

Pondération

N°132 • JUILLET 2024

Revue de la **Ligue**
contre la violence routière

DOSSIER

Psychologie, sciences sociales, cognitives et comportementales & sécurité routière

P.29

 **Ligue contre la violence routière**

ÉDITO P.3

TÉMOIGNAGES P.4

S'INFORMER ET
COMPRENDRE

Baromètre
P.6

Indignation
P.8

La vitesse, levier de sécurité routière... et de transition énergétique !
P.10

Radars et coût de l'assurance : une association bénéfique
P.14

Sens Unique
P.16

Actualités
P.17

Sortir de l'autobésité
P.18

VIE DE LA LIGUE

Edito du président
P.22

Actus de la Ligue
P.23

INTERNATIONAL

Le permis de conduire au Japon
P.39

Rapport européen sur les progrès en sécurité routière
P.41



**Nouvelle communication,
même détermination**

Ligue contre la violence routière



— Depuis 1983, fédération nationale de bénévoles associatifs qui agissent pour **sauver des vies sur la route.**

100% BÉNÉVOLE

Le contenu et le suivi de la mise en page de la revue *Pondération* sont réalisés en totalité par des bénévoles

INDÉPENDANCE

Face aux lobbies et aux décideurs, nous préservons notre indépendance et notre liberté d'expression.

RIGUEUR

Face à la désinformation permanente, nous appuyons nos propositions sur les connaissances et les analyses des experts.

PROXIMITÉ

Grâce au réseau bénévole, nous entretenons une relation de proximité : soutien aux victimes et sensibilisation des acteurs.

BUREAU NATIONAL

JEAN-YVES LAMANT

Président • 01 45 32 91 00
presfednat@violenceroutiere.fr

PIERRE LAGACHE

Vice-président • 06 07 45 75 77
vice-president@violenceroutiere.fr

HERVÉ DIZY

Trésorier
tresorier@violenceroutiere.fr

NICOLAS GOU

Secrétaire Général et coordinateur des Associations Départementales :
secretaire.general@violenceroutiere.fr

JEAN-LUC CARL

Secrétaire Général Adjoint
secretaire.general.adjoint@violenceroutiere.fr

JOSIANE CONFAIS

Responsable de la revue de presse
josiane.confais@numericable.fr

MICHEL TERNIER

Responsable des relations avec les réseaux d'experts
michelternier@hotmail.fr

INVITÉS PERMANENTS

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Annie Canel
Jean-Luc Carl
Josiane Confais
Ilyas Daoud
Hervé Dizy
Philippe Estingoy
Nicolas Gou
Bernard Héritier
Pierre Lagache
Jean-Yves Lamant
Claude Lienhard
Michel Pons
Michel Ternier

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Jean-Yves Lamant

RÉDACTEUR EN CHEF

Pierre Lagache

AUTRES

CONTRIBUTEURS

Aurélien Bigo
Pierre Courbe
Béatrice Degraeve
Marceline Guez-Auger
Marie-Axelle Granié
Jean-Marie Leverrier
Marie Pelé
Amandine Scattarreggia
Olivier Sibony
Michel Ternier
Florent Varet

MISE EN PAGE

Artel studio

IMPRESSION

Blas Desmoutiez

CRÉDITS PHOTO

Les images d'illustration sont réalisées grâce à l'intelligence artificielle, promptées par © Artel Studio et sont donc soumises au droit d'auteur. Les droits de reproduction, représentation et d'exploitation appartiennent à la Ligue contre la violence routière.

VIOLENCEROUTIERE.FR



contact@violenceroutiere.fr
01 45 32 91 00
149 AVENUE DU MAINE
75014 PARIS

**Objectif
zéro victime.**

ÉDITO

Que fallait-il changer... pour ne rien lâcher ?

Ce sera « woahouh ! » pour certains, « Bof ! » pour d'autres... Une chose est certaine : ce nouveau cru de *Pondération* ne vous laissera pas indifférent, tant la mue est importante. Et pourtant, sous le nouveau vernis de communication, chacun pourra constater que rien n'a véritablement changé.

La quasi-totalité des rubriques ont été conservées dont le dossier qui a pour objectif de nous plonger dans un sujet en y consacrant l'espace nécessaire pour apprendre mais surtout comprendre... Nous avons voulu ce numéro plus percutant, plus lisible, plus actuel...

Fidèles aux valeurs de la Ligue contre la violence routière, la nouvelle rubrique « Témoignage(s) » apparaît dans les toutes premières pages. Le hasard n'y est pour rien. L'expression des victimes, aux premières loges, au-dessus de tout, est là pour nous rappeler que le sujet de la sécurité routière est d'abord celui des victimes (directes ainsi que leurs proches).

L'élaboration de ce numéro aura bien entendu été une affaire de travail collectif. Parce que nous connaissons l'importance de cette revue qui incarne le combat de la Ligue, chacun aura apporté un peu plus que son temps et ses compétences...

Merci à Marianne, notre seule salariée à mi-temps, qui depuis des mois s'investit pleinement sur le sujet de la communication.

Merci à Maëlla, Jérôme et Vincent, les « pros » de la communication sollicités, qui ont compris, voire un peu plus..., nos valeurs et l'importance de notre action. Merci à l'ensemble des contributeurs de ce numéro avec un remerciement particulier pour les familles de Noé et de Kenny.

Ne rien lâcher...

Tous les signaux sur la sécurité routière de notre pays nous font craindre le pire... La dégradation observée depuis 9 mois pourrait, sauf sursaut de nos décideurs, nous conduire à un bilan 2024 catastrophique et honteux. Une seule réponse : celle de la mobilisation car les pistes d'actions sont possibles. La meilleure intégration de la psychologie, des sciences comportementales et cognitives, traitées dans le dossier de ce numéro, fait partie des nombreuses pistes à exploiter impérativement.

Bonne découverte et bonne lecture



**PIERRE
LAGACHE**

Rédacteur
en chef



témoignage(s)

Nous devons accepter l'inacceptable

— Témoignage de Marceline, maman de Noé

11 MAI 2024

Aujourd'hui cela fait 22 mois que tu nous as quittés. Tu es mort dans un accident de voiture. Un chauffard alcoolisé, sous l'emprise de drogue t'a percuté. Il roulait trop vite. Il ne t'a laissé aucune chance de survie.

Ce coup de téléphone dans la nuit du 24 au 25 juin 2022 pour m'annoncer la terrible nouvelle est le point de commencement d'une longue descente aux enfers pour toute notre famille. Toute ma vie s'est écroulée et ne sera plus jamais comme avant.

Avant nous étions si heureux, ton papa, ta petite sœur Eden et moi ta maman. Quelques fois, je retourne dans ta chambre pour me remémorer tous ces moments de bonheur, tout cet amour que nous avons partagé ensemble. Ton visage, ta voix me reviennent et tous ces souvenirs car maintenant il ne me reste plus que ça. Ta chambre, je l'ai laissée intacte, je m'assois sur ton lit et je regarde la porte fenêtre. J'attends que tu reviennes mais je sais au fond de moi que plus jamais tu ne franchiras cette porte. Cette douleur qui m'envahit est si dense, profonde, indélébile. Je l'aurai à vie et ça je l'ai bien compris.

Toi, Noé, mon fils adoré, tu allais avoir 17 ans deux jours après ton accident.

Tu avais la vie devant toi, tu étais en train de passer ton bac de français section sport étude au creps d'Antibes. Tu venais d'avoir ta première médaille en équipe de France Junior Tir sportif. Tu étais un espoir pour les JO. Doux et attentionné avec tes proches, la famille avait une grande importance à tes yeux. Tu étais entouré d'amis.

Mais ce qui te qualifiait le plus, c'était ta gentillesse. Tu me manques tellement.

Le chauffard n'a pas été encore jugé. Il essaie par tous les moyens légaux de retarder cette échéance (appel, pourvoi en cassation). Il a été libéré sous caution de 5000 euros au bout de 2 mois. C'est dérisoire, incompréhensible, absurde. Surtout qu'il a été repris au volant, sous cocaïne un an après l'accident et ce alors qu'il avait interdiction de conduire. Aujourd'hui il est dehors, il vit une vie normale.

« Le plus dur pour moi, c'est qu'il n'est jamais venu s'excuser »

J'essaie de croire encore en la justice mais quand je vois ce parcours, je me pose des questions... La justice ne me rendra pas mon enfant et ma joie de vivre. Peut-être, elle enlèvera un peu de ma culpabilité, de ma colère que je me suis créée. Cet homme doit être jugé, il a ôté la vie de mon enfant. Il a fait beaucoup de mal par son comportement. Il n'a pas respecté les règles de notre société.

Le plus dur pour moi c'est qu'il n'est jamais venu s'excuser. Il n'y a pas eu une once de compassion de sa part et de sa famille. Je me pose même la question de savoir s'il reconnaît les faits.

Ce parcours judiciaire est interminable et si dur moralement. Nous victimes, nous n'avons pas le droit à la parole, ni au recours, notre deuil est déjà si dur. Nous devons accepter l'inacceptable, la perte de notre enfant et se rajoutent par-dessus les méandres de la justice. Un parcours pour aboutir à un procès, une peine qui sera sûrement très peu par rapport à notre chagrin. Quand je vois les statistiques sur des drames similaires au mien, j'ai peur car les juges donnent des condamnations si petites par rapport aux faits. La vie d'un être humain n'a, à leur yeux que peu d'intérêt me semble-t-il.



Nous avons trouvé une écoute suite à la marche de protestation que nous avons organisée suite à la libération sous caution du meurtrier de Noé. Des élus, notre maire Jean Leonetti, notre député Eric Pauget et notre sénatrice Alexandra Borchio Fontimp nous ont tendu la main et écouté.

Il est très dur pour un parent d'entendre que son enfant a été tué de manière involontaire par une personne qui a pris volontairement de la drogue, qui volontairement a consommé de l'alcool, qui volontairement conduit au-dessus de la limitation de vitesse, qui volontairement a pris son véhicule en étant conscient du danger qu'il pouvait représenter pour la société.

Je souhaite profondément que les clivages politiques soient mis de côté et que la loi sur l'homicide routier aboutisse. Elle permettra une nouvelle prise de conscience de notre société face aux comportements dangereux en conduisant.

Elle sauvera des vies et des familles. ◦

témoignage(s)

L'essentiel est de sauver des vies en se mobilisant.

— Témoignage d'Amandine Scattarreggia, épouse d'Éric et maman de Tanguy (24 ans) et Kenny (18 ans à jamais).

05 MAI 2024

Nous habitons en milieu rural en Moselle. Depuis le 31 août 2020, jour de l'« envol » de mon fils Kenny, 18 ans à jamais, ma vie a basculé. Je me souviens de la violence du choc, de l'épave du véhicule, des odeurs, de l'arbre percuté, des gyrophares mais surtout de l'annonce du pire par un simple « c'est fini, Kenny est mort » ! Abasourdie, je suis devenue une louve voulant protéger et voir son petit. Je vivais alors notre dernier moment à 4 dans une ambulance avec son frère et son père.

Au petit matin, tout s'accélère, me voici dans un « Après » où s'enchaînent les préparatifs de l'enterrement, les appels des proches et amis choqués. Au fil des heures, je comprends qu'il ne s'agit pas d'un banal accident. Je ne sais pas vers qui me tourner et trouve sur internet les coordonnées de la Ligue contre la violence routière de la Moselle que je contacte. Mon interlocuteur, Mr Lamant président à l'époque de l'antenne départementale m'a aidée à tenir le coup en m'écoutant, m'épaulant et en me dirigeant vers un avocat très humain Maître Seyve.

Dans la longue attente du procès (4 novembre 2022), les amis de Kenny se rapprochaient de moi d'où une marche blanche en août 2021 pendant laquelle la Ligue était également présente.

Le chauffard a été poursuivi et condamné à 3 ans de prison dont 1 an ferme. Il va

retrouver sa liberté d'ici peu. La Ligue m'aide à gérer les intimidations et le harcèlement que ma famille subit des proches du chauffard.

Peu importe, l'essentiel est de sauver des vies en se mobilisant. Cet accompagnement m'a sauvée et aujourd'hui je donne un sens à la disparition de mon fils en m'impliquant dans la Ligue. Aujourd'hui secrétaire de l'Association Départementale de Moselle je reçois des familles de victimes de la route lors de la « Main Tendue », une permanence pour partager leur détresse et les guider dans les longues démarches administratives et juridiques. J'ai créé également une page Facebook (Ligue Contre la Violence Routière 57) pour dénoncer l'impact de l'usage détourné du protoxyde d'azote responsable de nombreux accidents mortels dont celui de mon fils.

Mon combat est d'interdire sa vente et consommation d'où notre participation avec mon époux à une table ronde de travail à l'Assemblée nationale en décembre 2023. D'autres projets sont en cours avec mon mari, nous partageons notre douleur en réalisant des actions pour une meilleure sécurité routière.



« Je me souviens de la violence du choc, de l'épave du véhicule, des odeurs, de l'arbre percuté, des gyrophares mais surtout de l'annonce du pire »

Pour conclure, il n'y a rien de pire que l'isolement. Il y a un « Avant » et un « Après » accident. Pour ma part, ces échanges riches avec des personnes vivant les mêmes drames est une thérapie. Nous nous comprenons sans se connaître. Et parler de nos êtres chers disparus contribue à les faire exister en aidant les autres. ◦



Baromètre

Analyse de la mortalité routière de mai 2024 : « *Le triomphe des démagogues est provisoire mais les ruines sont éternelles* »

CHARLES PEGUY

— Depuis 9 mois, la mortalité augmente à raison de 8,5% par an. Pendant ces 12 derniers mois 3.269 personnes ont été tuées (pour rappel 3.268 en 2013). Aucun progrès depuis 10 ans.

Aucune mesure forte pour lutter contre ce fléau, il ne reste plus à la Sécurité routière, qui a pour consigne « de ne pas embêter les français », que de masquer son échec d'une manière positive « 3 167 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine en 2023, contre 3 267 en 2022 (- 100 tués soit - 3,1 %). C'est la première fois depuis 1926, que le nombre de tués sur les routes métropolitaines est inférieur à 3 200 (hors années covid) » (infolettre du 12 juin 2024).

« *Plus de 3.000 personnes auraient été sauvées et des blessures graves auraient été évitées à près de 15.000 autres.* »

En juillet 2010, la Commission européenne vise à réduire de moitié le nombre de morts sur les routes européennes au cours des dix prochaines années. Le ministre de l'Intérieur, Manuel Valls, adapte cet

objectif à la situation française « moins de 2.000 tués en 2020 ». En 2019, il y a eu 3.244 tués : promesse non tenue !

En février 2020, la France signe la Déclaration de Stockholm qui engage les signataires à réduire de moitié le nombre de décès et de blessures graves sur les routes à l'horizon 2030, et atteindre l'objectif ultime « zéro décès et blessures graves sur les routes d'ici à 2050 ». La réalisation de cet objectif implique une baisse moyenne annuelle de 6,7%. Depuis que le Président Macron est au pouvoir, mai 2017, il y a eu **23.000 tués et 130.000 blessés graves** et la baisse moyenne n'est que de 0,9% par an (versus les -9,5% du mandat présidentiel de Jacques Chirac 2002-2007). Si la France avait tenu son engagement (-6,7% par an), **plus de 3.000 personnes auraient été sauvées et des blessures graves auraient été évitées à près de 15.000 autres**. La collectivité nationale aurait épargné près de 32 milliards d'euros (selon l'estimation de l'Université Gustave Eiffel), somme qui manque au gouvernement pour boucler les budgets 2024 et 2025.

Depuis 10 ans, la sécurité routière est devenue une variable d'ajustement de l'acceptabilité sociale, et quelle que soit la nouvelle assemblée, nous craignons et refusons qu'elle le reste. Nous exigeons que le futur gouvernement ait le courage politique de ne plus ignorer que le coût social de l'insécurité routière est supérieur à 100 milliards d'euros et qu'il y a là une source d'économies immédiates en réduisant significativement le nombre de victimes sur les routes. ●



249 tués

EN MAI 2024



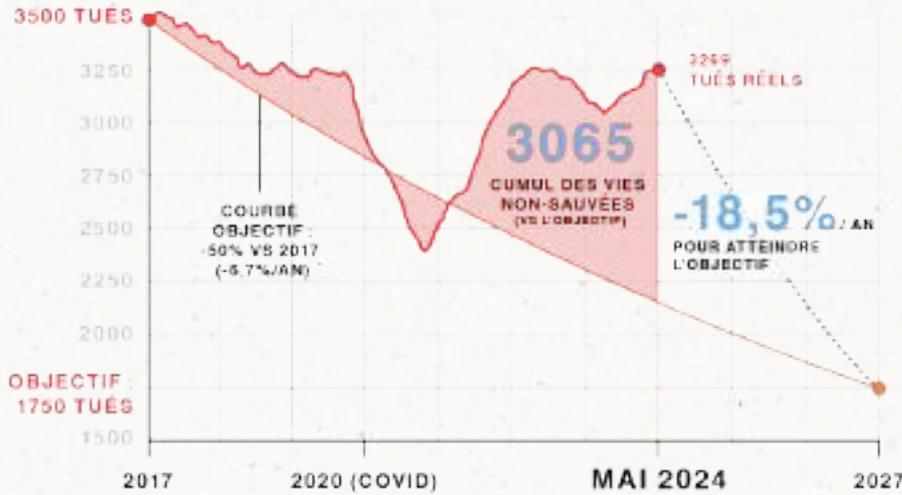
+ 3,3%

PAR RAPPORT À MAI 2023 (242 tués)
-16,3% par rapport à mai 2022



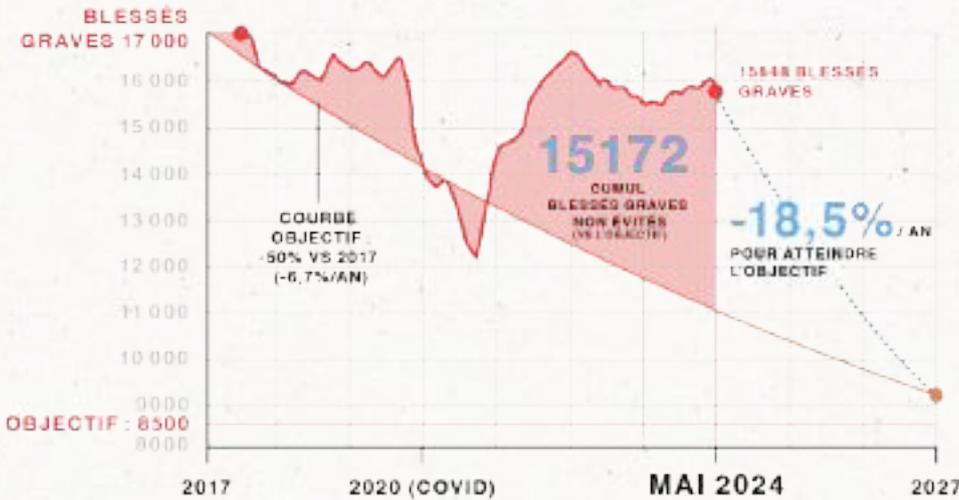
+ 8,5%

MORTALITÉ ROUTIÈRE
Moyenne de l'augmentation mensuelle comparée au mois de l'année précédente sur les 9 derniers mois.



[FIGURE 1] Mortalité sur les routes de France métropolitaine depuis mai 2027

— Nombre réel de tués sur une période glissante de 12 mois



[FIGURE 2] Blessés graves sur les routes de France métropolitaine depuis mai 2017

— Nombre réel de blessés graves sur une période glissante de 12 mois

MANDAT	ÉVOLUTION MORTALITÉ	TOTAL / DÉCENNIE
2002-2007 · CHIRAC	-9,5% / AN	-7,5% PAR AN
2007-2012 · SARKOZY	-5,5% / AN	
2012-2017 · HOLLANDE	-1,5% / AN	-1,5% PAR AN
2017-2022 · MACRON	-1,5% / AN	

[FIGURE 3] Mortalité sur les routes de France métropolitaine de mai 2002 à mai 2022

[FIGURE 4] Mortalité routière en France métropolitaine

MOIS DE MAI		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
DANS LE MOIS	MORTALITÉ	224	260	267	294	297	268	243	207	211	289	242	249
	VARIATION EN %	-30,2%	+16,1%	+2,7%	+10,1%	+1%	-9,8%	-9,3%	-14,8%	+4,3%	+33,8%	-16,3%	+3,3%
PENDANT LES 12 DERNIERS MOIS	MORTALITÉ	3402	3379	3390	3511	3490	3378	3240	2960	2573	3221	3128	3269
	VARIATION EN %	-9,6%	-0,7%	+0,3%	+3,6%	+0,6%	-3,2%	-4,1%	-8,6%	-13,4%	+25,7%	-2,9%	+4,5%

!Indignation



[!] Les eurodéputés affaiblissent le permis de conduire

Le 28 février 2024, en séance plénière, le Parlement européen se positionnait sur le projet de révision de directive sur le permis de conduire. Des centaines d'amendements avaient été proposés, dont certains concernaient le permis B1 qui autorise aujourd'hui les jeunes à conduire un quadricycle lourd à moteur (catégorie L7e : voiturette, quad ...) dès l'âge de 16 ans. Les eurodéputés se sont prononcés en faveur de l'extension de l'autorisation de conduite aux véhicules de la catégorie B (les voitures, donc) d'une masse maximale autorisée de 2 500 kg à la condition que ceux-ci aient une vitesse maximale physiquement limitée à 45 km/h. Mais aucune limitation de puissance (donc de capacité d'accélération) n'a été fixée ... Cette disposition, proposée par la Commission européenne en contradiction avec sa propre étude d'impact, avait été qualifiée en avril 2023 « d'idée folle » par Antonio Avenoso, directeur exécutif du Conseil Européen pour la Sécurité dans les Transports (ETSC), qui appelait à la jeter dans la poubelle de l'histoire. Les eurodéputés ne l'ont hélas pas écouté et si le texte est confirmé lors des négociations entre la Commission, le Parlement et le Conseil européen, on pourra donc voir, d'ici quelques années, des jeunes de 16 ans conduire de gros SUVs de plus de 2 tonnes ! ●



[!] Les motards (toujours) en colère appellent au boycott du contrôle technique

C'est une directive européenne datée d'avril 2014 qui oblige les États membres à instaurer le contrôle technique des deux roues motorisées. Alors que le dispositif a été mis en place sur presque l'ensemble du continent européen avant la date butoir du 1er janvier 2022, de nombreux recours auront retardé son application en France. Un premier décret a été pris par le gouvernement en 2021 qui a ensuite annoncé privilégier « des mesures alternatives » telles que des campagnes de sensibilisation. Il a dû finalement céder en 2023 sur décision du Conseil d'État ^{1*}.

La Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) avait demandé au Conseil d'État de suspendre en urgence la mesure. Déboutés, la Fédération jusqu'au-boutiste lança alors un appel au boycott, en d'autres termes, un appel à ne pas respecter la loi.

Dans leurs actions de sensibilisation à la sécurité routière les membres actifs de la FFMC auront désormais à assumer leur contradiction. Celle-ci consiste à sensibiliser nos jeunes au respect des règles et « en même temps » être capable d'appeler à ne pas en respecter certaines. L'agrément pédagogique donné à une association agissant de la sorte ne pose-t-il pas question ?

Alors que le contrôle technique a démontré son utilité dans les pays européens qui l'ont appliqué ^{2*}, l'attitude irresponsable de la FFMC aura naturellement été relayée par quelques élus. Que penser de l'attitude du Député Sacha Houlié, motard et soutien de la FFMC, qui n'a pas hésité d'abord à brandir des arguments fantaisistes ^{2*} puis à déclarer être prêt lui-même à boycotter la mesure ? Un député en charge de la commission des lois de l'Assemblée nationale appelant à ne pas respecter la loi... On touche le fond ! ●

NOTES

^{1*} Cf Pondération n°12 - juin 2022 - p.11- « Contrôle technique des deux-roues motorisés : le Conseil d'État a tranché ! »

^{2*} Lettre du 21 mars 2021 au Ministre délégué en charge des transports, faisant état de la pseudo étude selon laquelle seulement 0,3% des accidents impliquant un deux-roues sont imputables à un défaut technique.

[!] « Flash radar », une nouvelle salve pour affaiblir le permis à points

Utiliser l'Intelligence Artificielle pour aider les automobilistes infractionnistes à fuir leur responsabilité nous démontre que l'IA peut nous proposer le meilleur mais aussi, le pire... Me Éric de Caumont est à la manœuvre. Reconnaissons-lui, à défaut du sens de l'intérêt général, un sens aigu du business puisque l'accès à l'application ne sera pas gratuit. La faille identifiée est celle de la possible non-reconnaissance de la photographie du conducteur. Le message est clair : « Fuyez votre responsabilité, quitte à payer l'amende ce qui sera obligatoire, sauvez vos points ! ».

Drapé dans ces agissements de chevalier blanc défenseur de la France qui travaille, l'avocat n'hésite pas à tomber dans la caricature : « On sauve des points du permis de conduire qui est, pour beaucoup, un permis de travail ». Certes perdre son permis peut être un lourd handicap pour exercer son métier, mais l'avocat se garde bien d'évoquer les chiffres. « Pour beaucoup » affirme-t-il ? En 2022, 85,8% des conducteurs disposaient d'un capital entre 10 et 12 points et 61 123 permis ont été invalidés pour solde de points nuls soit 0,1% des conducteurs.

Difficile face à cette initiative totalement infantilisante du « pas vu, pas pris ! » de s'interroger sur le sens sociétal de cette démarche. Dans un contexte où le refus du respect des règles et des responsabilités semblent s'accroître, le message envoyé ne va pas servir le mieux vivre ensemble. Face à cette faille juridique, nos décideurs auraient intérêt à réagir mais rien n'est moins sûr ! ●

[!] Émission de CO₂, la commission européenne enterre ses ambitions

Le 18 mars 2024, la Commission européenne publiait son rapport sur les émissions de CO₂ des voitures et utilitaires légers en conditions réelles. Le bilan est accablant : en dépit de l'introduction d'un nouveau cycle de tests et de nouvelles procédures d'essai, les émissions annoncées par les constructeurs sont toujours ridiculement plus basses que les émissions en conditions réelles d'utilisation. Pire : dans la vraie vie, les émissions moyennes des voitures neuves ont baissé de... 2,5% en 20 ans au lieu des 44% qui auraient dû être réalisés selon la législation européenne...

Ce rapport s'apparente à un enterrement de tout espoir de voir un jour les autorités européennes redresser l'échine face aux constructeurs d'automobiles et mettre en place les outils normatifs indispensables pour maîtriser les émissions de CO₂ des voitures dans les délais qu'impose le défi climatique ^{1*}

Dans son rapport, la commission agite un gros doigt grondeur : « les constructeurs seront tenus de fournir de solides raisons pour toute donnée manquante dans leur rapportage pour les années à venir ». Or, pour la première année d'application (2021), les données de consommation analysées ont porté sur seulement 7,2% des immatriculations. Vu le manque de pénalités à la clé, il est à craindre que lesdits constructeurs continuent de dormir...

Alors que la Commission reconnaît l'impact négatif de l'accroissement de la taille et de la masse des véhicules sur leur efficacité énergétique, mais se garde bien de faire état de sa très lourde responsabilité en la matière. Elle a ignoré les conclusions de ses propres études d'impact et décliné les objectifs CO₂ assignés aux différents constructeurs sur base de la masse des véhicules qu'ils vendaient. Ceci sous la pression plus qu'insistante des constructeurs allemands. La Commission se garde aussi, bien sûr, d'envisager de corriger le tir... ●

NOTES

^{1*} Pour en savoir plus se référer à l'article de Pierre Courbe, Canopea p.19



[!] Repetita... les agriculteurs s'attaquent aux radars

Chaque mouvement social est devenu l'occasion d'un rituel dont le radar est devenu la cible. Les manifestations des agriculteurs de ce début d'année ont, une fois de plus, été l'occasion de neutraliser et parfois dégrader les radars. « C'est une action avant tout symbolique, sans la moindre dangerosité ni dégradation », soulignait alors Benoît Villers, président d'un groupement de Jeunes Agriculteurs de Seine Maritime (JA76).

Comment ce responsable agricole, quelque-soit la justesse de son combat, peut-il à ce point banaliser l'acte qui consiste à neutraliser un dispositif de contrôle et donc de protection. Comment peut-il affirmer que cet acte ne comporte aucune dangerosité ? En soi certes, mais nous savons que lors de la première vague importante de dégradations des radars en 2019, lors du mouvement des gilets jaunes, l'insécurité routière a logiquement progressée.

Pourquoi les préfetures qui ont accepté, voire cautionné ce type d'actes dans la plupart des départements, n'ont-elles pas cherché à convaincre du caractère irresponsable de ce type d'action ? Ne pas dégrader des dispositifs de sécurité peut-il désormais justifier le fait de les neutraliser ?

Peut-on imaginer, qu'au plus haut sommet de l'État, des consignes aient été données aux préfetures pour que ces agissements soient largement tolérés et donc banalisés ? Rien n'est moins sûr... ●

La vitesse, levier de sécurité routière... et de transition énergétique !

— S'il ne fait aucun doute pour les lecteurs de cette revue que la modération des vitesses de circulation est un levier majeur pour réduire l'accidentalité routière, ce ralentissement peut aussi apparaître comme un moyen pertinent de favoriser la transition énergétique des mobilités.



C'est ce qui apparaît en étudiant l'évolution historique des émissions de CO₂, en approfondissant les leviers de la décarbonation, ainsi que leur contribution future possible à la transition.

AURÉLIEN BIGO, CHERCHEUR SUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES TRANSPORTS

Aurélien Bigo est chercheur indépendant sur la transition énergétique des transports, ingénieur en géologie (LaSalle Beauvais), diplômé du Master d'économie de l'environnement (Université de Nanterre), auteur de la thèse «Les transports face au défi de la transition énergétique» (avec la SNCF & la chaire Énergie et Propérité). En 2020, il contribue aux scénarios de prospectives Transition(s) 2050 de l'ADEME, et sort en mai 2023 le livre «VOITURES - Fake or not ?» chez Tana éditions, pour vulgariser les enjeux de transition des mobilités, pris sous l'angle de la voiture.

Historique : quand accélération rime avec hausse des émissions

Sur les dernières décennies, les mobilités en France se sont fortement accélérées. Au XIX^{ème} siècle, les déplacements étaient encore largement dominés par la vitesse du pas de la marche ou du cheval, soit de l'ordre de 4-5 km/h. Aujourd'hui, et suite à une forte diffusion des modes de transport rapides et en particulier de la voiture, la vitesse moyenne des mobilités est plus de 10 fois plus élevée, de l'ordre des 50 km/h si l'on cumule les mobilités locales et celles à longue distance. De manière contre-intuitive, ces gains de vitesse n'ont pas permis de gagner du temps, car les Français passent toujours de l'ordre d'une heure par jour dans les transports. Cette accélération

a plutôt été utilisée pour aller de l'ordre de 10 fois plus loin avec des temps de transport préservés.

Ces hausses de distances ont été le principal effet à la hausse sur les émissions de CO₂ des mobilités. Ainsi, au moins depuis 1960, les courbes d'évolution de la vitesse moyenne des mobilités, des distances parcourues par personne et des émissions de CO₂ qui y sont liées sont restées proches. Elles ont augmenté jusqu'au début des années 2000, puis ont stagné depuis, en lien avec la saturation de l'usage de l'automobile et d'autres effets tels que la hausse des prix des carburants.

Le début des années 2000 avait même vu une baisse de ces 3 courbes pour les déplacements intérieurs à la France, en lien avec la mise en place des radars à partir



de 2003. Celle-ci a fait fortement baisser les vitesses pratiquées sur les routes, et a ainsi incité les automobilistes à réduire les distances parcourues pour préserver leurs temps de transport, provoquant une baisse des émissions des mobilités. Cela illustre encore le lien important entre vitesse des mobilités et émissions de CO₂, qui joue dans les 2 sens : à la fois quand la vitesse augmente, mais aussi quand elle diminue.

« La transition des mobilités pourrait être synonyme d'un ralentissement de la vitesse moyenne des mobilités, plus ou moins directement en lien avec les politiques de sécurité routière. »

La vitesse, liée aux 5 leviers de la décarbonation

Il est possible de faire le lien entre la vitesse des mobilités et les émissions de CO₂ sur plusieurs aspects, et notamment en reprenant la grille de lecture des 5 leviers d'action de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) pour décarboner les transports : modération de la demande de transport, report modal, remplissage des véhicules, consommation énergétique des véhicules, décarbonation de l'énergie.

Le lien avec le premier levier de modération de la demande de transport (terme évoqué pour les distances parcourues) est celui évoqué précédemment : plus on va vite, et plus on va loin, un lien majeur dans l'évolution passée des émissions. Pour le second levier du report modal vers les modes moins émetteurs, il y a aussi un lien avec la vitesse des mobilités routières, sous 2 angles. Plus la circulation en voiture est rapide et plus cela favorise son usage au détriment des modes

alternatifs, que sont la marche, le vélo, le train ou les bus et cars. De plus, et de manière directement liée à la sécurité routière, des vitesses importantes pour les voitures sont aussi une menace pour les usagers plus vulnérables de la voirie, tels que les piétons ou cyclistes, des modes pourtant bien plus vertueux en termes d'impact environnemental.

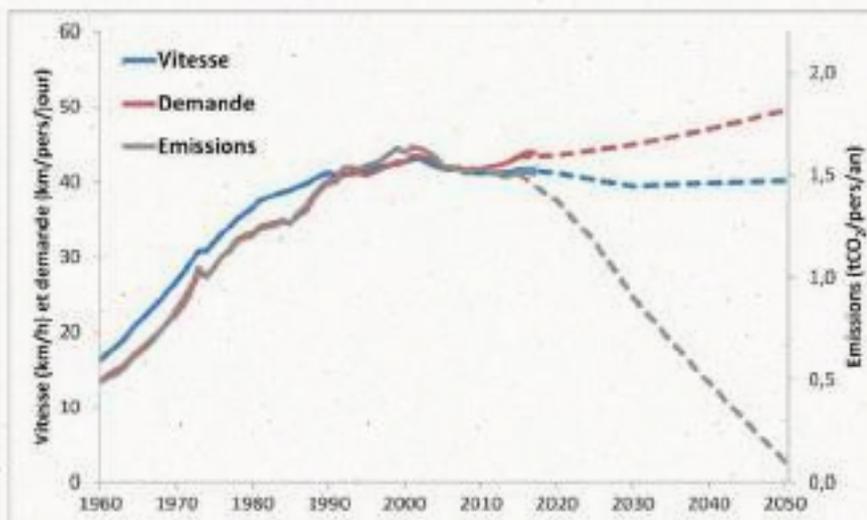
Le remplissage des véhicules implique moins de lien avec les questions de vitesse de circulation, bien que l'organisation du covoiturage puisse ajouter du temps de transport et donc limiter la vitesse porte-à-porte des trajets.

Un lien plus direct est présent entre la vitesse des véhicules et leurs consommations d'énergie, qui correspond au 4^{ème} levier de la décarbonation. Pour les véhicules thermiques, l'optimum des consommations par kilomètre parcouru est constaté pour des vitesses moyennes autour de 70 km/h. Ainsi le passage de



FIGURE 1

Évolution de la vitesse de la demande et des émissions individuelles de 1960 à 2050. Périmètre France métropolitaine ; voyageurs avec 60% VUL ; CO₂ biomasse inclus ; trajectoire 2015-2050 SNBC



130 à 110 km/h est très favorable pour réduire les consommations, de même que le passage de 90 à 80 km/h l'est également, bien que dans une moindre mesure. Sous les 70 km/h, les consommations ont tendance à augmenter dans le cas d'un ralentissement des vitesses moyennes, mais bien souvent l'adaptation de la conduite et la fluidification des circulations peuvent compenser cet effet initial. Ainsi la littérature est partagée sur les effets du passage de 50 à 30 km/h en ville en termes d'impact direct sur les consommations (les effets indirects étant positifs comme évoqué plus haut

pour la modération des distances et la sécurisation des modes actifs). Enfin, avec le passage à l'électrique, les consommations d'énergie augmentent avec la vitesse même pour les basses vitesses, ainsi l'effet de la réduction des vitesses ne fait plus de doute, quelques soient les voiries. Cela permet ainsi de prolonger l'autonomie des véhicules ou de limiter la taille des batteries, qui concentrent le plus gros des impacts environnementaux de ces véhicules.

« L'alignement entre les différents défis est ici particulièrement intéressant et invite à accélérer sur... les politiques de ralentissement. »

La transition, synonyme de ralentissement des mobilités ?

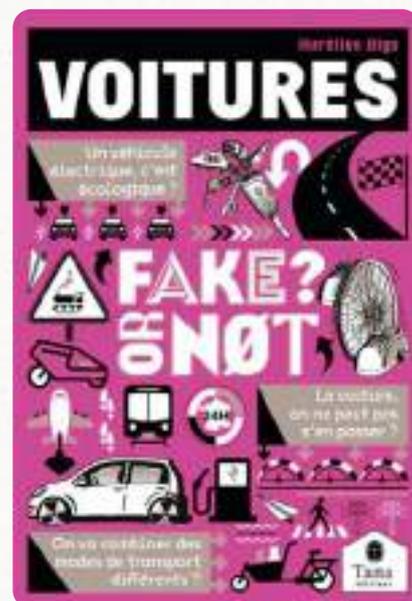
L'analyse des différents leviers de transition des mobilités montre que la modération des vitesses sur les routes et en particulier pour les voitures (des

effets similaires peuvent apparaître notamment pour les poids lourds ou encore les deux-roues motorisés) peut avoir des gains importants pour aller vers des mobilités moins consommatrices d'énergie et de ressources, facilitant ainsi la transition énergétique.

Ainsi, la transition des mobilités pourrait être synonyme d'un ralentissement de la vitesse moyenne des mobilités, plus ou moins directement en lien avec les politiques de sécurité routière.

Le lien le plus direct concerne les politiques de limitation des vitesses maximales de circulation, comme peuvent l'être le 110 km/h sur autoroutes, le 80 km/h voire moins sur les routes hors agglomérations, les zones 30, zones de rencontre ou autres mesures de modération des vitesses en agglomération. Aussi les politiques visant au respect de ces vitesses limites, telles que la mise en place des radars ou des aménagements favorisant le ralentissement viennent les compléter.

De manière plus indirecte, le report de la voiture vers les modes actifs, souhaitable dans le cadre de la transition, s'accompagnera généralement aussi d'un ralentissement des mobilités, sauf dans le cas du vélo dans les zones denses et



.....

Le livre « Voitures, Fake or not ? »

Aurélien Bigo est auteur du livre VOITURES dans la collection « Fake or not ? » de Tana Editions publié en 2023. L'ambition est d'y dresser les principaux enjeux et leviers de la transition des mobilités, prises sous l'angle de la voiture, le tout de façon illustrée et accessible au grand public. Agrémenté de graphiques, de chiffres et de messages clés, le livre se structure autour de 5 chapitres. Le premier dresse l'historique des mobilités en France, depuis l'omniprésence de la marche jusqu'à notre hypermobilité actuelle et les nombreux modes utilisés de nos jours. Il est ensuite exploré comment la voiture s'est imposée dans nos mobilités, souvent jusqu'à en devenir dépendants. Cette prédominance de la voiture dans la mobilité pose de nombreux défis, qu'ils soient environnementaux, sociaux, en termes de santé publique ou de qualité de vie. Une fois ce panorama réalisé, les 2 derniers chapitres questionnent les évolutions à réaliser dans cette transition, dans un premier temps autour de l'objet voiture, qui devra évoluer vers l'électrique et vers plus de sobriété. Puis plus largement les changements à opérer dans nos mobilités, depuis la modération des distances parcourues aux changements de modes en passant par des usages plus partagés des véhicules... Tout un programme !

congestionnées. Enfin, la recherche de proximité au quotidien via l'évolution de l'aménagement du territoire ou des modes de vie, de même que la modération des distances des voyages pour limiter notamment les longs trajets en avion, iront aussi dans le sens d'un ralentissement. En effet, plus les trajets sont courts, et plus leur vitesse moyenne est réduite.

Sécurité et sobriété

Il apparaît ainsi qu'il y a par de nombreux aspects des liens entre ralentissement des mobilités et leviers de transition énergétique, notamment pour les évolutions visant la sobriété dans les déplacements. Ces leviers permettent bien souvent de répondre aussi aux autres défis posés par la transition des mobilités, en termes de réduction des consommations de ressources, de la consommation d'espace, de la pollution de l'air, du bruit, de la sédentarité... Et bien sûr, la sécurité routière pourrait aussi grandement bénéficier de ces politiques de sobriété et en particulier celles liées à la modération des vitesses de circulation sur les routes. L'alignement entre les différents défis est ici particulièrement intéressant et invite à accélérer sur... les politiques de ralentissement. ●

.....

Les Entretiens de la Ligue n°26 avec Aurélien Bigo

Aurélien Bigo est à la fois l'auteur d'une remarquable thèse en 2020 « les transports face aux défis de la transition énergétique » et de son condensé « Voiture fake or not » Dans cet entretien, il revient sur les liens entre vitesses et aspects environnementaux, sur les aspects positifs des modérations des vitesses. Il y est également question de la « vision zéro » et de l'objectif zéro carbone de 2050.

SCANNEZ POUR VISIONNER L'ENTRETIEN SUR LE SITE DE LA LIGUE :



Radars et coût de l'assurance : une association bénéfique

— Plus de 20 ans après leur mise en place, les radars de contrôle automatique des vitesses font encore l'objet de nombreuses contestations dans les médias et de critiques violentes de la part de certaines « associations » et hélas de quelques élus mal informés ou démagogues !

MICHEL TERNIER

Un « colloque », organisé par la Ligue des conducteurs, s'est tenu il y a peu de temps à l'Assemblée Nationale sur le thème : « Quelle sécurité routière en France pour moins de répression ? » On y retrouve des propos tenus par les adversaires d'une mesure qui a pourtant sauvé de nombreuses vies depuis 20 ans. Quelques extraits du compte-rendu sont des modèles du genre :

« Je vois nos concitoyens qui sont exaspérés d'être matraqués, notamment par les radars automatiques ».

PIERRE CORDIER,
Député des Ardennes.

« Oui, la sécurité routière coûte, mais en matière de santé publique, c'est peut-être la seule, avec le tabac, qui rapporte de l'argent. Beaucoup d'argent ».

RÉMY JOSSEAUME,
Avocat, Président de l'Automobile-club des avocats.

Nous vous proposons de confronter ces affirmations à la lumière des faits qui montrent que la plupart des usagers de la route ne sont pas victimes d'une répression insupportable et de plus qu'ils ont réalisé des économies importantes sur leur assurance automobile grâce aux radars.



Les usagers de la route ne sont pas victimes d'une répression insupportable.

Nous ne sommes pas « matraqués » par les radars automatiques.

En 2022, 16,3 millions de points ont été retirés aux conducteurs français pour 11,6 millions d'infractions concernant des excès de vitesse. Pourtant, 80% des conducteurs ont conservé la totalité de leurs points. De plus, 4 conducteurs sur 5 n'ont jamais, au cours de cette année, été en infraction lors d'un contrôle-radar.

En 2022, 61273 permis ont été invalidés, ayant perdu leurs 10 points. L'invalidation du permis, liée aux pertes de points consécutives au seul contrôle-radar, ne représente qu'une faible part de ces invalidations. Moins de 1 conducteur sur 1000 a perdu son permis à cause des seuls contrôles-radar. Depuis 20 ans, malgré les protestations d'une minorité faible mais bruyante d'opposants aux contrôles radar, une importante majorité des conducteurs français respecte les limitations de vitesse.

« Tout ce qui est simple est faux, tout ce qui ne l'est pas est inutilisable. »

PAUL VALÉRY

Les conducteurs de véhicules ont réalisé des économies importantes sur leur assurance automobile grâce aux radars.

Les adversaires des contrôles-radar aiment dire qu'il s'agit d'une « pompe à fric » mise en place pour remplir les caisses de l'État.

Bien sûr, en 2023, les radars automatiques ont généré un revenu de 707 millions d'euros, payés par les automobilistes en infraction. Mais cette somme est très inférieure à l'économie que les conducteurs ont réalisée sur le coût de leur assurance-auto. L'évaluation de l'impact des radars sur le coût de l'assurance automobile montre, dans la suite de cet article, qu'en 2022 **les assurés ont économisé environ 15 milliards d'euros sur leurs cotisations, soit 20 fois le revenu des radars !**

L'évolution du coût de l'assurance automobile

Les rapports annuels de la Fédération Française des Sociétés d'Assurance (FFSA) de 2002 à 2017, puis de France Assureurs de 2017 à 2022, permettent de suivre l'évolution des cotisations payées chaque année par les assurés ainsi que les prestations versées par les assureurs. La comparaison de ces évolutions et de celle des accidents de la route montre que les **prestations versées par les assureurs pour un accident augmentent beaucoup plus rapidement que l'inflation**. Un indicateur synthétique, le rapport entre le coût des prestations versées par les assureurs et le nombre de morts, permet d'illustrer ce constat.

En moyenne, de 2002 à 2022, l'indicateur a augmenté de 5,4 % par an alors que l'inflation n'augmentait que de 1,6 % par an [FIGURE 1]. Les assureurs savent bien que les indemnités qu'ils versent lors d'un décès ou d'un handicap sévère augmentent rapidement en raison des décisions de justice et d'une évolution de notre société qui prend mieux en compte l'intérêt des victimes.

On constate que de 2002 à 2007 le coût de l'assurance automobile est resté presque stable [FIGURE 2], malgré l'inflation et malgré l'augmentation des prestations versées par les assureurs pour un sinistre.

- De 2007 à 2012, l'augmentation du coût de l'assurance a été légèrement inférieure à l'inflation.
- De 2012 à 2017, l'augmentation a été égale à l'inflation.
- Depuis 2017, elle est devenue supérieure à l'inflation.

Quel a été l'impact des radars ?

Il y a évidemment un lien entre le nombre et la gravité des sinistres et le coût individuel de l'assurance. Personne ne peut nier également le fait que les radars ont permis de faire diminuer le nombre de sinistres. Il est donc pertinent d'évaluer le gain généré par les radars sur le coût de l'assurance.

FIGURE 1

Comparaison entre les prestations d'assurance versées et le nombre de morts ^{1*}

Année	Prestations versées ^{2*}	Nombre de morts	Ratio ^{3*}
2002	13800	7742	1,78
2007	14500	4620	3,14
2012	14600	3653	4,33
2017	16900	3448	5,05
2022	20700	3267	6,34

FIGURE 2

Évolution du coût moyen annuel d'assurance pour un véhicule de 2002 à 2022. ^{4*}

Année	Coût national (En millions d'€)	Nombre de véhicules (millions)	Cotisation annuelle moyenne par véhicule (€)
2002	16300	34,60	471
2007	17700	36,66	483
2012	19500	38,07	512
2017	21400	39,14	546
2022	24900	40,50	615

→ L'impact des radars sur le nombre de victimes

Dans son n° 131, « Pondération » a publié un article intitulé « Évaluation du contrôle sanction automatisé (2002-2022). » Ses estimations étaient les suivantes :

- 51 000 vies environ ont été sauvées par les radars automatisés de 2002 à 2022
- 285 000 blessés hospitalisés ont été évités, dont 80 000 auraient conservé des séquelles pour le reste de leur vie.
- En 2022, s'il n'y avait pas les radars automatisés, on aurait eu 5268 morts au lieu de 3267, soit environ 60% de morts en plus.

→ L'impact des radars sur le coût de l'assurance

L'analyse des données statistiques concernant l'assurance automobile permet d'estimer que le **coût de l'assurance aurait été d'environ 60 % supérieur au coût observé**.

En moyenne, un assuré a donc économisé en 2022 370€ par véhicule sur son assurance. Au total, les assurés ont économisé, grâce aux radars, environ 15 milliards d'euros (60% d'économies sur le coût des assurances en 2022) équivalant à 20 fois les recettes des radars ! ●

NDLR

Cet article présente une première analyse dont les hypothèses seront précisées par des expertises complémentaires.

NOTES

^{1*} Source : Rapports annuels de la FFSA

^{2*} En millions d'euros

^{3*} Prestations versées / nombre de morts

^{4*} Nombre de véhicules estimé par le CCFA de 2002 à 2017 et extrapolé pour 2022

Sens unique

Vision ou Objectif peuvent-ils être utilisés indifféremment ?

— Les termes « objectif » et « vision » sont souvent utilisés, notamment en périodes électorales, sans pour autant que nous soyons capables d'en discerner les sens respectifs et les différences tant ils sont très (trop ?) souvent utilisés indifféremment.

**JEAN-YVES LAMANT
ET PIERRE LAGACHE**

Voyons tout d'abord les définitions proposées par le dictionnaire, ici le Larousse :

VISION :

Manière de voir, de concevoir, de comprendre quelque chose de complexe.

OBJECTIF :

But, résultat vers lequel tend l'action de quelqu'un, d'un groupe.

Il est donc assez clair que ces deux concepts ne sont pas équivalents. La vision est plutôt un mode de pensée et de compréhension alors qu'un objectif est quelque chose de plus tangible, plus matérialisable, plus quantifiable.

La vision

Le mot « vision » est assez souvent utilisé lorsqu'il s'agit de souligner l'absence de... le manque de... vision. C'est un reproche très fréquent dès lors que le sujet abordé est lié à une stratégie, une décision clé, un projet de loi, un projet de réforme...

N'entend-on pas régulièrement que les politiques énergétiques manquent de vision, que la réforme du système judiciaire, du système hospitalier ou de l'éducation ou de l'enseignement national manquent de vision. La vision qui s'inscrit sur le temps long s'oppose ainsi à la notion de court terme ou de « courte vue ».

La vision suppose de simplifier et de rendre lisible quelque chose de complexe, non linéaire et dépendant d'un environnement qui ne cesse d'évoluer. Elle porte ainsi en elle un élan mobilisateur. Elle permet de stimuler les énergies individuelles et collectives en fixant un cap et de susciter l'adhésion.

L'objectif

Le mot « objectif » est paradoxalement moins galvaudé car il recouvre quelque chose de tangible qui peut être discuté, critiqué, évalué, amélioré, refusé... et de ce fait plus facile à identifier et à partager. L'objectif engage les auteurs de l'action à l'atteindre. On se doit en effet d'attendre d'une action qu'elle atteigne son objectif c'est-à-dire sa cible, son but, son résultat.

Il est admis qu'on ne peut qualifier d'objectif pertinent que quelque chose qui soit SMART : Spécifique, Mesurable, Atteignable, Réaliste et Temporisé. A ces seules conditions, l'objectif peut être clairement exprimé et partagé.

Nous discernons donc bien conjointement les différences mais aussi le lien existant entre vision et objectif. Thomas Edison, à qui on attribue volontiers cette citation : « Vision sans exécution n'est qu'hallucination », nous montre que le lien qui lie vision et action est très intime puisque sans action et donc sans objectifs, la vision n'a plus d'utilité.

« Vision et Objectif zéro victime » : explication de texte...

La sécurité routière nous donne ici l'opportunité d'illustrer ce que recouvrent les deux termes.

« VISION ZÉRO VICTIME »

« Vision zéro » est devenue une expression relativement commune qui est appliquée aujourd'hui dans de nombreux domaines et particulièrement ceux de la santé publique (accidents du travail, pollution, sécurité alimentaire...). Il apparaît toutefois que la sécurité routière est particulièrement concernée. La vision zéro victime est clairement revendiquée par L'Europe et l'ONU.

Actualités

Ce terme exprime un projet sociétal où les déplacements sur la route ont, à terme, vocation à devenir totalement sûrs. Cette vision est d'ailleurs très ancrée depuis des décennies dans l'aérien et le ferroviaire.

« OBJECTIF ZÉRO VICTIME »

Nous l'avons vu plus haut, il n'y a pas de vision qui vaille si elle ne s'appuie pas sur la définition d'un, ou plusieurs objectifs rendus atteignables par un ensemble d'actions.

Rappelons ainsi que la France s'est engagée lors de la Conférence de Stockholm en février 2020 à diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves sur les routes pendant la décennie 2020-2030 et viser zéro tué et blessé grave d'ici 2050.

L'objectif est donc clairement posé et il donne du sens à la vision. Les méthodologies de type « système sûr »^{1*} qui s'appuient sur l'élaboration de feuilles de route précisant des objectifs ciblés et/ou intermédiaires apparaissent comme la seule réponse réaliste pour atteindre les objectifs.

« Vision sans exécution n'est qu'hallucination »

Pas de vision et d'objectif qui vaillent sans leadership

Comme tout projet, une vision doit être portée et même incarnée, faute de quoi les parties prenantes ne peuvent être mobilisées sur l'objectif. L'État, leader naturel sur le sujet de la sécurité routière ne peut continuer à limiter son ambition sans renier son engagement. Il est le seul à pouvoir porter la vision, fixer les objectifs, les rendre opérationnels dans une feuille de route et mobiliser les nombreux acteurs concernés. ●

NOTES

^{1*} Pondération n°129 - avril 2023 - Dossier : L'approche « Système Sûr » ou « Vision Zéro ».



À lire absolument ! « La vitesse : enjeux contemporains et politiques publiques »

ÉDITION L'HARMATTAN, 2023
COORDONNÉ PAR LAURENT CARNIS ET DOMINIQUE MIGNOT

La vitesse est au cœur de nos sociétés. Elle exprime une forme de modernité, résulte de considérations économiques et sociales et traduit des rapports au temps et au risque qui doivent nous interroger, nous amener à prendre le recul nécessaire pour appréhender pleinement le sujet.

L'intérêt de cet ouvrage est de nous convier à découvrir les différentes facettes de la vitesse qui sont nombreuses. On y apprend que la vitesse est une affaire de cultures et de mesures. Elle résulte d'interactions entre les comportements, les véhicules, l'infrastructure.

Les dix-neuf contributions de l'ouvrage, d'une grande rigueur scientifique, examinent le poids politique de la vitesse, les moyens de la mesurer et de la contrôler en France, notamment par la sanction, et ses impacts en matière d'accidentalité et de pollution.

Un ouvrage que tout acteur de la sécurité routière aurait intérêt à lire... ●

La Fondation Maif mise sur les sciences comportementales

Le projet de la Fondation Maif « Sécurité des usagers vulnérables »^{2*} s'appuie sur l'étude des comportements dans la prise de conscience du danger sur la route.

Ce projet a développé une signalétique innovante, composée de panneaux et de marquages au sol, et testée sur des simulateurs de vélo ou de voiture, sur des parcours citadins. Les participants doivent réaliser un parcours le plus vite possible sans avoir d'accident !

Les chercheurs enregistrent l'efficacité de cette signalétique sur leur comportement, via le nombre de feux grillés, de collisions, les vitesses aux intersections, l'utilisation des voies de circulation...

L'hypothèse principale –supposition à vérifier ou infirmer lors de la phase d'évaluation–, est que la plupart des décisions prises par les conducteurs et usagers vulnérables ne sont pas le résultat de choix délibérés mais sont prises de manière automatique.

Les travaux existants montrent que le meilleur moyen de changer des comportements automatiques, guidés par l'intuition, est de modifier l'environnement dans lequel l'individu prend ses décisions. Il pourrait s'agir par exemple de préparer en amont un conducteur à la présence dans plusieurs mètres d'un passage piéton grâce aux innovations technologiques afin de le faire s'arrêter à ce dernier... L'expérimentation est en cours et les résultats sont annoncés prochainement... À suivre... ●

NOTES

^{2*} Organismes de recherches partenaires : BVA Nudge – 3M France- Université Gustave Eiffel

Fondation-maif.fr



Youtube/fondation_maif





Sortir de l'autobésité

— 2,4 tonnes, 639 chevaux (470 kW), vitesse maximale de 260 km/h et accélération de 0 à 100 km/s en 3,3 secondes. Telles sont les caractéristiques de ce qui est vendu comme étant une voiture, c'est-à-dire un véhicule destiné à transporter, en moyenne, une à cinq personnes sur quelques dizaines de kilomètres en respectant les vitesses maximales autorisées...

PIERRE COURBE
CHARGÉ DE MISSION MOBILITÉ CANOPEA^{1*}

La Porsche Macan électrique (c'est d'elle qu'il s'agit) n'est que le symbole outrancier d'une offre automobile caractérisée par l'excès : les voitures neuves sont, pour la plupart, excessivement grandes, lourdes, puissantes, rapides.

Et pourtant... En 1991 déjà, la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) affirmait « que l'accroissement continu de la puissance des véhicules (voitures particulières et poids lourds) est indésirable et inacceptable pour des raisons de sécurité, d'environnement et d'économie d'énergie et qu'un éventail d'actions est nécessaire pour interrompre et inverser l'évolution observée. » ^{2*}

Une autre tendance, tout aussi délétère dans ses effets que l'accroissement de la puissance, est également à l'œuvre : « l'autobésité ». La masse (ou le poids en langage courant) des voitures s'est fortement accrue au cours des quatre dernières décennies [FIGURE 1], de même que leur taille (largeur, longueur, hauteur des voitures – [TABLEAU 1]).

NOTES

^{1*} Canopea : fédération belge représentant 150 associations environnementales dont les actions s'étendent du local à l'international. Active à l'origine en aménagement du territoire, en pollutions environnementales et en agriculture/nature, elle a étendu son champ d'action avec la mobilité, l'énergie, la santé-environnementale, l'alimentation et le tourisme.

^{2*} CEMT. 1992. 38e Rapport Annuel – 1991. Activité de la Conférence. Résolutions du Conseil des Ministres des Transports et Rapports approuvés en 1991. Paris : OECD Publishing, p. 141

^{3*} Voir par exemple YIN S., LI J., XU J. 2017. Exploring the mechanisms of vehicle front-end shape on pedestrian head injuries caused by ground impact

FIGURE 1

Évolution de la masse des voitures neuves vendues en Europe (données ICCT)

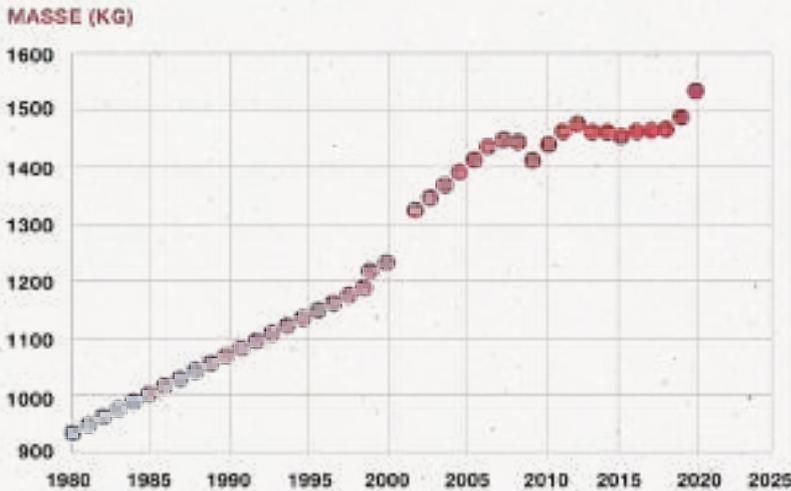


TABLEAU 1

Évolution de quelques caractéristiques de base des voitures neuves vendues en Europe entre 2001 et 2022 (2018 pour la vitesse de pointe, 2020 pour les dimensions – données : ICCT)

	2001	2022	ÉVOLUTION
MASSE EN ORDRE DE MARCHÉ (KG)	1 268	1 518	+19,7%
PUISSANCE (KW)	74	109	+47,37%
RAPPORT PUISSANCE/MASSE (KW/TONNE)	58,4	71,8	+2%
VITESSE DE POINTE (KMH/H)	180	193 (2018)	+7,27%
LONGUEUR (MM)	4150	4345 (2020)	+4,77%
LARGEUR (MM)	1703	1802 (2020)	+5,7%
HAUTEUR (MM)	1478	1547 (2020)	+4,77%
SURFACE FRONTALE (M2)	2,52	2,79 (2020)	+10,67%

NOTES

4* Pour un exposé plus complet de ces questions, on se reportera utilement au dossier LISA Car, la voiture de demain téléchargeable ici : lisacar.eu/a-propos

5* CEMT. 2006. La gestion de la vitesse. Paris : OECD Publishing, p. 134

6* VIAS. 2023. Impact des caractéristiques des véhicules sur la gravité des lésions des occupants de voiture et de la partie adverse

SUVisation et électrification

Plus récemment, une autre évolution a été impulsée par les constructeurs : la « SUVisation », soit la généralisation des modèles surélevés présentant une face avant agressive et un bord avant du capot plus haut que celui d'une voiture ordinaire. Une évolution « justifiée » par le fait que les marges bénéficiaires sont plus confortables sur ce genre de véhicules. Les constructeurs ont, parallèlement, cessé la production de véhicules d'entrée de gamme, jugés trop peu rentables. Par ailleurs, l'électrification en cours induit un accroissement considérable de la puissance mécanique des voitures et de leur masse, plusieurs centaines de kg de batteries étant nécessaires pour se rapprocher de l'autonomie d'un véhicule à moteur thermique.

Vers des tarifs de parking différenciés à Paris

Désireuse de s'assurer qu'il existe un certain soutien populaire à sa volonté de limiter le nombre de véhicules très encombrants dans les rues de Paris, la Mairie organisait le 4 février 2024 un vote sur un « tarif spécifique pour le stationnement des voitures individuelles lourdes, encombrantes, polluantes ». 78 121 Parisien.ne.s (soit 5,7% des personnes inscrites sur les listes électorales) y ont participé. Une majorité (54,55%) s'est exprimée en faveur d'un tarif spécifique. Fait intéressant : les arrondissements (centre et ouest : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 15, 16 et 17) où le revenu moyen est le plus élevé (population qui est plus susceptible de rouler dans des véhicules lourds et puissants visés par le tarif différencié) n'ont pas tous voté contre la proposition. Le centre de Paris (arrondissements 1, 2, 3 et 4) et le 5ème arrondissement ont voté en faveur du tarif différencié (le « pour » l'emporte avec plus de 60%), tandis que les autres arrondissements où les revenus sont plus élevés que la moyenne ont voté contre. C'est dans l'arrondissement réputé le plus riche (le 16ème) que les « pour » ont été les moins nombreux (18,05%). Ainsi donc, on observe une double ligne de fracture : de revenus et de localisation.

Qui sera concerné par la mesure ?

- les visiteurs détenteurs d'un SUV dépassant le poids réglementaire
- les propriétaires d'un véhicule thermique ou hybride rechargeable de 1,6 tonne ou plus
- les propriétaires d'un véhicule électrique de 2 tonnes ou plus

Une littérature scientifique sans équivoque

Certaines caractéristiques des voitures sont en lien direct avec leur dangerosité intrinsèque. Ainsi, plus la masse d'un véhicule est élevée, plus il faut d'énergie pour le mettre en mouvement – et plus il en restitue en cas de choc. Ou encore : plus la hauteur du bord avant du capot est importante, plus seront élevés les risques de blessures pour les piétons et cyclistes heurtés^{3*}. Il s'agit là de physique élémentaire. Mais certaines caractéristiques des voitures induisent aussi des comportements à risque chez les personnes qui les conduisent⁴. À titre d'exemple, le confort, l'insonorisation du véhicule et la hauteur de la position de conduite influencent la perception de la vitesse, amenant les conducteurs de véhicules de type SUV à rouler trop vite compte-tenu des circonstances⁵.

« En augmentant de 10 cm la hauteur de capot, le risque de lésions mortelles pour les usagers vulnérables augmente de 27% »

Objectivation par les données d'accidents

Pour l'assureur AXA, « Les statistiques établissent que plus un véhicule est puissant, plus la fréquence et la gravité des accidents sont élevées. » Ce que confirmait en 2023 l'Institut VIAS, lequel a analysé les données d'accidents de la route en Belgique pour les années 2017 à 2021⁶. Les résultats sont sans équivoque : la masse, la puissance et la hauteur du capot sont des facteurs déterminants. Lorsque leur valeur augmente, les occupants du véhicule concerné sont mieux protégés lors d'un accident avec une autre voiture. Et les « parties adverses » (qu'il s'agisse des occupants d'une autre voiture ou d'usagers vulnérables) le sont nettement moins. En augmentant de 10 cm la hauteur de capot, le risque de lésions mortelles pour les usagers vulnérables augmente de 27% ; lorsque la masse du véhicule augmente de 300 kg, le risque de perdre la vie augmente de 28% pour les usagers vulnérables. Devant l'évolution du marché automobile, VIAS dit clairement « une sécurité routière à deux vitesses ». Tout ceci ne fait que confirmer ce que toute personne sensée (et sensible) ne peut s'empêcher de penser en voyant côte à côte deux voitures de gabarit fort différent (sur la photo : une Toyota Aygo à l'avant-plan et une RAM à l'arrière-plan).



Les excès des constructeurs automobiles ne sont tout simplement plus supportables

Les autorités européennes, compétentes en matière de normalisation des véhicules, imposent aux constructeurs – et c'est une excellente chose – d'améliorer la sécurité passive et active de leurs voitures. Ces mêmes autorités n'osent pas toucher aux cinq tabous de l'industrie automobile : le design général des voitures (dont l'agressivité de la face avant), leur volume, leur masse, leur puissance et leur vitesse de pointe. L'influence de ces facteurs sur l'occurrence et la gravité des accidents est scientifiquement établie.

Cependant, les constructeurs d'automobiles, qui réalisent des marges bénéficiaires plus confortables sur les véhicules les plus « imposants », continuent de nier l'évidence et revendiquent le droit de vendre sous l'appellation « voiture » des objets ayant un lien de plus en plus ténu avec les besoins objectifs de mobilité des personnes qui en font l'acquisition. Ce sont les États et les autorités locales qui doivent gérer les conséquences de cet immobilisme européen. Il est à espérer que, à l'instar de Paris (tarifs de parking différenciés en fonction de la masse du véhicule) et de la France (taxe sur la masse en ordre de marche) d'autres villes et pays osent sortir du bois et mettre en place des mesures visant à corriger le manque d'action européenne sur l'offre (on ne touche pas aux tabous précités) par une action indirecte sur la demande (dissuader les citoyens de s'acheter les voitures inutilement lourdes et puissantes que l'industrie veut leur vendre). ●

INFOS

Site web Canopéa :
canopea.be
mail : info@canopea.be



Vie de la Ligue

Édito du président

Moins 50% de tués et blessés graves sur les routes de France en 2030 : c'est encore possible !

En 2023, le nombre de victimes de routes de France a été encore dramatiquement élevé (3398 tués et 16000 blessés graves). Il ne diminue quasiment pas depuis plus de 10 ans. Pire, il augmente à nouveau continument depuis septembre 2023. La Ligue contre la violence routière refuse malgré tout de considérer que l'engagement de l'État de diviser par 2 le nombre de tués et de blessés graves sur la décennie 2021-2030 ne puisse pas être tenu. Alors, oui, c'est un défi immense. Car, pour y arriver, il faut désormais un rythme annuel de baisse de 18,5%. Mais, qui peut encore accepter que des dizaines de milliers de familles aient leurs vies brisées pour toujours, chaque année, alors que tous ces « accidents » sont parfaitement évitables ?

Forte, depuis 1983, de ses 40 ans de lutte pour contribuer à sauver des vies sur la route, la Ligue sait que l'engagement au plus haut sommet de l'État conditionne fortement les progrès de la sécurité routière. Or, que déplorons nous, depuis plus de 10 ans ? Nous sommes face à une politique de renoncement et encore bien pire celle du démantèlement.

Renoncement, car l'engagement de l'État pris à Stockholm en 2020, n'est jamais rappelé. Il est renvoyé sur les territoires sans aucun cadre ni moyens.

Renoncement, car porter des mesures d'intérêt général exige un courage politique absent chez nos décideurs qui préfèrent répéter qu'ils ne veulent pas embêter les Français. Notre Premier Ministre a même récemment refusé de nous recevoir pour discuter de nos propositions visant à respecter cet engagement.

Démantèlement, car pire que l'inaction, des décisions pourtant désavouées par les experts sont prises régulièrement : retour partiel au 90km/h, l'affaiblissement du permis à points pour les « petits » excès de vitesse, l'abaissement à 17 ans de l'âge pour passer le permis de conduire ou le report répété du contrôle technique des 2 roues motorisées... Qui peut honnêtement nier les résultats des études qui montrent que ces décisions ont un lien avec la dégradation constatée ?

Combien de temps encore allons-nous refuser de prendre en compte les économies possibles pour l'État du coût sociétal faramineux d'au moins 100 milliards d'euros par an liés aux seules victimes directes (peut-être plusieurs fois plus si l'on inclut leurs proches).

Est-il possible de qualifier cette situation autrement que par **le mot chaos**, dont nous devons hélas constater qu'il est couramment utilisé pour aussi décrire la situation politique de la France, après la décision de dissolution de l'Assemblée nationale ? La Ligue répond résolument, oui. Le mot chaos est en effet adapté à la situation et à l'évolution du monde que beaucoup d'experts qualifient désormais de FANI (Fragile, Anxiogène, Non-linéaire et Incompréhensible).

La Ligue est convaincue d'avoir trouvé une réponse pertinente à cette question essentielle chez les théoriciens du chaos ^{1*} et dans l'approche fractale ^{1*} de la résolution de problèmes complexes. Notre nouveau site Internet présentera prochainement en détails ces concepts qui nous convainquent que des solutions existent pour réaliser l'objectif de 2030.

Le constat est malheureusement clair. Inutile de palabrer davantage. L'urgence est à l'action et la seule question qui vaille est donc désormais : comment sortir rapidement et durablement de ce chaos et se donner les moyens d'atteindre l'objectif de 2030 sur nos routes ?

Preuve supplémentaire, s'il en est besoin, que ce monde est devenu chaotique : je dédie cet édito à toutes les familles de victimes de la route qui subissent la double peine du harcèlement de la part des familles des auteurs d'accidents. Vous ne le pensiez pas possible. Nous non plus. Mais c'est une triste réalité qui est encore minimisée. Je ne citerai pas de noms ici car ces familles vivent malheureusement dans la crainte. Nous le dénonçons ici solennellement et continuons à agir avec détermination pour contribuer à y mettre fin. ◦



JEAN-YVES LAMANT

Président bénévole de la Ligue contre la violence routière



NOTES

^{1*} *Chaos, mode d'emploi (solutions individuelles et collectives)*
Bruno Marion, Editions Yves Michel, 2018

Actus de la Ligue

Une Assemblée générale 2024 mobilisée !

Le 23 mars 2024, la Ligue contre la violence routière a réuni son assemblée générale en présentiel à Paris. Cette assemblée fut l'occasion de revenir sur l'année 2023 très particulière, notamment marquée par le décès de deux figures très importantes du combat de l'association. Un hommage fut rendu à Chantal Perrichon ^{1*} et Claude Got.

Les sujets centraux ont porté sur la nouvelle communication, présentée en avant-première et visiblement appréciée des membres présents (cf sujet précédent) et sur la dégradation de l'accidentalité observée depuis septembre 2023. Ces deux sujets ont constitué un appel à la mobilisation, tant au niveau national que pour chacune des représentations départementales. ●

^{1*} Voir les numéros 130 et 131 de Pondération.



La LCVR de l'Hérault très impliquée sur le public des scolaires

Ce printemps a été particulièrement actif pour les bénévoles de la Ligue de l'Hérault qui ont mené de nombreuses actions de prévention à destination de scolaires, participant ainsi au continuum éducatif de sécurité routière.

Grâce au soutien financier du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière déployé par la Préfecture de l'Hérault, une journée d'apprentissage au savoir rouler à vélo en sécurité a été organisée à destination des élèves de l'école primaire de Lamalou-les-Bains.

« Plusieurs ateliers ont été proposés aux élèves : connaissances du code de la route nécessaires au cycliste, équipement de sécurité du cycliste et vérifications techniques de base, maniabilité en milieu protégé reproduisant un parcours urbain et signalisation routière adaptée. » précise Nicolas Gou, président de l'association. Les notions théoriques et pratiques délivrées ont permis à ce jeune public de progresser tant dans la maîtrise du vélo que dans l'adoption des bons comportements pour des déplacements plus sûrs. A l'issue de la journée, un protège-sac fluo de sécurité a été remis aux élèves afin de renforcer leur visibilité sur le chemin de l'école.

Une sortie scolaire à vélo a été programmée par l'équipe pédagogique afin de mettre en pratique les connaissances acquises, ce qui permettra aux élèves de fin de cycle de se voir délivrer l'APER (attestation de première éducation routière). Nicolas Gou se projette déjà « Face au succès de cette action auprès des élèves, nous avons d'ores et déjà pris rendez-vous pour reconduire cette action en 2025. » ●

Homicide routier : un combat partagé avec l'Association « Antoine Alléno »

La démarche parlementaire engagée sur le projet de loi sur l'homicide routier a été l'occasion d'un rapprochement avec l'association « Antoine Alléno ». Durant le premier semestre 2024, les deux associations ont participé conjointement à plusieurs rencontres et temps de travail sur le projet de loi.

La dissolution de l'Assemblée nationale a malheureusement mis un coup d'arrêt à ce projet de loi. La Ligue aura à cœur, avec l'association « Antoine Alléno » de poursuivre cette démarche qui vise à lutter contre la banalisation de la délinquance routière et de viser le « zéro impunité ». ●

La LCVR du Rhône très impliquée sur les mobilités urbaines

L'agglomération Lyonnaise est une partie importante du département du Rhône, puisqu'elle regroupe près de 1,4 millions d'habitants pour une population totale du département de 1,9 millions. La LCVR de ce département est donc logiquement fortement mobilisée sur le sujet de la sécurité des usagers évoluant en contexte urbain et notamment des usagers les plus vulnérables.

Michel Pons, président de l'Association est particulièrement mobilisé « Nous participons aux réunions techniques sur les Voies Lyonnaises en défendant la bonne séparation des flux piétons, automobiles et cyclistes. Il existe un fort enjeu sur la nécessité de donner toujours plus de visibilité à tous car cette visibilité a un lien important avec l'accidentalité ».

L'association est aussi dans une posture d'ouverture aux autres associations d'usagers et a ainsi participé à l'Assemblée Générale de l'Association Droits des Piétons le 10 avril dernier. « Ce fut l'occasion de rencontrer nombre d'élus municipaux et métropolitains » précise Michel Pons.

« Nous avons également participé à la 1ère réunion sur les Magistrales Piétonnes le 18 avril. La Métropole de Lyon envisage de faire des axes réservés aux piétons à l'instar des voies Lyonnaises dédiées aux vélos/trotinettes. Il est essentiel que la Ligue soit associée aux réflexions sur ces projets ».

La LCVR du Rhône est également en veille sur des points noirs en termes de sécurité routière dans la Métropole de Lyon et n'hésite pas à interpeller les élus sur la situation. Les médias sont aussi des relais utilisés par l'association sur des sujets plus nationaux. Elle a ainsi été Interviewée sur RCF le 2 janvier à propos du délit d'homicide routier. ●

Une nouvelle communication porteuse de sens et d'espérance...

La nouvelle formule de la Revue *Pondération*, n'est que la partie émergée de l'iceberg. En été 2023, la réflexion sur le sujet « Comment mieux communiquer ? » a été lancée. Ce fut le point de départ d'un travail important mobilisant d'abord quelques bénévoles de l'association, rejoints ensuite par des prestataires spécialisés dont l'implication ira au-delà des espérances...

Un grand merci à tous et toutes, bénévoles ou non qui ont su mettre, un peu plus que leur temps et leurs compétences dans cette belle aventure dont nous allons ici dévoiler les étapes et les clés de compréhension.

Pourquoi changer la communication ?

Nous étions tous convaincus qu'il fallait changer mais étions-nous au clair sur les raisons ? La réponse à cette question fut le premier travail collectif engagé. Le consensus s'est naturellement établi sur les raisons suivantes :

- se doter de moyens plus efficaces qui permettront de faire avancer notre combat permanent « Objectif zéro victime ».

- mieux recruter les nouveaux adhérents dont nous avons besoin, en particulier sur internet et les réseaux sociaux.
- peser davantage dans les débats et conforter la place de la Ligue comme acteur incontournable de la sécurité routière.

Quel est le public visé ?

La nouvelle communication doit pouvoir s'adresser efficacement à un public assez large regroupant les cibles suivantes :

- Les médias
- Les victimes
- Le grand public
- Les acteurs de la sécurité routière : scientifiques, élus, institutions...

Les clés pour comprendre la nouvelle identité

Quelle « signature » pour l'action de la Ligue contre la violence routière ? Objectif zéro victime ou Objectif zéro accident ? Pour répondre à cette question, il est intéressant à ce stade de préciser le contexte. Tout d'abord, rappelons que la France s'est engagée lors de la Conférence de Stockholm en février 2020 à diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves sur les routes pendant la décennie 2020-2030 et viser zéro tué et blessé grave d'ici 2050. On a là une vraie vision associée à une cible précise et qui fait du sens, sauf pour nos décideurs qui n'assument pas cet engagement.

Aussi, pourquoi, dans sa communication renouvelée, la Ligue a-t-elle retenu, pour sa signature, Objectif zéro victime et pas objectif zéro accident ni vision zéro victime.

Pour 3 raisons majeures :

- 1 • l'accent mis sur les victimes est une décision stratégique qui a fait l'objet d'une évolution récente des statuts de la Ligue et que nous devons rendre plus visible. Les victimes doivent être mieux considérées et respectées en étant au cœur de notre mission et de notre raison d'être.
- 2 • le choix du terme vision, qui aurait pu être une alternative, a été jugé comme insuffisamment opérationnel et engageant.
- 3 • associer le terme « objectif » à « zéro victime » exprime l'engagement à mettre en œuvre des actions concrètes qui permettent d'atteindre le but fixé.

Contrairement à beaucoup, la Ligue considère qu'atteindre cet objectif est possible. La Ligue considère que la route est le miroir de la société et qu'elle est, à ce titre, un laboratoire unique de mise en œuvre des conditions d'une vraie citoyenneté. Qui accepterait que, si l'objectif n'était pas zéro, que la dernière victime soit un de ses proches ? On comprend bien ici que l'« Objectif zéro victime » est évidemment accessible et le seul projet qui vaille.



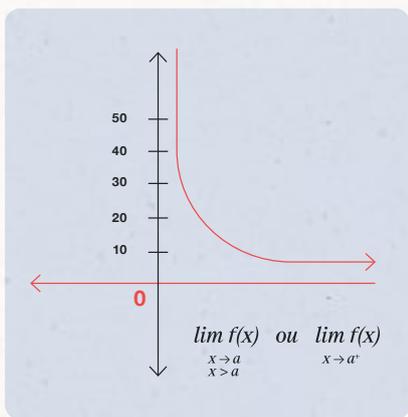


FIGURE 1

Schéma mathématique de la fonction de limite («qui tend vers le zéro»)

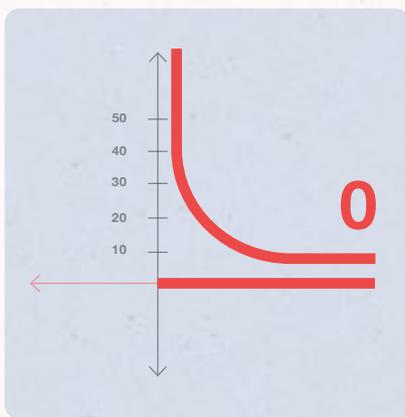


FIGURE 2

Simplification du schéma

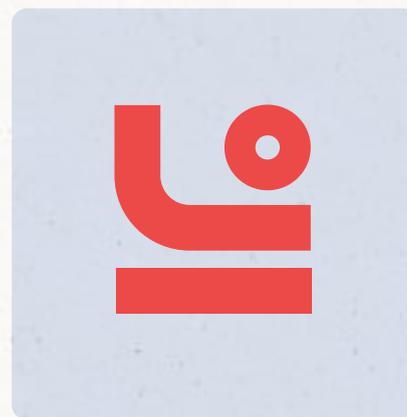


FIGURE 3

Logotype final

Un nouveau logo

En tant que signe visuel fort, avec une forte symbolique, le logo a donc fait l'objet d'une recherche approfondie afin qu'il puisse refléter la gravité du sujet tout en infusant un sentiment d'espoir et d'engagement.

Symbolique, ce logo devait être un rappel de la mission que l'association poursuit en exprimant la quête infinie de la sécurité, constamment en construction et portée par l'idéal audacieux de tendre vers le zéro.

En analyse mathématique, la notion de limite [FIGURE 1] décrit l'approximation des valeurs d'une suite lorsque l'indice tend vers l'infini ou d'une fonction lorsque la variable se rapproche d'un point (éventuellement infini ou zéro). En résumé, il s'agit d'une fonction qui tend vers le zéro, sans jamais l'atteindre.

Le premier graphique mathématique a donc été l'élément fondateur du logo [FIGURE 1, 2, 3]. Le cercle du logotype, vient exprimer la notion: « Objectif zéro accident », en tant que direction, d'idéal à suivre.

Autres clés de lecture



À l'instar du logotype originel, le logo évoque légalement l'humain. Le personnage, avec son bras en l'air, semble

en mouvement, demandant de l'aide, posant une question ou levant un poing levé militant... Chacun peut y trouver son propre sens... ·

La richesse graphique de ce logo permet aussi d'exprimer d'autres représentations en lien avec le sujet de la sécurité routière:

L INITIALE DE LA LIGUE

— — — LA ROUTE, LE CIRCUIT

○ LE ZÉRO, LE FEU DE SIGNALISATION, LA ROUE...

↪ DÉCROISSANCE, DÉCÉLÉRATION

▲ LES PANNEAUX DE SIGNALISATION

« En tant que directrice artistique, j'ai eu l'honneur de concevoir le nouveau logo et l'identité visuelle de la Ligue. Il est de ces projets ambitieux et inspirants qui marquent profondément et donnent du sens aux métiers de l'image. Le travail de co-construction avec plusieurs membres de l'association m'a permis de m'imprégner du sujet de la sécurité routière dans sa globalité, afin de traduire avec justesse les valeurs d'indépendance, de rigueur et de proximité. C'est une grande étape dans l'histoire de l'association et je suis très fier d'avoir contribué à cette transformation. »

MAELLA LE NESTOUR

Directrice Artistique, Artel Studio
artel-studio.com

« Je suis intervenu pour définir des principes clairs et opérationnels à nos prises de parole et mettre au point la ligne éditoriale de la Ligue. Cela m'a donné l'occasion de découvrir votre association et aussi de m'indigner devant le manque de volonté politique manifeste. Bravo pour votre combat ! »

VINCENT PEILLERON

Concepteur-rédacteur, Bande à Part
bandeapart.fr



Un nouveau correspondant pour le Puy de Dôme

Jean-Baptiste Artaud nous expose les motivations de son engagement :

« J'ai 40 ans, je suis cheminot et vis à Clermont-Ferrand. Je suis devenu correspondant de la LCVR63 en ce début d'année. J'ai été motard 20 ans. Je me déplace maintenant beaucoup à vélo ; en voiture de temps en temps. À vélo, j'ai vécu un grand nombre de mises en danger de la part d'automobilistes. Conscient des dangers de la route, j'ai vécu très douloureusement l'accident de la fille d'un ami qui s'était faite renverser par un automobiliste devant la gare de Clermont-Ferrand. Âgée de 3 ans, elle s'en est sortie après des semaines de coma et d'hospitalisation. Sur Clermont-Ferrand, les usagers vulnérables -en particulier- paient un lourd tribut. Le retour à 90km/h a aussi eu des conséquences dramatiques sur les chiffres de la mortalité dans le Puy-de-Dôme. L'inertie des pouvoirs publics en terme de sécurité routière est très préoccupante.

Afin d'objectiver ce ressenti, en tant que correspondant LCVR63, je demande aux administrations et aux mairies d'obtenir les statistiques de verbalisations ou les relevés de vitesse des radars pédagogiques. J'utilise pour cela le site madada.fr qui permet de saisir des demandes d'accès aux documents administratifs, de les classer et d'avoir une vue globale sur l'ensemble des procédures en cours. Ce site rend ludique et aisé des procédures qui sans lui seraient extrêmement fastidieuses. Je peux ainsi voir et me rendre compte de l'absence de volonté politique dans la sanction des comportements dangereux et pourrai ainsi mener bataille en me servant de ces données. »

Merci Jean-Baptiste et bienvenue ! ●

Un communiqué de presse interpelle les instances politiques dans les débats des élections législatives

Alors que les débats sont largement orientés sur la sécurité des personnes et l'enjeu de la dépense publique, la Ligue a diffusé un communiqué de presse déplorant que la sécurité routière pourtant fortement impliquée dans ces deux problématiques soit complètement ignorée.

COMMUNIQUÉ

24.06.2024

La Ligue contre la violence routière exige que la sécurité routière soit incluse dans les débats politiques des élections législatives des 30 juin et 7 juillet 2024.

Alors que les débats actuels sont largement orientés sur la sécurité des personnes et l'enjeu de la dépense publique, nous déplorons que la sécurité routière pourtant fortement impliquée dans ces deux problématiques soit complètement ignorée. La violence routière est, en effet, une triste réalité et son coût pour la société insupportable. Nous interpellons les mouvements politiques et candidats aux législatives sur ces dimensions sécuritaires et économiques de premier ordre.

Après 9 mois de hausses consécutives de la mortalité sur les routes, la France s'enfoncé dans une progression de l'insécurité routière qui détruit des dizaines de milliers de familles tous les ans.

Alors qu'en 2023 le nombre d'homicides se situe entre 900 et 1000, 3240 personnes ont été tuées et 16000 blessées graves sur les routes. Ce bilan de guerre est honteusement stable depuis 10 ans alors que tous les accidents sont prévisibles et évitables. L'État français s'est engagé dès 2020 à diviser par 2 le nombre de tués et de blessés graves sur la décennie 2020-2030, et à viser zéro tué et blessé grave d'ici 2050. Malheureusement les nombreuses reculades du gouvernement (retour possible à 90km/h, affaiblissement du permis à points pour les « petits » excès de vitesse, permis à 17 ans, recul sur le contrôle technique des deux roues motorisées, mise à l'arrêt des radars urbains...) et la désinformation galopante ont empêché la réduction attendue du nombre de victimes et accru la violence routière dans notre pays.

Alors que,

- depuis 9 mois, nous constatons une dégradation dramatique : sur la période

septembre 2023 / mai 2024, la mortalité a augmenté à raison de 8,5% par an. Aucun progrès n'a été réalisé depuis 10 ans (3.268 tués en 2013).

- l'insécurité routière reste la première cause de mortalité et de handicap de nos jeunes. (18-24 ans)...
- la France se place seulement, par ses médiocres résultats en sécurité routière, en dessous de la moyenne des pays européens (au 15ème rang).
- 25000 refus d'obtempérer sont constatés par an, que des casiers judiciaires comptent parfois 30 lignes...

- Qui peut accepter plus longtemps que cette violence routière aux conséquences tragiques soit ignorée par le débat public ?
- Qui peut nier que, faute d'action politique volontariste, l'insécurité routière demeurera une violence insupportable menaçant le quotidien des Français ?

L'insécurité routière : c'est un coût collectif dépassant les 100 milliards d'euros qui échappe de manière incompréhensible aux réflexions rationnelles sur les gains possibles pour les finances de l'État et des Français.

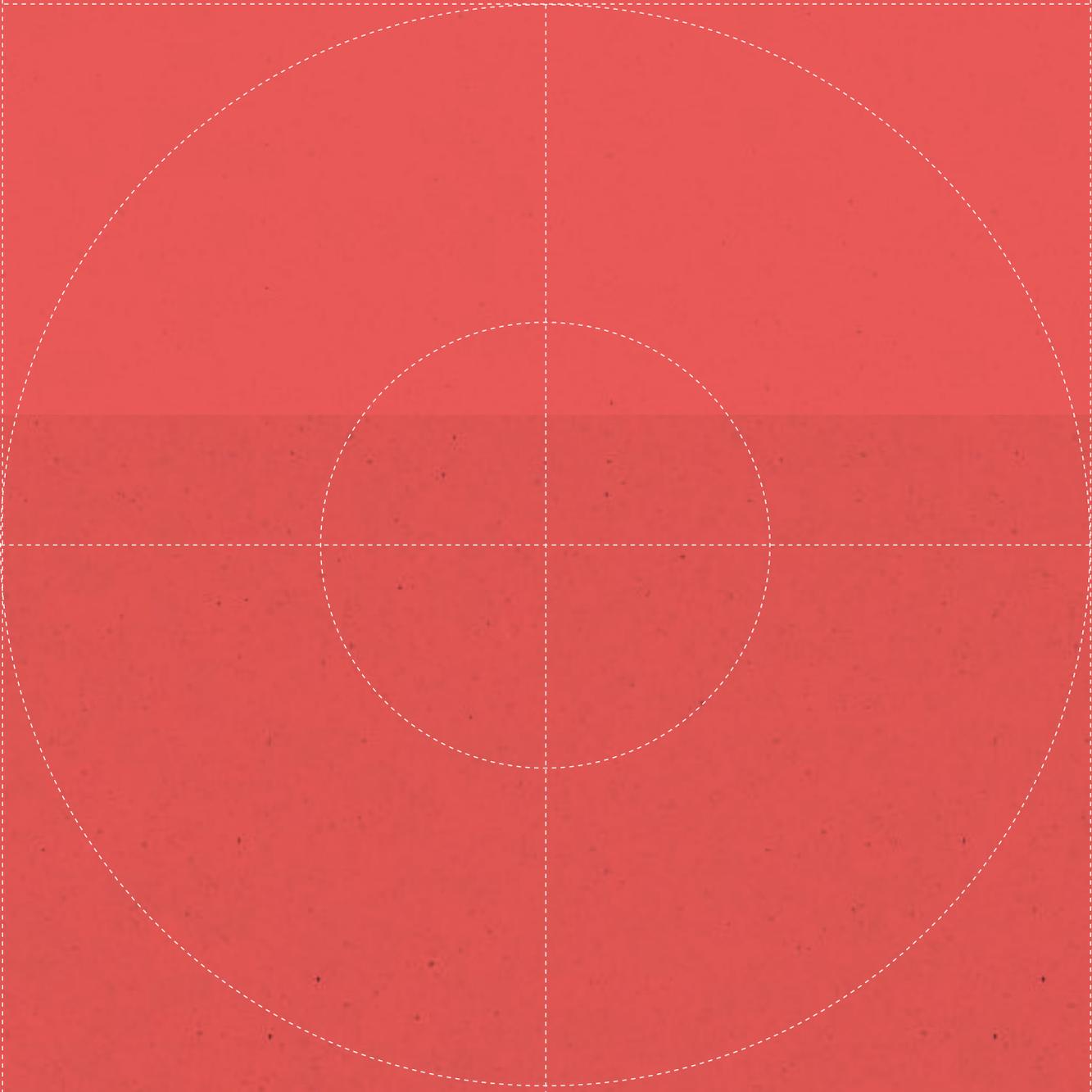
Alors que les sujets de la dépense publique et du pouvoir d'achat des Français sont au cœur du débat politique actuel, la Ligue contre la violence routière s'étonne que les gains importants qui pourraient être générés par des politiques volontaristes en matière de santé publique sont complètement absentes des réflexions.

L'«estimation complète» du coût global des tués et blessés graves sur les routes, sans compter les tragédies que subissent les proches, dépasserait les 100 milliards d'euros^{1*} par an. Des économies de plusieurs dizaines de milliards d'euros pourraient donc être atteignables dans un délai très court, avec un minimum de volonté politique et sans dépenses significatives.

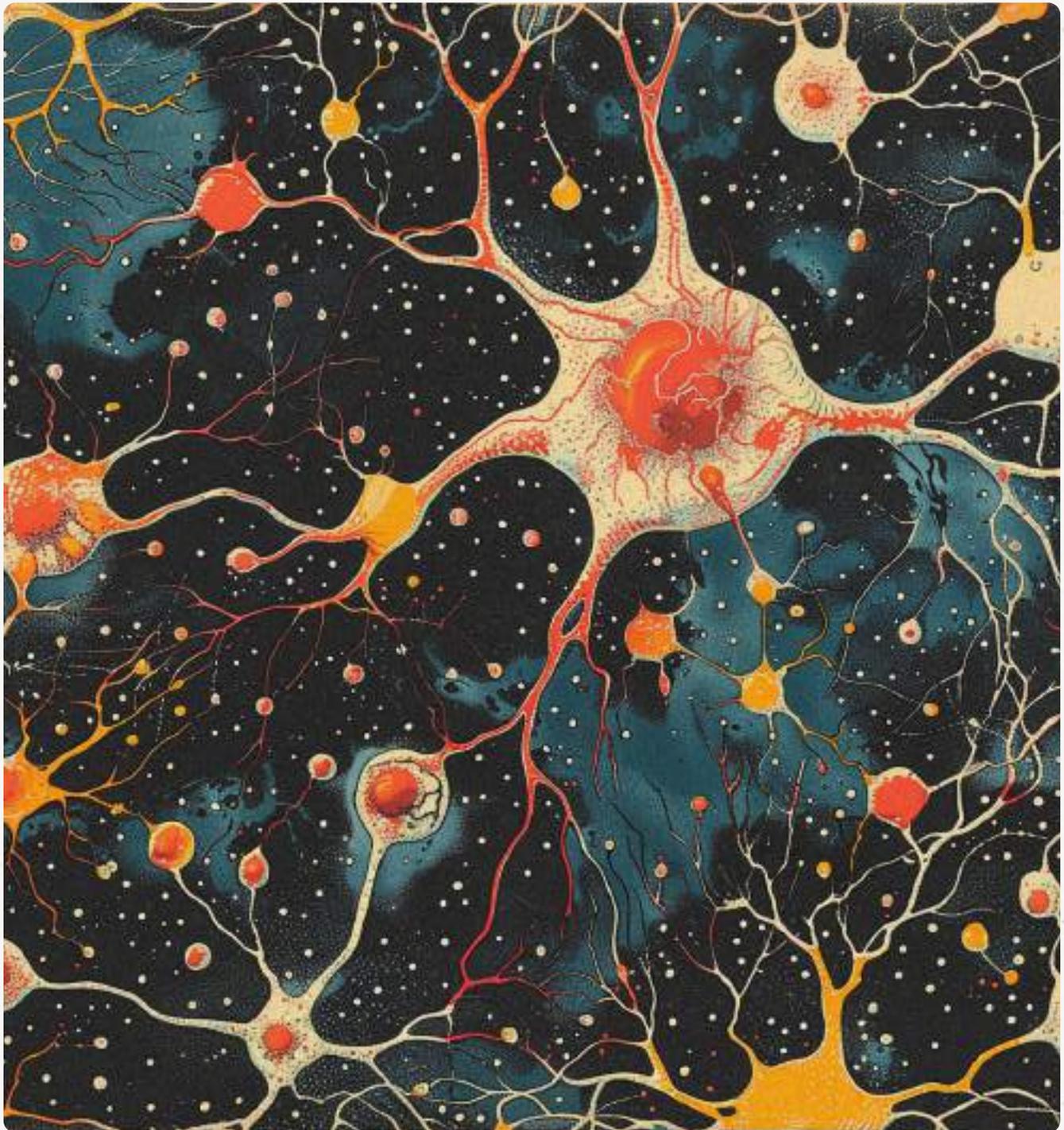
Nous exhortons ainsi les partis politiques et les candidats à ne pas céder à la démagogie et à se positionner clairement sur ces deux problématiques du coût faramineux de l'insécurité routière et de son impact majeur sur la sécurité des Français et notamment des jeunes dans la campagne pour les élections législatives des 30 juin et 7 juillet 2024. ●

NOTES

^{1*} Bilan accidentalité 2022, ONISR, p19



Dossier



Psychologie, sciences sociales, cognitives et comportementales & sécurité routière

INTRODUCTION

Psychologie, sciences sociales, cognitives et comportementales & sécurité routière

— Enjeux d'une meilleure intégration

— L'étude de l'accidentalité consistant à prendre en compte les interactions entre le conducteur, son véhicule et l'environnement routier est un cadre classique utilisé pour comprendre les comportements routiers et plus spécifiquement les accidents.

Les aspects sociaux, cognitifs et psychologiques de l'activité de conduite restent quant à eux peu mobilisés dans les recherches, et lorsque la science progresse, les mises en application restent encore trop souvent sporadiques.

La part croissante des mobilités « douces » nous invite également à requestionner socialement le sujet d'une cohabitation apaisée entre des usagers dits vulnérables et les autres... Enfin, les enjeux environnementaux devront nécessairement influencer sur nos modes et habitudes de déplacement et plus précisément notre rapport individuel et sociétal à la vitesse.^{2*}

L'éducation à la conduite, la sensibilisation au risque routier, la communication institutionnelle sur la politique de sécurité routière doivent être réinterrogées à l'aune de l'évolution de la science et de nos connaissances nous éclairant sur les mécanismes profonds de nos comportements et de notre cerveau.

Conscient de ces enjeux, la Ligue contre la violence routière a établi ces derniers mois des contacts et amorcé des échanges avec quelques chercheurs et spécialistes en sciences comportementales et cognitives. Ces contacts nous auront convaincu de l'ampleur du champ du possible. Nous remercions les personnes cités dont les contributions ont permis de vous proposer ce premier dossier qui vise à permettre une première approche du sujet. D'autres études et de nouveaux contacts justifieront à coup sûr de poursuivre nos publications sur ce domaine dans nos prochains numéros de « Pondération ». •

Toute personne qui aura visionné le film « Tout est Permis »^{1*}, qui a le grand intérêt de nous immerger « sans filtre » au cœur de stages de récupération de points, aura compris que le comportement de l'usager de la route est indéniablement l'élément clé du sujet de la sécurité routière. Aussi, qui peut penser que l'objectif « zéro victime » pourra s'exonérer d'une meilleure mise à profit des progrès des sciences comportementales et cognitives ?

Certes la technologie jouera un rôle important, mais les progrès d'ordre technique portent en eux-mêmes le questionnement sur l'adaptation de nos usages et comportements face à de nouveaux outils d'aide à la conduite aux effets potentiellement déviants.

NOTES

^{1*} Film écrit et réalisé par Coline Serreau - 2013 - BAC Films - Film documentaire qui recueille de nombreux témoignages de participants à des stages de récupération de points.

^{2*} Voir présentation du livre p.17 « La vitesse : enjeux contemporains et politiques publiques » - Cordonné par Laurent Carnis et Dominique Mignot. Collection Sécurités et Mobilités - L'Harmattan - septembre 2023



Sanction ou sensibilisation ? Ce que nous apprennent les sciences comportementales...

— Les 20 ans de radars en France, en 2023 ont été l'occasion pour l'équipe de recherche Anthro-
Lab de Lille de rédiger un article sur le sujet de la sécurité routière et plus précisément sur les différentes approches susceptibles d'influer sur nos comportements. ^{1*}

**AVEC L'AIMABLE CONCOURS
ET AUTORISATION DE FLORENT
VARET ET MARIE PELÉ ^{1*}**

Le bilan de l'impact des radars automatiques en France sur la sécurité routière au cours des 20 dernières années est considéré comme positif puisqu'il a généré une baisse significative du nombre de victimes sur les routes mais une forme d'essoufflement du système est également

aujourd'hui constatée. La dissuasion par la peur des sanctions présenterait donc des limites. Les auteurs explorent donc d'autres approches, notamment la promotion de la légitimité perçue des règles routières.

Deux approches principales sont distinguées : la dissuasion par les sanctions et la légitimité perçue des règles routières. Les auteurs ont mené une série d'études pour comprendre cette dernière approche. La première étude a identifié les paramètres psychologiques de cette légitimité perçue. La deuxième étude a révélé que l'efficacité perçue était le meilleur prédicteur du respect des règles routières. Enfin, la troisième étude a examiné l'impact de différents messages préventifs sur le respect des règles routières.

Dissuasion versus légitimité perçue

Une première étude des facteurs favorisant le respect des règles (notamment légales) est classiquement appréhendée sous l'angle de deux grandes approches. La première est fondée sur la dissuasion : décourager un conducteur de rouler plus vite que nécessaire, par exemple en agitant la menace de se faire flasher. Le mécanisme repose

NOTES

^{1*} « 20 ans de radars en France : quels autres leviers aujourd'hui pour promouvoir la sécurité routière ? » - *The Conversation* - 05/01/2024
Auteurs : Florent Varet, Chargé de recherche en psychologie sociale, Institut catholique de Lille (ICL) et Marie Pelé, Chargée de recherche en éthologie, Institut catholique de Lille (ICL)

sur la motivation des usagers de la route à éviter les sanctions (notre fameux bâton) en cas de non-respect des règles. Bien que son efficacité sur les routes soit attestée, elle reste néanmoins relative et limitée dans le temps. La dissuasion est également coûteuse car elle nécessite de maintenir une crainte constante du contrôle et de la sanction. La source de motivation reste de plus externe au conducteur. Par ailleurs, le recours à l'autorité est parfois perçu d'un mauvais œil et peut engendrer un rejet. En témoignent les nombreuses dégradations de radars durant le mouvement des « gilets jaunes » par exemple.

La seconde approche, qui repose sur la légitimité perçue, fait appel à des motivations de nature plus intrinsèques : l'envie des conducteurs de respecter les règles routières lorsqu'ils les perçoivent, ainsi que les autorités qui les édictent et les font appliquer, comme étant justes, efficaces, morales et cohérentes avec leurs valeurs et leurs représentations des besoins en matière de sécurité routière. Comment favoriser cette perception de légitimité envers les règles routières ? Y répondre implique de pouvoir définir et modéliser scientifiquement ce « sentiment » de légitimité. Cela implique également de pouvoir mesurer ce sentiment pour juger de l'efficacité (ou de l'inefficacité) des actions visant à le favoriser.

Il apparaît que le sentiment de légitimité éprouvé envers les règles routières peut se décomposer en quatre paramètres psychologiques :

L'EFFICACITÉ

« Cette règle est bonne car elle a un véritable impact sur la sécurité routière »

L'EFFICIENCE

« Je suis cette règle car elle est bien adaptée, contraignante sans l'être trop »

L'ÉQUITÉ

« Je suis cette règle car c'est la même pour tous »

L'ALIGNEMENT MORAL

« Je suis cette règle car elle est compatible avec mes valeurs »

Quelle perception de la légitimité des règles routières ?

La deuxième étude a convoqué un panel de 833 automobilistes représentatifs de la population française pour répondre à deux questionnaires en ligne. Les participants étaient invités à évaluer

leur perception de la légitimité des règles routières dans leur ensemble, et ce, en fonction des quatre paramètres psychosociaux évoqués ci-dessus. Les principaux résultats ont indiqué que la légitimité perçue des règles routières varie peu en fonction de caractéristiques telles que le sexe, l'âge, la catégorie socioprofessionnelle du participant, ou encore l'année d'obtention de son permis. La sensibilité générale aux sanctions, le rapport au temps, l'empathie ou l'orientation politique ne l'influencent pas davantage.

Il est en revanche apparu que parmi les quatre paramètres qui composent la perception de légitimité des règles routières, l'efficacité perçue semble être le meilleur prédicteur du respect des règles. En outre, qu'une règle routière soit perçue comme légitime apparaît plus déterminant pour son respect que la perception du risque d'accident ou la perception de la sévérité des sanctions encourues en cas de non-respect des règles.

Comment communiquer alors ?

La troisième étude a consisté à tester un ensemble de messages. Ceux mettant en avant l'efficacité ou l'efficience des règles routières, ainsi que ceux suscitant l'identification aux automobilistes, se sont révélés comme les plus efficaces. En revanche, les messages axés sur l'alignement moral ou la norme sociale perçue avaient un effet contre-productif. En résumé, l'article met en lumière l'importance de la légitimité perçue des règles routières comme un complément aux radars automatiques pour améliorer la sécurité routière en France. L'État gagnerait donc à davantage démontrer et communiquer sur l'efficacité de sa politique de contrôle sanction. Le récent rapport de la Cour des comptes conforte cette idée en considérant l'insuffisance du lien établi par l'État entre sa politique de contrôle automatisé des vitesses et l'amélioration de la sécurité routière ^{2*}.

Question à Florent Varet ^{3*}

Quelle proposition opérationnelle tirez-vous de vos travaux pour améliorer la sécurité routière ?

Renforcer la légitimité perçue des règles routières pourrait être un levier prometteur pour promouvoir la sécurité routière. Nous recommandons d'adapter les messages de sensibilisation pour renforcer ce sentiment de légitimité et d'impliquer les usagers de la route dans le processus de création et de mise en œuvre des règles routières.

NOTES

^{2*} « Les indicateurs ne sont, à l'exception de l'indicateur « Évolution des vitesses moyennes » pas liés à la performance du contrôle automatisé mais à la performance de ses moyens (disponibilité des radars, taux de transformation des messages d'infraction). Ils ne permettent pas de faire le lien entre le nombre de morts sur les routes, indicateur clé de la sécurité routière et l'utilisation des crédits du Compte d'Affectation Spécial (CAS) « Contrôle de la circulation et du stationnement routier ». Source : Finances et comptes publics- Analyse de l'exécution budgétaire 2023- Compte d'affectation spéciale Finances et comptes publics- Analyse de l'exécution budgétaire 2023- Compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers » - Avril 2024

^{3*} Florent Varet, chargé de recherche en psychologie sociale, Institut catholique de Lille (ICL).



Interview

Olivier Sibony

INTERVIEW
PAR PIERRE LAGACHE



Olivier Sibony est Professeur (Education Track) à HEC Paris et Associate Fellow de la Saïd Business School de l'Université d'Oxford. Ses travaux se concentrent sur l'effet des biais cognitifs et comportementaux sur la décision stratégique.

Olivier Sibony est auteur ou co-auteur de nombreux articles scientifiques et de quatre livres. Le dernier paru est le best-seller mondial *Noise* : « Pourquoi nous commettons des erreurs de jugement et comment les éviter », co-écrit avec Daniel Kahneman (prix Nobel d'économie) et Cass R. Sunstein, et traduit en quarante langues. Il est également l'auteur de « *Vous Allez Commettre Une Terrible Erreur !* » (Grand Prix Fondation Manpower du livre de management).

Avant de rejoindre HEC Paris, Olivier Sibony était Senior Partner chez McKinsey & Company, où il a exercé 25 ans. Il est diplômé d'HEC Paris et Docteur en Sciences de Gestion de l'Université de Paris Sciences et Lettres - Dauphine.

• **Les sciences comportementales et cognitives sont de plus en plus évoquées comme de nouvelles solutions pour améliorer le fonctionnement de notre société. Où en est-on véritablement des progrès de la science dans ce domaine ?**

La science avance ! Une des idées centrales des sciences comportementales depuis cinquante ans, c'est que les comportements humains ne se résument pas aux motivations « égoïstes » que postulaient beaucoup d'économistes. Mais comme toujours, il faut se méfier des simplifications et des exagérations. On est très loin de savoir comprendre, expliquer ou prévoir tous les comportements.

• **Le comportement est impliqué dans plus de 90% des graves accidents de la route, les conducteurs humains que nous sommes faisons tous des erreurs. De quelle manière pensez-vous que les sciences comportementales et cognitives peuvent permettre d'apporter un véritable progrès de la sécurité routière ?**

Je ne suis pas un expert de la sécurité routière et je n'ai donc pas une réponse complète à cette question. Mais deux idées au moins me semblent pertinentes.

La première est un des biais cognitifs les plus solidement établis : nous nous surestimons ! Quand on demande aux gens s'ils conduisent mieux que le conducteur médian, 90% répondent que oui. Évidemment, ce n'est pas possible ; mais nous le pensons sincèrement. Ceci explique en partie que nous soyons faiblement réceptifs aux discours sur la prévention : les mauvais conducteurs, ce sont les autres, donc quand vous me parlez de sécurité, et a fortiori de « violence » routière, je ne me sens pas concerné.

Deuxième idée : même si je crois (à tort) que je suis un excellent conducteur, il n'y a pas forcément besoin de me faire remettre en question cette croyance pour que je modifie mon comportement. On imagine généralement que nos croyances précèdent et déterminent nos comportements, mais ce n'est pas aussi simple. Nous avons tous des comportements incohérents avec nos convictions. Par exemple, nous pouvons penser que nous devrions faire plus d'exercice et surveiller notre régime, et pourtant prendre l'ascenseur plutôt que l'escalier et ne pas résister au dessert.

« *La signalisation routière, quand elle est bien faite, est un nudge.* »

• **Pouvez-vous nous en dire plus sur le principe du « nudge » ?**

Reprenons notre exemple : si l'escalier est bien indiqué et agréablement décoré, vous allez peut-être le prendre. Si le menu mentionne que le dessert contient 600 calories, vous allez peut-être vous contenter d'un café. Un « nudge », c'est une modification de l'environnement qui vous donne un petit « coup de pouce » au bon moment.

Ce qui est intéressant ici, c'est que le nudge ne change pas significativement vos incitations. Un raisonnement économique classique vous suggérerait peut-être de rémunérer les personnes qui prennent l'escalier et de taxer les desserts sucrés. Et ça fonctionnerait sans doute. Mais on peut aussi, à bien moindres frais, vous orienter vers le bon comportement sans intervenir de manière aussi directive. Tout cela, bien sûr, à une condition : que le comportement suggéré vous semble bon.

Il y a des gens, notamment en France, qui craignent une « manipulation » par le nudge. Rassurons-les : aucun nudge ne vous fera faire quelque chose qui va à l'encontre de préférences fortes. Souvenez-vous de la ville de Grenoble, qui souhaitait que les enfants mangent végétarien à la cantine, et qui a fait du menu végétarien le choix par défaut. En général, le choix par défaut est un nudge efficace, parce que les gens ont tendance à ne pas le modifier. Mais là, les parents ont massivement exprimé leur choix pour s'y opposer.

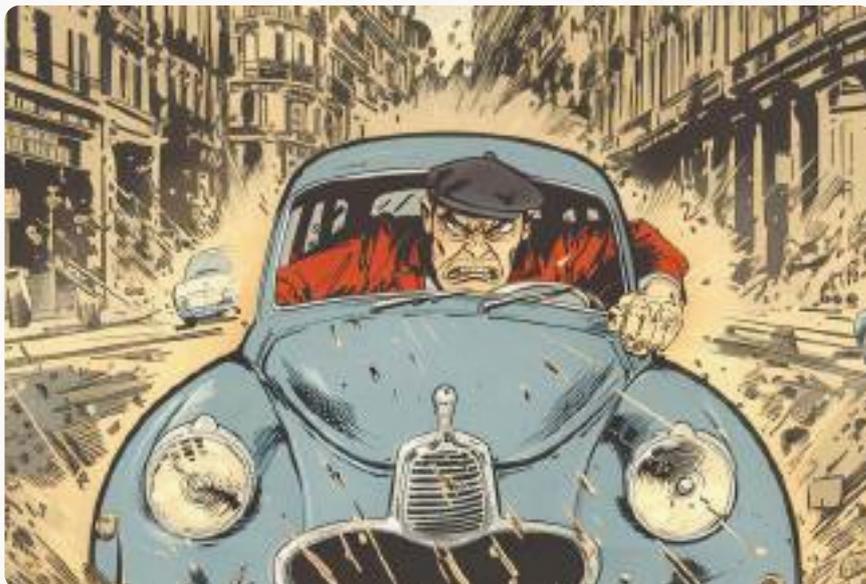
« Plus l'on met en évidence les bons comportements, et plus on les encourage ; tandis qu'en braquant le projecteur sur les comportements déviants, on les normalise. »

• **En quoi ce principe vous semble-t-il applicable en sécurité routière ?**

Il est non seulement applicable, mais déjà appliqué ! La signalisation routière, quand elle est bien faite, est un nudge : elle vous indique le bon comportement de manière simple et claire, et elle le fait au bon moment. Les voitures modernes sont pleines de nudges, comme les rappels sonores sur la ceinture ou la vitesse.

On peut en imaginer beaucoup d'autres. On dit qu'un bon nudge rend le bon comportement « facile, attrayant, social, au bon moment » (en anglais, EAST, pour Easy, Attractive, Social, Timely). Comment, par exemple, créer un « nudge » qui valorise socialement et qui rend « fun » le fait de ne pas prendre sa voiture quand on a bu ? Je ne dis pas que ce soit facile, et certainement pas que cela sera efficace à 100%, mais on peut imaginer et tester des idées.

J'insiste, au passage, sur « tester » : tous les nudges ne marchent pas, et même les meilleurs experts ne savent pas à l'avance lesquels vont fonctionner. Il est donc capital d'avoir une démarche scientifique rigoureuse, où l'on teste avant de généraliser. En matière de politiques publiques,



c'est d'ailleurs souvent cette démarche, plutôt que les nudges eux-mêmes, qui constitue la principale innovation...

• **Alors que plus de 80% des conducteurs ont tous leurs points, il existe une opposition bruyante à une politique de contrôle-sanction qui serait trop prégnante en France, trop infantilisante et finalement inefficace. Quel est votre point de vue sur le sujet ?**

Sait-on que 80% des conducteurs ont tous leurs points ? Je me demande si ce n'est pas là une des raisons du paradoxe que vous soulevez. Car un constat récurrent en sciences comportementales, c'est le poids des normes sociales, c'est-à-dire du comportement des autres (ou de ce qu'on croit qu'il est). Plus l'on met en évidence les bons comportements, et plus on les encourage ; tandis qu'en braquant le projecteur sur les comportements déviants, on les normalise. Or, on parle sans cesse des conducteurs qui ont perdu tous leurs points à force de « petits » excès de vitesse (suggérant au passage que ce serait là chose presque normale), voire de ceux qui conduisent sans permis. Et jamais de la majorité silencieuse qui a tous ses points.

• **Nous constatons une évolution au rapport à la règle qui évolue défavorablement. Les délits de fuite et refus d'obtempérer sont en hausse. Que révèle cette tendance d'après-vous ?**

C'est un problème complexe qui dépasse largement celui des comportements

routiers. Mais là aussi je crois que les normes sociales jouent un rôle. Quand vous êtes cycliste à Paris, il est devenu normal de brûler les feux rouges, au point que les autres cyclistes protestent derrière vous si vous les empêchez de passer ! Pour inverser ce genre de norme, il faut des signaux forts.

• **Bien que non-expert en sécurité routière, quelles seraient, d'après vous, les bonnes questions à se poser ainsi que les pistes de travail à investiguer prioritairement pour que l'« Objectif zéro victime » soit un jour atteint ?**

En toute franchise, je ne sais pas quels sont les principaux axes de travail sur lesquels il faut travailler pour cela. Quels comportements ? chez quelles cibles de conducteurs ? quels changements des routes ? des voitures ?

Que je ne le sache pas n'est pas étonnant : comme je vous l'ai dit, ce n'est pas ma spécialité. Mais je me serais attendu à ce que la réponse à ces questions fasse consensus chez les spécialistes, comme vous à la Ligue contre la violence routière. Apparemment, ce n'est pas le cas. Identifier les priorités n'est pas qu'un problème comportemental, mais c'est bien une question scientifique. Et dans « sciences comportementales », le mot important, c'est « sciences ». •



Sécurité routière : quelles différences entre femmes et hommes... et pourquoi ?

— S'il existe un domaine où le rapport différencié au risque selon le sexe est particulièrement saillant et crucial, c'est bien celui de l'espace routier. Le bilan 2022 de l'accidentalité publié par l'ONISR est sans appel : 3,5 fois plus d'hommes que de femmes sont décédés sur la route et 84 % des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes.

**AVEC L'AIMABLE CONCOURS ET
AUTORISATION DE BÉATRICE
DEGRAEVE, MARIE-AXELLE
GRANIÉ & FLORENT VARET ^{1*}**

Étant établi que ce constat est observé depuis de longues années, plusieurs chercheurs se sont intéressés aux origines de ce rapport différencié au risque. Cet article s'appuie sur un chapitre ^{1*} qui est issu d'un ouvrage scientifique ^{2*} qui aborde les enjeux individuels et sociaux qui régulent les comportements à risque, le rapport aux règles et à l'infraction routière. Au-delà d'une approche technique traditionnelle de l'accidentalité, on comprendra ici qu'une analyse psychosociale est essentielle pour aborder efficacement cette question.

Un rapport différencié au risque

La surreprésentation des hommes dans l'accidentalité s'expliquerait en partie par le fait que les hommes sont plus enclins à prendre des risques que

les femmes. S'il existe des différences biologiques entre hommes et femmes qui peuvent expliquer cette particularité, il apparaît que celle-ci peut également être liée à certaines attentes sociales que la socialisation entretient et diffuse.

Les conclusions sur les différences de sexe dans la prise de risque sont claires : sur l'ensemble des études référencées par les auteurs, les hommes sont généralement plus enclins à prendre des risques que les femmes. Les hommes sont ainsi plus susceptibles de s'engager dans des comportements à risque pour la santé, de prendre des risques financiers, ou de pratiquer des sports à risque.

Cette différence entre hommes et femmes ne s'observe pas seulement dans la prise de risque effective mais également dans la perception du risque. Il apparaît clairement que cette différence est précoce : dès l'âge de 6 ans, l'enfant a déjà des croyances différenciées sur la vulnérabilité de chaque sexe face à l'accident.

Ainsi, les enfants des deux sexes estiment que les garçons ont moins de risques d'accident que les filles, même s'ils font la même activité. Dans la même lignée, certains travaux montrent que les garçons estiment avoir moins de risque de blessure, les perçoivent comme moins graves, attribuent leurs accidents au manque de chance et expriment plus d'optimisme comparatif que les filles. Inversement, les filles d'âge préscolaire identifient davantage de situations de danger dans la rue que les garçons, se sentent plus vulnérables et expriment davantage d'appréhension face au risque d'accident.

Ces différences dans la perception et la prise de risque se retrouvent également dans l'espace routier. Les hommes – et particulièrement les jeunes hommes – perçoivent moins de risques que les femmes dans différentes situations de conduite. Ainsi, près d'un tiers des jeunes hommes rapporte prendre des risques pour le plaisir pendant la conduite, près de quatre fois plus que les femmes.

NOTES

^{1*} « Comprendre et prévenir les différences de sexe dans les comportements à risque au volant : le rôle des stéréotypes et des représentations sociales » Béatrice Degraeve (a), Marie-Axelle Granié (b) & Florent Varet (c).

a. Lille Catholic University, OCeS, Lille, France, beatrice.degraeve@univ-catholille.fr

b. Univ Lyon, IFSTTAR, TS2, LESCOT, LYON, marie-axelle.granie@ifsttar.fr

c. IFSTTAR, TS2, LMA et Aix Marseille Univ, LPS, Aix-en-Provence, France, florent.varet@univ-catholille.fr



Des hommes moins enclins au respect des règles

La transgression des règles et la prise de risque entretiennent des liens étroits, et ce particulièrement sur la route. Dans l'espace routier, le fait de transgresser les règles peut correspondre à la manifestation d'un comportement à risque. La tendance d'un individu à commettre des infractions ou des délits routiers peut donc être vue comme une conséquence de sa tendance à adopter des comportements à risque au volant.

De même que pour la perception du risque et la prise de risque, la différence de sexe dans la conformité aux règles se manifeste déjà dans l'enfance. La littérature montre que dès la petite enfance, les garçons se conforment moins que les filles aux demandes et aux exigences des figures d'autorité. À l'âge adulte, les hommes commettent davantage de transgressions des règles légales et sociales. En 2022 ^{3*}, concernant le permis à points, les hommes sont concernés par plus de deux tiers des points retirés et représentent 83,7 % des permis invalidés pour solde nul.

Plus généralement, les hommes déclarent un nombre plus important d'infractions routières et rapportent un niveau plus faible de motivation à se conformer aux règles routières. Ces différences



Femme au volant...

Le dicton « femme au volant, mort au tournant » persiste encore aujourd'hui, et en dit long sur les croyances populaires concernant la conduite automobile des femmes.

L'origine de cette croyance serait liée au fait que la voiture était perçue, au début du XXème siècle, comme un vecteur d'émancipation qui était alors contraire aux attentes sociales et aux rôles des femmes. Cette menace du changement dans les rôles sociaux aurait provoqué l'émergence d'un stéréotype négatif envers la conduite de la femme, dans le but de minimiser l'impact de l'automobile comme moyen de libération et de changement social.

NOTES

^{2*} Publié dans (Eds.), « Psychologie des transports et de la mobilité », de B. Schneider, J. Dinet, & M.-A. Granié. Presses Universitaires de Nancy – Éditions Universitaires de Lorraine.

^{3*} Source : Rapport accidentalité ONISR 2022



de sexe dans le rapport à la règle au sein de l'espace routier se manifestent très tôt chez l'enfant. Certains travaux montrent par exemple que les filles d'âge préscolaire témoignent d'une plus grande connaissance des règles pour les comportements piétons et d'une plus grande conformité à celles-ci que les garçons du même âge. Enfin, les filles de 9-12 ans manifestent une plus grande assimilation des règles relatives aux comportements à vélo et ont tendance à présenter une moins grande propension à la prise de risque à vélo.

« L'enjeu est de modifier les perceptions de la masculinité et surtout de tenter de dissocier masculinité et prise de risque »

Pourquoi les hommes prennent-ils plus de risques ?

La littérature identifie deux types de causes qui permettent de fournir des éléments de réponses :

• **Les facteurs évolutionnistes et biologiques**

Les théories évolutionnistes expliquent par exemple la tendance des hommes à prendre plus de risques et à avoir plus d'accidents par la compétition intra-sexe pour l'accès au sexe opposé en vue d'assurer la reproduction. D'autres

facteurs biologiques ont été avancés, sans certitude absolue, comme le niveau de testostérone, qui affecterait le niveau de recherche de sensations et la diminution du sentiment de peur. La relation entre facteurs biologiques et comportements individuels se révèle toutefois complexe, et le contexte social semble avoir un impact déterminant sur ces effets. Par conséquent, de nombreux auteurs prônent l'adoption d'une approche intégrative prenant en compte à la fois le biologique et le social pour comprendre les comportements.

• **Les pratiques éducatives et la socialisation**

Ces approches montrent notamment que l'éducation au risque – et plus généralement la socialisation – ne sont pas les mêmes pour les filles et les garçons. Lorsque l'enfant s'engage dans un comportement dangereux, les parents font par exemple plus de déclarations d'encouragements à l'égard des garçons et émettent plus d'avertissements, de réprimandes et d'aide physique en direction des filles.

Ainsi, la prise de risque est valorisée et attendue socialement pour les hommes et cela peut donc avoir un impact sur leur prise de risque au volant, et donc sur leur risque d'accident. Les recherches montrent par exemple que les adolescents des deux sexes considèrent certains comportements à risque (c.-à-d. boire et conduire) comme plus acceptables pour les garçons que pour les filles. Finalement, sous la pression de l'environnement social, les individus ont tendance à se construire par rapport aux attentes qu'ils perçoivent de leurs différents milieux de vie depuis l'enfance.



On le voit donc, le sexe n'est pas seulement déterminé biologiquement, il est aussi largement déterminé par le social. Se comporter comme un homme ou une femme est ainsi fortement affecté par les croyances et les attentes différentes pour les deux sexes. Au-delà des effets du sexe biologique, c'est la recherche de conformité à certaines croyances sociales – et notamment aux stéréotypes masculins – qui explique les comportements à risque, qu'on soit d'ailleurs un homme ou une femme.

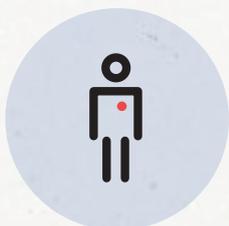
L'effet des stéréotypes

Un stéréotype correspond à un ensemble de croyances partagées sur ce qui caractérise un groupe ou une catégorie sociale donnée. Appliqués à l'homme et à la femme, les stéréotypes de sexe forment un ensemble de croyances qui décrivent ou qui prescrivent ce que sont ou doivent être les hommes et les femmes.

Plus spécifiquement, ils concernent toutes les croyances sociales sur ce qui est valorisé pour chaque sexe en termes d'apparence physique, d'attitudes, d'intérêts, de traits psychologiques, de relations sociales et d'occupations. Cela génère des attentes, guide des comportements, qui pour ceux qui s'en écartent trop sont perçus négativement. Dans la mesure où la prise de risque fait partie du stéréotype définissant le masculin, quels sont les effets de la conformité à ce stéréotype sur les comportements à risque et la conduite ?

L'effet des stéréotypes de sexe – et plus particulièrement la conformité aux stéréotypes masculins – sur les comportements à risque dans l'espace routier se manifeste très tôt. Une recherche menée sur des enfants âgés de 3 à 6 ans montre en ce sens que la conformité aux stéréotypes masculins entraîne une augmentation des comportements à risque chez les garçons et les filles. En effet, l'individu ne se conforme pas nécessairement à tous les stéréotypes qui définissent son groupe de sexe : les hommes ne sont pas tous uniformément masculins et les femmes ne sont pas toutes uniformément féminines. Les hommes peuvent ainsi se conformer aux stéréotypes féminins, et les femmes se conformer aux stéréotypes masculins.

Les recherches semblent indiquer que la conformité aux stéréotypes masculins favorise la prise de risque et les comportements à risque dans l'espace routier tandis que la conformité aux stéréotypes féminins les inhibe. Il n'en demeure pas moins que ce qui explique le plus les comportements à risque reste la conformité aux stéréotypes masculins, et pas le fait d'être un homme ou une femme à proprement parler. ●



Deux questions à Marie-Axelle Granié

Quel principal enseignement tirez-vous de cette analyse comparée des hommes et des femmes en terme de comportement routier ?

On constate une différence de cohérence entre les attentes sociales liées au sexe masculin et féminin en tant qu'usagers de la route. Pour les femmes, les attentes sociales privilégient la prudence et la conformité, ce qui concorde avec les attentes en tant que conductrices. En revanche, les hommes font face à un dilemme, car les attentes sociales en tant qu'usagers de la route entrent en conflit avec celles en tant qu'hommes. Alors que la prudence et le respect des règles sont valorisés sur la route, la prise de risque et la transgression des règles sont associées à la virilité. Ainsi, certains comportements à risque sont même recherchés par les hommes pour affirmer leur identité masculine, ce qui crée une tension entre les attentes sociales et la construction de la masculinité.

Au regard des conclusions de vos travaux, quelles actions concrètes préconisez-vous ?

La plupart des agents de socialisation des enfants en âge préscolaire (parents, pairs, enseignants, médias) ont des attentes et des comportements différents selon le sexe de l'enfant. Ils devraient s'efforcer de gommer cette différenciation car l'effet est majeur sur le comportement des enfants. Une sensibilisation auprès de ces agents de socialisation serait donc souhaitable sur leur rôle par rapport à la construction des différences de sexe dans le risque d'accident.

Concernant les garçons adolescents, des modèles masculins qui ne correspondent pas aux stéréotypes masculins concernant le risque devraient être utilisés comme exemples, et être socialement reconnus comme des hommes typiques. L'enjeu est de modifier les perceptions de la masculinité et surtout de tenter de dissocier masculinité et prise de risque, ou de la contextualiser ailleurs que sur la route.



International



日本の運転免許証

Le permis de conduire au Japon

— Il existe trois principaux types de permis de conduire au Japon : vert, bleu et or. Ceux-ci sont basés principalement sur l'expérience et le dossier de conduite. Il a une durée de validité limitée quel que soit l'âge et l'expérience du conducteur.

JEAN-YVES LAMANT

Du vert à l'or...

Le premier permis est un « permis vert ». Il est donné aux conducteurs débutants qui obtiennent leur premier permis complet et aux étrangers qui passent pour la première fois à un permis japonais. Il est valable 3 ans. Vous devez apposer un autocollant débutant sur votre véhicule.

Le niveau suivant est le « permis bleu ». Ce permis est un permis de conduire général « régulier ». Il est délivré après le premier renouvellement d'une licence verte. Il est également utilisé pour les conducteurs qui ont reçu 3 points de pénalité en raison d'infractions au code de la route. Il est également valable 3 ans. Enfin, il y a le « permis d'or », le plus haut

niveau de permis réservé aux « excellents conducteurs ». Ce permis est destiné aux conducteurs qui ont eu 5 ans ou plus sans infraction au code de la route. Il est valable 5 ans.

La violation des règles de circulation est prise très au sérieux au Japon et les conditions du permis de conduire peuvent être affectées en cas d'implication dans un accident ou de points de pénalité reçus. Dans cette situation, le permis reste dans la catégorie bleue. Le processus de renouvellement sera également différent de la procédure standard. Dans les cas extrêmes, on peut perdre complètement son permis. ➔

FIGURE 1

Structure du permis de conduire Japonais (format carte de crédit)



FIGURE 2

Permis de conduire Japonais de Jean-Yves Lamant, président de la Ligue contre la violence routière



Principe du renouvellement

Pour renouveler son permis de conduire, il faut venir avec son permis en cours, ses lunettes ou ses lentilles de contact.

Après avoir rempli des formulaires et payé les frais de renouvellement un bref examen de la vue est effectué. Une photo pour votre nouvelle licence sera prise avant ou après une conférence obligatoire.

Obligation de formation

Il y a un cours pour chaque type de permis. Pour passer d'un permis vert à un permis bleu, il y a un cours de 2 heures. Pour passer du bleu au doré, la leçon dure 1 heure. Dans le cas du permis d'or maintenu, la conférence ne dure que 30 minutes. En cas d'infraction au code de la route, le cours dure 2 heures.

De récentes évolutions

En mai 2022 est entré en vigueur un nouveau système où certaines personnes âgées de 75 ans ou plus devront passer un examen de conduite lors du renouvellement de leur permis de conduire. Le NPA (National Police Agency) du Japon prévoit également de lancer « un permis de conduire limité » qui permet aux gens de conduire uniquement des véhicules d'assistance à la conduite plus sûrs et moins susceptibles de causer des accidents »

Ces initiatives ont démarré le 13 mai 2022 et ont été incluses dans la loi sur la circulation routière révisée promulguée en 2020. Une décision finale fixant la durée d'application de cette nouvelle disposition sera prise après avoir recueilli l'opinion publique sur la question.

Afin de réduire les accidents impliquant des conducteurs âgés, le test de conduite est effectué sur des personnes âgées de 75 ans et plus et qui ont commis l'un des 11 types d'infractions au cours des trois années plus 160 jours avant l'anniversaire de leur renouvellement de permis. Les infractions considérées concernent notamment le fait d'ignorer un feu de circulation, d'accélérer ou gêner des piétons qui traversent une rue.

Si les conducteurs ne réussissent pas le test, ils ne pourront pas renouveler leur permis. Ils peuvent passer ou repasser l'examen à tout moment au cours des six mois précédant la fin de la période de renouvellement de leur permis.

Le permis de conduire limité pour les véhicules d'assistance à la conduite en toute sécurité peut être délivré à la demande de conducteurs de tout âge qui craignent de conduire, et pas seulement aux personnes âgées. Le permis spécial doit être valable pour les voitures équipées de systèmes de freinage qui s'enclenchent

automatiquement lorsque la voiture détecte un danger potentiel et de dispositifs qui empêchent une accélération soudaine lorsque le conducteur appuie par erreur sur la pédale d'accélérateur.

De plus, depuis le 13 mai 2022, la NPA commence à assouplir les qualifications pour le permis de conduire de classe 2 requis pour conduire des taxis et des autobus de « 21 ans ou plus avec un permis de conduire régulier depuis trois ans ou plus » à « 19 ans ou plus avec un permis de conduire régulier depuis un an ou plus » pourvu qu'une formation spéciale soit complétée. Cela est mis en œuvre en réponse aux demandes de l'industrie pour résoudre les pénuries de chauffeurs.

Une source d'inspiration...

La France, l'Allemagne et la Pologne restent les trois exceptions en Europe qui conservent un permis de conduire à vie. Alors que l'Europe vient aussi de dire non en février 2024 à une visite médicale pour l'obtention et renouvellement du permis de conduire tous les ...quinze ans, le Japon montre que l'aptitude à la conduite peut concerner tous les âges et que la logistique de renouvellement du permis de conduire avec une remise à niveau des règles est possible et utile pour protéger des vies sur la route. ●

Rapport européen sur les progrès en sécurité routière

FIGURE 1

Évolution relative des décès sur les routes entre 2019 et 2023 (ETSC)

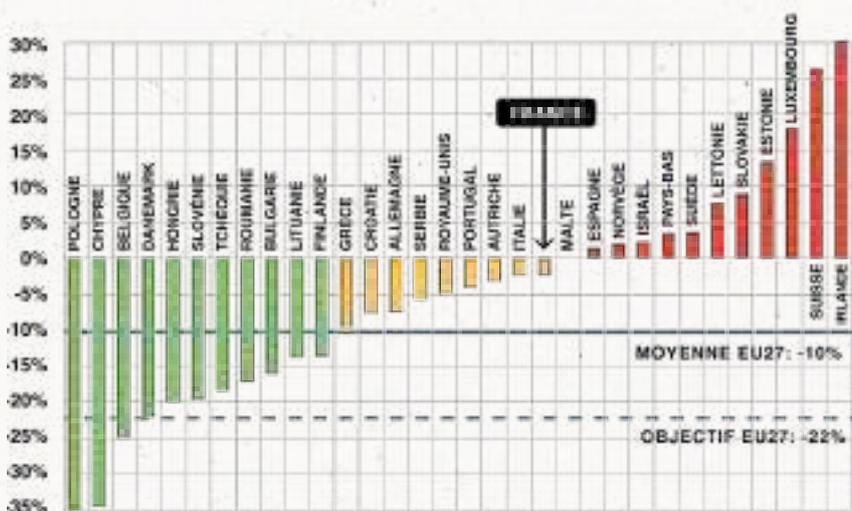
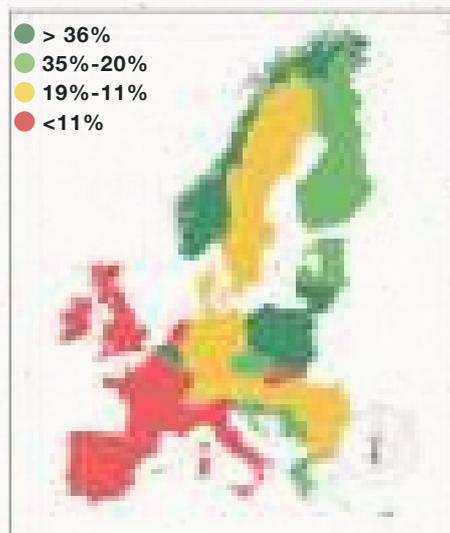


FIGURE 2

Évolution relative des tués sur la route entre 2013 et 2023 (ETSC)



— La France mauvais élève pour la mortalité routière

Ce rapport tout récent daté de juin 2024 édité par l'ETSC ^{1*} présente un bilan global de l'évolution de la sécurité routière dans chacun des pays européens élargi

[FIGURE 1 & 2].

En 2023, avec 48 décès par millions d'habitants la France se place au vingtième rang. Les pays obtenant les meilleurs résultats ont des résultats deux fois meilleurs que la France : Norvège (20), Suède (22), Royaume Uni (25), Suisse (27). La France se situe même au-dessus de la moyenne qui est de 46 décès par millions d'habitants.

En terme de dynamique d'évolution, le constat n'est pas plus brillant. Si l'on considère l'évolution relative des décès sur les routes entre 2013 et 2023, la France, avec une baisse de seulement 3,1 % en

10 ans se situe au 26ème rang sur les 32 pays considérés !

Même constat pour les blessés graves

Le nombre de personnes enregistrées comme gravement blessées, sur la base des définitions nationales, a diminué dans 21 des 30 pays qui collectent des données. Dans l'ensemble de l'UE24, les accidents de la route graves ont diminué de 9,2 % sur la période 2013-2023.

Avec une évolution de +0,6% la France se situe au 23ème rang, confirmant ainsi pour les blessés graves sa mauvaise place pour la morbidité.

Quelle conclusion tirer de ce rapport ?

Il faut bien entendu toujours appréhender ces chiffres avec précaution dans l'analyse car le panel regroupe des pays divers dont certains se sont engagés assez récemment dans une politique de sécurité routière.

Très objectivement, la France, au regard d'un historique de sécurité routière de plus d'un demi-siècle, présente un classement très médiocre. Concernant la dynamique sur la dernière décennie, les chiffres de certains pays européens démontrent que des progrès sont possibles à la condition de mettre en œuvre une politique volontariste. La vision zéro n'est donc pas une utopie ! Pour preuve, la Finlande, pourtant déjà bonne élève, est lauréate du prix ETSC Road Safety Performance Index (PIN) 2024 pour ses progrès exceptionnels en matière de sécurité routière. ●

NOTES

^{1*} European Transport Safety Council: organisation internationale à but non lucratif rassemblant des membres dans toute l'Europe, qui se consacre à la réduction des décès et des blessures dans les transports. Fondée en 1993 à Bruxelles, l'ETSC fournit une source impartiale de conseils d'experts sur les questions de sécurité des transports à la Commission européenne, au Parlement européen, aux organisations internationales et aux gouvernements nationaux.

Associations départementales et correspondants

Si dans la liste suivante, vous ne trouvez pas de contact pour votre département, adressez-vous au Siège (contact au dos de ce numéro)

01 - AIN

Anne Combier · 06 84 51 10 09
annecombier@gmail.com
24, rue Gérard de Nerval, 01100 Bellignat

04/05 - ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE/HAUTES-ALPES

Michel Grangé · 07 83 05 63 09
michel.grange05@gmail.com

06 - ALPES-MARITIMES

Claude Lienhard · 06 07 12 02 25
7, rue Rouaze, 06400 Cannes
contact@lcvr06paca.com

09 - ARIÈGE

Claude Pages · 01 45 32 91 00
claud.pages71@sfr.fr
Le Clos des Pommiers, Rue Jean Jaurès, 09000 Foix

12 - AVEYRON

Christiane Poinot · 05 65 42 21 63
christiane.poinot@orange.fr
2, rue des Rouges Gorges,
Les Costes Rouges, 12850 Onet-le-Château

13 - BOUCHES-DU-RHÔNE

01 45 32 91 00
contact@violenceroutiere.fr

14 - CALVADOS

Philippe Vayssette · 06 51 29 80 41
lcvr.caen@gmail.com
12, rue Doyen Barbeau, 14000 Caen
violenceroutiere14.org

15 - CANTAL

Jacques Vermeuzouze · 07 81 26 94 71 jacques.
vermeuzouze@gmail.com

17 - CHARENTE-MARITIME

Serge Paon · 06 61 58 61 01
circuler17@laposte.net

21 - CÔTE-D'OR

Catherine Pepoz · 07 71 75 73 32
lcvrdijon@gmail.com
Centre Municipal des Associations, Boîte M2 -
2, rue des Corroyeurs, 21000 Dijon ·
Facebook : *Ligue Contre la Violence Routière -
Dijon - Côte-d'Or*

22 - CÔTE-D'ARMOR

Michel Potier · 02 97 54 12 52
violenceroutieres6-22-29@orange.fr
44, rue de Limur, 56860 Séné
violence-routiere-bretagne.com

25 - DOUBS

01 45 32 91 00 · contact@violenceroutiere.fr

26 - DRÔME

Dany Nadia Chevalier · 06 08 70 21 88
chevalier.dn@orange.fr

29 - FINISTÈRE

Patrick Troglia · 06 43 43 90 93
patrick.troglia@quimper.bzh
22, rue Treder de Lezerec, 29000 Quimper

30 - GARD

Fabrice Morel · 07 62 48 85 38
lcvr30@ppac.fr
Pôle Mécanique d'Alès,
30520 Saint-Martin-de-Valgalmes

31 - HAUTE-GARONNE

Christian Clerc · 06 80 00 76 33
lcvr31accueil@gmail.com

33 - GIRONDE

01 45 32 91 00
contact@violenceroutiere.fr

34 - HÉRAULT

Nicolas Gou · 06 25 25 42 35
lcvr34accueil@gmail.com
Rue Favre de Saint-Castor, 34080 Montpellier

38 - ISÈRE

01 45 32 91 00
contact@violenceroutiere.fr

39 - JURA

Michel Guillemin · 06 86 66 64 75
michel.guillemin.3@gmail.com
57 B, boulevard du Président Wilson,
39100 Dôle
violenceroutiere-jura.fr
facebook: /Liguejura

41 - LOIR-ET-CHER

Jean-Luc Carl · 02 54 42 64 74
15, rue Bel Air, 41000 Blois
violenceroutiere41@gmail.com

42 - LOIRE

Jean-François Chardon
07 81 15 34 57 · 04 77 75 51 93
jf.chardon@laposte.net

44 - LOIRE-ATLANTIQUE

01 45 32 91 00 · contact@violenceroutiere.fr

45 - LOIRET

Pierre-Louis Valls · 02 38 53 09 58
lcvr45@wanadoo.fr
Ligue 45 - 23, rue de l'Orbette, 45000 Orléans
violenceroutiere45.org

46 - LOT

Pierre Lagache · 06 07 45 75 77
violenceroutiere46@orange.fr
323A, clos Lacassagne, 46090 Pradines

56 - MORBIHAN

Michel Potier · 02 97 54 12 52
violenceroutieres6-22-29@orange.fr
44, rue de Limur, 56860 Séné
violence-routiere-bretagne.com

57 - MOSELLE

Paul-Henri Clauss · 06 12 12 78 20
violenceroutiere57@gmail.com
Centre Socio-culturel Gilbert Jansem,
54, rue de la Croix Saint-Joseph, 57155 Marly
violenceroutiere57.fr

63 - PUY-DE-DÔME

Jean-Baptiste Artaud · 06 08 31 57 17

64 - PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

Marie-Thérèse Belia · 05 59 81 05 08
marielle.belia@laposte.net
11, av. de Tarbes, 64230 Lescar

65 - HAUTES-PYRÉNÉES

André Abadie · 05 62 91 16 39 · 06 82 74 28 31
abadieandre@aol.com
3, rue Laspalles, 65200 Bagnères-de-Bigorre

66 - PYRÉNÉES-ORIENTALES

01 45 32 91 00 · contact@violenceroutiere.fr

67-68 - BAS-RHIN/HAUT-RHIN

Gilles Huguet · 06 21 11 64 47
lcvr.6867@yahoo.fr
Maison des Associations,
6 rue d'Ingersheim, 68000 Colmar

69 - RHÔNE

Michel Pons · 06 89 93 90 62
michelpons3@gmail.com
Avenue Berthelot, 69007 Lyon

72 - SARTHE

Patrick Rogeon · 06 37 09 31 50
Le Ranch, 72210 Roëzé-sur-Sarthe
lcvr72@laposte.net

73-74 - SAVOIE/HAUTE-SAVOIE

Michel Charvin · 07 70 70 74 39
LCVRdS7374@hotmail.com
9 quai des Clarisses, 74000 Annecy

75 - PARIS

01 45 32 91 00 · contact@violenceroutiere.fr

77 - SEINE-ET-MARNE

Sophie Gallé-Soas · 06 33 96 36 13
so.gallesoas@free.fr

81 - TARN

Yves Donguy
Liguecontrelaviolenceroutiere@gmail.com
Maison de l'Économie,
1 avenue Général Hoche, 81000 Albi

86 - VIENNE:

Jean-Louis Boenisch · 06 81 45 35 24
jean-louis.boenisch@laposte.net

88 - VOSGES

Thierry Nicot · 06 75 56 75 94
thierrynicot@orange.fr

91 - ESSONNE

Philippe Laville · 01 69 44 48 79
phlaville@free.fr
14 rue des Palombes, 91260 Juvisy-sur-Orge

974 - RÉUNION

Marlène Dijoux · 06 92 77 68 80
29 chemin Stéphane, Villa Vanille,
Trois Mares, 97430 Le Tampon
Lcvr.reunion@wanadoo.fr

Adhésions et dons

Je m'engage dans ce combat citoyen et je soutiens la Ligue en scannant ce QR code :



À quoi va servir votre soutien ?

À obtenir des victoires qui sauvent des vies et faire avancer les combats prioritaires que nous menons tous les jours :

- 

Contribuer à réduire le nombre de victimes de la route en défendant et en expliquant l'« Objectif zéro victime » partagé par de nombreux pays et entreprises.

1984 : procès contre les constructeurs faisant l'apologie de la vitesse
- 

Respecter et accompagner les victimes.

1990 : soutien du passage de 60 à 50 km/h en ville
- 

Mieux intégrer les mobilités durables.

1990 : opération « Accrochez-les à la vie » sièges bébé dans les voitures
- 

Promouvoir les nouvelles technologies d'aide à une conduite responsable.

2005 : création du premier palmarès de la « voiture citoyenne »
- 

Agir pour favoriser des comportements plus responsables en s'appuyant sur les sciences cognitives.

2024 : soutien de la loi créant l'homicide routier

Par chèque

NOM :

PRÉNOM :

ADRESSE :

CODE POSTAL :

VILLE :

EMAIL :

TÉL. :

J'ADHÈRE ^{1*} À LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE :

- 36€ INDIVIDUELLE**
(12€ après réduction d'impôt)
- 50€ COUPLE / ENTREPRISE / COLLECTIVITÉ**
(17€ après réduction d'impôt)

JE FAIS UN DON ^{2*} :

- 10€ (minimum) 50€ 100€
- Autre montant

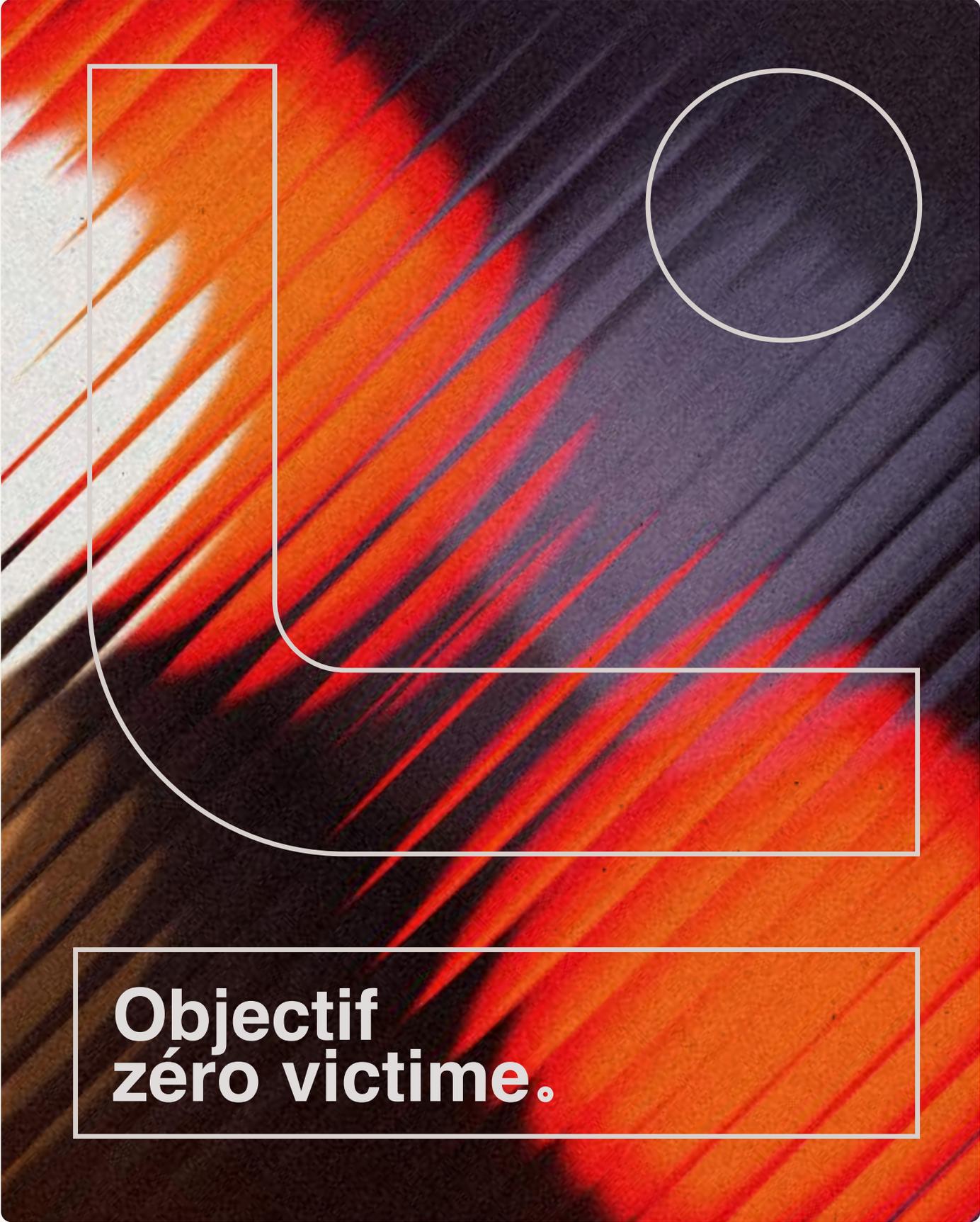
Montant total :

À renvoyer par courrier à votre association départementale ou au Siège, accompagné de votre chèque.

^{1*} L'adhésion et le don donnent droit à un reçu fiscal permettant une réduction de vos impôts à hauteur de 66% du montant souscrit.

^{2*} 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. L'adhésion comprend l'abonnement annuel à la revue *Pondération*.

Merci pour votre soutien, nos combats sont les vôtres !



**Objectif
zéro victime.**



**Ligue contre
la violence routière**



VIOLENCEROUTIERE.FR

CONTACT@VIOLENCEROUTIERE.FR

01 45 32 91 00

149 AVENUE DU MAINE

75014 PARIS

