



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ Les chiffres
de septembre 2021
p.4

➔ Volte-face
pour les bandes cyclables
p. 11

➔ Vie de la Ligue
p.18

**30 km/h : la rue change...
le conducteur aussi !**

DOSSIER p.8



SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 4 – Les chiffres de septembre 2021
- 5 – Reculade sur le contrôle technique des deux-roues motorisés !
La Sécurité Routière pratique le « victim-blaming »
- 6 – Désinformation : rien ne vas plus !
- 7 – Révision de quelques fondamentaux
- 8 – Dossier : 30 km/h : la rue change... le conducteur aussi !
- 11 – Volte-face pour les bandes cyclables
- 14 – Témoignages
- 18 – Vie de la Ligue
- 20 – Hommage à Claude Tarrière
- 21 – Vie des asso's
- 23 – Associations départementales
- 24 – 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



ÉLECTIONS... ATTENTION !



Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

Les périodes pré-électorales sont révélatrices de l'état de santé de notre démocratie. Face à la pression de « l'opinion publique », la capacité du pouvoir à repousser les échéances de décisions qui pourraient être confrontées à la notion, toujours discutable, de l'acceptabilité nous renseigne sur le niveau de porosité et de fragilité de notre république.

Les sujets abordés dans notre rubrique « Indignation » sont, à cet égard, des indicateurs révélateurs. De (trop) nombreux signaux forts nous démontrent que la sécurité routière, est actuellement rangée au rayon tendance de la procrastination.

Le prix des carburants cristallise légitimement le débat, occultant pourtant la question essentielle de l'évolution souhaitable des politiques de déplacement. Dans ce contexte, le choix des villes instituant le 30 km/h apparaît comme une éclaircie rassurante. La mesure se confronte pourtant à la caricature brossée par des opposants qui considéreront toujours qu'évoluer vers le moins (moins de vitesse, moins de trafic, moins de liberté...) incarnera une forme régression, oubliant que les plus (plus de sécurité, plus de confort, plus de santé publique...) sont déjà, et désormais, les éléments clés d'une nouvelle forme de modernité et de progrès.

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.



Chantal PERRICHON,
Présidente de la Ligue
contre la violence routière

Clap de fin le 3 août, veille de l'audience à la Cour d'Appel de Riom qui faisait suite à l'appel de D. Bussereau, après le jugement de relaxe prononcé par le tribunal correctionnel de Clermont-Ferrand le 20 mai 2021. Remarquons que, prudemment, ni l'Assemblée des Départements de France, ni N. Lacroix⁽¹⁾, ni P. Coste⁽²⁾, ni J.-M. Bernard⁽³⁾ n'avaient relevé appel de cette décision... Nous apprenons alors par Me Julien, avocat substituant Me Portejoie, conseil de D. Bussereau, que ce dernier, tant en son nom personnel qu'en qualité de Président de conseil départemental de Charente-Maritime, et de Président de l'Assemblée Nationale des Départements de France, s'est désisté !

Nous regrettons que cet appel ait été escamoté au dernier moment, car les « *conclusions d'intimé*⁽⁴⁾ » de notre avocat, Maître F. Honnorat méritaient d'être portées à la connaissance de tous. Elles étaient « *la parfaite légitimité des propos poursuivis* »... « *propos exempts de toute grossièreté qui ne tendaient pas à atteindre Monsieur Dominique Bussereau ou les présidents des conseils départementaux dans leur dignité ou leur réputation, mais se limitaient à exprimer une libre opinion et à alerter sur les risques* que représentaient en termes de mortalité routière une gestion départementale et donc morcelée de la VMA sur le réseau bidirectionnel hors agglomération à un échelon départemental, n'a évidemment pas excédé les limites de la liberté d'expression et d'opinion dans un débat démocratique ».

Nous ne pouvons que déplorer le temps perdu et le gâchis financier que ces poursuites juridiques ont engendrés pour les parties prenantes et les contribuables. Les propos qui avaient déclenché le courroux de D. Bussereau et qu'il avait jugés inacceptables : « *Nous allons payer le prix du sang la pseudo responsabilité des élus qui préfèrent leur mandat à la sécurité des citoyens* », avaient pourtant été prononcés par des politiques, des élus, des personnalités engagées dans le combat contre l'insécurité routière, des journalistes, etc., sans encourir l'ire de l'ancien secrétaire d'État aux Transports. Seule, j'ai été assignée en justice. C'est reconnaître que notre parole porte haut et fort dans un domaine qui ne saurait admettre des discours timorés. Tous les morts et les blessés graves de la route méritent mieux qu'un cortège de poltrons larmoyants sur la fatalité des accidents.

Nous n'avons pas eu l'honneur de croiser M. Bussereau durant cette procédure. Absent il fut à la fois à l'instruction, au tribunal de Clermont-Ferrand et bien évidemment à la Cour d'Appel de Riom. Nous aurions apprécié d'entendre ses arguments tant sur le retour à 90 km/h des routes qui totalisent le plus d'accidents dans notre pays que sur la défense des élus prompts à déclarer qu'il leur revenait à eux seuls de décider des limitations de vitesse dans leurs départements.

Très humblement, nos témoins venant de Roubaix, Metz, Cahors, Saint-Nom-la-Bretèche, ont accepté de faire le déplacement à Clermont-Ferrand pour justifier les propos incriminés. Vous retrouverez dans ce numéro de *Pondération* leurs dépositions auxquelles nous avons joint les témoignages écrits de ceux qui n'avaient pu se déplacer.

Et maintenant devons-nous rejoindre le club de la bien-pensance ambiante ? Nous taire ? Commenter benoîtement les choix ou plutôt les non-choix des « décideurs » de la sécurité routière ? Cautionner la circulation interfiles, le refus du contrôle technique des deux roues ? Approuver l'absence de publications mensuelles de l'ONISR sur les effets du retour à 90 km/h de plus d'un tiers des départements métropolitains ? Nous sommes confrontés aujourd'hui à une politique indigente qui nous fait régresser de plusieurs dizaines d'années et nous replace au niveau zéro de la prévention.

Je dédie ce numéro de *Pondération* à un petit garçon de 5 ans, tué alors qu'il traversait avec son père un passage piéton à Saint-Étienne-du-Rouvray, près de Rouen, ce 22 septembre. Le responsable de sa mort avait décidé de doubler par la droite une autre voiture qui était à l'arrêt, de griller le feu rouge, et a projeté l'enfant à plus de 15 mètres. Pour ajouter à l'horreur, le conducteur et son passager ne se sont même pas arrêtés. Un délit de fuite comme tant d'autres, actuellement de plus en plus fréquents. Un constat s'impose : responsabiliser les enfants et les usagers vulnérables à grand renfort de messages concoctés par des agences de communications budgétivores ne saurait prémunir contre ce type de comportement. À ce propos, trois journalistes de *Libération*⁽⁵⁾ ont analysé les tweets et messages diffusés par la Délégation à la Sécurité Routière durant un an. Vous découvrirez la confirmation de ce que nous déplorons dans leur article que nous publions dans ce numéro avec leur aimable autorisation.

Première cause de mort de la jeunesse dans notre pays, nous aimerions que l'insécurité routière soit enfin traitée sérieusement durant cette campagne présidentielle.

⁽¹⁾ PCD de la Haute-Marne.

⁽²⁾ PCD de la Corrèze.

⁽³⁾ PCD des Hautes-Alpes.

⁽⁴⁾ Défense en appel de 21 pages.

⁽⁵⁾ *Libération* 7 septembre 2021, S. de Rivet, J. Guillot et A. Clair : « *Sur les réseaux sociaux, la sécurité routière blâme les victimes* ».

Analyse de la mortalité routière de septembre 2021

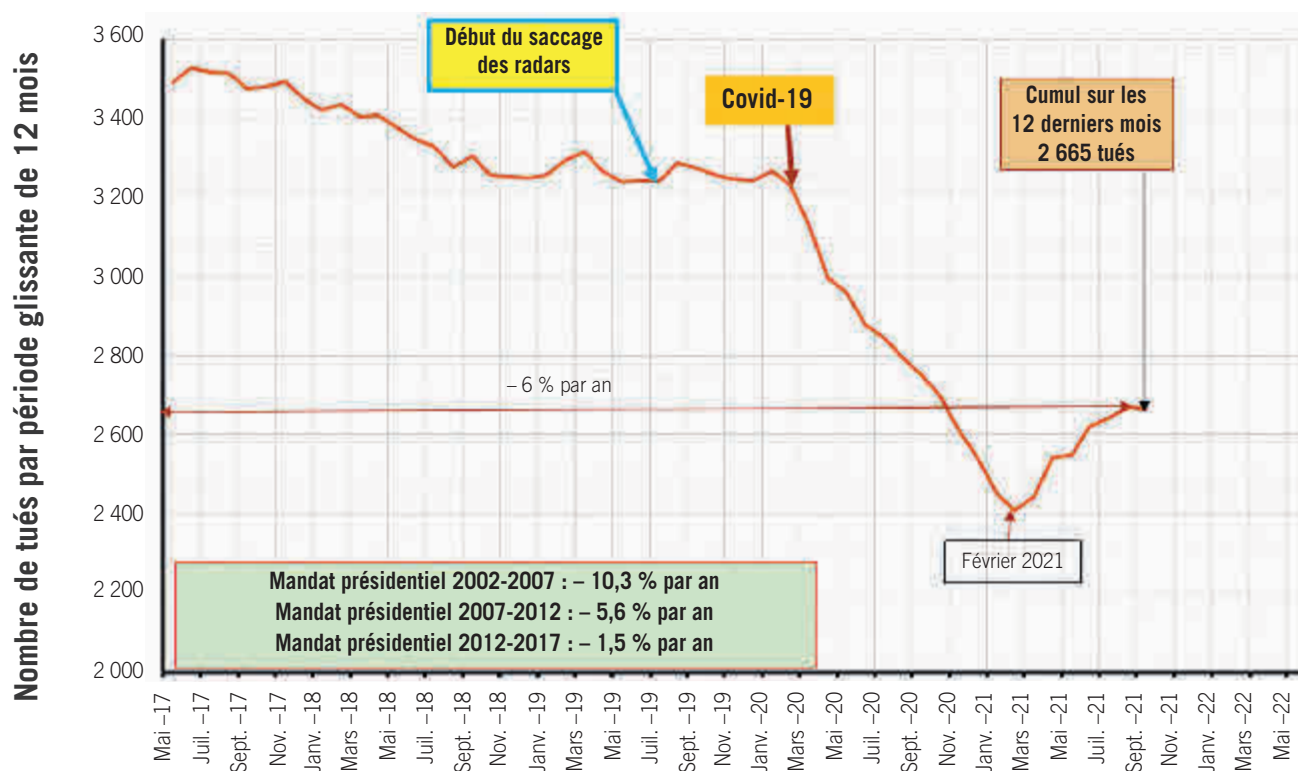
↓
Septembre 2020 = 260 tués,
– 14,2 % par rapport à août 2019.

↑
Août 2021 = 263 tués,
– 1,1 % par rapport à août 2020.

Septembre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en % ⁽¹⁾	Mortalité	Variation en % ⁽²⁾
Sept. 2021	263	– 1,10	2 665	– 3,20
Sept. 2020	260	– 14,20	2 752	– 15,90
Sept. 2019	310	– 3,70	3 274	– 0,90
Sept. 2018	322	+ 8,40	3 303	– 4,80
Sept. 2017	297	– 11,00	3 475	– 2,00
Sept. 2016	334	+ 30,00	3 546	+ 4,40
Sept. 2015	257	– 18,90	3 395	+ 1,50
Sept. 2014	317	+ 1,60	3 344	+ 1,20
Sept. 2013	312	– 8,50	3 305	– 11,30
Sept. 2012	341	– 1,70	3 725	– 6,70
Sept. 2011	347	– 2,80	3 994	– 1,70
Sept. 2010	357	– 7,00	4 065	– 6,00

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

Évolution de la mortalité depuis mai 2017



Il nous semble important de mentionner que la baisse annuelle de 6 % par an de la mortalité pendant ce mandat présidentiel est trompeuse, car elle est due en grande partie aux restrictions des déplacements liées à la COVID-19. La remontée de la mortalité depuis février dernier (+ 19 % en moyenne annuelle) est d'autant plus inquiétante qu'aucune mesure sérieuse ne sera annoncée dans cette période préélectorale.

Le nombre de morts sur les routes en baisse de 18,7 % sur 10 ans commentaires sur le communiqué de

(AFP 30 septembre 2021)

Le nombre de morts est passé de 3 992 en 2010 à 2 444 en 2019, soit une baisse de 18,7 % en 10 ans ce qui fait une moyenne de 2 % par an. Il faut rappeler que depuis 1972, la mortalité a diminué à un rythme de 3,6 % par an. L'Europe puis la France s'étaient engagées à une diminution de 50 % de tués sur les routes, avec comme objectif moins 2 000 tués en 2020, ce qui impliquait une baisse moyenne annuelle de 7 %. Cet objectif était tout à fait réaliste. Depuis 1970, 10 années ont eu une baisse plus importante. La décennie 2000-2010, celle de la mise en œuvre des radars, a connu une baisse de 50 %. En fait des 2 000 tués en 2019, on en est à plus de 3 000 ! La sécurité routière pendant cette décennie 2010-2019, avec son saccage organisé des radars, avec la mise au placard du 80 km/h, avec la circulation des motos entre les files, ..., fut un échec, l'objectif n'a pas été réalisé. Quant à nous, nous savons que sur les 35 140 personnes qui ont tuées pendant cette décennie, des milliers auraient pu être sauvées si cet objectif avait été tenu.

Indignation!

➤ Reculade sur le contrôle technique des deux-roues motorisés !

Une directive européenne de 2014 a prévu la mise en place à partir du 1^{er} janvier 2022 d'un contrôle technique pour les véhicules motorisés à deux et trois roues d'une cylindrée supérieure à 125 cm³, pour lutter contre les accidents et la pollution. Le Parlement européen a demandé en avril à la Commission que ce contrôle soit étendu à tous les deux-roues motorisés. La directive cite plusieurs dizaines de points de contrôle concernant les freins, les pneumatiques, l'éclairage ou le bruit.

Concrètement, le premier contrôle devrait finalement avoir lieu en 2023 pour les véhicules immatriculés avant le 1^{er} janvier 2016, en 2024 pour les véhicules immatriculés entre 2016 et 2020, et en 2025 pour les véhicules immatriculés en 2021. Comme pour les voitures, pour qui il a été instauré en 1992, le contrôle technique devra être réalisé dans un centre agréé et renouvelé tous les deux ans, ou avant toute revente du véhicule.

Cette mesure publiée dans le *Journal Officiel* au cœur de l'été a provoqué, une fois de plus, la grogne des associations de motards. Après le triste épisode de la poursuite de l'expérimentation de la circulation inter-files (voir *Pondération* n° 124), *bis repetita...* Emmanuel Macron décide que la mesure n'est plus à l'ordre du jour !

« Après avoir découvert cette mesure, le Président de la République a décidé que ce n'était pas le moment d'embêter les Français », a expliqué à l'AFP un conseiller de l'exécutif. « Avec la crise sanitaire, le pass, on leur demande déjà beaucoup. On peut être pour la sécurité sans embêter les Français dans leur quotidien, a priori sans adhésion de leur part ». Unisson du côté du Rassemblement National « Il ne faut pas embêter les Français » : Le Pen & Macron sont donc sur la même ligne.

Le 12 août 2021, le ministre délégué aux Transports a donc annoncé la suspension du décret n° 2021-1062 sur « demande du Président de la République » et cela afin d'organiser une concertation avec les associations de motards. Après le retour à 90 km/h, le refus du 110 km/h sur autoroute, la poursuite de



l'expérimentation de la circulation inter-files, nous assistons donc à la quatrième reculade sur la sécurité routière observée ces derniers mois !

Confortée par le fait que la plupart des pays européens exigent déjà un contrôle technique pour les motos, l'association Respire⁽¹⁾ a déposé le 30 août 2021 une requête en excès de pouvoir et un référé-suspension devant le Conseil d'État. « C'est une décision surprenante et dangereuse », dénonce Tony Renucci, directeur général de Respire. « En favorisant un bon entretien des véhicules, le contrôle technique permet d'atténuer la pollution sonore et atmosphérique de certains véhicules mal entretenus, et donc d'améliorer la qualité de vie dans l'espace public. »

Nous pouvons ajouter que le contrôle technique rendra aussi plus difficiles les débridages souvent réalisés sur les véhicules les moins puissants, et utilisés par les plus jeunes. « Ne pas embêter les Français » ou chercher à protéger notre jeunesse ? Le choix a été fait !

⁽¹⁾ <https://www.respire-asso.org>



Voir pp. 223-224.

Indignation!

➤ La Sécurité Routière pratique le « victim-blaming »

Un grand merci aux journalistes qui nous ont donné leur accord pour publier leur article et également merci à eux d'avoir pris soin d'analyser finement la communication de la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) déployée sur le réseau social *Twitter*. La conclusion est éclairante et inquiétante. Elle démontre que le paradigme qui considère que ce serait au plus faible de se protéger face au plus fort est encore bien vivant !

Certes, le principe de précaution peut être utile aux plus fragiles, mais le message prioritaire n'est-il pas à adresser à l'usager qui présente le plus grand danger pour autrui ?

Le danger : ce sont les voitures, les camions qui renversent les piétons et pas l'inverse. Les piétons courent 284 fois plus de risques de périr ou de subir des blessures

dans une collision avec un véhicule que les conducteurs ou les passagers. La DSR demande aux usagers vulnérables d'assurer leur protection en portant toutes sortes d'équipements, et ne rappelle que très peu aux conducteurs d'adapter leur comportement.

Le piéton, le cycliste, la personne en fauteuil roulant peuvent certes contribuer à améliorer leur sûreté, mais ils ne peuvent être tenus responsables des actions et des manquements des autres. La nuit sur une route en campagne, le cycliste doit être bien éclairé, mais par mesure de prudence le conducteur ne devrait pas circuler en feux de croisement à plus de 60 km/h. Dans un système où les collisions impliquant des piétons ou des cyclistes sont trop souvent excusées par une déclaration de type « je ne l'avais pas vu », il est temps de réaffirmer que ce sont les conducteurs de

véhicules motorisés qui, en priorité, doivent être attentifs non seulement aux autres véhicules, mais aussi aux autres humains autour d'eux : en regardant devant eux et non, comme c'est trop souvent le cas, vers l'écran d'un téléphone ; en utilisant les rétroviseurs et en tournant la tête pour vérifier les angles morts ; en réduisant leur vitesse à l'approche des intersections et des traversées piétonnes et en regardant avant d'ouvrir leur portière.

Nous rappelons que le Code de la route (article R. 412-6) demande aux conducteurs « d'adapter un comportement d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables ». Cet article qui date de 2008, est louable, mais particulièrement méconnu et d'autant plus qu'il ne prévoit aucune sanction en cas de non-respect de ce principe, qui ne doit pas rester un vœu pieux.



En étudiant une année de messages du compte *Twitter* de la délégation à la sécurité routière, on s'aperçoit que le plus souvent, il est demandé aux piétons et cyclistes d'assurer eux-mêmes leur protection. Les automobilistes sont peu mis face à leurs responsabilités.

Port d'objets réfléchissants, voire de « *gilets de haute sécurité* »... Depuis la rentrée, le compte *Twitter* de la sécurité routière multiplie les recommandations, en particulier vis-à-vis des parents pour que leurs enfants « *effectuent leur parcours en toute sécurité* ». Les cyclistes et utilisateurs de trottinettes ne sont pas en reste, à coups d'injonctions sur le port du casque et d'équipements de protection.

Grands oubliés de ces remarques, les conducteurs de véhicules motorisés, pourtant reconnus fautifs dans la grande majorité des accidents impliquant des usagers dits « *vulnérables* » (piétons, cyclistes, trottinettes). Les piétons ont en effet été présumés responsables seulement dans environ 20 % des accidents dans lesquels ils sont impliqués, les cyclistes dans 40 %.

500 piétons meurent chaque année

Libération a exploré un an de tweets et retweets du compte officiel de la Délégation à la Sécurité Routière, ainsi que les messages et vidéos ainsi relayés. Résultat : sur 96 publications concernant la sécurité des usagers vulnérables, 57 demandent à ces derniers de prendre des mesures pour assurer leur propre sécurité, 32 sont plutôt neutres, et seulement 7 s'adressent aux conducteurs de véhicules motorisés pour leur demander d'adapter leur comportement.

Sur une année de tweets du Ministère, aucun n'évoque l'obligation de s'arrêter pour laisser passer des piétons, voire d'adapter la vitesse en ville. Pourtant, en moyenne, près de 500 piétons meurent chaque année renversés par des véhicules motorisés, d'après l'analyse sur dix ans des données de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR). Dans près de 10 % des cas, le piéton tué se trouve sur le trottoir ou sur un accotement, dans 20 % des cas, il se trouve en train de traverser à un passage dédié ou à un feu tricolore.

En outre, le compte de la sécurité routière ne fait référence qu'une seule fois, à titre général, à la nécessité de respecter la limite des 30 km/h, de plus en plus adoptée dans les grandes villes de France, et notamment à Paris depuis le 30 août. Il s'agit pourtant d'une des mesures qui, si elle est respectée, aurait le plus fort impact vis-à-vis de la mortalité des piétons : à 30 km/h la collision est cinq fois moins mortelle qu'à 50.

De nombreux tweets de la Délégation à la sécurité routière sont le relais de leurs propres campagnes de communications, ou de celles de l'association Prévention routière. Cette dernière, en très grande partie financée par les assurances automobile est régulièrement accusée de ne pas réellement écouter les revendications des usagers non motorisés.



➡ Désinformation : rien ne va plus !

Le sujet n'est pas nouveau. La Ligue réclame depuis de longues années qu'une vraie cellule « *riposte* » efficace et agile soit organisée par la DSR. Nous sommes toujours en attente...

Ces derniers temps, le sujet du 110 km/h sur autoroute a été l'occasion d'assister à un florilège de contre-vérités proférées à tout va par les pro-vitesse. L'exemple des autoroutes allemandes dont la vitesse ne serait pas limitée, mis en parallèle avec les résultats en sécurité routière meilleurs qu'en France observés chez les Allemands, est remonté régulièrement à la surface médiatique. Il y a décidément des « *fake-news* » qui ont la vie dure !⁽¹⁾

La crise sanitaire est aussi passée par là. Il est de plus en plus courant que les arguments scientifiques, études, statistiques avancées soient balayées d'un simple revers verbal. La vérité scientifique serait devenue une chimère. Comment débattre dans ces conditions ? Les confrontations d'idées contradictoires sont utiles, voire même salutaires pour une démocratie, mais l'acceptation de l'expertise et le refus du mensonge délibéré le sont tout autant.

Dans ce contexte, le slogan utilisé dans le cadre de la communication sur la campagne de vaccination « *On peut discuter de tout, mais pas des chiffres* » apparaît comme une petite luciole scintillante dans la nuit noire. Ce choix de communication est symptomatique d'une

période où le rétablissement de la confiance envers l'information est un élément clé de reconquête. On peut ainsi s'interroger sur les choix de certains médias qui offrent des tribunes régulières à des individus dont on sait pertinemment qu'ils entretiennent le mensonge. Est-ce leur rôle d'entretenir ainsi une désinformation assumée ?

Face à cette dérive qui gangrène le débat et menace notre démocratie, il y a une prise de conscience au plus haut niveau de l'État. Le Président de la République a ainsi installé en septembre une Commission. Présidée par le sociologue Gérard Bronner, cette Commission nommée « *Les Lumières à l'ère numérique* » est chargée de faire d'ici à la fin décembre des propositions face à l'emprise des théories complotistes et de la désinformation dans le débat public. Cette initiative est lancée à quelques mois de la campagne des élections présidentielles, période propice aux manipulations et désinformations de toutes sortes.

L'expertise du président de cette Commission est reconnue. Dans son propos, il nous éclaire sur l'ampleur du phénomène : « *Les études ont montré la tendance des réseaux sociaux à surpondérer les fausses informations dans leurs algorithmes de recommandation. En 2019, une étude sur YouTube a montré qu'une requête avec le mot "climat" renvoyait à plus de 50 % vers une vidéo climatocéphique* ».



Cette démarche qui mérite d'être encouragée est pourtant déjà entachée par un questionnaire sur la composition de la Commission désignée par le Président de la République. Dans une tribune « *AFP – Le Monde* » du 30 septembre, Irène Frachon⁽²⁾ mentionne la présence, au sein de la Commission, d'un scientifique dont les prises de position lors de l'affaire du Mediator rendent, selon elle, « *perplexe* ». Selon l'auteur de la tribune : « *Il est à craindre qu'une telle Commission, dont l'un des membres s'est abîmé, non seulement n'apporte aucune réponse raisonnable et raisonnée à la problématique soulevée, mais creuse un peu plus le fossé entre beaucoup de nos concitoyens et les élites qu'ils critiquent, à tort ou parfois à raison.* »

⁽¹⁾ Les chiffres démontrent que les quelques portions où la vitesse est illimitée présentent un nombre d'accidents graves deux fois plus important que sur le réseau où la vitesse est limitée.

⁽²⁾ Irène Frachon pneumologue au CHU de Brest a été lanceuse d'alerte sur l'affaire du Mediator.



Voir pp. 225-261.

Dernière minute : le professeur de médecine a annoncé sa démission.



Révision de quelques fondamentaux

« *Lorsque les mots perdent leur sens, les gens perdent leur liberté* ». C'est cette citation de Confucius qui inspire la ou notre rubrique « Sens unique ».

Accidentalité versus accidentologie

Pensez-vous qu'il soit acceptable que la confusion grossière, entre accidentalité et accidentologie, maintes fois signalée, soit encore si souvent évoquée dans des débats télévisés ou à la radio par des personnes qui se prétendent spécialistes de sécurité routière ? Encore tout récemment, cette confusion navrante a été faite à plusieurs reprises, sans que le journaliste n'intervienne pour rétablir le sens de mots. Nous nous permettons donc ici de reprendre les définitions de base que le professeur Got a mis à disposition de tous depuis de nombreuses années sur son site Internet⁽¹⁾.

Accidentalité : comme la mortalité désigne un taux de décès rapporté à une population, le terme d'accidentalité est utile pour désigner un taux d'accidents rapporté à une variable qui peut être le nombre de véhicules pris en considération, ou un kilométrage parcouru par les véhicules exposés au risque d'accident. Il peut également s'agir du taux d'accident dans une population.

Quant à l'**accidentologie**, il ne s'agit en aucun cas de présentation de statistiques d'accident mais d'une "activité ayant pour objet l'étude des accidents". Il convient (en effet) d'éviter de confondre accidentalité et accidentologie. La première désigne une valeur (nombre d'accidents ou taux d'accidents), la seconde désigne l'étude des accidents. Elle utilise les méthodes et les moyens d'un ensemble de disciplines, comme la traumatologie, l'orthopédie, la psychologie de l'utilisateur, et sa prise de risque, les coûts économiques..., etc. ».

Les divers sens du mot vitesse

Prenons un deuxième exemple qui est celui lié à l'utilisation du terme vitesse, qui est le facteur premier d'accident mortel de la route et qui, à ce titre, exige qu'il soit présenté avec rigueur. Car, une fois de plus, l'imprécision est souvent constatée dans la bouche de beaucoup d'intervenants dans les médias, supprimant ainsi toute crédibilité à leur message. Nous nous permettons à nouveau de reproduire les définitions très claires des différents types de vitesse proposées depuis longtemps par le Professeur Claude Got⁽²⁾.



« Il est utile de remarquer qu'il existe deux grandes notions de vitesse : celles utilisées par les accidentologues et celles utilisées par les gendarmes, les policiers et les juges.

- **Vitesse de circulation** : c'est celle à laquelle un véhicule se déplace sur une route.
- **Vitesse de collision ou vitesse à l'impact** : vitesse d'un véhicule ou d'un corps quelconque au moment où il heurte un obstacle.
- **Vitesse résiduelle** : un véhicule peut ne pas annuler totalement sa vitesse après avoir heurté un obstacle (fixe ou mobile) en particulier quand il l'aborde avec un angle aigu (glissière de sécurité), après le choc il conserve alors une vitesse résiduelle.
- **Variation de vitesse** : dans les études d'accident, elle désigne la différence entre la vitesse à l'impact (ou vitesse de collision) et la vitesse résiduelle. L'étude des véhicules accidentés permet de la déterminer avec une assez bonne précision en étudiant les déformations de la carrosserie. Elle est étroitement liée à l'importance des blessures qui seront produites dans une collision.

Les notions de vitesse utilisées par les gendarmes, les policiers et les juges

- **Vitesses excessives** : ce sont des vitesses inadaptées compte tenu du contexte de circulation. Elles sont donc fautives et engagent la responsabilité de l'utilisateur en cas d'accident. Il convient de distinguer deux situations qui sont souvent confondues, par ignorance ou volonté d'introduire une confusion :

- **la vitesse dépassant la Vitesse Maximale Autorisée** : le seul fait de dépasser la VMA constitue une faute qui sera sanctionnée quand elle est constatée.
- **la vitesse excessive qui n'a pas permis de maîtriser son véhicule** : elle constitue une infraction au Code de la Route et c'est ce défaut de maîtrise qui sera relevé le plus souvent dans une procédure de constat d'accident par les gendarmes ou les policiers. Ils n'ont pas la possibilité de documenter avec précision la vitesse de circulation au moment où l'accident est survenu, mais ils peuvent apprécier l'incapacité du conducteur à se maintenir sur sa voie ou d'éviter de heurter un autre usager qui n'avait pas commis de faute de conduite.
- **Vitesse de circulation adaptée au contexte de circulation** : c'est celle de l'utilisateur qui respecte la VMA et peut être impliqué dans un accident alors qu'il n'a pas commis de faute de conduite liée à la vitesse.

Faire référence de manière plus rigoureuse et fréquente à ces notions contribue à combattre la désinformation orchestrée par des groupes d'intérêts particuliers qui exploitent à leur profit la confusion entre ces notions. Nous vous invitons à consulter régulièrement le site Internet du professeur Got lorsque vous souhaitez revenir aux fondamentaux et ainsi crédibiliser vos analyses et vos interventions. Que le professeur Claude Got soit ici à nouveau remercié pour son remarquable travail de rappel des bases de sécurité routière.

⁽¹⁾ <http://www.securite-routiere.org/Connaitre/vocabulaire/a.htm#Accidentalite%C3%A9>

⁽²⁾ <http://www.securite-routiere.org/Connaitre/vocabulaire/v.htm>

30 km/h : la rue change... le conducteur aussi !

Jean-Marie LEVERRIER

Ces derniers mois, de plus en plus de communes passent la vitesse autorisée en voiture à 30 km/h, dans toute la localité ou certains quartiers. Dans ce contexte, la décision de la ville de Paris s'inscrit donc dans le sens de l'histoire mais concernant la capitale, apparaît également comme un symbole. Le bruit médiatique ne s'est donc pas fait attendre engendrant, une fois encore, son flot de désinformation.

Le débat se cristallisa rapidement sur la question de l'impact sur la pollution, conduisant les lobbies pro-vitesse à occulter le cœur du sujet : la sécurité routière. Convaincu d'avoir trouvé la faille, les contradicteurs furent vite renvoyés à leurs lectures des chiffres. Le récent spot publicitaire concernant la sécurité sanitaire relayant le message « On peut débattre de tout... sauf des chiffres... ! » prend ici un autre éclairage. Lors d'un choc d'un véhicule avec un piéton ou un cycliste à 50 km/h, le risque de décès est multiplié par 9 par rapport à un choc à 30 km/h !

La mesure est d'abord une mesure qui épargnera des victimes mais, au-delà, le 30 km/h préface l'histoire de villes en mutation qui sont aujourd'hui amenées à repenser l'organisation de leurs espaces et leurs modes de déplacement. D'ailleurs, les villes qui tentent l'expérience du 30 km/h ne font jamais marche arrière. Elles commencent par les rues des écoles, avant de les étendre progressivement. Les automobilistes, même réfractaires au départ, se rendent compte que ça ne change rien à leur temps de parcours. Grâce à la fluidité du trafic, des communes suppriment les feux...

Selon le site ville30⁽¹⁾, la mesure pourrait se généraliser d'ici 2040... le mouvement semble inexorable.

⁽¹⁾ <https://ville30.org/>

Modération de la circulation

Pendant des années, on a construit dans les villes et les villages en fonction de la circulation automobile, et surtout en fonction de sa rapidité d'écoulement. L'infrastructure et les caractéristiques de nos véhicules favorisent l'excès de vitesse. Ces véritables « vitessodromes » au cœur de nos villes et de nos villages sont des espaces de conflit et de danger pour les habitants et les autres usagers vulnérables. C'est dans ces conditions qu'on leur demande de modifier leur comportement, de s'adapter. À la fin des années 1970, quelques novateurs ont pensé différemment le sujet et ont proposé d'adapter l'environnement aux usagers vulnérables, en modérant la circulation dans la rue, pour donner à l'automobile sa place, et non plus toute la place. Les concepteurs ont modifié l'environnement routier et urbain pour agir sur le comportement des conducteurs ; ils ont ainsi adapté la circulation aux usagers vulnérables : la rue change, ... les conducteurs aussi !

Zone 30

Les zones 30 sont issues des expérimentations de modération de la circulation qui ont eu lieu dans les années 1970 dans les Pays-Bas, puis en France dans les années 1980. Pour mémoire la Ligue a organisé en 1985 un colloque dans lequel Joost Vahl, ingénieur hollandais, a présenté des travaux réalisés à Delft permettant de réduire la vitesse de circulation des automobilistes pour améliorer la sûreté des divers usagers de la rue.

Dès 1987, la Ligue a organisé des actions de sensibilisation à la circulation apaisée dans une quarantaine de lieux en France : visites de sites aménagés, la rue du mercredi, aménagements factices en vraie grandeur d'une avenue, etc. Entre 1984 et 1988, l'État, en s'inspirant des exemples néerlandais, a lancé un programme interministériel « Ville plus sûre, Quartiers sans accidents ». Une quarantaine d'opérations portaient à la fois sur des traversées de petites agglomérations par des voies à fort trafic, sur des transformations de voies à caractéristiques autoroutières en voies urbaines, sur des centre-bourgs, sur des entrées de villes... Les évaluations de l'effet de ces expérimentations sur la sûreté des usagers, mais aussi sur le cadre de vie des habitants, étaient très positives.

Le 29 novembre 1990, en complément de la vitesse maximale autorisée à 50 km/h en

ville, un décret introduit la « zone 30 » dans le Code de la route. Sont concernés tous les secteurs où « la vie locale est prépondérante » : quartiers commerçants, scolaires, résidentiels, mixtes... Le concept « zone 30 » est global, il influe psychologiquement sur l'automobiliste en créant une ambiance différente. Il implique un seuil inférieur (environ 200 m), en deçà duquel il ne s'agit plus d'une zone 30 mais d'un simple aménagement ponctuel qui nécessite une limitation de vitesse à 30 km/h. En général en France, les zones 30 péchaient par leur petite taille ; des études constatent que plus la zone 30 est étendue, plus l'impact est bénéfique. Le décret de 1990 n'exigeait



Le 30 km/h, une mesure plébiscitée

58 % des français approuvent les mesures de « limitation à 30 km/h en ville » qui ont pu être mises en place à la suite du confinement de début 2020. Une majorité des Parisiens (61 %) sont pour le 30 km/h, un pourcentage qui va augmenter quand les récalcitrants vont comprendre l'intérêt d'une conduite apaisée source de tranquillité et de sécurité.

La convention citoyenne pour le climat constituée en octobre 2019 a formulé un ensemble de préconisations sur la thématique des déplacements. La généralisation du 30 km/h dans les agglomérations françaises est une des 149 mesures proposées par cette convention.

Les autorités espagnoles estiment que 60 % à 70 % des rues du pays sont désormais limitées à 30 km/h. Une généralisation qui s'est faite sans heurts, sans tension particulière, et sans fake-news relayées par les médias sur une soi-disant hausse de la pollution en ville...

que l'aménagement de l'entrée et la sortie aboutissant à des zones « à bon marché ».

En 2008, dans le cadre de la démarche code de la rue, le concept de zone 30 évolue : limitation de vitesse à 30, généralisation du double sens cyclable dans les rues à sens unique afin de lancer une révision des plans de circulation bénéfique aux modes actifs pour les courts trajets, introduction d'une exigence de cohérence entre l'aménagement et la limitation de vitesse. L'idée étant de s'appuyer sur les configurations existantes (intersections) et de limiter les aménagements à leur utilité en termes de sécurité. En effet, un ralentisseur ou une chicane implantés en milieu de section rectiligne est plus utile en terme de sécurité routière qu'un ralentisseur en intersection en entrée de zone 30. Cette évolution avec le droit pour le maire de choisir une vitesse différente de 50 km/h pour l'ensemble ou une partie de la voirie de sa commune a ouvert la place à la généralisation des zones 30.

Ville 30

Ce concept consiste à aménager l'ensemble de la ville en zone 30, à l'exception des boulevards dédiés au trafic de transit qui restent limités à 50 km/h. Alors que les zones 30 étaient considérées comme des dérogations au 50 km/h, elles deviennent la norme et c'est le 50 km/h qui devient l'exception. C'est ce renversement et le discours qui l'accom-



pagne, qui différencie la ville 30 d'un simple développement des zones 30. Il s'agit d'énoncer clairement que les rues de quartiers sont des espaces urbains supportant de nombreuses fonctions de vie locale, qu'elles ne sont pas des routes dont l'usage serait réservé aux automobiles. Dès 1992, Graz (Autriche) est la première ville européenne à avoir aménagé l'ensemble de la ville en zone 30, à l'exception des boulevards dédiés au trafic qui restent limités à 50 km/h. En France Fontenay-aux-Roses est la première « ville 30 » revendiquée en 2005 suivie par d'autres villes d'Ile-de-France : Nogent-sur-

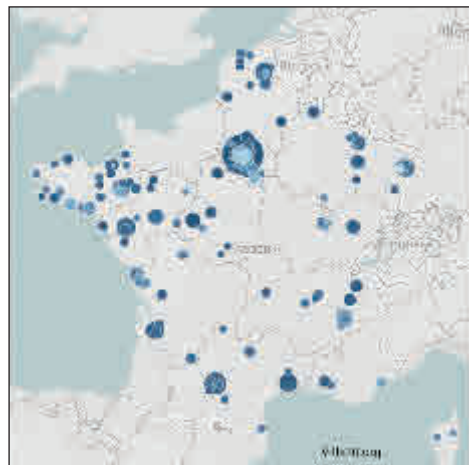
Marne, Sceaux, Clamart, Sèvres, Clichy-la-Garenne, Fontainebleau... Grenoble en 2016, Lille en 2019, Nantes en 2019, Montpellier en 2021... et Paris en 2021 (29 ans après Graz !)

Le lobby pro-vitesse : encore de la désinformation !

À Paris, la vitesse moyenne est de 11,6 km/h. Depuis lundi 30 août, Paris est devenue une « ville 30 ». C'est-à-dire que, réglementairement, la vitesse maximale autorisée dans toutes les rues de Paris est de 30 km/h, sauf dérogations dûment signalées sur quelques avenues. Une telle mesure est déjà en vigueur dans de nombreuses villes de France.

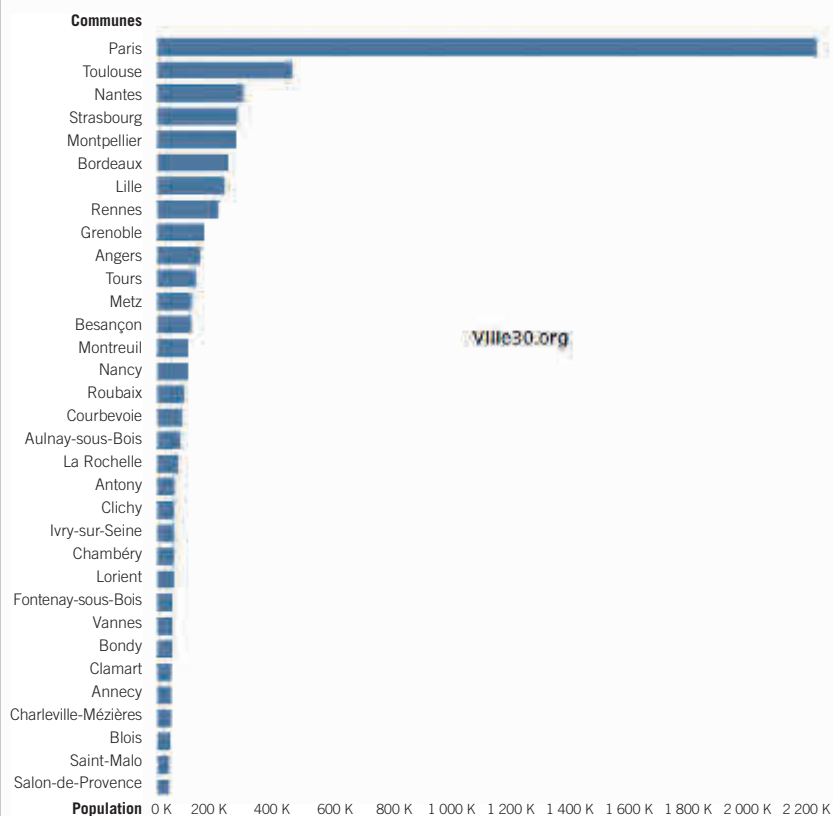
Le 17 août 2021, le CEREMA a publié un rapport qui montre que les émissions diminuent et continueront de diminuer du fait de l'évolution du parc automobile. Il rappelle qu'actuellement les émissions polluantes des voitures sont maximales à 130 km/h, minimales pour une vitesse moyenne de 70 km/h, et un peu plus importantes à faibles vitesses, mais que cet écart se résorbe. C'est une caractéristique bien connue pour les véhicules thermiques dont le rendement optimal est calibré pour se situer autour de 70 km/h, avec des efficacités réduites pour les faibles vitesses. De ce fait, à une vitesse de 30 km/h, les voitures thermiques d'aujourd'hui polluent

Les villes à 30



Source : ville30.org

Liste non exhaustive



plus qu'à 70 km/h. Il n'en a pas fallu plus pour que des médias relaient, par erreur ou par esprit polémique, que la limitation de vitesse à 30 km/h engendre plus de pollution que la limitation à 50 km/h. Encore heureux, ils n'ont pas poussé le sophisme jusqu'à suggérer l'augmentation de la limitation de vitesse en ville à 70 km/h.

Non, la limitation à 30 km/h en ville n'augmente pas la pollution !

Tous ces censeurs « oublient » que :

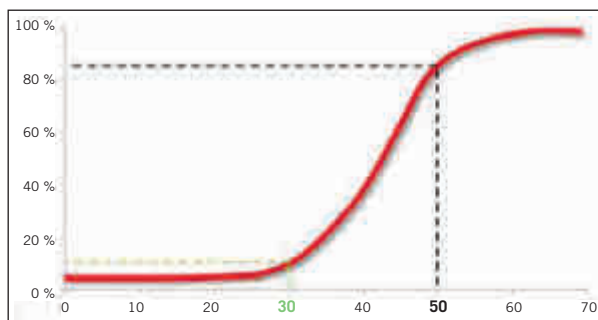
- Le premier facteur influençant les émissions de polluants n'est pas la vitesse mais l'accélération. Ce rapport du CEREMA se base sur des vitesses moyennes et non instantanées. En réalité, la surconsommation en ville dépend surtout des freinages et accélérations interpestifs liés aux conditions de la circulation (bouchons, feux rouges, croisements, etc.). La congestion du trafic en ville est fréquente et occasionne une circulation par à-coups (freinages et accélérations). Lorsque l'on appuie sur l'accélérateur, le moteur tourne plus rapidement et plus longtemps pour passer à 50 km/h au lieu de 30, il faut alors plus de carburant. Ces situations sont très pénalisantes du point de vue de la qualité de l'air.
- À moult reprises il a été constaté qu'une réduction de la vitesse maximale autorisée induit une vitesse plus régulière qui entraîne mécaniquement une réduction de l'effet accordéon et une meilleure fluidité du trafic, ce qui diminue les bouchons, donc la pollution. Pour exemple, sur le périphérique parisien il y a 36 % de bouchons en moins depuis que la VMA est passée de 80 à 70 km/h.
- Dans le cas du 30 km/h, un ralentisseur, un plateau ou un coussin se franchit sans avoir à décélérer si l'on respecte la limitation.
- La limitation de la vitesse à 30 km/h encourage les automobilistes à changer

de mode de déplacement pour les courts trajets pour lesquels les véhicules thermiques polluent plus (moteur à froid). À Grenoble, le CEREMA a constaté une diminution du trafic motorisé de 9 % des véhicules légers et de 20 % des poids lourds. La limitation de vitesse à 30 km/h diminue le trafic, donc la pollution.

Bien que les véhicules soient conçus pour émettre plus de polluants à des vitesses inférieures à 70 km/h, il n'en demeure pas moins que ceci est contrebalancé par la réduction de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h : une baisse du trafic en véhicule thermique, une circulation plus fluide et moins saccadée entraînent une baisse des émissions.

Les effets positifs du passage à 30 km/h

- Une circulation plus fluide engendrant une pollution moins importante.
- Une meilleure protection des piétons et cyclistes.
- La réduction de la vitesse permet de réduire le bruit jusqu'à 3 dB selon une étude de l'ADEME. C'est-à-dire, le diminuer de moitié.
- Une circulation à 30 plutôt que 50 km/h admet une largeur de voirie de 20 à 50 cm en moins qui permet une meilleure cohabitation des piétons, cyclistes et automobilistes.



Risque de mortalité pour un piéton percuté par une voiture

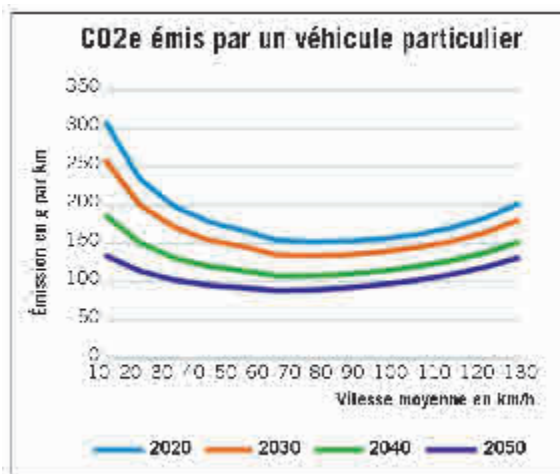
Source : Certu.

Du mensonge à l'oubli... de l'essentiel

Les anti-30 km/h ont basé leur mensonge à partir des vraies courbes du CEREMA où l'on voit qu'à une vitesse moyenne de 30 km/h on consomme plus qu'à 50 km/h. Ces vitesses moyennes sont obtenues en laboratoires dans des conditions très différentes de la réalité du terrain, donc cela ne peut être retenu pour débattre du 30 km/h. Comme les détracteurs ont fini par reconnaître leur erreur, leur nouveau discours a consisté à affirmer que cela ne sert à rien de réduire la VMA à 30 km/h puisque cela ne change pas la vitesse moyenne. Certes le 30 km/h n'impacte pas sur le temps de trajet mais cela a un grand effet bénéfique pour la sécurité routière ce que les détracteurs de la mesure ont sciemment oblitéré dans leur raisonnement... alors qu'il s'agit bien de l'objectif même de la mesure !

Attention, lecture avertie conseillée !

Graphique issu de l'étude du CEREMA⁽²⁾. La lecture au premier degré du schéma peut prêter à confusion pour le néophyte. Il confirme bien que le niveau le plus bas de pollution se situe à 70 km/h mais oblitère, en situation réelle de circulation, l'impact négatif des accélérations et *a contrario* l'impact positif d'une fluidité de trafic.



⁽²⁾ Source CEREMA à identifier.



Les choses ont changé

Les bandes cyclables étaient, en France, les aménagements les plus courants, elles sont maintenant reconnues comme dangereuses et ne sont plus recommandées : les pistes cyclables séparées du trafic sont préconisées. Les dangers inhérents aux bandes cyclables ont toujours été connus mais actuellement le nombre croissant d'usagers cyclistes et leur diversité justifient qu'on ne peut plus accepter ces dangers : d'une part les cyclistes percutés par une voiture par l'arrière comme Jérôme Bonduelle tué à Lille le 29 août 2020, d'autre part les cyclistes heurtant une portière de voiture en stationnement s'ouvrant brusquement trop largement comme Fabrice 51 ans, tué à Billère le 2 août 2020.

Comment en était-on arrivé là ?

Jusqu'aux années 2000-2005 les bandes cyclables avaient la cote en France car elles convenaient aux cyclistes expérimentés qui constituaient à cette époque les seuls usagers qui pratiquaient le vélo en ville. Elles leur convenaient parce qu'elles atteignaient le but qu'ils recherchaient de délivrer, par leur marquage au sol, le message que « les cyclistes existent ». Les bandes cyclables convenaient aussi aux automobilistes car elles excluaient les cyclistes de leur territoire et les enfermaient sur une bande étroite à droite, donc ils pouvaient s'abstenir de prudence spécifique à leur égard : ils avaient la libre disposition de leur chaussée à la vitesse qui leur convenait. Les bandes cyclables convenaient aussi aux gestionnaires de voirie des villes qui, par le marquage en peinture d'une simple bande cyclable, même très étroite (1,40 m), satisfaisaient l'obligation qui leur était faite par la loi LAURE (30 décembre 1996) qui exige « qu'à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants. »

On n'ignorait pas, bien sûr, les dangers des bandes cyclables : être percutés à gauche par une voiture ou heurter à droite une portière qui s'ouvre, mais faute de mieux, les cyclistes expérimentés acceptaient et maîtrisaient ces deux risques car l'alternative de réaliser, avec une même faible largeur (1,40 m), une piste cyclable séparée du trafic motorisé, ne leur permettait pas, sur de telles pistes étroites, de pratiquer une vitesse convenable ni de dépasser un autre cycliste, ce que par contre leur permettait une bande cyclable. Ils acceptaient les bandes cyclables étroites car ils savaient que la pression de l'opinion automobilistique ne permettait pas d'octroyer une plus grande largeur aux cyclistes au détriment des voitures.

Il s'en est suivi un blocage chez les autres cyclistes potentiels (familles, seniors, enfants, cyclistes non expérimentés) pour qui la sécurité était insuffisante : les mères de familles disaient, en montrant les bandes cyclables : « Jamais je ne mettrai mes enfants là-dessus ».

Le blocage s'est débloqué, et enfin la sagesse a prévalu parce que plusieurs choses fondamentales ont changé au cours de la dernière quinquennie, qui ont abouti à accepter d'admettre que les bandes cyclables ne sont ni adaptées aux voies importantes car trop dangereuses et pour lesquelles les pistes cyclables séparées doivent être préférées, ni adaptées aux voies de desserte sur lesquelles la circulation mixte est possible et préférable.

Les lois et décrets ont changé

- Le décret du 2 juillet 2015 autorise le cycliste à « s'éloigner des voitures en stationnement, d'une distance nécessaire à sa sécurité ». Cette disposition reconnaît implicitement le danger de circuler trop près des voitures en stationnement et s'applique en premier lieu aux rues sans bande cyclable mais induit l'idée que dans le cas d'une bande cyclable, elle devrait être assez large pour permettre de bénéficier des dispositions du décret, ce qui milite en faveur de l'inutilité des bandes cyclables de moins de 2,50 m en présence de stationnement.
- La loi du 17 août 2015 (art. 47) permet aux maires d'établir une vitesse limite plus faible sur « tout ou partie des rues de l'agglomération ». L'arrêté du 23 septembre 2015 précise que si l'ensemble de l'agglomération est concerné, un panneau B14 (par exemple 30) est placé sur le support du panneau d'entrée de l'agglomération. Beaucoup de grandes villes, dont en dernier lieu Paris, ont décidé de limiter l'ensemble de leurs voies à 30 km/h, sauf quelques grands axes.



- L'arrêté du 23 septembre 2015 modifiant l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière instaure la possibilité de « marquage de trajectoire des cyclistes ». Ce marquage par doubles chevrons ou figurines vélo peut se faire en pleine largeur de chaussée, en section courante comme en carrefour, dans le sens de circulation des cyclistes. Les doubles chevrons peuvent également être utilisés en rives de chaussée mais impérativement assez éloigné des voitures en stationnement.

Les divers acteurs ont changé ou modifié leurs pratiques

- Les usagers cyclistes ont changé. L'arrivée sur le marché des vélos à assistance électrique, rendant les déplacements moins fatigants, a généré toute une tranche de nouveaux cyclistes qui se sont rajoutés aux cyclistes expérimentés qui pratiquaient le vélo ces dernières décennies. D'autre part, la pandémie de coronavirus a éloigné des transports en commun un grand nombre de personnes qui se sont rabattus sur le vélo, ce qui a été favorisé par la réalisation de pistes ou de bandes cyclables dits « de déconfinements », très larges, limités par des balisettes. Les vélos cargos, permettant de transporter des enfants ou des charges encombrantes, a également nécessité des aménagements cyclables plus larges.
- Le comportement des automobilistes a changé. Beaucoup d'automobilistes acceptent maintenant de rouler derrière un cycliste, à sa vitesse, dans les rues calmes, sans faire le forcing, jusqu'au moment où un espace plus large leur permet de dépasser le cycliste.
- La politique des villes a changé. Les villes ont intégré l'écologie dans leurs principes : rechercher une diminution de la pollution due à la circulation, réduire le trafic motorisé, favoriser la pratique du vélo.

Les recommandations ont changé

- Le remarquable guide du CEREMA de février 2021 intitulé « 8 recommandations pour réussir votre piste cyclable » cadre



Bande cyclable : danger à gauche, danger à droite.

clairement les besoins de sécurité des usagers nouveaux, en préconisant des pistes cyclables plutôt que des bandes cyclables sur les axes principaux et répond également aux souhaits des usagers expérimentés en demandant que ces pistes soient larges afin de pouvoir rouler assez vite et se dépasser : 2,5 m (2 m minimum). Extraits : *la France ambitionne une forte croissance de la part modale vélo. Ceci ne peut se réaliser que si les aménagements cyclables proposés s'adaptent pour accueillir les nouveaux cyclistes, qu'il s'agisse d'enfants à vélo, de familles avec des remorques, ou d'utilisateurs de vélo cargo. La piste sera généralement préférée à la bande cyclable dès que le trafic motorisé devient significatif.*

- Le document du CEREMA de mai 2021 « Rendre la voirie cyclable, les clés de la réussite » réaffirme le virage à prendre vers la création de pistes cyclables séparées plutôt que des bandes cyclables. Extraits : *la proximité avec les usagers motorisés est souvent facteur de stress, d'inconfort et de sentiment d'insécurité pour les cyclistes, même si elle ne s'avère pas rédhibitoire pour certains d'entre eux. Ainsi, les différents retours des gestionnaires de voirie en France et à l'international montrent qu'au-delà de 4 000 uvp (unité de véhicule particulier) par jour dans les deux sens, la cohabitation entre les cyclistes et les usagers motorisés sur un même espace s'avère très souvent problématique. (...) Deux options principales s'offrent à l'aménageur pour garantir la cyclabilité de la solution technique retenue :*
 - créer des aménagements cyclables séparatifs,
 - prévoir un usage mixte vélo/voiture de l'espace est la solution qui s'impose dans les rues étroites.
- L'excellent « Guide des aménagements cyclables » de l'association *Paris en Selle* de juillet 2019, dont la référence princi-

pale est le Manuel national d'aménagements cyclables des Pays-Bas. Extraits : *les pistes cyclables (situées entre le trottoir et la bande des stationnement) sont nécessaires dès que le trafic motorisé est important – plus de 2 000 véhicules motorisés par jour – (cela correspond à une moyenne de 3 à 4 véhicules motorisés par minute lors des heures de pointe). Les bandes cyclables (marquages sans séparation physique) sont à éviter, elles ne sont pas assez sécurisantes.*

Dans les rues au trafic supérieur à 2 000 véhicules/jour, il faut lutter contre l'idée que la mixité est souhaitable au motif que la présence des vélos apaiserait la circulation motorisée. On ne peut pas faire porter la responsabilité de l'apaisement sur le cycliste : aucun parent n'a envie de laisser son enfant de 8 ans jouer les ralentisseurs vivants.

- **Les experts internationaux.** *Les bandes cyclables sont dangereuses, surtout pour les enfants, les seniors, les nouveaux usagers. Les pistes cyclables séparées physiquement offrent plus de sécurité que les bandes cyclables : c'est la conclusion d'une étude de deux professeurs*

américains John Pucher et Ralph Bueler publiée dans l'*American Journal of Public Health*. *Construire des pistes cyclables protégées du trafic automobile produit des effets immédiats : les enfants, les femmes et les seniors choisissent de se déplacer à vélo, explique le professeur John Pucher. « C'est vrai en Australie, c'est vrai en Europe, au Canada, aux États-Unis. Si vous avez des artères avec des camions et des autobus, ce n'est pas un endroit où bien des gens aimeraient aller risquer leur vie – et je ne les blâme pas. Mais quand l'infrastructure sécuritaire est là, les gens l'utilisent. » Peindre une ligne blanche sur la chaussée – la solution la plus populaire – n'est pas suffisant pour protéger et encourager les enfants et les aînés à se déplacer à vélo.*

- **Recommandations de l'OCDE** lors de sa réunion du groupe d'experts, à Addis Abeba : « La séparation des cyclistes et des véhicules motorisés, par la réalisation de pistes cyclables séparées, constitue la plus efficace mesure de sécurité ».
- **Baromètre des villes cyclables de la FUB.** Le résultat du sondage du « baromètre des villes cyclables », organisé récemment par la Fédération des Usagers de la Bicyclette, est très favorable aux pistes cyclables séparées du trafic : 80 % estiment qu'à vélo il est important d'être séparé du trafic motorisé.
- **La Ligue contre la violence routière** signalait déjà ce danger dans son guide des pistes cyclables édité en 1999 : « La bande cyclable est dangereuse sur les artères et y est très déconseillée ».

Conclusion : supprimer les bandes cyclables et les remplacer par des solutions de circulation sécuritaires

En tenant compte des divers changements ci-dessus, intervenus dans les textes réglementaires et les recommandations, ainsi que dans les aspirations sécuritaires de



Piste cyclable séparée du trafic : sécurité.



Possibilité de marquage de trajectoires cyclistes, toutes rues (décret du 23 septembre 2015).

l'ensemble des usagers cyclistes, les conclusions suivantes s'imposent dans le choix et les caractéristiques des aménagements cyclables qui conviennent.

Exclure les bandes cyclables. Les bandes cyclables, c'est-à-dire établies sur la même chaussée que la circulation automobile, ne sont pas compatibles avec les nécessités sécuritaires des cyclistes : elles les emprisonnent et les stressent plus qu'elles ne les protègent, elles sont dangereuses pour tous les cyclistes, expérimentés ou nouveaux : à gauche ils risquent d'être percutés par l'arrière par les voitures, à droite, en cas de stationnement, ils risquent de heurter une portière de voiture qui s'ouvre inopinément. Il convient donc de ne plus réaliser de bandes cyclables, de supprimer celles existantes, en commençant immédiatement par les bandes cyclables longeant du stationnement et les bandes cyclables de moins de 2 mètres. En remplacement des bandes cyclables supprimées, trois solutions peuvent être offertes aux cyclistes selon la configuration et l'importance de la voie.

- La piste cyclable séparée. Sur les voies de transit la vitesse et le trafic sont élevés, la bande cyclable doit être remplacée par une piste cyclable séparée matériellement du trafic automobile par un séparateur borduré d'environ 50 cm de large et de 15 cm de haut. La piste cyclable doit avoir une largeur de 2,50 m, dont un minimum impératif absolu de 2 m afin que les cyclistes puissent se dépasser ou rouler à deux de front, pour accompagner

éventuellement un enfant ou permettre la circulation des vélos cargos.

Une des objections parfois avancées, pour la réalisation de pistes cyclables, est de prendre plus de place que les bandes cyclables et de ce fait de réduire la largeur attribuée à la circulation automobile. C'est vrai dans le cas le plus fréquent où la bande cyclable est trop étroite et justement dangereuse, mais cette objection tombe si la bande cyclable à supprimer a été faite comme il se doit, aux normes recommandées : 2 m (2,50 m si stationnement), son remplacement par une piste cyclable ne nécessitera donc pas plus de largeur, cette même largeur suffira pour réaliser une piste cyclable séparée. Dans le cas d'absence de file de stationnement la piste cyclable de 2 m à 2,50 m se fera au même endroit en rajoutant un séparateur borduré côté circulation, et dans le cas où la bande cyclable longe du stationnement, cette piste cyclable sera réalisée entre le trottoir et la file de stationnement, séparée du stationnement par un séparateur borduré de 50 cm.

- **Circulation libre.** Pour une raison quelconque la réalisation de piste cyclable séparée peut n'être pas possible, par exemple sur certaines avenues importantes lorsque les arbres mal positionnés ne permettent pas de réaliser la piste cyclable de façon continue. Soyons clairs, dans ces cas il est préférable pour la sécurité et le confort du cycliste, de ne pas conserver la bande cyclable et de

laisser les rapports entre cyclistes et automobilistes suivre les règles normales du Code de la route qui ont justement été modifiées récemment pour rendre possible cette cohabitation : pour les automobilistes le devoir de prudence accrue vis-à-vis des usagers vulnérables (art. R. 412-6) et l'obligation de ne pas s'approcher de moins de 1 mètre pour dépasser un cycliste (R. 414-4) et pour les cyclistes le droit de s'éloigner des voitures stationnées (R. 412-9). Cette absence de bande cyclable sur les voies très circulées ne conviendra bien sûr qu'aux cyclistes confirmés et peut avantageusement être compensée par un « marquage de trajectoire cyclistes » (décret du 23-09-2015) mais en écartant impérativement ce marquage du stationnement en laissant au moins deux mètres non marqués.

- **Mixité vélo-voitures sur voies de desserte.** Les voies de desserte sont moins circulées que les axes de transit mais les bandes cyclables y présentent les mêmes inconvénients et les mêmes dangers : être percuté par l'arrière ou heurter une portière de voiture en stationnement qui s'ouvre. L'étroitesse de ces rues ne permet pas en général de réaliser des pistes cyclables séparées, mais le trafic est plus faible et la vitesse constatée est réduite, ce qui permet naturellement une mixité de la circulation des cycles et des véhicules motorisés. Les dernières modifications du Code de la route en faveur des usagers vulnérables et l'abaissement fréquent de la vitesse à 30 km/h ont renforcé la possibilité de mixité, la plupart des automobilistes acceptent maintenant de rouler derrière un cycliste à la même vitesse. Le marquage en pleine voie de trajectoire cyclistes (chevrons et logos) peut constituer une possibilité supplémentaire de respecter cette mixité de façon apaisée.



Voir pp. 203-205.



“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





En écho à l'édito de Chantal Perrichon, la rédaction a fait le choix de publier dans ce numéro les 7 témoignages lors de la séance au tribunal de Clermont-Ferrand le 20 mai dernier.



Thierry FASSENOT

Réduction de la vitesse de 90 à 80 km/h Une balance bénéfique/risque positive pour le monde professionnel ?

1. La mobilité, composante essentielle de l'activité de l'entreprise

Dans l'entreprise, la mobilité, au sens des déplacements, est évidente quand le métier est le transport mais bien moins visible dans les autres métiers pourtant également très concernés. Aujourd'hui, on exerce son métier de plus en plus souvent à l'extérieur de l'entreprise chez un client qu'il soit particulier ou entreprise ou encore sur un chantier. Composante nécessaire de la pratique professionnelle quotidienne, la mobilité caractérisée par les **déplacements en mission** rend possible la réalisation de l'activité. Dans les processus d'optimisation mis en œuvre pour améliorer rentabilité et performance de l'entreprise, le déplacement est cependant perçu comme non productif. Il devient de ce fait variable d'ajustement, tant dans les modèles de filières industrielles visant l'optimisation des flux matière et intégrant le transport, que dans les activités de service en plein essor et optimisant l'utilisation des ressources humaines en lien avec la nécessité de se déplacer.

Par ailleurs, la mobilité de l'entreprise inclut également un autre type de déplacement, appelé **déplacement pendulaire** constitué des allers et retours entre le domicile et le lieu de travail pour les collaborateurs dont l'activité est plus sédentaire.

L'entreprise est sur la route et un chiffre éloquent illustre ce fait : **38 % des accidents corporels⁽¹⁾** qui font l'objet d'une codification par les forces de l'ordre **concernent au moins un usager de la route en situation de déplacement professionnel** (mission ou trajet domicile-travail).

2. La réduction des vitesses, quels effets pour la performance de l'entreprise ?

L'immobilisation des ressources (matérielles et humaines) dans les modèles économiques à l'œuvre aujourd'hui, dégrade la productivité, la rentabilité et donc la performance de l'entreprise. Le temps de déplacement engendré par l'activité de l'entreprise (**déplace-**

ment en mission), fait partie de ces périodes d'immobilisation. On peut donc prévoir, en première approche, un effet négatif de la réduction des vitesses moyennes de déplacement :

- Allongement marginal des délais de livraison et donc du temps travaillé mais non productif augmentant les prix de revient sans augmentation des prix de vente.
- Réduction de l'activité productive sur une journée de travail (par ex. nombre de livraisons par jour, nombre d'interventions...) pouvant impliquer augmentation d'effectif.
- Augmentation du coût du travail (allongement des journées et heures supplémentaires,...) à effectif donné.
- Fatigue et stress accrus, conséquences d'un temps passé sur la route plus important et pouvant réduire le temps alloué à effectuer son métier chez le client pouvant induire une baisse de qualité.
- Pour les mêmes raisons, prise de risques professionnels pouvant induire accidents du travail et leurs conséquences dans le cœur du métier.

Concernant les déplacements pendulaires, la réduction des vitesses maximales autorisées ne se retrouve pas directement dans la performance de l'entreprise mais certains effets sont cependant à envisager. L'allongement du temps de déplacement trajet domicile-travail peut engendrer un stress lié aux contraintes personnelles multiples (par exemple trajet école à concilier avec trajet domicile-travail, besoins de la vie courante...). Globalement, devoir partir plus tôt, gérer ses contraintes personnelles et risquer d'arriver en retard au travail peut accentuer la fatigue et le stress de l'individu et induire une baisse de qualité ou une prise de risque (accidents du travail) pendant la journée de travail.

⁽¹⁾ Sources données 2017 agrégées de la CNAM, CCMSA et de l'ONISR publiées dans « L'essentiel du risque routier professionnel » sur le site du ministère du Travail.



Yves GOASDOUÉ, ancien Député, Maire de Flers, Président du Conseil National de la Sécurité Routière

À compter du 1^{er} juillet 2018 et sur proposition du Conseil National de la sécurité routière, le gouvernement a décidé de limiter la Vitesse Maximale Autorisée (VMA) à 80 km/h sur toutes les voies bidirectionnelles sans séparateur central quel que soit le statut desdites voies. Une clause de

revoyure était prévue en juillet 2020 afin de faire le bilan de la mesure.

La Loi Mobilités (LOM) du 26 décembre 2019 a autorisé les départements à déroger à la VMA en ajoutant 10 km/h après avis simple de la Commission départementale

de sécurité routière. Cette dérogation doit prendre la forme d'un arrêté motivé.

Le 9 juillet 2019, lors de sa séance plénière, présidée par le ministre de l'Intérieur C. Castaner, le CNSR a autorisé la publication d'un rapport du comité des experts

placé en son sein. Ce rapport avait vocation à servir d'aide à la décision pour les autorités administratives susceptibles de déroger à la VMA.

Ce rapport, rappelle opportunément que 38 % de la mortalité totale se concentre sur 10 % des routes hors agglomération à double sens sans séparateur central (estimation ONISR, avril 2018). Il indique par ailleurs, que le fort trafic et la faible perception du danger sont les deux raisons pour lesquelles on déplore le plus d'accidents mortels sur le réseau principal bidirectionnel.

Or ce sont précisément sur ces routes, bien entretenues et à fort trafic que les départements, tout au moins ceux qui ont souhaité s'engager dans cette démarche, ont tendance à déroger à la VMA.

Le rapport d'aide à la décision du comité des experts prévoyait cinq étapes permettant d'éclairer la décision de :

- déroger à la VMA,
- réaliser un état des lieux,
- énoncer l'objectif,
- réaliser une première liste,
- évaluer les risques,
- définir des mesures compensatoires.

Force est aujourd'hui de constater que la majorité de ces recommandations méthodologiques, même si elles ont été commu-

niquées à tous les départements sont peu observées par les gestionnaires de réseau routier car elles ne permettent, si l'on veut conserver une sécurité maximale, que de relever peu de tronçons.

Il est à noter que l'État n'a, pour sa part, relevé à 90 km/h aucune des voies nationales ayant pour géométrie une bidirectionnelle sans séparateur central.

Le bilan de la mesure a été effectué scientifiquement conformément à la clause de revoyure. Il résulte d'un rapport de juillet 2020 établi par le CEREMA en collaboration avec l'ONISR et l'université Gustave Eiffel.

Cette étude, réalisée du 1^{er} juillet 2018 à février 2020 pour effacer la période du premier confinement COVID, basée sur le réseau national de capteurs et sur les statistiques officielles de l'ONISR produit des résultats fiables et simples à appréhender :

- 349 vies ont été épargnées les 20 premiers mois de la mesure.
- Le nombre de blessés est équivalent mais la gravité est moindre.
- L'économie de carburant est évaluée à 300 millions d'euros.
- Au terme d'une étude portant sur 298 parcours de 25 à 30 km, l'allongement du temps de parcours s'établit à une seconde par km, ce qui est, dans la grande majorité des cas, négligeable.

- Aucune création d'effet de file n'a été décelée par le réseau national de capteurs.

Ceci étant acté, il est permis de se demander ce qui peut pousser les gestionnaires de réseaux et en particulier les Départements à vouloir déroger à la VMA pour rétablir le 90 km/h quand on sait, au surplus, que cette décision rend la route illisible pour l'usager qui ne sait plus à quelle vitesse il est autorisé à rouler et engage d'importantes dépenses de panneautage puisqu'en droit routier c'est l'exception qui doit être signalée et non la règle.

La réponse réside évidemment dans le caractère très impopulaire de la mesure. Plusieurs sondages ont été réalisés d'avril 2018 à juin 2020. En 2018, 70 % des automobilistes sondés étaient défavorables au 80 km/h. En juin 2020, 52 % sont défavorables ce qui démontre, comme toujours en matière de sécurité routière, une acceptation et une compréhension différées de la règle.

Il me semble donc que les décideurs qui ont cru devoir utiliser la dérogation prévue par la loi, l'on fait pour satisfaire une opinion publique réputée défavorable dans un contexte de sortie de crise des « Gilets jaunes », et ce sans que des considérations tenant à la sécurité routière ou aux temps de déplacement, particulièrement dans les départements ruraux, ne puissent sérieusement être avancés.



Claude GOT, Professeur Honoraire de médecine

Dans l'attente d'une décision de justice, nous pouvions avoir une crainte légitime de divergence entre la réalité des faits et ce que l'on veut leur faire dire. Dans la phrase de la Présidente, la dérive décisionnelle ne concerne pas tous les élus, c'est une minorité d'entre eux qui ont trompé. Ils ont opéré une falsification de leur mandat en prétendant avoir la capacité de pouvoir remonter la vitesse à 90 km/h sans en payer le prix du sang. Le mot *pseudo* signifie mensonge quand il est utilisé comme préfixe afin de caractériser la seconde partie d'un mot comme fausse. L'attente du 20 mai a été longue, j'espérais disposer d'un bon quart d'heure pour résumer la somme d'erreurs qui ont détruit la bonne reprise de la sécurité routière obtenue en 2018 par la limitation de la vitesse maximale à 80 km/h. J'ai demandé de quel temps je pouvais disposer et la réponse a été assez froide : « 5 minutes ». J'ai eu la tentation brève de proposer d'en rester là pour faire gagner du temps à tout le monde, mais cela pouvait être contre-productif. Il était préférable

d'énumérer les faits qui détruisent la validité des arguments utilisés par les opposants au 80 km/h. Avoir une échelle des proportions de voies remises à 90 allant selon les départements de 1 % à 100 % exprime l'absence de validité de la procédure. Utiliser des arguments privilégiant la qualité des routes est une erreur ; les routes ont des accidents qui ont pour cause principale le trafic. La remise à 90 d'une vitesse maximale rétablit le niveau initial de 2017. L'absence de prise en compte de la mortalité exprimée par million d'habitants est une autre erreur majeure.

La loi permettant de remonter la vitesse à 90 km/h avait une ambiguïté redoutable. Elle permettait de remonter des sections de routes à 90 km/h par une décision prenant : « la forme d'un arrêté motivé, pris après avis de la Commission départementale de la sécurité routière, sur la base d'une étude d'accidentalité portant sur chacune des sections de route concernées ». Le texte ne précisait pas les conditions pour adopter les arrêtés. Les variations

des décisions prises expriment cette insuffisance. Les conseils donnés n'étaient pas contraignants. L'accidentalité est un terme qui doit être suivi de mots précisant de quelle accidentalité on parle : toutes les formes d'accident ? La mortalité par kilomètre parcouru ? La mortalité par kilomètre de voies ? Préciser ce que l'on attendait d'une étude d'accidentalité était une nécessité, elle imposait de définir les méthodes mises en œuvre et de publier les résultats attendus, justifiant la décision. L'absence de ces méthodes indique une omission volontaire. Elles ont un intérêt pour améliorer des infrastructures, mais il s'agit de procédures lentes qui ne peuvent pas justifier la réduction ou l'accroissement d'une vitesse à un moment donné.

Ce cumul des erreurs, a été rappelé sommairement ici et son déficit de qualité a permis à certains présidents des conseils départementaux de faire n'importe quoi.





**Pierre LAGACHE, rédacteur en chef de la revue *Pondération*,
membre du Conseil d'Administration de la Ligue contre la violence routière**

Avant toute chose, il me semble important d'expliquer les raisons qui m'ont motivé pour adhérer à la Ligue contre la violence routière, puis à y militer.

Je suis victime. Ma fille Charlotte a été tuée dans un accident de la route en 2012, victime d'un chauffard alcoolisé. Très vite l'association de la Ligue contre la violence routière du département de Loire-Atlantique a été présente pour soutenir notre famille. Cette présence a été précieuse dans cette période très difficile.

Après le choc, le temps de la réflexion est venu et je me suis naturellement intéressé au combat de la Ligue, sans *a priori*. J'ai pris contact avec Chantal Perrichon, qui s'est rendue très vite disponible pour que nous nous rencontrions à Paris. Je ne la connaissais pas bien, ni la Ligue, et j'avoue que je craignais de me trouver face à une personne très engagée au sein d'une association de victimes rassemblant des militants qui auraient pu être aigris et jusqu'au boutistes.

Ce fut tout le contraire. Mes échanges avec les membres du Conseil d'Administration national m'ont convaincu de l'intérêt de l'action menée par cette association, car j'y ai trouvé une réflexion responsable sur le sujet de la sécurité routière, s'appuyant sur des avis d'experts. J'ai également découvert que l'engagement dans ce domaine était un véritable combat face à la désinformation, aux associations adeptes de la vitesse et réfractaires à toute nouvelle mesure jugée liberticide, à certains élus aussi ayant parfois une vision démagogique et non responsable sur le sujet.

Je me suis donc engagé en 2014 au sein du Conseil d'Administration de la Ligue et j'ai accepté de prendre la responsabilité de rédacteur en chef de la revue *Pondération*. J'ai tenu, dès le premier numéro dont j'ai eu la charge, à afficher les valeurs de la Ligue : Indépendance, Rigueur et Proximité : les deux premières renseignent sur la façon dont la Ligue gère sa communication.

L'indépendance et la rigueur sont les fondamentaux de notre communication. Cette indépendance nous permet une libre expression et la rigueur s'appuie sur l'expertise. Cela nous conduit toujours à

défendre des positions qui sont argumentées de façon sérieuse et objective.

Il y a un autre aspect de cette communication que je dois aborder en lien avec ce procès. Il s'agit de notre capacité d'indignation. *Indignation* est d'ailleurs le titre d'une des rubriques de notre revue et à chaque numéro il y a matière à alimenter cette chronique.

L'indignation fait partie de notre combat, elle est toujours utilisée pour faire progresser la sécurité routière. Comme toute notre communication, elle est réfléchie, mesurée, argumentée. Certes, parfois, les mises en accusation sont déterminées, sans complaisance, mais jamais empreintes d'une agressivité gratuite.

Cette capacité d'indignation fait partie de notre ADN et elle sert la cause de la sécurité routière. Sur le fond, cette possibilité d'indignation n'est-elle pas indispensable au bon fonctionnement de notre démocratie ?

S'indigner, ce n'est pas agresser, ce n'est pas injurier, ce n'est pas chercher à nuire... S'indigner, c'est s'exprimer avec force et conviction sur des manquements que nous jugeons graves.

C'est cette indignation qu'a exprimée Chantal Perrichon dans son propos qui s'appuie sur un fait connu, le lien entre la vitesse et l'accidentalité et sur l'expression de la réalité de la violence routière : le prix du sang.

Pour avoir accompagné plusieurs familles victimes, pour avoir également vécu personnellement ce parcours de victime, je sais ce que recouvre cette terrible expression du prix du sang. Ce terme n'est que le juste reflet d'une réalité.

Je dois avouer que cette plainte pour injure publique, je ne la comprends pas. Je ne l'accepte pas et j'avoue que je me suis même senti personnellement blessé. Je ne pense pas que cette plainte traduise l'expression des citoyens des départements, mais plutôt celle d'un homme qui a réagi de façon non réfléchie.

Par conséquent, j'apporte tout mon soutien aux propos de Chantal Perrichon, car ils traduisent la réalité et sont conformes aux valeurs de notre association.



Ghislaine LEVERRIER

C'était en 1984, la Ligue contre la violence routière ne comptait qu'une trentaine d'adhérents, tous un peu cabossés par cette violence routière. Nous avons décidé de changer le monde... peut être l'utopie des pionniers. Mais comment continuer de vivre ?

Au-delà de la révolte stérile ou de la passivité de l'acceptation, nous souhaitons participer à la réalisation d'une sécurité routière apaisée.

En écrivant ces lignes, je sens monter tant de souvenirs.

Notre détermination était à la hauteur de notre désespérance. Sans doute à l'époque nous n'avions pas conscience qu'il nous faudrait tant d'années pour faire changer le comportement des usagers de la route, mais aussi et surtout celui des décideurs.

Très vite nous avons compris que notre amitié ne suffisait pas pour mener ce combat difficile. Il nous fallait sortir de ce cercle de familles de victimes et nous entourer d'autres personnes, en particulier de spécialistes en sécurité routière.

Ainsi notre association s'est élargie, portée par d'autres compétences.

Il nous reste encore à ce jour un long chemin à parcourir.

C'est avec satisfaction et gratitude que nous avons confié la mission de la Ligue à notre Présidente, Chantal Perrichon. Elle assume cette charge écrasante en associant ce lourd passé et les connaissances acquises au cours de toutes ces années.

Ayant présidé la Ligue pendant quelques années, j'en connais tout le poids. Elle a pour cela aussi toute ma reconnaissance et mon admiration.

Si la violence routière m'a ôté le bonheur de voir grandir ma fille, Bénédicte, la Ligue m'a apporté la fierté de participer, avec l'aide de mon mari, à un combat qui sans doute a permis à d'autres ce bonheur.





Jean-Yves LAMANT, vice-président de la Ligue contre la violence routière

Témoignage de Jean-Yves Lamant à l'audience en appel du 3 août 2021

Adhérent bénévole à la Ligue contre la violence routière depuis 1989, Vice-président bénévole depuis 2002 et Président bénévole de l'Association Départementale (AD) Moselle depuis 32 ans. J'ai été conseiller municipal élu de Marly (57) de 1996 à 2001.

J'ai décidé de témoigner dans ce procès intenté par un élu à la Présidente bénévole de notre association, pour les trois raisons principales suivantes :

- **Soutenir sans faille Madame Chantal Perrichon, Présidente bénévole de notre association.** Notre Présidente est attaquée de manière stupéfiante par un élu, alors que la Ligue, exclusivement animée par l'intérêt général, n'a jamais dévié de ses deux objectifs, inscrits dans ses statuts : 1 – Lutter par tous les moyens contre les manifestations de la violence routière et 2 – prévenir les accidents de la circulation.

Je viens dire : « Je suis Perrichon », « Je suis la Ligue », comme je suis descendu dans la rue pour dire « Je suis Charlie » et défendre la liberté d'expression lorsque c'est l'intérêt général et la santé publique qui sont en jeu.

- **Reconnaître le rôle de la justice pour trancher un tel débat :** dans ce monde où sévit de plus en plus « le marché dérégulé de l'information » comme le décrit bien le sociologue français Gérard Bronner, je souhaite témoigner de ma confiance dans l'ins-

titution judiciaire dont le rôle, au-delà de faire la part des choses entre une démarche animée par un ego et une démarche collective d'intérêt général, est de défendre les fondements de la démocratie.

- **Alerte sur la mise en danger du bénévolat associatif :** dans un contexte de Covid-19 extrêmement préjudiciable pour les associations, cet appel renforce le sentiment de vouloir nuire à l'image de la Ligue et la bâillonner. Pour défendre l'intérêt général, il faut avoir le courage de dire la vérité. Même si elle peut déranger, la Ligue prend ses responsabilités et revendique une capacité à s'indigner et à dénoncer. Mais comme disait Michel Audiard : « *La vérité n'est jamais amusante, sinon tout le monde la dirait* ». Alors... « le prix du sang... » cela ne veut rien dire d'autre que : « Conséquence à subir lorsqu'une personne a été tuée », d'après wictionary.org

Je souhaite ajouter que je fais partie des personnes dont un membre proche de la famille a été tué sur la route. Ma sœur Anne-Marie, sage-femme, tuée dans un accident de la route le 17 mai 1988, le jour de ses 28 ans. Elle a été tuée par un conducteur qui en doublait un autre sur une route à 3 voies banalisées. Nous avons œuvré avec la Ligue pour que ces routes disparaissent. Il n'en reste qu'une ou deux à ce jour en France. Elle se rendait à son travail à Albertville. Elle avait aidé à donner la vie à plus de 1 000 bébés. On lui a pris

la sienne en 1/1 000 s. Pour rien. Cet accident totalement évitable n'a aucun sens.

Je ne souhaite à personne ce malheur absolu car les personnes qui survivent prennent perpétuité, dans l'instant, sans procès et sans avocat. La vérité est que ces accidents mortels de la route sont d'une violence extrême. La vérité est que le sang coule, même si cette image est insupportable pour beaucoup. La vérité est que le nombre de victimes de la route n'a diminué de manière significative que lorsque de vrais responsables politiques ont eu le courage de prendre des mesures impopulaires, arbitrant en faveur de la vie sur la route et non de la protection de leur mandat. La vérité est que les victimes ne trouvent de l'aide qu'en faisant appel aux associations comme la nôtre pour les accompagner dans leurs démarches mais aussi dans leur reconstruction.

Ma mère a fondé l'AD de Haute-Savoie de la Ligue, moi l'AD de Moselle en 1989. La vérité c'est aussi que la Ligue sauve des vies, même après l'accident. En effet, elle évite souvent de commettre l'irréparable après ce séisme émotionnel que représente la mort violente d'un proche d'un accident de la route. Je suis un de ces rescapés. Comment des élus peuvent-ils assumer de mettre en péril notre association qui fait un travail relevant de leur responsabilité et qu'ils parviennent peu souvent à mettre en œuvre ?

Voilà la vérité !



Philippe LAUWICK, Président de l'Automobile Club Médical de France, association de professionnels de santé

Engagé pour la médecine et la sécurité routière, je préside aussi une commission du Conseil National de Sécurité Routière. C'est notamment dans ce cadre que j'ai été amené depuis environ 10 ans à côtoyer Madame Chantal Perrichon. J'ai très vite apprécié la sincérité de son engagement, le caractère documenté et scientifiquement étayé de ses interventions et sa détermination inébranlable au service d'une seule cause : limiter les morts évitables sur la route. En 2014, j'ai présenté en séance plénière une recommandation fondée sur les avis unanimes d'experts afin de ramener la limitation de vitesse à 80 km/h sur le réseau bidirectionnel sans séparateur central. Nous savions pouvoir épargner environ 400 vies/an. L'engagement de Madame Perrichon, au titre de la LCVR a ensuite été déterminant afin de pousser le gouvernement à la mise en œuvre effective de cette loi en juin 2018. Tandis que les premiers effets favorables de la mesure se faisaient sentir, le Premier ministre annonçait en juin 2019 un « assouplissement » en permettant aux élus locaux de

déroger à la règle des 80 km/h. Le choix paraissait clairement politique puisqu'aucun argument scientifique ni avis d'expert ne plaident en faveur de ce qui paraît, en matière de sécurité routière comme une mesure dont l'effet attendu est une augmentation de la mortalité. Il convenait donc de reprendre le combat et c'est dans ce contexte que *France Soir* daté du 16 mai 2002 attribue à Madame Perrichon les propos suivants : « *nous allons payer le prix du sang de la pseudo-responsabilité des élus qui préfèrent leur mandat à la sécurité des citoyens* ». Ces propos ne me choquent pas puisque j'ai moi-même employé l'expression « prix du sang » dans un article sur le même sujet (*La Voix du Nord*, 22 mai 2019) : médecins et professionnels du secours, nous ne savons que trop qu'un mort ou un blessé, c'est souvent beaucoup de sang. Quant à la mise en cause des politiques, elle me paraît aussi justifiée. Dans une tribune que j'avais cosignée avec Manuel Valls et plusieurs anciens présidents du CNSR (*Le Figaro* du 19 avril 2018), nous n'hésitions pas à qualifier la posture des opposants au 80 km/h de « position à l'évidence plus fondée sur la démagogie, voire un certain populisme, que sur la science ». C'est donc dire que les propos qui font l'objet d'une poursuite de Madame Perrichon par Monsieur Bussereau ne me semblent ni choquants, ni excessifs dans le cadre d'un débat public dont l'enjeu pour Madame Perrichon est de préserver des vies humaines.



➡ Vie de la Ligue

📁 Une Assemblée Générale pour un nouvel élan

Nombreux étaient ceux qui espéraient que l'AG de 2021 soit l'occasion de retrouvailles après cette si longue période de précaution sanitaire. Mais la sagesse a voulu que cette AG du 25 septembre se déroule à nouveau en visio-conférence.

Ce format n'aura toutefois pas empêché cette Assemblée de se dérouler efficacement. Au-delà des aspects réglementaires et financiers, un temps fort fut consacré à la présentation de la réflexion stratégique engagée pour assurer une nouvelle dynamique de conquête d'adhérents et de donateurs. Dans tous les secteurs d'activités, le monde associatif a été affecté par la crise sanitaire⁽¹⁾.



Dans ce contexte, la Ligue a pris une position volontariste pour réaffirmer ses valeurs, ses convictions et ses priorités d'actions revues à l'aune du constat des nouvelles évolutions sociétales.

Cette réunion a été l'occasion de renouveler le Conseil d'Administration⁽²⁾ qui a vu l'arrivée de 3 nouveaux administrateurs : Pierre-Gérard Bazillou, Annie Canel et Ilyas Daoud.

Cette Assemblée Générale fut suivie d'un Conseil d'Administration qui a permis notamment de renouveler en partie le Bureau⁽²⁾.

⁽¹⁾ Le Mouvement associatif et Hexopée, avec le soutien du Secrétariat d'État chargé de la Jeunesse et de l'Engagement, ont engagé en septembre une campagne de communication afin de soutenir l'action associative (voir visuel).

⁽²⁾ Composition en dernière page de ce numéro.

📁 La Ligue témoigne dans un ouvrage de référence sur la sécurité routière espagnole



Nos relations avec l'Espagne datent du début des années 2000 et la Ligue contre la violence routière a eu l'honneur de représenter la France dans cet ouvrage « *De l'infini au zéro, ce que nous avons fait* », de 552 pages, qui regroupe une cinquantaine de contributeurs.

Voici la présentation du livre édité par la Fondation MAPFRE⁽¹⁾, en collaboration avec la Direction Générale du Trafic en Espagne :

« Il ne fait aucun doute que l'Espagne est devenue une référence dans l'amélioration de la sécurité routière ces dernières années. Ce n'est pas un hasard, mais correspond à de nombreux facteurs qui ont convergé dans la même direction : leadership de la DGT, rôle actif des associations de victimes, tissu social actif... Mais pour atteindre l'objectif zéro le plus rapidement possible, nous devons redoubler d'efforts et faire les choses différemment, par exemple en promouvant l'innovation et en accélérant les processus de transposition des nouvelles mesures de sécurité dans nos rues et sur nos routes.

Malgré les progrès réalisés, nous ne pouvons pas céder à l'autosatisfaction, et nous devons adopter le sentiment d'insatisfaction et d'urgence que, dans un esprit positif et dans l'espoir de l'avenir, nous transmettent les victimes d'accidents de la route. Il faut enquêter plus en profondeur sur tous les accidents mortels et tous les accidents graves, il faut mettre davantage l'accent sur l'évaluation des mesures, et tous nos efforts doivent cadrer, tant dans la deuxième décennie d'actions pour la sécurité routière annoncée par l'Organisation Mondiale de la Santé que dans les objectifs de développement durable des Nations Unies : plus de justice sociale et de genre, plus d'intégration avec des objectifs environnementaux et socio-économiques, etc. ».

⁽¹⁾ https://documentacion.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/catalogo_imagenes/grupo.do?path=1112270
<https://documentacion.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/consulta/registro.do?id=175678>



Voir pp. 354-356.

📁 Commander des timbres « Objectif zéro accident », c'est possible !

Si vous souhaitez promouvoir l'objectif **ZÉRO ACCIDENT** de la Ligue, c'est possible en affranchissant vos courriers avec des timbres reproduisant la couverture du livre des 30 ans de notre association. Le site de La Poste : <https://www.laposte.fr/mon-timbre-a-moi> permet de commander des planches de 10 timbres ou plus pour des envois au choix en lettre verte ou en lettre prioritaire, en France ou dans le monde.

Il vous suffit pour cela d'utiliser le fichier jpg du visuel de la couverture que vous pouvez soit récupérer sur Internet à l'adresse suivante :

<https://violenceroutiere.fr/w/2021/10/12/timbre-de-la-ligue/>

Vous recevrez alors par la Poste une ou des planches de 10 timbres selon vos souhaits.



Un projet fou : Jean-Marc Cherrier et son épouse anglaise Judith Ward ont parcouru 1 380 km après 12 jours de voyage. Ils sont partis le 19 août de Mennecy (banlieue parisienne) et sont arrivés à Pula en Croatie le 31 août. Mais tout ce périple n'aurait rien d'extraordinaire s'il ne s'était pas effectué dans une petite voiture électrique de 2,87 m de long, produite seulement pendant deux années (2012 et 2013) à 1 000 exemplaires. Le nom de cette petite voiture insolite : la MIA ! La Mia qui fut portée par le conseil régional de Poitou-Charentes.

Ce projet a pour nom : le MIATHON.

L'entreprise française MIA électrique qui fabriquait cet étrange véhicule a fait faillite en début 2014 ! Pour information, la vitesse maximale du véhicule était de 100 km/h, mais difficile de dépasser les 80 km/h qui est une bonne chose actuellement.

Son autonomie était officiellement de 115 km, mais en fait ce chiffre était très optimiste. Et une recharge totale sur une prise normale d'environ 5 heures...

Cette voiture n'est plus en production depuis huit ans et les pièces se font extrêmement rares.

Alors pourquoi Jean-Marc et Judith ont-ils eu l'idée assez saugrenue d'essayer de conduire une MIA de Paris à Pula en Croatie ?

Tout simplement parce que le père de leur belle-fille (une certaine Mia) est tombé amoureux de cette petite voiture et voulait absolument en faire venir une en Croatie... Il a été difficile de trouver un transporteur et c'est Judith qui a lancé l'idée du MIATHON.

Ce voyage incroyable a eu pour étapes...

Mennecy (banlieue parisienne)... Troyes (Aube), Levécourt (village de Haute-Marne), Hirsingue (Haut-Rhin), Uznach (Suisse), Zerne (Suisse), Laives (Italie), Telve (Italie), Ponte di Piave (Italie), Trieste (Italie) et enfin...Pula (Croatie)

Le premier objectif de ce MIATHON était évidemment de livrer la voiture au père de leur belle-fille, le second souhaitait montrer que l'on peut voyager différemment, en prenant son temps en n'utilisant que le réseau secondaire, en parcourant 70 kilomètres à 50 km/h de moyenne pendant une heure 15 environ... et ensuite recharger pendant 4 heures environ.

Monsieur Cherrier m'a confié : « même, si c'est un peu la jungle actuellement pour recharger un véhicule électrique, il était quand même possible de relier 2 villes assez lointaines.

Nous avons fait un périple merveilleux qui nous a permis de découvrir de nombreux villages, bourgades ou villes (Ronchamp en France, Bad Ragaz en Suisse, Merano en Italie, Porec en Croatie... mon épouse essayait systématiquement d'associer lieux

d'intérêt et borne de recharge électrique (pas évident).

Mais ne le cachons pas... il y a eu des moments de stress (la moindre pancarte "déviation" suscitait une angoisse... car cela voulait dire des kms supplémentaires). Plusieurs fois les bornes ne fonctionnaient pas, ou nous n'avions pas, en dépit du travail de fourmi de mon épouse, la carte du réseau pour nous brancher, ou tout simplement les bornes étaient occupées...

Par 3 fois en Italie nous avons été "secourus" par des âmes généreuses... en particulier à Marostica un dimanche matin... une personne nous a ouvert ses bureaux et a installé une rallonge pour que l'on puisse recharger... ».

Le dernier objectif, sans nul doute, le plus noble fut de faire connaître la Ligue contre la violence routière, en demandant aux membres de leurs familles et amis qui les suivaient et les soutenaient d'aider financièrement la Ligue.

Plusieurs personnes se sont connectées sur notre site... la Ligue a reçu 2 065 euros de dons de France et également de l'étranger.

Par cet article je tiens tout particulièrement à remercier Messieurs Cherrier et Crnojevic, leurs épouses et leurs amis de leurs dons conséquents à la Ligue contre la violence routière et qu'ils sachent que cette somme sera bien utilisée pour lutter contre la violence routière...



Monsieur et Madame CHERRIER – Monsieur et Madame CRNOJEVIC.



Pierre Gérard Bazillou

➡ Hommage à Claude Tarrière



Claude Tarrière fut l'un des tout premiers membres du groupe des experts de la Ligue créé en 2003. Ses connaissances, ses interrogations et sa gentillesse nous ont été précieuses durant toutes ces années. Reconnu internationalement pour ses travaux, il s'est toujours montré disponible pour partager ses compétences.
Nous lui devons tous beaucoup !

Chantal PERRICHON

Claude Tarrière est mort. Il faut avoir vécu l'histoire de l'amélioration de la sécurité routière pour connaître l'importance de son rôle. Quand il est venu nous voir à l'hôpital de Garches en 1972, je n'imaginais pas que sa demande d'aide allait conditionner une grande partie de mes activités. Médecin en charge du laboratoire de physiologie de la régie Renault, il allait s'associer à des médecins d'un hôpital, au moment où la mortalité sur les routes atteignait son maximum de 18 000 tués. La recherche initiale visait à définir au mieux les ceintures de sécurité. Notre relation a été une réussite immédiate, associant le plaisir de travailler ensemble et l'intérêt produit par nos complémentarités.

Claude avait un don pour associer des compétences, identifier des problèmes et faire aboutir des projets. La fusion des activités de recherche de sécurité routière entre les différents constructeurs a été une décision importante, elle a facilité la création d'associations associant des médecins universitaires et des ingénieurs, qui ont finalement fusionné pour former le CEESAR, qui poursuit encore ce gain en savoirs complémentaires. Coordonner des facteurs aussi complexes et évolutifs nous posait parfois des difficultés importantes. Les sujets abordés pouvaient inquiéter les « hiérarchies » des constructeurs.

J'ai le souvenir de notre découverte de l'insuffisance des proportions d'accidents liés à l'alcool dans les statistiques de la sécurité routière. La proportion réelle d'alcoolémies positives devait être multipliée par 4. Dans ce type de contexte notre travail était commun, mais j'assumais sa publication, elle ne concernait pas les constructeurs. À l'opposé, la diffusion des résultats était indispensable, quand ils concernaient des recherches qui impliquaient les caractéristiques des véhicules. L'usage de mannequins équipés de capteurs était apparu comme insuffisant et j'ai proposé l'usage de corps humains dans le cadre du don du corps pour la science, qui est une possibilité reconnue par la législation. Les usages habituels étaient l'apprentissage de l'anatomie ou d'interventions chirurgicales.

Renault a été d'accord pour réaliser de très nombreux chocs expérimentaux qui n'ont pas posé de problèmes, car nous avons rendu public ces essais dans une émission de télévision. Le nombre de dons du corps s'était accru dans la période qui avait suivi cette volonté d'explication. La France produisait dans ce domaine des connaissances reconnues au niveau mondial.

Claude était membre du conseil scientifique de la *Stapp Car Crash Conference* et l'une de ses publications annuelles était souvent sélectionnée comme la meilleure de l'année. 10 ans après sa retraite, il a été invité à présenter la « *John-Paul Stapp Memorial Lecture* » dédiée aux 50 ans de Stapp qui était le fondateur américain de la biomécanique des chocs.

Claude GOT



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



Thierry FASSENTOT
Le risque routier professionnel



Fabrice HAMMELIN
La politique de sécurité routière



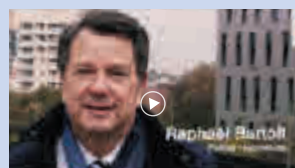
François DE CLOSETS, Bernard LAUMON,
Claude GOT – La Vitesse



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).



➡ Vie des asso's

📍 L'AD des Alpes-Maritimes impliquée dans son territoire

La vie d'une jeune association départementale, de surplus en période de crise sanitaire n'est pas une évidence. L'AD 06 aura pourtant su se positionner pour s'inscrire dans le paysage local.

Lieu et moment incontournable le Salon Viva associations 2021 qui s'est tenu à Cannes le dimanche 12 septembre 2021 aura été, pour l'association, une belle réussite en se rendant visible auprès de plus de 3 000 visiteurs qui ont arpenté les allées du Palais des Festivals et des Congrès.

Claude Lienhard, président de l'AD ne cache pas sa satisfaction : « *Le stand de la Ligue Paca 06 était fort bien situé cette année. Il était largement agrémenté de la documentation gracieusement proposée par le siège parisien. La visibilité était au rendez-vous grâce aux roll-up. Fort de cette belle intendance il a été plus facile d'engager le dialogue et d'engranger des contacts. Je remercie Christian Guittet et Yohan*

Rivière pour leur active présence. Nous avons pu dialoguer avec beaucoup de jeunes ce qui est une grande satisfaction et reçu les encouragements de nombreux seniors soucieux de sécurité effective et de ne pas être exposé à des risques car plus vulnérables ».



Être présent sur un territoire c'est aussi pouvoir porter son expérience et son expertise hors des chemins classiques. Claude Lienhard a ainsi eu le privilège d'être invité « *ès qualité* » à participer au festival international du film « *Entre'2 Marches* » qui s'est déroulé du 9 au 14 juillet 2021.

Ce festival, initié en 2010 par une équipe d'amoureux du cinéma et composée majo-

ritairement de personnes en situation de handicap, ouvre la compétition aux courts et longs métrages, professionnels ou amateurs, venus du monde entier et en lien avec une forme de handicap. Aujourd'hui, l'équipe du festival reçoit plus de 700 films par an, en provenance de 91 pays. Les débats et délibérés du jury furent l'occasion de riches échanges.

Le prix du Documentaire a été décerné à « *La Disgrâce* », documentaire français de Didier Cros.



Comment vivre sous le poids du regard des autres ? Dans ce film bouleversant le réalisateur interroge notre propre tolérance. Le Grand Prix du jury fut décerné à Malou, film allemand de Adi Wojacek.

📍 L'AD du Rhône mobilisée sur la sécurité des trottoirs

L'AD 69 a participé le 4 septembre au Forum des Associations du 7^e arrondissement. Ce fût l'occasion de promouvoir les actions de l'association auprès du grand public. En marge de la visite du forum effectuée par M. Grégory Doucet, Maire de Lyon, et par Mme Fanny Dubot, maire du 7^e arrondissement, le stand a été visité par M. Vincent Monot, Conseiller du 7^e arrondissement délégué à « Arrondissement apaisé, tranquillité publique, voirie et mobilité » et par M. Valentin Lungenstrass, adjoint au maire de Lyon en charge de la mobilité, logistique urbaine, espace public. Michel Pons, président de l'AD, précise : « *Nous avons pu échanger sur quelques thèmes portés par notre association tels que les conflits entre piétons d'une part, cyclistes/trottinettistes d'autre part sur les trottoirs de Lyon, l'occupation des trottoirs et des passages piétons pour les livraisons et distributions, telles celles effectuées par La Poste, le stationnement récurrent en double-file des autocars de tourisme à proximité du port fluvial, le non-respect des zones à 30 km/h, etc.* ».



Une des seules réponses apportées aux questions de l'AD, a porté sur la mise en place d'une voie lyonnaise réservée aux vélos et trottinettes sur la rive gauche du Rhône, afin de séparer les flux piétons des autres modes de déplacement. L'association a été finalement consultée le 1^{er} octobre avec d'autres associations actives sur les mobilités, alors que la mise en œuvre est lancée cet automne. À l'occasion de cette réunion technique, nous avons émis de nombreuses réserves sur la conception de cette voie et formulé des propositions dont la prise en compte n'est pas gagnée à ce stade avancé de la mise en œuvre.

Une autre réponse portait sur la contrainte de stationner les trottinettes sur des parcs dédiés sur chaussée pour une large zone du 7^e arrondissement, succédant à la même disposition prise en presque de Lyon. À noter que les opérateurs (TIER et DOTT) n'ont pas déployé à Lyon un dispositif permettant d'assurer la vérification du stationnement des trottinettes sur parc, et donc la contrainte n'est que de stationner à proximité d'un parc pour que la course s'arrête. Selon Michel Pons : « *Il y a donc encore fort à faire pour que de nombreux trottoirs de Lyon, souvent étroits, ne restent pas difficiles d'accès aux piétons, aux personnes à mobilité réduite ou malvoyantes. La métropole de Lyon, en charge de la*

voirie, veut développer un plan piéton métropolitain visant en particulier à élargir ces trottoirs étroits, comme annoncé le 11 juin par M. Bagnon, vice-président de la métropole en charge de la voirie et des mobilités actives, lors de la réunion de concertation avec les associations, réunion à laquelle notre association a participé. Mais du plan à la mise en œuvre, il y aura encore beaucoup de temps ».

L'AD interpelle fréquemment les opérateurs TIER et DOTT pour les inciter à imposer à leurs clients une approche plus respectueuse des autres usagers de la route, dont les piétons. Ces opérateurs restent malheureusement sur la position que leurs clients s'engagent par contrat à respecter le Code de la Route et ce qui se passe dans la réalité est plutôt l'affaire des autorités de police qui ont bien d'autres missions à assumer avec des effectifs insuffisants. Et Michel Pons conclut : « *Depuis une décennie, il n'y a guère eu chaque jour qu'une verbalisation pour circulation de vélo ou de trottinette sur trottoir, pour toute la ville de Lyon. De là à donner le fort signal que circuler sur trottoir est toléré, il n'y a qu'un petit pas à faire. En 2021 les stationnements de 2RM sur trottoir à Lyon, un phénomène endémique lié au manque de parcs 2RM sur chaussée, auront été bien plus verbalisés : 600 verbalisations en l'espace de quelques jours il y a quelques mois, puis plus rien ?* ».

📍 L'AD de l'Hérault, acteur de la prévention chez SANOFI

L'AD de l'Hérault a dernièrement initié un partenariat avec la société SANOFI dont l'établissement de Montpellier compte quelques 900 salariés.

« C'est à la demande des acteurs de la prévention de l'entreprise et suite à plusieurs accidents de trajet en vélo ou trottinette électrique que l'intervention, assurée par quatre bénévoles, a été mise en place. » précise Nicolas Gou, président de l'AD.

L'AD constate que cette tendance correspond à une forte augmentation de la pratique cycliste et de la trottinette électrique dans l'agglomération montpelliéraine favorisée à la fois par le contexte sanitaire et par une politique volontariste d'aménagement de la ville qui vient d'ailleurs de généraliser le 30 km/h. Surtout, il s'agit pour les nouveaux utilisateurs de ces moyens de



déplacement de faire sauter les sempiternels bouchons en laissant leur voiture au garage pour opter pour une mobilité douce, respectueuse de l'environnement et permettant une activité physique modérée au quotidien, pour les cyclistes en particulier.

Nicolas Gou évoque le programme précis de cette action : « Réalisée sur deux journées, elle a consisté en plusieurs ateliers dont une conférence d'information sur la réglementation applicable (équipements obligatoires, règles de circulation et de positionnement sur la chaussée, etc.), un parcours de maniabilité en vélo ainsi qu'un circuit de karts à pédales pour adultes avec lunettes d'alcoolémie.

Les cyclistes, dont bon nombre récemment convertis à une pratique quotidienne, ont bénéficié de conseils afin d'adopter les bons réflexes pour une circulation en ville plus sûre. Quant au parcours à effectuer sur les karts à pédales après avoir chaussé les lunettes d'alcoolémie, sous un abord ludique, il avait pour vocation de sensibiliser les conducteurs au danger représenté par l'alcool au volant, en particulier pour les usagers vulnérables qui représentent 50 % des

victimes d'accidents de la route dans l'Hérault.

Les discussions avec les participants ainsi qu'un travail réalisé en amont par des cyclistes de l'entreprise sous l'égide du service de prévention ont permis de diagnostiquer certains points noirs sur les différents itinéraires les menant dans cette importante zone d'activités ».

Par la suite, il s'agira pour l'AD d'expertiser les secteurs concernés et de relayer auprès des gestionnaires de voirie les demandes d'aménagements destinés à améliorer la sécurité des cyclistes, le risque de chute ou d'accident étant actuellement le principal frein à la pratique.

À l'issue de ces journées riches en échanges, l'AD a remis aux participants un protège-sac rétro-réfléchissant LCVR34 et a offert aux préventeurs de l'entreprise le livre des 30 ans de la Ligue. L'ouvrage de référence a été particulièrement apprécié comme une mine d'informations et un outil didactique pour mieux appréhender et lutter contre l'insécurité routière.



📍 L'AD Moselle s'associe à la marche blanche pour Kenny : le protoxyde d'azote ne doit plus jamais tuer

Le 29 août 2021, une marche blanche était organisée à Puttelange-aux-Lacs, en Moselle, en hommage à Kenny Hiff. Plus de 200 personnes se sont rassemblées pour une marche d'environ une heure dans les rues de la ville. L'émotion était très forte. Le silence et le recueillement étaient très poignants. Kenny a été tué, le 31 août 2020 en tant que passager d'un véhicule dans lequel ont été retrouvées des capsules de protoxyde d'azote. Qu'en était-il de la vitesse ? Sa maman Amandine, comme le font en ce moment beaucoup d'élus en particulier, s'est mobilisée depuis pour « faire interdire la consommation libre de protoxyde d'azote et la verbaliser au volant », selon les termes mêmes de la pétition lancée sur Internet un peu avant l'été 2021. Ce gaz est utilisé en anesthésie, chirurgie, odontologie comme adjuvant pour ses propriétés anesthésiques et antalgiques. Il est aussi stocké dans des cartouches pour siphon à Chantilly. On l'appelle aussi gaz hilarant car il génère des états euphorisants très brefs et malheureusement trop fréquemment constatés lors de soirées « festives ».

Alertés par de trop nombreuses familles de victimes depuis plus de 3 ans, des parlementaires ont pris en compte ce fléau et fait voter la loi 2021-695 du 1^{er} juin 2021, mais

qui ne concerne malheureusement et majoritairement que les mineurs et qui plus est exclusivement la vente. Dans son article L. 3611-3 la loi dit qu'il est interdit de vendre ou d'offrir à un mineur du protoxyde d'azote, quel qu'en soit le conditionnement... et dans son article L. 3611-1, que le fait de provoquer un mineur à faire un usage détourné d'un produit de consommation courante pour en obtenir des effets psychoactifs peut être puni d'une amende. La loi n'interdit pas explicitement sa consommation au volant par des conducteurs qui sont majeurs, comme le réclament fort justement les familles de victimes.

L'association départementale Moselle de la Ligue contre la violence routière a soutenu la famille et les amis de Kenny lors de cette

marche blanche du 29 août 2021. Elle s'engage à leurs côtés pour que la loi aille plus loin et puisse dissuader efficacement son utilisation dans les soirées dites « festives » mais aussi et surtout au volant. La maman de Kenny se bat en faisant passer le message suivant : « Cracker un ballon pour rire, c'est se crasher pour mourir ». Nous continuons à nous battre pour qu'elle puisse être entendue des décideurs. Souhaitons aussi que le procès prévu dans les mois à venir permette de faire la lumière sur les faits et pousse à trouver des solutions pour que de telles tragédies ne se reproduisent plus. La Ligue rappelle également qu'il n'est plus concevable que la vitesse au moment d'un accident mortel ne soit pas connue à l'aide d'une mesure précise.

Rassemblement avant la marche blanche pour Kenny, Puttelange-aux-Lacs, le 29 août 2021.



???

Associations départementales



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

01 – Ain : Colette Berthet – Résidence le Parc – 22, rue des Casernes – 01000 Bourg-en-Bresse – Tél. : 09 63 66 43 25 – 06 79 95 14 35 (ac.berthet@wanadoo.fr)

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

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

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

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

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

15 – Cantal : Correspondant : Thierry Asfaux-Grenier – Les 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 (ctarroux25@gmail.com)

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

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

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

39 – Jura : Michel 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 : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

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

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

56 – 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 Dizi – 69, rue de Linselles – 59223 Roncq – Tél. : 06 79 14 01 22 (hervedizi@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 Lasपालles – 65200 Bagnères-de-Bigorre – Tél. : 05 62 91 16 39 – Portable : 06 82 74 28 31 (abadieandre@aol.com)

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

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

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

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

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

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

77 – Seine-et-Marne : Correspondante : 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 Laville – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. + Fax : 01 69 44 48 79 (phlaville@free.fr)

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

Conseil d'administration

Michel Barthélemy, Pierre Gérard Bazillou (PGB),
Colette Berthet, Annie Canel, Jean-Luc Carl, Josiane Confais,
Ilyas Daoud, Hervé Dizi, Nicolas Gou, Bernard Héritier,
Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant, Claude Lienhard,
Chantal Perrichon, Michel Ternier.



Bureau national

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

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

Secrétaire Général : Hervé Dizi – (hervedizi@free.fr)

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

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

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

Responsable des relations avec le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR):
Michel Ternier – (michelternier@hotmail.fr)

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

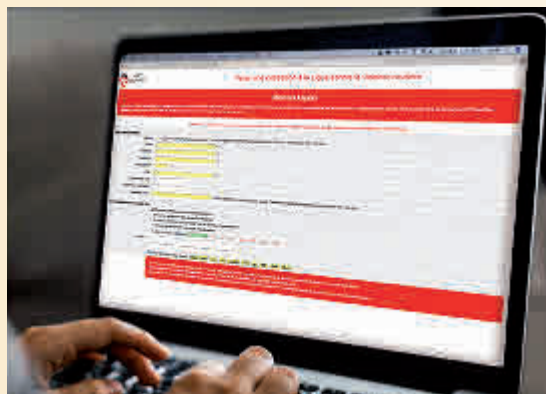
ADHÉSIONS ET DONNS

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

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.