



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **L'éco-guide
de l'automobile**
p. 11

➔ **La divine bagnole**
p. 17

➔ **Hommage à Lucas**
p. 19

➔ **Sécurité routière
et désinformation** **DOSSIER** p. 12



SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 4 – Les chiffres de l'année 2021
- 6 – L'enregistreur de données d'événements (boîte noire)
- 7 – Indignation : Alerte aux draisiennes sur les pistes cyclables ! Carton rouge !
- 8 – Signalement des contrôles routiers : la « cape d'invisibilité » n'est toujours pas prête Une étude peu flatteuse pour les conducteurs de voitures de luxe allemandes
- 9 – Label « Ville Prudente » : la coquille vide... Boîte à idées : Carrefours innovants au Japon
- 10 – Sens unique : Sécurité(s)
- 11 – L'éco-guide de l'automobile
- 12 – Dossier : Sécurité routière et désinformation
- 17 – Retour vers le futur ou saison 2 « de la divine bagnole »
- 19 – Hommage à Lucas
- 20 – Vie de la Ligue
- 22 – 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



LIBERTÉ(S) CHÉRIE(S)...



Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

L'étendard de la liberté est tendance.

Sur le sujet de la sécurité routière, la question de la liberté a toujours été au cœur du débat. Mais de quelle liberté est-il question ?

La liberté individuelle de pouvoir circuler sans une contrainte jugée par certains toujours trop excessive ? Ou la liberté collective de pouvoir tous se déplacer en sécurité ?

La liberté pour chacun de pouvoir exprimer son opinion quitte à argumenter en diffusant de fausses informations ? Ou la liberté sociétale d'accès à une information fondée, sincère et lisible, et par conséquent capable d'éclairer notre connaissance ?

Ces questions sont bien éloignées de la démagogie ambiante de l'approche politique de la sécurité routière. Au nom de la liberté, certains n'hésitent pas à balayer les fondamentaux éprouvés de l'action publique servant la sécurité routière⁽¹⁾, quand d'autres se satisfont, avec une légèreté assumée, d'une quatorzième place de la France au classement européen de la sécurité sur nos routes⁽²⁾.

Peut-on raisonnablement nourrir l'espoir d'un débat enfin à la hauteur de l'enjeu ? Face à une désinformation galopante et à une joute électorale qui s'en nourrit, rien n'est moins sûr...

⁽¹⁾ Plafonnement des amendes, suppression du permis à points...

⁽²⁾ Voir article « Carton Rouge » p. 7.

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

ON VIT UNE ÉPOQUE FORMIDABLE !

Ce titre d'un album de bande dessinée, nous le devons à Jean-Marc Reiser qui a su dans les années 70 nous montrer l'absurdité des comportements que nous, nous poursuivons obstinément au détriment de toutes les valeurs que nous prônons par ailleurs. Quels dessins ravageurs n'aurait-il pas produits pour nous ouvrir les yeux, nous secouer et nous inciter à nous rebeller face aux décideurs qui font fi de toutes les connaissances des experts en tranchant de manière pragmatique – comme ils disent – sur les sujets les plus essentiels puisqu'ils concernent la vie de leurs concitoyens !

Ainsi, l'expérimentation de la Circulation Inter-Files (CIF) avait débuté en 2016, en dépit de l'opposition des experts, et malgré toutes les raisons qui faisaient craindre les plus grandes difficultés pour contrôler cette pratique dangereuse. Sachant que nous sommes l'un des pays européens où l'accidentalité des deux roues motorisées est la plus catastrophique, il était difficile de croire que les règles de cette pratique seraient respectées : différentiel de 20 km/h avec la voiture doublée et pas au-delà de 50 km/h. Les arguments invoqués pour satisfaire les associations de motards ? De toute façon, la pratique est généralisée et cela permettra de l'enseigner pour assurer plus de sécurité... L'un de nos spécialistes de ce sujet avait écrit⁽¹⁾ que la CIF n'était praticable que sur des voies dont la largeur est supérieure à 3,50 m. Faute de boîtes noires, les automobilistes auront du souci à se faire en cas d'accident pour prouver leur bonne foi ! Il était logique d'espérer la fin de cette expérimentation après l'étude du CEREMA remise en janvier 2021 à Madame Gauthier-Melleray⁽²⁾. Rapport qui fut lu (?) puisque la DISR affirmait dans un communiqué de presse que durant 5 ans, dans 11 départements, l'accidentalité avait augmenté et que les chiffres faisaient « froid dans le dos ». Plus tétanisés par les bruits de bottes que par l'augmentation du nombre des victimes, nos décideurs n'ont pas tergiversé longtemps : recommençons, mais... en mettant des panneaux, en formant davantage, en communiquant (voilà qui ne devrait pas déplaire aux agences de communication habituelles) et étendons cette expérimentation à d'autres départements ! *Quid* des contrats payés au CEREMA en pure perte pour ces dizaines de techniciens de grande qualité qui ont analysé les données durant 5 ans, épluché des milliers de PV d'accidents, interrogé près de trois mille personnes ? Cette complaisance coûte cher tant en espèces qu'en crédibilité, mais ne l'oublions pas :

On vit une époque formidable !

L'Europe, oui, mais avec modération comme a pu le vérifier le ministre des Transports pour le contrôle technique des motos. Son décret a tenu 24 h ! Au lieu de janvier 2022, ce sera aux calendes... électorales. « *Après avoir découvert cette mesure, le président de la République a décidé que ce n'était pas le moment d'embêter les Français*⁽³⁾... ». Plus de sécurité, moins de bruit, moins de pollution ?

On vit une époque formidable !

Une nouvelle trouvaille technologique va venir révolutionner la circulation. L'autorisation pour les cyclomobiles⁽⁴⁾ de rouler sur les bandes et les pistes cyclables. Comme ces engins seront débridés, gare aux cyclistes. Le lobby a eu l'oreille de nos décideurs, les hôpitaux soigneront les corps.

On vit une époque formidable !

J'aurais pu terminer par une bonne nouvelle pourtant passée en catimini⁽⁵⁾ : **moins 16 % de tués sur les routes restées à 80 km/h en 2021** méritait amplement un communiqué de la DSR, si ses dirigeants n'étaient entrés en hibernation... Prompts à écrire dix lignes pour nourrir une nième campagne de com, ils se sont montrés très discrets sur un sujet qui aurait dû réjouir la majorité des Français ayant accepté cette mesure. Période préélectorale vraisemblablement qui aurait pu rappeler la dissension entre l'ancien Premier ministre et l'actuel président de la République qui voulait faire plus intelligent...

On vit une époque formidable !

Ce bref récapitulatif évoqué ici interroge : les instances décisionnelles se prononcent-elles en fonction de directives politiques ou à partir de l'analyse scientifique des données ? Nous nous sommes posé la question de nombreuses fois depuis 1983, date de création de notre association. Actuellement, sauver des vies, épargner de lourds handicaps sont devenus des non-sujets.

On vit une époque formidable !

Je dédie ce numéro de *Pondération* à la famille qui risque un jour de croiser la route de ce délinquant quimpérois de 59 ans, interpellé sept fois pour conduite en état d'ivresse, la dernière avec une alcoolémie de 2,42 g/l de sang. Au tribunal, il a soutenu ne pas avoir de problème avec l'alcool !

⁽¹⁾ Claude Chabot, *Pondération* numéro 124 en 2021. Voir également les numéros 108 en 2016 et 111 en 2017. Consultables sur le site de la Ligue : violenceroutiere.fr

⁽²⁾ Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière.

⁽³⁾ *Le Monde*, avec *AFP*, 12 août 2021.

⁽⁴⁾ Décret n° 2022-31 du 14 janvier 2022 relatif à la réglementation des cyclomobiles légers et modifiant le code.

⁽⁵⁾ https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/sites/default/files/2022-01/20220131%20ONISR%20Accidentalit%C3%A9%20routi%C3%A8re%202021%20vM_S_2.pdf

Analyse de la mortalité routière de décembre 2021

↓
Décembre 2020 = 211 tués,
 – 25,7 % par rapport à décembre 2019.

↑
Décembre 2021 = 296 tués,
 + 40,3 % par rapport à décembre 2020,
 + 4,2 % par rapport à décembre 2019.

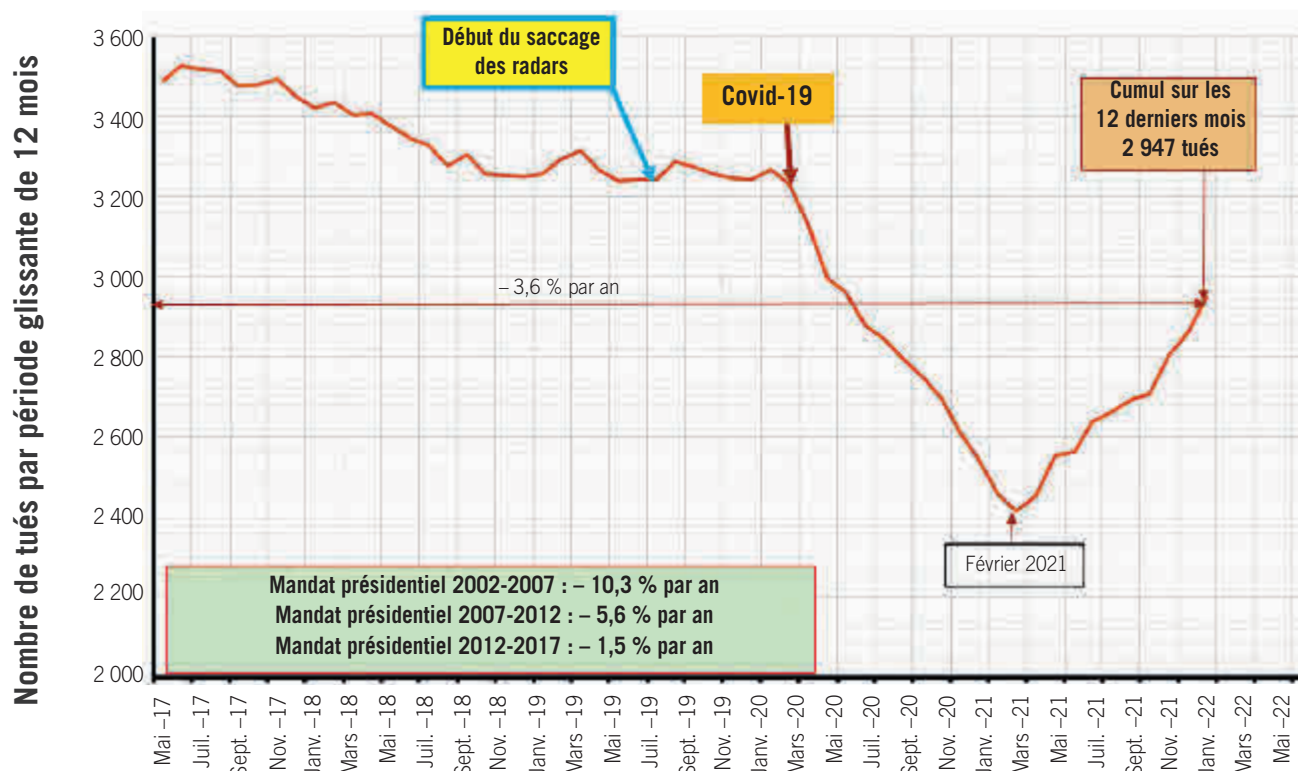
2 947 tués en 2021.
 Nous nous éloignons
 de plus en plus de l'objectif :
 « Moins de 2 000 tués en 2020 »

Décembre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en % ⁽¹⁾	Mortalité	Variation en % ⁽²⁾
Déc. 2021	296	+ 40,30	2 947	+ 16,00
Déc. 2020	211	– 25,70	2 541	– 21,70
Déc. 2019	284	– 0,70	3 244	– 0,12
Déc. 2018	286	– 2,00	3 248	– 5,80
Déc. 2017	292	– 13,30	3 448	– 0,80
Déc. 2016	337	+ 10,50	3 477	+ 0,50
Déc. 2015	305	+ 6,60	3 461	+ 2,30
Déc. 2014	286	– 8,60	3 384	+ 3,50
Déc. 2013	313	– 1,90	3 268	– 10,60
Déc. 2012	319	– 4,20	3 655	– 7,80
Déc. 2011	333	+ 12,90	3 963	– 0,70
Déc. 2010	295	– 3,60	3 992	– 6,60

(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



2 947 tués en 2021, c'est 9 % de moins qu'en 2019, mais il convient de noter que la circulation de 2021 n'a pas encore été à un niveau normal. De nombreux facteurs ont joué : le couvre-feu, un troisième confinement au printemps, le télétravail ou encore la fermeture prolongée des discothèques ont entraîné une baisse du trafic de 4 %. Au fur et à mesure de l'année, avec la reprise progressive du trafic, les chiffres de la mortalité ont augmenté.

L'État se montre incapable de tenir ses engagements

Le 21 décembre 2007, le président de la République, Nicolas Sarkozy, fixe l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées chaque année sur les routes « moins de 3 000 d'ici 2012 ». L'objectif ne fut pas tenu.

Le 27 novembre 2012, le ministre de l'Intérieur, Manuel Valls, fixe l'objectif « moins de 2 000 tués en 2020 ». L'objectif ne fut pas tenu.

Depuis 2007, pour tenir ces objectifs il aurait fallu une baisse annuelle de 7,5 %, parfaitement réalisable et atteinte à plusieurs reprises. Mais dans les faits, cette baisse n'est que de 3,4 % par an, ce qui met en évidence un manque de volonté politique et une faiblesse dans la gouvernance de la Sécurité Routière. L'État se montre incapable de tenir ses engagements. Faudra-t-il en arriver à déposer un recours devant un tribunal pour carence fautive de l'État ?

2020 : l'année des excès de vitesse

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (Onisr) a publié le 4 janvier 2022 le bilan des infractions routières survenues en ...2020 ! On y trouve que près de 80 % des conducteurs ont aujourd'hui leurs 12 points, et seuls 84 conducteurs ont perdu leur permis en n'ayant commis que des infractions à un point, tels que de « petits excès de vitesse » (< 20 km/h). Par contre il s'avère que 2020 aura été l'année des excès de vitesse : les infractions relevées par les radars ont augmenté de 66,2 % et les délits « vitesse » de 15 %.

Après le passage de vandales sans précédent, la France reconstruit son parc de radars

Le projet de loi de finances pour 2022 prévoit près de 4 700 radars opérationnels sur les routes d'ici à la fin de l'année prochaine. Parmi ces nombreuses cabines,



il y a un petit nouveau : le radar urbain. En 2022, 500 cabines seront installées dans les agglomérations, dont 100 seront équipées d'un radar. Les autres seront des cabines « leurres ». Le radar peut être transporté d'une cabine à l'autre. Une cabine vide peut devenir un vrai radar du jour au lendemain, et il est impossible de les distinguer de l'extérieur. Les radars autonomes (radars de chantier), qui sont déplacés à la demande, seront au nombre de 400.

À partir de 2013, des voitures-radars conduites par 2 policiers ou gendarmes circulaient sur tout le territoire métropolitain. Depuis avril 2018, l'État a confié progressivement à des sociétés privées la conduite de ces véhicules par un seul conducteur sur des itinéraires fixés par les préfetures et la sécurité routière. Le déploiement de ces voitures-radars sera élargi à l'ensemble du territoire métropolitain en 2022. D'ici 2023, elles devraient être 450. En mai dernier, des députés indiquaient une moyenne de 2,09 PV par heure pour une voiture-radar privatisée.

Toutes les données enregistrées sont envoyées de façon cryptée au centre automatisé de constatation des infractions routières à Rennes. Ni le conducteur, ni la société n'ont accès à ces données. La rémunération de ces sociétés n'est pas liée au nombre de dépassements de vitesse qu'elles relèvent, mais se fait en fonction du nombre de kilomètres de contrôle effectif parcourus.

L'UE a programmé la fin des excès de vitesse pour 2022

Tous les experts au niveau international conviennent que « 1 % de vitesse moyenne en moins, c'est 4 % de tués en moins ». Cette relation traduit le fait qu'une faible variation de vitesse implique une variation significative du risque d'accidents mortels. D'où l'intérêt d'agir sur les excès de vitesse y compris les « petits » excès de vitesse (13 % des accidents mortels sont liés à un excès de vitesse inférieur à 10 km/h au-dessus de la vitesse autorisée – étude Vivian Viallon et Bernard Laumon, chercheurs à l'Ifsttar).

Le 17 novembre dernier, les parlementaires européens ont ratifié une nouvelle réglementation en matière de sécurité routière dans l'Union Européenne. Cette mesure phare impose l'adoption d'un système d'Adaptation Intelligente de la Vitesse (AIV) (malheureusement désactivable actuellement) sur tout nouveau modèle commercialisé à partir de juillet 2022 et l'ensemble des véhicules sortant des usines devra compter ce nouvel équipement à partir de juillet 2024.

On estime que cette technologie, qui forcera chaque conducteur, voire chaque voiture, à abandonner toute tentation d'excès, pourra permettre de réduire les accidents de 30 % et les décès de 20 %.

La cause « vitesse excessive » est relevée chez 51 % des motocyclistes auteurs présumés d'accidents mortels et chez 29 % des conducteurs de véhicules de tourisme. Le sur-risque des usagers de deux-roues motorisés est particulièrement élevé : le risque d'être tué pour un motocycliste, conducteur ou passager, rapporté à sa part dans le trafic motorisé, est 19 fois plus élevé que pour les occupants de véhicules de tourisme. En 2020, 19 % des morts sur la route étaient des motocyclistes alors qu'ils n'effectuent que 2 % des parcours motorisés.

Évidemment les organisations de motards sont opposées à ces limiteurs de vitesse. Bien qu'ils soient les plus exposés à ce risque « vitesse », les motos sont exemptées de ces limiteurs de vitesse. Pourquoi ?



➤ L'enregistreur de données d'événements (boîte noire)

Jean-Marie LEVERRIER



L'enregistreur de données d'événements (boîte noire) va être obligatoire à partir du 6 juillet 2022 pour les nouveaux modèles de voitures, et en mai 2024 pour les modèles déjà existants.

Les enregistreurs de contexte accidentologique (boîtes noires) à bord des véhicules permettront de mieux analyser les accidents. Cette meilleure connaissance des accidents permettra une meilleure justice et une meilleure prévention.

Une meilleure justice

L'examen des faits dans les accidents de la route est très souvent rendu difficile par l'absence de données objectives. De coûteuses expertises ne suffisent pas toujours pour éclairer la justice. L'enregistreur de contexte accidentologique ne résoudra sans doute pas tous les problèmes, mais permettra au moins d'établir avec minutie et rigueur les paramètres les plus importants, ceux qui manquent lors des enquêtes (vitesse initiale, freinage, clignotants, feux de route, feux de croisement, etc.). Une analyse de l'enregistreur permettra de lever les doutes, de déterminer plus objectivement les causes de l'accident et d'en tirer les enseignements utiles, notamment en termes de responsabilité.



Une meilleure prévention

Par ce moyen, non seulement on améliore la qualité des enquêtes, mais les données recueillies alimentent utilement une démarche de prévention. Les solutions proposées pour éviter que l'accident ne se reproduise sont beaucoup plus pertinentes puisque construites sur des éléments sûrs et précis et non plus sur des interprétations et des jugements de valeur. De tels efforts méthodiques pratiqués dans le transport aérien et ferroviaire doivent trouver leur application dans le domaine de la circulation routière.

De plus, cette « boîte noire » est un témoin embarqué, muet et permanent qui révèle ce qu'elle a enregistré pendant quelques

secondes avant, pendant et après l'accident. Elle constitue une excellente voie de régulation des comportements.

Aux États-Unis, les « boîtes noires » ont vu leur apparition dans les années 70 avec les coussins gonflables de sécurité ; 64 % des véhicules légers de l'année 2005 en étaient équipés. Depuis le 1^{er} septembre 2015, elles sont obligatoires pour toutes les voitures neuves. Selon les autorités américaines, elles auraient permis de réduire de 20 % le nombre d'accidents en cinq ans.

Il y a loin de la coupe aux lèvres

Le 22 janvier 2003, Monsieur Gilles de Robien, ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, au « Séminaire Automobile & Équi-

pement » avait rappelé que : « Le CISR (Comité Interministériel de la Sécurité Routière) a souligné le nécessaire strict respect des limitations de vitesse et à sa maîtrise par le conducteur. Tout dispositif à bord des voitures qui lui permet de maîtriser sa vitesse participe à cet objectif. Il en va de même pour les enregistreurs de contexte (boîte noire). Nous devons aller ensemble dans cette direction : je souhaite que l'administration puisse rapidement donner l'exemple et s'équiper de véhicules ayant ces fonctionnalités. ».

***Encore une fois,
il aura fallu attendre,
pendant des lustres,
des mesures de sûreté éprouvées.***

“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

Indignation !

Alerte aux draisienues sur les pistes cyclables !

Difficile de saisir la logique ! D'un côté l'État semble défendre une politique de protection des usagers vulnérables et soutenir les modes de déplacements actifs⁽¹⁾ et de l'autre, il publie un décret le 15 janvier qui donne une existence propre aux engins motorisés appelés « draisienues électriques » en créant une catégorie « cyclomobiles légers » dans le Code de la route.

De fait, ces engins auront le droit de circuler sur les pistes cyclables ! Ces véhicules disposant de fortes capacités d'accélération, cette décision va indéniablement fragiliser le précieux équilibre des usagers de la piste cyclable avec une dégradation de la sécurité et du bien vivre ensemble sur ces pistes dont c'est pourtant la raison d'être ! Le Club des villes et territoires cyclables et marchables, la FUB et Vélo & Territoires s'étaient fortement opposés à la sortie du décret rédigé sous la pression des industriels et les acteurs de la micromobilité sans consultation suffisante des autres acteurs et des collectivités.

D'un point de vue réglementaire les draisienues électriques sont désormais nommées « cyclomobiles légers », et appartiennent à une sous-catégorie des cyclomoteurs. Ces engins doivent être homologués. Il s'agit d'une procédure longue pour les importateurs et les distribu-



teurs, qui doivent faire certifier les véhicules par des laboratoires techniques mandatés par les services publics. Sans certificat d'homologation, les draisienues restent interdites sur la voie publique. Les modèles autorisés ne sont donc pas encore arrivés sur le marché.

Une fois de plus, le lobby économique des fabricants de ces engins, provenant

d'ailleurs essentiellement de l'étranger, aura prévalu face à l'enjeu de sécurité et de bien être public.

⁽¹⁾ Considérant l'importance des mobilités actives comme outils de prévention de la perte d'autonomie, le Premier Ministre a confié une mission au député Jean Marc Zulesi pour soutenir ces mobilités actives. Le rendu des conclusions devra avoir lieu au premier semestre 2022.

Indignation !

Carton rouge !

Carton rouge pour les propos du ministre des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, sur *RMC*, le 27 septembre 2021 dans l'émission « Les Grandes Gueules ». Sujet du jour de l'émission : après avoir abaissé la vitesse à Paris de 50 à 30 km/h, si elle est élue, Anne Hidalgo veut aussi limiter la vitesse maximale des autoroutes, la faisant passer de 130 à 110 km/h. Un moyen de polluer moins et de renforcer la sécurité, plaide la maire de la capitale.



Le ministre des Transports n'a pas caché sa franche opposition au 110 km/h. Soit, mais la faiblesse de l'argumentation est pour le moins interrogeante. Selon le Ministre, « Des portions de routes et d'autoroutes à 110, il y en a déjà partout. Concernant l'environnement, le déploiement de la voiture électrique est extrêmement rapide. Au niveau de la sécurité et de l'environnement, on est donc au bon niveau de réponse et je suis défavorable à cette mesure alors que le mouvement autour du déploiement électrique est extrêmement rapide ».

À quoi fait donc référence le Ministre quand il évoque un bon niveau de réponse en matière de sécurité routière ? Le fait que la France se place au douzième rang des pays européens en matière de sécurité routière serait donc pour lui un « bon » résultat ?

Cerise sur le gâteau, notre Ministre aura fini par verser dans la totale démagogie en agitant l'argutie bien connue opposant monde urbain et ruralité « Il faut qu'Anne Hidalgo conduise sa voiture elle-même, qu'elle aille sur les autoroutes françaises voir les portions à 110 km/h. C'est une candidate parisienne qui fait une proposition parisienne » a déclaré le Ministre.



➤ **Signallement des contrôles routiers : la « cape d'invisibilité » n'est toujours pas prête**

Le dispositif devait entrer en service le 1^{er} novembre. Mais le ministère de l'Intérieur n'a pas trouvé de solution informatique pour les rendre invisibles.

Le système qui doit coiffer d'une « cape d'invisibilité » certains contrôles de police sur les applications « d'aide à la conduite » permettant à nombre de chauffards d'échapper aux contrôles, est reporté *sine die*... Dans un récent numéro de *Pondération*⁽¹⁾, nous exprimions alors notre regret sur le fait que les contrôles de vitesse n'étaient pas concernés par la mesure, mais considérons qu'il s'agissait tout de même d'une démarche qui semblait aller dans le bon sens. Mais il faudra encore patienter !

« *Juridiquement, ce texte est applicable dès ce lundi, même si la partie technique n'est pas encore prête* » a déclaré avec embarras le ministère de l'Intérieur. « *Ce système d'information est en cours d'élaboration, mais il y a beaucoup de chantiers informatiques en cours au ministère de l'Intérieur, et celui-ci n'est pas forcément prioritaire* » a confié Marie Gautier-Melleray, Déléguée interministérielle à la sécurité routière.

Pourtant le sujet est sur la table depuis bien longtemps... Dans le numéro 106 de *Pondération*, (paru en mars 2016 !), nous avions publié un article « *La fin des avertisseurs de radar !* ». Cet article s'était alors appuyé sur une expertise technique qui considérait déjà, (il y a près de 6 ans !) qu'aucun frein technologique majeur existait sur ce sujet.

L'approche de l'échéance électorale serait-elle donc la véritable explication à ce report du calendrier ? Ce report n'est-il pas une



application concrète du processus « d'hibernation » annoncé par notre Déléguée interministérielle à la Sécurité routière (cf. édito de Chantal Perrichon) ?

En attendant, et malgré l'entrée en vigueur officielle de la « cape d'invisibilité » des forces de l'ordre, les usagers de la route utilisant ces applications pour échapper aux contrôles ont toujours l'opportunité de signaler la présence des forces de sécurité sur leur trajet.

⁽¹⁾ « Signallement des contrôles : une loi cadennassée par les lobbies », *Pondération* n° 124 – Juin 2021.



➤ **Une étude peu flatteuse pour les conducteurs de voitures de luxe allemandes**

Il faut toujours se méfier des préjugés et clichés en tous genres, mais lorsque la science vient confirmer vos intuitions et ressentis, le doute disparaît. La Ligue contre la violence routière a toujours dénoncé l'attitude qui consiste à acquérir un véhicule puissant et haut de gamme au prétexte d'affirmer son statut social et d'imposer ainsi un rapport de force contraire au principe du bien vivre ensemble sur la route. Même si nous en avons la conviction, il était toutefois difficile d'affirmer que les propriétaires de ce type de véhicule étaient connotés d'une personnalité particulière.

L'étude de l'Université d'Helsinki⁽¹⁾ nous confirme, sans surprise, une réalité : les conducteurs de voitures de luxe allemandes présentent des traits de personnalité narcissiques, égocentriques, désagréables, têtus, manquent d'empathie et sont moins enclins à la gentillesse. C'est scientifique !

« *Ce sont des personnes qui se considèrent souvent comme supérieures et qui souhaitent montrer cela aux autres* », explique Jan-Erick Lönqvist, professeur de psycho-

logie sociale et auteur de cette publication. Sa question de départ : « *Est-ce que les connards conduisent des Mercedes, ou bien est-ce que conduire une Mercedes vous transforme en connard ?* ».

En revanche, l'étude n'a pas conclu à un lien de corrélation entre ces mêmes traits de caractère chez les femmes et le type de voiture qu'elles possèdent. Une possible explication serait le fait que les voitures n'ont tout simplement pas la même signification symbolique en termes de statut social pour les femmes, avancent les chercheurs.

L'étude démontre enfin, et à nouveau – ce n'est pas surprenant – que la personnalité

de ces conducteurs génère un comportement plus déviant sur la route et qu'ils sont plus susceptibles d'enfreindre les règles de la circulation. Ces hommes ont une nette tendance à « *brûler des feux rouges, ne pas faire attention aux piétons et à conduire de manière imprudente et trop rapide* ». Les traits de personnalité des sujets de l'étude seraient davantage à l'origine de ces comportements que leur statut social.

Néanmoins, nuance l'étude, un autre type de personnalité choisit de manière privilégiée les voitures haut de gamme : le profil « *conscientieux* », attiré par les voitures fiables – des personnes organisées, ambitieuses, respectables et souvent très performantes au travail. Chez ces profils, l'acquisition d'une voiture allemande témoigne d'un goût pour les belles choses et d'une envie de présenter une image de fiabilité.



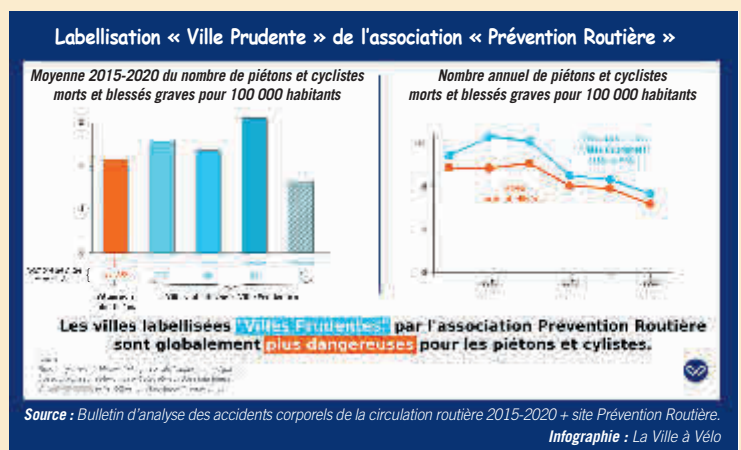
⁽¹⁾ Étude menée sur 1 892 automobilistes finlandais et relayée en janvier 2020 dans « *l'International Journal of Psychology* ».

Au premier abord, la démarche de la Prévention Routière semble pavée de bonnes intentions. Le label « Ville Prudente » géré par cette association, vise en effet à encourager les communes qui mettent en place une politique volontariste de sécurité routière. L'envers du décor est beaucoup moins séduisant. L'association *La Ville à Vélo*⁽¹⁾ a ainsi dénoncé un label fantôme, si l'on en juge par les conditions d'attribution et pire encore, par les mauvais résultats enregistrés dans la plupart des villes labellisées en matière de protection des usagers vulnérables.

Ainsi, pour se voir récompensées du label « Ville Prudente », les communes doivent renseigner un questionnaire d'évaluation – non public –, s'acquitter des frais de participation (70 €), s'engager à adhérer durant les 3 prochaines années à l'association « même en cas de changement d'équipe municipale » (100 € à 1 350 €/an) et être auditées par un référent de l'association lors d'une visite sur place ou d'une simple visioconférence afin d'effectuer « un bilan de conformité des réponses apportées ». La procédure d'attribution est opaque et ne comprend aucun état des lieux contradictoire. Selon les déclarations mêmes de la Prévention Routière, la procédure ne prend pas en compte les données de l'accidentalité.

À l'occasion de la cérémonie 2021 de remise du label « Ville Prudente » par la Prévention Routière, l'association *La Ville à Vélo* a publié une analyse qui démontre que les villes labellisées sont en moyenne plus dangereuses pour les piétons et les cyclistes. Ainsi, le label ne constitue pas un gage de sécurité pour les usagers de la route et interroge sur les méthodes retenues pour lutter effectivement contre l'insécurité routière.

Alors, comment expliquer de tels manquements ? Sans doute dans la présence d'un dispositif d'attribution opaque, peu ouvert et totalement maîtrisé par le Conseil d'Administration de l'association *Prévention Routière*. Mais la véritable clé de compréhension est très certainement à trouver dans la composition même de ce Conseil d'Administration largement trusté par les représentants du secteur automobile. Il réunit en effet des représentants d'entreprises ou de fédérations d'entreprises liées à l'automobile (13 membres), des représentants d'associations



d'usagers et de victimes (4 membres), des bénévoles de l'association (3 membres) et des associations de collectivités (2 membres). Siègent par exemple le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) et le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA).

Un courrier émanant de l'association *La Ville à Vélo* a été adressé au président de la Prévention Routière⁽²⁾. Le courrier se conclut par cet appel : « Nous vous appelons enfin à établir une procédure transparente de retrait du label, et de permettre à des tiers de participer à l'évaluation et à initier la procédure de retrait. Toutes ces conditions nous semblent nécessaires pour rétablir la confiance dans le label "Ville Prudente", et mettre en avant les communes dont les élus mènent effectivement une politique réussie en faveur de la sécurité des usagers ».

La Ligue contre la violence routière appuie totalement cette démarche.

⁽¹⁾ *La Ville à Vélo* est une association sans but lucratif qui agit depuis 1994 auprès des élus et des aménageurs pour promouvoir l'usage du vélo sur le territoire de la métropole de Lyon.

⁽²⁾ <https://lavilleaveo.org/2022/01/11/label-ville-prudente-courrier-a-destination-de-monsieur-le-president-de-prevention-routiere/>



Carrefours innovants au Japon

Pour traiter le problème des accidents mortels occasionnés dans les carrefours en particulier pour le tourne à droite, les Japonais ont imaginé une solution simple et efficace. On rappelle que les Japonais, comme les Anglais, roulent à gauche et ont donc le volant sur le côté droit de la voiture.

Le schéma ci-dessous illustre bien l'innovation (en bleu) proposée pour le passage piéton en comparaison de la situation habituelle (en blanc) des passages piétons à 90 degrés des chaussées. Sans dédouaner aucunement les automobilistes qui doivent



en permanence adapter leur vitesse et leur comportement d'attention et de vigilance à l'environnement dans lequel ils se déplacent avec leur véhicule, des infrastructures améliorées ou des équipements pertinents peuvent aider à compenser des limites physiques des conducteurs.

Quelle est la limite physique en cause dans l'environnement d'un carrefour et le mécanisme à prendre en compte pour améliorer la sécurité dans les carrefours ?

Comme l'illustre très bien le graphique ci-dessous, c'est l'angle de vision du conducteur d'environ 120 degrés qui est une donnée physique à prendre en compte ainsi que sa variation en fonction de la vitesse du véhicule et de la capacité d'attention du conducteur. Dans le contexte japonais d'un tourne à droite (transposer avec un tourne à gauche en France), cet angle de vision réduit va générer un angle

mort (triangle rouge) au moment où le véhicule se rapproche du passage piéton. Si un piéton se trouve dans cet angle mort au moment où le véhicule s'en approche, et qu'il décide de traverser sans faire attention, c'est l'accident assuré.

Pour éviter cet angle mort au moment où le véhicule se rapproche du passage piéton en tournant (à droite au Japon, mais à gauche en France), les Japonais ont innové en proposant un passage piéton en biais (avec un angle d'environ 70 degrés) comme illustré en bleu sur le graphique. On voit qu'il n'y a plus d'angle mort quand le véhicule se rapproche du passage piéton. Avec cette amélioration, les Japonais ont divisé par deux le nombre de tués aux environs des passages piétons. C'est simple et à surcoût zéro par rapport à la situation des passages piétons à 90 degrés. Qu'attendons-nous pour tester cette innovation en France ?



Sécurité(s)

Jean-Yves LAMANT

(*) Révisons quelques fondamentaux, pour ne pas oublier la citation de Confucius qui inspire cette rubrique « Sens unique » de Pondération. « Lorsque les mots perdent leur sens, les gens perdent leur liberté » Confucius.

Sécurité

Terme général caractérisant l'absence de danger. En pratique le risque nul n'existe pas et un ensemble de dispositions tente de le réduire. Il est commode de diviser les actions humaines dans ce domaine en trois classes en fonction du moment où l'on agit par rapport à l'accident : sécurité primaire, secondaire ou tertiaire. D'autres modes de classification ont leur intérêt en attirant l'attention sur les mécanismes utilisés pour réduire le risque. La distinction entre la sécurité active et la sécurité passive recoupe en grande partie les notions de sécurité primaire et de sécurité secondaire. La sécurité peut impliquer une action qui intervient pour prévenir l'accident, par exemple une amélioration de la formation du conducteur ou un dispositif mécanique prévenant le blocage des roues au freinage. La sécurité est passive quand le mécanisme n'implique pas une action mais est la conséquence d'un état de fait. Avoir un véhicule dont l'habitacle résiste bien aux déformations lors d'un choc, porter un casque relève de la sécurité passive. Il est souvent plus explicite d'opposer la sécurité comportementale qui fait appel à l'action humaine et la sécurité structurelle (dite aussi intrinsèque) qui est fondée sur des caractéristiques physiques des éléments du système (structure du véhicule, vitesse limitée à la construction, infrastructure routière, structure d'un casque ou d'un sac gonflable).

Sécurité primaire

Réduction du risque produite par une diminution du risque d'accident. Elles concernent aussi bien l'utilisateur, (formation, réglementation encadrant son comportement, expérience), que le véhicule (freinage, tenue de route, réduction de la puissance) et l'environnement (feux, ronds-points, séparation des chaussées). C'est au niveau de la sécurité primaire que les gains les plus importants peuvent être obtenus.

Sécurité secondaire

Réduction du risque produite par la protection de l'utilisateur qui n'a pu éviter l'accident. Une modification de la structure du véhicule (habitacle rigide et avant déformable, meilleure conception du volant et de la colonne de direction), une ceinture de sécurité, un sac gonflable, un casque, améliorent la sécurité



secondaire. Malgré les progrès considérables effectués par les constructeurs depuis une trentaine d'années il y a encore des progrès possibles en sécurité secondaire, aussi bien dans les chocs frontaux que latéraux, ainsi que dans la réduction de l'agressivité des véhicules vis-à-vis des usagers extérieurs. Ce dernier objectif implique le contrôle des accessoires agressifs interdits (protections dangereuses de certains avant de 4 x 4) et surtout le renoncement à la course à la puissance qui s'est accompagnée d'un accroissement du poids et donc de l'agressivité des véhicules. La sécurité secondaire de l'infrastructure est une notion insuffisamment prise en compte dans notre pays. Placer un obstacle dangereux sur l'îlot central d'un giratoire, planter des arbres en bordure de la chaussée au lieu de les placer au delà d'un fossé correctement conçu, ne pas protéger une buse d'écoulement des eaux, sont des facteurs de risques facilement évitables. Il est indispensable de créer une expertise systématique des infrastructures routières par un organisme indépendant des maîtres d'œuvre et des maîtres d'ouvrages, portant aussi bien sur les infrastructures anciennes que sur celles en cours de réalisation. François Hollande s'était engagé à réaliser cette expertise pendant sa campagne pour l'élection présidentielle.

Sécurité tertiaire

Réduction du risque produite par une meilleure prise en charge de l'utilisateur accidenté. Le développement des secours (SAMU), l'amélioration de leur qualité améliorent la sécurité tertiaire. La réduction porte à la fois sur la mortalité, sur le risque d'aggravation des lésions au cours du transport et sur le risque

de séquelles. Il faut accepter l'idée que les plus gros progrès dans ces domaines ont été effectués. De nouvelles améliorations sont possibles mais les gains qu'elles produiront sur la mortalité seront très réduits.

Sécurité quaternaire...

Aux trois types de sécurité décrits par le professeur Got, nous pourrions proposer d'ajouter ce quatrième type de sécurité, qui est la réduction du risque par un meilleur accompagnement des victimes après la prise en charge médicale immédiate des victimes et leur sortie des structures médicalisées. Même lorsque les victimes d'accident ne décèdent pas, un trop grand nombre d'entre elles sont gravement blessées. Leur chemin de retour à une vie qui doit intégrer de graves séquelles à vie peut être très long. Au-delà des personnels spécialisés dont le dévouement doit être salué, des efforts importants restent à faire pour leur donner davantage de moyens ainsi qu'aux associations qui contribuent à leur accueil et leur réinsertion en permettant de donner du sens.

C'est aussi l'accompagnement des familles des victimes décédées dans un accident, car les accidents mortels sont des traumatismes profonds et durables, des chocs émotionnels dévastateurs pour les membres proches de la victime, qui eux restent en vie. La Ligue contre la violence routière a toujours consacré une part de ses activités à cet accompagnement, à cette sécurité quaternaire dont on ne parle pas assez et qui concerne pourtant une part importante de la population.

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 fondamentaux de sécurité routière. <http://securite-routiere.org/>



Voir pp. 100-106.

Afin de permettre à chacun.e de choisir une voiture en « éco-connaissance » de cause, France Nature Environnement (FNE) et son association membre Inspire ont, au terme d'un remarquable travail scientifique et pédagogique mené avec l'appui technique de l'institut Paul Scherrer, rédigé un non moins remarquable guide d'achat que ses auteurs présentent à juste titre comme « inédit, impartial et déroutant ».

Chez IEW⁽¹⁾, nous sommes régulièrement interpellés par des personnes désirant limiter l'impact environnemental associé à l'achat d'une voiture. Guider ces personnes n'est pas toujours évident, car le bon choix (ou le moins mauvais) dépend de nombreux paramètres, dont certains liés à l'utilisation qui sera faite du véhicule.

Ce sera désormais plus facile : l'éco-guide d'*Inspire*, rédigé de manière très fluide, joliment mis en page, permet à chacun.e de poser un choix éclairé, en fonction de son propre profil. Pour ce faire, l'éco-guide fournit une information complète et synthétique sur l'ensemble des impacts environnementaux de chaque type de motorisation, sur l'intégralité de son cycle de vie. Sans biais et sans tabou, le guide dévoile l'impact caché des voitures et des carburants sur l'eau, les sols, l'air, la biodiversité, le climat et la santé humaine.

La méthodologie suivie par les auteures :

- une analyse de l'impact environnemental ; ne sont donc pas étudiés d'autres paramètres, tels que le coût des motorisations et carburants ou les dispositifs d'aides à l'achat ;
- une analyse en cycle de vie complet, dans une logique d'approche systémique ;
- une analyse des solutions disponibles et réalistes pour les consommateurs en France aujourd'hui.

Quelques précisions utiles

Le dernier point du précédent paragraphe appelle deux commentaires :

- Le mix de production d'électricité (plus de nucléaire en France) influe sur les résultats des filières électrique et hybride. Les conclusions demeurent néanmoins largement transposables à la Belgique.
- Il est question, dans l'éco-guide, de la classification française Crit'Air ; celle-ci est basée sur les normes Euro ; Crit'Air 2 correspond à la norme Euro 4 et Crit'Air 1 aux normes Euro 5 et 6.

La langue de bois n'est pas le style de la maison : le but avoué est d'aider les citoyen.ne.s à « choisir la solution la moins mauvaise pour l'environnement » (pas la meilleure).

Et pour cela, trois impératifs :

- repenser la place de la voiture dans sa mobilité ;
- choisir une voiture répondant à ses besoins réels ;
- opter pour un poids plume.

Des conclusions sans concession...

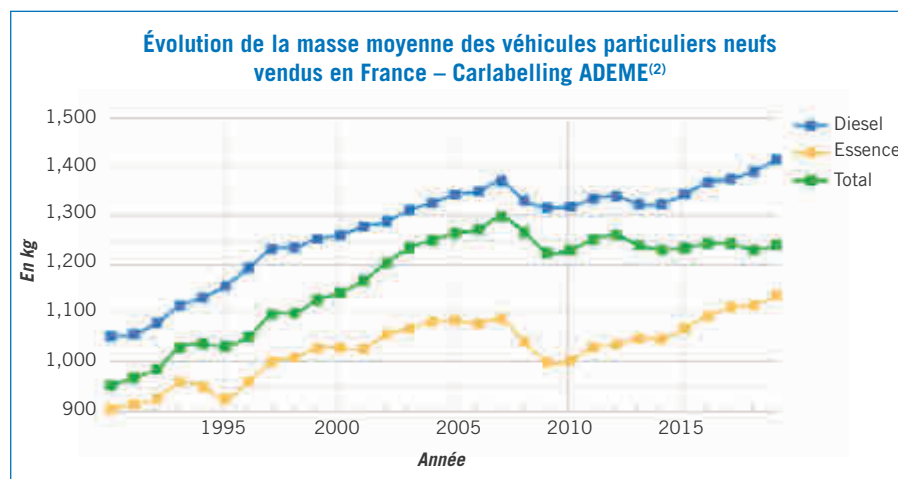
Face aux affirmations souvent contradictoires des promoteurs de telle ou telle motorisation, il est rafraîchissant de disposer d'un guide réalisé grâce à de solides bases scientifiques, avec une vision d'ensemble permettant d'y voir clair. Les conclusions de l'éco-guide, cependant, risquent de déplaire, car elles montrent (entre autres) que :

- il n'y a pas de voiture propre, mais beaucoup de propagande : toutes les motorisations et carburants ont des impacts lourds sur la santé et la biodiversité ;
- le poids du véhicule est un facteur majeur d'impact et la tendance actuelle vers des véhicules de plus en plus lourds va à l'encontre de la recherche d'une meilleure qualité de l'air, de la protection du climat et de celle de la biodiversité ;
- c'est le changement climatique qui a l'impact le plus néfaste sur la santé et la biodiversité : « les maladies et les décès liés à la pollution de l'air à l'échappement, bien que graves et alarmants, ne sont que la partie visible de l'iceberg » ;
- l'électrique est une bonne solution pour les usages intensifs ; une voiture électrique est particulièrement recommandée pour les usages fréquents, de type livraisons ou visites à domicile et pour les voitures partagées.

Un éco-guide réellement « inédit, impartial et déroutant », une lecture à recommander chaudement ! Pour télécharger l'éco-guide et son annexe : <https://inspire74.com/guide>



Voir pp. 86-92.



⁽¹⁾ Fédération Inter Environnement de Wallonie – Site web : <https://www.iew.be/>

⁽²⁾ <https://carlabelling.ademe.fr/chiffrescler/r/evolutionMasseMoyenne>



Point de vue de la Ligue

Face aux affirmations souvent contradictoires des promoteurs de telle ou telle motorisation, nous ne pouvons que souligner l'intérêt de ce guide réalisé grâce à de solides bases scientifiques, avec une vision d'ensemble permettant d'y voir clair. Certes, la question de la sécurité routière n'est pas abordée ici comme le prisme principal tel que dans la démarche « voiture citoyenne » mais il s'agit bien d'une approche complémentaire et concomitante. La question du poids des véhicules est notamment un point de convergence des deux approches : un véhicule plus léger est un véhicule moins agressif pour les usagers en cas d'accident mais il est également bénéfique pour notre environnement et indirectement profitable à la santé publique.

Dans le dernier numéro de Pondération, nous annonçons la création d'une mission nommée « Les lumières de l'ère numérique ». Le rapport dirigé par le sociologue Gérald Bronner⁽¹⁾, a été rendu. Ce travail réalisé à la demande du président de la République, avait vocation à réfléchir aux moyens techniques, juridiques, sociétaux de limiter la désinformation et d'en limiter les conséquences négatives sur la vie démocratique. L'éclairage apporté par ce rapport est donc l'occasion de vous proposer ce dossier sur le thème « Sécurité routière et désinformation ».



La lutte contre la désinformation : un combat majeur de la Ligue contre la violence routière

Le sujet n'est pas nouveau. Dans son ouvrage « La violence routière – des mensonges qui tuent » édité en septembre 2008, Claude Got⁽²⁾ met en évidence une société naïve dont les comportements à risques sont souvent le résultat de la manipulation et de la désinformation. La sécurité routière, est décrite dans l'ouvrage comme un domaine de la santé publique où les conséquences du mensonge sont dramatiques. Les procédés de manipulation tels que le déni des faits, la falsification de données, l'ambiguïté des propos, la déformation, l'absence de communication, les inventions... sont utilisés dans la gestion de conflits d'intérêts économiques, industriels et politiques. L'auteur dénonce un mensonge qui infiltre autant les médias que les organisations politiques et les institutions.

Quelques années plus tard, en 2013, dans une vidéo des Entretiens de la Ligue, Claude Got considère que l'absence de communication institutionnelle a favorisé l'émergence d'une désinformation massive. La même année, une vidéo de la même

collection présente un Entretien avec François de Closets où il évoque le poids des lobbys dans les médias en ciblant notamment le poids du lobbying des alcooliers.

Certes le problème n'est pas nouveau, mais la désinformation est galopante. La révolution des outils de communication numériques a ouvert un nouveau champ du possible. Bien au-delà du sujet de l'enjeu de santé publique et de sécurité, l'impact de la diffusion des fausses informations se place aujourd'hui au rang de véritable menace pour notre démocratie.

Face à cette situation, la Ligue dresse le constat d'une désinformation multiforme. Les réseaux sociaux, donnent aujourd'hui une inquiétante résonance aux discussions de bas étage, contribuant ainsi à diffuser largement mensonges et arguties en tous genres... Parce qu'il est conducteur, chacun s'érige en connaisseur, si ce n'est spécialiste, du sujet de la sécurité routière pourtant porteur d'une forte dimension scientifique et donc de complexité.

« En Allemagne, la vitesse est libre, et ils ont moins d'accidents que nous. » ; « Les personnes âgées sont vraiment dangereuses sur la route. » ; « Je suis plus en sécurité

dans mon gros SUV à 200 km/h que certains qui roulent à 100 km/h dans leur petite caisse ! » ; « La vitesse ne cause pas d'accident, c'est un facteur aggravant d'accident. » ; « Téléphoner au volant m'empêche de m'endormir au volant et de rester plus concentré. ».

La presse sous pression, et trop souvent sous dépendance, contribue également à diffuser des informations non fiables, car non vérifiées ou non maîtrisées.

Dans ce contexte de dégradation, quels sont les bons leviers pour agir ? Quelle position adopter face à la désinformation ? Quelle pression exercer sur nos institutions pour qu'elles s'attachent à améliorer cette situation et inverser la tendance ?

Le rapport « Les lumières de l'ère numérique »⁽³⁾ nous apporte un éclairage sur une situation complexe et menaçante, mais propose également des pistes d'action. La Ligue contre la violence routière réclame aux services de l'État, depuis de nombreuses années, la mise en place d'une véritable cellule de communication « cellule riposte »⁽⁴⁾ visant à contrer la désinformation. Jusqu'ici, nous n'avons pas été entendus... Ce rapport jouera-t-il un rôle de déclencheur ?

⁽¹⁾ Voir article de Pondération n° 105 de décembre 2015. Présentation du livre de Gérald Bronner « La démocratie des crédules » Édition PUF – 2013.

⁽²⁾ La violence routière – des mensonges qui tuent – Sciences du risque et du danger – Débats – TEC Doc Éditions – 168 pages – septembre 2008 – Claude Got.

⁽³⁾ Rapport « Les lumières du numérique » – <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/283201.pdf>

⁽⁴⁾ « Cellule riposte » : il y a urgence ! Pondération n° 109 – Décembre 2016.

Constat et pistes d'action du rapport « Les lumières de l'ère numérique »

L'objectif n'est pas ici de proposer une synthèse complète du rapport mais de mettre en éclairage quelques idées-forces. L'ensemble des références bibliographiques sont précisées dans ce rapport accessible en ligne.

Une situation sans précédent

Nous sommes aujourd'hui confrontés à une masse inédite d'informations disponibles et à une concurrence généralisée des points de vue, qui s'expriment sans filtre et selon une logique peu intelligible pour les utilisateurs du web et des réseaux sociaux. Désinformation, mésinformation, infox, *fake news*, théories du complot... Les vocables se multiplient pour désigner ces fausses nouvelles qui circulent en ligne et sont susceptibles d'influencer nos attitudes, nos comportements. Cet état de fait pourrait favoriser la polarisation de notre société plutôt que l'échange argumenté des points de vue.

Influence sous algorithmes

L'éditorialisation algorithmique désigne la manière dont les algorithmes organisent à la fois l'ordre et la fréquence d'apparition des informations selon leur capacité à capter l'attention. Le but de l'algorithme est donc de maximiser l'attention des utilisateurs et leur engagement plutôt que de proposer des sources fiables et équilibrées. Ils le font par exemple en mettant particulièrement en avant les contenus bénéficiant du plus de commentaires, de « likes » ou de partages. Cette disposition pourrait paraître raisonnable en partant du principe qu'une intelligence collective a plus de chances de faire émerger les points de vue solides et argumentés. Il n'en est rien, en raison de l'existence de ce que l'on nomme le biais de popularité qui, comme le montre la recherche, réduit la qualité globale du contenu de l'information.

Sur *YouTube* par exemple, 120 000 ans de temps de vidéos sont visionnés chaque jour. Parmi elles, 70 % sont regardées en raison de la recommandation de l'intelligence artificielle de la plateforme. Une autre étude de 2019 a montré que les recherches du terme « climat » sur *YouTube* ont majoritairement (54 %) orienté les internautes vers des vidéos climato-sceptiques.

Une sphère médiatique traditionnelle impactée

Comme l'explique Jean-François Dumas, président de l'agence *Influence communication*, qui scrute quantitativement le fonctionnement du monde de l'information professionnelle, « le problème, c'est que les médias traditionnels sont en train d'agir et de se comporter comme les médias sociaux le font. Il se transpose une culture de médias sociaux dans le média traditionnel ».

Les médias sont donc tentés de promouvoir les hameçons attentionnels que sont notamment les informations fondées sur la peur ou la conflictualité. Il semble d'ailleurs que cette logique de contamination des médias traditionnels par le monde numérique soit très vive en France.

La pression concurrentielle sur le marché de l'information réduit mécaniquement le temps de vérification de l'information en augmentant les risques d'effets de cascade. Le délai pour interroger des experts s'en trouve aussi réduit. Selon le rapport, il manque notamment une intermédiation entre le monde de la science et celui des médias. Ces éléments invitent à réfléchir aux moyens de garantir la liberté éditoriale des journalistes, happés à leur corps défendant par une accélération qui ne peut qu'altérer la qualité de leur travail.

Éduquer et développer l'esprit critique

Le rapport situe l'enjeu principal dans l'éducation et propose même d'en faire une « grande cause nationale » en ouvrant deux chantiers principaux.

D'abord, l'Éducation permanente aux Médias et à l'Information (EMI) considérant qu'il est nécessaire que les contenus de l'EMI soient renforcés, en particulier par une intermédiation plus performante entre médias et sciences.

Pour agir, le rapport pointe qu'il sera nécessaire de mieux appréhender les mécanismes impliqués dans la désinformation. Pour ce, les données détenues par les entreprises du monde numérique doivent être accessibles et considérées, à terme, comme un bien commun. La compréhension des mécanismes psychosociaux qui nous rendent perméables aux fausses informations doivent nous éclairer

sur les leviers permettant d'en limiter les effets.

L'enjeu sera également de développer la formation à l'esprit critique car la recherche académique montre que faire preuve d'un esprit analytique capable de résister à certaines de nos intuitions immédiates est une compétence centrale pour distinguer le vrai du faux, en particulier sur Internet et les réseaux sociaux. Le rapport considère que cette compétence constitue probablement le meilleur rempart individuel face aux fausses informations.

Ainsi, la littérature scientifique a mis en évidence un effet bénéfique global des interventions pédagogiques visant à développer la pensée critique lorsque ces interventions incluent un dialogue et un échange entre les élèves, leur permettant de prendre conscience des mécanismes de leur propre pensée. L'effet bénéfique sur la stimulation de notre système immunitaire intellectuel, a été largement prouvé en Finlande et dans les pays du nord de l'Europe en général, et a également été mesuré en France, où une étude a montré son influence positive sur la consommation de l'actualité par les jeunes. La question de l'empathie est un point central. Il est intéressant de mentionner que les pays nordiques ont des cours d'empathie et de respect une heure par semaine depuis l'école primaire.

Adapter les dispositifs juridiques

Toute liberté a ses limites et pour la liberté d'expression elle se situe au niveau de l'injure et de l'irrespect de la personne.

Le rapport réaffirme toutefois que la liberté d'expression reste une condition de la démocratie et qu'agir contre la désinformation comporte le risque de porter atteinte à des valeurs essentielles de notre démocratie. Il recommande, par exemple, le maintien de l'article 27 de la loi sur la presse de 1881 qui limite à la stricte diffamation la sanction pénale de la diffusion de fausses nouvelles.

De même, il reprend à son compte la jurisprudence de la Cour Européenne des Droits de l'Homme estimant que la possibilité de publier des informations inexacts, même si elles heurtent une ou plusieurs



personnes, fait partie de la liberté d'expression.

Il s'agit donc de définir des règles de responsabilité civile pour les préjudices liés aux fausses nouvelles diffusées sciemment, avec la possibilité pour les victimes de saisir l'Autorité publique française de régulation de la communication audiovisuelle et numérique (ex CSA) si les plateformes ne réagissent pas.

Un chantier essentiel pour notre société

Le rapport souligne enfin l'ampleur et la complexité du sujet. Selon lui, il importe de souligner que la lutte contre la désinformation dans notre pays ne pourra passer uniquement par des mesures visant à inciter les individus à la vigilance sur Internet ou à améliorer le fonctionnement algorithmique

des réseaux sociaux. C'est plus profondément le lien de confiance entre les citoyens et les médias et les institutions qu'il s'agit de retisser. Il s'agirait donc de transformer une situation inquiétante en formidable opportunité politique face à ce carrefour sociétal auquel nous sommes confrontés, en valorisant une démocratie de la connaissance.

Définitions

Fausse information (ou mésinformation) : contenu d'information faux ou inexact, ayant ou non été délibérément créé et diffusé pour induire les gens en erreur. Dans le présent rapport, le terme de fausse information est aussi utilisé comme terme générique pour désigner ensemble les mésinformations, les désinformations, les infox, les informations hyperpartisanes, les théories du complot et les informations pièges à clics.

Désinformation : contenu d'information ou ensemble de contenus d'information faux ou inexact(s), créé(s) avec l'intention délibérée d'induire les gens en erreur.

Infox (fake news) : contenu d'information fabriqué de toute pièce ou extrêmement inexact publié sur Internet et mis en forme de manière à ressembler à un contenu d'information grand public légitime.

Information hyperpartisane : contenu d'information couvrant des événements s'étant réellement produits, mais avec un très fort parti pris partisan le rendant potentiellement trompeur.

Information piège à clics : contenu d'information sensationnaliste, souvent faux, inexact ou trompeur, créé dans le seul but d'attirer l'attention des internautes en vue de générer du trafic sur la page de l'hébergeur voire de collecter des données grâce aux traceurs (cookies).

Un article du *Point* sur le 30 km/h épinglé par le Conseil de Déontologie Journalistique (CDJM)

Le 16 septembre 2021, le CDJM a été saisi par M. Jean Lucet au sujet d'un article publié le 26 août 2021 sur le site du magazine *Le Point* sous le titre « 30 km/h en ville, la promesse d'une pollution aggravée ». M. Lucet formule le grief d'inexactitude et de non-respect des faits, en se référant à une étude du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema).

Pour le plaignant, l'auteur de l'article du *Point* « déforme les conclusions » de cette étude, et il est « parfaitement trompeur d'affirmer que la création de zones 30 en ville serait la "promesse" d'un renforcement de la pollution ».

Dans le numéro 125 de *Pondération*, daté d'octobre 2021, nous pointions alors cette infox précisant « La lecture au premier degré du schéma du Cerema 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 du trafic ».

Selon le Conseil :

« l'obligation déontologique d'exactitude et de véracité n'a pas été respectée »

Le CDJM constate que l'article du *Point* est catégorique : « La conclusion est sans équivoque, on pollue à 30 km/h nettement plus

qu'à 50 km/h », et que son titre, notamment, manque beaucoup de prudence dans son affirmation tranchée. Or, de nombreuses sources étaient disponibles au moment de sa rédaction, par exemple sur le site du Cerema, pour mieux apprécier la portée de cette étude.

Après la publication de cet article et de très nombreux autres concluant de la même façon, le Cerema a publié un long communiqué expliquant pourquoi « le rapport sur les émissions routières produit par le Cerema ne permet pas d'évaluer une zone 30 km/h ».



Le Conseil considère « qu'il est regrettable que ces précisions rectifiant l'article incriminé n'aient pas été portées à la connaissance des lecteurs du site du Point ». Réuni le 14 décembre 2021 en séance plénière, il a donc estimé que l'obligation déontologique d'exactitude et de véracité n'a pas été respectée. La saisine a ainsi été déclarée fondée.

Les textes déontologiques auxquels le CDJM se réfère précisent les obligations du journaliste. Ainsi, concernant l'exactitude et la véracité des faits

Il « tient l'esprit critique, la véracité, l'exactitude, l'intégrité, l'équité, l'impartialité, pour les piliers de l'action journalistique ; tient l'accusation sans preuve, l'intention de nuire, l'altération des documents, la déformation des faits, le détournement d'images, le mensonge, la manipulation, la censure et l'autocensure, la non-vérification des faits, pour les plus graves dérives professionnelles », selon la Charte d'éthique professionnelle des journalistes (SNJ, 1918/1938/2011).

Il doit « respecter la vérité, quelles qu'en puissent être les conséquences pour lui-même, et ce, en raison du droit que le public a de connaître », selon la Déclaration des droits et devoirs des journalistes (Munich, 1971, devoir n° 1).

Il doit « respecter les faits et le droit que le public a de les connaître », selon la Charte d'éthique mondiale des journalistes (FIJ, 2019, article 1).

En savoir plus sur <https://cdjm.org/avis-21-151/>

Le département du Tarn invente une nouvelle manière de compter... !

En matière de désinformation, plus la ficelle est grosse, plus elle semble fonctionner. Christophe Ramond, le président du Département du Tarn, a appliqué ce principe dans sa communication sur le retour à 90 km/h lors de ses vœux à la presse.

« Au 1^{er} février 2022, 188 km de routes départementales vont repasser à une limitation de vitesse à 90 km/h dans le Tarn. Ils s'ajoutent aux 177 km déjà revenus à cette

vitesse en 2021 soit 365 km en tout. Dans un mois **près de 25 % du réseau principal des routes départementales aura ainsi rebasculé à 90 km/h** » a déclaré le chef de l'exécutif départemental, précisant accessoirement que « En effet, le linéaire du réseau routier départemental est de 4 150 km de voies (hors et en agglomération). Mais le réseau dit "principal", compte lui 1 535 km de voies ».

L'entourloupe a visiblement bien fonctionné puisque le chiffre de 25 % a bien été retenu dans la presse. La réalité est toute autre, puisqu'en réalité ce n'est que **8,7 %** de l'ensemble du réseau qui est impacté.

Article d'Actu.fr :

https://actu.fr/societe/tarn-voila-les-routes-qui-vont-repasser-a-90-km-h-au-1er-fevrier-2022_47681453.html

Coup de G.....

Il est parfois difficile lorsque l'on milite pour une cause que l'on croit juste d'affronter la désinformation. Les fausses informations, s'inspirant d'idées reçues, entretenues sciemment par vos opposants, vous renvoient à l'immensité de la tâche... Alors parfois, l'exaspération peut s'installer. C'est sans doute face à ce sentiment que les mots sont venus à Philippe Arnaud. Militant de la Ligue contre la violence routière, il nous a spontanément adressé ces lignes... tellement justes... Merci à lui.

« Les débats passionnés suscités par l'introduction du 80 km/h et par sa remise en question, sont étonnants : pourquoi, lors de chaque mesure contre la vitesse, les médias se croient-ils obligés d'accorder la parole à ses partisans ? Ou, plus précisément, aux adversaires des limitations ? Aurait-on l'idée, dans un congrès de médecine, d'inviter des rebouteux ? Ou, dans une réunion d'astrophysique, de tendre le micro à des astrologues ?

En effet, les propos des adversaires des limitations ne sont que sophismes, arguties, paralogismes, inférences erronées, statistiques controuvées, raisonnements bancals, etc., le tout barbotant dans un marigot de mauvaise foi. Par exemple, le fait que le produit des amendes pour excès de vitesse (amendes rebaptisées racket de l'État), servirait à combler le déficit du budget : **faux**. Ou qu'en Allemagne, la vitesse serait illimitée sur les autoroutes et qu'il y aurait malgré cela (ou à cause de cela...) moins de morts qu'en France : **faux**. Ou que la limitation de vitesse serait une atteinte à la liberté individuelle : **faux**. Ou que la baisse de la vitesse ferait forcément perdre du temps : **faux**. Ou que ce ne serait pas la vitesse qui serait dangereuse mais le non-respect des distances : **faux**. Ou que la France serait le pays qui compterait le plus grand nombre de radars : **faux**. Ou que la vitesse ne serait qu'un facteur aggravant, pas causal des accidents : **faux**. Ou qu'au



Danemark, le relèvement de la vitesse se serait traduit par une diminution du nombre des accidents : **faux**. Et ainsi de suite ad libitum...

Les "raisons" qu'avancent les adversaires des limitations n'ont aucun fondement rationnel : les mathématiques, la physique, la statistique, la médecine, les observations sur le terrain comme les études théoriques infirment toutes leurs assertions. En revanche, ces "raisons" ont de fortes motivations psycho-sociales, comme, en 1988, l'avait établi Pierre-Emmanuel Barjonet, chercheur à l'INRETS : les catégories CSP+, qui ont les moyens de se payer des véhicules puissants ne supportent pas qu'on bride leurs voitures, car, pour eux, la vitesse est un marqueur qui témoigne de leur supériorité sociale (celle des capacités physiques, du métier, de l'argent, du pouvoir, de l'entregent...).

Ce refus a d'ailleurs une traduction idéologique : depuis des décennies, c'est du même côté de l'éventail politique qu'émanent les oppositions les plus acharnées aux limitations de vitesse, du côté où l'on prône la diminution du nombre de radars, voire carrément leur suppression, du côté où l'on exige le relèvement des vitesses-limites, du

côté où l'on défère les lois sur le Très Grand Excès de Vitesse devant le Conseil constitutionnel, du côté où l'on veut supprimer le permis à points, du côté où l'on avance que les forces de l'ordre seraient mieux employées à réprimer les voyous de banlieue qu'à "rançonner" d'innocents automobilistes...

Tout cela forme un ensemble idéologique cohérent, qui, pour se rendre plus ragoûtant, se dissimule derrière une conception dévoyée de la liberté, celle que professait un planteur de coton américain, dans la première moitié du XIX^e siècle, lorsqu'il déclarait que l'Angleterre n'était pas un pays libre car on ne pouvait y battre son esclave... Selon toute apparence, ce planteur ignorait le mot de Lacordaire : "Entre le fort et le faible, entre le riche et le pauvre, entre le maître et le serviteur, c'est la liberté qui opprime et la loi qui affranchit" »...

Philippe ARNAUD, Tours



80/90 km/h : Désinformés ! Vérifiez vos sources !

Une campagne de désinformation a été orchestrée à propos du soi-disant « retour du 90 km/h » dans des départements suite à un rapport au Parlement⁽¹⁾ approximatif commentant la situation au 30 juin 2021, publié en septembre 2021 et interprété de travers par des courtiers en données en novembre 2021. L'infox a été copiée/collée par une petite partie de la presse nationale et locale !

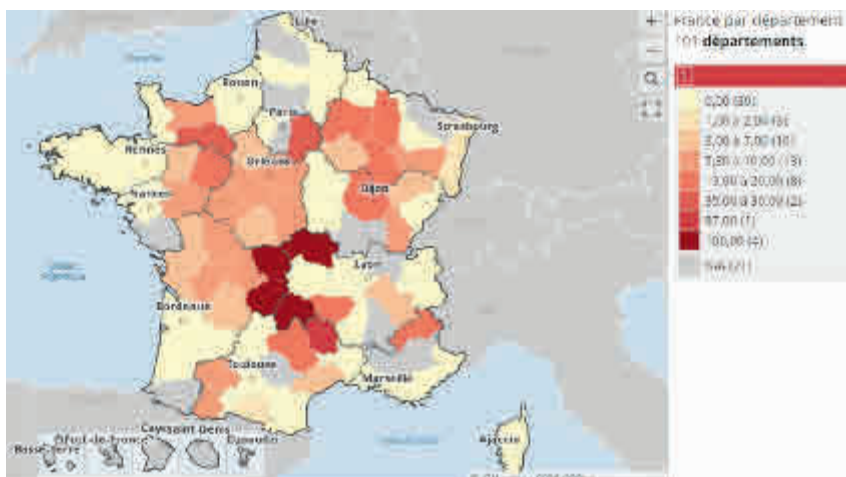
Pour arriver à 37 départements pro-90 le rapport au Parlement (non signé par les fonctionnaires du ministère de l'Intérieur et donc anonyme) et les désinformateurs tordent la réalité. La conclusion du rapport était pourtant prudente « *Le relèvement de la vitesse est donc effective (? NDLR) dans ces départements mais les linéaires concernés sont très différents. Ainsi, le kilométrage relevé est compris entre 16 et 5 284 kilomètres, pour un taux allant de 1 à 100 % du réseau départemental.* » Les trolls généralisent de manière tendancieuse et abusive « **37 départements ont depuis réinstauré les 90 km/h** » !

Certains départements ont certes beaucoup communiqué pour finalement ne repasser qu'un tout petit pourcentage de leur réseau à 90 km/h. Pour l'Isère, il y eu 10 articles de presse pour finalement ne repasser que 3 % du réseau départemental à 90 km/h !

Comme le dit un proverbe africain « *On entend le bruit des branches qui tombent, pas celui des arbres qui poussent* ». Les Présidents des Conseils départementaux qui font du bruit, après moult circonvolutions démagogiques, ne sont pas les plus nombreux.

42/42 Match nul ?

En fait une majorité de départements de France et d'outre-mer (38 en métropole + 4 d'outre-mer) conservent l'intégralité de leur réseau départemental à 80 km/h... et communiquent très peu. Les départements très urbanisés ne sont pas concernés. Par ailleurs, 42 Présidents de Conseils Départementaux (LR) prétendent avoir repassé leur réseau à 90 km/h mais pas tout de suite. Seulement 4 à 5 PCD du Massif-Central auraient remis l'intégralité de leur réseau à 90 km/h ! (On n'a pas vu les panneaux 80 en Corrèze !).



La carte de situation des départements (février 2022) présentant le pourcentage du réseau concerné repassé à 90 km/h démontre qu'une grande majorité des départements concernés ont, soit conservé la mesure du 80 km/h, soit appliqué le 90 km/h sur un faible pourcentage du linéaire de voie.

Pour arriver au chiffre de 37 départements, les désinformateurs mettent tous les départements dans le même panier... On a pu observer que certains départements communiquent fortement alors qu'un tout petit pourcentage de leur réseau est repassé à 90 km/h. Ainsi, pour l'Isère, pas moins de 10 articles dans la presse pour... 3 % du réseau départemental !



Pas étonnant que les Français s'y perdent⁽²⁾. Le 80 km/h reste la règle. Le 90 l'exception.

Des juristes vont profiter de ces failles⁽³⁾. Se pose maintenant la question d'une recrudescence de l'accidentalité⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Rapport au Parlement sur la mise en œuvre des dispositions de l'article L. 3221-4-1 du Code général des collectivités territoriales.

⁽²⁾ 22/09/2021 – France Inter : « 80 ou 90 km/h ? Le réseau routier secondaire de plus en plus à deux vitesses ». « Selon la LDC (Ligue de Défense des Conducteurs) les routes secondaires s'étendent sur 900 000 km sur l'ensemble du territoire, mais seulement 4 % du réseau, soit 34 000 km, sont aujourd'hui limitées à 90 km/h ».

07/01/2022 – Centre Presse Éric Richard : « Le casse-tête d'un réseau routier à deux vitesses ».

« C'est 4 % d'un réseau routier français de 900 000 km sur lequel la limite à 80 km/h reste la règle très majoritaire ».

18/12/2021 – RTL : « Faut-il rouler à 80 ou 90 km/h, comment s'y retrouver selon les départements ? ».

⁽³⁾ 18/12/2021 – « Époisses 90 ou 80 km/h ? Le prévenu est sûr de son bon droit ! La vitesse limitée à 90 km/h, puis 80 km/h, puis à nouveau 90 km/h, mais seulement sur certains axes... Autant de changements qui ont pu donner le tournis ».

⁽⁴⁾ 11/01/2022 – « Doit-on s'attendre à plus d'accidents avec le retour de la "vitesse d'avant" ? Sans doute non si l'on en croit la LDC qui a mouliné les chiffres dans tous les sens avant de conclure sans appel : "la mortalité routière est restée inchangée après l'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h dans 8 départements, mais a augmenté dans 39 départements" (mesure hors Paris et départements limitrophes) ».



Voir pp. 255-261.

Habitué que nous sommes à l'information tweetée, instantanée, jetable, il peut sembler naïf de faire paraître aujourd'hui dans notre revue un texte « vieux » de 15 ans ? Idée de prévention, d'anticipation, d'altérité, de symétrie du droit des usagers, de respect inconditionnel de la règle, de maîtrise des pulsions, de responsabilité personnelle, de juste sanction... Les thèmes de cet article supportent-ils l'outrage du temps ?

On ne fera pas le catalogue de ce qui a changé en 15 ans. Il y a des vertus dans cette évolution – vive le vélo et la trottinette, vive l'usage partagé, vive la piétonisation – et l'une d'elles est que la voiture remplace peu à peu la « divine bagnole » évoquée à l'époque.

Ce qui ne fait que faiblement reculer la « raison d'auto » évoquée dans ce vieux texte. Car avec cette idole affaiblie dans laquelle on prétend désormais installer de « l'intelligence », il faut rester vigilant. Lors de la 1^{re} parution dans Pondération, en septembre 2006⁽¹⁾, la présidentielle de 2007 approchant, les débats tournaient autour de l'amnistie des infractions routières et le durcissement du permis à points. Il suffirait maintenant d'un tweet pour enflammer la prochaine campagne. Et puis le « sociétal », l'ambiance, les réseaux fous, finissent par valider aussi des facteurs mortifères : un certain refus des fruits de la science et de leur conséquence concrète (ex. : danger de la conduite en double tâche – téléphoner, visionner des messages), la dépendance aux instruments embarqués et la perte de contact avec le réel immédiat, la vitesse considérée comme professionnellement indispensable ou comme exutoire psychologique, la confiance aveugle en la machine et son maître, la banalisation obscure de la drogue au volant...

L'État et les collectivités ne sont jamais sans armes. Encore faut-il que leur main ne tremble pas au moindre soubresaut des opinions ou des lobbies. Et savoir faire le distinguo entre régalien et territorial, entre universel et dérogatoire. Le recul sur le 80 km/h – mesure scientifiquement probante – illustre une loi à géométrie variable au gré des instances locales. Si j'avais dû en cette fin d'été écrire un texte grinçant, j'aurais sans doute conté cet invraisemblable périple dans une dizaine de départements où, dès que j'embouquais une RD, le doute apparaissait, incapable de savoir si je roulais à la bonne vitesse. On voit ailleurs dans les agglomérations la difficulté à faire appliquer le 30 km/h qui pourtant blesse plus qu'il ne tue ; les motards (près d'un tué sur 5), imposent leurs concepts de la sécurité (ex. les motos de plus de 100 ch., la circulation entre les files de voitures,...). La « boîte noire », outil indispensable d'une bonne justice – et aussi de prévention – tarde depuis 20 ans⁽²⁾ à être installée. Les SUV⁽³⁾ – 150 à 200 ch. – 40% des ventes –, gros consommateurs de planète et destructeurs de vies en cas d'accident viennent de se voir accorder une quasi-impunité face aux taxes proposées par la Convention sur le climat pour en réduire le nombre. Etc.

Allons, comme en 2006, je ne voudrais pas plomber trop l'ambiance. Mais quand même, vigilance...

⁽¹⁾ Pondération n° 69 – Juillet – Août – Septembre 2006.

⁽²⁾ La boîte noire est une demande récurrente de la Ligue depuis plus de 20 ans. Une récente décision européenne semble être en mesure de faire progresser ce dossier.

⁽³⁾ SUV : Sport Utility Vehicle – Voir dossier dans Pondération n° 123 de janvier 2021.

La divine bagnole

S'il est un journaliste qui laissa une marque durable dans son métier, c'est bien Albert Londres. Chaque année, un prix qui porte son nom témoigne à un membre de cette profession la reconnaissance de ses pairs. La lecture cet été de *Pêcheurs de perles*⁽¹⁾ – petite œuvre pétillante et très documentée, fruit d'un reportage au Moyen-Orient en 1930 – me plongeait dans une réflexion déjà bien étonnante d'actualité quand je tombai à la page 46 sur une anecdote surprenante : « *La veille, sur la route de Djeddah à La Mecque, un chauffeur avait écrasé un pèlerin. L'émir Fayçal, vice-roi du Hedjaz et fils d'Ibn Séoud, passait sur cette même route. Il fit arrêter sa voiture, ordonna au chauffeur coupable de se coucher sur le ventre et, sans se lever du*

coussin, ayant tiré son pistolet, il étendit le bras et brûla la cervelle de son imprudent sujet ». Diable. Même si le bon vieux temps des rives de la Mer Rouge et de l'Arabie heureuse n'est pas forcément le même que celui de la Touraine ou de la Bourgogne vineuse, la nostalgie en prend quand même un méchant coup. Voilà un pays où l'épaisseur du Code de procédure pénale n'était pas à l'époque une cause d'encombrement des tribunaux. La chose eût peut-être mérité une méditation. Rapport entre force et droit... Signification de la sanction... Exemplarité... Quel philosophe n'a pas discuté sur ces sujets arides qui alimentent parfois les angoisses des candidats au bac... Mais si l'été est le temps de la lecture, il peut être aussi celui de la douceur des mœurs. Et l'ardent sujet de la sanction, de sa nécessité et de son droit cessa vite d'occuper mon esprit.

« Une toute jeune fille traversa... »

Le réel s'impose toujours, même s'il cède parfois aux humains un peu de poudre aux yeux ou quelques temps pour le rêve. Le soir même, j'abordais en voiture la station Boissière du tramway de Nantes. Située entre les voies montante et descendante de circulation automobile, les piétons doivent traverser la chaussée (à une voie) pour en sortir. Une rame arrivait en même temps que moi dans le même sens et stoppait à l'arrêt. Pourquoi à cette seconde ai-je décidé de ralentir à 10 ou 15 km/h et de poser préventivement mon pied sur le frein en arrivant au niveau de l'avant du convoi ? Toujours est-il que jaillissant du quai, passant sur l'avant du tram qui la masquait, une toute jeune fille traversa en courant à moins de 2 mètres de mon capot heureusement immobilisé après un freinage quasi instantané. Je pus voir un geste de remerciement et je

(1) Albert Londres – *Pêcheurs de perles* – 1931 – Réédition – Éditions Le Serpent à plumes. 1994.

crois même un sourire de la petite qui s'engouffra dans le bus 96 qui attendait à son arrêt de l'autre côté.

Deuxième acte. Sieste sous le bouleau qui volatilise déjà ses chatons, l'été est si sec. Absence d'idée. Torpeur indigne de toute production intellectuelle. Jusqu'à ce bouillonnement, cette émotion : ça commence par quelques phrases, in petto : « *Et si ... et si ... j'avais roulé à seulement 40 ou 50 km/h le long de la station de tram ? ...* ». Puis un regard de jeune fille, là, dans le court paysage de mon pare-brise. Une fraction de seconde. Mon cœur accélère. Une vision intolérable, de celles qui réveillent en cri, qu'on n'a pas le temps de repousser vers l'inconscient, la fracture de vie, l'irréparable. Il nous arrive de chercher à prolonger un rêve interrompu. Inversement, les cauchemars s'accrochent, s'imposent. Cette petite jeune fille, là, imaginée. Et cet « après » de plomb.

Et ensuite ? Les comptes, les échanges soyeux, les conciliabules de robes noires autour des bancs et des pupitres vernis d'un tribunal clairsemé. Et ces quelques pichenettes sur mon portefeuille, peut-être une petite peine, je ne sais quoi, toutes choses qui ne m'empêcheraient pas, dès le lendemain, de reprendre mes activités. Un petit monde pressé s'éparpillerait et retournerait à ses affaires. Une famille s'éloignerait en silence et tenterait de vivre.

À la fin, il resterait toujours un déséquilibre : ici quelques ennuis temporaires, là, souffrance et mort.

« La raison d'auto »

Il m'apparut alors que des pratiques bien curieuses s'étaient installées dans nos mœurs en 100 ans d'épopée automobile. Il me sembla que l'engin motorisé – ce machin d'acier et de plastique – avait été comme élevé au divin, comme érigé en Être Suprême commandant solennellement à ses ouailles : « *que tous les aléas-qu'entraîne l'engin motorisé soient jugés inévitables, adaptés au temps et aux choses nécessaires, et donc finalement bénins !* ». Comme il y a une raison d'État, il y eut une « raison d'Auto » à laquelle des générations de politiques, de fonctionnaires, de constructeurs, d'aménageurs et d'usagers se plièrent la fleur au volant.

On trouva un mot pour nos malheurs automobiles : la fatalité.

Mon marque-page me ramena au terrible émir des *Pêcheurs de perles* administrant sa justice avec la vigueur qu'on a vue. Si j'avais été porté à la bien-pensance,

j'aurais dit là que Rousseau et le Siècle des Lumières n'avaient pas encore imprégné la pensée de ce monarque, que cette pratique est détestable, inhumaine, indigne d'un État de droit, etc. : bref, j'aurais pu avoir de belles pensées. Mais plus prosaïquement, il me revint à l'esprit quelques articles de la presse régionale : « *Il la percute et la laisse mourir dans un fossé* ».

Ou bien : « *... sans permis, sans assurance, en excès de vitesse, dépasse de manière dangereuse, perd le contrôle de son véhicule lors du dépassement, percute une voiture venant en face. Un tué et trois blessés* ». Je n'avais pu voir dans les sanctions que seul un des trois rôles possibles de la sanction (expiation, amendement, exemplarité) fut tenu. J'avais pensé aussi à l'émotion des familles de victimes frappées de la double peine... Et puis là, aujourd'hui, d'autres articles, dans un registre différent : « *contrôles routiers de 20 à 22 heures, à P..... : 27 infractions dont 7 alcoolémies, 8 excès de vitesse, 12 dépassements de ligne blanche, défaut de ceinture, portables...* ». Et puis derrière ces turpitudes, il y eut le souvenir de Sandrine, de Nathalie, de Nicolas, de Jonathan, et combien d'autres, nos petits innocents...

« Toujours responsable »

Revenant à l'incroyable statut qu'occupait la bagnole dans la vie des gens et aux 50 dernières années d'immunité routière dont je fus le témoin, il me sembla qu'une des « lignes » à bouger était celle de la responsabilité personnelle.

Trois idées s'imposaient autour de ce mot : 1. Ce n'est pas un produit soluble dans l'océan de nos complaisances. Lorsque nous conduisons un engin motorisé sur la voie publique, nous sommes toujours responsables de ce que nous en faisons. Même si... Même si... Au-delà du droit et de la réparation, notre conscience ou d'autres sources morales ou religieuses nous le rappellent généralement, hélas souvent quand il est trop tard. En étant optimiste sur nos congénères, nous pouvons croire que nul n'y échappe vraiment, même si certains ont la faculté d'effacer, de zapper ou pire, de rationaliser à leur profit.

2. Tout notre système social (disons aussi « sociétal ») tend – avec toujours de vertueux et consensuels motifs – à dégrader et éliminer la responsabilité personnelle en cas d'accident. Individuellement, notre propension à la

rejeter est grande⁽²⁾. Et il est plus facile de troubler la conviction d'un magistrat avec des mensonges ou des arguties procédurières que de lui apporter la preuve irréfutable d'un fait infractionnel, délictueux ou simplement imprudent. L'assurance est là, tutélaire, pour réparer à notre place. Au fil du temps, une espèce d'immunité vague s'est installée dans notre inconscient collectif, éloignant le risque et la probabilité de souffrir vraiment d'un écart de conduite. Que reste-t-il alors pour promouvoir l'hyper-vigilance, le respect strict, l'anticipation systématique, la prise en compte des imperfections de l'autre... ?

3. Conduire est un acte technique totalement social. La vie des autres est en jeu. Les conséquences sont payées par la collectivité toute entière. Il est donc moral que cette dernière ait pour se défendre un droit à connaître le comportement de chacun même dans son intimité de conducteur. Cette intimité doit pouvoir être écrite, enregistrée et restituée dans un cadre réglementaire. Des chagrins ont appelé ça une « boîte noire », nous dirons « une boîte transparente »... Mais, confortablement cocoonés dans notre voiture aux sombres vitres closes, communicante, intelligente, climatisée, il nous faudra quand même admettre comme légitime que notre « liberté individuelle » soit placée sous le regard d'autrui. Qui qu'en grogne.

*
* *

La dialectique a ses limites dans les langueurs de l'été finissant. Après tout, mes lecteurs sauront faire le reste et dépasser le prétexte de cet émir grinçant. En s'échappant de mon capot si proche, ma petite jeune fille avait jeté un sourire, j'en suis sûr : il y avait peut-être une complicité, un air de dire « tu as pensé à la bêtise que j'allais faire, merci » : je ne l'oublierai jamais, même si mon âge rend plus facile cette promesse. Deux papillons blancs animent la belle lavande et autour du chèvrefeuille bourdonnent quelques abeilles. Programmées, méthodiques, inlassables, ne se gênant jamais, leur éternité me rassure. Je quitte La Mecque et Djeddah. Albert Londres s'en va cahin-caha vers Djibouti⁽³⁾, Aden, puis Bahreïn, alors capitale de la perle...

Claude Chabot

Président Association de Loire-Atlantique

(2) Valérie Bontemps : mémoire de maîtrise de psychologie 2003 : « les différences de jugement de responsabilité selon leurs auteurs ».

(3) C'est près d'ici qu'il mourut quelques années plus tard dans le naufrage du paquebot qui le ramenait d'un reportage en Indochine.

👉 Hommage à LUCAS



Lorsqu'on aborde le sujet de la Sécurité routière, il est souvent question de chiffres, de nombre de morts et de blessés sur nos routes, de pourcentage d'une classe d'âge ou de types d'usagers de la route... Mais le caractère déshumanisé de ces unités qui s'ajoutent, se multiplient, ou se divisent... ne nous éloigne-t-elle pas de la terrible réalité vécue par les victimes ? Cette froide statistique ne contribue-t-elle pas à masquer une violence routière tout simplement indicible ?

Pour les proches et les familles, le chemin vers la résilience est possible mais nous constatons que beaucoup voient leur vie détruite à jamais... Les témoignages publiés sont rares car la démarche est difficile.

Le 25 octobre 2019 un jeune chauffard alcoolisé a percuté Lucas, 17 ans. Un immense merci à la famille de Lucas d'avoir accepté que nous publions les extraits de leurs interventions lors du procès de ce terrible accident qui les prive désormais de la présence d'un fils et d'un neveu⁽¹⁾.

(1) Le jeune chauffard, âgé désormais de 21 ans a reçu comme peine 36 mois d'emprisonnement dont 6 mois ferme aménageable avec bracelet électronique. Sursis probatoire avec obligation. 280 heures de TIG. 2 ans d'annulation de permis.

La maman de Lucas

« J'espère que la famille va mieux ».

Cette phrase, c'est la dernière prononcée par César Monteiro le jour de son audition de février 2020. Cette phrase, que nous avons lue le 25 décembre dernier, date à laquelle nous avons pris connaissance de l'ensemble du dossier, j'aimerais y répondre aujourd'hui.

On peut s'imaginer, quand on ne l'a pas vécu, que 4 mois après la mort de Lucas, le pire est derrière nous. Mais le pire c'est quoi ?

- La nuit du 25 octobre où la police vient frapper à votre porte pour vous annoncer la mort de votre fils ?
- Les heures qui suivent, où sidérés, vous redoutez d'avoir à appeler la famille ?
- Devoir réveiller Manon au petit matin pour lui annoncer la mort de son frère ?
- Les 11 jours qu'il a fallu attendre pour récupérer le corps de Lucas et l'embrasser enfin ?
- La sensation de son corps froid et rigide sous nos mains ?
- La scène de l'accident que vous vous repassez sans cesse ?
- Organiser les funérailles de son enfant ?
- La culpabilité de ne pas lui avoir assez dit que vous l'aimiez ?
- Ou cette question qui restera toujours sans réponse : pour-quoi lui ? Pourquoi nous ?

Et bien non ! Monsieur Monteiro la famille ne va pas mieux, ni 4 mois après l'accident, ni aujourd'hui. (–)

Non, la famille ne va pas mieux parce que vous, jeune homme a priori sans histoire, sensibilisé et conscient des dangers de l'alcool, vous avez pu vous transformer en tueur pour avoir voulu profiter d'une soirée d'Halloween. (–)

Tout ça me fait croire aujourd'hui que la prévention ne suffit plus et vous en êtes l'exemple.

La nature humaine est ainsi faite qu'elle ne change ses comportements que si elle craint d'être sanctionnée. Et même si j'ai conscience qu'aucune peine ne vaudra réparation pour nous, la famille de Lucas, que la sanction la plus lourde pour vous restera de devoir vivre jusqu'à la fin de vos jours avec la mort de Lucas sur la conscience, j'aimerais ne pas avoir à expliquer à ma fille ce qu'est une peine symbolique avec sursis et que la justice donne un sens à la mort de Lucas en choquant les consciences et en faisant qu'aucun jeune, vos amis, les amis de Lucas, ne se disent à la lecture du verdict « qu'on peut tuer et bien s'en sortir ».

Le Papa de Lucas

Longtemps, j'ai cherché ce que je pouvais dire à ce procès... Tant d'idées me sont passées à l'esprit que je me demandais si j'arriverais finalement à les organiser et à trouver les mots justes dans de telles circonstances.

Il m'est trop difficile de vous parler de Lucas, de cette nuit d'horreur que nous avons vécue et qui a changé à jamais tous ceux, famille et amis, qui l'ont aimé ou de la douleur qui nous accompagne tous les jours. Mes propos vont donc se porter sur l'état d'esprit dans lequel je me trouve aujourd'hui. (–)

Plus généralement, nous en avons voulu et nous en voulons toujours à ce système qui fait que personne d'autre que M. Monteiro ne sera rendu responsable de ce qui s'est passé le 25 octobre 2019.

Même si des choses ont évolué depuis que j'étais moi-même étudiant, il est choquant de savoir qu'aujourd'hui encore, des personnes alcoolisées prennent toujours le volant allant parfois jusqu'à utiliser les réseaux sociaux pour éviter les contrôles de police sur leur trajet. Nous sommes donc encore très loin d'une réelle prise de conscience collective des vrais enjeux, à savoir non pas une amende ou la perte de quelques points sur son permis de conduire mais la sécurité sur nos routes pour tous. (–)

Enfin, pour conclure, je voudrais terminer en disant que dans le drame que nous avons vécu, nous avons rencontré des personnels de police admirables qui nous ont accompagnés avec énormément de bienveillance et de professionnalisme. Le travail d'information, d'accueil et d'écoute des victimes est sans doute l'un des plus difficiles qui soit, humainement parlant. Malgré l'image caricaturale que parfois on peut donner d'eux dans leur travail de répression, ils savent mieux que quiconque l'effroi que vivent les victimes d'accident de la route et leur famille. Je voulais donc aujourd'hui les remercier pour ce qu'ils ont fait pour nous et pour ce qu'ils font plus généralement au quotidien.

*
* *

La Tante de Lucas

Le 25 octobre 2019, Lucas a été tué et avec lui, c'est la configuration de toute une famille qui est morte. Ma magnifique famille aimante a été foudroyée dans sa chair parce que Lucas est notre premier enfant à tous. Le premier bébé de ma sœur et de mon beau-frère, le premier petit-enfant de mes parents, mon premier neveu. C'est lui qui nous a installés dans des rôles que nous avons adoré occuper, avant l'arrivée de sa sœur Manon et de sa cousine, ma fille Julia.

Mon noyau familial est une toute petite tribu constituée de 8 personnes aux liens soudés et indéfectibles. J'ai cette chance de l'avoir et Lucas en était une pièce maîtresse. Nous ne sommes plus que 7, toujours là, les uns pour les autres, mais boîteux avec cette plaie béante que représente l'absence de Lucas qui n'a aucun sens.



➡ Vie de la Ligue

📁 Adhérents : premiers résultats de l'enquête !

En novembre dernier, une enquête menée auprès des adhérents, responsables des associations départementales, et correspondants, a été réalisée afin de mieux connaître le ressenti sur les services rendus par l'association nationale et sur ses orientations prioritaires. Une centaine de répondants répartis sur l'ensemble du territoire national (voir carte) ont contribué à cette consultation ce qui a permis de produire une analyse dont nous vous exposons ici les idées fortes. Nous reviendrons dans le prochain numéro sur une analyse plus approfondie et sur le plan d'action qui en découlera.



Zoom sur les outils de communication

Revue Pondération

Elle recueille un très bon niveau de satisfaction (94 %). Sur le fond 4 idées émergent : « Une interview d'une personnalité », une rubrique « Pourquoi j'adhère », « Des témoignages d'acteurs des secours sur des accidents caractéristiques de la situation réelle », « Ouvrir sur le monde : une rubrique sur ce qui se fait de bien dans d'autres pays ». Sur la forme : « À la fin des articles, faire des liens vers le site web pour réactiver des textes ou des auteurs de référence », « De chaque article doit ressortir (encart) les idées maîtresses en gros caractères ».

« Flash Infos » (lettre d'information numérique)

Un adhérent sur deux reçoit bien cette lettre d'information numérique. Ils sont 91 % à apprécier ce service. Des adhérents préféreraient toutefois moins d'informations mais plus souvent. « Envoyer chaque semaine, au lieu d'envoyer beaucoup (trop) d'infos chaque mois ». Concernant les améliorations à apporter : « Un format de newsletter plus lisible et épuré ». « Ajouter le lien ou les liens du mois vers un site apprécié de la Ligue ».

Le site web www.violenceroutiere.fr

Les adhérents se déclarent satisfaits ou très satisfaits pour 77 %. Malgré des points de vue très contrastés, la critique est minoritaire. Elle laisse toutefois entrevoir quelques pistes d'amélioration : « Mieux valoriser la possibilité d'adhérer en première page », « Disposer de brochures à jour téléchargeables », « Ajouter une rubrique résumant les positions de la Ligue sur des sujets d'actualité afin que les adhérents puissent plus facilement y faire réfé-

rence », « Simplifier le site pour le rendre plus accessible pour tous », « Investir les réseaux sociaux, conquérir de nouveaux adhérents en maîtrisant la communication via les réseaux sociaux ».

Les orientations jugées prioritaires

Une quinzaine de sujets concernant la sécurité routière ont été testés afin de les hiérarchiser dans leur ordre d'importance. À ce stade de première analyse, voici le podium des 3 idées qui ont reçu la plus forte approbation :

1 – La Ligue est mobilisée sur « l'objectif zéro accident » mais aussi plus globalement sur un enjeu de **santé publique**. Cet enjeu intègre le respect de **l'environnement** (trafic = pollution = véhicule qui tue indirectement) et des nuisances (bruit et cadre de vie impacté par le trafic notamment en milieu urbain).

2 – La Ligue assure en priorité **la défense des usagers vulnérables** (piétons et enfants) et considère qu'il est essentiel de sécuriser au maximum les usagers les plus fragiles (piétons, cyclistes et utilisateurs de trottinettes...). Le trottoir est un lieu « sanctuaire » où les usagers doivent se sentir en complète sécurité.

3 – La Ligue rappelle que le **premier facteur de risque reste la vitesse** (cause + aggravation des conséquences de l'accident). Plus globalement, agir sur la vitesse c'est aussi défendre la vision d'une société plus apaisée où la vitesse des déplacements n'est plus un objectif de progrès en soi s'il n'est pas accompagné d'une sécurité maximum.

**Rendez-vous dans le prochain numéro
et un grand merci à l'ensemble des répondants !**

📁 Le nouveau porte-clés 80 est arrivé !



Pour appuyer de manière ludique et utile sa communication sur l'intérêt de la limitation de vitesse maximale à 80 km/h sur le réseau des routes secondaires sans séparateur médian, la Ligue a conçu un porte-clés-jeton-de-caddie en acier inoxydable sur ce thème. Le jeton de caddie a une face qui reprend le visuel de panneau de limitation de vitesse à 80 km/h et l'autre face avec le logo et le nom de la Ligue contre la violence routière. Cette vieille idée du jeton de caddie, qui rappellera des souvenirs à notre Présidente, a vu enfin le jour avec le 80.

Ce projet-clé... n'est-il pas un moyen de « nudger » le comportement responsable des conducteurs avec cet objet qui permet d'y accrocher ses clés de voiture ?

Une nouvelle coopération de la Ligue contre la violence routière avec Roadpol

La Ligue contre la violence routière va coopérer avec **ROADPOL – European Roads Policing Network** qui est le réseau policier de contrôle sur les routes européennes. Les principaux objectifs de cette organisation sont nombreux et recoupent les champs d'organisation de la Ligue :

- promotion et développement de la sécurité/sûreté routière,
- échange continu d'idées, méthodes, politiques et techniques appliqués par les États membres,
- fournir une expertise sur les questions de sécurité routière,
- centraliser les bonnes pratiques recensées partout en Europe,
- organiser et coordonner des opérations multinationales de contrôles de police,

- échanges d'informations tels qu'autorisés par chaque législation nationale,
- organiser et dispenser des cours, programmes d'entraînement et séminaires conformes aux exigences et validés par le Conseil,
- travailler en partenariat avec les acteurs clés, ainsi que la Commission européenne pour réussir à améliorer la sécurité routière.

ROADPOL regroupe 22 États membres de l'UE (voire plus, selon les degrés d'adoption des statuts ou de paiement des cotisations) auxquels il convient d'ajouter le Royaume-Uni, la Suisse et la Turquie, les Émirats arabes unis ayant un statut d'observateur.

La première édition de la semaine de la sécurité routière (**ROADPOL Safety Days**) s'est déroulée du 16 au 22 septembre

2020, et se voulait une continuation directe du projet **EDWARD** (*European Day Without A Road Death* – journée européenne sans mort sur les routes), soutenue par la Commission (DG MOVE). L'édition 2021 des « **ROADPOL Safety Days** » a eu lieu du 16 au 22 septembre 2021.

C'est la gendarmerie qui représente la France dans ce réseau, et le Lieutenant-colonel Cyril Krekounian est le partenaire opérationnel conjoint de sécurité routière.

Site internet de Roadpol :
<https://www.roadpol.eu/>



Deux nouvelles vidéos des entretiens de la Ligue !

Les Entretiens de la Ligue n° 21 avec Gérard Pétin et Pierre Valls : « La vitesse ou la vie »



Gérard Pétin démontre avec l'aide d'un logiciel de simulation d'accident, appelé « PC Crash », combien quelques km/h font la différence en cas de choc. Une réduction même minime de la vitesse permet d'éviter un accident, car moins on roule vite plus on a de temps pour réagir, moins on roule vite, plus la distance d'arrêt diminue avec un facteur multiplicateur.

Ceci explique pourquoi la mesure du 80 km/h est essentielle pour épargner des vies : 1 % de vitesse moyenne en moins cela fait 2 % de blessés graves en moins et 4 % de tués en moins selon les modélisations de Goran Nilsson (1982) et Rune Elvik (2004).

Les Entretiens de la Ligue n° 22 avec Pierre Courbe : « La fausse bonne idée des voitures salaires »

Pierre Courbe est chargé de mission mobilité à la fédération Inter Environnement de Wallonie (Belgique) qui est une structure équivalente à France Nature Environnement.

Pierre Courbe présente le système de la « voiture salaire » c'est-à-dire un véhicule mis à disposition par l'employeur pour l'usage personnel du salarié. L'OCDE et la Commission européenne considèrent défavorablement ce système, car le salarié ne paie pas de charges salariales sur cet avantage en nature et l'employeur verse des cotisations patronales réduites. Cela génère ainsi un déficit de 3 milliards d'euros pour les finances belges.

Ce système est aussi fortement générateur de profits pour les constructeurs automo-



biles en Belgique, car il permet de stabiliser les ventes de véhicules les plus lucratifs dans le temps. Hélas cela favorise les ventes de véhicules haut de gamme, plus lourds, plus puissants, plus dangereux, plus énergivores, donc plus polluants, car ils font office de marqueurs sociaux pour les cadres des entreprises.

En résumé, cette mesure s'adresse aux cadres des entreprises, une gratification pour les plus privilégiés qui va être payée par tous les contribuables, qui va accroître le risque routier pour les usagers faibles et les conducteurs de véhicules citadins et qui va à l'encontre des objectifs de la lutte contre le dérèglement climatique.

C'est pourquoi Pierre Courbe oppose à cela le projet LISA Car qui a pour objectif la mise en place d'un cadre réglementaire limitant la masse, la puissance et la vitesse de pointe des voitures, ainsi que l'agressivité de leur face avant.

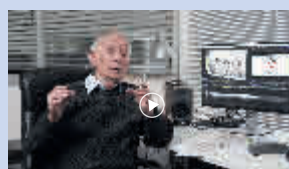
Ceci au bénéfice de la sécurité routière et de l'environnement.



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



Philippe LAUWICK
Sécurité routière et santé publique



Claude GOT
Le contrôle automatisé de la vitesse



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



➡ Vie des asso's

📍 Un nouveau correspondant pour le Finistère



Nous sommes très heureux d'accueillir un nouveau correspondant. Patrick Troglia est élu local et très sensibilisé sur la question de la pratique cyclable et des usagers vulnérables.

Dans le texte ci-dessous, il se présente et expose les motivations qui l'ont conduit à s'investir dans notre Association.

Bienvenue !

« Conseiller délégué à la voirie et aux mobilités actives à la ville de Quimper (29), élu communautaire Quimper Bretagne Occidentale, je suis très impliqué dans l'apaisement de la circulation sur le territoire et je souhaite

participer à l'amélioration des conditions de circulation des piétons, des cyclistes et des personnes à mobilité réduite. Je milite quotidiennement pour la limitation de la circulation automobile en ville et pour l'amélioration de la qualité de vie des usagers vulnérables de l'espace public.

Je suis également très impliqué dans le développement du vélo sur tout le territoire de Quimper et de la communauté d'agglomération (QBO) en lien avec le tissu associatif. J'essaie également de développer l'usage de la marche et du vélo auprès des écoliers, collégiens et lycéens.

Je suis très régulièrement informé de l'accidentologie routière dans le départe-

ment en lien avec ma délégation à la municipalité : les chiffres récents sont très mauvais et je suis convaincu que les leviers pour améliorer la situation sont nombreux. Je suis en contact régulier avec le Conseil départemental du Finistère.

Enseignant en Biotechnologies à Quimper depuis 2017, je suis originaire de Montauban (82). J'ai vécu Place d'Italie à Paris pendant 17 ans. J'étais membre de l'association Paris en Selle du XIII^e pendant plusieurs années.

Je suis assez actif sur Facebook et Twitter pour communiquer et défendre mes idées ».

<https://www.facebook.com/patrick.troglia/>
https://twitter.com/pat_troglia

📍 Le projet « BienveNudge » de l'AD de Moselle

En 2021, la Ligue contre la violence routière de Moselle a construit avec le Centre Socio Culturel Gilbert Janssem à Marly tout près de Metz, un partenariat basé sur l'expérimentation concrète de solutions sécurisant le trajet domicile/école et des synergies entre la sécurité routière et la sécurité des élèves à l'école, en faisant le pari de la prise en charge de ces problèmes par les jeunes eux-mêmes. Autrement dit un projet participatif.

Après quelques séances de réflexion, un projet nommé « BienveNudge » a pu être ainsi structuré, avec pour but de faire s'approprier par des collégiens leur sécurité sur le chemin de l'école mais aussi leur bien-être au collège, leur avenir et la bienveillance dans leur comportement individuel et collectif. Comme cela avait été imaginé initialement pour le nom du projet, il s'agit bien de parler de sécurité routière AUTREMENT, en rendant les jeunes, acteurs de la recherche de solutions en leur faisant découvrir quelques clés qui gouvernent nos comportements humains individuels et collectifs.

C'est ainsi que le concept de « Nudge » ou « coup de pouce », issu des recherches de neuro scientifiques du comportement a été sélectionné pour structurer ce projet en partenariat.

Le président de la LCVR 57, Jean-Yves Lamant, confirme tout l'intérêt de ce projet « *Nous sommes heureux que ce projet "BienveNudge" ait obtenu un support financier partiel du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) 2021. Cela nous a encouragé dans notre démarche dont nous sommes convaincus du gros potentiel d'application et développement auprès des jeunes. Une demande de subvention au PDASR pour l'année 2022 vient d'être déposée en espérant que les premiers résultats présentés convainquent le jury de nous l'accorder.* ».

Qu'est-ce que le « nudge » ?

La théorie du « nudge » utilise le concept des sciences du comportement qui fait valoir que des suggestions indirectes de l'environnement peuvent, sans forcer, influencer les motivations, les incitations et la prise de décision des groupes et des individus, au moins de manière aussi efficace sinon plus efficacement qu'avec la contrainte.

(Voir *Pondération* n° 119 pour une présentation plus détaillée).

Le « nudge », qui signifie « coup de coude » en anglais (aussi souvent traduit par « coup de pouce »), est une technique qui consiste

donc à agir sur l'environnement pour inciter des individus ou l'ensemble d'un groupe humain à adopter un comportement bienveillant dans l'intérêt général ou à faire certains choix sans être sous contrainte ni obligation, n'impliquant donc aucune sanction.

Pourquoi le choix du « nudge » pour ce projet ?

Le choix de cette méthode dans ce projet vise à ce que :

- Les jeunes prennent conscience de leur capacité d'agir positivement sur leur environnement et dans l'intérêt collectif.
- Les jeunes soient source d'innovation dans l'imagination et la création de nouveaux « nudges ».
- Les jeunes apprennent à mieux connaître les mécanismes qui influencent leur comportement afin de gagner en confiance et en liberté.

Cette approche permettra également qu'un groupe de collégiens volontaires s'implique dans ce projet qui touchera directement l'ensemble du collège : élèves, corps éducatif, etc. Rendez-vous en 2022, dans un des prochains numéros de *Pondération*, pour un compte-rendu des premières actions mises en œuvre.

Hommage à Geneviève POTIER

Geneviève Potier nous a quittés. Elle était présidente de l'association départementale Morbihan – Centre Bretagne de la Ligue depuis plus de vingt ans. Ce qui la caractérisait le plus était le courage. Après la mort de leur fils Léon, victime d'un accident causé par un conducteur dangereux, sa préoccupation a été d'agir pour que ce qui était arrivé n'arrive pas aux autres. Elle agissait surtout auprès des jeunes, n'hésitant pas, avec son mari Michel, à parcourir les départements bretons et être présente aux expositions, afin d'apporter aux écoliers et lycéens la connaissance nécessaire pour éviter les accidents et pour se comporter prudemment sur la route. Malgré ses ennuis de santé récurrents, elle n'a jamais ménagé sa peine dans les actions de prévention qu'elle accomplissait.

Comme à l'habitude elle avait pleinement joué son rôle en relayant la récente enquête nationale réalisée auprès des adhérents. Certains d'entre eux avaient alors exprimé spontanément leur reconnaissance vis-à-vis de la présidente de leur association :

« Rien à dire car Mme Potier est toujours aussi efficace et dévouée à cette grande cause » ; « Nous sommes toujours prêts à aider notre présidente, Mme Potier Geneviève, qui fait un travail remarquable au niveau de la Bretagne ».



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 Vaysette – 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)

29 – Finistère : Correspondant : Patrick Trogia – 22, rue Tredern de Lezerec – 29000 Quimper – Tél. : 06 43 43 90 93 (patrick.trogia@quimper.bzh)

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 – Loir-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)

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

57 – Moselle : Jean-Yves Lamant – LCVR 57 – Centre Socio-culturel Gilbert Jansem – 54, rue de la Croix Saint-Joseph – 57155 Marly – Tél. : 06 12 12 78 20 (violenceroutiere57@gmail.com) – (<https://violenceroutiere57.fr/w/>)

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

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

65 – Hautes-Pyrénées : André Abadie – 3, rue Laspalles – 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, av. Berthelot – 69007 Lyon – Tél. : 06 89 93 90 62 – (michel.pons3@gmail.com)

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

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

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

77 – Seine-et-Marne : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

81 – Tarn : Yves Donguy – Ligue contre la violence routière – Maison de l'Économie – 1, av. Général Hoche – 81000 Albi (liguecontrelaviolenceroutiere@gmail.com)

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

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

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

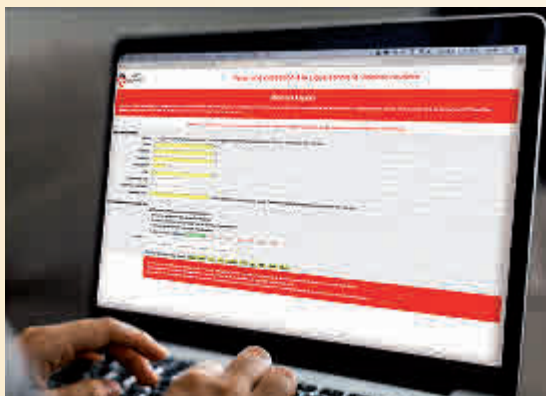
ADHÉSIONS ET DONNS

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.