de baisser la sinistralité routière. C'est pourquoi une loi fut approuvée en 2002 pour interdire aux municipalités d'utiliser ces dispositifs.

Cette décision entraîna des conséquences désastreuses. En effet, même s'il y avait eu quelques mauvais usages, de manière générale ces caméras réduisaient la mortalité sur les routes. Après leur interdiction, le nombre de morts augmenta fortement (+ 13,7 % entre 2002 et 2003). Cela a aussi rendu plus compliqué l'approbation d'un projet de contrôle automatisé⁽⁸⁾⁽⁹⁾.

Le projet CATI a été présenté au parlement chilien le 28 janvier 2014 et, finalement, après presque 9 ans de processus législatif, il a été approuvé le 23 janvier 2023. La discussion a été longue et difficile mais elle a permis de l'améliorer profondément⁽¹⁰⁾.

En tant qu'association, nous avons eu l'occasion de nous exprimer sur ce sujet dans les Commissions de transports de la Chambre des députés et du Sénat chilien. Nous avons présenté différentes modifications qui ont été approuvées, comme laisser la possibilité au contrevenant éventuel de pouvoir faire une réclamation administrative dans tous les cas (sinon le projet aurait pu être jugé anticonstitutionnel) ou encore l'instauration d'un contrôle automatisé des feux rouges.

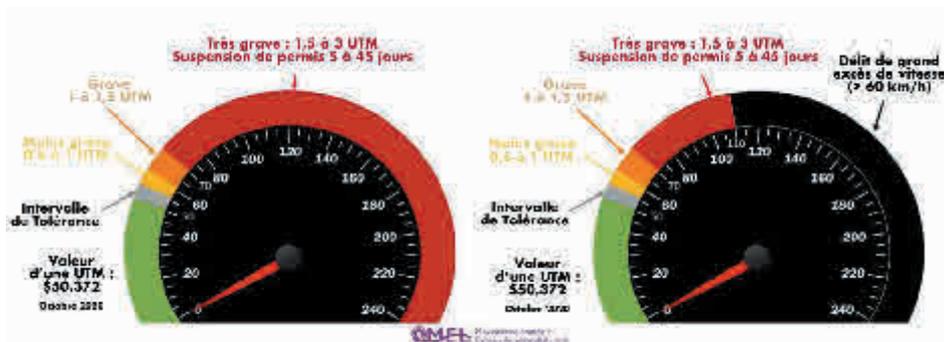
Depuis que le projet de loi est approuvé par le Congrès, nous sommes en attente de sa publication dans la *Journal Officiel*. Par la suite différents règlements devront être rédigés (dans les 6 premiers mois après sa promulgation) et la mise en place pourra commencer. Il est estimé que ce projet devrait réduire de 10 % la mortalité routière⁽¹¹⁾.

Conclusion

L'approbation de ces 2 projets de loi est une très bonne nouvelle pour la sécurité routière chilienne et vient récompenser nos efforts, mais aussi ceux de nombreuses autres associations, parlementaires engagés et fonctionnaires du ministère des Transports. Mais cette étape législative est seulement un premier pas, il faudra encore beaucoup de travail pour que ces lois commencent à faire baisser la mortalité. Il faudra continuer à perfectionner et défendre ces projets et de nombreuses autres initiatives sont nécessaires pour renforcer toutes les composantes de la sécurité routière. La situation est aujourd'hui très préoccupante et nous devons redoubler d'efforts pour éviter des tragédies sur les routes chiliennes.

NDLR : Soulignons à nouveau le caractère remarquable de la démarche d'Axel Rimbaud qui démontre que la ténacité alliée à une argumentation étayée peut faire bouger les lignes et sauver des vies.

Nouvelles sanctions pour la « vitesse téméraire »



Modifications des sanctions pour l'excès de vitesse avec la loi de « Vitesse téméraire ».

⁽⁴⁾ MEL, 2019, *Carreras no Autorizadas – Intervención Marcos Ilabaca* – <https://www.youtube.com/watch?v=Zsdzf9BTA4>

⁽⁵⁾ Chambre des Députés chilienne, 2022, *Modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para sancionar la organización y participación en carreras no autorizadas de vehículos motorizados* https://www.camara.cl/pley/pley_detalle.aspx?prmID=12582&prmBoletin=12065-15

⁽⁶⁾ MEL, 2020, *Delito de exceso de velocidad temerario despachado* – <https://www.contraexceso.org/velocidad-temerario-despachado>

⁽⁷⁾ MEL, 2022, *La « Velocidad Temeraria » es ley* – <https://www.contraexceso.org/sanciones-velocidad-temeraria-es-ley>

⁽⁸⁾ Rizzi, L.I. (2003), *Fotorradars y seguridad vial : un análisis empírico bayesiano*. *Actas XI Congreso Chileno de Ingeniería de Transporte*, 529 – 542, Santiago.

⁽⁹⁾ Paredes, R.D., Rizzi, L.I. y Valenzuela, J. (2006) *¿Cazabobos o Salvavidas? La economía política de los fotorradars en Chile*. *Estudios de Economía* 33, 97-115.

⁽¹⁰⁾ MEL, 2023, *El Proyecto de ley CATI aprobado* – <https://www.contraexceso.org/el-proyecto-de-ley-cati-aprobado>

⁽¹¹⁾ Rizzi, L.I., Cumsille, S., Fresard, F., Gazmuri, P. y Muñoz, J.C. (2011), *Cost-effective measures for reducing road fatalities in the short term*. *Transport Reviews* 31, 1-24.



↳ Vie de la Ligue

↳ Rencontre avec la Déléguée interministérielle à la sécurité routière

Suite à la publication des chiffres 2022 très inquiétants de la sécurité routière⁽¹⁾, Jean-Yves Lamant et Pierre Lagache, respectivement président et vice-président de la Ligue contre la violence routière ont rencontré Florence Guillaume, déléguée interministérielle à la sécurité routière le 7 février 2023. Le sujet central de cette première rencontre a porté sur la politique nationale de sécurité routière en s'appuyant sur deux questions essentielles.



Quelle feuille de route pour atteindre l'engagement de l'État signé en 2020 sur la vision de tendre vers « zéro tué et blessé grave en 2050 » ?

C'est un objectif qui reste très discret dans la communication de la Délégation à la sécurité routière et qui a donc été rappelé lors de cet entretien. L'État français s'est engagé en 2020, en signant l'accord européen de Stockholm, à réduire de moitié le

nombre de tués et blessés graves sur la décennie 2021-2030 (c'est-à-dire atteindre moins de 1 500 tués et 8 000 blessés graves/an en 2030), première étape qui vise à terme l'objectif zéro à l'horizon 2050.

Il a été rappelé que la Ligue contre la violence routière a été pionnière en ajoutant « zéro accident » à son logo dès 1992 et avons présenté la projection suivante : l'atteinte de l'objectif de 2030 implique une baisse moyenne de la mortalité routière de -6,7 % par an. Pour la Ligue, cet objectif impose à l'État d'élaborer une feuille de route précisant un planning de mesures nécessaires qu'il conviendra de rendre acceptables et non l'inverse.

À quand un Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) ?

Le dernier Comité Interministériel de la Sécurité Routière date de 2018 ! La Ligue contre la violence routière a donc réclamé une réunion d'un Comité interministériel

pour présenter la feuille de route s'appuyant sur l'engagement de Stockholm.

La France est aujourd'hui seulement au dixième rang des pays européens. Les marges de manœuvre existent à condition que l'État agisse de façon urgente.

La Ligue a fait référence à des villes et métropoles, comme Lyon, qui est d'ores et déjà mobilisée sur l'objectif zéro tué sur les routes et a défendu l'idée auprès de la Déléguée interministérielle d'un alignement des politiques locales et nationales sur cet « objectif zéro ».

Suite à cet échange très courtois mais direct, la Ligue contre la violence routière a l'espoir d'avoir été entendue et attend d'en connaître très rapidement les contours, pour qu'un CISR soit programmé en 2023.

⁽¹⁾ Le nombre de tués sur les routes de France observé en 2022 (3260 tués*) a certes marqué une légère baisse de -2,8 % par rapport à 2019, dernière année de référence avant la crise sanitaire. Ce chiffre de la mortalité routière de 2022 marque toutefois une stagnation globale des résultats depuis 10 ans. 3268 tués en 2013, 3260 tués en 2022 (France Métropolitaine) : aucun progrès en 10 ans !

↳ Communication auprès des députés

Il suffit de prendre connaissance des déclarations par voie de presse pour comprendre à quel point la sécurité routière est méconnue. L'enjeu d'acculturation des élus au sujet dans sa dimension scientifique est considérable.

Dans ce contexte, la Ligue a mis en place en février une action de communication ciblée auprès de 577 députés.

Chacun d'entre eux s'est vu remettre un exemplaire du Livre de la Ligue « Objectif zéro accident », les deux derniers numéros de la revue *Pondération* et une note élaborée spécifiquement qui présente la situation de la France en matière de sécurité routière.

Le courrier d'accompagnement a rappelé l'objectif de Stockholm sur lequel s'est engagé l'État. Cette action pourra être utilement relayée sur le terrain par les associations départementales et correspondants qui ont ainsi une entrée en matière pour interpellier leurs parlementaires locaux.

Pour consulter le dossier remis aux députés :

<https://violenceroutiere.fr/w/2023/04/25/courrier-aux-deputes-de-fevrier-2023/>



↳ Bienvenue à Marianne



Comme pour beaucoup d'associations, les 3 dernières années ont été un cap difficile à passer pour la Ligue. La crise sanitaire a considérablement réduit les réunions en présentiel.

Il a fallu adopter un nouveau fonctionnement en quittant, en février dernier, nos bureaux de la rue Jobbé Duval à Paris. Mais, point positif, cette période a aussi permis de souder un nouveau

groupe au sein du Bureau et du Conseil d'Administration, mobilisé pour insuffler un nouvel élan pour la Ligue en nous alignant sur la vision mobilisatrice zéro tué et zéro blessé grave en 2050.

Pour accompagner ce nouvel élan, le Bureau National a décidé à l'été 2022 de créer un poste à mi-temps en télétravail. Après appel

à candidature, Marianne Lamant a été retenue pour assurer le poste de chargé(e) de communication et d'animation depuis le 1^{er} septembre 2022. Ces six derniers mois ont été intenses : mise en place de nouveaux logiciels de gestion des adhésions et de comptabilité, création d'un espace de ressources partagées, organisation de l'AGE du 8 décembre 2022, déménagement des bureaux parisiens et gestion du changement de domiciliation, prise en main de dossiers importants...

La Ligue lui est familière par son père et sa grand-mère qui ont créé les AD Moselle et Haute-Savoie il y a près de 35 ans. Nous remercions Marianne pour sa forte implication et vous remercions à l'avance de lui réserver le meilleur accueil dans vos prochains contacts et lorsque vous aurez un service à lui demander.

📅 1983-2023 : la Ligue contre la violence routière a 40 ans

Ce cap des quarante années est l'occasion de communiquer sur le combat mené par la Ligue. Rappeler ces quarante années d'action sera l'occasion d'évoquer les victoires obtenues, souvent au prix d'une grande ténacité.

Ce visuel rappelle le sens de notre action au service de l'objectif « zéro accident ». Il permettra d'accompagner la communication de l'ensemble des actions qui seront menées par le réseau durant cette année 2023. Il pourra aussi être accompagné par une communication rappelant notre histoire, et le sens de notre engagement.



40 ans d'engagement

Des bénévoles de la Ligue contre la violence routière qui ont fait progresser la sécurité routière en obtenant des victoires importantes : ceinture de sécurité à l'arrière, 50 km/h en ville, sièges auto sécurisés pour les jeunes enfants, permis à points, contrôle automatisé de la vitesse... qui continuent à sauver de nombreuses vies.

40 ans de mobilisation

Au niveau national et dans les territoires, avec un risque routier qui a pu être divisé par 18, mais une route qui reste la première cause de mortalité de nos jeunes et d'accidents graves au travail.

40 ans de lutte

Une lutte pour sauver des vies et contrer la désinformation, mais la France n'est pourtant qu'à la dixième place du classement européen avec une politique de sécurité routière deux fois moins efficace que les meilleurs pays en Europe.

40 ans d'action

Qu'il faudra poursuivre à l'horizon 2030 et 2050 pour atteindre les objectifs fixés par l'Europe et signés par l'État français avec une feuille de route pertinente et des actes forts à décider rapidement. En 2030 : diviser par 2 le nombre de tués et de blessés graves sur la décennie 2020-2030 puis viser le zéro tué et blessé grave à l'horizon 2050.

**Objectif Zéro Accident : Les entreprises l'appliquent depuis des décennies.
La Ligue a été pionnière pour la route depuis plus de 30 ans.**

📺 Une nouvelle vidéo des entretiens de la Ligue



Coût de la sécurité routière et impact prévisible de l'automatisation des véhicules sur l'accidentalité.

Ce nouvel entretien porte sur les travaux réalisés par Dominique Mignot, Directeur des Départements « Transport, Santé, Sécurité » et « Aménagement, Mobilité, Environnement » de l'Université Gustave Eiffel. Il est par ailleurs Membre du Comité des experts du Conseil National de la Sécurité Routière et impliqué dans des projets et instances à l'échelle internationale.

Dans cet entretien est abordé le sujet complexe et délicat du coût de la vie humaine et des blessés graves. Il y est question du programme européen Valor qui a permis, par une nouvelle méthode de calcul, de réestimer ces coûts. En France, le coût socio-économique global de la sécurité routière est de l'ordre de 50 milliards d'euros soit 2,2 % du PIB.

Le second sujet concerne l'impact de l'automatisation des véhicules sur les accidents mortels et graves. Dominique Mignot y expose les gains importants à attendre de l'automatisation, avec une baisse d'environ 60 % de ces accidents. Il souligne toutefois les limites de l'automatisation dans certaines situations complexes mettant en jeu notamment les usagers vulnérables.

📺 Retour à 90 km/h : chronique d'un fiasco en cours...

Dans le précédent numéro de Pondération, nous relations le désordre, la confusion et la démagogie inhérents à la possibilité donnée aux départements de réinstaurer le 90 km/h sur certaines voies de circulations concernées par le 80 km/h.

La Ligue contre la violence routière, convaincue de l'efficacité du 80 km/h pour améliorer la sécurité routière, et confortée par deux études qui ont confirmé que le 80 km/h avait sauvé des vies, a engagé des actions en justice pour dénoncer, dans une dizaine de départements les arrêtés pris par les conseils départementaux. Ces arrêtés doivent argumenter, pour chacune des voies, sur la pertinence du retour à 90 km/h. Cette démarche judiciaire a permis de constater que bon nombre des argumentaires n'étaient pas sérieusement étayés. Pour une majorité des départements, le Tribunal Administratif a émis une décision défavorable invitant la collectivité départementale à revoir sa copie. La carte ci-jointe présente, de façon très synthétique, la situation nationale. Nous reviendrons, plus en détail, dans un prochain numéro, sur la suite de ce fiasco prévisible...



Une démarche engagée par le sénateur Laurent Somon

Dans le numéro 124 de *Pondération* de juin 2021, un article était consacré à la démarche de Laurent Somon, sénateur LR de la Somme (Hauts de France). Il souhaitait alors déposer un projet de loi au Sénat pour faire reconnaître l'homicide routier. Il questionnait alors le Garde des Sceaux sur la politique pénale des homicides routiers, considérant que « *La prévention routière efficace ne peut pas se dispenser de l'engagement fort du ministère de la Justice avec des peines encourues réellement dissuasives pour les conducteurs qui seraient tentés de prendre le volant sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants.* ». Un projet de texte a depuis été déposé au sénat, en attente d'examen.

Un second projet porté par le député Éric Pauget

Comme pour le sénateur Laurent Somon, l'élément déclencheur de la démarche du député LR d'Antibes a été le contact puis l'accompagnement d'une famille de victimes de sa circonscription. Éric Pauget a ainsi été sensibilisé par l'accident mortel qui s'est produit dans la nuit du 24 au 25 juin 2022 entraînant le décès de Noé, âgé de 16 ans qui a été percuté par un conducteur manifestement ivre et roulant à vive allure et sous l'emprise de stupéfiants. Une première réunion entre la Ligue et le député et assistants parlementaires, le 5 avril dernier, a permis d'échanger sur le projet de proposition de loi qui a pour objectif essentiel de créer un régime juridique d'homicide routier. Suite à cet échange, le texte devrait s'enrichir de quelques suggestions exprimées par la Ligue contre la violence routière. Le suivi de cette seconde démarche est donc désormais engagé.

Les points clés des textes proposés

➔ Instauration d'un nouveau juridique d'« homicide routier » dès lors que le conducteur circulerait en état d'ivresse manifeste ou sous

l'emprise d'un état alcoolique caractérisé, que le conducteur a fait usage de substances ou de plantes classées comme stupéfiants ou s'il a refusé de se soumettre aux vérifications.

➔ L'objectif est de durcir les peines, de rallonger les délais d'interdiction de repasser le permis de conduire, de rendre plus rigide le maintien en détention préventive dès lors qu'il y aurait des risques par la libération à entraîner des troubles de l'ordre public et de prévoir un dispositif d'accompagnement préventif et continu dans les cas d'addiction.

➔ Intégration au cours de la formation initiale ou continue les Magistrats d'une sensibilisation aux violences routières (enjeux, traitements et contentieux spécialisé).

Une mobilisation de la Ligue

La Ligue a toujours défendu la sévérité des sanctions en demandant que les peines maximales prévues par la loi soient appliquées alors qu'elles ne le sont que très rarement, y compris dans le cas de situations extrêmes.



Nous savons que la sanction prononcée est un élément clé du long chemin des victimes vers la résilience. Nous savons aussi que la clémence, qui se justifie parfois, peut contribuer à la banalisation de la violence routière lorsqu'elle est non proportionnée et perçue comme injuste.

Aussi, La Ligue porte donc un intérêt particulier à ces deux démarches sur l'homicide routier avec l'objectif que l'évolution du droit et du fonctionnement de la justice puisse contribuer au bon positionnement du point d'équilibre entre clémence et sévérité.

📁 Participation de la Ligue au colloque sur l'annonce des décès et l'accompagnement des victimes

Le rapport « Comment améliorer l'annonce des décès ? »⁽¹⁾ a été remis le 25 octobre 2019 à Nicole Belloubet, ministre de la Justice, garde des Sceaux. La Ligue contre la violence routière avait alors apporté sa contribution à ce travail (cf. *Pondération* n° 120).

Édouard Philippe, premier ministre, avait alors acté, lors d'une réunion interministérielle sur le sujet, la nécessaire mise en œuvre des 18 propositions issues de ce rapport. Un colloque a ainsi été organisé le 2 décembre 2022 avec pour objectif de présenter la mise en œuvre des recommandations issues du rapport, et tout particulièrement la circulaire interministérielle relative

à l'annonce de décès et au traitement respectueux du défunt et de ses proches⁽²⁾.

Organisé en partenariat avec le Centre national de ressources et de résilience (Cn2r) (voir encart) et la fédération France Victimes, ce colloque visait à diffuser les avancées et à les inscrire dans les pratiques de l'ensemble des acteurs concernés. Il a également abordé les repères théoriques sur le processus de deuil, les facteurs de complication ainsi que l'impact psychologique de l'annonce des décès.

La Ligue a participé à ce colloque. Ce fut l'occasion de prendre connaissance de la nouvelle circulaire et de l'existence du nouveau site internet du Cn2r.

La circulaire fixe de nouvelles règles et bonnes pratiques qui nécessiteront un portage mais également une animation et un suivi au niveau national. Ces moyens seront-ils véritablement mobilisés ? Aucune réponse véritablement concrète et donc rassurante n'a été apportée sur ce point lors du colloque.

⁽¹⁾ www.justice.gouv.fr/art_pix/2019_oct_diav_rapport_comment_ameliorer_annonce_deces.pdf

⁽²⁾ <https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/45383>

Le Centre National de Ressources et de Résilience

Le Cn2r est un Groupement d'Intérêt Public (GIP) à caractère scientifique impliquant plusieurs ministères⁽¹⁾, l'École nationale de la Magistrature, le CNRS, le CHU de Lille et l'Assistance Publique-Hôpitaux de Paris. Il s'appuie sur un Conseil Scientifique d'Orientation (CSO). Depuis le 20 décembre 2022, Madame Alexandra Louis, déléguée interministérielle à l'aide

aux victimes a été nommée présidente de l'Assemblée Générale du Cn2r.

Ce GIP apporte les ressources nécessaires pour agir face aux troubles post-traumatiques et permettre au citoyen et à l'ensemble de la société à l'épreuve d'un événement traumatisant de maintenir ou de retrouver un bien-être et une qualité de vie satisfaisante post-événement.

Un site internet présentant la structure et faisant fonction de centre de ressources a été récemment mis en ligne. <https://cn2r.fr/>



⁽¹⁾ Intérieur, justice, santé, éducation nationale, enseignement supérieur & recherche.



Vie des asso's

1^{re} permanence « Main tendue » en Moselle

Depuis le décès de son fils Kenny, Amandine Scattarreggia a été soutenue par la Ligue contre la violence routière de Moselle. Kenny a été tué, le 31 août 2020 en tant que passager d'un véhicule dans lequel ont été retrouvées des capsules de protoxyde d'azote.

« Depuis l'accident, je me bats pour l'interdiction du protoxyde d'azote d'autant plus que cette circonstance aggravante n'a pas été retenue lors du procès du conducteur. En novembre 2022, ce dernier a été condamné à 3 ans de prison dont 1 an ferme non aménagée. » précise Amandine Scattarreggia. « Je suis stupéfaite du manque de considération des familles fragilisées qui doivent prouver leur statut de victime et souvent subir les pressions de l'auteur des faits voire aussi de leurs familles. »

Aujourd'hui, la maman de Kenny s'engage au sein de l'AD Moselle de la Ligue, en proposant d'écouter et soutenir les victimes d'accidents de la route en créant l'initiative « Main tendue ». Qui de mieux placées pour les comprendre que des personnes vivant le même combat ? De telles perma-

nences sont programmées une fois par mois dans une ville de Moselle.

« Concrètement, cette 1^{re} permanence "Main Tendue", tenue le 10 mars en mairie de Diebling, a été bénéfique tant pour les familles participantes que pour moi-même. Comme une évidence, unis dans l'émotion nous nous comprenons. En confiance, nous évoquons notre douleur, le manque des nôtres ainsi que notre colère face à tant d'incompréhension et d'injustice de la société actuelle. Un hommage à nos chers

disparus est également partagé. Ensemble et unies les familles de victimes pourront trouver la force de faire valoir leurs droits, car, même ce qui semble acquis, ne peut être obtenu qu'en "se battant". »

Amandine Scattarreggia en est convaincue : ce temps d'écoute et de soutien en présentiel est primordial pour lutter contre l'isolement et contribuer à faire avancer concrètement le combat collectif vers le seul objectif acceptable : zéro tué et zéro blessé grave sur les routes de France d'ici 2050.



Contact : Page FB Ligue contre la violence routière 57 – Mail : lcvr57amandine@sfr.fr

Dernière minute : Le ministre britannique chargé du Logement et des Communautés, Michael Gove, a annoncé que le protoxyde d'azote ou « gaz hilarant », une substance également à la popularité croissante au Royaume-Uni, sera prochainement interdit. Formulons le vœu que cette décision puisse inspirer nos décideurs en France !

Une sensibilisation des maires du Lot sur l'annonce du décès



En milieu rural, le maire est souvent sollicité pour effectuer la lourde tâche de l'annonce d'un décès auprès des familles. À chaque fois, il s'agit d'une épreuve qui marque à jamais l' élu qui n'est pas préparé à une telle épreuve. Pourtant, cette annonce est essentielle car nous savons que les mots et les attitudes peuvent marquer fortement et durablement les victimes. Ainsi, La Ligue contre la violence routière du Lot a proposé à l'Association des maires et élus du Lot (AMF46) une visio-conférence de sensibilisation sur ce sujet très délicat.

Bertrand Martaguet, médecin urgentiste, membre de la LCVR 46, a mis au point ce module et en précise l'objectif : « Le but de cette conférence est de réfléchir ensemble

et d'échanger autour de quelques grands principes, afin de mieux préparer les élus à cette éventuelle épreuve de l'annonce. Nous savons que cet exercice restera toujours une épreuve mais anticiper un événement éventuel, c'est toujours un grand pas vers la maîtrise de la situation quand, et si elle se présente... ».

La première conférence s'est déroulée le 31 janvier dernier. 25 élus ont participé à ce module d'une durée d'une heure et demie. Bertrand Martaguet en précise les principes : « Après une rapide introduction qui permet de présenter notre association, nous abordons le contexte traumatique et les mécanismes du choc traumatique. Ensuite, sont présentés les fondamentaux de l'annonce : les choses à faire et les erreurs à éviter, avec des exemples. Le savoir-faire (être présent, écouter, reformuler, répondre) et le savoir-être (être attentif à son propre état émotionnel, et rester totalement disponible à l'autre, simple, humain et empathique) sont ainsi abordés de façon très pratique. Le dernier temps est celui de l'échange avec les participants. ».

À cette occasion, l'ensemble des informations et conseils ont été regroupés dans une

fiche pratique⁽¹⁾. Elle est disponible sur le site de l'association des maires et élus du Lot. Karine Alicot, responsable de cette association témoigne sur la satisfaction des participants. Ils ont été interrogés sur leur ressenti après cette visio-conférence. « En 2019, à quelques mois des élections municipales de 2020, les maires avaient été interrogés lors du congrès de l'AMF : il leur avait été demandé quel était le meilleur et le pire souvenir de leur mandat. De nombreux maires avaient répondu que leur pire souvenir était d'avoir eu à annoncer à des parents la mort de leur enfant dans un accident. Nous avons donc accueilli très favorablement la proposition d'intervention de la LCVR 46 et envisageons de renouveler cette action. Elle a donné satisfaction et elle répond à un réel besoin. Nous avons aussi communiqué au sein de notre réseau national sur cette possibilité d'intervention que propose la Ligue contre la violence routière. L'association des élus du département de la Marne est intéressée... ».

⁽¹⁾ La fiche technique est également accessible sur le site national de la Ligue contre la violence routière.

C'est le lot commun de nombreuses associations départementales de la Ligue contre la violence routière. Des riverains constatant un problème de sécurité, saisissent les bénévoles de l'association, pour les aider à faire entendre leur requête auprès des pouvoirs publics.

Premier écueil, à qui s'adresser ? Car il n'est pas rare que la compétence soit partagée... entre le département qui gère la route départementale (à défaut l'État pour la route nationale devenue rare), et la commune qui gère parfois les trottoirs et les accotements...

L'AD de l'Ain s'est confrontée à l'exercice en répondant à la sollicitation d'habitants du hameau du Favillon de la commune d'Échallon. La D13 est la convergence de 2 départementales D49 et D13, une route très touristique qui traverse le Haut-Jura et dessert Oyonnax ville industrielle, générant un trafic important de poids-lourds.

Le problème signalé est le défaut d'aménagement et de signalisation d'un arrêt d'autocar de transport scolaire qui embarque et dépose les écoliers en bord de route avec comme seule possibilité de marcher sur le bord de la chaussée. « C'est une route très circulée » précise Colette Berthet, ancienne présidente de la LCVR de l'Ain. « Sur la départementale, il y avait un panneau 70 km/h mais depuis quelques temps, après un contact de la Ligue avec la mairie,



L'arrêt s'effectue, toujours à ce jour, au niveau de la maison blanche de part et d'autre de la chaussée.

un panneau à 50 km/h a été installé à l'entrée du Favillon ».

Selon Colette Berthet, la relation est visible-ment plus compliquée avec la mairie : « Les élus communaux ne sont pas très à l'écoute du problème. Ils ont refusé toute idée d'aménagement et envisagé de supprimer l'arrêt tout simplement, évoquant toujours des raisons financières ».

L'association s'est rendue sur place, a pris les contacts avec le département, l'adjoint au maire, le député... avec l'objectif de

trouver des solutions et de faire réaliser les aménagements nécessaires pour faire baisser les vitesses et matérialiser un arrêt de transport en commun digne de ce nom. Mais comme souvent, les choses ne sont pas si simples... Il faut encore trop souvent attendre l'accident pour que le problème soit véritablement traité ! Collette Berthet et Jean-Noël Thiel, le riverain impliqué sur l'affaire restent déterminés pour que la sécurité de nos enfants soit enfin prise en considération.



24 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière, à voir sur www.violenceroutiere.fr



Dominique MIGNOT
Coût de la sécurité routière et automatiser des véhicules



Fabrice HAMMELIN
La politique de sécurité routière



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



Claude LIENHARD
Réparation et droit des victimes



Philippe AZOUVI
Prise en charge des blessés graves



Raphaël BARTOLT
Le rôle du Préfet dans la sécurité routière



Philippe LAUWICK
Sécurité routière et santé publique



Claude GOT
Le contrôle automatisé de la vitesse



Claude GOT
La mesure du 80 km/h



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

Autres vidéos des entretiens de la Ligue :

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

Associations départementales



Si dans la liste suivante, vous ne trouvez pas de contact pour votre département, adressez-vous au Siège : 149, avenue du Maine – 75014 PARIS

Tél. 01 45 32 91 00 – contact@violenceroutiere.fr

Le nom mentionné pour chaque association départementale est celui du Président ou de la Présidente.

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

06 – Alpes-Maritimes : Ligue 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 (claud.pages71@sfr.fr)

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

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

14 – Calvados : Philippe Vayssette – 12, rue Doyen Barbeau – 14000 Caen – Tél. : 06 51 29 80 41 (lcvr.caen@gmail.com) – (www.violenceroutiere14.org)

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

17 – Charente-Maritime : Correspondant : Serge Paon – Tél. : 06 61 58 61 01 (circuler17@laposte.net)

21 – Côte-d'Or : Catherine Pepoz – Ligue 21 – 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 Tredem 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 (contact@violenceroutiere.fr)

34 – Hérault : Nicolas Gou – Ligue 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 (contact@violenceroutiere.fr)

39 – Jura : Michel Guillemain – 57 B, boulevard du Président Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 06 86 66 46 75 (michel.guillemain.3@gmail.com) – (www.violenceroutiere-jura.fr) <http://facebook.com/liguejura>

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

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 (contact@violenceroutiere.fr)

45 – Loiret : Pierre-Louis Valls – Ligue 45 – 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 : Paul-Henri Clauss – Ligue 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/>)

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 Lasपालles – 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 (contact@violenceroutiere.fr)

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

69 – Rhône : Michel Pons – Ligue 69 – 14, av. Berthelot – 69007 Lyon – Tél. : 06 89 93 90 62 – (michelpons3@gmail.com)

72 – Sarthe : Patrick Rogeon – Le Ranch – 72210 Roëzé-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 (contact@violenceroutiere.fr)

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

81 – Tarn : Yves Donguy – Ligue 81 – Maison de l'Économie – 1, avenue 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 : Correspondant : Philippe Laville – 14, rue 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

Pierre Gérard Bazillou, Annie Canel, Jean-Luc Carl, Josiane Confais, Ilyas Daoud, Hervé Dizy, Nicolas Gou, Bernard Héritier, Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant, Claude Lienhard, Michel Ternier.

Invitée permanente : Chantal Perrichon

Bureau national

Présidente d'Honneur : Chantal Perrichon

Tél. : 01 45 32 91 00 – (contact@violenceroutiere.fr)

Président : Jean-Yves Lamant – Tél. : 01 45 32 91 00 – (presfednat@violenceroutiere.fr)

Vice-Président : Pierre Lagache – Tél. : 06 07 45 75 77 – (vice-president@violenceroutiere.fr)

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

Secrétaire Général :

Hervé Dizy – (secretaire.general@violenceroutiere.fr)

Secrétaire Général Adjoint :

Jean-Luc Carl – (secretaire.general.adjoint@violenceroutiere.fr)

Secrétaire Général Adjoint et coordinateur

des Associations Départementales :

Nicolas Gou – (coordinateur.national@violenceroutiere.fr)

Responsable de la revue de presse :

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

Responsable des relations avec les réseaux d'experts :

Michel Ternier – (michelternier@hotmail.fr)

Invités permanents : Annie Canel, Claude Chabot, Ilyas Daoud,

Philippe Laville, Ghislaine Leverrier, Jean-Marie Leverrier, Claude Lienhard, Chantal Perrichon.

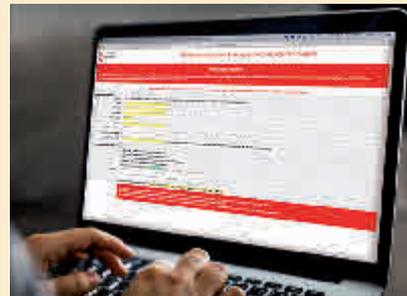
ADHÉSIONS ET DONNS

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.

Par exemple, 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 !
POUR ADHÉRER ET FAIRE UN DON EN LIGNE :
www.violenceroutiere.fr



BULLETIN D'ADHÉSION ET DON PAR CHÈQUE 2023

Adhésion Renouvellement d'adhésion

- 36 € : Adhésion simple + revue *Pondération*
- 50 € : Adhésion couple/entreprise/collectivité + revue *Pondération*
- 30 € : Adhésion seule sans revue *Pondération*
- 9 € : Abonnement revue *Pondération* seul (ne vaut pas adhésion)

Don hors adhésion

- Don 20 €
- Don 50 €
- Don 100 €
- Don, autre montant €
- Sympathisant : don de 10 €

Don en faveur de :

- Association départementale (n° dpt
- Ligue nationale

Montant total (adhésion et/ou don) = €

Nom : Prénom :
Adresse :
Code postal : Ville :
Pays :
Téléphone : Profession :
E-mail :

Chèque à libeller à l'ordre de :
LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE
Bulletin et chèque à adresser à
votre Association départementale ou à
la Ligue contre la violence routière
149, avenue du Maine – 75014 PARIS

L'adhésion compte pour l'année civile en cours et comprend l'abonnement à Pondération (4 numéros par an).

Votre don et/ou votre adhésion donnent droit à un reçu fiscal (réduction de 66 % du montant payé).