



## Ligue contre la violence routière Fédération Nationale

Paris, le 07 février 2023

Madame, Monsieur le (la) Député(e),

Vous avez été nouvellement élu(e) à la fonction de député(e) et c'est dans ce cadre que nous nous adressons à vous.

La Ligue contre la violence routière est une association nationale qui œuvre bénévolement depuis quarante ans au service de la sécurité routière. Grâce à cette antériorité, au travail de ses bénévoles et de son réseau d'experts reconnus qui nourrit sa réflexion, la Ligue est aujourd'hui reconnue comme un acteur important de la sécurité routière. Au niveau national, nous sommes notamment membre du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR). Au niveau international, nous avons créé la Ligue Internationale contre la violence routière, avec la Belgique, l'Espagne, la Colombie et le Japon comme partenaires initiaux.

Notre association a été pionnière dès 1992 en ajoutant l'« objectif : zéro accident » dans son logo. Nous sommes en cohérence totale avec la vision « zéro tué et blessé grave », engagement résolu pris par la France, l'Europe et l'ONU pour 2050. Nous avons fortement contribué à obtenir des résultats importants mais au prix d'un travail important fourni par notre réseau de bénévoles implanté tant au niveau national que dans de nombreux départements.

Parmi les résultats importants obtenus on peut citer : le port de la ceinture de sécurité à l'arrière, la mise en place du permis à points, la réduction des vitesses maximales autorisées (50km/h en ville, 80 km/h sur le réseau départemental sans séparateur médian...)

Nous sommes également très impliqués sur l'enjeu de la prévention. Beaucoup de nos associations départementales mènent des actions d'information et de sensibilisation.

Enfin, bien que nous ne soyons pas une association de victimes, nous intervenons dans ce domaine en accompagnant notamment de nombreuses familles touchées par un drame de la route. Nous pallions ainsi le manque de telles structures en France.

Face à un nombre toujours plus élevé d'accidents mortels avec comme circonstances aggravantes la consommation d'alcool et de stupéfiants, l'usage du téléphone et autres distracteurs au volant, une vitesse inadaptée, un délit de fuite, le tout souvent accompagné d'un défaut d'assurance, la Ligue contre la violence routière a entamé une réflexion sur la nécessité de créer une infraction spécifique d'homicide routier, ce qui implique une modification législative. Il nous paraît important que vous soyez personnellement associé à cette démarche, si vous le souhaitez, et nous sommes à votre écoute pour toute suggestion que vous voudrez bien formuler.

### La France peut beaucoup mieux faire en matière de sécurité routière

Certes, depuis les années 70, la situation s'est fortement améliorée. Le risque d'accident grave a été divisé par plus de 18 au regard de l'évolution du trafic. Ce résultat est inédit parmi les politiques de santé publique.

Cependant, l'insécurité routière reste un domaine où la France présente un résultat très insatisfaisant au regard d'autres pays européens avec des marges de progrès importantes. Les chiffres en sont l'illustration :

- L'objectif de moins de 2000 morts en 2020 annoncé par le gouvernement n'a pas été atteint. Le nombre de tués est en hausse constante depuis février 2021 et dépasse même le niveau de 2019. Depuis 10 ans, le nombre de tués n'a pas diminué, restant au niveau de 3540 en France métropolitaine et d'Outre-mer.
- La route demeure la première cause de mortalité des jeunes (18 à 24 ans) et d'accidents graves du travail.
- La France occupe la 10ème place au niveau européen en matière de mortalité routière, et certains pays font deux fois mieux que nous.

Pour la prochaine décennie, 2021-2030, la France avec l'Europe a pris l'« *engagement résolu* » de réduire de 50% le nombre de tués et de blessés graves sur les routes. La mortalité en France métropolitaine et d'Outre-mer devrait donc passer sous les 1.750 tués en 2030, soit une baisse moyenne annuelle supérieure à 6,7%.

- L'objectif de 2030 est atteignable à la seule condition qu'une politique très volontariste soit menée. Rappelons-nous que la réduction de 50% de nombre de tués de 8000 à 4000 tués a été possible en France entre 2002 et 2012, grâce à la décision politique courageuse de déclarer la sécurité routière grande cause nationale et à la mesure efficace du contrôle automatique de vitesse par les radars.

## L'enjeu de sécurité routière et celui de la transition écologique sont liés

La réduction des vitesses a un impact sur la limitation des gaz à effet de serre et sur l'émission de particules fines nocives pour la santé et l'environnement. Elle permet aussi de limiter les dépenses de carburant, répondant ainsi au cœur des préoccupations des Français.

Les modes de déplacement doux qui se développent et se diversifient en milieu urbain nécessitent de repenser globalement les priorités des modes de déplacement en ville avec des priorités d'aménagement et des règles de circulation qui visent à assurer la protection des usagers les plus vulnérables (piétons, cyclistes) dont la mortalité est observée à la hausse.

- La nécessité de la transition énergétique et environnementale doit être appréhendée conjointement avec l'amélioration de la sécurité routière. Ceci justifie une approche transversale et donc interministérielle des enjeux.

## Votre rôle de député est essentiel

Nous constatons et déplorons, comme dans beaucoup de domaines, une désinformation grandissante. Notre objectif est donc de vous informer sur l'ensemble des sujets, de vous faire part de nos propositions et des argumentaires correspondants.

C'est pour répondre à cet objectif d'information que nous vous transmettons un ensemble de documents qui peuvent être utiles à une maîtrise du sujet de la sécurité routière qui est un domaine complexe qui doit donc s'appuyer sur l'expertise pour prendre des décisions efficaces.

- Sur notre site Internet, vous trouverez les grands axes stratégiques que nous défendons et notre rapport d'orientation 2022 qui précise l'ensemble des mesures concrètes que nous préconisons.

Afin de vous informer régulièrement nous vous adresserons 3 à 4 fois par an, par courrier postal, un exemplaire de notre revue « *Pondération* » et, par courrier électronique notre Newsletter « *Flash Infos* ». Nous disposons également d'un site internet [www.violenceroutiere.fr](http://www.violenceroutiere.fr) regroupant de nombreuses informations, qui peuvent être librement consultées.

Enfin, dans la plupart des départements, une association ou un correspondant peut être votre partenaire de proximité. Vous trouverez ainsi en avant-dernière page de *Pondération*, les coordonnées de vos partenaires de proximité agissant au sein de la Ligue contre la violence routière.

Nous comptons sur votre engagement au service de l'amélioration de la sécurité routière dans notre pays pour que la France assure un niveau de sécurité comparable à celui des meilleurs pays européens et progresse vers l'objectif « zéro accident » conformément à son engagement.

Avec nos très cordiales salutations,



Jean-Yves LAMANT  
Président bénévole  
Ligue contre la violence routière

# Sécurité routière : la France doit agir d'urgence !



En 2023, la Ligue contre la violence routière a quarante ans d'existence.

Quarante années de combat pour que soient mises en place des mesures, qui ont permis de sauver des centaines de milliers de vies.

La ceinture de sécurité à l'arrière, le 50km/h en ville, le permis à point, la fin des indulgences (amnistie présidentielle), le contrôle automatisé de la vitesse ...

Visionnaire, la Ligue contre la violence routière prône depuis quarante ans l'objectif zéro accident, aujourd'hui adopté par l'Europe et la plupart des pays européens dont la France !

## I. Qui est la Ligue contre la violence routière ?

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.

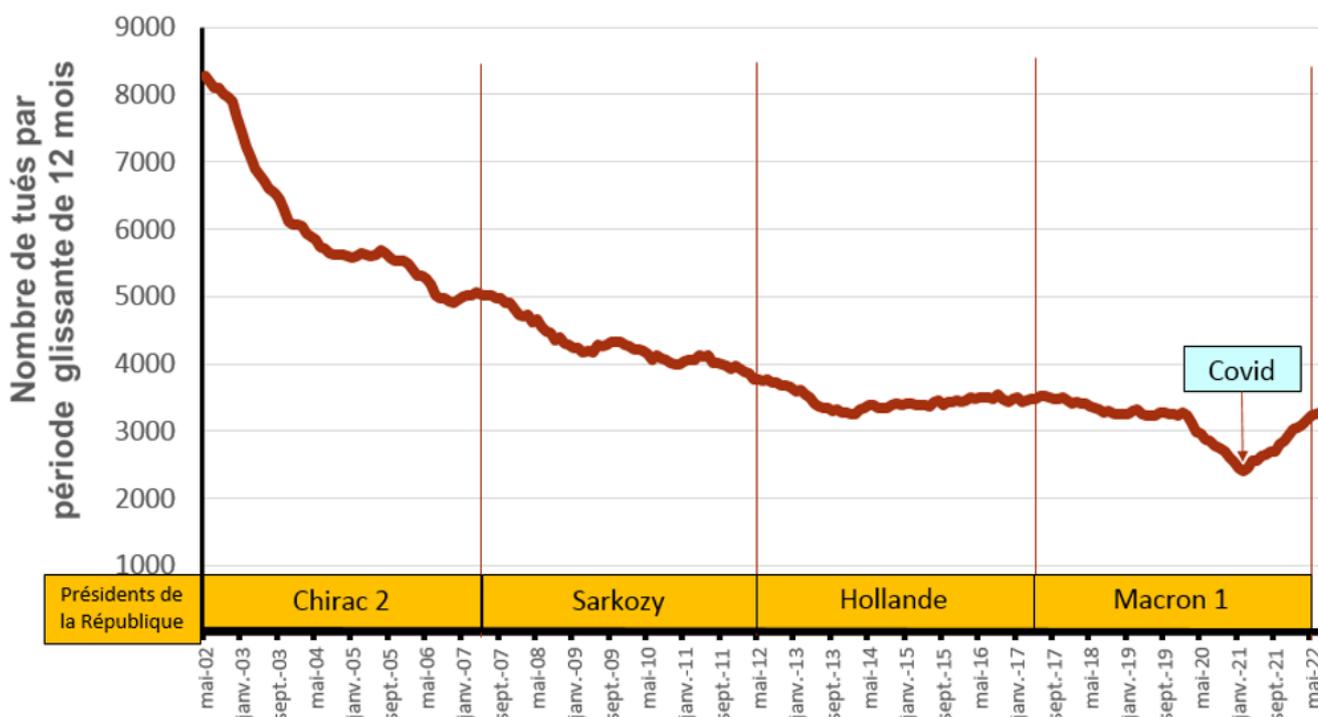
#### Proximité

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.

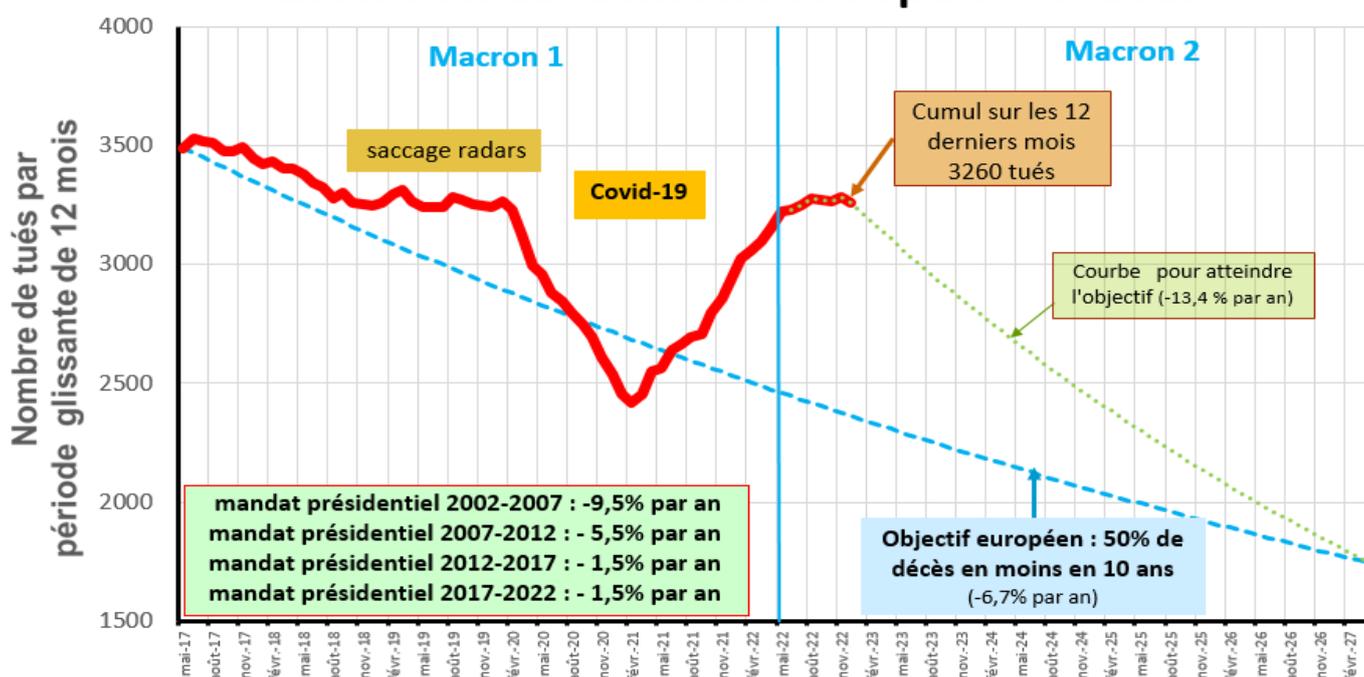
**Objectif Zéro Accident** : ce but revendiqué et poursuivi par la Ligue est celui de renforcer l'idée que l'accident n'est pas une fatalité, que conduire est un acte social dont chacun doit rendre compte, que le respect de la loi et des autres usagers est indispensable pour faire de la route un espace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

## II. Les chiffres de l'accidentalité en France

### Evolution de la mortalité depuis mai 2002



### Evolution de la mortalité depuis mai 2017



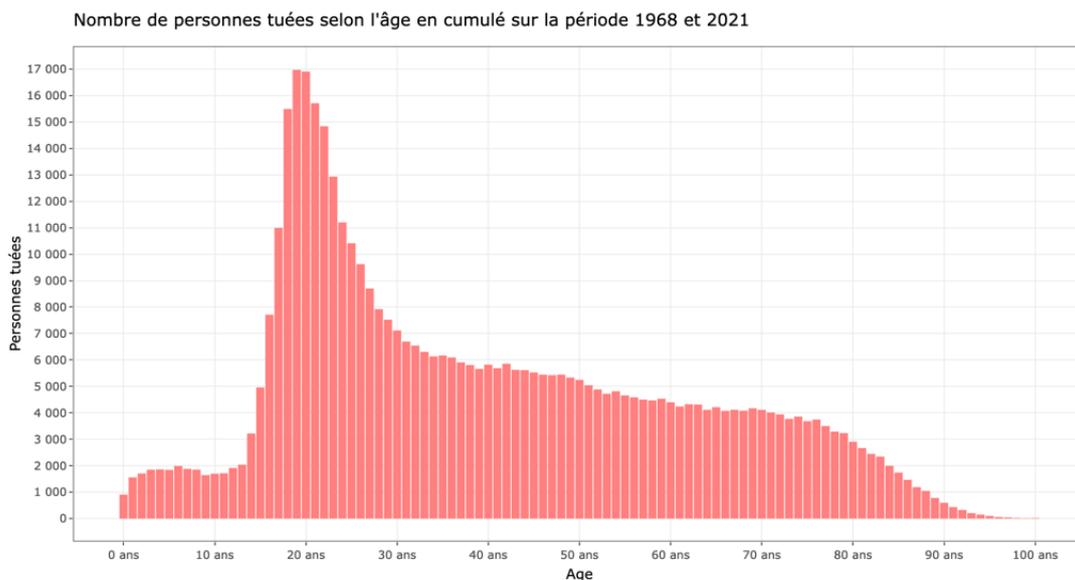


Ces courbes de l'évolution de la mortalité routière montrent une baisse significative de 2003 à 2012 qui est liée à des mesures fortes (les radars, la fin des indulgences...) qui ont été prises et soutenues au plus haut niveau de l'État : les présidents de la République ont fixé les objectifs, les gouvernements ont défini la politique et ses priorités, et les délégués à la sécurité routière ont mis en œuvre cette politique. `

Il est important de préciser que ces chiffres de la mortalité s'accompagnent d'un nombre équivalent de blessés graves.

**Nous constatons qu'il n'y a plus aucun progrès depuis 10 ans :  
3268 tués en 2013 et 3260 tués en 2022 !  
La sécurité routière n'est plus une préoccupation présidentielle.**

### **III. Les jeunes : premières victimes de l'insécurité routière**



Les jeunes sont les premières victimes de l'insécurité routière. Sur la période de 1968 à 2021, les catégories d'âge de 18 à 25 ans ont totalisé 115 035 victimes. L'âge le plus exposé est de 19 ans regroupant à lui seul 16 968 victimes !

**Ce bilan terrifiant est comparable à un bilan de guerre !  
Il nous interroge sur notre capacité d'acceptation...**

**Un pays comme la France peut-il se résoudre au fait que  
la première cause de mortalité de ses jeunes reste la route ?**



## IV. La situation de la France au niveau européen

Classement des états membres (nombre de tués par million d'habitants)

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

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

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

La France se situe en dessous de la moyenne de l'UE, à la 10<sup>e</sup> place, avec 39 tués par million d'habitants en 2020. Elle est distancée par la Suède (18), Malte (21), le Danemark (27), l'Espagne (29), l'Irlande (30), les Pays-Bas (31), l'Allemagne (33), l'Autriche ou encore la Slovénie (38).

Au cours de la période 2010-2020, la France a oscillé entre la 9<sup>e</sup> et la 13<sup>e</sup> place. Le « plafond de verre » de la sécurité routière n'est donc pas atteint et les marges de progression restent importantes pour que la France se hisse au niveau des meilleurs pays européens qui font deux fois mieux que nous !



La France a adhéré à l'objectif de la Commission Européenne qui vise à se rapprocher du zéro décès et blessés graves sur la route d'ici à 2050 avec comme objectif intermédiaire de diviser par deux la mortalité routière pour la décennie 2021-2030.

Mais la feuille de route de la France pour atteindre cet objectif reste à écrire !

## V. La France a-t-elle encore les moyens ?

Dans un contexte économique mondial très incertain, de creusement du déficit budgétaire de l'État, il est de bon ton de considérer que la puissance publique doit veiller à gérer la nation en bon père de famille...

Rappelons à nos gouvernants, qui sont à la recherche de fonds pour améliorer le pouvoir d'achat des Français, que l'insécurité routière coûte 50 milliards d'euros chaque année, soit le budget des armées.

Autrement dit, chacun des 40 millions de conducteurs dépense 1.250 € par an pour entretenir ce fléau !

**La France a-t-elle encore les moyens... d'ignorer encore longtemps le coût colossal de l'insécurité routière au-delà des milliers de vies inutilement fauchées chaque année ?**

## VI. Orientations de La Ligue

### Rapport d'orientation 2022



Après quatre années catastrophiques, une lueur d'espoir est apparue avec l'avènement de la limitation à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2018. Malgré une analyse favorable du CEREMA sur cette expérimentation, le Parlement a voté un amendement à la loi sur les mobilités permettant le retour à 90 km/h sous certaines conditions. Certains Présidents de Conseils départementaux se sont précipités pour satisfaire les électeurs à l'approche des élections départementales prévues en 2021 sans en mesurer les conséquences. Ils n'ont manifestement pas compris que refaire de belles routes n'est pas un gage de sécurité routière.

L'objectif « Moins de 2 000 morts en 2020 » n'aura pas été atteint malgré la baisse inespérée consécutive aux confinements, qui a cependant engendré l'augmentation du nombre d'infractions de grand excès de vitesse (> 50 km/h). La destruction de nombreux radars a eu un effet délétère évident. La persistance à vouloir continuer à implanter des radars fixes et à ne pas empêcher leurs signalements par des opérateurs ou les réseaux sociaux affaiblit l'effet du Contrôle Sanction Automatisé (CSA).

Nous avons pu constater, durant toute cette année 2021, que l'insécurité routière, première cause de mortalité de notre jeunesse, ne figurait pas dans les priorités gouvernementales. Suite à la reculade sur le 80 km/h, le blocage immédiat de la proposition de la conférence citoyenne sur le climat sur le 110 km/h sur autoroute, puis la remise en cause de la mesure européenne sur le contrôle technique des 2RM, illustrent cet inquiétant état de fait. Ces blocages et reculades en tous genres justifient, plus que jamais, la mobilisation de la Ligue.



## Nos orientations permanentes

La Ligue contre la violence routière est une des très rares associations, si ce n'est la seule, – constituée de bénévoles (une salariée à mi-temps) –, qui s'adresse à tous les publics et travaille pour l'intérêt général, dans une approche globale et systémique de la sécurité routière :

- ➔ Relancer sans relâche les Pouvoirs Publics pour qu'ils fassent respecter les textes relatifs au partage de la voie publique.
- ➔ Obtenir qu'ils contrent systématiquement la désinformation relayée par les médias.
- ➔ Intervenir auprès de tous les partenaires de la sécurité routière (politiques, industriels, aménageurs, assureurs) pour que le système routier (signalisation et aménagements) soit évalué, contrôlé et adapté au service de l'objectif « zéro accident ».
- ➔ Être une force de proposition pour que les campagnes gouvernementales deviennent des campagnes d'information et d'explication, et non seulement de sensibilisation, et contribuent à l'acceptabilité des mesures prises.
- ➔ Soutenir, lorsqu'elles le demandent, les victimes et leurs familles après l'accident, dans les limites des possibilités du bénévolat.
- ➔ Attirer de nouveaux adhérents et sympathisants par des campagnes d'adhésion de proximité, et rechercher subventions et dons.
- ➔ Être une force de proposition pour la formation et l'éducation des usagers et des entreprises, en développant une approche citoyenne et responsable du comportement sur l'espace public que constituent les routes et les voies de circulation douce.
- ➔ Agir conjointement sur les deux enjeux liés que sont la sécurité routière et la transition écologique.
- ➔ Être acteur local de la sécurité routière par une présence dans les diverses commissions de concertation et les animations de sensibilisation à la sécurité routière.

## Nos actions prioritaires

### 1. Faire respecter les limitations de vitesse

- a. Faire respecter la vitesse maximale autorisée par le déploiement à grande échelle des radars de 3<sup>e</sup> génération (automatiques et embarqués sur des véhicules banalisés) et demander l'intensification des contrôles en agglomération.
- b. Réclamer des Pouvoirs Publics qu'ils mesurent systématiquement les vitesses moyennes de circulation automobile.
- c. Demander que les contrôles par les radars 3<sup>e</sup> génération soient réalisés par des unités dédiées à plein temps.
- d. Établir l'égalité de tous les usagers devant les contrôles de vitesse, en imposant des plaques de format lisible à l'avant et à l'arrière des 2 roues motorisés comme dans d'autres pays non européens.
- e. Obtenir l'interdiction de la vente et de l'usage des systèmes et dispositifs d'avertissement de la présence des contrôles (mesure n° 12 du CISR de janvier 2018 théoriquement entrée en vigueur avec la promulgation de la loi sur les mobilités).
- f. Interdire toute communication sur les contrôles des forces de l'ordre, notamment de vitesse, d'alcoolémie ou de stupéfiants (radios locales et autres médias).
- g. Abroger la loi de décembre 2010 sur l'affaiblissement du permis à points.
- h. Obtenir le retrait effectif des points qui doivent l'être après une intervention des forces de l'ordre, un contrôle sanction automatisé, ou à la suite d'un accident responsable, en appliquant une démarche qualité.



## 2. Réduire les vitesses maximales autorisées

- a. Abroger la possibilité pour l'autorité locale de revenir à la vitesse de 90 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur médian.
- b. Inciter les Pouvoirs Publics à réduire de 130 à 110 km/h la vitesse maximale sur autoroute (sur 17 pays européens disposant d'autoroutes, seuls 7 autorisent une vitesse supérieure à 120 km/h). Étudier un abaissement généralisé de 10 km/h des autres vitesses maximales autorisées hors agglomération.
- c. Étudier les effets prévisibles, tant du point de vue de la sécurité routière que de la pollution et de la santé publique, de la généralisation de la modulation de la vitesse maximale autorisée selon l'intensité du trafic ou les conditions météorologiques, avec mise à niveau du CSA pour que les contrôles soient fiables.
- d. Encourager la généralisation de la limitation à 30 km/h en agglomération, sauf sur les grandes artères. Veiller au respect des normes des aménagements visant à dissuader les excès de vitesse telles que celles applicables aux divers types de ralentisseurs.

## 3. Protéger les usagers les plus vulnérables

- a. Proposer des mesures, notamment contre la vitesse et les remontées de files, qui permettraient de réduire l'accidentalité particulièrement élevée des 2 roues motorisés ; exiger des contrôles efficaces désormais possibles pour empêcher le débridage trop fréquent des cyclomoteurs ou les modifications des dispositifs d'échappement des 2 roues motorisés.
- b. Promouvoir toutes mesures destinées à protéger les usagers vulnérables, en particulier lutter efficacement contre l'invasion des trottoirs et espaces réservés aux piétons par les voitures, les deux-roues motorisés, les bicyclettes et les Engins de Déplacement Personnel motorisés (EDPm).
- c. Améliorer la visibilité des passages pour piétons par l'étude de nouveaux aménagements et la libération de l'espace de cinq mètres en amont.
- d. Demander l'obligation de l'usage du gilet rétro réfléchissant pour les enfants piétons circulant hors agglomération ou utilisant les transports scolaires.
- e. Améliorer l'encadrement dans les transports scolaires permettant notamment une meilleure utilisation des dispositifs de retenue des passagers.
- f. Encourager la mise en place de réseaux cyclables dédiés, sécurisés, intégrant des principes d'aménagement et de signalisation priorisant la sécurité des cyclistes (cf. guide des pistes cyclables non dangereuses édité par notre association), ainsi que de zones de rencontres.



## 4. Promouvoir/utiliser/voire limiter les technologies qui impactent la sécurité routière

- a. Promouvoir la mise en œuvre rapide du LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée).
- b. Accompagner l'application prévue le 6 juillet 2022 du règlement européen 2019/2144 du 27 novembre 2019 relatif à la généralisation des ADAS (aides à la conduite) notamment : adaptation intelligente de la vitesse, avertisseur de somnolence, « boîte noire », facilitation d'installation des EAD.
- c. Promouvoir des dispositions similaires pour les motocyclettes (le règlement précité ne concernant que les catégories M, N et O).
- d. Continuer à exiger l'interdiction de l'utilisation du téléphone au volant (y compris par matériel à commande vocale ou Bluetooth), et plus généralement de tout système interactif de communication avec le conducteur perturbant son attention.
- e. Exiger l'obligation d'équiper tous les VUL (Véhicule Utilitaire Léger, dit camionnette) d'un carnet de bord permettant d'identifier les missions et leurs conducteurs, et d'une boîte noire accidentologique et de détecteurs de surcharge.
- f. Inciter les entreprises à intégrer dans leurs démarches de prévention des risques la prise en compte du risque routier en s'appuyant sur une réglementation interne et un dispositif de formation dédiée (droit à la déconnexion au volant, éco-conduite, mécanismes des comportements humains...).
- g. Inviter l'autorité judiciaire à recueillir systématiquement toutes les données technologiques susceptibles de fournir des éclairages sur les causes d'un accident et améliorer la rédaction des procédures d'accident par les forces de l'ordre.
- h. Identifier les nouveaux risques induits par les technologies émergentes (voitures autonomes, électriques, connectées, engins de déplacement personnel, etc.).

## 5. Améliorer la lutte contre l'alcool au volant ou la conduite après usage de stupéfiants

- a. Agir pour le renforcement des pouvoirs des policiers municipaux en matière de dépistage.
- b. Faire financer le coût de cette lutte par le produit des amendes.
- c. Inciter à l'augmentation du nombre de dépistages.
- d. Rendre obligatoire l'installation des EAD pour les véhicules-écoles.

## 6. Faire évoluer l'organisation et la gouvernance de la sécurité routière pour la rendre plus efficiente

- a. La Ligue a constaté que le rattachement du Délégué à la sécurité routière au ministère de l'Intérieur était moins efficace que son rattachement initial au Premier ministre. Elle demande au Gouvernement de revenir à la structure initiale.
- b. La Ligue constate que le Conseil National de la Sécurité Routière, dans sa composition actuelle, est une structure lourde et inefficace, vu la présence de tous les lobbies (sauf les alcooliers !). Au lieu d'aider le gouvernement dans son action, le CNSR est aujourd'hui un outil pour ceux qui s'opposent aux sanctions des automobilistes ne respectant pas les lois. La Ligue demande que le CNSR ne comprenne qu'un nombre limité à une vingtaine de personnalités compétentes pouvant contribuer à diminuer la violence routière. Toutes les parties prenantes intervenant au CNSR se doivent de présenter une déclaration d'intérêt.

