

Pondération

N°133 • DÉCEMBRE 2024

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

DOSSIER

Circulation apaisée en ville, vision ou illusion?

P.24

 **Ligue contre
la violence routière**

ÉDITO P.3

LE MOT DU
PRÉSIDENT P.4

TÉMOIGNAGE(S) P.5

S'INFORMER ET
COMPRENDREBaromètre
P.10Indignation
P.12Inégalités
hommes-femmes
dans les accidents de
la route
P.14Contribution
de la Ligue sur la
maîtrise sociétale
du chaos en devenir.
P.16Sens Unique
P.18Actualités
P.20

VIE DE LA LIGUE

Actus de la Ligue
P.22

INTERNATIONAL

Zones rurales
et sécurité routière
en Europe
P.38Autoroutes
allemandes :
fin d'un mythe
P.40Assurance :
l'Allemagne est un
exemple à suivre
P.41

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 Leverrier, 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

Adeline Le Bonniec
Amandine Scattarreggia
Chloé Thévenet
Daniel Calecki
Florent Varet
Gilles Huguet
Jean-Luc Carl
Jean-Marie Leverrier
Jordane Akpa
Patrick Hug

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 DU RÉDACTEUR EN CHEF

Nous sommes à la croisée des chemins...

Il aura fallu qu'un malheureux cycliste perde la vie suite à l'acte effroyable, visiblement volontaire, d'un conducteur de SUV pour que le ministre des Transports diligente une mission « Contre les violences, protéger tous les usagers de la route ». Cette séquence, au-delà de l'émotion légitime interpelle à plusieurs titres.

Tout d'abord elle nous confirme que l'actualité rythme bien désormais le tempo de la décision politique. On pourrait s'en réjouir en y voyant une capacité de réactivité aux événements mais ne faut-il pas plutôt s'en inquiéter en y voyant une incapacité à anticiper, planifier, bref... véritablement gouverner ?

Le dossier de ce numéro sur le thème « Circulation apaisée en ville : vision ou illusion ? » démontre, s'il le fallait, que le sujet de l'apaisement des circulations, notamment en milieu urbain, invite nos décideurs à disposer d'une véritable vision sur l'évolution des mobilités en ville. Parce que le sujet est complexe et très transversal, les solutions à mettre en œuvre sont systémiques et s'inscriront nécessairement dans le temps long.

Ensuite, notons que le terme central de la mission est celui de la « violence ». On peut donc s'attendre à ce que la question du comportement soit un élément central de la réflexion menée au sein de cette mission. Le dossier du précédent *Pondération*^{*1}, l'article du présent numéro^{*2} et l'édito percutant du président de la Ligue contre la violence routière nous rappellent que cette violence est très principalement le fait d'hommes. Le parallèle entre la violence routière et le féminicide peut donc être fait.

Comment travailler en profondeur les marqueurs sociétaux de la virilité ? Comment, en s'attachant davantage au comportemental, peut-on adapter les continuum éducatifs ? Comment nous protéger véritablement du risque de récurrence grâce à l'aide de technologies de contrôle ? Comment redonner une place centrale à l'enjeu d'accompagnement, de respect et de protection des victimes ?

Formulons le vœu que ces questionnements soient au cœur de la réflexion engagée sur la violence routière car nous sommes à la croisée des chemins. Le bilan que nous publions^{*3} nous confirme que la sécurité routière, au-delà de la stagnation honteuse des résultats depuis plus de 10 ans, est entrée depuis plus d'une année dans une tendance régulière de dégradation. L'inversion de trajectoire sera exigeante. Elle ne pourra s'affranchir d'une volonté politique forte et d'une pédagogie favorisant l'acceptation et l'adhésion collective à des mesures à la hauteur de l'enjeu.



**PIERRE
LAGACHE**

Rédacteur
en chef

NOTES

^{1*} *Pondération* 132- Dossier « Psychologie, sciences sociales cognitives et comportementales & sécurité routière ». juillet 2024

^{2*} cf « Inégalités hommes-femmes dans les accidents de la route »- p14&15

^{3*} cf « Baromètre » p10& 11

Le mot du président

Lettre ouverte à Messieurs les conducteurs avec copie à Mesdames les conductrices

Messieurs les conducteurs,

Comme vous, je suis un homme qui possède le « permis de conduire », conducteur régulier d'un véhicule de tourisme. Aussi, je me permets de m'adresser à vous, conducteurs en France, de sexe masculin, pour nous interpeler (moi y compris) sur deux statistiques, qui, malgré leur importance, ne semblent inspirer aucune action de nos décideurs pour sauver des vies sur la route.

Le bilan national 2023 de l'accidentalité ^{*1} confirme, qu'à temps de déplacement équivalent, 83% des présumés responsables d'accidents mortels sont des hommes et que les hommes ont 3,5 fois plus de risque de décéder sur la route que les femmes. Ce constat est malheureusement stable depuis de nombreuses années.

En 2023, on déplore 3398 tués (environ 10 par jour) et plus 16000 blessés graves (environ 45 par jour) sur les routes de France. Savez-vous que ce bilan tragique est quasiment inchangé depuis plus de dix ans ? Savez-vous que le coût sociétal de l'insécurité routière est d'environ 100 milliards € par an (l'équivalent des recettes de TVA pour 2024) ? Savez-vous qu'un tel bilan annuel induit plus de 200 000 vies brisées à jamais, si l'on inclut l'ensemble des victimes indirectes et donc plus de 2 millions de vies brisées à jamais en 10 ans ?

Désormais, Messieurs les conducteurs, nous le savons tous ! Il est temps d'assumer nos responsabilités. Ne perdons plus de temps dans des polémiques inutiles sur le gain ou la perte d'une seconde au kilomètre alors que le temps moyen individuel passé devant nos écrans est de plusieurs heures... par jour. Ne perdons plus de temps à ne faire que nous offusquer de comportements dangereux, sans proposer de solutions efficaces. Ne reportons plus systématiquement la responsabilité sur les autres, sur les autorités... Assumons notre responsabilité, agissons en mettant un terme à nos contradictions !

Les enquêtes récentes ^{*2} sur les comportements des Français au volant ont montré que 95% des conducteurs craignaient l'agressivité des autres. Dans le même temps, les 2/3 de ces mêmes conducteurs craintifs avouent adopter un comporte-

ment dangereux au volant tout en considérant, à 75%, être un « bon conducteur ». Certains proposent avec malice, le slogan : « Conduisez comme une femme ! ». Chiche ! Pour zéro euro, en acceptant de changer de comportement en nous inspirant du mode de conduite plus apaisé des femmes, nous pourrions contribuer à éviter 80% de vies fauchées sur la route.

Alors pourquoi pas nous ? Pourquoi pas vous ? Oui, Messieurs, changer nos comportements ne sera pas chose facile mais parfaitement possible.

- Il faudra faire preuve d'humilité et conscientiser que nos excès de confiance sont un danger pour tous et d'abord pour nos proches, sans nous oublier nous-même
- Il faudra faire preuve d'empathie pour sortir de la bulle d'intolérance aux autres usagers
- Il faudra changer notre regard sur la virilité et troquer la valeur de performance associée à la prise de risque à celle d'une performance responsable et protectrice. Les actes violents dans la société sont majoritairement de notre fait. Ce n'est pas se déconstruire mais au contraire construire du sens.
- Il faudra monter notre niveau de maturité en assumant nos erreurs, en acceptant les sanctions et en les intégrant pour améliorer nos comportements.

Il n'y aura pas d'atteinte de l'objectif zéro victime sans que chacun de nous, les hommes, soyons acteurs de ce changement, aux côtés de tous les autres acteurs du système routier (concepteurs, constructeurs, décideurs...) qui ont leur rôle à jouer.

Un changement de paradigme avec une vraie vision partagée ainsi qu'un électrochoc assumés par l'État seront indispensables pour nous aider à nous mettre en mouvement.

La très forte émotion suscitée par la mort effroyable du cycliste Paul Varry écrasé par le véhicule d'un conducteur pressé le 15 octobre dernier à Paris a conduit le ministre des Transports à créer une mission pour proposer au gouvernement des mesures « contre les violences routières, (et) protéger tous les usagers de la route ». Dans ce contexte, la Ligue contre la violence routière apportera sa meilleure contribution avec des propositions concrètes, pour que ce ne soit pas un nième rendez-vous manqué. La Ligue prônera des changements en profondeur : fin du « pas vu-pas pris », lutte déterminée contre la récidive, loi sur l'homicide routier, réforme en profondeur du permis de conduire...

Je dédie ce numéro de *Pondération* à toutes les femmes et enfants victimes directes et indirectes de la violence routière masculine, en espérant que la prise de conscience collective des hommes contribue rapidement à apaiser les routes de France.



JEAN-YVES LAMANT

Président bénévole de la Ligue contre la violence routière



NOTES

^{1*} Bilan accidentalité 2023, ONISR, p 74-77 : 3,5 fois plus d'hommes (2 457) que de femmes (710) sont décédés sur la route.

^{2*} Baromètre 2024 de la conduite responsable, Vinci Autoroutes.



témoignage(s)

Avec des mots simples et vrais, ces proches de victimes décrivent le choc qu'ils ont subi et qui a fait basculer leurs vies; ce qu'ils ont eu à supporter ou à apprendre pour se reconstruire petit à petit.



La mort de mon petit frère est une douleur que je ressens chaque jour.

— Témoignage
de Jordane Akpa,
sœur de Marving.

4 JUIN 2024

Le début de notre tragédie commence, le 4 juin 2024 à 11 heures 45 à Clamart. L'interphone sonne. « Bonjour Madame, Je suis journaliste, il y a quelqu'un qui est mort dans votre immeuble, il s'appelle Marving Akpa. » Le cri déchirant de ma mère, Marie-Louise, résonne dans tout l'appartement, réveillant ma petite sœur Ida. En larmes, Ida se précipite à l'hôpital Béclère, espérant trouver des réponses sur notre frère.

À 13 heures, toute la famille est réunie au poste de Police de Paris 13. On nous annonce les faits. Un mineur de 14 ans, sous surveillance judiciaire, avait volé une voiture et refusé d'obtempérer. La Police l'a poursuivi, et sur ce chemin tragique, ce mineur a perdu le contrôle et a percuté notre frère de plein fouet alors qu'il rentrait chez lui. La brigadière nous rassure, elle va nous accompagner à l'Institut médico-légal (IML) pour identifier le corps. Nous espérons encore que ce n'est pas lui. Finalement, la Police nous demande d'aller à l'IML sans leur accompagnement, ni de soutien psychologique, en vitesse, en mode automatique, nous y allons. Avec du recul, il est difficile de croire que tout cela était normal. L'IML était d'ailleurs fermé à cette heure-là. Le lendemain, nous nous sommes rendus à l'IML. Là, derrière une vitre, enveloppé dans un drap blanc, nous l'avons vu. Son profil était intact. Il semblait paisible, presque comme s'il souriait dans son sommeil. Mon frère était un très bel homme. Mais hélas, c'est bel et bien la fin. Notre frère que nous surnommons tendrement Bidou, nous a quittés ce 4 juin. Tandis que cet adolescent, au volant, s'en est sorti avec une simple égratignure.

Un autre choc nous attendait : Bidou a été identifié sous X. Nous avons donc dû attendre un permis d'inhumer. Cette incompréhension a rendu la douleur encore plus insoutenable.

Les jours passent, et malgré la souffrance, il nous faut trouver le courage pour organiser les funérailles de notre frère tout en attendant la permission d'inhumer. Le 02 juillet 2024, Bidou a été inhumé à Clamart. Notre esprit refuse de l'accepter, mais la réalité nous frappe de plein fouet : il est vraiment parti.

En septembre, mon père, soutenu par toute la famille, s'est rendu en Côte d'Ivoire pour organiser une cérémonie d'adieu traditionnelle. Ce geste symbolique visait à honorer la mémoire de son fils aîné, qui n'a jamais eu l'occasion de connaître son pays d'origine.

Une autre date clé revêt une importance particulière dans notre quête d'apaisement de notre douleur : le 5 octobre, nous avons organisé une marche blanche à Clamart pour retracer son dernier trajet. Ce fut une étape importante pour la famille et les amis proches, afin d'honorer la mémoire de notre frère.

Aujourd'hui, je n'arrive toujours pas à assimiler ce qui s'est passé. La mort de mon petit frère est une douleur que je ressens chaque jour. Je me souviens, je revois son beau sourire, la fierté dans ses yeux à mon égard et j'entends en boucle sa voix qui criait "ogolo". Il me surnommait soit "ma soeur" ou "ogolo".

Une question centrale ne cesse de revenir à répétition.

Comment un mineur de 14 ans peut-il se retrouver au volant d'une 3008 volée, avoir suffisamment de confiance pour refuser d'obtempérer aux autorités, et conduire à grande vitesse de manière aussi dangereuse et finir par prendre la vie de mon frère ?



L'adolescent de 14 ans risque au maximum 5 ans de prison et moins de 7 600 € d'amende. La réponse de la justice française nous assomme par son incohérence et son manque de compréhension face à la gravité de notre situation. C'est tout simplement scandaleux. Nous sommes encore sur un long chemin entre notre propre guérison, rendre justice à la hauteur de nos moyens et continuer de faire vivre notre frère dans notre "Cœur."

**« Aujourd'hui,
je n'arrive toujours
pas à assimiler ce
qu'il s'est passé. »**

Je tiens à remercier les amis de Bidou pour leur soutien exceptionnel depuis l'accident et les communautés religieuses chrétiennes et musulmanes qui ont prié pour mon frère. Un grand merci au cabinet du maire de Clamart pour son aide dans l'organisation des cérémonies, ainsi qu'à la Police qui a encadré la marche blanche, assurant que tout se soit déroulé en toute sécurité. Votre soutien a été d'une immense importance pour notre famille durant cette période difficile.

**Nous t'aimons Bidou, tu
resteras dans notre Cœur. ◦**

Les traumatismes psychologiques sont encore là.

— Témoignage d'Adeline Le Bonniec, victime et soeur de Florian

30 AOÛT 1999

Le 30 Août 1999, après le repas du soir, à penser et à préparer la rentrée, Florian, mon frère, passionné de manga et plein de vie, la perd en 1 seconde.

Nous habitons en agglomération en bordure d'une route limitée à 45km/h. Nous étions une famille unie, choyée par mes frères et parents et notre famille a été amputée...

Nous étions mes frères et moi (Loïc, Julien, Florian et Adeline) chez nous quand un véhicule à pleine vitesse nous a percutés.

Des jeunes irresponsables dont le conducteur qui n'avait plus de permis et 2 filles mineures, s'amusaient à franchir les levées de la Loire à vive allure et prenaient les rond points à l'envers. Malgré son âge de 18 ans et ses 17 jours de permis il était déjà coutumier de ce comportement.

Le jeune chauffard a perdu le contrôle de son véhicule à 140 m de chez nous : tonneaux dans le fossé, tas de bois renversé et poteaux téléphoniques sectionnés en 3 morceaux et projetés à 25m dans notre jardin.

Tout cela a conduit à la mort de Florian 14 ans et moi-même blessée avec des traumatismes sur tout le corps à 9 ans ainsi que des blessures physiques et morales pour mes frères.

Au procès, le comportement de l'avocat de la défense était inadmissible. Je me souviens encore de son propos adressé aux magistrats « Vous faites comme d'ha-

bitude pour l'indemnisation, le prix d'une voiture d'occasion... ». Les camarades de Florian présents étaient choqués. Mon père a réagi mais a été menacé d'être évacué de la salle.

Jamais, notre famille ne s'est sentie considérée par la Justice. Les experts auprès de tribunaux considèrent les victimes comme des bouts de viande, il n'y a pas de respect des personnes. Elles ne sont pas écoutées et reconnues. Il y a une banalisation des comportements des assassins de la route par les tribunaux.

Le jeune chauffard n'a pas assumé. Il n'a jamais exprimé de remords et ne s'est pas senti responsable. Nous ne pourrions jamais comprendre et accepter la légèreté de sa peine : annulation de permis pour 2 ans et 17 mois de prison avec sursis.

« Au procès, le comportement de l'avocat de la défense était inadmissible »

Nous, il nous a fallu plus de 10 années pour sortir la tête du trou. Les traumatismes psychologiques sont encore là et nous suivront jusqu'à la fin de notre vie.

Depuis l'année dernière j'ai rejoint mon père Brice, adhérent à la Ligue contre la violence routière du Loiret depuis



25 ans, et nous intervenons dans les collèges sur l'action "Voir et être vu". Les jeunes conducteurs ont tendance à rouler vite. L'usage du téléphone au volant est de plus en plus constaté. Il est donc primordial de sensibiliser et responsabiliser les adolescents sur les conséquences des comportements à risques.

Il est aussi important que les victimes soient vraiment écoutées et accompagnées pour avancer dans leur processus de « guérison ». Lors de ce genre d'événement, une partie de nous meurt... La Justice est trop lente, elle nous condamne à vie par l'absence de sanctions exemplaires. ◦





Autopsie d'un drame.

PAR PIERRE LAGACHE

SCÈNE D'APOCALYPSE

Le 18 juin, une Honda Legend, avec à son bord cinq jeunes, quatre garçons et une fille, âgés de 17 à 19 ans se déporte en sortie de courbe sur la voie opposée. A ce moment survient en face le véhicule Citroën d'un couple d'octogénaires qui est percuté et projeté dans un fossé, entraînant la mort de ses deux occupants, un homme de 85 ans et son épouse de 80 ans. En raison de la violence du choc, la Honda percute un second véhicule. Les deux occupants, un jeune homme de 21 ans et une jeune femme de 23 ans, sont blessés. Malgré l'intervention rapide des secours, le premier véhicule s'est ensuite embrasé, avec à son bord ses cinq occupants décédés.

AVEC DES SI...

Face à un tel drame, nul ne peut se résigner à l'acceptation. Les faits sont insupportables et nous amènent inévitablement à de terribles questions : ce drame était-il évitable ? Qu'est-ce qui a manqué à ces jeunes pour qu'ils se mettent dans une telle situation de danger ? Qu'aurions-nous pu faire pour que le jeune conducteur conscientise davantage son rapport au risque et ses propres limites ? Comment aurions-nous pu agir pour que les jeunes passagers du véhicule refusent d'être mis en danger *1

L'un des passagers, ami du jeune conducteur depuis le collège, savait que le conducteur pouvait parfois se montrer imprudent. Pourquoi a-t-il accepté cette mise en danger ?

Et que penser du propos de sa mère ? « *Je ne sais pas pourquoi, j'ai voulu le regarder partir dans la voiture avec ses amis en me mettant à ma porte-fenêtre* » : si cette mère de famille avait suivi son intuition, son pressentiment... sa mise en garde aurait-elle été entendue ?

Si le conducteur, passionné de mécanique, de voitures, de motos (il pratiquait le cross les week-ends) avait été mieux sensibilisé au fait que la route n'est pas un circuit, si les pilotes sportifs qui sont souvent des modèles pouvaient porter avec force ce message *2 cette influence aurait-elle marqué des points ?

INTERROGEONS NOTRE RESPONSABILITÉ COLLECTIVE...

Les mauvais signaux et les mauvaises décisions, même s'ils ne peuvent être évidemment pas être pointés comme la cause directe du drame n'ont-ils pas contribué à créer un environnement propice ? Ceux qui en disposent ne portent-ils pas une part de responsabilité ?

• Si le Président du Conseil Départemental n'avait pas envoyé un très mauvais

signal en faisant repasser à 90 km/h la vitesse sur ses routes, déclarant que « *le maintien à 80 km/h sur ces axes est dangereux* » ?

- Si la Direction Départementale des Territoires (DDT) n'avait pas estimé que nos infrastructures sont « *suffisamment sécurisantes* » pour pouvoir repasser à 90 km/h sans que cela ait d'incidence sur l'accidentologie ?
- Si les agriculteurs en colère n'avaient pas recouvert d'une bâche plusieurs radars routiers dans ce département rural et si d'avantage d'automobilistes avaient pu être contrôlés ce jour funeste ?
- Si le Ministre de l'Intérieur n'avait pas tenu un discours démagogique sur les « *petits* » excès de vitesse « *inférieurs à 5 km/h* » indiquant que ceux-ci ne seraient plus sanctionnés par la perte d'un point sur le permis de conduire ?

ET SI ET SI...

... **la fatalité avait « bon dos »** pour nous exempter de notre responsabilité collective ? Évitions les phrases toutes-faites, les stéréotypes, les clichés pour analyser un système défaillant. Si notre société avait été capable de réveiller cette lucidité sociétale, au point d'agir en responsabilité, aujourd'hui Sofiane, Thibault, Lucette et Paul et tous les autres pourraient-ils être encore de ce monde ?

UNE ÉCLAIRCIE DANS LA NOIRCEUR ABSOLUE

Pour connaître les difficultés que beaucoup de victimes connaissent dans leur relation d'empathie avec les tribunaux et plus particulièrement les procureurs de la République, nous savons aussi que de bonnes pratiques existent, souvent en lien avec la personnalité du magistrat. Ainsi, saluons l'initiative du procureur de la République de Chartres, qui a reçu le mercredi 7 août 2024 l'ensemble des familles pour leur exposer les résultats de l'enquête. « *La mission de la justice, c'est de concourir à la manifestation de la vérité. Et j'ai estimé que cette vérité, il était de mon devoir de la restituer directement aux familles des personnes tuées ou blessées dans cet accident* » a déclaré Frédéric Chevallier. ◉

NOTES

^{1*} Les experts savent qu'il existe un sursis pour les jeunes hommes des milieux défavorisés sur des routes départementales.

^{2*} Pondération 131, p11 « *Dérapiage incontrôlé pour Sébastien Loeb* » ; décembre 2023

À 177km/h sur une route départementale.

— Intervention de la Ligue contre la violence routière en tant que partie civile

NOVEMBRE 2022

La prise de contact de Stéphane Dolo, papa de Romain, avec la Ligue contre la violence routière du Lot aura tout d'abord été l'occasion de prendre connaissance des circonstances effroyables du drame qui s'est déroulé sur la RD 820 au sud de Cahors en novembre 2022.

Romain traverse avec son véhicule une départementale en double voie limitée à 110 km/h. est percuté par une Mercedes lancée à 177km/h, vitesse établie qui grâce aux investigations technologiques de la gendarmerie. Le dévoilement de cette information fut un second choc pour la famille.

26 SEPTEMBRE 2024

L'association Lotoise se constitua partie civile auprès du tribunal de Cahors. Ce soutien apporté aux victimes fait partie des démarches menées par les associations départementales de la Ligue contre la violence routière. L'objectif est alors de rappeler aux tribunaux que le drame de la route n'est pas un fait divers, et qu'il ne doit supporter aucune forme de banalisation. Être là, présent aux côtés de familles, pour les conforter dans leur démarche, souvent empreinte d'une grande dignité, fait sens. Aussi, avons-nous fait le choix de publier le texte de l'intervention de la LCVR du Lot.

Intervention de la Ligue contre la violence routière du Lot, partie civile. Tribunal de Cahors (46)

« L'intervention de notre association, la Ligue contre la violence routière du Lot sera courte mais sachez que chacun de nos mots aura été pesé, réfléchi et animé par la seule exigence que la justice soit rendue, sans excès, sans laxisme, mais

avec le sentiment que la sanction soit proportionnée à la pleine responsabilité du prévenu. Nous devons d'abord cette justice à Romain. Nous la souhaitons aussi pour que notre société devienne plus sûre et moins violente.

Avant toute chose, il me semble important de répondre à cette question : pourquoi notre association, se porte-t-elle partie civile dans cette dramatique affaire ?

Ce type de démarche débute toujours par une rencontre, dans le cas présent avec le père de Romain. Parce que nous accompagnons régulièrement des victimes, nous lui avons témoigné que le chemin vers la résilience sera long et difficile, mais que ce chemin existe. Nous lui avons expliqué que la justice est partie prenante de ce chemin mais que, bien entendu, aucun jugement ne saura véritablement réparer la disparition tragique de Romain. Mais, nous savons également que les mots qui seront dits aujourd'hui et que le jugement que vous prononcerez laisseront une trace indélébile dans le parcours des victimes.

Chaque drame de la route est singulier mais celui-ci, de par ses circonstances, porte en lui une forme de violence routière extrême. Vous remarquerez que nous évoquons un drame et non un accident. La raison est simple : rien dans cette affaire ne relève de la fatalité. La vitesse du véhicule qui a ôté la vie à Romain n'est pas une infraction ordinaire. A 177km/h, sur une départementale, ponctuée de nombreux croisements, le chauffard incriminé a délibérément accepté de transformer son véhicule en arme.

Une arme fatale pour Romain. Une arme qui ne lui aura donné aucune chance. Une arme qui ne laisse donc aucune place au principe de co-responsabilité.

Car les faits sont clairs. N'importe qui, vous, moi, traversant la voie, face à un bolide à une telle vitesse, n'aurait pu apprécier l'importance et l'imminence du danger. A 177km/h, c'est un véritable missile qui était lancé sur cette route. Alors, le fait même d'évoquer une res-

ponsabilité partagée, nous apparaîtrait indécemment vis-à-vis de la victime et ses proches. Le marquage du stop et la vigilance de Romain n'ont pas lieu d'être dans l'appréciation des causes du crash. Les expertises le confirment : à 110km/h, il n'y aurait pas eu collision.

Le profil du chauffard, lui non plus, ne laisse pas de place au doute.

Nous sommes face à une personne qui a visiblement un problème de rapport à la vitesse. Son choix de véhicule, le niveau extrêmement élevé de la vitesse relevée sont des éléments à charge. Nous sommes donc très loin d'une possible erreur d'appréciation ou de relâchement involontaire. Nous pouvons même facilement imaginer notre chauffard, pied au plancher dès la sortie du dernier rond-point, à la recherche de sensations, concentré sur sa trajectoire, plongé sciemment dans sa folle course meurtrière qui croisera malheureusement la route de Romain. En totale possession de ses moyens, cet homme, chef d'entreprise, en apparence responsable, aura donc volontairement accepté de devenir, au volant, un irresponsable danger public. Convenons-en : l'idée même que ce type d'individus puisse circuler sur nos routes revêt quelque chose d'effrayant.

Parce que notre association œuvre au service de la sécurité routière depuis plus de quarante années, nous exprimerons enfin quelques convictions :

→ Nous ne pourrions pas aspirer à une route apaisée tant que de tels agissements perdureront.

→ Nous ne pourrions pas garantir notre sécurité et celle de nos enfants tant que le sentiment d'impunité des chauffards perdurera.

→ Nous ne pourrions pas mettre fin à la dégradation de la sécurité routière observée dans notre pays tant que les autorités et la justice n'enverront pas un signal clair de « tolérance zéro » face aux comportements déviants qui tuent.

Merci pour votre attention ◉

Baromètre

Analyse de la mortalité routière d'octobre 2024 : combien de morts faudra-t-il pour briser la chape de l'indifférence politique ?

JEAN-MARIE LEVERRIER

— Si, depuis l'élection du Président Macron (mai 2017), la France avait tenu ses engagements (une baisse de 6,7 % par an), 3.609 vies auraient été sauvées et 18.025 blessés graves auraient été épargnés.

C'est l'équivalent d'une année d'insécurité routière qui coûte 100 milliards d'euros d'après l'estimation de l'université Gustave-Eiffel qui est régulièrement publiée dans les documents officiels de l'Observatoire national interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), labellisé par l'Autorité de la statistique publique. Mais nos gouvernants négligent cette dépense afin d'utiliser la Sécurité Routière comme variable d'ajustement de l'acceptabilité sociale, au prix de toutes ces victimes : l'absolution des petits excès de vitesse, le renoncement aux 80 km/h et aux 110 km/h, la lenteur de la mise en place d'un contrôle technique des deux-roues...

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DOIT CHANGER DE PARADIGME

Il convient de rappeler au nouveau gouvernement qu'en février 2020,

la France a signé 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 blessure grave sur les routes d'ici à 2050 ».

« Le mot d'ordre ne doit plus être "ne pas embêter les français" »

En France métropolitaine, en 2013 il y a eu 3.268 tués, 3.267 en 2022, et 3.239 pendant ces 12 derniers mois, une stabilité depuis 10 ans. Pour tenir nos engagements, moins de 1.622 tués en 2029, il faudrait une baisse de 12% chaque année. Le mot d'ordre ne doit plus être « ne pas embêter les Français », la Sécurité Routière doit enfin proposer de vraies mesures courageuses et contraignantes si nécessaire pour faire reculer ce fléau.

Nous rappelons que pendant la décennie 2002-2012, en renonçant à la démagogie et en adoptant des mesures très fortes (fin des amnisties présidentielles, fin des indulgences vis-à-vis des PV, mise en œuvre des radars, etc.) les dirigeants de l'époque ont fait baisser la mortalité de 50%. ●



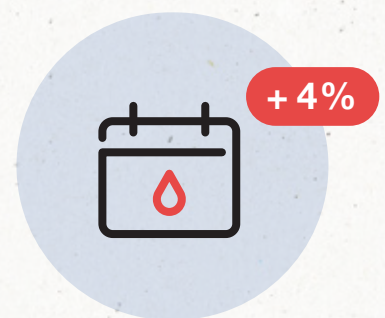
316 tués

EN OCT. 2024 PAR RAPPORT
À OCT. 2023 (309 tués)



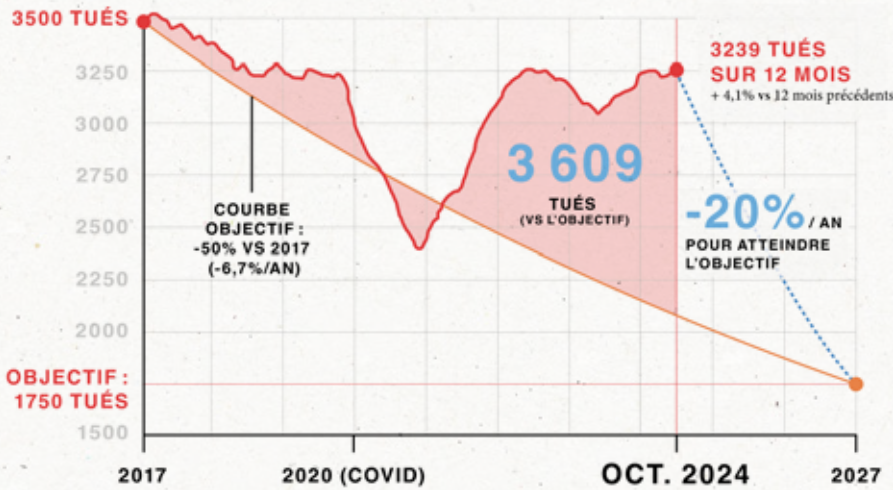
1354 blessés graves

EN OCT. 2024 PAR RAPPORT
À OCT. 2023 (1468 blessés graves)



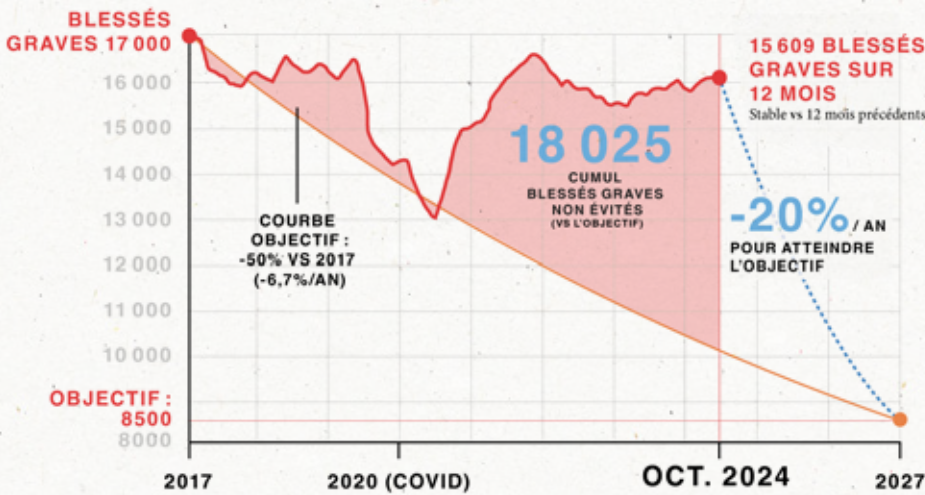
3239

TUÉS SUR LA ROUTE
SUR LES 12 DERNIERS MOIS
Par rapport aux 12 mois précédents
Source : ONISR



[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 D'OCTOBRE		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
DANS LE MOIS	MORTALITÉ	347	378	315	319	274	257	203	298	297	309	316
	VARIATION EN %	+12,7%	+8,9%	-16,7%	+1,3%	-14,1%	-6,2%	-21%	+46,8%	-0,3%	+4%	+2,3%
PENDANT LES 12 DERNIERS MOIS	MORTALITÉ	3383	3426	3483	3479	3258	3257	2698	2800	3269	3115	3239
	VARIATION EN %	+2,1%	+1,3%	+1,7%	-0,1%	-6,3%	-0,03%	-17,2%	+3,8%	+16,7%	-4,7%	+4%

!Indignation

[!] L'art de manier la méthode Coué

L'insécurité routière vue par la Délégation à la Sécurité Routière (DSR):

3167 TUÉS EN 2023

« C'est la première fois depuis 1926, que le nombre de tués sur les routes métropolitaines est inférieur à 3 200 (hors années covid) » *1

3254 TUÉS PENDANT LES 12 MOIS PRÉCÉDANT SEPTEMBRE 2024

« Le bilan de cet été (juillet-août) est globalement plus favorable que l'été dernier (22 tués de moins soit -4%) » *2.

IL FAUT DIRE LA VÉRITÉ

Effectivement la mortalité de l'été 2024 a baissé de 4%, mais à la date de septembre 2024 était en hausse de 5,9% sur les 12 derniers mois par rapport à la même période de l'an passé.

En février 2020, la France a pris l'engagement de réduire de moitié le nombre de décès et de blessure grave sur les routes à l'horizon 2030, et atteindre l'objectif ultime zéro décès et blessure grave sur les routes d'ici à 2050.

La réalisation de cet objectif implique une baisse moyenne annuelle de 6,7%. Depuis la 1ère élection du Président Macron, en mai 2017, c'est 22.923 tués et 115.968 blessés graves. La baisse moyenne annuelle de la mortalité est de 1%.

Depuis la nomination, en septembre 2022, de Florence Guillaume, déléguée interministérielle à la sécurité routière, c'est 6.328 tués et 31.660 blessés graves. La baisse moyenne annuelle de la mortalité est de 0,25%. Le fait de ne pas avoir tenu l'objectif, c'est 3.400 vies qui n'ont pas été sauvées et 17.000 blessés graves qui n'ont pas été épargnés. ●

NOTES

*1 Cf. communiqué de presse de la DSR du 12 juin 2024

*2 Cf. communiqué de presse de la DSR du 13 septembre 2024

[!] Contrôle technique des motos: le déni de la FFMC

Après quelques mois de mise en application (avril 2024), les premiers retours suite aux contrôles effectués apparaissent. Même s'il faut être prudent, et viser d'avoir plus de recul pour dresser un premier bilan complet, les tendances semblent justifier l'intérêt de ce contrôle.

Selon Mobilians, les motos (au-dessus de 50 centimètres cubes) sont les bons élèves de l'ensemble du parc, avec un taux de contre-visite d'environ 10%.

Le premier motif de refus est le niveau de pollution, le deuxième est l'usure ou le mauvais état des pneus et le troisième, un défaut de visibilité des plaques d'immatriculation, selon Autovision. Les scooters sont cependant en bien plus mauvais état, avec un taux de contre-visite d'environ 22,5%.

Après un « tour de France des vaches à lait » au mois de juin, et une manifestation nationale en septembre, la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) continue pourtant à appeler au boycott du contrôle technique. Elle a par ailleurs déposé deux recours devant le Conseil d'État et compte également prendre contact avec le prochain ministre des Transports, « pour lui rappeler que le contrôle technique n'améliore en rien la sécurité des usagers et n'est qu'une taxe supplémentaire ».

Alors que ce contrôle existe dans 19 des 26 pays de l'Union Européenne, le gouvernement avait lui-même retoqué cette mesure visiblement utile imposée par l'Europe avant d'être recadré par le Conseil d'État. ●



[!] Périphérique parisien à 50km/h: démagogie à tous les étages

Souhaitée par la mairie de Paris, la limitation de vitesse sur le Périphérique parisien à 50km/h a été mise en œuvre le 1er octobre 2024. Une fois de plus, limiter la vitesse réveille les vieux démons. Rouler moins vite, selon certains*2, ne pourrait être envisagé que sous le prisme de la régression, celle de la perte de temps. Les gains sur la pollution, le bruit et la sécurité sont ici classés au rang des points négligeables.

Quant à la perte de temps, rappelons que, contrairement aux idées reçues, la diminution de la vitesse peut aussi contribuer à fluidifier le trafic, en diminuant les bouchons et « l'effet accordéon ». Selon le Cerema, « la vitesse optimale pour faire passer plus de trafic se situe entre 50 et 70 km/h. Mais on roule à moins de 50 km/h au moment des congestions et la vitesse moyenne d'une voiture à Paris c'est 20 km/h, de toute façon. L'impact sera donc limité en moyenne, minime pour ceux qui empruntent le Périphérique à l'heure de pointe. » ●

NOTES

*2 Cf. déclaration de la présidente de la Région Ile de France et des associations 40 millions d'automobilistes et Ligue de défense des conducteurs

.....

[!] Erreur de conduite pour France info junior

À l'occasion du Mondial de l'Automobile qui s'est déroulé à Paris en octobre 2024, France Info junior a abordé l'histoire de l'automobile avec des élèves de sixième du collège Lucie Faure à Paris. Les jeunes posaient leurs questions concernant les voitures à Bertrand Cousin, chef du département des expositions et manifestations culturelles au Musée des Arts et Métiers.

Question de Juliette : « Quelles ont été les modifications les plus importantes depuis 90 ans ? » **Bertrand Cousin :** « (...) Ce que je mettrais en avant c'est la question de la sécurité. Aujourd'hui, les voitures sont beaucoup plus sûres. Pour faire très simple, on meurt quasiment plus au volant des voitures aujourd'hui. Je vais un peu vite bien sûr mais effectivement à une époque, il y a encore quelques dizaines d'années, il y avait beaucoup, beaucoup de morts sur les routes... »

Le propos est tout simplement choquant. Près de 10 morts chaque jour sur la route en France. Négligeable ? L'insécurité routière reste la première cause de mortalité des jeunes. Un détail ? Voilà ce qui arrive lorsqu'on interviewe une personne qui ne maîtrise visiblement pas son sujet au risque de désinformer et de déresponsabiliser nos jeunes. Oui, des progrès très importants ont été réalisés depuis les années soixante-dix mais les progrès technologiques des véhicules n'expliquent pas tout et ont leurs limites. Les erreurs et déviances des conducteurs restent impliquées dans plus de 90 % des accidents graves. Tant que la voiture totalement autonome n'aura pas pris le relais, le sujet de l'insécurité routière posera toujours en premier le sujet du comportement. Voilà ce qui aurait dû être dit aux jeunes collégiens. La Ligue a naturellement contacté le journaliste de France Info, qui réalise par ailleurs un travail très intéressant avec le public des jeunes. *Errare Humanum Est...* •



.....

[!] Fraude sur le Permis de conduire, il y a urgence à agir

À l'heure où l'État français lance une réflexion sur une réforme de l'éducation à la conduite, il faudra tirer tous les enseignements de l'expansion de la fraude constatée au niveau national impliquant un certain nombre d'auto-écoles véreuses. Au-delà de la nécessité de renforcer les contrôles de conformité administrative des écoles de conduite et des centres d'examen, ce qui a été engagé depuis 2023, la dérive constatée doit réinterroger le choix fait de davantage privatiser ce secteur.

De l'aveu même du syndicat national des inspecteurs, cadres et administratifs du permis de conduire (Snica FO), 40% des attestations de codes délivrées seraient frauduleuses. Certaines seraient carrément achetées en ligne et d'autres obtenues en trichant avec la complicité des inspecteurs. Cette fraude aurait explosé depuis la privatisation des centres d'examen en 2016. Depuis 2023, les épreuves ne sont plus surveillées par des inspecteurs du permis de conduire mais par huit opérateurs "privés", dont La Poste !

Patrick Mirouse, président de l'École de conduite française, reconnaît lui-même que le privé est "moins étanche" que le public alors que les centres d'examen ont été privatisés en 2016. Un simple replâtrage ne sera pas suffisant, il y a urgence à réformer en profondeur ! •



.....

[!] Exemplarité... ou pas !

Ce n'est pas un phénomène nouveau. Des élus sont régulièrement épinglés pour comportement extrêmement déviant sur la route ce qui pose naturellement question sur leur devoir d'exemplarité en tant que représentants de la République.

La Ligue a ainsi réagi fin août, suite au grand excès de vitesse du chef de cabinet d'Éric Ciotti flashé à 175 km/h, alors que la vitesse maximale autorisée pour lui, jeune conducteur, était de 110 km/h.

La veille, alors qu'une fillette de 7 ans avait été percutée par un motard à Vallauris, (Alpes-Maritimes), Éric Ciotti clamait sur X la « tolérance zéro vis-à-vis de ces délinquants de la route ». La Ligue a donc adressé un courrier à ce dernier, l'interpellant sur son propos et sur la décision qu'il comptait prendre concernant son collaborateur. Nous attendons toujours la réponse.

Depuis des élus de tous bords, ont allongé la triste liste... Dans une société où la défiance vis-à-vis du pouvoir est aussi forte, l'exemplarité n'est-elle pas un prérequis pour réinstaurer la confiance ? •

Inégalités hommes-femmes dans les accidents de la route

PAR DANIEL CALECKI

— Chacun(e) sait plus ou moins clairement que la mortalité routière frappe plus les hommes que les femmes, que plus d'hommes sont responsables d'accidents mortels, que les hommes perdent plus souvent leurs points de permis, que les condamnations pour infraction routière visent plus les hommes.

Mais presque tout le monde ignore à quel point ces inégalités sont gigantesques. C'est ce que nous nous proposons de mettre en évidence à partir des données récentes de l'ONISR ^{*1}.

INÉGALITÉ QUANT À LA MORTALITÉ ROUTIÈRE

En 2022, 3,5 fois plus d'hommes que de femmes ont été tués sur la route.

Pour être précis, il y a eu 3267 tués en métropole dont 2545 hommes et 722 femmes, soit : **78 % d'hommes et 22 % de femmes**, et par ailleurs, on vérifie que $2545/722 = 3,5$. Ce résultat de 2022 reproduit à peu près ceux des années 2017-2022 et est bien représenté par le schéma ci-contre [FIGURE 1].

Une autre manière de raisonner consiste à calculer la mortalité routière des hommes et des femmes par million d'habitants. Toujours en 2022, il y a eu :

pour un million d'habitants, **80 hommes tués et 21 femmes tuées**. Soit : $80/21 = 3,8$ fois plus d'hommes que de femmes

En toute rigueur, il faut s'assurer que les hommes et les femmes parcourent le même nombre de kilomètres, ce qui est à peu près le cas ^{*2}. Il faudrait aussi tenir compte des motifs de déplacement qui sont a priori différents pour les hommes et les femmes.

INÉGALITÉ QUANT À LA RESPONSABILITÉ

En 2022, 83% des présumés responsables des accidents mortels sont des hommes, soit presque 5 fois plus que les femmes ! Il existe de grandes différences entre les hommes et les femmes responsables d'accidents aussi bien quant à la nature des principaux facteurs d'accidents que quant aux pourcentages associés à chaque facteur.

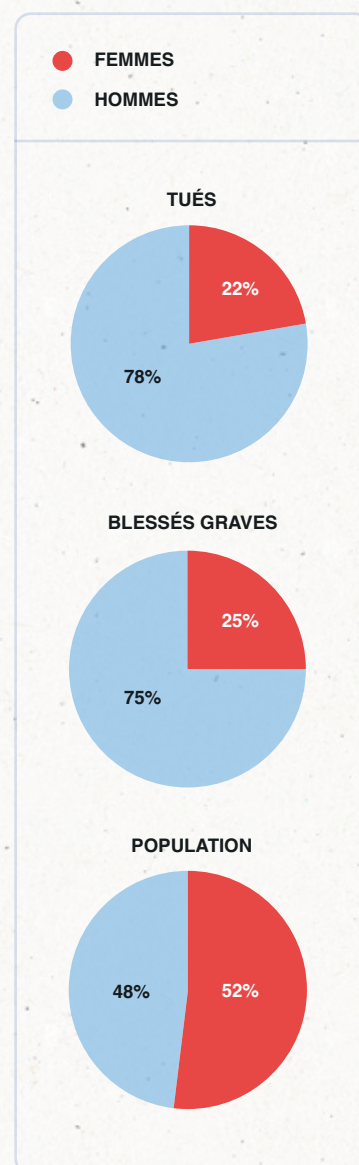
Pour les hommes présumés responsables, les cinq facteurs principaux d'accidents mortels sont :

- la vitesse excessive ou inadaptée (30%)
- l'alcool (25%)
- les stupéfiants (14%)
- l'inattention (12%)
- les malaises (11%)

Chez les femmes présumées responsables, les principaux facteurs d'accidents mortels sont :

- l'inattention (20%),
- la vitesse excessive ou inadaptée (18%),
- le non-respect des priorités (14%)
- l'alcool (12%).

[FIGURE 1]
Résultats 2022





INÉGALITÉS PERSISTANTES QUELS QUE SOIENT LES CLASSES D'ÂGE ET LES MODES DE DÉPLACEMENT

Le pourcentage de femmes tuées varie avec la classe d'âge, de 14% pour les 25-44 ans jusqu'à 31% pour les 65-74 ans, et même 37% pour les plus de 75 ans.

Le pourcentage de femmes tuées varie avec les types de véhicule utilisés : entre 8% pour les conductrices de deux roues motorisées et 27% pour les voitures. Mais 38% des piétons tués sont des piétonnes !

INÉGALITÉ QUANT À LA PERTE DE POINTS DE PERMIS

En 2022, sur un total de **16 millions de points perdus**, plus de 10 millions l'ont été par des hommes : **65,4% des points perdus (soit 2/3) l'ont été par des hommes**.

Les nombres de permis retirés par perte de 10 points ont été de 51.700 pour les hommes et de 10.000 pour les femmes, soit : **83,7% des permis retirés par perte de 10 points l'ont été à des hommes**.

Sur la longue période 2010-2022, on constate que les femmes tendent à rattraper les hommes, ce qui ne va pas dans le bon sens.

INÉGALITÉ QUANT AUX CONDAMNATIONS POUR INFRACTIONS ROUTIÈRES *3

En 2022, les condamnations pour conduite sans permis, avec permis suspendu ou

sans assurance se répartissent entre : **12% pour les femmes au maximum et 88% pour les hommes au minimum**. Dans les condamnations pour alcoolisme, drogues, blessures ou homicides involontaires, les femmes sont très minoritaires dans ces contentieux :

11,5% pour alcoolisme, 7,2% pour usage de stupéfiants. Elles sont les plus représentées dans les condamnations pour atteintes corporelles involontaires sans circonstance aggravante : 24% en cas de blessures, 26% en cas d'homicide. Mais en présence de circonstances aggravantes, ces pourcentages chutent quasiment de moitié, autour de 13%.

COMMENT EXPLIQUER CES INÉGALITÉS *4?

Pour aller au-delà de ce déluge de chiffres qui vont tous dans le même sens et sont particulièrement probants, on peut ajouter que la surreprésentation des hommes dans l'accidentalité s'expliquerait en partie par le fait que ceux-ci sont plus enclins à prendre des risques que les femmes. La perception même du risque est différente : elle est minimisée chez les hommes. Quatre fois plus d'hommes que de femmes assument prendre des risques pour le plaisir en conduisant. La transgression des règles et la prise de risques sont étroitement liées, et ce particulièrement sur la route.

De nombreux auteurs pensent que le biologique et le social sont à l'origine des comportements précédents. L'éducation

au risque et la socialisation en général ne sont pas les mêmes chez les filles et les garçons. Lorsque l'enfant s'engage dans un comportement dangereux, les parents encouragent facilement les garçons et émettent plutôt des avertissements, voire des réprimandes, pour les filles. Les adolescents des deux sexes considèrent certains comportements à risque (tel que boire et conduire) comme plus acceptables pour les garçons.

Au-delà des effets du sexe biologique, la recherche de conformité à certaines croyances, aux stéréotypes masculins ou féminins, favorise la prise de risque chez les hommes et, a contrario, l'inhibe chez les femmes. ●

NOTES

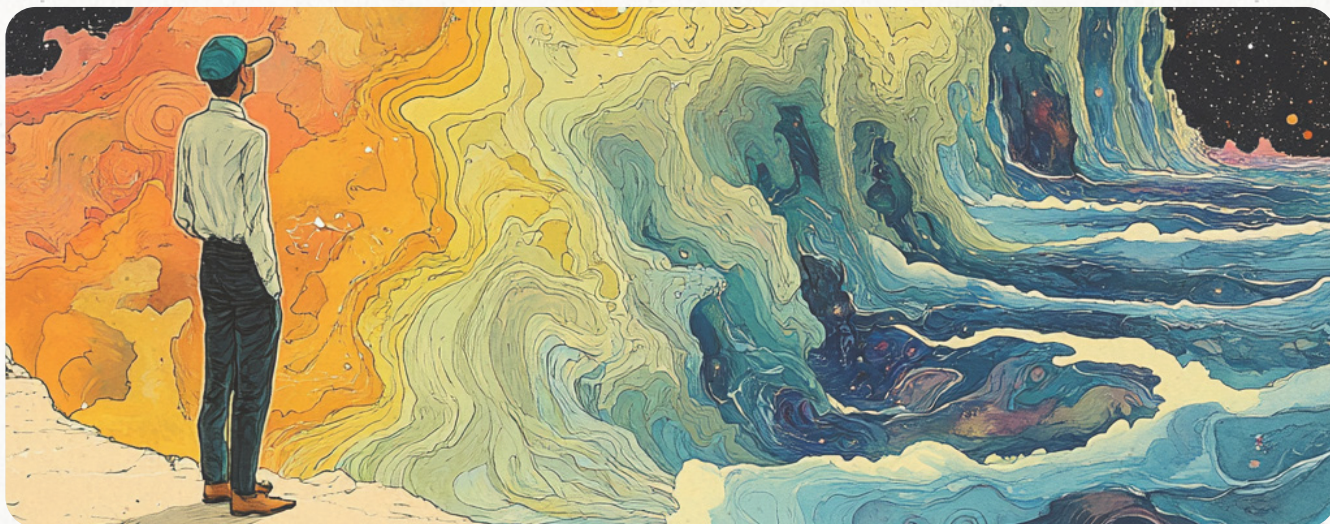
1* ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

2* D'après les données de l'Insee pour la région des Pays de la Loire en 2019 : la distance parcourue en moyenne par an est de 11.000 km pour les hommes et de 10.000 km pour les femmes.

3* justice.gouv.fr/sites/default/files/2024-04/Rapport%20bilan%20route%202022.pdf



4* Voir Pondération n°132 (juillet 2024)



Contribution de la Ligue sur la maîtrise sociétale du chaos en devenir.

JEAN-YVES LAMANT ET PATRICK HUG *1

Cette réflexion s'appuie largement sur le livre de Bruno MARION : « **Chaos, mode d'emploi, solutions individuelles et collectives** » *2

Trois idées majeures ont particulièrement retenu mon attention pour leur pertinence à notre problématique de sécurité routière :

- 1- Nous humains vivons et même survivons dans un monde que nous créons de plus en plus **chaotique**, turbulent et par voie de conséquence plus imprévisible.
- 2- Si nous observons comment **le vivant** fait face à ces problématiques, nous pouvons extraire des solutions pour guider le chaos humain vers un nouvel équilibre qui nous serait bénéfique.
- 3- L'approche dite "**fractale**" peut nous servir à identifier les signaux faibles porteurs de l'émergence de ce nouvel équilibre bénéfique à l'humanité, et à nous considérer comme agents du chaos.

UN MONDE CHAOTIQUE

Le chaos n'existe que dans l'esprit humain qui seul dans le vivant cherche un sens et des causalités à ce qui lui arrive. Jusqu'à présent la complexité que l'Homme

rencontrait renvoyait à celle de l'environnement faiblement modifié par lui-même. Appelons le monde que nous quittons par "**VICA**", pour **V**olatile, **I**ncertain, **C**omplexe et **A**mbigu. Ce monde **disparaît** pour un autre, du fait de la surpopulation humaine qui agit comme un oscillateur de chaos, et l'interconnexion technologique entre humains qui agit comme un coupleur et amplificateur de signaux même faibles. Ces nouveaux facteurs créent un nouvel état de complexité mondial que nous appelons "**FANI**" pour ses effets sur nous : **F**ragile, **A**nxiogène, **N**on-linéaire et **I**ncompréhensible.

Un système chaotique évolue toujours d'un état d'équilibre vers un nouveau, qui **s'autodétermine** par la nature même du chaos. Nous nous trouvons actuellement dans une phase de **crise** sociétale et individuelle qui durera tant que le système n'aura pas atteint son nouvel équilibre. Comme nul ne sait où le système trouvera son nouvel équilibre, et quelle place aura l'humanité dans ce nouvel état métastable, il importe de comprendre ce que disent les théoriciens de la complexité à ce sujet et d'en déduire le rôle que nous pouvons jouer pour orienter favorablement l'émergence de ce futur équilibre.

S'INSPIRER DU VIVANT

Le mathématicien Benoit **MANDELBROT** [1924-2010] a découvert la dimension fractale (fractal, pour "fractionné", "fracturé") de l'organisation qu'on dit "complexe", notamment celle du vivant, et plus généralement de la nature. Dans un objet fractal, on trouve trois signatures :

- 1- **l'auto similarité** : on trouve une structure similaire à chaque niveau d'organisation
- 2- **l'auto organisation** : chaque niveau adapte en permanence son organisation propre afin de contribuer positivement à l'équilibre qu'atteindra l'ensemble. Ce qui signifie que chaque niveau a son système d'**auto-régulation**. Chaque niveau possède **une membrane, semi-perméable** qui lui permet à la fois d'avoir sa spécificité structuro-fonctionnelle, en interaction avec celles des **autres niveaux**
- 3- **la communication** : les niveaux communiquent en permanence entre eux pour assurer une auto-organisation locale efficace au "tout"

Le professeur Henri **LABORIT** a amplement documenté ces aspects structurels dans ses ouvrages, notamment "la nouvelle grille" en 1974. Cette organisation se trouve dans la Nature qui "cherche" en permanence "dans un prin-

cipe de moindre action" à optimiser les ressources ou l'espace. Par exemple nos bronches dans nos poumons pour optimiser la surface d'échange gazeux-sang dans l'espace réduit de notre cage thoracique [FIGURE 1], etc.

Penser la société humaine de façon fractale constitue un excellent moyen d'augmenter sa performance d'adaptation et de survie dans la complexité ambiante qui évolue vers son nouveau point d'équilibre.

Bruno MARION articule donc sa pensée sur deux concepts ouverts à la gestion : évolution de tout état de complexité vers un état d'équilibre, structure fractale de l'organisation interne de la complexité. Et en tant qu'agent de cette complexité, chaque humain a la possibilité d'infléchir l'évolution du chaos vers son nouvel équilibre. Marion définit la **règle des 4R** :

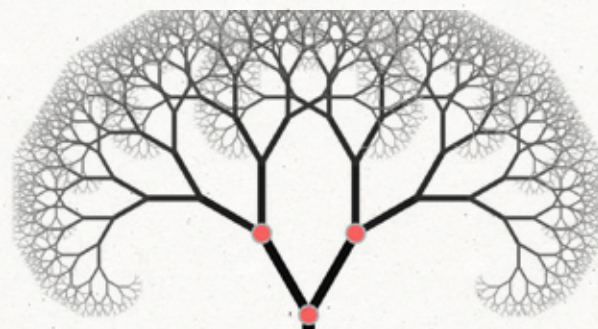
- **Rêve** : avoir un Rêve/une vision,
- **Règles** : définir des Règles pour cheminer ensemble vers ce rêve/cette vision,
- **Rituels** : identifier des Rituels qui tutorisent nos comportements dans cette vision et enfin,
- **Résilience** : faire preuve de Résilience car il y a des embûches dans le chemin vers l'équilibre.

La vision commune agit en tant qu'"**attracteur étrange**", notion essentielle de la théorie du chaos qui désigne cette sorte de "force" qui conduit le chaos actuel vers son nouvel état d'équilibre. Cette vision commune a pour effet d'ancrer le "même" sens dans la tête de chacun. Cela guide et coordonne les comportements naturels de chacun. Ainsi chacun devient le premier niveau de briques fractales de l'édifice sociétal fractal. Cet édifice se trouve comme par magie en harmonie, ou similarité de structure, avec chaque individu, le tout tutoré par le sens de la **vision commune**.

La complexité du chaos montre aussi que les résultats intermédiaires ne renseignent pas de l'efficacité des processus à atteindre un équilibre final visé. Seuls le choix **judicieux** des **processus** et la façon de s'y tenir **rigoureusement** constituent un gage de potentiel succès d'un futur équilibre compatible avec notre survie. Le rôle donc d'un **dirigeant fractal** dans une démocratie fractale consiste à donner des buts et un cadre d'action simples, puis de laisser les résultats harmonieux émerger parce qu'il aura **libéré** les énergies et promu l'**autonomie**. Ce qui revient à faire confiance et supprimer les contrôles, favoriser les feedbacks pour que chacun s'ajuste, encourager les erreurs,

FIGURE 1

Image issue de l'article "*La géométrie fractale des poumons*" par Cyril Karamaoun. Source: mathemarium.fr



capitaliser sur elles comme sources de connaissances, et sanctionner les fautes comme déviance à la vision commune.

COMMENT SE SERVIR DE CETTE APPROCHE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ?

En France, la tendance d'évolution du nombre de tués sur 12 mois est à la hausse d'environ 4% alors qu'elle devrait être à la baisse linéaire de -6,7% pour respecter l'engagement de l'État pour 2030.

Selon le baromètre 2024 des comportements sur la route de Vinci autoroutes ou de AXA prévention, davantage de conducteurs transgressent les règles, refusent d'obtempérer, et le nombre de délits de fuite s'**accroît** anormalement. Notre **chaos sociétal** s'exprime dans le **comportement routier**.

Nous avons défini le **Rêve** (et la vision) : zéro victime de la route. L'avoir annoncé à notre niveau de la Ligue ne suffit manifestement pas. Reste à savoir qui le partage **vraiment** dans notre société, comment tutore-t-il les comportements de tout-un-chacun, et que faut-il faire à tous les échelons de nos démocraties pour que ce rêve devienne le rêve et la conviction de tout un chacun ?

Les **Règles**, nécessaires, existent avec le Code de la route et la formation à la conduite. Comment les conducteurs en formation ou en action font-ils fructifier ces règles dans leurs comportements. Quel environnement faut-il créer (nudge, autre...) pour que ces règles deviennent automatiques, naturelles, intuitives pour chaque conducteur ? Dans le même sens, quels **Rituels** (par exemple celui de l'attention efficace lors de la conduite ou du port de la ceinture de sécurité) pourrions créer chez chacun pour automatiser de façon inconsciente les règles, et comment pouvons-nous nous y prendre ? Comment, pour la Ligue, comme pour le reste

de la société française, pouvons-nous créer les situations de **Résilience** dans l'atteinte de notre but vertueux de zéro tué sur la route, en France comme dans les territoires ultramarins.

Comment la "**membrane**" de ma voiture peut-elle devenir efficacement perméable aux comportements de tous les conducteurs autour de moi ?

Et, puisque notre modèle actuel se montre inefficace à réduire la tendance croissante du nombre de tués sur les routes françaises, si nous acceptons de devoir le revisiter à l'aune de ce que nous savons du chaos. Et, si nous décidons de **changer de paradigme** : donner davantage de **liberté d'adaptation de leur vécu de conduite** aux conducteurs sur nos routes, en libérant leur sentiment d'autonomie, pour qu'ils choisissent eux-mêmes les conditions assurant leur sécurité et celles des autres ?

Bruno MARION conclut ainsi son livre : "*Dans un monde chaotique et turbulent, une infime modification peut tout faire basculer, une simple action, une seule transformation individuelle peuvent changer le monde*". La taille critique n'a plus de sens dans un monde chaotique. Cela nous encourage. Nous restons confiants de ce que la vision de "objectif zéro victime" puisse nous guider. Nous sommes donc désormais encore plus convaincus que notre "effet papillon" peut nous donner la force de continuer à contribuer à sauver des vies.

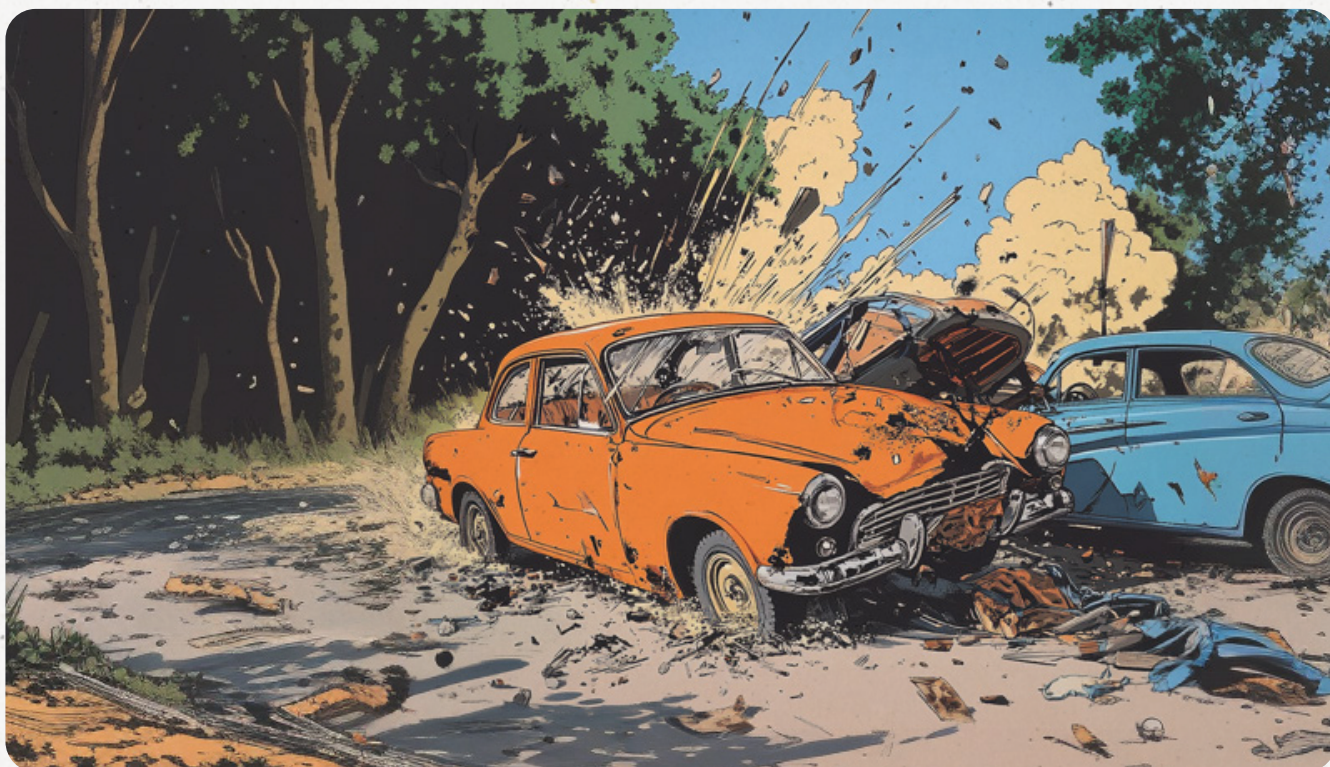
Avec une vision fractale, "nous pouvons voir les cristaux sources d'une solution de problèmes à l'échelle planétaire, les **effets papillons** potentiels" dont nous avons **tous le pouvoir**.

NOTES

Merci à Thomas Lamant pour sa contribution à la réflexion sur le sujet.

1* Expert en Sémantique Générale

2* 2014, éditions Yves Michel, ISBN: 978 2 36429049 5



Sens unique

On ne meurt que très rarement sur la route, par accident!

— Le terme « accident » incarne l'idée que l'accident de la route relèverait d'une forme de fatalité. Ceci est à la fois contraire à ce que nous apprennent les chiffres de l'accidentalité. Ce terme est inaudible pour les victimes et déresponsabilisant pour les coupables.

JEAN-YVES LAMANT
ET PIERRE LAGACHE

Depuis plus de trois décennies, la Ligue contre la violence routière dénonce le fait que les accidents mortels ou avec blessés graves sur la route soient relatés par la presse dans la rubrique « faits divers ». De fait, les drames de la route, morts et blessés graves, sont assimilés à la rubrique des « chiens écrasés », titre méprisant qui blesse profondément les victimes et leurs familles.

On pourra ainsi saluer les rares tentatives journalistiques de faire évoluer ce titre vers celui de « drames de route » ou tout simplement « La route ». On peut déplorer que celles-ci soient rares, car il est indéniable que ce choix sémantique de « faits divers » contribue à entretenir la banalisation de la violence routière.

Dans ce même registre de la banalisation, que penser du terme « accident » de la route ? Nous nous sommes posé la question et proposons le fruit de nos réflexions dans les lignes qui suivent.

REVENONS AU SENS

Interrogeons d'abord le dictionnaire de l'Académie française sur le sens du mot « accident ». Ce mot est emprunté au latin « accidens » participe présent substantivé de « accidere » qui signifie « tomber vers, tomber sur, arriver par hasard » ou « événement qui arrive de manière imprévue en bien ou en mal ». L'expression « par accident » peut signifier « par hasard » comme par exemple, j'ai fait cette découverte par hasard. Ce peut être aussi un « fait accessoire, secondaire » ou un événement soudain pouvant entraîner des dommages plus ou moins graves ou bien aussi être utilisé dans l'expression « accident de terrain » au sens d'irrégularité de relief.

Nous voyons là que le terme accident peut être lié à des dommages mais que ce n'est pas son sens premier qui est plutôt lié à la notion de hasard, d'imprévu sans nécessairement impliquer des dommages, comme cela est majoritairement le cas sur la route.

« Le mot "accident" ne convient plus pour décrire les tragédies humaines qui résultent de chocs entre véhicules ou contre des obstacles et qui ne doivent rien au hasard et auraient pu être évités. »

Examinons aussi l'étymologie du mot « hasard » qui est souvent évoqué dans la définition du mot accident. Le dictionnaire de l'Académie française avance que le mot est emprunté, par l'intermédiaire de l'espagnol « azar », au mot arabe « az-zahr » qui signifie jeu de dés. C'est aussi une cause imprévisible étrangère à toute intention humaine, un cas fortuit, imprévu. Au XVe siècle « hazard » était synonyme de danger ou de risque (5e édition du Dictionnaire de l'Académie française de 1798). Les jeux de hasard étaient considérés comme dangereux, car jouant sur notre amour du risque. Les expressions « par accident » plutôt liée à la notion d'« action non intentionnelle » et celle de « par hasard » liée à la notion de « fortuitement » sont malgré tout

très proches et laissent inconsciemment penser que l'événement dit accident est lié à une cause imprévisible.

UN TERME INADÉQUAT

Le projet de loi sur l'homicide routier est notamment motivé par un problème de vocabulaire. Les victimes ne peuvent pas accepter la qualification d'« homicide involontaire » pour les faits qui ont conduit à la mort ou à la blessure grave d'un de leurs proches, dès lors qu'il y a eu une faute grave, délibérée et donc volontaire, comme la consommation volontaire de produits illicites, une alcoolisation, l'utilisation du téléphone ou encore un grand excès de vitesse... Peut-on dès lors persister à utiliser le mot « accident », attaché à la notion d'imprévu pour décrire un drame de la route ? La réponse de la Ligue contre la violence routière est clairement : « non ! ». Le mot « accident » ne convient plus pour décrire les tragédies humaines qui résultent de chocs entre véhicules ou contre des obstacles et qui ne doivent rien au hasard et auraient pu être évitées. Ce terme induit l'idée d'une fatalité exemptant ou atténuant de fait la responsabilité de chauffards ayant délibérément accepté de transformer leur véhicule en arme.

Le bilan de l'accidentalité 2023^{*1} nous apprend que le facteur de causalité « comportement » est présent dans environ 92% des événements routiers mortels, les autres facteurs présents étant liés au véhicule ou à l'infrastructure qui, au travers des concepteurs et des décideurs, peuvent aussi avoir une origine humaine. Il est donc juste de considérer qu'il n'y a pas de fatalité dans de tels drames.

ACCIDENT VERSUS COLLISION

La Ligue contre la violence routière propose donc que le terme « accident » soit désormais banni du vocabulaire de la sécurité routière. Les Anglais utilisent le mot « crash ». En français, le terme qui s'en rapproche le plus dans le contexte de la route est le terme « collision ». Pourquoi ne pas désormais utiliser les expressions de « collision mortelle » ou de « collision ayant entraîné des blessures graves » ?

Dans un prochain numéro, l'association traitera du terme « incivilité », jugé tout aussi inadéquat car minimisant la portée potentiellement dramatique de certains comportements routiers. ●

NOTES

^{1*} Accidentalité routière 2023 en France l'ONISR-page 122- Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

Actualités

Autobésité : une étude confirme que plus la voiture est puissante et lourde, plus l'automobiliste est dangereux

Depuis toujours, les véhicules les plus puissants et les plus rapides sont connus comme étant les plus accidentogènes, et cependant leur puissance ne cessent d'augmenter. Pour exemple, en 1960 la Dauphine avait une puissance de 30 chevaux et une vitesse maximale de 115 km/h, en 2020 la Clio a une puissance de 90 chevaux et une vitesse maximale de 180 km/h.

CarVertical ^{*1}, société spécialisée dans la revente de véhicules, gestionnaire de data sur l'historique de véhicules d'occasion de 43 marques, confirme la corrélation entre la puissance des moteurs et le risque d'accidents. L'étude démontre une tendance claire : plus le moteur est puissant, plus le risque d'accident augmente.

DES CHIFFRES SANS APPEL

Prenons l'exemple de Volkswagen : 42,6% des véhicules avec des moteurs jusqu'à 136 chevaux ont été endommagés. Ce pourcentage grimpe à 48,9% pour les moteurs de 407 à 544 chevaux.

BMW se distingue particulièrement : 60,3% des voitures avec des moteurs jusqu'à 134 chevaux ont subi des dommages. Pour les véhicules dépassant 544 chevaux, ce taux atteint 68,6%.

Même les marques réputées pour leur fiabilité ne sont pas épargnées :

Chez Toyota : 36% des modèles avec les moteurs les moins puissants ont été endommagés. Ce taux monte à 39,5% pour les moteurs de 272 à 408 chevaux.

Concernant les véhicules des constructeurs français :

Renault : 36,3% des véhicules avec les moteurs les moins puissants étaient accidentés, et 39,6% ayant des moteurs de 271 à 408 chevaux.

Citroën : 37,1% des véhicules de moins de 135 chevaux ont été accidentés, et 38,2% pour les véhicules de 135 à 271 chevaux.

Peugeot : 33,4% des véhicules de moins de 135 chevaux ont été accidentés, contre 37% pour ceux entre 271 et 407 chevaux.

UN PHÉNOMÈNE GÉNÉRALISÉ QUI INTERROGE

Cette tendance se confirme pour toutes les marques étudiées. Matas Buzelis, expert automobile chez carVertical, souligne : "Nous n'avons trouvé aucun fabricant de voitures dont les modèles avec des moteurs peu puissants étaient plus susceptibles d'être impliqués dans des accidents que leurs modèles plus puissants".

Bien que les voitures puissantes soient souvent équipées de systèmes de sécurité avancés, cela ne suffit visiblement pas à compenser les risques liés à leur puissance. Les raisons seraient-elles à trouver du côté des conducteurs ?

L'étude pose plusieurs hypothèses pour expliquer cette corrélation :

- Excès de confiance : les conducteurs de voitures puissantes pourraient surestimer leurs capacités de conduite.
- Prise de risque : la puissance peut inciter à des comportements plus téméraires sur la route.
- Limites de vitesse ignorées : les conducteurs de voitures puissantes semblent plus enclins à dépasser les limites de vitesse. •

Un nouveau bilan de l'ONISR sur le contrôle/sanction

Publié en septembre 2024, le bilan 2023 des infractions au code de la route et l'impact sur le permis à points met en évidence une augmentation significative des infractions au code de la route par rapport à 2017. Cette évolution est toutefois à apprécier avec prudence car elle recouvre des disparités entre les différentes infractions. Elle est aussi à mettre en perspective avec l'évolution de la pression et des modalités du contrôle.

BILAN GLOBAL DES INFRACTIONS

Le nombre total d'infractions au code de la route en 2023 s'élève à 30,1 millions, soit une hausse de 1,5% par rapport à 2017. Cette augmentation se décompose ainsi :
• 894 712 délits (+50,2% par rapport à 2017)

- 29,2 millions de contraventions (+0,5% par rapport à 2017)

UNE POLICE MUNICIPALE PLUS IMPLIQUÉE

La répartition des infractions selon les différents types de contrôle montre des évolutions contrastées :

- Forces de l'ordre nationales : 5 692 518 infractions (-16,3% par rapport à 2017)
- Polices municipales (procès-verbal électronique) : 7 611 042 infractions (+31,8% par rapport à 2017)
- Contrôle automatisé : 16 843 879 infractions (-1,3% par rapport à 2017)

Il est à noter que la contribution des polices municipales via le PVe a significativement augmenté, passant de 19% en 2017 à 25% des infractions relevées en 2023.

ÉVOLUTION DES DÉLITS ROUTIERS

Depuis 2010, on observe une tendance générale à la hausse pour la plupart des catégories de délits routiers, à l'exception notable des délits liés à l'alcool :

- Délits liés à l'alcool : -33% entre 2010 et 2023
- Délits liés à la conduite après usage de stupéfiants : forte augmentation, dépassant pour la première fois le nombre de délits liés à l'alcool.

INFRACTIONS LES PLUS FRÉQUENTES

- Les infractions liées à la vitesse restent prédominantes, constituant 57% du total des infractions, soit 17,2 millions, dont 177 délits.
- Le stationnement dangereux représente 24,2% des infractions, soit 7,3 millions.
- La non-assurance est devenue le délit le plus fréquemment constaté depuis 2021, représentant près d'un tiers des délits en 2023. Cette évolution s'explique notamment par l'augmentation des verbalisations par les policiers municipaux et des Agents de Surveillance de la Voie Publique (ASVP) en lien avec l'évolution de la réglementation. •

NOTES

^{1*} CarVertical est une entreprise développant un registre décentralisé et international de données en ligne sur l'historique des voitures d'occasion.



Vie de la Ligue



NATIONAL

Une grande première : la Ligue contribue à une "Game Jam" *1 pour communiquer autrement sur les enjeux de sécurité routière

Les associations *2 « La Science Entre En Jeu » et « la Ligue contre la violence routière » ont organisé, en Avignon du 21 au 26 octobre 2024, avec succès un événement unique de création de jeux vidéo afin de communiquer autrement et plus efficacement sur les enjeux de sécurité routière.

Cette opération baptisée Ludocamp 2024, a mobilisé une vingtaine de personnes réparties en 4 équipes de créateurs de jeux vidéo rassemblant des compétences essentielles telles que développeur, graphiste 2D/3D, scénariste, sonorisateur... qui ont travaillé avec le support de personnes ressource de la Ligue et d'Universitaires avec une spécialité sécurité routière.

Une des originalités de cette opération, appréciée de tous, a été son organisation en résidence dans un lieu qui pouvait accueillir l'équipe pour travailler, dormir et manger. Le matin était dédié à des visites de découverte de la ville d'Avignon et l'après-midi (plus quelques soirées...!) au travail de création. Chaque jour une visio-conférence sur un thème de sécurité routière était programmé.

Après 4 journées intenses de travail, les 4 jeux créés à partir de zéro, ont été présentés au grand public le samedi 26 octobre au "Grenier à sel", un lieu avi-

gnonnais dédié à l'art et à l'innovation. Des conférences immersives sur le processus de création et les objectifs pédagogiques de chaque projet ont captivé un auditoire diversifié et nombreux. Ces jeux sont diffusés gratuitement afin de sensibiliser à des enjeux d'insécurité routière, notamment les jeunes de 15-25 ans, qui sont les victimes de la route les plus touchées.

Les 4 jeux vidéo développés :

TOUCHE PAS À MON INTOX 1

Un jeu pour déconstruire les fake news sur la sécurité routière. Merci à Credo, David, Pol et Solenne soutenus par Pierre de la Ligue.

DOUBLE PEINE 2

Une immersion poignante dans le parcours épuisant des victimes après une collision mortelle. Merci à Emmanuel, Jean, Julien, Maëva soutenus par Amandine, Claude et Jean-Yves de la Ligue.

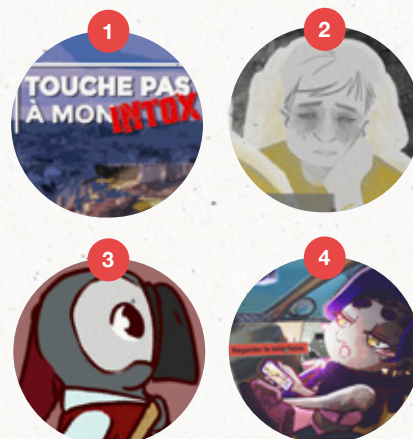
BOULETTE DE PAPIER 3

Comment informer le public sur la mécanique d'une collision tragique et les effets des mots sur les comportements ? Merci à Béatrice, Hadrien, James et Lise soutenus par Jean-Luc de la Ligue.

MY DAD'S CAR 4

Faire prendre conscience du fait que les présumés responsables et les victimes de collisions mortelles sont des hommes à plus de 80%. Merci à Cassie, Gaéthan, Loline et Théo "Rebel Pixel", soutenus par Seher**** de l'Université Gustave Eiffel. Les jeux créés sont disponibles gratuitement en ligne dans leur version de développement non encore totalement finalisée. Ils vont être peaufinés pour que les imperfections qui subsistent soient très vite résolues. Les retours des premiers utilisateurs en ligne vont être très précieux pour enrichir ces versions de base.

La Ligue contre la violence routière adresse un grand merci à Pol Grasland-Mongrain de l'association "La Science Entre En Jeu", qui a magnifiquement organisé cet événement, à l'Université Gustave Eiffel et l'Université Catholique de Lille qui ont mobilisé leurs experts *4 et à la Direction de la Sécurité Routière (DSR) pour sa contribution au financement du projet. •



NOTES

1* Création éclair de jeux vidéo

2* Sites web :
- lascienceentrejeu.fr/ludocamp-2024/
- violenceroutiere.fr

3* itch.io/jam/ludocamp-2024



4* Florent Varet, chercheur post doctorant en sciences sociales à l'Université Catholique de Lille. Julie Devif, chercheuse post doctorante en psychologie sociale à l'Université Gustave Eiffel.



NATIONAL

La Ligue a 40 ans !

1983-2023 : la Ligue contre la violence routière a désormais 40 ans d'existence révolus. Depuis plus de 40 ans, la Ligue se bat pour une route plus sûre et milite pour des mesures qui sauvent des vies. Que de chemin parcouru... avec des résultats. Au-delà des rencontres humaines extraordinaires qu'ont permis ces engagements pour une vraie cause citoyenne, toutes les personnes qui ont participé à cette aventure peuvent être fières. *Voir sur notre site web : « Nos victoires historiques ! »*

violenceroutiere.fr/nos-actions/

En 1983, nombre de tués à 6 jours 12 030 (à 30 jours 12 715) et en 2023 3167 tués à 30 jours pour la France Métropolitaine : division par 4 en 40 ans.

En 1963, nombre de blessés graves : 75 833 (> 6 j d'hospitalisation) et nombre de blessés au total 294 363 et en 2023 16 000 blessés graves (> 1 j hospitalisation) : division par au moins 5 en 40 ans. Alors que, par ailleurs, en 40 ans, le trafic a augmenté d'environ 40%.

UNE SITUATION QUI RESTE INACCEPTABLE

Chaque année, depuis environ dix ans, plus de 200 000 personnes en France voient leurs vies brisées suite à des collisions routières mortelles ou occasionnant des blessures graves dramatiques, toutes évitables. La France se situe désormais en milieu de classement européen pour l'insécurité routière. Ce n'est pas acceptable. Face à cette stagnation honteuse du nombre de victimes depuis plus de 10 ans, et la dégradation observée depuis une année, il est urgent de demander des actions rapides et courageuses de la part de nos décideurs et de convaincre chacun de s'engager pour l'objectif zéro victime qui est le seul qui vaille.

APPEL À LA MOBILISATION «OBJECTIF ZÉRO VICTIME»

La ligue a ainsi décidé de saisir l'occasion de la journée mondiale d'hommage aux victimes de la route le 17 novembre dernier,

pour marquer officiellement ses 40 ans d'existence et rappeler l'évolution de sa signature qui devient « Objectif zéro victime ». Si vous partagez cet objectif, nous vous proposons de porter le pin's "Objectif zéro victime" pour montrer votre engagement et inciter ainsi chacun à faire de même. La majorité restée trop longtemps silencieuse doit se faire entendre. **#objectifzerovictime**



Ce pin's peut vous être envoyé sur simple demande auprès de la Ligue contre la violence routière. •
contact@violenceroutiere.fr
01 45 32 91 00
149 Avenue du Maine,
75014 Paris

LIGUE HAUT-RHIN · BAS-RHIN

Nous avons appris avec beaucoup de tristesse le décès de Geneviève Fuchs, survenu le 10 septembre dernier à l'âge de 97 ans.

Geneviève Fuchs a participé à la création de la Ligue nationale avec Geneviève Jurgensen (« les deux Geneviève ») il y a plus de 40 ans, et a été la présidente fondatrice de la Ligue du Haut-Rhin, devenue plus récemment Ligue Haut-Rhin - Bas-Rhin (68-67), dont le Siège est à la Maison des associations à Colmar. Son engagement pour la sécurité routière était lié au fait qu'elle avait perdu deux enfants dans des accidents de la route et en était très affectée.

Outre les activités habituelles de la Ligue, elle a lancé l'opération "Attachons-les à la vie", qui consistait à faire la promotion et même la vente des lits nacelles et des sièges auto pour les jeunes enfants, à l'époque où l'on a généralisé l'obligation des ceintures de sécurité. Cette opération a amené un très grand nombre d'adhérents. Depuis qu'elle avait quitté la présidence de la Ligue du Haut-Rhin elle en était restée une membre fidèle malgré son grand âge. •



LIGUE MOSELLE

Objectif zéro victime : une journée réussie à Diebling (57)

Le 22 septembre 2024, à Diebling, plus de 1 000 personnes ont participé à la journée « Ensemble sur la route », organisée en partenariat avec la Pirouette des Bambins. Il a été possible, entre autre, de tester ses capacités de freiner en cas d'urgence, de prendre conscience, grâce à des lunettes spéciales, des effets désastreux d'une consommation d'alcool sur les réflexes et la capacité à se mouvoir, ou encore d'expérimenter « en vrai » la violence d'un choc à faible vitesse. Gendarmes, pompiers, auto-écoles et autres partenaires ont délivré des messages forts pour promouvoir des comportements responsables. Un grand merci à Amandine et Eric Scatarreggia, aux bénévoles et sponsors pour leur engagement exceptionnel ! •

LIGUE ILE-DE-FRANCE

Une nouvelle association départementale à Paris (75)

À l'occasion de ses 40 ans, après une crise Covid qui aura mis à en mal le monde associatif, la Ligue contre la violence routière renforce son réseau d'associations départementales. Ainsi, nous avons le plaisir d'annoncer la création d'une nouvelle association représentant la Ligue sur Paris. Celle-ci avait été dissoute il y a quelques années. Compte tenu de l'importance des sujets de la mobilité et de la sécurité routière à Paris, il était essentiel que la Ligue contre la violence routière y soit représentée. Nul doute que les bénévoles impliqués dans cette nouvelle association sauront défendre l'objectif zéro victime au sein de notre capitale ! D'autres créations sont actuellement en projet. Nous y reviendrons dans un prochain numéro... •



Dossier

INTRODUCTION

Circulation apaisée en ville, vision ou illusion?

SOMMAIRE
DU DOSSIER

P.25 INTRODUCTION

P.26 Une nouvelle approche des mobilités urbaines

- De la voiture reine... aux mobilités douces
- Une cohabitation difficile

P.28 Évolution du volume et du poids des voitures

P.28 Quelle projection sur l'évolution des mobilités ?

- Zoom sur les résultats de l'enquête de L'Obsoco
- Les mobilités actives qui progressent malgré le manque d'infrastructures
 - Une stagnation des pratiques de mobilité partagée

P.30 Comportement et perception : les points clés d'une violence ordinaire

- Des communautés qui s'affrontent
- La loi du plus fort

P.31 Étude Vinci 2024

P.32 3 Questions à Florent Varet et Chloé Thevenet

P.35 La vitesse : un enjeu clé qui réinterroge le modèle d'aménagement de la ville apaisée

- La vulnérabilité : un facteur déterminant
- Une nouvelle réflexion sur les aménagements

DOSSIER CONÇU ET RÉDIGÉ
PAR PIERRE LAGACHE

— Circulation apaisée en ville, quel champ du possible ?

— Il aura fallu que la violence routière atteigne son paroxysme pour que nos décideurs semblent enfin se saisir du sujet de l'insécurité routière. Le 15 octobre à Paris, le cycliste Paul Varry est écrasé visiblement volontairement par un conducteur de SUV. Cet événement dramatique a immédiatement suscité l'émoi dans la communauté des cyclistes, mais aussi, et c'est important, bien au-delà.

Le drame aura joué le rôle d'électro-choc. Quelques jours après l'accident, après avoir reçu les représentants des cyclistes, l'État annonce, via le ministre du transport la décision de lancer une mission intitulée « **Contre les violences, protéger tous les usagers de la route** », qui sera confiée à une personnalité qualifiée. Le propos de François Durovray affiche l'ambition :

« En tant que ministre des Transports, élu local et cycliste, je lance cette mission "contre les violences, protéger tous les usagers de la route" pour que les drames à vélo ne se reproduisent jamais. Mon objectif est clair : ne pas opposer les modes de transports, mais réfléchir à un partage harmonieux de l'espace urbain et ainsi garantir un meilleur usage de nos

routes pour tous les usagers, qu'ils soient en voiture, à vélo ou à pied. Nous savons que la pratique du vélo est cruciale pour une mobilité durable. C'est pourquoi nous travaillerons en collaboration étroite avec les collectivités locales, les associations de cyclistes et les experts afin de mettre en place des mesures nécessaires mais surtout concrètes »

Le sujet posé semble cibler les mobilités urbaines. Face à une situation très préoccupante de la sécurité routière dans notre pays l'État aura pourtant tout intérêt à viser l'enjeu de l'objectif zéro accident sur l'ensemble du territoire.

Pour autant, suite au drame qui a coûté la vie à Paul Varry, la rédaction a fait le choix de positionner ce dossier sur l'enjeu de la circulation apaisée en ville. Le sujet est nécessairement très vaste. Ainsi, si l'on considère le seul terme « apaisé », il ne se limite pas au seul volet de la sécurité routière. L'apaisement ne trouve-t-il pas aussi du sens dans le traitement de l'ensemble des nuisances générées par le trafic : pollution, bruit, manque d'espace...

Ce dossier a pour objectif de porter un regard nécessairement non exhaustif lucide sur un sujet nécessairement vaste et complexe. Une circulation véritablement apaisée dans nos villes est-elle réaliste ? Quels pourraient être les leviers pour y parvenir ? Ce dossier ouvre des perspectives qui pourront nourrir utilement les positions de la Ligue dans la réflexion qui s'ouvre au niveau national... ●



Une nouvelle approche des mobilités urbaines

— La question de la gestion des déplacements traverse l'histoire de l'urbanisme. La ville est confrontée aujourd'hui à des changements sociétaux insuffisamment maîtrisés et anticipés. Ceci explique les difficultés rencontrées et peut aussi nourrir une nouvelle vision.

De la voiture reine... aux mobilités douces

Au début du XXe siècle, la croissance des villes et l'industrialisation ont favorisé l'essor de l'automobile. La France a vu la construction d'infrastructures routières adaptées, permettant une mobilité individuelle accrue. Dans les années 1960, l'automobile est devenue le mode de transport dominant, entraînant des changements importants dans l'urbanisme. En 1970, la France comptait environ 10 millions de véhicules, un chiffre qui a atteint 39 millions en 2020, avec une part de la voiture individuelle représentant près de 80 % des déplacements.

L'évolution des mobilités urbaines en France a été marquée par des transformations significatives au cours des dernières décennies. À partir des années 2000, un changement de paradigme s'opère avec la prise de conscience des enjeux environnementaux et de la qualité de vie en milieu urbain. Les mobilités douces, comme le vélo et la marche, ont gagné en popularité. Les villes ont commencé à développer des infrastructures cyclables et à promouvoir des politiques de piétonisation. L'élaboration des Plans de Déplacement Urbain (PDU), visent alors à planifier la réduction de la place de la voiture au profit de la marche et du vélo, alors qualifiés de modes doux.

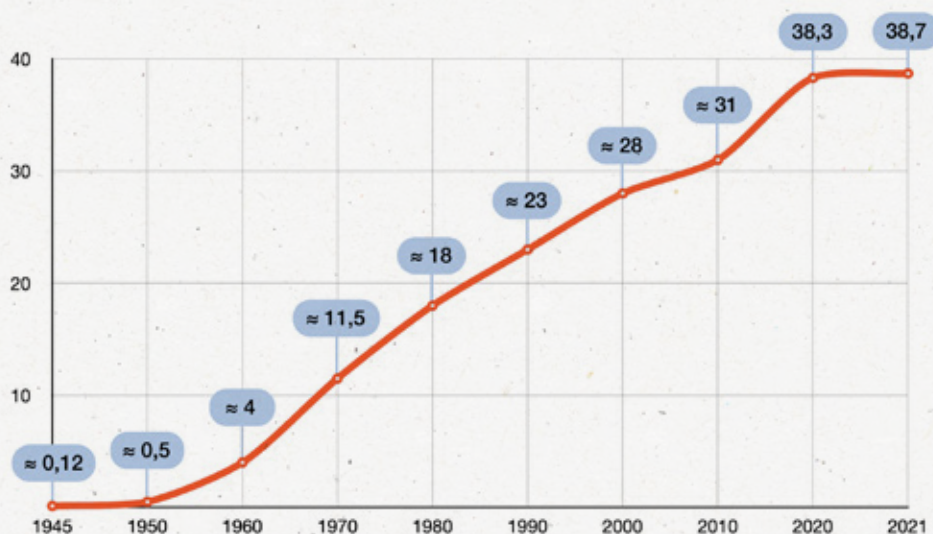
Plus récemment, la crise du COVID-19 a eu un impact significatif sur les mobilités urbaines en France. Cette évolution s'est notamment traduite par une augmentation de l'utilisation du vélo. Selon une enquête de l'INSEE, environ 25 % des Français ont déclaré utilisé davantage le vélo pendant le confinement. Les ventes de vélos ont explosé, avec une augmentation de 30 % en 2020 par rapport à 2019, selon la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).

Dans le même temps, la diversification des engins individuels et l'essor du Vélo à Assistance Électrique (VAE) qui se sont imposés dans un temps court réinterrogent la planification de la mobilité et les principes d'aménagement de la voirie. Les recherches semblent démontrer que ces nouveaux usages bouleversent la donne.

FIGURE 1

Évolution du nombre de voitures particulières en France de 1945 à 2021. Source : SDES, URF 2022

Après la Seconde Guerre mondiale, le parc automobile français a connu une croissance rapide, passant d'environ 120 000 véhicules en 1945 à environ 500 000 en 1950. La croissance s'est accélérée dans les années 1960 et 1970, avec l'essor économique et la démocratisation de l'automobile. Entre 1990 et 2020, le parc automobile a continué de croître, mais à un rythme plus modéré. Au 1er janvier 2021, le parc automobile français comptait 38,7 millions de voitures particulières.



Une cohabitation difficile

Dans un contexte urbain qui a été conçu historiquement en priorité pour la voiture, la cohabitation entre les déplacements doux avec les autres véhicules motorisés pose une première difficulté. Le mélange des flux porte intrinsèquement une difficulté liée aux caractéristiques très contrastées des usages (visibilité, vulnérabilité, vitesse).

Mais la difficulté de cohabitation se pose aussi, tout autant, entre les usagers les plus vulnérables, les piétons, et les autres modes dits doux (vélos, Engins de Déplacement Personnel [EDP]). Selon certains chercheurs ^{1*}, cette cohabitation serait notamment contrariée par l'augmentation des différentiels de vitesse au sein des « déplacements doux » générés par l'assistance électrique.

« L'hypothèse est que la diversification des vitesses des modes de transport individuels, en complexifiant les interactions au sein de l'espace public, remet en cause l'ambition de faire coexister les modes de déplacement et met en exergue la double dimension technique et politique de la question de la gestion des conflits et des différentiels de vitesse. »

Nous voyons bien ici que l'idée généreuse d'un espace urbain basé sur le principe de voiries courtoisement partagées par tous les usagers trouve ses limites. Cette nouvelle situation nous invite à repenser l'organisation des mobilités à l'aulne d'un nouveau paradigme : sanctuariser le trottoir, généraliser le 30km/h, aménager si possible des axes cyclables en site propre, réduire les conditions d'accès de la voiture et des véhicules utilitaires dans des déplacements véritablement justifiés

du point de vue de l'usage et enfin développer les transports en commun.

Mais le diable se cachera toujours dans les détails. Les projets d'aménagements doivent gagner à inclure dans leurs réflexions sur la sécurité, notamment des usagers les plus vulnérables. L'expérience des voies lyonnaises ou de certains aménagements urbains de piétonnisation, nous montre que cette dimension reste encore trop souvent insuffisamment intégrée dans les projets. La compétence des aménageurs/urbanistes gagnera à progresser.

Il n'en reste pas moins, que les configurations de partage des usages sur la même voirie se poseront toujours. Les « zones de partage » (voir encart) déjà prévues par le Code de la route, en sont l'illustration. Il s'agira donc, dans ce cas de figure, de veiller à ce que les aménagements et la pression de contrôle, deux conditions pas toujours réunies, amènent conjointement et naturellement à une forte réduction des vitesses, facteur essentiel pour viser un véritable apaisement.

La recherche du compromis, encore trop souvent portée en dogme par nos décideurs, conduira nécessairement à une situation conflictuelle grandissante. A contrario, la capacité à projeter un modèle de mobilité véritablement apaisé ne pourra s'affranchir d'un véritable renoncement aux modèles du passé. L'enjeu de pédagogie et de concertation avec les populations sera essentiel. Pour ne pas se réfugier derrière le seul prétexte de l'acceptabilité, l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains est une belle occasion à saisir pour en faire des lieux de réconciliation des usagers et faire sens sur les choix réalisés. ●

NOTES

^{1*} Cet article est largement inspiré d'extraits de l'ouvrage « La vitesse : enjeux contemporains et politiques publiques » – coordonné par Laurent Carnis et Dominique Mignot. Collection Sécurité et Mobilités- L'Harmattan. Septembre 2023 ; Chapitre 10 : « Vitesse et vulnérabilité des piétons et des cyclistes ». Aurélie Dommes & Francis Papon - Chapitre 15 : « Comment l'augmentation de la vitesse des modes doux interroge les aménagements de la ville apaisée ? » Sylvanie Godillon & Frédéric Hernandez.



Des véhicules toujours plus lourds et dangereux

Au cours des deux dernières décennies, on observe une augmentation significative du poids moyen des véhicules :

- La masse moyenne des voitures a augmenté de près de 30% sur les 20 dernières années.
- En Europe, le poids moyen des voitures neuves est passé d'environ 1340 kg en 2010 à plus de 1500 kg en 2024.

Cette tendance s'explique en grande partie par la popularité croissante des SUV, qui sont généralement plus lourds que les berlines traditionnelles. L'augmentation de la hauteur des capots est également une tendance marquée :

- La hauteur moyenne du capot des voitures a augmenté de 15% ces 20 dernières années.
- Actuellement, la hauteur de capot moyenne d'une voiture est d'environ 80 cm.
- Les véhicules dont la hauteur du capot est supérieure à 1 mètre sont environ 45% plus susceptibles de causer des blessures mortelles aux piétons lors d'un impact.

Ces évolutions ont des conséquences importantes sur la sécurité routière :

- Une augmentation de 10 cm de la hauteur du capot entraîne une hausse de 26,9% du risque de lésions mortelles pour les usagers vulnérables.
- Les véhicules dont le capot se trouve entre 75 cm et 1 mètre et dont l'avant est plus carré et vertical augmentent le risque de blessures pour les piétons de 26%.

Ces chiffres soulignent l'importance de prendre en compte l'impact de la conception des véhicules sur la sécurité de tous les usagers de la route, en particulier les plus vulnérables comme les piétons et les cyclistes.

Quelle projection sur l'évolution des mobilités ?

— Créée en 2014 par l'ObSoCo ^{*1}, l'Observatoire des mobilités émergentes, a pour objectif de mesurer et suivre l'engagement des Français dans des pratiques de mobilité émergentes et ainsi de comprendre leurs comportements. La dernière enquête de 2023 [FIGURE 1] apporte un éclairage intéressant sur l'évolution du rapport des Français à la mobilité.

Les mobilités actives qui progressent malgré le manque d'infrastructures

Personne n'a oublié les interdictions et limitations de déplacements durant la crise sanitaire. Les mobilités actives, comme la marche ou le vélo,

NOTES

^{1*} OBSOCO : L'Observatoire Société & Consommation.

FIGURE 1

"Une continuité dans la hausse de la marche et du vélo" • Mobilités 2050- rapport d'analyse 2024- L'Obsoco – Étude conduite auprès d'un échantillon de 4000 personnes représentatif de la population de France métropolitaine âgée de 18 à 75 ans.

La marche et le vélo apparaissent clairement comme les modes de déplacements considérés comme ceux qui progresseront dans le futur au détriment de la voiture personnelle.

Trois facteurs confortent cette vision :

- L'enjeu écologique : la voiture est toujours perçue, malgré le développement de la voiture électrique comme une mobilité polluante.
- Le contexte économique : la voiture coûte cher.
- L'enjeu de santé associé aux mobilités actives.

	VA AUGMENTER	VA RESTER STABLE	VA DIMINUER	VOUS N'AVEZ PAS RECOURS À CE TRANSPORT	SOLDE (augmenter-diminuer)
MARCHE	30%	54%	2%	13%	+28
VÉLO	16%	32%	4%	48%	+12
TRANSPORTS COLLECTIFS	10%	39%	7%	44%	+3
AUTOMOBILE PERSONNELLE	8%	68%	16%	8%	-8
DEUX-ROUES MOTORISÉS	4%	15%	3%	77%	+1
TROTINETTE, ROLLERS, SKATE...	3%	13%	3%	81%	0
TAXIS	2%	16%	8%	74%	-6

étaient à privilégier. Les Français ont gardé ces nouvelles habitudes puisque 67% d'entre eux disent privilégier au maximum la marche dès qu'ils en ont l'occasion quand 12% tentent plutôt de l'éviter. Par ailleurs, 66% des Français jugent que pratiquer la marche à pied est agréable pour se déplacer. Toutefois, 35% d'entre eux estiment que la place accordée aux trottoirs est insuffisante dans leur commune. C'est pour cela que 43% d'entre eux sont obligés de renoncer à se déplacer à pied par manque d'infrastructures suffisamment praticables.

36% des Français utilisent le vélo pour se déplacer et 48% estiment que la place accordée aux pistes cyclables au sein de leur commune est insuffisante. Il s'agit du 1er motif d'insatisfaction mentionné par les cyclistes mécontents. Malgré cela, 76% des Français utilisant leur vélo comme mode de déplacement se déclarent satisfaits de leur pratique. Ce sont désormais 23% de la population qui utilisent au moins une fois par mois le vélo pour se déplacer, ils n'étaient que 16% en 2016.

Une stagnation des pratiques de mobilité partagée

5% des Français utilisent les services de vélopartage mais seulement 2% de façon régulière, c'est-à-dire au moins une fois par mois. Le fort enthousiasme

de 2016 ne s'est pas concrétisé par une explosion du nombre d'utilisateurs.

En revanche, 7% des Français se sont laissés convaincre par la trottinette électrique. Cet engouement se remarque principalement chez les moins de 35 ans et les habitants des métropoles. 46% d'entre eux utilisent les équipements en libre-service et 84% possèdent leur propre trottinette.

Les récentes décisions d'interdire l'usage de la trottinette électrique en partage dans certaines villes interrogent sur la priorité donnée aux solutions de partage qui ont pourtant un grand intérêt en termes de transition écologique et de souplesse des mobilités.

Ce renoncement traduit les difficultés à gérer efficacement l'intégration de ces nouvelles mobilités. Les enquêtes mettent notamment en évidence une méconnaissance des règles de la part des usagers. La faiblesse de la pression de contrôle a conforté une forme d'anarchie. On peut ainsi regretter une certaine passivité face aux dérives constatées. L'absence de réponse aux difficultés de stationnement des trottinettes en libre-service est ainsi une illustration de cette défaillance alors que des solutions technologiques auraient pu être mises en œuvre. ●

Comportement et perception: les points clés d'une violence ordinaire

— La violence au volant est étudiée depuis la fin des années 60. L'imaginaire associé à la route, le type de rapport de force entre les usagers, l'approche et le respect des règles constituent les fondements d'une forme de cette « culture de la route ». Dans ce registre, la France ne fait pas figure de modèle de bienveillance et d'attachement à la règle. Viser une circulation apaisée impliquera donc de travailler en profondeur à l'évolution de cette culture.

Des communautés qui s'affrontent

Les conflits routiers, notamment entre automobilistes et cyclistes, révèlent des dynamiques sociales plus larges. L'analyse des réactions face à un incident impliquant un cycliste agressé par un automobiliste met en lumière deux types de réponses problématiques :

La responsabilisation de la victime : certains attribuent une part de responsabilité au cycliste, reflétant un biais psychologique connu comme la "croyance en un monde juste".

La généralisation des torts : d'autres, tout en reconnaissant la faute de l'automobiliste, justifient son comportement en critiquant l'ensemble des cyclistes.

Ces réactions révèlent l'existence de "communautés" d'usagers de la route qui s'opposent : piétons vs cyclistes/trottinettistes, cyclistes vs automobilistes, motards vs automobilistes. Cette division est paradoxale car un même individu

peut appartenir à différentes catégories selon les circonstances (ex : automobiliste devenant piéton après s'être garé).

Malgré la fluidité potentielle entre ces rôles, on constate un manque d'empathie entre les différents types d'usagers. Cette incapacité à se mettre à la place de l'autre contribue indéniablement à exacerber les tensions sur la route. Ces conflits routiers reflètent des problèmes sociétaux plus profonds, notamment un manque de cohésion sociale et une tendance à la polarisation entre différents groupes.

La loi du plus fort

Il a été démontré que l'accidentalité est intimement liée à la puissance de la voiture. Or la notion de puissance a longtemps été, et reste encore trop souvent, un argument de vente de l'automobile. Le propos de Chantal Perrichon dans l'excellent film « Tout est permis »^{1*} exprimait alors clairement la position de la Ligue contre la violence routière sur le rapport de force existant sur la route « Si vous avez une voiture qui pèse 1,2 tonne et qu'il y a un crash avec une voiture de 800 kg, nous savons très bien que les morts seront dans la petite voiture, et très souvent ce sont des voitures de jeunes parce qu'ils n'ont pas les moyens d'acheter des grosses berlines puissantes. Donc, untel va acheter un 4x4 parce qu'il se protège contre l'autre. On est encore dans une inégalité sociale que nous n'acceptons pas ! »

Le psychanalyste Jean-Pierre Winter^{2*} considère qu'aucun homme n'est indifférent au fait de pénétrer dans son véhicule, surtout lors des premières années de sa vie d'automobiliste, l'engin lui permettant d'obtenir l'autonomie et la puissance. Cette puissance peut être assimilée au pouvoir, à la force. Un désir de toute-puissance qui concerne plus les hommes que les femmes. Les mots du psychanalyste sont forts : « Pour l'homme, la voiture est un nouveau moyen de faire la guerre. » La route devient alors, selon Jean-Pierre Winter, un champ de bataille, un lieu du « tous contre tous » et du « chacun pour soi ». Dans ce schéma, la femme reste la garante de la vie et de la transmission alors que l'homme part à la guerre.

NOTES

^{1*} « Tout est Permis » film documentaire de Colline Serreau -2012- Bac Films

^{2*} Livre Blanc « Les hommes et la route » MMA IARD Assurances Mutuelles, Juin 2013



Dans ce rapport de force, il est effectivement essentiel de rappeler que l'homme et la femme se différencient nettement ce qui explique notamment que les hommes sont très surreprésentés dans la responsabilité des accidents et les comportements déviant^{3*}

L'étude d'Obsoco démontre que la voiture est associée à une dimension très fonctionnelle pour la femme alors qu'elle renvoie davantage à une aspiration existentielle chez l'homme. Le monde de la publicité surfe d'ailleurs sur ces clichés : la femme roule dans une petite citadine colorée pour des virées entre copines alors que l'homme est au volant d'un SUV, haut de gamme et roule au sein de grands espaces sur une route qui semble lui être réservée.

Le problème, c'est l'autre

La notion de bon conducteur est bien souvent subjective. Qui n'a pas entendu dans un dîner un convive louer sa manière de conduire et la phrase « moi ça fait 20 ans que je conduis et je n'ai jamais eu un seul accrochage... » ? Le sociologue Jean-Marie Renouard^{2*} a constaté lors d'entretiens menés dans le cadre de ses recherches que seuls 10 % des personnes qu'il a rencontrées s'estiment mauvais conducteurs.

La dernière étude réalisée par Vinci (cf encart P.28) pointe l'ampleur du paradoxe. Alors que les Français sont très nombreux à craindre les comportements à risque des autres usagers de la route, les chiffres démontrent qu'ils contribuent souvent eux-mêmes à ce climat de tension, en ne respectant pas les règles, voire en avouant assez largement avoir des comportements agressifs. ●

NOTES

^{3*} Voir article « Sécurité routière : quelles différences entre femmes et hommes... et pourquoi ? » Pondération 132 - juillet 2024

Enquête Ipsos 2024 pour la Fondation Vinci Autoroutes Une quatrième édition sur le partage de la route qui alerte !

Cette enquête a été réalisée du 19 février au 19 mars 2024 dans 11 pays européens. L'échantillon français comptait 2 413 personnes, sur un total de 12 413 personnes interrogées, selon la méthode des quotas.

UN SENTIMENT D'INSÉCURITÉ GÉNÉRALISÉ

- 95% des usagers de la route en France redoutent les comportements à risque des autres, contre 92% en 2023.
- Ce sentiment est partagé par 97% des cyclistes, 95% des automobilistes, et 92% des conducteurs de deux-roues motorisés et piétons.
- La peur de l'agressivité des conducteurs motorisés est largement répandue. Elle concerne 89% des conducteurs des deux-roues motorisés, 88% des automobilistes et 87% des cyclistes (+ 6 points en quatre ans)

UNE AGRESSIVITÉ GÉNÉRALISÉE

67 % des automobilistes français reconnaissent insulter les autres conducteurs, 55 % klaxonnent ceux qui les énervent et 18 % disent même descendre de leur véhicule pour s'expliquer.

COMPORTEMENTS À RISQUE AUTO-DÉCLARÉS

- 44% des cyclistes réguliers admettent passer au feu rouge lorsque ce n'est pas autorisé, un chiffre qui monte à 57% dans les grandes agglomérations.
- 68% des automobilistes reconnaissent passer au feu orange ou rouge.
- 67% des piétons admettent traverser à un passage protégé alors que le feu est rouge pour eux.
- 62% des cyclistes réguliers et 44% des conducteurs de deux-roues motorisés circulent sur les trottoirs.

UTILISATION DU TÉLÉPHONE

- 78% des automobilistes avouent téléphoner au volant.
- 52% des conducteurs de deux-roues motorisés et 36% des cyclistes réguliers utilisent leur téléphone en conduisant.
- 57% des piétons téléphonent dans la rue, même en traversant la chaussée.

SENTIMENT DE SÉCURITÉ DES CYCLISTES

- En moyenne en Europe, 80% des usagers se sentent en sécurité à vélo.
- En France, seulement 59% des cyclistes se sentent en sécurité, un chiffre qui monte à 68% dans les grandes villes.



3 questions à Florent Varet & Chloé Thévenet

PAR PIERRE LAGACHE

• **La tension entre les usagers de la route semble être croissante. Le parallèle est souvent fait avec une violence au sein de la société qui serait croissante. Sommes-nous dans le domaine du seul ressenti ou est-ce une réalité ?**

Concernant l'idée selon laquelle la violence au niveau de la société serait croissante, nous ne sommes pas sociologues de la délinquance ou criminologues. Cependant, les spécialistes du sujet semblent s'accorder sur plusieurs points :

Il n'existe pas d'indicateur parfait permettant de tirer des conclusions claires et précises sur l'évolution de la violence au niveau sociétal, surtout à court terme, à l'échelle de quelques années.

L'insécurité ressentie ne reflète pas toujours l'insécurité réelle, ce qui ne veut pas dire qu'il ne faut pas s'occuper du sentiment d'insécurité.

Le croisement d'indices de différente nature montre que les taux d'homicides et de violences physiques non létales auraient diminué durant les dernières décennies et stagneraient depuis quelques années. Sur les dernières années, on remarque des variations à la hausse ou à la baisse d'une année à l'autre, mais qui restent dans une fourchette qui elle ne varie pas vraiment.

Les journalistes et les politiciens font fréquemment un message des statistiques sur la violence, en la sur-représentant, soit par manque de compétence sur un sujet bien plus complexe à traiter que ce que l'on imagine, soit par mauvaise foi pour faire du buzz ou légitimer un agenda

politique. Ainsi, tirer des conclusions sur l'évolution du taux de violence à partir des statistiques qui proviennent de la police ou des tribunaux est biaisé car les chiffres n'intègrent pas, par définition, ce qui n'est pas détecté ou contrôlé par la police et les tribunaux. Il faut donc pondérer par la quantité, la qualité et la portée des actions policières.

Par ailleurs, raisonner sur le nombre absolu de crimes, agressions,... devrait intégrer le fait que la population totale varie et augmente. Il faut donc regarder les % plutôt que les nombres absolus.

Enfin, la perception peut être influencée par une couverture médiatique plus importante du sujet de l'insécurité qu'elle ne l'était par le passé. C'est ce que l'on constate avec les canaux d'information en continu qui se sont fortement développés ces dernières années.

Concernant l'idée selon laquelle la violence sur la route au niveau de la société serait croissante, comme pour la violence à l'échelle de la société, il ne semble pas y avoir d'indicateurs permettant de répondre aisément à la question.

On retrouve aussi les mêmes biais argumentatifs et limites. Par exemple, commenter l'évolution du % d'individus violents en se basant seulement sur des nombres absolus et sans prendre en compte l'évolution du nombre d'usagers ou du taux de fréquentation des routes est peu pertinent. À partir des données statistiques d'accidents, il n'est pas facile de savoir quels accidents résultent principalement et réellement d'un « comportement violent » et non d'autre chose. Étant donné la difficulté à mesurer et conclure sur l'évolution de la violence au niveau sociétal d'un côté et au niveau

.....
Florent Varet, chargé de recherche en psychologie sociale, Institut Catholique de Lille (ICL).

.....
**Chloé Thévenet, post-doctorante en psychologie sociale à l'Anthropo-Lab, Institut Catholique de Lille (ICL).
 Sciences et Lettres - Dauphine.**



de la route d'un autre côté, il n'existe pour l'instant probablement pas encore d'outil fiable permettant de tester scientifiquement l'existence d'un parallèle entre les deux.

• **La cohabitation entre les différents usagers en milieu urbain apparaît problématique. Quel rôle joue le comportement dans cette situation difficile ?**

Le comportement, ou plutôt les comportements, sur la route, ne sont que le résultat d'une équation qui comprend à la fois les caractéristiques des usagers et celle de l'environnement, c-à-d les caractéristiques du véhicule, de l'aménagement et de l'infrastructure. La mauvaise foi ou la volonté de nuire de certains usagers peut expliquer un comportement mettant autrui en péril. Mais il y a aussi beaucoup d'interactions violentes ou de tensions entre usagers qui résultent d'une mauvaise interprétation des comportements d'autrui, de quiproquos, d'un manque de connaissance, d'habitude ou d'apprentissage quant aux règles à appliquer dans certaines conditions complexes (par exemple, conflits entre automobilistes et cyclistes sur certaines intersections).

Cependant, différentes études suggèrent que plus on est dans un habitacle diminuant les perceptions de l'environnement extérieur (comme c'est le cas dans les véhicules fermés, notamment haut de gamme), moins on prêterait attention aux autres usagers sur la route. Le fait de rouler plus vite isolerait également davantage de son environnement extérieur. La « déconnexion » avec son environnement extérieur pourrait également engendrer un sentiment d'anonymat sur la route, qui faciliterait l'expression de comportements agressifs, voire un sentiment d'impunité.

Plusieurs études montrent que de nombreux d'automobilistes partagent des attitudes négatives envers les cyclistes, ce qui peut les amener à les déshumaniser et à agir agressivement à leur égard.

Pour finir, l'environnement est également un très grand acteur de ces conflits. On observe une hausse considérable du trafic de vélo (certaines sources évoquent 75% d'augmentation entre 2013 et 2022 - PNF, plus en milieu urbain), mais le nombre de routes, lui, n'a pas autant augmenté. Les usagers de la route se retrouvent donc à devoir partager cet espace urbain, alors

que – dans le cas des automobilistes – ils en avaient jusque-là le monopole. Cette situation de partage imposé pourrait être perçue comme étant inacceptable, injuste en particulier pour les conducteurs, ce qui pourrait nourrir des attitudes négatives à l'égard des cyclistes.

Cependant, les attitudes négatives et les comportements agressifs de la part des automobilistes envers les cyclistes seraient beaucoup moins présents chez ceux qui se déplacent aussi assez régulièrement en vélo.

• **Quelles seraient, selon-vous, les mesures à prendre pour que les comportements routiers soient plus apaisés ?**

En essayant d'avoir une analyse la plus scientifique possible de ces problèmes, on peut envisager différentes pistes de solutions. Mais, avant de recommander leur mise en place à grande échelle, il faudrait d'abord pouvoir tester leur efficacité et leur rapport coût/bénéfice à plus petite échelle.



Si on reprend nos éléments de réponse à la seconde question, il faudrait idéalement envisager des interventions à toutes les échelles du problème.

Concernant les populations qui peuvent encore manquer de connaissances ou de bonnes habitudes sur la cohabitation avec différents types d'usagers (par exemple dans le cas des conflits cyclistes-automobilistes), il conviendrait de prévoir des actions d'information/sensibilisation développées sur des bases scientifiques. Lorsqu'on offre pendant longtemps à une catégorie d'usagers comme les automobilistes le monopole d'un terrain aux ressources limitées (c'est le cas de "la route", qu'on ne peut pas élargir indéfiniment), il est assez prévisible que l'imposition d'un partage des ressources crée un sentiment d'injustice et d'hostilité dans un premier temps. Ces sentiments vont par exemples avoir tendance à s'autojustifier par le biais d'histoires et de mythes que l'on se raconte pour se donner l'impression d'avoir raison. Et ces histoires et mythes prennent souvent la forme de stéréotypes. Au-delà de la simple information, il faut donc aussi essayer de déconstruire les ressentiments, les stéréotypes, les fausses informations que les catégories d'usagers peuvent avoir en tête à propos des autres catégories.

Ces différentes actions de sensibilisation/information peuvent passer par les moyens déjà mobilisés dans le champ de la sécurité routière, à savoir les campagnes de communication grand public, les interventions réalisées auprès de public directement (ex : à l'école, au travail), les programmes d'éducation à la sécurité routière ou la formation au permis.

On peut aussi agir sur l'aménagement et des infrastructures routières. Si on reprend l'exemple des conflits automobilistes-cyclistes. Prévoir un aménagement dédié pour les cyclistes comme une piste cyclable coupée de la chaussée apparaît comme une solution évidente. Mais lorsque ce n'est pas possible et qu'on est sur des situations où les automobilistes ne sont pas familiers avec les nouvelles interactions avec les cyclistes : renforcer la signalisation pourrait peut-être se montrer utile mais à condition de suivre une approche ergonomique et scientifique pour s'assurer de son efficacité. Il serait également nécessaire d'analyser plus finement les endroits qui posent des problèmes (accidentogène, conflits...) car toutes les routes ne se valent pas et



chaque solution est adaptée à un environnement en particulier. Ce sont par exemple les intersections où la voiture est amenée à devoir couper la route au vélo qui sont sources de conflits et d'accidents.

Plus simplement, cette situation de partage de l'espace routier entre différents types d'usagers est encore relativement récente. L'enjeu d'adapter la route pour les cyclistes s'est renforcé surtout après la période covid. Comme pour toute nouvelle situation, il est nécessaire que les individus s'y adaptent et apprennent à se déplacer dans ce nouvel environnement. Ainsi, des études qui ont comparé les interactions de conducteurs et cyclistes sur une même route pendant dix ans ont constaté progressivement une diminution des conflits. Ils ont aussi constaté que là où ces conflits étaient un peu plus nombreux, ils s'expliquaient par une situation plus complexe, demandant plus de ressources de la part du conducteur. Cela met encore en évidence l'importance d'adapter les infrastructures sur la route, en tenant compte des caractéristiques, des connaissances et du niveau d'expérience des usagers en termes de partage de la route, dans le but d'éviter les conflits et leurs dérapages. Au-delà de l'adaptation des individus à ces nouvelles situations, il faut aussi que les installations soient créées de façon sécurisante pour tous et toutes, piétons compris – sachant que beaucoup de conflits se passent également entre les piétons et les cyclistes.

Enfin, il faut aussi souligner le caractère

très genré des comportements violents. Sur ce point les travaux de Marie-Axelle Granier^{1*} et de Jean Michel Assailly^{2*} sont éclairants. Ceux-ci nous rappellent que dans 75 % des accidents, ce sont des hommes qui sont impliqués. Et parmi les 25 % d'accidents qui sont le fait de femmes, aucun n'implique une agression, c'est-à-dire percuter volontairement quelqu'un pour le blesser ou le tuer. Hormis l'usage du téléphone au volant, les infractions courantes – non-respect de la vitesse, franchissement de la ligne blanche ou d'un feu rouge, conduite sous influence de l'alcool ou du cannabis... – sont majoritairement commises par des hommes. C'est évidemment aussi le cas en ce qui concerne les infractions violentes et agressives. En réalité, la route est le reflet de ce qu'on observe dans la société, à savoir que ce sont les hommes qui sont à l'origine de la grande majorité des faits de violence. ●

NOTES



^{1*} voir article « Sécurité routière : quelles différences entre femmes et hommes... et pourquoi ? » Pondération 132 - juillet 2024

^{2*} Jean-Pascal Assailly « Homo automobilis ou l'humanité routière » Éditions Imago- avril 2018

La vitesse: un enjeu clé qui réinterroge le modèle d'aménagement de la ville apaisée ^{*3}

— La question de la gestion des conflits et des différentiels de vitesse entre les différents modes de déplacement contribue fortement au ressenti d'insécurité des usagers de la route.

Ce sentiment concerne principalement les usagers vulnérables face aux véhicules motorisés, mais s'applique également au sein des mobilités actives, entre piétons, vélos et engins de déplacement personnel (EDP). Dans ce contexte, l'enjeu de la vitesse porte non seulement sur l'amélioration de la sécurité, mais plus largement sur l'apaisement de nos villes.

LA VULNÉRABILITÉ: UN FACTEUR DÉTERMINANT

Avant d'aborder les spécificités de chaque mode de déplacement, il est essentiel de rappeler le principe fondamental de la vulnérabilité différenciée entre les usagers. Les piétons et les cyclistes, souvent qualifiés d'"usagers vulnérables", sont plus exposés aux risques de blessures graves ou mortelles en cas de collision avec un véhicule motorisé, en raison de l'absence de carrosserie protectrice. Cette vulnérabilité est accentuée par leur moindre visibilité dans la circulation.

Côté piétons

L'évolution de la mobilité piétonne en ville ces dix dernières années a été marquée par une tendance positive. De plus en plus de villes in-

tègrent la marche comme un élément central de leurs politiques de mobilité. À Paris et dans les grandes agglomérations, l'Observatoire des Mobilités Actives a observé une augmentation de 10 à 20 % des déplacements à pied ces dernières années, soutenue par des aménagements urbains favorables aux piétons.

Cependant, la vulnérabilité des piétons reste préoccupante, notamment lors de la traversée des rues. Des études internationales ont montré que les temps alloués aux piétons pour traverser la rue à un feu rouge sont souvent insuffisants, particulièrement pour les personnes âgées et fragiles. Ce qui rend le piéton vulnérable, ce n'est pas tant la vitesse à laquelle il marche, mais le temps dont il pense avoir besoin pour parcourir une distance.

Pour améliorer la sécurité des piétons, des solutions innovantes sont envisagées. Par exemple, le programme "Green Man+" à Singapour permet aux personnes âgées ou en situation de handicap de bénéficier de 3 à 13 secondes supplémentaires pour traverser, en passant leur carte de transport devant une borne prévue à cet effet.

Côté vélos

L'usage du vélo en milieu urbain a connu une augmentation spectaculaire ces dernières années. Entre 2019 et 2022, on a observé une hausse de près de 30% selon Vélo & Territoires, avec des augmentations dépassant même les 40% dans certaines grandes villes comme Paris, Lyon, Bordeaux et Nantes.

Cette croissance s'accompagne d'une diversification des profils de cyclistes: novices ou expérimentés, adeptes du loisir ou plus sportifs, usagers



NOTES

3* Cet article est largement inspiré d'extraits de l'ouvrage « La vitesse : enjeux contemporains et politiques publiques » – coordonné par Laurent Carnis et Dominique Mignot. Collection Sécurité et Mobilités - L'Harmattan. Septembre 2023 ; Chapitre 10 : « Vitesse et vulnérabilité des piétons et des cyclistes ». Aurélie Dommes & Francis Papon - Chapitre 15 : « Comment l'augmentation de la vitesse des modes doux interroge les aménagements de la ville apaisée ? » Sylvain Godillon & Frédéric Hernandez.

pressés ou flâneurs. L'essor du vélo à assistance électrique (VAE) a également contribué à cette évolution, avec des ventes multipliées par 20 en dix ans entre 2008 et 2018. Cette tendance a permis d'augmenter la durée et la portée des déplacements à vélo, élargissant ainsi son usage au-delà du cadre strictement urbain.

Cependant, cette diversification des usages et des vitesses de circulation pose de nouveaux défis en termes de sécurité. Pour les cyclistes, comme pour les piétons, un choc même à faible vitesse peut avoir des conséquences graves. Le risque d'accident, de blessures graves et de mortalité augmente très rapidement avec la vitesse du véhicule motorisé au moment du choc, en particulier à partir de 30 km/h.

Développement et diversification des mobilités individuelles

Les avancées techniques, notamment dans le domaine des batteries, ont favorisé une diversification importante des modes de déplacement individuels. Depuis une dizaine d'années, les cycles (vélos classiques et Vélos à Assistance Électrique) et les EDP (principalement les trottinettes) connaissent un fort développement de leurs usages, qu'ils soient individuels ou partagés, principalement dans les centres urbains.

Cette diversification s'incarne dans des engins très légers, non motorisés ou à motorisation électrique de faible puissance : bicyclettes, vélos pliants, vélos à assistance électrique, trottinettes électriques et autres engins similaires. Au sein d'un même mode individuel, on observe également une diversification des profils des usagers.

UNE NOUVELLE RÉFLEXION SUR LES AMÉNAGEMENTS

Face à ces évolutions rapides des mobilités urbaines, une nouvelle réflexion sur les aménagements s'impose. La loi sur l'Air (LAURE, 1996) et la loi Solidarité et Renouveau Urbain (SRU, 2000) avaient déjà mis à l'agenda des agglomérations urbaines l'enjeu de la réorganisation des déplacements, des circulations et du stationnement. Dans les politiques locales mises en œuvre, le trafic de transit a été rejeté à l'extérieur des centralités urbaines et la coexistence des modes est devenue une des modalités de la ville apaisée.

Vingt ans plus tard, la question redevient d'actualité avec la diversification des modes individuels, le développement de l'assistance électrique, l'émergence des trottinettes en free-floating, au sein d'espaces publics apaisés fraîchement inaugurés. Ces nouveaux engins et l'augmentation des différentiels de vitesse qu'ils génèrent bouleversent la donne et sont susceptibles de remettre en cause

l'idée d'une coexistence des modes de transport et de leurs usages, inhérente à la ville apaisée.

Alors que l'intégration des modes pouvait se suffire d'un espace public banalisé géré par une limitation de vitesse (à 20 ou 30 km/h), la spécialisation des usages s'accompagne désormais d'une série d'aménagements physiques qui marquent l'espace urbain. La multiplicité des formes d'aménagement cyclable observée depuis peu dans l'espace public, et les nouvelles réglementations accompagnant l'essor des EDP semblent être le signe d'un retour à une spécialisation des usages de la voie.

Cette évolution pose de nouveaux défis pour les aménageurs et les décideurs publics. Comment concilier la sécurité de tous les usagers avec la fluidité des déplacements ? Comment adapter l'espace public à cette diversité croissante des modes de transport, tout en préservant l'objectif d'une ville apaisée ?

Les solutions envisagées sont multiples et doivent être adaptées aux spécificités de chaque territoire. Elles peuvent inclure :

1. La généralisation des zones 30 km/h dans les centres-villes et les quartiers résidentiels.
2. La création de pistes cyclables sécurisées et séparées du trafic motorisé.
3. L'élargissement des trottoirs pour faciliter la cohabitation entre piétons et nouveaux engins de déplacement personnel.
4. La mise en place de systèmes de régulation intelligents des feux de circulation, prenant en compte les besoins spécifiques des différents usagers.
5. Le développement d'applications mobiles permettant une meilleure information des usagers sur les itinéraires les plus sûrs et les moins conflictuels.

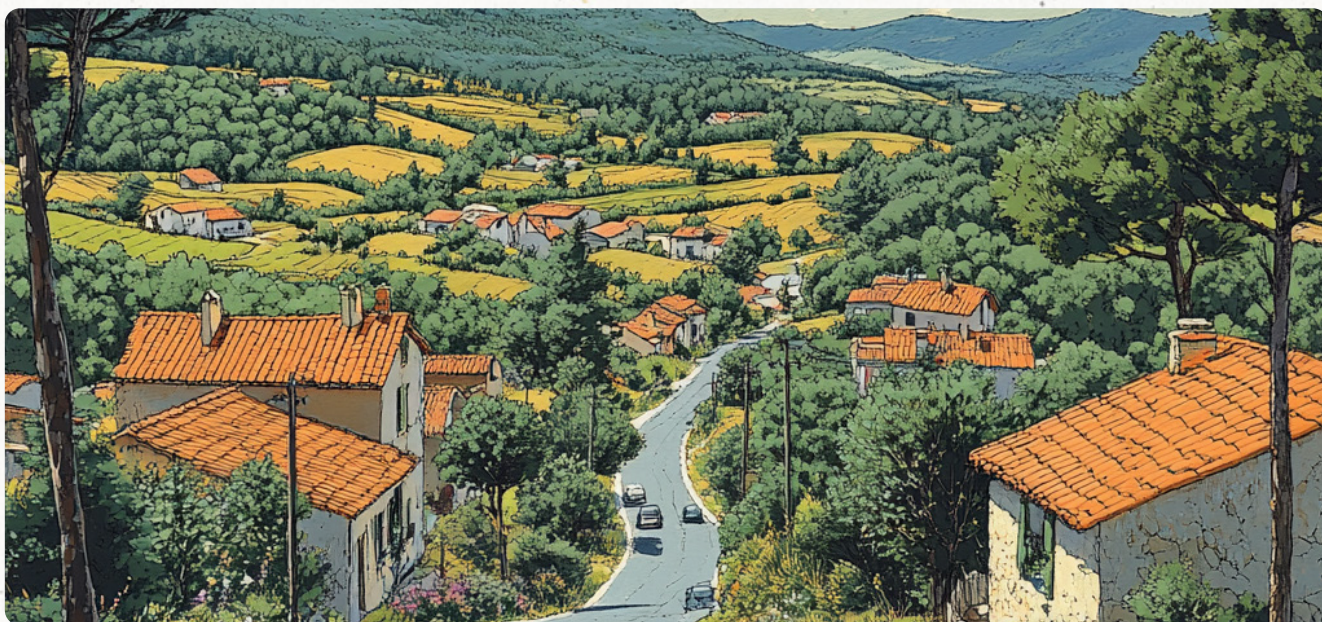
Par ailleurs, l'éducation et la sensibilisation de tous les usagers de la route aux nouvelles réalités de la mobilité urbaine sont essentielles. Cela passe par des campagnes de communication, mais aussi par l'intégration de ces enjeux dans la formation à la conduite et dans les programmes scolaires.

L'enjeu est également de repenser la place de la voiture dans nos villes. Si la réduction de la vitesse des véhicules motorisés est un levier important pour améliorer la sécurité, elle doit s'accompagner d'une réflexion plus large sur la répartition de l'espace public entre les différents modes de transport.

Enfin, il est crucial de prendre en compte les besoins spécifiques des usagers les plus vulnérables, notamment les personnes âgées ou à mobilité réduite. Les aménagements doivent être pensés pour garantir leur sécurité et leur confort, tout en favorisant leur autonomie de déplacement. ●



International



Zones rurales et sécurité routière en Europe

— Alors que le débat du moment semble se focaliser sur la sécurité routière en milieu urbain (cf dossier de ce numéro), une étude^{1*} menée à l'échelle de l'Europe nous invite à nous intéresser au sujet des territoires ruraux.

PIERRE LAGACHE

Rappelons-nous que la mesure du 80km/h ciblait particulièrement ces territoires. Le sujet du ralentissement des mobilités, démythifié depuis par les évaluations menées^{1*}, avait alors stigmatisé le débat politique, occultant totalement le fait que les populations des territoires ruraux étaient les plus exposées au risque routier. Les chiffres présentés dans cet article nous amènent donc, à l'échelle euro-

péenne, à poser un regard dépassionné sur le sujet.

UNE MORTALITÉ ROUTIÈRE EN AMÉLIORATION SUR LE RÉSEAU RURAL EUROPÉEN MAIS MOINS MARQUÉE POUR LA FRANCE

Sur la période 2012-2022, 51 % des décès sur les routes de l'UE27 se sont produits sur des routes rurales (62 % pour la France), 41% sur des routes urbaines (30 % pour la France) et 9% sur les autoroutes (8 % pour la France).

Ceci démontre une singularité française qui place les routes rurales au premier plan de l'insécurité routière.

En Europe, au cours de la dernière décennie, entre 2012 et 2022, le nombre de décès sur les routes rurales a diminué de 24 %, contre 18 % sur les autres routes (routes urbaines et autoroutes).

En France, entre 2012 et 2022, le nombre de décès sur les routes rurales a diminué de 20 %, et a cependant augmenté de 4 % sur les autres routes (stable pour les routes urbaines: +0,1% et forte hausse sur autoroutes: +31% pour 15% d'augmentation du trafic).

FIGURE 1

Répartition des décès par tranche d'âge selon les typologies de route (2012-2022)

- 0 - 24 ans
- 25-64 ans
- 65+ ans

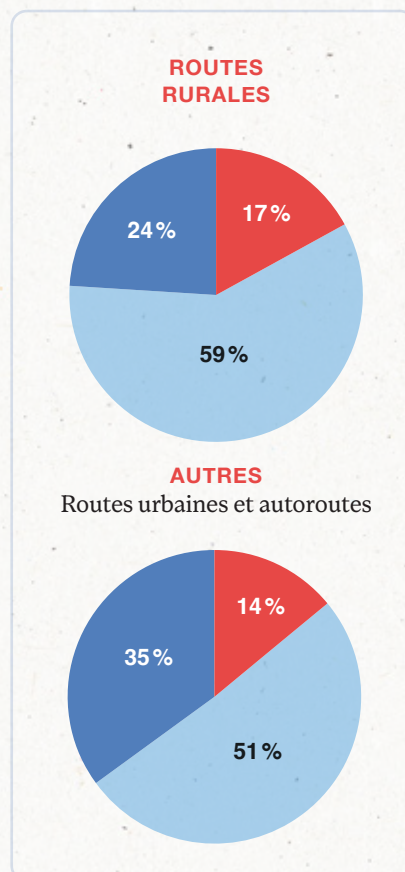


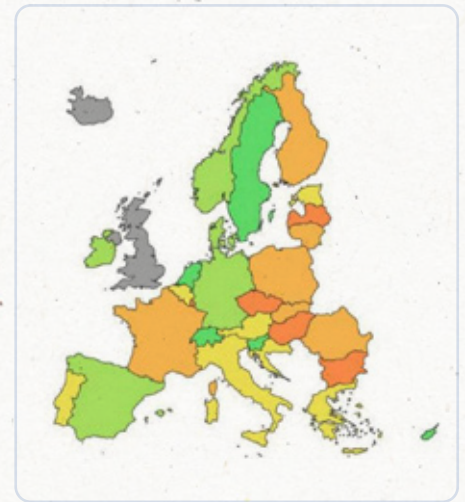
FIGURE 2

Nombre de décès sur les routes rurales par million d'habitants par pays dans l'UE27 et l'AELE (2022). Source : CARE, EROSTAT



FIGURE 3

Cartographie du nombre de décès sur les routes rurales par million d'habitants Source : EUROSTAT pour les limites administratives



UNE MORTALITÉ ROUTIÈRE SPÉCIFIQUE AU RÉSEAU RURAL

Les décès sur les routes rurales diffèrent également à d'autres égards (FIGURE 1) par rapport aux décès sur d'autres routes (routes urbaines et autoroutes) :

- La proportion de décès chez les personnes de 25 à 64 ans sur les routes rurales est plus élevée (59 % de tous les décès) que sur les autres routes (51 %).
- La proportion de décès chez les personnes de 65 ans et plus sur les routes rurales est plus faible (24 %) que sur les autres routes (35 %).
- Les usagers vulnérables de la route (piétons, cyclistes, cyclomoteurs et motos) représentent 68 % des décès sur les routes urbaines, alors que cette part n'est que de 36 % pour les routes rurales.

UNE ANALYSE PAR PAYS COMPLEXE

Il est important de préciser que l'analyse de la sécurité routière au-delà du simple taux de mortalité. Il est ainsi essentiel d'examiner la proportion des décès sur les routes rurales par rapport au nombre total de décès routiers dans un pays.

En Europe, cette proportion varie considérablement. Elle est généralement élevée en Europe du Nord et dans certaines parties de l'Europe de l'Ouest. La Norvège et l'Irlande présentent les proportions les plus élevées, tandis que Chypre et la Croatie ont les plus faibles.

La Lettonie se distingue par un taux de mortalité élevé sur les routes rurales et une forte proportion de ces décès par rapport au total. L'absence de réseau autoroutier dans certains pays peut expliquer ces chiffres élevés.

Les variations entre pays peuvent aussi s'expliquer par des facteurs tels que le degré d'urbanisation, la structure du réseau routier et les niveaux de trafic relatifs entre zones urbaines et rurales. Un point tout fois à signaler. Si l'on considère les pays où le nombre de décès sur les routes rurales est le plus élevé (France, Allemagne, Italie et Pologne), seule l'Allemagne a un taux de mortalité inférieur à la moyenne européenne. ●

NOTES

1* « Faits et chiffres : zones rurales & sécurité routière » - European Commission - Mars 2024 - source des données issues en grande partie de la base CARE (base de données sur les accidents de la route en Europe). Les autres données sont issues d'Eurostat.



Autoroutes allemandes : fin d'un mythe

— Il s'agit de la « fake news » sans doute la plus répandue en sécurité routière. Les autoroutes allemandes dont la vitesse n'est pas limitée serait pourtant plus sûres. Ce mythe est pourtant mis à mal par les résultats de plusieurs études.

Une première étude ^{1*} porte sur un tronçon de 62 kilomètres de l'A24 sans limitation de vitesse soumis ensuite à une limitation de vitesse à 130 km/h en décembre 2002. Le résultat est sans appel : le

nombre d'accidents a été divisé par deux, passant de 654 accidents en trois ans sans limitation de vitesse à 337 accidents en trois ans à 130 km/h. Toutefois, la prise en compte de la baisse du trafic observé sur les deux périodes pondère ce résultat qui confirme une baisse, mais de 26,5%.

Une autre étude ^{2*} s'est également penchée sur un argument avancé par de nombreux opposants à la limitation de la vitesse : le temps de trajet plus court en raison d'une vitesse moyenne plus élevée. Sur les tronçons d'autoroute non réglementés, la vitesse moyenne observée des voitures est de 137 km/h sur les quatre voies et de 142 km/h sur les six voies, avec des fluctuations de vitesses très élevées. Avec une limite de 130 km/h, cette vitesse moyenne diminue de 10 km/h, avec une amélioration de la

fluidité du trafic. L'augmentation de la capacité d'une voie a même été estimée à 100 véhicules par heure.

Au-delà des progrès sur l'accidentalité, les conclusions identifient trois sources d'économie pour la société générées par :

- la réduction des accidents,
- des gains de temps, car moins de bouchons,
- un calibrage nécessaire de la voirie moins important.

NOTES

^{1*} Étude sur les effets d'une limitation générale de la vitesse dans le Land de Brandebourg.

^{2*} Étude réalisée sur les effets d'une limitation générale de la vitesse dans le Land de Brandebourg.



Assurance : l'Allemagne est un exemple à suivre

— L'assurance automobile obligatoire est un enjeu majeur de sécurité routière et de protection des victimes. Une comparaison entre les systèmes français et allemand révèle des différences significatives, mettant en lumière l'efficacité du modèle allemand dont la France pourrait s'inspirer.

UN CONTRASTE SAISSANT

En 2023, la France comptait environ 680 000 véhicules non assurés, contre seulement 6 000 en Allemagne, soit un rapport de un à 100 ! Cette différence spectaculaire s'explique par l'approche préventive adoptée outre-Rhin depuis 2008, avec la mise en place d'un système où l'immatriculation d'un véhicule est subordonnée à la souscription d'une assurance. Cette mesure préventive empêche ainsi la circulation de véhicules non assurés dès le départ.

INTERCONNEXION DES BASES DE DONNÉES

Le système allemand repose sur un principe simple qui est celui d'une interconnexion entre les bases de données des assureurs et des services d'immatriculation. Lorsqu'un contrat d'assurance est souscrit, un numéro d'identification est généré et transmis aux autorités. Ce numéro est requis pour l'immatriculation, permettant ainsi une vérification instantanée de l'assurance du véhicule.

Le système a l'avantage d'un suivi en temps réel car en cas de résiliation d'un contrat d'assurance, les compagnies allemandes sont tenues d'en informer immédiatement les autorités. Cela permet une réaction rapide, avec la possibilité d'immobiliser le véhicule si aucune nouvelle assurance n'est souscrite.

Ce système permet d'empêcher l'immatriculation d'un véhicule non assuré. C'est ce qui explique que seuls 0,01% des véhicules allemands, soit environ 6 000, n'ont pas d'assurance.

LE SYSTÈME FRANÇAIS : DES LACUNES À COMBLER

Actuellement en France, pour immatriculer un véhicule, il n'est pas obligatoire de présenter une attestation d'assurance. La vérification de l'assurance se fait principalement lors des contrôles routiers, une approche réactive plutôt que préventive. Bien que la France dispose depuis 2019 d'un Fichier des Véhicules Assurés (FVA), son utilisation reste limitée car les ser-

vices d'immatriculation n'y ont pas accès, empêchant donc une vérification systématique lors de l'immatriculation.

La différence d'approche se traduit par un écart considérable en termes de coûts. En 2023, le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages (FGAO) français a versé plus de 137 millions d'euros d'indemnisations. En comparaison, l'équivalent allemand (Verkehrsofferhilfe) n'a déboursé que 4 millions d'euros en 2018.

L'adoption du modèle allemand permettrait à la France de réduire drastiquement le nombre de véhicules non assurés. Pour ce trois axes d'évolution seraient à envisager :

- 1 • Introduire un contrôle préventif lors de l'immatriculation, en conditionnant celle-ci à la présentation d'une attestation d'assurance valide.
- 2 • Établir une coopération étroite entre les assureurs et l'administration pour signaler rapidement les résiliations de contrats.
- 3 • Mettre en place un système d'immobilisation rapide des véhicules non assurés, sur le modèle allemand.

Cette réforme nécessitera un changement des habitudes avec une collaboration étroite entre les assureurs, les services d'immatriculation et les forces de l'ordre, mais les bénéfices en termes de sécurité et d'économies justifient amplement cet effort.

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 Combiér · 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

● 09 - ARIÈGE

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

● 14 - CALVADOS

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

● 15 - CANTAL

Jacques Vermeuzou · 07 81 26 94 71
jacques.vermeuzou@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
44, rue de Limur,
56860 Séné

● 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

● 34 - HÉRAULT

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

● 35 - ILLE-ET-VILAINE

Alain L'Hostis · alain.lhostis35@gmail.com

● 37 - INDRE-ET-LOIRE

Philippe Arnaud · 06 30 40 10 59
pic.arnaud@orange.fr

● 38 - ISÈRE

01 45 32 91 00
contact@violenceroutiere.fr

● 39 - JURA

Michel Guillemin · 06 86 66 46 75
michel.guillemin.3@gmail.com
57 B, boulevard du Président Wilson,
39100 Dôle
facebook /Liguejura

● 41 - LOIR-ET-CHER

Jean-Luc Carl
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

● 45 - LOIRET

Pierre-Louis Valls · 02 38 53 09 58
ligue45@violenceroutiere.fr

● 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
44, rue de Limur, 56860 Séné

● 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

● 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

● 68-67 - HAUT-RHIN/BAS-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
896 route de Parigné - Le Ranch
72210 Roëzé-sur-Sarthe
lcvr72@laposte.net

● 73-74 - SAVOIE/HAUTE-SAVOIE

Jean-Marie Reiter
LCVRdS7374@hotmail.com
9 quai des Clarisses, 74000 Annecy

● 75 - PARIS

Annie Canel · 01 45 32 91 00
ligue75@violenceroutiere.fr

● 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
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 bébés 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 :

- 30€ ADHÉSION SEULE**
(10€ après réduction d'impôt)
- 36€ ADHÉSION & REVUE PONDÉRATION**
(12€ après réduction d'impôt)
- 50€ ADHÉSION COUPLE / ENTREPRISE / COLLECTIVITÉ & REVUE PONDÉRATION**
(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.

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

