



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **Enregistreurs
de données**
p. 11

➔ **Sécurité routière
dans l'Union Européenne**
p. 12

➔ **Homicide routier
et justice**
p. 19



DOSSIER p. 14



**Circulation
inter-files**

SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 5 – Les chiffres d'avril 2021
- 6 – Éthylotests : la saga se poursuit !
Les feux « intelligents » ont fonctionné de façon illégale pendant 25 ans !
Ralentisseurs vandalisés
et maire menacé : pathétique !
- 7 – Après Volvo, Renault donne dans le « *slow washing* »
Voies cyclables à Marseille :
« Peut (beaucoup) mieux faire ! »
- 8 – Confusion entre science et recherche
- 10 – Signalement des contrôles :
une loi cadennassée par les lobbies !
- 11 – Règlements en préparation
en matière d'enregistreurs de données
- 12 – Sécurité routière dans l'UE :
état des lieux et perspectives
- 14 – Dossier : expérimentation de la CIF :
bis repetita
- 17 – Retour à 90 km/h :
zoom sur la gent féminine
- 19 – Homicide routier et justice
- 21 – 4 questions à Laurent Somon,
Sénateur de la Somme
- 22 – La justice face aux violences routières :
statistiques et rapports
- 23 – Vie de la Ligue
- 26 – Vie des asso's
- 27 – Associations départementales
- 28 – Conseil d'administration,
Bureau national et bulletin d'adhésion

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

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

Directrice de la publication : Chantal Perrichon

Rédacteur en chef : Pierre Lagache

Imprimerie :

Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

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



JUSTICE, RÉSILIENCE ET DÉMOCRATIE...



Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

À la lecture de ce numéro, vous constaterez que la justice y est particulièrement présente. Une justice essentielle aux victimes dans leur chemin vers la résilience.

Face aux délinquants de la route, sa sévérité est nécessaire pour faire réparation, mais aussi pour lutter contre toute forme de banalisation de la violence routière.

La justice est également primordiale pour sanctionner les excès de langage, aujourd'hui largement renforcés par les réseaux (a)sociaux. Malgré la violence verbale qu'elle subit régulièrement, la Ligue s'est pourtant toujours interdite d'agressivité et d'injure dans sa communication, tout en restant attachée à sa capacité d'indignation. Interpeller, dénoncer, s'indigner sont indissociables de tout débat démocratique.

La justice l'a reconnu et c'est une bonne nouvelle !

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

Nos Valeurs

Indépendance

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

Rigueur

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

Proximité

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

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

Indignation !

➤ Éthylotests : la saga se poursuit !

- Le 1^{er} décembre 2011 : les discothèques et les bars de nuit doivent mettre des éthylotests à la disposition de leurs clients, elles devront être capables d'en fournir au moins cinquante par nuit.
- Le 1^{er} juillet 2012 : obligation d'un éthylotest dans tous les véhicules terrestres à moteur, véhicules légers, poids-lourds, motocyclettes, à l'exclusion des cyclomoteurs.
- Dans un premier temps, il était prévu une sanction de 11 €, qui devait entrer en vigueur au 1^{er} novembre 2012, date qui a été repoussée au 1^{er} mars 2013. Puis, finalement, un décret du 28 février 2013 est venu supprimer la sanction, mais l'obligation de l'éthylotest dans le véhicule subsiste.
- Le 1^{er} septembre 2015 : obligation d'un éthylotest antidémarrage dans les cars.
- Le 22 mai 2020, fin de l'obligation d'être en possession d'un éthylotest dans sa voiture.
- À partir de ce 1^{er} juillet 2021, les boutiques de boissons alcoolisées à emporter devront obligatoirement proposer à la vente des éthylotests, à proximité du rayon de boissons alcooliques. Ils devront toujours disposer d'un stock minimal de 10 ou 25 éthylotests fixé en fonction du linéaire des rayons alcool. Il faudra aussi qu'ils apposent, à proximité immédiate des boissons alcooliques, une affiche indiquant que des éthylotests sont à la vente. Le fait de contrevenir à cette obligation sera puni d'une amende de 675 € et jusqu'à 1 875 € en cas d'amende forfaitaire majorée.



Toute cette histoire mouvementée montre le poids et la ténacité des lobbies des fabricants d'éthylotests. Enfin cette mesure aura le mérite de leur donner une bouffée d'oxygène.

Indignation !

➤ Les feux « intelligents » ont fonctionné de façon illégale pendant 25 ans !



Depuis près de 25 ans, pour protéger leurs administrés, des maires ont, de bonne foi, installé des feux qui passent au rouge pour arrêter les véhicules qui arrivent trop vite dans leur village. Le 17 septembre dernier l'administration a découvert que ces feux étaient illégaux ! Le ministre de l'Intérieur a alors demandé qu'ils soient désactivés jusqu'à ce que les modalités de leur réglementation soient définies.

C'est désormais chose faite. Le feu sera toujours au rouge et passera au vert uniquement lorsque les usagers en approche respectent la limitation de vitesse. Ceux qui ne respectent pas la limitation se verront imposer l'arrêt au feu rouge.

Indignation !

➤ Ralentisseurs vandalisés et maire menacé : pathétique !

Dans le village de Barberier (Allier), les habitants sont exaspérés. Depuis que des ralentisseurs ont été installés dans une des rues du village, certains usagers sont devenus fous furieux (au sens propre). Ils ont déversé sur ces ralentisseurs de la paille, de l'huile de vidange (au risque de provoquer des accidents). Ils ont peint la chaussée et, dernièrement, ont déposé le contenu d'un vide-grenier sur un ralentisseur. Ils ont détruit à plusieurs reprises les panneaux 30 km/h, ont jeté des débris dans la propriété du maire et lui ont adressé des menaces de mort. Les réparations engendrées par ces dégradations ont déjà coûté 4 000 euros à la petite commune.

Une situation qui exaspère les habitants. Une enquête a été confiée à la brigade de recherches de la gendarmerie de Vichy.

Observons ceci : sur cette portion de route de 600 mètres, les ralentisseurs font « perdre » (avec beaucoup de guillemets) au maximum 5 secondes aux automobilistes. Mais pour commettre ces forfaits, leurs auteurs, en préparation et exécution, ont passé des heures, sont sortis de leur lit en pleine nuit (au lieu d'y rester au chaud). Ils ont dépensé de l'énergie, gâché de l'essence, dilapidé du temps...

Bref, pour ne pas perdre une poignée de secondes, ils ont gaspillé des heures ! Ils sont



comme des faux-monnayeurs qui dessineraient à la main des billets de banque. Peut-on imaginer plus absurde, plus stupide ?



➤ Après Volvo, Renault donne dans le « *slow washing* »

Le groupe Renault a annoncé en ce début avril 2021 que la vitesse de ses modèles et de ceux de Dacia sera désormais bridée électroniquement à 180 km/h par le biais d'un régulateur automatique appelé « *Safety coach* ».

La ficelle est bien grosse. On connaissait le « *green washing* » largement utilisé pour s'attribuer à bon compte une virginité environnementale, voilà qu'après Volvo en 2019, Renault donne dans le « *slow washing* ». D'ailleurs pourquoi 180 km/h, soit 50 km/h de plus que la vitesse maximale autorisée sur autoroute ? Rien n'est dit précisément à ce sujet.

Selon le directeur général de Renault, Luca de Meo « *Le but est d'agir sur la vitesse qui représente plus d'un tiers des causes d'accidents mortels* ». Certes mais quelle est la part du nombre d'accidents graves générés par une vitesse supérieure à 180 km/h ? Nous le savons, cette part est infime et fort heureusement ! l'impact à attendre sur la sécurité routière est donc proche de zéro. Nous sommes donc bien dans un effet d'annonce qui masque en fait une problématique qui semble bien éloignée d'un objectif de sécurité routière. Pour preuve, la marque Alpine, spécialisée dans les sportives haut de gamme, n'est pas concernée par ce bridage.

En fait, en bridant ses véhicules, le groupe Renault préparerait ainsi les automobilistes à des vitesses de pointe moins élevées, sachant que les batteries des véhicules électriques s'usent plus vite lorsqu'ils roulent à vive allure. Le premier modèle Renault concerné sera la nouvelle Mégane électrique, attendue pour 2022, et dont le régulateur de vitesse sera même plafonné par défaut à 160 km/heure.

La décision qui pourrait véritablement convaincre des bonnes intentions de Renault et de Volvo sur la réduction des vitesses serait de prévoir l'installation en série d'un limiteur automatique s'adaptant à la vitesse autorisée (Lavia)⁽¹⁾. Ce dispositif, prêt technologiquement, est demandé depuis des années par la Ligue.

Renault proposera également un « *safety score* » (score de sécurité), établi sur la base d'une « analyse fine des habitudes de conduite permettant d'identifier les écarts et dépassement du conducteur ». « *Proposé en partenariat avec les assureurs, ce « *safety coach* » permettra d'inciter à une conduite plus sûre* » a déclaré Luca de Meo. Mais là encore, rien de précis n'est annoncé sur l'utilisation des données. La frilosité exprimée par les assureurs sur l'installation de véritables enregistreurs de données (boîtes noires)⁽²⁾, il y a de quoi être sceptique... Ces boîtes noires, prêtes



technologiquement et demandées par la Ligue depuis des décennies, permettraient pourtant, en cas d'accident, de disposer de données précieuses pour comprendre et établir les responsabilités.

Enfin, rien n'est envisagé sur l'utilisation du téléphone au volant (y compris en bluetooth) alors que l'on sait que cette distraction est aujourd'hui impliquée dans près de 20 % des accidents graves... L'argument commercial de la voiture hyper-connectée continue visiblement de peser face à l'enjeu de sécurité.

⁽¹⁾ Déclaration du vendredi 23 avril lors de l'Assemblée Générale du groupe.

⁽²⁾ voir article d'Ilyas Daoud dans ce numéro [page x](#).



➤ Voies cyclables à Marseille : « *Peut (beaucoup) mieux faire !* »



À Marseille, mais le constat se vérifie aussi dans beaucoup d'autres villes françaises, la conception d'un bêtisier des aménagements cyclables est chose aisée. La photo choisie parmi beaucoup d'autres du même acabit n'est malheureusement pas une caricature mais symptomatique de la difficulté qu'ont encore et toujours les responsables de l'aménagement de la voirie pour intégrer véritablement et sérieusement les déplacements doux.

Problèmes de formation, de priorité, de culture sur les nouveaux types de déplacement ? C'est sans doute tout cela à la fois qui contribue à générer de telles aberrations. La photo illustre bien le dilemme qui consiste encore trop souvent à penser les aménagements d'abord en fonction de la voiture et de tenter ensuite d'intégrer les autres déplacements par défaut. En milieu urbain, il est grand temps d'inverser la pyramide !

Quand on lui demande ce qu'est pour lui un philosophe des sciences, Étienne Klein⁽¹⁾ répond : « Quand un philosophe parle du temps, est-ce qu'il parle de la même chose qu'un physicien ? S'ils ne parlent pas de la même chose, pourquoi utilise-t-on le même mot ? Et au contraire, s'ils parlent de la même chose, est-ce qu'ils en disent les mêmes choses ? Si la réponse est oui, ça veut dire que leurs discours sont en quelque sorte conformes et redondants. Si au contraire, ils ne disent pas les mêmes choses, à qui puis-je faire confiance ? Au physicien ou au philosophe ? »

Une occasion manquée

Dans un interview⁽²⁾ par des étudiants en Master professionnel de journalisme à l'Institut de Journalisme Bordeaux Aquitaine (IJBA), Étienne Klein déclare : « Il y avait là (avec cette pandémie) une occasion historique de faire de la pédagogie scientifique. On aurait pu entendre des scientifiques expliquer ce que c'était un essai en double aveugle, un essai randomisé, quel est le bon usage des statistiques, pourquoi il ne faut pas confondre corrélation et causalité... Les gens étaient intéressés et passaient beaucoup de temps devant leur télévision. On pouvait leur expliquer ce qu'on savait, ce qu'on ne savait pas, les démarches de recherche entamées pour répondre aux questions dont on ne connaissait pas les réponses. Au lieu de faire cela, assez rapidement, on a organisé des clashes entre experts plus ou moins auto-proclamés, une espèce de joute où les plus forts en gueule étaient les plus présents. L'expert honnête qui venait dire : "Je vous dis ce qu'on sait, et aussi ce qu'on ne sait pas", n'était pas réinvité. Ça a donné quelques dérives... »

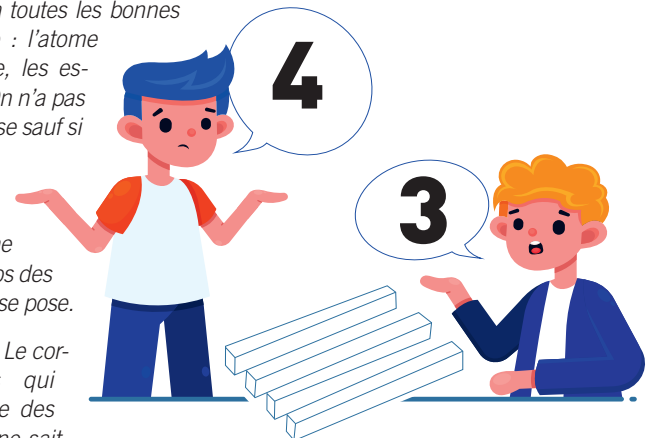
Savoir faire la différence entre ce que l'on sait et ce qu'on ne sait pas, c'est aussi comprendre qu'il y a une différence entre la science et la recherche. En effet, ce n'est pas du tout la même chose. Étienne Klein précise : « La science est un corpus établi de connais-

sances en lesquelles on a toutes les bonnes raisons d'avoir confiance : l'atome existe, la Terre est ronde, les espèces vivantes évoluent. On n'a pas lieu de remettre ça en cause sauf si un jour quelque chose d'absolument révolutionnaire nous oblige à le faire. La science ambitionne d'atteindre la vérité à propos des questions précises qu'elle se pose.

Et puis il y a la recherche. Le corpus de connaissances qui constitue la science pose des questions auxquelles on ne sait pas répondre. On sait que l'atome existe, mais il y a des éléments dans l'atome qu'on ne comprend pas. Donc la recherche a à voir, elle, avec le doute. Mais quand on amalgame science et recherche comme on l'a fait pendant la crise sanitaire, le doute qui est consubstantiel à la recherche vient coloniser l'idée même de science. Et on en vient à dire : "La science, c'est le doute". Mais si la science, c'est le doute, pourquoi m'interdirais-je de la contester à partir de mon ressenti, de mes croyances, de mes convictions ? Ainsi se met en place une jolie cacophonie ».

On parle beaucoup de « désinformation ». Mais « Est-ce que c'est le bon mot ? » interroge toujours Étienne Klein, qui apporte sa réponse sur le site de marianne.fr⁽³⁾ : « Il faut distinguer deux choses : il y a des gens qui parlent au-delà de leurs compétences – c'est ce qu'on appelle l'ultracrépidarianisme. C'est une tendance en pleine expansion. Il y a aussi des personnes qui, volontairement, tentent de tromper les gens dans un but politique... Là, c'est plutôt de la manipulation, et c'est plus grave. »

Tentons un parallèle avec la sécurité routière en nous appuyant sur la mesure du 80 km/h. La pédagogie a été menée *a minima* et surtout extrêmement tardivement. On a ainsi favorisé l'installation d'un débat où chacun, en tant



que simple usager de la route, et ne disposant pas de connaissances scientifiques sur le sujet, s'est forgé une opinion nourrie par son propre ressenti de conducteur. Mais le pire est ailleurs. Laissons de côté les réseaux sociaux, trop souvent caisse de résonance de la désinformation. Certains élus ayant politisé le sujet et l'ayant donc instrumentalisé ont pu ainsi développer aisément leur argutie. Ainsi, à titre d'exemple, le sujet de la perte de temps de déplacement a versé dans la caricature. Pourtant l'argumentation scientifique était établie et les évaluations réalisées *a posteriori* ont bien confirmé la connaissance...⁽⁴⁾

Pourquoi cette cacophonie ?

Le bouillonnement médiatique (Internet, les chaînes d'information en continu...) amplifié par les réseaux sociaux contribue à un « hold-up attentionnel »⁽⁵⁾ qui préempte de longues heures possibles de réflexion et promenades au grand air, de moments conviviaux en famille ou entre amis.

Étienne Klein a une analyse claire : « Le problème (de la confusion entre croyance et vérité) vient en partie de ce qu'aujourd'hui circulent dans les mêmes canaux de communication des éléments qui ont des statuts cognitifs très différents : il peut s'agir de



⁽¹⁾ Étienne Klein : ingénieur centralien est physicien et philosophe des Sciences, directeur de Recherche au Commissariat de l'énergie atomique. Il est reconnu par ses pairs comme un grand vulgarisateur.

⁽²⁾ Propos recueillis par Lauryane Arzel et Raphaël Lardeur, étudiants en Master professionnel de journalisme à l'Institut de Journalisme Bordeaux Aquitaine (IJBA).

⁽³⁾ Marianne.net du 7 avril 2020 <https://www.marianne.net/societe/etienne-klein-les-resultats-de-la-science-ne-se-decident-pas-par-le-recours-des-sondages>

⁽⁴⁾ Voir article de *Pondération* n° 122 – septembre 2020 – P. 7 et étude du <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/abaissement-vitesse-maximale-autorisee-80-kmh>

⁽⁵⁾ « *Apocalypse cognitive* » de Gérald Bronner paru le 6 janvier 2021 aux Éditions PUF.



connaissances, de croyances, d'informations, de commentaires, d'opinions, de bobards... Leur juxtaposition médiatique fait que leurs statuts se contaminent ou s'amalgament : les connaissances passent pour des croyances, les opinions pour des informations, etc. ».

Celles et ceux qui suivent les documentaires complotistes ne sont pas les mêmes que ceux qui lisent les analyses et/ou qui en démontent les mécanismes. Donc ces deux régimes d'informations ne se rencontrent jamais.

Il ajoute : « *Le démenti qui permettra de voir où sont les erreurs n'est pas connu de ceux qui voient le film. Chacun vit dans sa bulle cognitive et c'est le cœur du problème. Pour faire société, il faut se mettre d'accord sur l'importance de l'idée de vérité. Une République est un endroit où on doit accepter d'entendre des choses désagréables qui contredisent nos croyances* ».

Le processus de transmission des savoirs

« Globalement, qu'observe-t-on aujourd'hui ? » interroge Étienne Klein « On observe une relative décorrélation entre la compétence et la militance. (–) Prenez l'exemple de la 5G. Qui sait exactement ce qu'est la 5G ? Pas grand monde. Qui a un avis sur la 5G ? Tout le monde. Le fait d'avoir un avis tranché sur une question comme celle-là semble dédouaner de l'envie ou de l'obligation de s'instruire à propos du sujet concerné. C'est ce qu'il faut essayer de déconstruire en faisant en sorte que les gens se renseignent, enquêtent, interrogent, et ensuite se forment un avis. Se "forger" un avis, ce n'est pas la même chose qu'avoir

un avis. C'est un aboutissement, le résultat d'une maturation, pas une position a priori. »

Si l'on transpose à nouveau à la sécurité routière. Quelle est la proportion de conducteurs qui a véritablement pris conscience que le problème généré par le téléphone au volant n'est pas la tenue en main mais l'occupation du cerveau ? De fait, combien ont pris conscience qu'une conversation en bluetooth est tout aussi dangereuse qu'une conversation avec prise en main du téléphone ? Sur ce cas précis, la recherche tente de comprendre le fonctionnement extrêmement complexe de notre cerveau. La science, elle, est capable de préciser les différents niveaux de distraction (écoute de la radio, conversation avec passager, conversation au téléphone...) et leurs impacts dégradants sur la concentration nécessaire à la conduite. Mais face à la science chacun considère encore trop souvent les questions comportementales selon les principes de la simple logique ou du soi-disant bon-sens, alors qu'en matière de neurosciences, la réalité est toute autre, bien plus complexe et souvent même contre-intuitive.

Étienne Klein conclut sur le sujet « *Je crois qu'il faut repenser la façon de transmettre la science, de manière beaucoup plus efficace qu'elle n'est aujourd'hui. D'autant plus qu'elle est contestée par toutes sortes d'instances, ce qui rend l'exercice à la fois politiquement nécessaire et terriblement difficile.* »

Versus sécurité routière

Les éléments essentiels du corpus de connaissances du domaine de la sécurité routière sont nombreux et variés : lois de la physique appliquées aux déplacements, expertise des

données d'accidentalité, fonctionnement du cerveau, mécanismes du sommeil, neurosciences, psychologie...).

L'enjeu n'est-il pas d'inviter chacun à se forger un avis plutôt que d'émettre un avis dans la précipitation et la facilité ?

Nous savons qu'il y a un lien ténu entre le fait de comprendre une nouvelle règle et le fait de l'appliquer. Alors ne faut-il pas renforcer la pédagogie dans les processus de mise en place de nouvelles mesures, sans pour autant l'opposer à la mise en place d'un dispositif de contrôle/sanction, qui restera bien évidemment indispensable. En matière de communication, la vulgarisation scientifique pourrait s'avérer plus efficace que les discours moralisateurs ou jouant la seule carte de l'émotion⁽⁶⁾.

Au nom de ses croyances, de ses convictions, ou de ses visions fantasmées, si l'on confond la recherche et la science sur laquelle s'appuie la sécurité routière, alors le doute semé sur les aspects de recherche non encore établis peuvent affecter les fondements de la connaissance. Que n'a-t-on pas entendu dans des interviews de spécialistes de sécurité routière auto-proclamés du genre : « *Plus je roule vite, plus je suis concentré* », « *Si je roule à moins de 110 km/h, je m'endors au volant* » ou au contraire « *Le fait de téléphoner me tient éveillé* »...

Pleinement consciente de cet enjeu de vérité, la Ligue s'est toujours appuyée sur des avis d'experts. Ses membres ne se précipitent pas sur des micros tendus sans avoir pris le temps d'analyser les situations. La Ligue ne veut pas tomber dans le piège de la décorrélation entre la compétence et la militance. Parmi ses 3 valeurs : la rigueur ! Le livre de la Ligue « Objectif zéro accident »⁽⁷⁾ présente de manière pédagogique certaines connaissances de base qui sont validées par un très grand nombre d'experts.

Deux idées originales et pertinentes d'Étienne Klein, tirées de son expérience de vulgarisateur scientifique pendant plus de 25 ans, seront considérées par la Ligue avec une attention particulière :

- Les biais cognitifs qui peuvent expliquer que la communication des connaissances transmises pose parfois difficulté, à la réception.
- Le manque de connaissance sur nos connaissances. « Avoir des connaissances, c'est bien. Savoir comment elles se sont construites en tant que connaissances dans l'histoire des idées, c'est beaucoup plus important. » comme le précise Étienne Klein.

Dans ce contexte, les mots subtils de Pierre Dac prennent un relief tout particulier : « Rien ne sert de penser, il faut réfléchir avant ! »

⁽⁶⁾ Voir article de Pondération n° 103-juin 2015 – Campagnes de sécurité routière : quel impact ?

⁽⁷⁾ « Objectif zéro accident », livre collectif de la Ligue contre la violence routière, Les Petits Matins, 2015, ex. p. 118-122.

Voir les vidéos :

« Étienne Klein : « On a confondu science et recherche ! » <https://www.youtube.com/watch?v=5ohJfTILSNY>

« Conversation avec Étienne Klein : « Pour faire société il faut se mettre d'accord sur l'importance de l'idée de vérité »

<https://theconversation.com/conversation-avec-etienne-klein-pour-faire-societe-il-faut-se-mettre-daccord-sur-limportance-de-lidee-de-verite-151131>

➤ Signalement des contrôles : une loi cadenassée par les lobbies !

Le décret 2021-468 publié au Journal Officiel le 20 avril 2021⁽¹⁾ précise l'article 98 de la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019 (loi LOM). Il fixe désormais les modalités d'interdiction de rediffuser tout message de nature à signaler la présence des forces de l'ordre sur les avertisseurs de radars ou de navigation par géolocalisation. Ce décret précise les règles de cette nouvelle possibilité de rendre invisibles certains contrôles. Une démarche qui semble aller dans le bon sens mais qui illustre une politique de sécurité routière craintive et incohérente.

Petit rappel historique

Dans les numéros 106 et 109 de *Pondération* parus en 2016, il y a donc 5 ans, 2 articles sur le signalement des contrôles étaient parus.

Dans l'article du numéro 106, nous revenions sur le fameux protocole conclu en 2011 entre l'Association Française des Fournisseurs et utilisateurs de Technologies d'Aide à la Conduite (AFFTAC) et le ministère de l'Intérieur. Nous écrivions alors :

« La pugnacité des fabricants, appuyée par l'écoute bienveillante d'une poignée de parlementaires, aura finalement eu raison des belles déclarations en accouchant d'un protocole inscrit à jamais au panthéon de la pirouette salvatrice.

Pour éviter l'interdiction totale des avertisseurs radars, l'Association Française des Fournisseurs et utilisateurs de Technologies d'Aide à la Conduite (AFFTAC) et le ministère de l'Intérieur ont en effet conclu un protocole⁽²⁾ en 2011.

Ce dernier fixe les modalités de la collaboration entre les entreprises membres de l'AFFTAC, qui conçoivent, fabriquent, développent et commercialisent les produits et services d'aide à la conduite (boîtiers, applications, GPS intégrés ou nomades), et les différents intervenants publics de la sécurité routière.

Une mesure particulièrement intéressante est à mentionner dans ce protocole puisqu'il y est clairement spécifié un engagement fort de la part des membres de l'AFFTAC : ne pas indiquer la localisation précise des radars fixes ou mobiles, ainsi que celle des contrôles routiers opérés par les forces de l'ordre.

Il s'agit précisément de l'engagement clé qui a contraint l'AFFTAC à un exercice de haute voltige sémantique visant à transformer le radar en "zone à risque" dont la longueur du tronçon varie en fonction du contexte routier.

Dans l'article du numéro 109, Laurent Carnis⁽³⁾ nous livrait son expertise : « La communication des lieux de contrôle (par les applications électroniques, les réseaux sociaux, la communication officielle des autorités) ne permet pas plus d'obtenir une réduction durable des vitesses de circulation. En fait, une étude récente montre que ceux qui possèdent des détecteurs de radars ralentissent effectivement aux lieux de contrôle plus que les non-possédants (Rudin-Brown and Cornelissen 2012). En effet, ils

possèdent une information que les autres n'ont pas. L'étude montre également que ces mêmes conducteurs sont en fait des conducteurs disposés à prendre plus de risques et enclins à moins respecter le Code de la route. Ces usagers s'équipent non pas pour éviter les dangers de la route, mais pour éviter les contrôles et les infractions. En conséquence, ces outils sont contreproductifs en terme de sécurité routière et leur seule utilité serait de se limiter à communiquer uniquement en temps réel les dangers localisés sur le réseau, et non les "dangers" d'un contrôle routier. Qui peut ainsi croire sérieusement que donner les lieux de contrôle routier permet d'améliorer la sécurité routière ? »

Deux ans pour que la montagne accouche d'une souris !

La tartufferie se prolonge puisque la loi se plie à un véritable exercice de contorsionnisme visant à ne surtout pas froisser les membres de l'AFFTAC et les associations de défense des automobilistes qui, au nom de la sacrosainte liberté de contourner les contrôles de vitesse, sont vent debout contre toute perspective d'interdiction des signalements.

Aussi le périmètre de la loi s'en trouve très limité :

- Le blocage du signalement ne pourra être activé que dans les cas suivants : un contrôle routier impliquant l'interception des véhicules et destiné à des opérations liées à la vérification de la consommation d'alcool ou de stupéfiant au volant ou pour prévenir la commission de certains crimes et délits (terrorisme, armes, vol et recel, trafic de stupéfiant, atteintes à la sécurité des biens) ou encore pour vérifier que les conducteurs ou passagers ne font pas l'objet de recherches. Les contrôles de vitesse sont donc exclus !

L'argument avancé par la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) est surréaliste : « Les contrôles de vitesse ne sont pas inclus, dans la mesure où leur signalement permet d'obtenir le résultat espéré, à savoir de faire ralentir les conducteurs ». (cf. argumentation de Laurent Carnis ci-dessus).

- « Les interdictions de signalement ne concernent pas les particuliers qui pourront en toute légalité continuer de se prévenir de la présence de contrôle routier, en faisant des appels de phare ou en publiant des messages sur les réseaux sociaux. »

Pourquoi la DSR a-t-elle pris le soin d'apporter cette précision dans son communiqué de presse ?...

- Pour rassurer les éventuels opposants à la mesure, le décret d'application prend grand soin de limiter les durées et périmètres de blocage des signalements. Le message auprès des forces de l'ordre d'un usage modéré du dispositif est à peine voilé : « La durée (sera) limitée à deux heures pour les contrôles d'alcoolémie et de stupéfiants, et à douze heures pour les autres contrôles visés, (NDLR : attentat, enlèvements,...) dans un rayon maximal de deux kilomètres en agglomération et de dix kilomètres hors agglomération ».

Aucune raison explicite n'est avancée sur ces limites !

Une occasion manquée

Certes, la loi permettra une avancée en matière de sécurité publique, du fait notamment de l'impossibilité de signaler les contrôles d'alcoolémie ou de stupéfiants, mais que penser de cette occasion manquée de mettre fin au signalement des contrôles de vitesse ? Une mort évitée du fait du contrôle d'une vitesse excessive n'aurait-elle pas la même valeur qu'une mort évitée du fait du contrôle pour conduite sous l'emprise de l'alcool au volant ?

Si l'objectif était de faire les yeux doux aux vendeurs de système de signalement (Coyotte et Waze en particulier), l'objectif est atteint. Au vu de leurs déclarations satisfaites dans la presse, ces derniers ont bien pris acte que leur action de lobbying réalisé en 2011 sur le protocole scandaleux pouvait continuer à produire ses effets.

Concernant les associations d'automobilistes, on peut citer la déclaration de l'association 40 millions d'automobilistes : « On a l'impression que c'est la dernière lubie pour empêcher les gens de vivre ! ». L'excès du propos le rend naturellement pathétique. Pour en être assuré, il conviendrait d'interroger les Suisses et les Allemands sur le sujet. Ont-ils le sentiment de pouvoir continuer à vivre dans un pays où la simple possession d'un appareil destiné à informer de la présence d'un contrôle, même s'il n'est pas en fonctionnement, est interdite ?

⁽¹⁾ Décret n° 2021-468 du 19 avril 2021 portant application de l'article L. 130-11 du Code de la route 20 avril 2021 – Journal Officiel de la République Française.

⁽²⁾ Renvoi sur protocole.

⁽³⁾ Fonction L. Carnis.



Voir pp. 273-278.



➤ Réglementations en préparation en matière d'enregistreurs de données

Ilyas DAOUD

Les Enregistreurs de Données (EDR) ou encore boîtes noires qui existent depuis bien longtemps dans le secteur de l'aéronautique sont des outils technologiquement prêts mais dont la généralisation nécessitera une réglementation de niveau européen. Cet article nous rappelle les nombreux avantages des EDR et propose un point d'étape sur la démarche de l'Europe sur ce sujet.

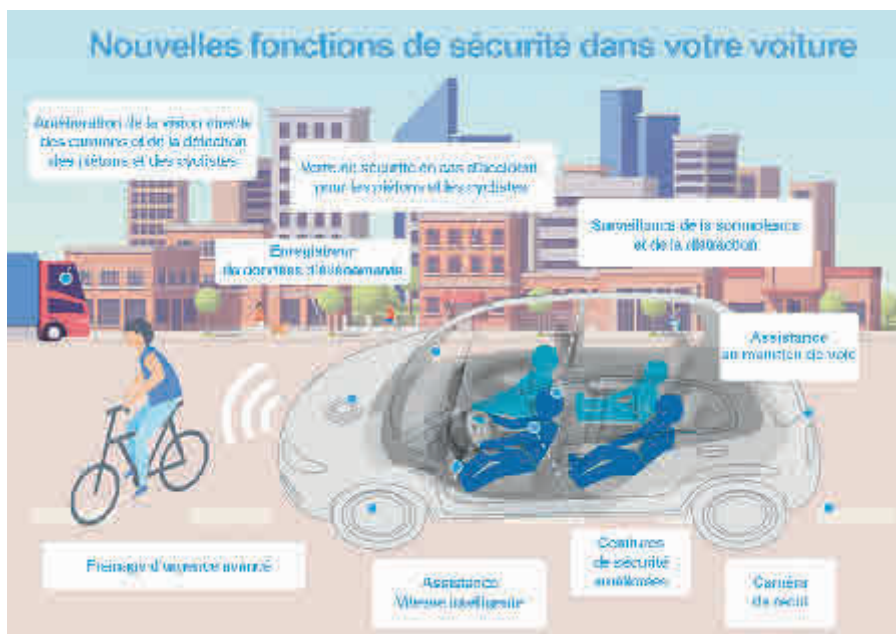
Le processus d'enquête sur les accidents comporte plusieurs étapes. Celles-ci se fondent sur la collecte de données, l'enregistrement d'éléments probants avant, pendant et après l'accident, une analyse permettant de déterminer les causes, les facteurs ayant pu contribuer à l'accident, voire les responsabilités en fonction du type d'enquête. La rédaction du rapport d'enquête va quant à elle permettre de conclure ce processus par l'identification des enseignements à tirer, et le cas échéant, formuler une série de recommandations en matière de sécurité.

La collecte de données fiables, exactes et vérifiables comportant une chronologie détaillée, ainsi que les actions/mesures prises à la suite d'un accident doivent être au cœur de ce processus.

L'importance de l'accès aux données

L'étude d'évaluation d'impact économique sur les Enregistreurs de Données (EDR) réalisée par le *Transport Research Laboratory* (TRL) en 2014⁽¹⁾, soulignait l'importance des EDR et leurs avantages à plusieurs titres :

- En termes d'accidentalité : l'installation des enregistreurs de données permet de modifier le comportement des usagers et débouche sur une réduction du nombre d'accidents, en particulier lorsqu'un système d'information des usagers est mis en place pour garantir son efficacité au cours du temps (modification des comportements dans la durée).
- En termes de conception des véhicules : les enregistreurs de données fournissent des informations sur les causes des accidents, les constructeurs pouvant alors se servir de ces informations pour améliorer la conception de futurs véhicules, et augmenter la sécurité des systèmes et des équipements.
- En termes d'enquête et de reconstitution d'accidents⁽²⁾ : les données recueillies par les enregistreurs constituent une base solide sur laquelle les enquêteurs peuvent s'appuyer permettant ensuite aux chercheurs d'identifier et évaluer l'efficacité des mesures et des politiques publiques en matière de sécurité routière.
- En termes de procédure judiciaire : l'analyse des données recueillies par les en-



registreurs permet de mieux délimiter et d'attribuer les responsabilités. Elle représente un avantage certain en termes de coûts, de temps, d'efficacité, et d'accès aux réparations et à la justice.

Le point sur la démarche de l'Europe

Certains obstacles avaient alors été identifiés ainsi que ce qui ralentissait leur généralisation, y compris l'adoption d'une réglementation européenne harmonisée. Ces obstacles étaient liés d'une part au cadre applicable à l'accès, au traitement et à la protection des données à caractère personnel, et d'autre part aux surcoûts estimés par les constructeurs (interface capteur/afficheur). Surcoûts largement nuancés par les bénéfices soulignés par l'étude pour chaque catégorie de véhicule, qu'ils s'agissent des bénéfices en termes de sécurité routière, ou de la qualité des rapports d'enquête.

L'adoption du Règlement (UE) 2019/2144 concernant la sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route exige des constructeurs, qu'à partir de juillet 2022, tous les nouveaux modèles de véhicules introduits sur le marché disposent d'une série d'équipements et de fonctions de sécurité. Ceci comprend notamment les technologies liées à

l'adaptation de la vitesse, les avertisseurs de somnolence et de perte d'attention, ainsi que les enregistreurs de données d'événements.

Le règlement prévoit ainsi une série de dispositions concernant l'enregistrement et la mémorisation des données relatives à la vitesse, au freinage, à la position et l'inclinaison du véhicule sur la route, l'état et l'activation de tous les systèmes de sécurité, le système eCall embarqué, l'activation des freins, parmi d'autres systèmes d'évitement des accidents. S'ils ne peuvent être désactivés, le Règlement rappelle qu'ils fonctionnent en circuit fermé et que ces données sont collectées de façon anonyme, de manière à ne pas identifier le véhicule, son propriétaire, les données de localisation, la date et heure d'un accident. Ces informations peuvent toutefois être communiquées aux autorités nationales dans le cadre des études et de l'analyse d'accident.

Ces prescriptions doivent à présent être complétées par un Règlement délégué pour garantir une mise en œuvre adéquate, ainsi que la conformité avec le règlement ONU⁽³⁾, avec une attention particulière sur les exigences relatives à la capture de données, au format des données, au stockage et la protection de ces données, ainsi que l'efficacité et la capacité de survie de l'EDR lors des essais de choc.



Voir pp. 156-159.

⁽¹⁾ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/docs/study_edr_2014.pdf

⁽²⁾ Objectif zéro accident – la boîte noire accidentologique (p. 156).

⁽³⁾ <https://unece.org/sites/default/files/2021-02/ECE-TRANS-WP29-2021-058f.docx>

Sécurité routière dans l'UE : état des lieux et perspectives

Ilyas DAOUD



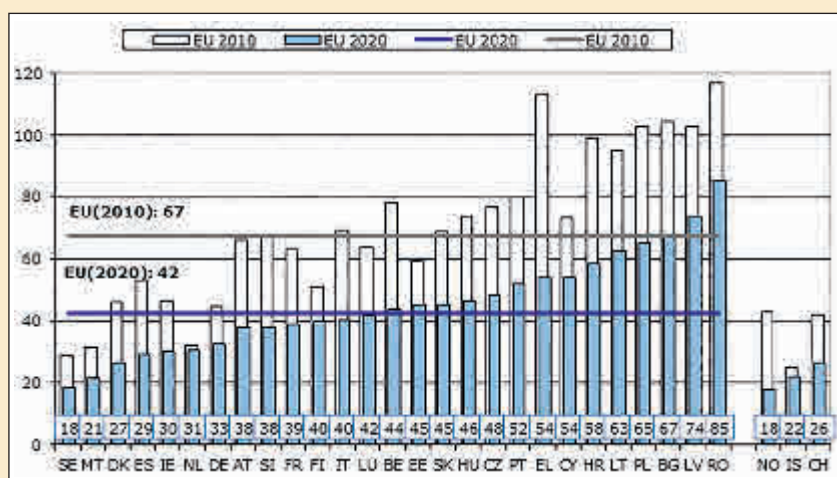
Selon les chiffres provisoires publiés par la Commission européenne, le nombre de victimes sur les routes de l'UE aurait atteint 18 800 personnes en 2020, soit l'équivalent de communes françaises telles qu'Albertville, le Puy-en-Velay, Sedan ou encore Verdun. Pourtant près de 4 000 vies ont été sauvées par rapport à l'année 2019, soit une réduction du nombre de tués de plus de 17 %. Ces données seront affinées avec la publication des chiffres définitifs prévus à l'automne 2021.

L'année 2020 est remarquable à plusieurs niveaux :

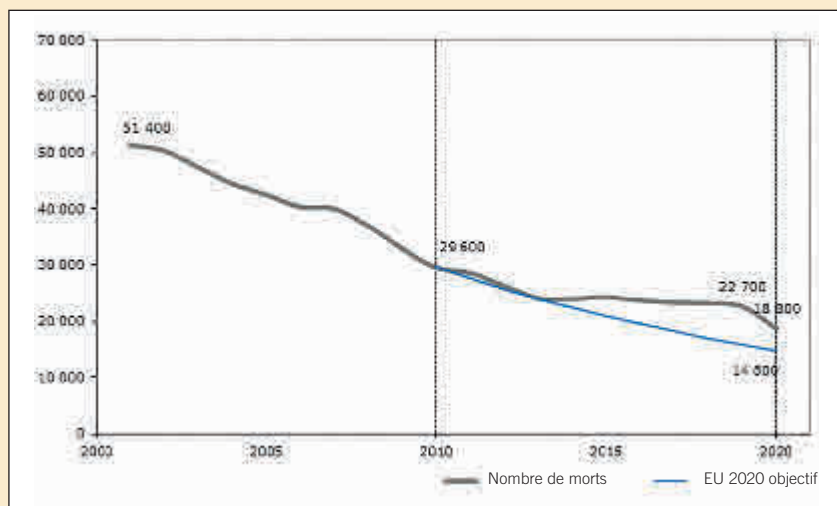
- 18 États membres affichent leurs meilleurs chiffres jamais enregistrés.
- On observe les plus fortes réductions du nombre de tués en Belgique (– 22 %), en Bulgarie (– 26 %), en Croatie (– 20 %), au Danemark (– 22 %), en Espagne (– 21 %), en France (– 21 %), en Italie (– 25 %), en Hongrie (– 25 %), à Malte (– 31 %) et en Slovaquie (– 22 %).
- L'impact de la Covid-19 reste encore difficile à mesurer, avec des tendances parfois contradictoires : faible volume de trafic en raison des restrictions aux déplacements liées à la pandémie de la Covid-19, mais augmentation des infractions liées à la vitesse dans un certain nombre de pays, voire du nombre de tués dans certains États membres affichant généralement les meilleures performances (Irlande + 6 %, Finlande + 4 %).

La moyenne du nombre de tués par million d'habitants dans l'UE s'établit à 42 en 2020, elle était de 67 en 2010, soit une baisse de près de 37 %. Parmi l'ensemble des États membres de l'UE, seule la Grèce est finalement parvenue à réaliser l'objectif de – 50 % du nombre de tués au cours de la décennie 2010-2020, avec une réduction de plus de 54 %. Elle est suivie par la Croatie et l'Espagne (– 44 %), le Portugal (– 43 %), l'Italie ou encore la Slovaquie (– 42 %).

La France se situe en dessous de la moyenne de l'UE, à la 10^e place, avec 39 tués par million d'habitants en 2020. Elle est distancée par la Suède (18), Malte (21), le Danemark (27), l'Espagne (29), l'Irlande (30), les Pays-Bas (31), l'Allemagne (33), l'Autriche ou encore la Slovaquie (38). La moyenne obtenue par la France en 2020 est comparable aux statistiques des voisins allemands et espagnols



Source : CARE (EU Base de données sur les accidents de la route).



Source : CARE (EU Base de données sur les accidents de la route).

pour l'année 2017. Pour autant, la France a enregistré ses meilleures performances au cours des deux années écoulées, lui permettant d'obtenir une réduction de l'ordre de 36 % au cours de la décennie 2010-2020.

Tendances et objectifs de l'Europe

Sur la période 2010-2020, on distingue donc 3 principales tendances : une réduction générale du nombre de tués entre

(1) https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-fr-tra-00f.pdf



2010 et 2013, suivie d'une relative stagnation entre 2014 et 2019, puis une forte baisse en 2020 qui restera associée à l'impact de la pandémie. Au cours de la période, la France a oscillé entre la 9^e et la 13^e place.

Si les objectifs européens de réduction de la mortalité routière et des blessés graves à – 50 % ont été renouvelés dans le cadre politique de l'UE pour la décennie d'action 2021-2030⁽¹⁾, la Commission a souligné l'importance d'accompagner les efforts des États membres et de mobiliser l'ensemble des acteurs (autorités, parties prenantes, citoyens), en particulier dans la mise en place d'une approche systémique. Le « système sûr » vise à se rapprocher du zéro décès et des blessés graves dans le transport routier d'ici à 2050. Un suivi doit être opéré à l'aide d'indicateurs clés de performance en vue de cibler la stratégie d'intervention et l'exécution des politiques.

Ces indicateurs portent sur la vitesse (ICP1), l'utilisation de ceintures de sécurité et de systèmes de retenue pour enfants (ICP2), le port d'équipements de protection (ICP3), la conduite sous influence (ICP4), la distraction au volant (ICP5), la sécurité des véhicules (ICP6), la sécurité des infrastructures (ICP7), et l'administration de soins après une collision (ICP8).

La sécurité routière figure ainsi au cœur de la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission publiée en décembre 2020. C'est aussi dans ce cadre qu'une série d'initiatives législatives doit voir le jour et qui comprend la révision de la Directive sur le permis de conduire, la révision de la Directive sur l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions, la mise à jour de la Directive sur le contrôle technique des véhicules, les modalités d'application du Règlement général sur la sécurité des véhicules (en particulier sur les véhicules autonomes), des mesures spécifiques concernant la micromobilité (trottinettes électriques), et des recommandations européennes sur les comportements à risque au volant (vitesse, alcool et distraction).

Mortalité routière par million d'habitants – Chiffres provisoires

	2010	2019	2020	% évolution 2019-2020	% évolution 2010-2020
Allemagne	45	37	33	– 11 %	– 25 %
Autriche	66	47	38	– 19 %	– 39 %
Belgique	78	56	44	– 22 %	– 40 %
Bulgarie	105	89	67	– 26 %	– 40 %
Croatie	99	73	58	– 20 %	– 44 %
Chypre	73	59	54	– 8 %	– 20 %
Danemark	46	35	27	– 22 %	– 39 %
Espagne	53	36	29	– 21 %	– 44 %
Estonie	59	39	45	+ 15 %	– 24 %
Finlande	51	38	40	+ 4 %	– 19 %
France	64	48	39	– 21 %	– 36 %
Grèce	113	65	54	– 16 %	– 54 %
Hongrie	74	62	46	– 25 %	– 39 %
Irlande	47	29	30	+ 6 %	– 30 %
Italie	70	55	40	– 25 %	– 42 %
Lettonie	103	69	74	+ 7 %	– 35 %
Lituanie	95	67	63	– 6 %	– 41 %
Luxembourg	64	36	42	+ 18 %	– 19 %
Malte	31	32	21	– 31 %	– 15 %
Pays-Bas	32	34	31	– 8 %	+ 1 %
Pologne	103	77	65	– 15 %	– 37 %
Portugal	80	61	52	– 18 %	– 43 %
Rép. Tchèque	77	58	48	– 16 %	– 35 %
Roumanie	117	96	85	– 12 %	– 31 %
Slovaquie	69	50	45	– 9 %	– 33 %
Slovénie	67	49	38	– 22 %	– 42 %
Suède	28	22	18	– 14 %	– 29 %
UE 27	67	51	42	– 17 %	– 36 %
Islande	25	17	22	+ 33 %	0 %
Norvège	43	20	18	– 11 %	– 54 %
Suisse	42	22	26	+ 21 %	– 31 %

Source : DG MOVE (<https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2021-04-20-road-safety>).

Classement des États membres

	2010	2017	2018	2019	2020
1	Suède (28)	Suède (25)	Danemark (30)	Suède (22)	Suède (18)
2	Malte (31)	Danemark (30)	Irlande (30)	Irlande (29)	Malte (21)
3	Pays-Bas (32)	Pays-Bas (31)	Suède (32)	Malte (32)	Danemark (27)
4	Allemagne (45)	Irlande (33)	Pays-Bas (35)	Pays-Bas (34)	Espagne (29)
5	Danemark (46)	Estonie (36)	Malte (38)	Danemark (35)	Irlande (30)
6	Irlande (47)	Espagne (39)	Espagne (39)	Espagne (36)	Pays-Bas (31)
7	Finlande (51)	Allemagne (39)	Allemagne (40)	Luxembourg (36)	Allemagne (33)
8	Espagne (53)	Malte (41)	Finlande (43)	Allemagne (37)	Autriche (38)
9	France (64)	Luxembourg (42)	Slovénie (44)	Finlande (37)	Slovénie (38)
10	Luxembourg (64)	Finlande (42)	Autriche (46)	Estonie (39)	France (39)
11	Autriche (66)	Autriche (47)	Slovaquie (48)	Autriche (46)	Finlande (40)
12	Slovénie (67)	Slovénie (50)	France (49)	France (48)	Italie (40)
13	Slovaquie (69)	France (51)	Estonie (51)	Slovénie (49)	Luxembourg (42)
14	Italie (70)	Slovaquie (51)	Belgique (53)	Slovaquie (51)	Belgique (44)
UE	67	49	49	51	42



➤ Expérimentation de la CIF : *bis repetita*

Claude CHABOT

L'expérimentation de la circulation inter-files (nous écrivons « CIF ») des motos a commencé en 2016⁽¹⁾. Le rapport final du CEREMA⁽²⁾ adressé en janvier 2021 à Mme Gautier-Melleray, Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière (DISR) ne peut masquer la réalité d'un échec : « Une première expérimentation menée dans 11 départements entre 2015 et 2020, qui consistait à y autoriser la circulation inter-files dans le respect de certaines règles, a donné des résultats décevants : l'accidentalité des deux-roues motorisés sur les sections où l'inter-files était autorisée a augmenté sur la période observée »⁽³⁾. Dans les zones expérimentées, des chiffres comme + 217 accidents corporels⁽⁴⁾ ou bien + 64 % dans les Bouches-du-Rhône ou + 54 % en Gironde font en effet froid dans le dos même s'il faut analyser plus finement ces résultats pour en tirer des conclusions.

Rapport d'expérimentation : la réalité entre les mots

« Au final, l'expérimentation a eu des effets positifs en termes de comportement bien que les comportements respectant les règles restent minoritaires. Elle a permis de renforcer la pédagogie bien que des marges de progrès subsistent, en particulier dans les centres de conduite. La circulation inter-files des deux-roues motorisés avec les règles de l'expérimentation est bien

acceptée, y compris par les conducteurs de véhicules légers. Les résultats d'accidentalité semblent indiquer une tendance à une légère hausse des accidents corporels liés à la circulation inter-files ou à la remontée inter-files, avec en Gironde pour le réseau expérimental un triplement des accidents corporels reliés à cette circulation spécifique des 2 RM s'inscrivant dans une tendance d'augmentation de l'accidentalité 2 RM (+ 54 % entre 2015 et 2018) »⁽⁵⁾.

Sur le réseau CIF

- Entre 20 et 50 % des motocyclistes respectent les règles de positionnement et de vitesse selon les zones étudiées.
- Les vitesses sont situées entre 41 et 70 km/h.
- Les motos circulent dans 8 cas sur 10 dans l'inter-file réglementaire.
- Le différentiel de vitesse entre motos et autres véhicules est de 20 km/h (30 km/h en Gironde).

⁽¹⁾ Le décret n° 2015-1750 du 26 décembre 2015 portant expérimentation de cette pratique en fixe le champ et les modalités d'application.

Rappelons qu'à l'origine en 2015, la commission *ad hoc* du CNSR avait fait fi de l'avis de ses propres experts, de plusieurs praticiens (Préfecture de Police,...), des avis de la Sécurité routière (cf. encart) et de la Ligue contre la violence routière, seul membre à n'avoir pas voté la résolution.

⁽²⁾ CEREMA – Centre d'étude et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement – Expérimentation de la circulation inter-files des deux-roues motorisés – Rapport d'évaluation – Janvier 2021.

⁽³⁾ Communiqué de presse DISR du 25 février 2021.

⁽⁴⁾ Nous ne perdons pas de vue que l'accident corporel des motocyclistes est souvent très grave.

⁽⁵⁾ In rapport Cerema page 5.

Comme toute œuvre similaire et compte tenu de sa complexité, le rapport remis à la Sécurité routière comporte des incertitudes, dont beaucoup sont mentionnées par les auteurs. Les propos y sont modérés. Mais il flèche tout de même les failles du système pour ce qui est des comportements et de l'accidentalité qui en découle. Les techniciens de la Sécurité routière ne peuvent se tromper dans son interprétation.

Surprise ! On va refaire une expérimentation !

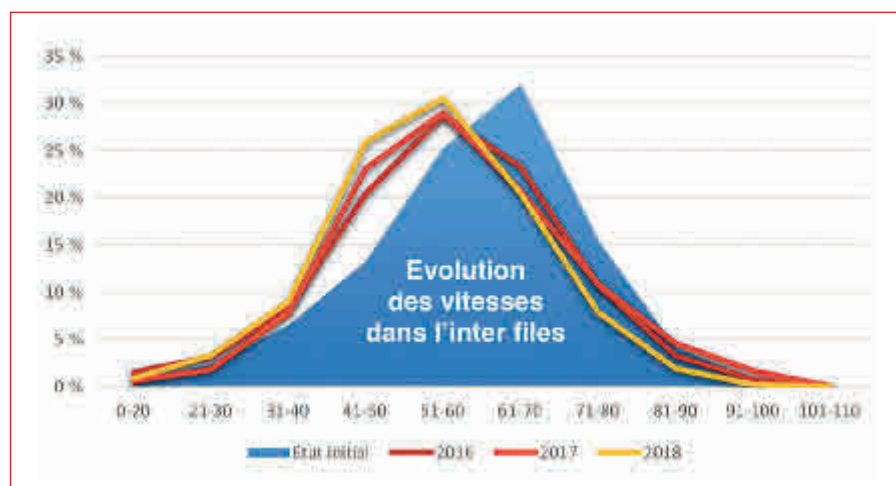
Extrait du communiqué de presse de la **Sécurité routière**⁽⁶⁾ (mise en caractères gras par l'auteur)

« [...] La Délégation à la Sécurité routière, attachée à son projet d'autorisation et de sécurisation de la circulation inter-files, a donc souhaité déployer **une autre expérimentation**, en proposant une modification des conditions pour la pratiquer. Ainsi, **un panneau** informant que l'itinéraire emprunté autorise l'inter-files serait déployé dans les zones de l'expérimentation. La délégation à la Sécurité routière propose également d'intensifier **la communication et la formation** pour mieux faire connaître ces nouvelles règles.

Elle envisage également **d'élargir le nombre de zones concernées** par l'expérimentation, pour bénéficier d'un recueil statistique plus significatif. Celle-ci serait donc reconduite dans les 11 départements précédemment concernés (ceux de l'Ile-de-France, du

Rhône, des Bouches-du-Rhône, de la Gironde) et étendue à de nouveaux départements, en tenant compte des **préconisations des représentants des usagers de deux-roues motorisés**. La Haute-Garonne, qui était incluse dans l'expérimentation précédente comme zone témoin, rejoindrait également les départements où l'inter-files serait autorisée [...].

Ainsi des milliers d'heures de travail et d'observations de terrain par des dizaines de techniciens du CEREMA, un rapport de 70 pages sur l'étude de 3 628 kilomètres de voies dans 4 domaines techniques⁽⁷⁾ durant 5 années dans 11 départements, l'analyse de 4 500 PV d'accidents, 2 700 personnes interrogées et l'apport de nombreux dispositifs de mesure seraient insuffisants pour décider de **valider la mesure** ou de **l'interdire** ?



Que faut-il encore ?

La DISR est-elle en mesure de fournir la liste des informations manquantes ? Des panneaux, de la communication, plus de zones éligibles ?... L'incantation est un principe magique et une méthode pratique pour mettre la poussière sous le tapis. On peine à voir que ce tout petit train de mesures puisse être utile à qui ou à quoique ce soit. On peut cependant y voir un cheminement plus politique : comme il est impossible techniquement de valider la CIF au vu d'un tel rapport et que son interdiction se ferait contre le puissant lobby des motards, c'est avec ces derniers que semble avoir été « co-construite » cette œuvre qui semble dilatoire, dont la consistance nous échappe, mais quand même à charge du budget de la Nation car il va falloir encore évaluer. *Bis repetita*. Les mêmes représentants usa-

Quand la contestation vient de l'intérieur...

Extrait de : www.securite-routiere-az.fr/v/voie-de-circulation/

Plusieurs problèmes de sécurité surgissent depuis quelques années. Le premier est en relation avec la largeur des véhicules. En deux décennies, la largeur des voitures de tourisme (y compris les rétroviseurs) est passée en moyenne de 1,80 mètre à 2,20 mètres. Quant aux poids-lourds et autocars, leur largeur maximum est de 2,55 mètres à laquelle s'ajoute les rétroviseurs soit presque 3 mètres. Le second problème est la présence plus importante de deux-roues principalement motorisés qui circulent entre les files de circulation malgré son caractère illégal car considéré comme un dépassement.

Un décret récent expérimente la circulation inter-files pour les deux-roues motorisés sur les autoroutes et voies rapides. Le décret stipule que « la circulation inter-files s'effectue dans le respect des conditions suivantes :

1° L'espacement latéral entre les véhicules circulant dans les deux voies les plus à gauche d'une chaussée est suffisant ;

Sachant que la largeur moyenne d'une motocyclette y compris un rétroviseur est de 0,90 mètres, l'espace latéral disponible pour les autoroutes et voies rapides ayant une largeur de 3,50 mètres est de 1,50 mètre en considérant que chaque véhicule reste dans l'axe de sa voie. Pour une moto, il lui reste donc environ à peine 20 cm de part et d'autre pour passer entre les deux files de circulation en tenant compte que les motocyclistes évitent de rouler sur le marquage. Du fait de cet espacement déjà insuffisant, les motocyclistes incitent les automobilistes à serrer sur leur gauche ceux circulant sur la file de gauche et à serrer à droite ceux circulant sur la file de droite. Cette pratique n'est pas appliquée par les conducteurs de véhicule utilitaire et par les chauffeurs de poids-lourds.

De cette analyse, il ressort que la remontée de file n'est praticable sans avoir pour l'automobiliste à dévier de sa trajectoire (et donc à effectuer une manœuvre perturbatrice, constitutive d'une faute en droit civile) que sur les voiries ayant des largeurs de voie confortables supérieures à 3,50 mètres.

La circulation inter-files pour les motocyclistes est donc une pratique dangereuse et qui risque de le rester.

En savoir plus : [https://www.securite-routiere-az.fr/v/voie-de-circulation/](http://www.securite-routiere-az.fr/v/voie-de-circulation/)

⁽⁶⁾ Communiqué de presse DISR du 25 février 2021.

⁽⁷⁾ Les comportements, l'accidentalité, l'acceptabilité, l'éducation.

gers motocyclistes – ces associations qui refusent bruyamment depuis 20 ans tout ce qui est proposé pour leur sécurité, promotrices des motos de plus de 100 CV et destructrices du 80 km/h se verront même en charge de « préconiser » les lieux d'expérimentation.

La CIF : une vision rétrécie par la passion

Les seuls termes d'accidentalité et d'acceptabilité ne renseignent pas suffisamment sur la pertinence de laisser ou pas circuler les motos entre les files de voitures. Il y faut un point de vue plus holistique interrogeant sur la fracture obligée du Code de la route, sur les capacités des autres usagers à réagir efficacement à la pression exercée (le danger vient de l'arrière, aléatoire, plus difficile à capter dans un environnement complexe), sur les recommandations-intimidations qui leur sont faites (« écarter-vous ! »), sur le sort des fondamentaux de la sûreté routière (règles basiques du dépassement, des écarts de vitesse, de la proximité entre mobiles...), sur les conséquences juridiques des conflits et leur part assurantielle, sur le statut d'exception d'une pratique qui s'oppose à l'universalité des règles communes, sur la trop grande part faite à la performance acrobatique des motocyclistes. Sur ces derniers points, la Ligue avait alerté dès 2013, bien avant l'expérimentation : « cela va entraîner un transfert de responsabilités face aux assureurs, puisqu'en cas de collision, le deux-roues sera désormais en situation d'usage



Des chiffres qui parlent (cf. Rapport page 3)

L'accidentalité des deux-roues motorisés (2 RM) a diminué de 10 % France entière entre l'état initial (2012-2014) et les années d'expérimentation (2016-2018). La mortalité des usagers 2 RM qui était en baisse les années précédant le début de l'expérimentation, s'est stabilisée entre 734 et 786 usagers au cours de l'expérimentation. L'accidentalité des 2 RM à l'échelle de l'ensemble des zones expérimentales (i.e. départements entiers) a également baissé de 10 % tandis qu'elle a augmenté de 12 % sur le périmètre des « réseaux routiers où s'applique la CIF expérimentale » et de la zone témoin. Cette hausse est à tempérer, car les données tendent à se stabiliser au cours des années d'expérimentation.

*légal de la chaussée » [...] « faute de boîtes noires, les automobilistes ne pourront pas prouver que le motard ne tenait pas ses distances : ce sera tout bénéfique pour les assurances des motards »⁽⁸⁾. Quelques-uns de ces points ont été abordés dans plusieurs numéros de la revue Pondération (N°s 102, 108, 111). Le rapport des experts du CNSR du 16 juin 2014 (*réduire le nombre de victimes 2 RM*) n'évoque pas la CIF pourtant en voie de réalisation à l'époque mais propose une solution alternative : « Réfléchir à la réalisation de voies spécifiques de 2 RM dans les artères où les conflits de trafic sont particulièrement problématiques ». C'est ce que demandait la Ligue contre la violence routière qui avait voté au CNSR contre le projet de CIF, en réclamant officiellement « des voies spécifiques pour les usagers de deux-roues motorisés »⁽⁹⁾. Ce projet est d'ailleurs repris comme préconisation au chapitre « Quelques pistes pour l'avenir » du rapport CEREMA, il est beaucoup plus prometteur que l'insti-*

tutionnalisation d'acrobaties motocyclistes au voisinage des rétroviseurs sur les périphériques urbains.

Tout ça pour ça ?

En 2008, le rapport du Préfet Guyot recommande en 1^{re} mesure l'implantation d'une plaque à l'avant pour les deux-roues motorisés afin de rendre le contrôle sanction vitesse efficient, ainsi que le contrôle technique pour le parc âgé des deux-roues motorisés. Il ne cite pas la circulation interfiles mais recommande d'empêcher les remontées de files et dépassements aux carrefours urbains. Les associations de motards vont refuser toutes ces mesures les unes après les autres, mais demander la CIF... qui n'était pas objectivement proposée. Mais ça a marché. Pourtant la CIF est une mesure *de mobilité* qui ne s'impose pas pour des raisons de sécurité routière (la pratique classique montre un « faible enjeu »), mais son intrusion dans le Code de la route, son caractère dérogatoire et l'adoption de concepts flous comme règles de conduite (une « circulation congestionnée » ou « dense », « un espace suffisant »...) en font un OVNI réglementaire. En fait, la CIF est la transformation « à l'arrache » de la circulation illégale d'usagers qui font ça depuis longtemps, en pratique légale « pour mieux l'enseigner » et ne plus être en infraction. Un tantinet motocentré.

Matière à réflexion

1 – L'utilité de la CIF n'est pas prouvée : avec la pratique traditionnelle, les accidents des 2 RM circulant entre les files sur les voies rapides ne sont qu'un « faible enjeu en termes de mortalité ». Cela remet en cause la pertinence d'une mesure émancipatrice – la CIF – qui, elle, affiche un bilan routier défavorable.

2 – La CIF et ses dérogations autorisent des pratiques au contour flou qui dénaturent des règles fondamentales du Code de la route, notamment celles de la position des véhicules sur la chaussée, du dépassement, des distances de sécurité.

3 – La CIF fait obstacle au contrôle routier : les paramètres vitesse et différentiel de vitesse, position, distances de sécurité, dépassement, choix des files, trains de circulation, incivilités qui conditionnent la sécurité et le partage de l'espace sont *incontrôlables* en gestion courante du contrôle routier.



4 – La CIF ne permet pas une bonne justice en cas de conflit. Lors d'un accident, la constatation des faits est toujours problématique, souvent tardive ou impossible et ainsi livrée *in fine* à la parole et aux interprétations. Comment traiter justement les conséquences civile, administrative et pénale des conflits ?



5 – La CIF crée des pseudo-obligations – fortement suggérées comme étant de droit – envers les « autres usagers », lesquels doivent contrevenir au Code de la route et à leur sécurité en se dévoyant pour « laisser la place » aux motos.



Voir pp. 227-229.

⁽⁸⁾ Déclaration à la presse – Chantal Perrichon – 2013.

⁽⁹⁾ La création d'une voie dédiée au covoiturage sur une voie express près de Grenoble en 2020 peut préfigurer la solution d'un espace sûr et qui permettrait de mettre en valeur tous les avantages du 2 RM dans l'espace public.

Les femmes prennent moins de risques que les hommes au volant... et aux manettes

Dans le flux de la circulation les femmes parcourent annuellement 11 560 kilomètres et les hommes 12 720, soit seulement 9 % de plus, mais les hommes meurent 3 fois plus sur la route (2 509 tués en 2019) que les femmes (735 tuées). Cet écart homme-femme est particulièrement élevé parmi les conducteurs puisque 86 % des conducteurs tués sont des hommes.

Parmi les auteurs présumés d'accidents mortels, 84 % sont des hommes, la vitesse excessive est relevée dans 33 % de leurs accidents. Par contre chez les femmes, la vitesse excessive est citée dans 16 % des cas – soit deux fois moins fréquente que chez les hommes.

En 2019, 62 315 permis ont été invalidés pour défaut de points, dont 78,1 % appartenaient à des hommes.

Il y a une quasi-égalité dans la circulation, mais une très forte inégalité dans l'accidentalité et les infractions.

Le constat est sans appel : les femmes sont plus prudentes que les hommes, y compris dans la gouvernance des départements

Depuis juillet 2018, les routes hors agglomérations étaient limitées à 80 km/h. Bien que cette baisse de la limitation de vitesse ait épargné 349 vies en 20 mois (*du 1^{er} juillet 2018 au 28 février 2020*) (source : CEREMA), en décembre 2019 la Loi d'orientation des mobilités autorise les présidents des conseils départementaux à y déroger et revenir partiellement ou intégralement à 90 km/h. À noter que certains départements sont exclus du dispositif. C'est le cas de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Pour la France métropolitaine, **91 départements sont concernés, 77 sont présidés par des hommes et 14 par des femmes**. Là encore, nous avons constaté le 26 avril 2021 que les femmes auraient écouté les recommandations des experts et agi avec plus de circonspection que les hommes :

- 51 % des départements présidés par des hommes sont restés à 80 km/h,
- 79 % des départements présidés par des femmes sont restés à 80 km/h.

Par ailleurs cette mesure a fait l'objet d'une polémique politicienne (voir populiste) fortement médiatisée pour s'opposer à la diffusion des connaissances scientifiques des experts. Pour évaluer les effets de cet obscurantisme nous avons décortiqué l'application de cette



mesure en fonction des positionnements politiques des assemblées départementales, et il s'avère que :

- 33 % des départements présidés par le centre sont en totalité limités à 80 km/h,
- 54 % des départements présidés par la droite sont en totalité limités à 80 km/h,
- 71 % des départements présidés par la gauche sont en totalité limités à 80 km/h,

Pour l'anecdote, seuls 4 départements (Allier, Cantal, Corrèze, Creuse) ont à nouveau toutes leurs routes à 90 km/h et 4 autres (Ariège, Charente-Maritime, Bas-Rhin, Haut-Rhin) en ont moins de 3 %. Enfin, globalement 90 % des routes départementales sont toujours avec une VMA à 80 km/h, mais les 10 % qui sont repassées à 90 km/h sont les plus circulées, et supportant un trafic beaucoup plus important, elles sont beaucoup plus accidentogènes.

Ainsi s'en va la vie !

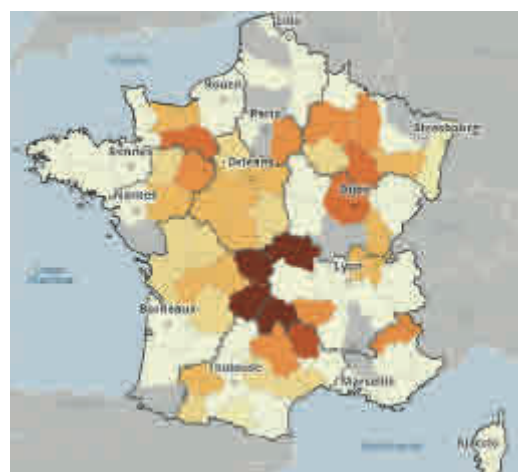
Quand, on roule plus lentement sur une route, les accidents sont plus rares et moins violents, on réduit l'accidentalité sur cette route. Si on revient au niveau de vitesse antérieur, on rétablit l'accidentalité à ce niveau antérieur. Les décideurs le savent, et ceux qui sont revenus sur le 80 km/h ont jugé acceptable d'avoir des morts évitables en plus. Ont-ils pris leurs responsabilités de manière MANIFESTEMENT délibérée ?

PRÉSIDENTS DE DÉPARTEMENTS FEMMES	Positionnement politique	Nombre de départements		Départements repassant à 90 km/h		Départements restant à 80 km/h		Départements indécis (donc à 80 km/h)	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
	Centre	0		0		0		0	
	Gauche	8	57 %	2	25 %	6	75 %	0	
	Droite	6	43 %	1	17 %	3	50 %	2	33 %
	TOTAL	14		3	21 %	9	65 %	2	14 %

PRÉSIDENTS DE DÉPARTEMENTS HOMMES	Positionnement politique	Nombre de départements		Départements repassant à 90 km/h		Départements restant à 80 km/h		Départements indécis (donc à 80 km/h)	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
	Centre	15	19 %	10	67 %	3	20 %	2	13 %
	Gauche	16	21 %	5	31 %	10	63 %	1	6 %
	Droite	46	60 %	23	50 %	19	41 %	4	9 %
	TOTAL	77		38	49 %	32	42 %	7	9 %

PRÉSIDENTS DE DÉPARTEMENTS FEMMES + HOMMES	Positionnement politique	Nombre de départements		Départements repassant à 90 km/h		Départements restant à 80 km/h		Départements indécis (donc à 80 km/h)	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
	Centre	15	17 %	10	67 %	3	20 %	2	13 %
	Gauche	24	26 %	7	29 %	16	67 %	1	4 %
	Droite	52	57 %	24	46 %	22	42 %	6	12 %
	TOTAL	91		41	45 %	41	45 %	9	10 %

DÉPARTEMENTS	Mise à jour le 26 avril 2021			
	Nombre de départements		% des départements	
	À 90 km/h	À 80 km/h	À 90 km/h	À 80 km/h
77 présidés par des hommes	38	39	49 %	51 %
14 présidés par des femmes	3	11	21 %	79 %
TOTAL	41	50	45 %	55 %



% longueur de routes à 90 km/h	Nombre de départements
0 %	41 à 80 km/h
0 %	9 indécis
1 à 2 %	3
3 à 7,5 %	11
8 à 10 %	12
12 à 17 %	7
20 à 35 %	3
87 %	1
100 %	4

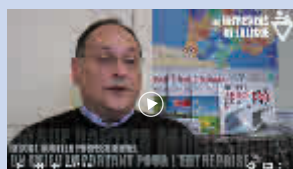
RÉSUMÉ

- 91 départements concernés.
- 14 départements présidés par des femmes (3 à 90 km/h + 11 à 80 km/h).
- 77 départements présidés par des hommes (38 à 90 km/h + 39 à 80 km/h).
- 15 présidents positionnés au centre (15 hommes) (10 à 90 km/h + 5 à 80 km/h).
- 24 présidents positionnés à gauche (8 femmes + 16 hommes) (7 à 90 km/h + 17 à 80 km/h).
- 52 présidents positionnés à droite (6 femmes + 46 hommes) (24 à 90 km/h + 28 à 80 km/h).
- 50 départements à 80 km/h + 41 départements à 90 km/h.
- 10 % des routes à 90 km/h et 90 % des routes à 80 km/h.



Voir pp. 140-144.

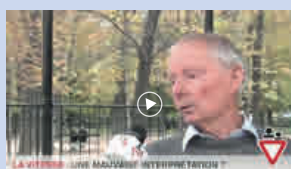
20 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière,
à voir sur www.violenceroutiere.org



Thierry FASSENOT
Le risque routier professionnel



Fabrice HAMMELIN
La politique de sécurité routière



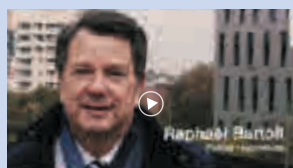
François DE CLOSETS, Bernard LAUMON,
Claude GOT – La Vitesse



Claude LIENHARD
Réparation et droit des victimes



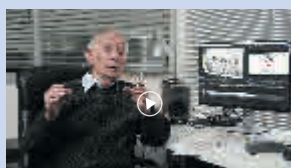
Philippe AZOUVI
Prise en charge des blessés graves



Raphaël BARTOLT
Le rôle du Préfet
dans la sécurité routière



Philippe LAUWICK
Sécurité routière et santé publique



Claude GOT
Le contrôle automatisé de la vitesse



Claude GOT
La mesure du 80 km/h



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

Autres vidéos des entretiens de la Ligue :

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

La Ligue est régulièrement contactée par des victimes et leurs proches qui font part de leur incompréhension sur la lenteur des procédures judiciaires ou bien encore sur la clémence des peines prononcées dans le cas où la pleine responsabilité des accusés est pourtant démontrée.

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

La Ligue a toujours traité ce sujet avec beaucoup de prudence, car nous savons à quel point la fonction des magistrats est difficile, mais il s'agit aussi d'être vigilant sur le fait que l'équilibre entre clémence et sévérité soit assuré.

Aussi, nous avons jugé bon de relayer la démarche du Sénateur Laurent Somon qui s'attache au délit d'homicide routier associé notamment à l'emprise d'alcool et/ou de stupéfiants. Un contact a été établi avec ce sénateur. Nous relayerons les avancées de cette démarche dans nos prochains numéros.



Réponse de M. le Garde des sceaux, ministre de la Justice

À publier le : 15 avril 2021, page 2525.

Texte de la réponse : Le ministère de la Justice est pleinement mobilisé sur le dossier de la violence routière, spécialement lorsque celle-ci cause la mort de victimes, et veille à ce que ces infractions fassent l'objet d'une répression efficace. Ainsi, une dépêche de la direction des affaires criminelles et des grâces du 7 mai 2020 relative aux mesures de sécurité routière de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, a récemment rappelé aux parquets généraux et parquets cette priorité de politique pénale. L'homicide involontaire routier est puni d'une peine de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende à l'encontre de la personne qui a causé la mort en utilisant un véhicule terrestre, alors que l'homicide involontaire non routier est puni par l'article 221-6 du Code pénal d'une peine de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende. Par ailleurs, les peines encourues par l'auteur d'un homicide routier sont à nouveau aggravées par l'article 221-6-1 en étant portées à sept ans d'emprisonnement et à 100 000 euros d'amende dans certaines circonstances, notamment lorsque la personne a commis une violation manifestement délibérée

Question écrite au sujet des homicides routiers

Question n° 19491 adressée à M. le Garde des Sceaux, ministre de la Justice

M. Laurent Somon attire l'attention de M. le Garde des Sceaux, ministre de la Justice au sujet de la politique pénale des homicides routiers parce qu'aujourd'hui tuer sur la route, alcoolisé ou sous stupéfiants, ne constitue encore qu'un homicide involontaire aggravé. La multiplicité des circonstances aggravantes ne saurait aboutir à la transformation d'un délit en un crime, où la volonté de porter atteinte à autrui est délibérée. La qualification des faits en homicide involontaire constitue un délit porté devant le tribunal correctionnel, et non un crime qui serait porté devant la Cour d'assises. En 2019, 731 personnes ont été tuées en France dans un accident impliquant un conducteur sous emprise de l'alcool ou de stupéfiants, soit 23 % de la mortalité routière. Dans le département de la Somme, comme hélas partout en France, les familles endeuillées peinent à comprendre certaines décisions de justice qui aboutissent *in fine* à des peines aménageables sans prison ferme. La prévention routière efficace ne peut pas se dispenser de l'engagement fort du ministère de la Justice avec des peines encourues réellement dissuasives pour les conducteurs qui seraient tentés de prendre le volant sous l'emprise de l'alcool ou de stupéfiants. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures que le Gouvernement entend prendre afin que la politique pénale française participe à la lutte contre l'alcool et les drogues au volant en assurant des peines effectives et exemplaires.



d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, lorsqu'elle se trouvait en état d'ivresse manifeste ou était sous l'empire d'un état alcoolique, lorsqu'elle avait fait usage de substances ou de plantes classées comme stupéfiants, lorsqu'elle n'était pas titulaire du permis de conduire, ou lorsqu'elle a commis un dépassement de la vitesse maximale autorisée égal ou supérieur à 50 km/h. Si les faits ont été commis avec au moins deux de ces circonstances, notamment en cas de consommation simultanée d'alcool et de stupéfiants, les peines sont portées à dix ans d'emprisonnement et à 150 000 euros d'amende. Il s'agit là de la peine la plus élevée encourue pour un délit. En cas de récidive, il est alors encouru une peine d'emprisonnement de vingt ans. Dans environ 98 % des cas, les auteurs de ces infractions poursuivables font l'objet de poursuites devant les juridictions correctionnelles. En matière d'atteinte involontaire à l'intégrité physique (accidents corporels et accidents mortels), l'emprisonnement est prononcé dans 78,8 % des cas lorsque les faits ont été commis par un conducteur à l'égard duquel des circonstances aggravantes sont caractérisées. Il peut en outre être précisé que 108 peines d'emprisonnement ferme en tout ou

partie ont été prononcées en 2018 pour des faits homicides involontaires par conducteur aggravés par une circonstance (alcool ou produits stupéfiants). Le quantum moyen de l'emprisonnement ferme prononcé était de 19,7 mois en 2018 (source PEPP-CJN). En outre, l'effectivité des sanctions pénales prononcées et leur exécution dans un délai satisfaisant, apparaissent essentielles pour assurer la crédibilité de la justice pénale et éviter la réitération d'infractions. Dès lors, le ministère de la Justice attache une importance particulière à ce que les peines prononcées souverainement par les juridictions soient exécutées rapidement et effectivement. Par la circulaire de politique pénale générale du 1^{er} octobre 2020, le garde des Sceaux a rappelé cet impératif aux parquets. Le taux de mise à exécution des peines d'emprisonnement ferme est en outre l'un des indicateurs statistiques pénaux analysés trimestriellement et annuellement par la sous-direction de la statistique et des études. En 2018, 72 % des peines d'emprisonnement ont été mises à exécution dans un délai d'un an. S'agissant des peines d'emprisonnement comprises entre 1 mois et 6 mois, 91 % l'ont été dans les trois années ayant suivi le prononcé de la condamnation. Ce chiffre s'élevait à 94 %

s'agissant des peines d'emprisonnement comprises entre 6 mois et 12 mois. Un rapport sur l'état et les délais d'exécution des peines établi par le procureur de la République est transmis chaque année au garde des Sceaux dans le cadre du rapport annuel de politique pénale. Enfin, les personnes condamnées pour ces infractions, lorsqu'elles sont liées à des conduites addictives, font l'objet après leur libération d'un suivi étroit par le juge de l'application des peines dans le cadre d'obligations imposant, par exemple, des démarches de soins ou en contraignant le condamné à faire équiper son véhicule d'un éthylotest anti-démarrage. Ainsi, le ministère de la Justice veille avec une attention particulière à l'exécution rapide et effective des peines d'emprisonnement prononcées, gages d'une réponse pénale conservant tout son sens et son efficacité.



Voir pp. 305-315.



4 questions à Laurent Somon, Sénateur de la Somme



Pourquoi souhaitez-vous voir reconnaître une nouvelle forme d'homicide, l'homicide routier ?

J'ai souhaité attirer l'attention de M. le Garde des Sceaux, ministre de la Justice au sujet de la politique pénale des homicides routiers parce qu'aujourd'hui tuer sur la route, alcoolisé ou sous stupéfiants, ne constitue encore qu'un homicide involontaire aggravé.

Dans le département de la Somme, comme hélas partout en France, les familles endeuillées peinent à comprendre certaines décisions de justice qui aboutissent *in fine* à des peines fixées par la loi et demandées par le procureur, qui par leur caractère aménageable aboutissent à des sanctions réduites sans prison ferme.

Face à ces décisions incompréhensibles et injustes à l'égard des familles de victimes, il me paraissait essentiel d'alerter le Garde des Sceaux, pour lui faire part de ma volonté de voir évoluer la loi.

Quel a été l'élément déclencheur de votre démarche ?

En septembre 2017, un étudiant en médecine de 21 ans, est décédé, fauché par une

voiture en centre-ville d'Amiens alors qu'il circulait à vélo.

Le conducteur du véhicule avait près de 2 grammes d'alcool dans le sang.

Après avoir été condamné à 30 mois de prison dont 15 mois avec sursis en première instance, il a vu sa peine allégée en appel au début du mois de novembre 2020.

À la suite de ce fait tragique, j'ai rencontré le père de ce jeune homme (aujourd'hui décédé), et j'ai décidé de pleinement me mobiliser sur ce sujet.

Quel est votre avis sur la réponse apportée par le Garde des Sceaux ?

Le Garde des Sceaux m'a répondu d'une manière que je qualifie de très formelle. En réalité il n'a fait qu'énumérer les peines encourues, stipulées dans les articles du Code pénal en essayant de démontrer que celles-ci sont lourdes et dissuasives.

Cependant, *et les chiffres ci-dessous appuieront mes propos*, cela ne se traduit pas dans les faits.

D'après Monsieur le ministre de la Justice, « 108 peines d'emprisonnement ferme en tout ou partie ont été prononcées en 2018 pour des faits d'homicides involontaires par conducteur aggravés par une circonstance (alcool ou produits stupéfiants) ».

C'est pourquoi nous devons aller plus loin, à savoir faire appliquer la loi et l'effectivité des peines encourues.

Comment envisagez-vous la suite de votre démarche ?

J'ai pris un engagement auprès du père du jeune homme décédé : poursuivre mes

démarches et consultations afin de définir un nouveau cadre légal et ainsi proposer une loi qui permettra enfin d'appliquer une justice équilibrée entre victimes et responsables.

Je souhaite que cette nouvelle loi n'oublie pas les victimes et leurs familles endeuillées lorsque des circonstances aggravantes sont démontrées, avec des condamnations effectivement appliquées et non réduites à leurs plus simples expressions.

La fin de la réponse du Ministre m'incite à croire que nous pouvons réfléchir à un vrai arsenal préventif et punitif.

En effet, Monsieur le ministre de la Justice me dit que « *les personnes condamnées pour ces infractions, lorsqu'elles sont liées à des conduites addictives, font l'objet après leur libération d'un suivi étroit par le juge de l'application des peines dans le cadre d'obligations imposant, par exemple, des démarches de soins ou en contraignant le condamné à faire équiper son véhicule d'un éthylotest anti-démarrage* ».

Je souhaite donc proposer dans une nouvelle loi, que nous inscrivions une série de mesures coercitives d'une part, et d'autre part, que nous mettions en place de réels contrôles une fois que les personnes condamnées sont sorties de prison.

Enfin, nous devons renforcer la prévention, dès le plus jeune âge, pour sensibiliser les futurs automobilistes aux dangers de l'alcool et la drogue au volant. C'est une des priorités pour permettre de lutter efficacement et durablement contre la violence routière.



18 €

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

Vous pouvez vous procurer ce livre

au prix de 18 € en librairie ou en contactant la Ligue.

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

Ligue Contre La Violence Routière
15, rue Jobbe Duval – 75015 PARIS

Tél. : 01 45 32 91 00 – e-mail : secretariat@violenceroutiere.org



Pour en savoir plus sur les sujets abordés dans chaque article, une référence au livre est indiquée.

La justice face aux violences routières : statistiques et rapports

Claude LIENHARD, Avocat spécialisé en droit du dommage corporel – Professeur émérite des Universités – Victimologue

La réponse judiciaire à la violence routière est essentielle. La sanction adaptée et effective des auteurs participe au-delà de l'indemnisation confiée aux assurances et parfois au Fonds de garantie en cas de défaut d'assurance notamment à la reconnaissance et à la réparation due aux victimes et à leurs proches. Ce sont souvent les médias et surtout la presse quotidienne régionale qui rendent compte dans la rubrique des faits divers des accidents les plus dramatiques qui correspondent de façon récurrente à des comportements hautement condamnables et relevant d'imprudences graves et caractérisées. La réalité de cette violence routière peut aussi être appréhendée grâce à l'outil statistique. Cet article s'appuie sur le n° 180 de février 2021 d'« Infostat Justice »⁽¹⁾ qui concerne « Les auteurs d'infractions à la sécurité routière devant la justice » et sur deux rapports récemment publiés.

Les chiffres clés révélés par Infostat justice

Il s'agit à ce stade d'analyser les chiffres de l'année 2018, c'est là le décalage habituel en cette matière, mais l'on pourrait toutefois imaginer une réactivité plus fine avec les outils statistiques modernes... voire même un accès aux informations en temps réel comme c'est le cas pour l'évolution de la pandémie liée à la Covid-19. Après tout, la violence routière est aussi un terrible fléau.

En 2018, 258 255 condamnations délictuelles ont été prononcées pour infraction à la sécurité routière. Ce volume est globalement stable depuis 2015. Toutefois, les condamnations pour conduite après usage de produits stupéfiants, en progression depuis le début des années 2000, ont augmenté de 26 % sur la seule année 2018. Celles pour conduite en état alcoolique, à l'inverse, ont reculé de 4 % entre 2015 et 2018.

Le contentieux de la sécurité routière représente 17 % de l'ensemble des affaires traitées par les parquets. Le contentieux routier possède des particularités qui le distinguent des autres. D'une part, l'identification des auteurs est la plupart du temps concomitante à la découverte de l'infraction, ce qui explique un taux de classement sans suite pour motif juridique ou en inopportunité faible, un taux de réponse pénale élevé et un délai entre l'infraction et la réponse pénale réduit. D'autre part, les procédures privilégiées pour ce contentieux sont majoritairement des procédures de composition pénale, ordonnance pénale et Comparution sur Reconnaissance Préalable de Culpabilité (CRPC). Celles-ci représentent en 2018 les trois quarts des procédures utilisées, contre moins d'un quart en 2003.

Deux tableaux méritent d'être connus pour comprendre ce qui a fait le quotidien du contentieux pénal de route en 2018.

Figure 1 – Les auteurs des contentieux routiers orientés au parquet, par nature d'affaires

Total	420 556
Non-respect des règles de conduite	157 220
Conduite avec alcool ou stupéfiants	138 854
Infraction à la vitesse	48 308
Atteintes involontaires à la personne	32 167
Accident mortel de la circulation causé au conducteur	318
Accident mortel de la circulation	1 007
Accident de la circulation causé par une personne étrangère au véhicule	1 550
Accident de la circulation causé par une personne étrangère au véhicule	27 541
Infractions « papiers »	185 141
Délit de non respect des règles de conduite	113 141
Violations réglementaires et autres infractions	72 000
Délit de non respect des règles de conduite / Violation réglementaire	2 216
Recommandation sur l'équipement et l'entretien des véhicules / papiers réglementaires	5 066
Infractions visant à échapper aux contrôles	51 070
Délit de fuite	20 844
Refus d'obtempérer / refus de vérification	10 131
Autres infractions routières	5 188

Figure 5 – Condamnations selon le type d'infraction en 2018

	Condamnations	Condamnations	Condamnations
	Infractions principales	Au moins une infraction	Infractions
Total sécurité routière	258 255	276 188	346 645
Non-respect des règles de conduite	157 220	167 523	166 147
Infractions « papiers »	185 141	114 346	137 485
Infractions visant à échapper aux contrôles	51 070	27 493	25 385
Atteintes involontaires à la personne	32 167	3 242	9 277
Autres infractions routières	1 007	2 262	2 531

Enquêtes préliminaires et information des victimes

Au-delà des statistiques, chacun sait, et l'actualité en témoigne, que l'institution judiciaire souffre de maux chroniques liés à des lenteurs et un manque de moyens mais aussi à des archaïsmes. Les Gardes des Sceaux successifs sont tous conscients de la situation et ont été confrontés à la nécessaire adaptation des pratiques et des outils mis à la disposition des magistrats.

La première nécessité d'adaptation concerne les enquêtes préliminaires. Le rapport de la mission sur le renforcement de l'équilibre des enquêtes préliminaires et du secret professionnel de l'avocat présidée par Dominique Mattéi vient d'être publié⁽²⁾. Seul le premier sujet nous intéresse ici.

Quel est le constat ?

Les enquêtes préliminaires sont le cadre de 70 % des procédures policières. Certaines enquêtes préliminaires pouvaient être très longues. Dans les faits, 6,8 % des enquêtes policières durent plus de deux ans, 3,2 % plus de trois ans. Les durées d'enquête ont tendance à s'allonger ces dernières années. Pour la Commission, cette problématique est indissociable de celle, structurelle, des « moyens humains, matériels et techniques mis à la disposition de l'enquête judiciaire ».

La mission propose d'encadrer les durées : à compter du premier acte d'enquête, une enquête durerait deux ou trois ans. Il serait possible de la prolonger d'un an, sur autorisation du procureur de la République et sur demande de l'officier de Police judiciaire.

La mission s'est également interrogée sur l'accès au dossier pendant les enquêtes préliminaires. Pour les victimes l'absence d'information ou la nécessité de les quémander auprès des enquêteurs de façon informelle est source de souffrance et d'incompréhension, voire de confusion.

La proposition n° 2 consiste « à droit constant de formaliser un droit à l'information du plaignant ». Cette proposition doit être fortement soutenue. Il en est de même pour la proposition de « rappel par circulaire de la possibilité pour le plaignant de disposer d'informations générales sur l'enquête en cours de la part du Procureur de la République. »

Un second rapport mérite aussi attention. Ce rapport du 31 mars⁽³⁾ formule des propositions pragmatiques visant à résorber les stocks. 42 recommandations y sont formulées. Certaines pourraient modifier le quotidien du vécu ou de ressenti des victimes.

Parmi ces propositions, il est question de mieux organiser le temps de l'audience (proposition n° 4), de réformer la procédure des audiences sur intérêts civils des victimes permettant de décider de la réparation des dommages corporels (proposition n° 35). Des mesures qui peuvent paraître techniques mais l'intendance n'est jamais à négliger...

⁽¹⁾ Infostat Justice n° 180 de février 2021 – www.justice.gouv.fr

⁽²⁾ Rapport Mission Mattéi Le renforcement de l'équilibre des enquêtes préliminaires et du secret professionnel de l'avocat – www.justice.gouv.fr

⁽³⁾ Rapport du groupe de travail en charge de proposer des mesures visant à la résorption des stocks – www.justice.gouv.fr

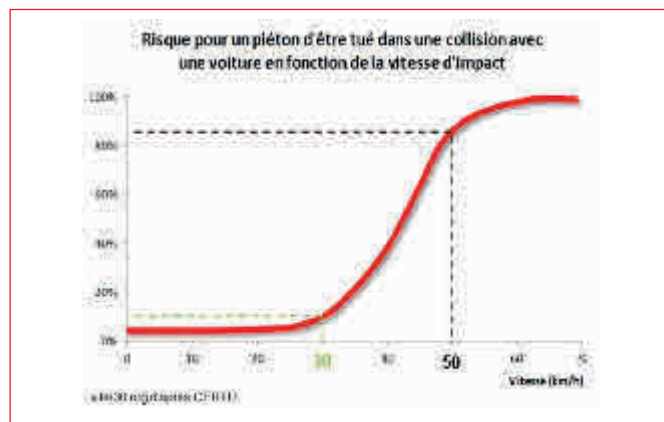


➡ Vie de la Ligue

📍 Le 30 km/h en ville... en Espagne

La Ligue contre la violence routière entretient une relation régulière avec Pere Navarro, Directeur général du trafic. Grâce à sa détermination, les résultats de la sécurité routière espagnole se sont considérablement améliorés (cf. article page 11).

La dernière mesure importante porte sur la vitesse en ville. À partir du 11 mai, pour rendre le trafic plus fluide, éviter les collisions et les risques d'accident, la vitesse sera limitée à 30 km/h dans les rues à 2 voies « à double sens ».



Pere Navarro, a souligné que « Dans la ville il y a de plus en plus d'utilisateurs et une plus grande interaction entre eux, et dans cette interaction il n'est pas possible de garantir la sécurité à des vitesses supérieures à 30. (–) Nous allons vers une circulation plus tranquille ».

Pour la sûreté de tous et en particulier des usagers les plus vulnérables, les Espagnols ont osé la généralisation du 30 en ville.

📍 L'accueil et l'accompagnement des victimes : une action essentielle de la Ligue

L'accueil des victimes figure parmi les missions de la Ligue. Celle-ci est difficile mais tellement importante. Au cœur du drame, les mots, les attitudes, l'écoute, parfois un simple regard constituent l'aide dérisoire mais indispensable, au point que ces moments restent gravés à jamais dans la mémoire des victimes et de leur famille. Nous touchons ici le paroxysme de la violence routière. Nous touchons ici la raison d'être de la Ligue. Nous touchons ici à l'indicible et rares sont les victimes qui trouvent la force et les mots pour s'exprimer. La maman de Joshua a su trouver cette force qu'elle puise dans une promesse faite à son fils. La promesse de se battre jusqu'au bout pour la justice. Son parcours, qui a croisé celui de la Ligue, est comme toujours très difficile. La Ligue a fait de son mieux pour l'épauler et s'est portée partie civile dans le procès mettant en accusation un chauffard ou plus exacte-



ment un individu inconscient et lâche, dont les propos tenus lors du procès ont révélé un cynisme insupportable. En hommage à Joshua, et à toutes les victimes, nous publions donc le témoignage de cette mère

combative et digne. Nous y joignons également le texte de l'intervention de la Ligue auprès du tribunal de Foix et le témoignage de l'avocat qui a accompagné et défendu la famille de Joshua.

Pour Joshua



Foix, le 10 mai 2021

Joshua, tu es arrivé au monde le 22 décembre 2002, une date gravée par maman et papa. 8 ans après tu deviens grand-frère d'une petite sœur. Une famille comblée, heureuse, des rires d'enfants, des chamailleries entre frère et sœur mais qui se terminaient avec des câlins.

Mais le 11 janvier 2018 à 18 h 40, à cause d'un individu irresponsable, dangereux, inconscient, notre destin va basculer à jamais. Le chauffard t'a laissé au bord de la route sans t'apporter secours, aide ou assistance. Le chauffard est parti « Pour sauver son permis » a-t-il dit à l'audience du tribunal de Foix le 16 février 2021. Tu t'es battu pendant quelques heures avec les pompiers de Varilhes et les docteurs du SAMU.



Arrivés sur les lieux de l'accident, le docteur du SAMU nous expliquera l'état de santé de Joshua, puis nous regardera et nous dit « Votre fils se bat ».

À ce moment-là, plus rien n'est réel. Tu es parti à jamais le 12 janvier 2018 à 16 h 00. Ma vie, nos vies ont basculé ce 12 janvier 2018. Notre avocat nous a mis en relation avec la Ligue contre la violence routière. C'est Mme Chantal Perrichon qui m'a donné les coordonnées de Pierre Lagache. L'association est avec nous partie civile. Nous découvrons la Justice en France. C'est un combat pour moi, une maman qui a promis à son fils de se battre comme elle peut, avec beaucoup d'obstacles, car l'accident ce sont des vies brisées, des destins qui basculent, des familles dans la souffrance, des victimes qui n'avaient rien demandé.

Nathalie Rousse, maman de Joshua

Tribunal de Foix (Ariège) – 17 février 2021

Intervention de Pierre Lagache Président de l'Association Ligue contre la violence routière du Lot, partie civile, Membre du bureau national de la Ligue contre la violence routière

Avant toute chose il me semble important de répondre à cette question :

Pourquoi notre association, la Ligue contre la violence routière se porte-t-elle partie civile dans cette douloureuse affaire ?

Ce type de démarche débute toujours par une rencontre, dans le cas présent avec les parents de Joshua. Comme trop souvent, face à l'impensable, face à l'inaacceptable, cette famille a cherché une écoute, une aide, une reconnaissance. Je leur ai expliqué, pour avoir vécu un drame de même nature, combien le chemin vers la résilience sera long et difficile mais que ce chemin existe.

Je leur ai expliqué que la justice est partie prenante de ce chemin mais que, bien entendu, aucun jugement ne saura véritablement réparer la disparition tragique de leur fils.

Je sais, très sincèrement, Mesdames et Messieurs les Magistrats que votre tâche est difficile et exigeante.

Pour autant, nous savons que les mots qui seront dits aujourd'hui, que le jugement que vous prononcerez après mes réflexions, laisseront une trace indélébile dans ce difficile parcours des victimes.

Dans ce parcours, votre jugement doit être à la hauteur du drame qui a dévasté cette famille. Il doit aussi être à la hauteur de la responsabilité ou plutôt, dans le cas présent, de l'irresponsabilité de l'accusé. C'est bien cette question de sévérité de la peine qui importe.

Pour avoir accompagné plusieurs familles dans une situation semblable, pour avoir également vécu personnellement ce parcours de victime, je sais à quel point la décision de justice sera essentielle pour accompagner la famille et les proches de Joshua sur le chemin si long et difficile de la résilience.

J'insiste sur ce point car nous constatons, au niveau national que la sévérité des sanctions fléchit. Nous constatons que les peines maximales prévues par la loi, même dans les circonstances les plus extrêmes, ne sont que très rarement appliquées. Cette situation est préoccupante car elle instille et conforte l'idée que l'accident de la route s'inscrirait dans une forme de fatalité. Et de la fatalité à la banalité, il n'y a qu'un pas. D'ailleurs les accidents routiers ne sont-ils pas depuis toujours inscrits à la rubrique des « faits divers » ?

Alors, non, l'affaire présente n'est pas un fait divers. L'accident qui a causé la mort de Joshua n'est pas un fait divers, c'est un drame. L'idée que ce drame pourrait relever de la fatalité est inaudible et même choquante quand elle arrive à la figure des victimes.

C'est inacceptable. Aucune fatalité, aucune banalité n'existe dans ce qui nous réunit aujourd'hui. Vous avez à juger la seule et entière responsabilité d'un homme, qui était averti, puisqu'il y a récidive et qui, malgré cela, une fois de plus, une fois encore, une fois de trop, un homme qui a accepté de transformer son véhicule en arme.

La réalité est que ce drame est la résultante du seul comportement d'un individu et de son irresponsabilité. Lorsqu'il s'agit de prendre le volant alors que l'on sait avoir bu plus que de raison, on a toujours le choix. L'ami du prévenu, M. Philippe Rousseau, qui a partagé ce moment d'alcoolisation avant de prendre la route de son côté, porte d'ailleurs aussi, moralement, sa propre responsabilité.

Et puis il y a cette question de la fuite, cette si terrible question : savait-il ? a-t-il vu ? Certes, dans un premier temps, face à l'horreur d'un tel comportement, le doute peut exister sur la possible attitude de non-assistance à personne en danger. Pourtant, l'examen minutieux des éléments du dossier permet à toute personne qualifiée de se forger une intime conviction. Tout indique que le prévenu a cherché à fuir, une fois de plus, sa responsabilité.

Alors, oui, nous demandons que ce jugement soit rendu avec la sévérité qu'il mérite.

Dans votre prise de décision, Mesdames et Messieurs les magistrats, mais vous le savez, il faudra avoir à l'esprit que la peine prononcée sera un signal, un repère envoyé à tous.

J'évoquais à l'instant la relative clémence des jugements que nous observons sur les homicides involontaires liés à des accidents de la route. Et c'est bien, dans certains cas, et notamment dans le cas présent, le terme d'involontaire qui pose problème. Certes, le prévenu n'a pas décidé de donner la mort, mais il a accepté d'en prendre le risque.

Cette question est importante, complexe et grave. Elle n'est pas véritablement réglée. Un signe : certains élus de la République, parmi lesquels le Sénateur Laurent Saumon, avec notre association, travaillent actuellement sur le projet d'évolution de la loi. Elle pourrait reconnaître une nouvelle notion, celle de l'homicide routier.

Qu'il soit volontaire ou involontaire, la reconnaissance de cet homicide routier permettrait, j'en suis certain, de faire progresser la justice, de respecter davantage les victimes et de combattre cette insupportable banalisation de la violence routière.

Puisque nous sommes en Ariège, je ne peux passer sous silence un événement récent que vous avez assurément tous en mémoire. Il s'agit du comportement d'un élu de votre département, M. Raymond Berdou, arrêté par les forces de l'ordre en récidive de conduite en état alcoolisé. Sa réaction exprimée dans les médias le 10 janvier dernier nous interroge tous, tant elle incarne le déni : Il a dit et répété : « Je n'ai pas tué, je n'ai pas volé, je n'ai pas violé ». Certes, mais ce jour-là, et ce n'était pas le premier, il a accepté le risque, celui d'endosser le costume de danger public et d'être une menace pour la vie d'autrui. Ce jour-là, lui, n'a pas croisé la route d'un jeune motocycliste... mais demain ?

M. Berdou est le Vice-Président du département chargé de la jeunesse. Tout cela nous renseigne sur le chemin qu'il nous reste à parcourir.

Mesdames et Messieurs les Magistrats, votre responsabilité est grande. La clémence n'a pas sa place dans cette affaire. La sévérité fera justice, et je le souhaite de tout cœur pour la famille, elle doit faire réparation. Nous leur devons.

En référence à l'édito de Chantal Perrichon concernant le procès fait à la présidente de la Ligue contre la violence routière, nous publions dans ce numéro le communiqué de presse diffusé préalablement à l'audience du 20 mai ainsi que 2 articles du « Parisien » et de « La Montagne ».

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Le tribunal correctionnel de Clermont-Ferrand examinera jeudi 20 mai 2021 à 13 h 45 les mérites d'une poursuite engagée par Monsieur Dominique BUSSEREAU, en sa double qualité de président du conseil départemental de Charente-Maritime et de président de l'Assemblée des départements de France, contre des propos tenus par la présidente de la Ligue contre la violence routière, Madame Chantal PERRICHON.

Ces paroles avaient été prononcées, le 16 mai 2019, dans le contexte de l'annonce par le Gouvernement d'un amendement à la loi d'orientation sur les mobilités (loi « LOM ») permettant aux départements de déroger à la Vitesse Maximale Autorisée (VMA) de 80 km/h sur le réseau bidirectionnel, sans séparateur médian, hors agglomération, et de relever à 90 km/h la vitesse autorisée sur ces voies.

Chantal Perrichon constatant alors une instrumentalisation de la sécurité routière par certains élus avait alerté sur la question de la responsabilité de ces derniers, dont les décisions risquaient d'entraîner de graves conséquences pour l'accidentalité.

À deux reprises, le procureur de la République de Clermont-Ferrand a rappelé par ses réquisitions que les propos de la présidente de la Ligue contre la violence routière s'inscrivaient dans **un débat d'intérêt général** et que celle-ci n'avait fait qu'user de sa liberté d'expression en critiquant publiquement, le 16 mai 2019, la position exprimée par certains élus qui revendiquaient de ne maintenir à 80 km/h la vitesse maximale

autorisée que « sur les routes accidentogènes ».

Des décisions prises localement, sans attendre l'évaluation de l'abaissement généralisé de la VMA à 80 km/h, alimentent le déni constant du lien, pourtant reconnu par les experts de tous les pays, entre la vitesse et l'accidentalité.

L'audience du 20 mai 2021 sera pour la Ligue contre la violence routière l'occasion de rappeler la nécessité de lutter contre toutes les formes de mensonge et de désinformation en matière de sécurité routière, la vérité scientifique, élément central du débat démocratique, étant en cette matière en proie à la désinformation chronique des lobbys et, malheureusement, de certains élus.

Ligue contre la violence routière

Le procès qui relance le débat autour des 80 km/h

Le Parisien – 25 mai 2021 – Émilie Torgemen

Un procès oppose ce jeudi le président de l'Assemblée des Départements Dominique Bussereau et la présidente de la Ligue contre la violence routière Chantal Perrichon sur la question des 80 km/h. De l'histoire ancienne ? Pas tant que ça. On vous explique pourquoi.

Ça faisait longtemps qu'on n'en avait plus entendu parler. Le passage aux 80 km/h, **pourtant en partie détricoté**, continue de déchaîner les passions. Cette mesure est au cœur d'un procès, celui intenté par le président de l'Assemblée des Départements de France (ADF), président du Conseil Départemental de Charente-Maritime et ancien ministre des Transports - **Dominique Bussereau** contre la présidente de la Ligue contre la violence routière Chantal Perrichon pour « injure publique ». En cause une déclaration de la *pasionaria* du zéro accident faite le 16 mai 2019 : « nous allons payer le prix du sang la pseudo-responsabilité des élus qui préfèrent leur mandat à la sécurité des citoyens ». Chantal Perrichon qui sera devant le juge à Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme) ce jeudi s'énervait : « On essaie de faire taire la Ligue dans un débat d'intérêt général, rien de moins. » De son côté, Pierre Monzani, le directeur général de l'ADF, dément toute attaque *ad hominem*. « Nous ne visons, ni la personne ni le combat, louables, assure-t-il. Il s'agit de ne pas laisser passer. Car ces propos injurieux à l'égard d'élus alimentent le populisme en une période où nous n'en avons pas besoin. » Pas une insulte, un constat pour la présidente de

l'ONG de sécurité routière : « J'ai énoncé des faits appuyés sur la science : 115 études en France et dans le monde ont prouvé que lorsqu'on remonte de 1 % la vitesse, il y a 4 % de tués en plus », martèle Chantal Perrichon.

De nombreux départements sont revenus sur cette mesure

L'enjeu derrière cette affaire passée déjà deux fois devant un juge est toujours la vitesse autorisée sur les routes secondaires. Celle qui réclame le 80 km/h depuis une décennie entend « insister sur la responsabilité des élus ». Voire les culpabiliser afin qu'ils ne reviennent pas tous sur la mesure. Souvenez-vous, il s'agissait de baisser de 10 km la vitesse maximale sur les routes bidirectionnelles sans séparateur. Cette nouvelle limite est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2018. En dix-huit mois, 336 vies avaient été épargnées selon l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), mais cette décision « venue de Paris » hautement inflammable a provoqué tollés et a attisé une partie du mouvement des Gilets Jaunes.

En janvier 2020, l'exécutif avait fait marche arrière et finalement laissé aux départe-

ments le choix des panneaux de vitesse 80 km/h ou 90 km/h sur les routes qui relèvent de leur compétence. « 383 000 km » précise le directeur général de l'ADF. La Haute-Marne a été la première à revenir dessus. Le président, Nicolas Lacroix (LR), avait fait couler les plots de béton six mois en avance. La Creuse, le Cantal, Corrèze et l'Allier avaient très vite suivi. Certains présidents de départements comme Dominique Bussereau en Charente-Maritime ont laissé certaines routes à vitesse réduite, et permis d'appuyer (un peu) sur le champignon sur d'autres.

« Environ la moitié des 103 départements ont totalement ou en partie rétabli le 90 km/h » comptabilise Pierre Monzani qui considère que près d'un an et demi après ce compromis, les départements adeptes ont déjà changé le tempo sur leurs axes. Circuler il n'y a plus rien à voir donc ? Pas tout à fait car en juin prochain lors des élections départementales, dix-huit présidents ont déjà prévu de ne pas se représenter, comme Dominique Bussereau. Il y aura *a minima* un renouvellement de génération. Sans compter ceux qui ne seront pas reconduits. Lors des campagnes avant l'été, certains pourraient être tentés de rallumer ce feu.



Poursuivie pour injure publique, la présidente de la Ligue contre la violence routière est relaxée

La Montagne – 20 mai 2021 – Olivier Choruszko

Chantal Perrichon, figure de la lutte contre l'insécurité routière, a comparu, ce jeudi, devant le tribunal de Clermont-Ferrand, après des propos tenus dans un article, lors de l'assouplissement des 80 km/h. Le débat sur les mots a aussi été celui sur les morts de la route.

C'est une formule cinglante parue dans un article, sur le site internet de *France Soir*, le 16 mai 2019. « *Nous allons payer le prix du sang de la pseudo-responsabilité des élus qui préfèrent leur mandat à la sécurité des citoyens* ».

Débat sur les 80 km/h

Lâchée par Chantal Perrichon, présidente de la Ligue contre la violence routière, en pleine polémique sur l'assouplissement de la limitation à 80 km/h sur les routes de France, elle a valu à celle-ci de comparaître devant le tribunal correctionnel de Clermont-Ferrand, ce jeudi après-midi.

Dominique Bussereau, ancien ministre des Transports, au nom de l'Assemblée des départements, qu'il préside, a porté plainte contre elle

pour « injure publique ». Trois présidents de département, ayant relevé la vitesse à 90 km/h, se sont constitués partie civile.

« *Ils se sont sentis visés par ces propos largement outranciers* », estime Me Fabrice Renouard, leur avocat. L'infatigable militante de la sécurité sur les routes a-t-elle dérapé ?

Me Gilles-Jean Portejoie, avocat de Dominique Bussereau : « *Vous êtes une femme admirable, madame. Mais parce que votre combat est digne, il doit être mené dans la dignité. Dire que nos élus préfèrent que le sang coule est véritablement abject* ».

Chantal Perrichon, venue spécialement de Paris pour s'expliquer, reconnaît des propos véhéments. Devant la violence présumée de ceux-ci, elle expose celle de la route.

Chantal Perrichon, présidente de la Ligue contre la violence routière : « *Ma parole traduit ce que nous vivons quand les gens perdent des proches sur la route. Lorsqu'on augmente la vitesse, on augmente la mortalité, c'est une constante* ».

L'un des quatre témoins cités par la défense, médecin très engagé dans la lutte contre l'insécurité routière, le dit encore plus fortement. « *Les propos de Chantal Perrichon sont faibles. Il est évident qu'il y a des gens qui vont mourir.* »

« L'indignation, notre ADN »

L'indignation, dit un autre membre de la Ligue contre la violence routière, « *fait partie de notre ADN* ». Pour Me François Honorat, avocat de Chantal Perrichon, cela ne relève en rien de l'injure mais du débat démocratique.

« *À l'époque de l'assouplissement, on fait gober à l'électeur des arguments facialement protecteurs alors qu'on sacrifie des vies. L'objectif de Chantal Perrichon est de dire la vérité.* »

C'était la première fois que sa cliente, 75 ans et habituée aux prises de position dans les médias, faisait l'objet d'une telle poursuite. Laquelle s'est conclue par une relaxe. Le tribunal a considéré que les propos ne dépassaient pas les limites de la liberté d'expression. Me Portejoie a annoncé sa décision d'interjeter appel.



Vie des asso's

📍 Au cœur d'une intervention en milieu pénitencier avec l'AD de l'Essonne



suis le père d'un enfant tué..., un questionnaire est distribué et un quart d'heure laissé pour y répondre. Les questions portent sur les connaissances de base concernant la vitesse et l'alcool. Puis on aborde les réponses : chacun donne la sienne et l'intervenant donne la bonne réponse : s'ensuivent d'autres questions, des commentaires : un dialogue se construit ainsi entre la salle et l'intervenant.

Après traitement de 2 ou 3 questions, afin d'introduire une rupture dans le déroulement de la séance, une courte vidéo est projetée, suivies de commentaires. Ces vidéos montrent un crash-test, ou ce que les pompiers voient quand ils arrivent sur le lieu d'un accident.

Le dialogue avec la salle permet ainsi de parler en détail des effets de l'alcool sur la conduite, vision brouillée, réflexes retardés, de l'excès de vitesse, vision rétrécie, distances de freinage, violence d'un choc,...des conséquences de l'usage du téléphone au volant,...

La séance peut ainsi durer 3 heures, coupée par une pause. »

En 2019 l'AD 91 a noué un partenariat avec le Service Pénitentiaire d'Insertion et de Probation (SPIP) d'Évry, l'AD 91 s'engageant à assurer une séance de sensibilisation à la sécurité routière auprès de personnes condamnées à une peine alternative. Après deux séances assurées en 2019 en mars et octobre, la séance de mars 2020 ayant été annulée du fait du confinement, celle d'octobre 2020 a pu avoir lieu.

Le public est constitué d'une douzaine d'hommes car aucune femme n'était présente dans les divers groupes que nous avons eus devant nous. Les détenus sont de tous âges. Ils ont commis des infractions graves mais sans accident corporel : conduite sans permis, alcoolémie et stupéfiant, récidive, etc.

Jacques Comble, président de l'AD précise le déroulé de ces interventions : « *Après présentation des intervenants, je m'appelle..., je*

Associations départementales



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

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

06 – Alpes-Maritimes : LCVR06PACA – Claude Lienhard – 7, rue Rouaze – 06400 Cannes – Tél. : 06 07 12 02 25 (contact@lcvr06paca.com)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

30 – Gard : Jacques Thierry – 12, hameau de La Vabreille – 30520 Saint-Martin-de-Valgagues – Tél. : 04 66 30 41 70 – 06 62 81 41 70 (jacques-thierry@orange.fr)

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

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

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

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

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

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

42 – Loire : **Correspondant :** Jean-François Chardon – Tél. : 07 81 15 34 57 ou 04 77 75 51 93 (jf.chardon@laposte.net)

44 – Loire-Atlantique : Michel Brugnon – Ligue contre la violence routière – Association de Loire-Atlantique MANO – 3, rue Eugène Thomas – 44300 Nantes – Tél. 07 88 32 21 99 (lcvrviolenceroutiere4485@gmail.com) – (www.violenceroutiere4485.org)

45 – Loiret : Pierre-Louis Valls – LCVR – 23, rue de l'Orbette – 45000 Orléans – Tél. 02 38 53 09 58 (lcvr45@wanadoo.fr) – (www.violenceroutiere45.org)

46 – Lot : Pierre Lagache – 323A clos Lacassagne – 46090 Pradines – Tél. : 06 07 45 75 77 (violenceroutiere46@orange.fr) (www.violenceroutiere46.org)

56 – Morbihan : Geneviève et Michel Potier – 44, rue de Limur – 56860 Séné – Tél. : 02 97 54 12 52 (violenceroutiere56-22-29@orange.fr) – (www.violence-routiere-bretagne.com)

57 – Moselle : Jean-Yves Lamant – Maison des Associations – 1, rue du Coetlosquet – 57000 Metz – Tél. : 06 12 12 78 20 (violenceroutiere57@gmail.com) – (<https://violenceroutiere57.fr>)

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

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

65 – Hautes-Pyrénées : André Abadie – 3, rue Lasपालes – 65200 Bagnères-de-Bigorre – Tél. : 05 62 91 16 39 – Portable : 06 82 74 28 31 (abadieandre@aol.com)

66 – Pyrénées-Orientales : Cécile Llobères-Hernandez – 2, chemin de la Pavé – 66400 St-Jean-Pla-de-Corts – Tél. : 06 88 31 45 31 (lcvr@orange.fr)

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

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

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

73 – Savoie : **Correspondant :** Bernard Héritier – 73200 Albertville – (lcvr73@yahoo.fr)

74 – Haute-Savoie : Michel Charvin – Ligue contre la violence routière – 9, quai des Clarisses – 74000 Annecy – Tél. : 07 70 70 74 39 (lcvr74@laposte.net)

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

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

81 – Tarn : Elisabeth Raynal – Ligue contre la violence routière – 11, rue Fonvieille – 81000 Albi – Tél. : 05 63 38 18 51 – Fax : 05 63 49 70 61 (liguecontrelaviolenceroutiere@gmail.com)

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

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

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

974 – Ligue contre la violence routière Réunion : Marlène Dijoux – 29, chemin Stéphane – Villa Vanille – Trois Mares – 97430 Le Tampon – Tél. : 06 92 77 68 80 (lcvr.reunion@wanadoo.fr)

Conseil d'administration

Michel Barthélémy, Colette Berthet, Jean-Luc Carl, Josiane Confais, Hervé Dizi, Nicolas Gou, Bernard Héritier, Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant, Claude Lienhard, Chantal Perrichon, Michel Ternier.

Invité : Ilyas Daoud.



Bureau national

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

Vice-Président : Jean-Yves Lamant
Tél. : 01 45 32 91 00 – (jylamant@yahoo.fr)

Secrétaire Général :
Michel Barthélémy

Secrétaire Générale Adjointe et Responsable de la revue de presse : Josiane Confais – (josiane.confais@numericable.fr)

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

Membres du Bureau :
Jean-Luc Carl (violenceroutiere41@free.fr)
Invités : Claude Chabot, Hervé Dizi, Pierre Lagache – Rédacteur en chef *Pondération*, Philippe Laville, Michel Ternier.

ADHÉSIONS ET DONS

Important ! Votre don ou votre adhésion vous donne droit à un reçu fiscal permettant une réduction de vos impôts à hauteur de 66 % du montant souscrit.

Une adhésion à 36 €
ne vous coûte en définitif que 12 €.

Pour un don à partir de 10 €, vous serez considéré comme sympathisant de la Ligue et vous recevrez par mail des informations sur nos activités.

**Vous partagez les convictions de la Ligue
et vous souhaitez soutenir notre action.
Faites un don ou adhérez à la Ligue.
Votre soutien est précieux !**



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

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère : ☐

Je renouvelle mon adhésion : ☐

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél. : Profession :

E-mail :

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

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

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