



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **Hommage à Claude Got**
p.4

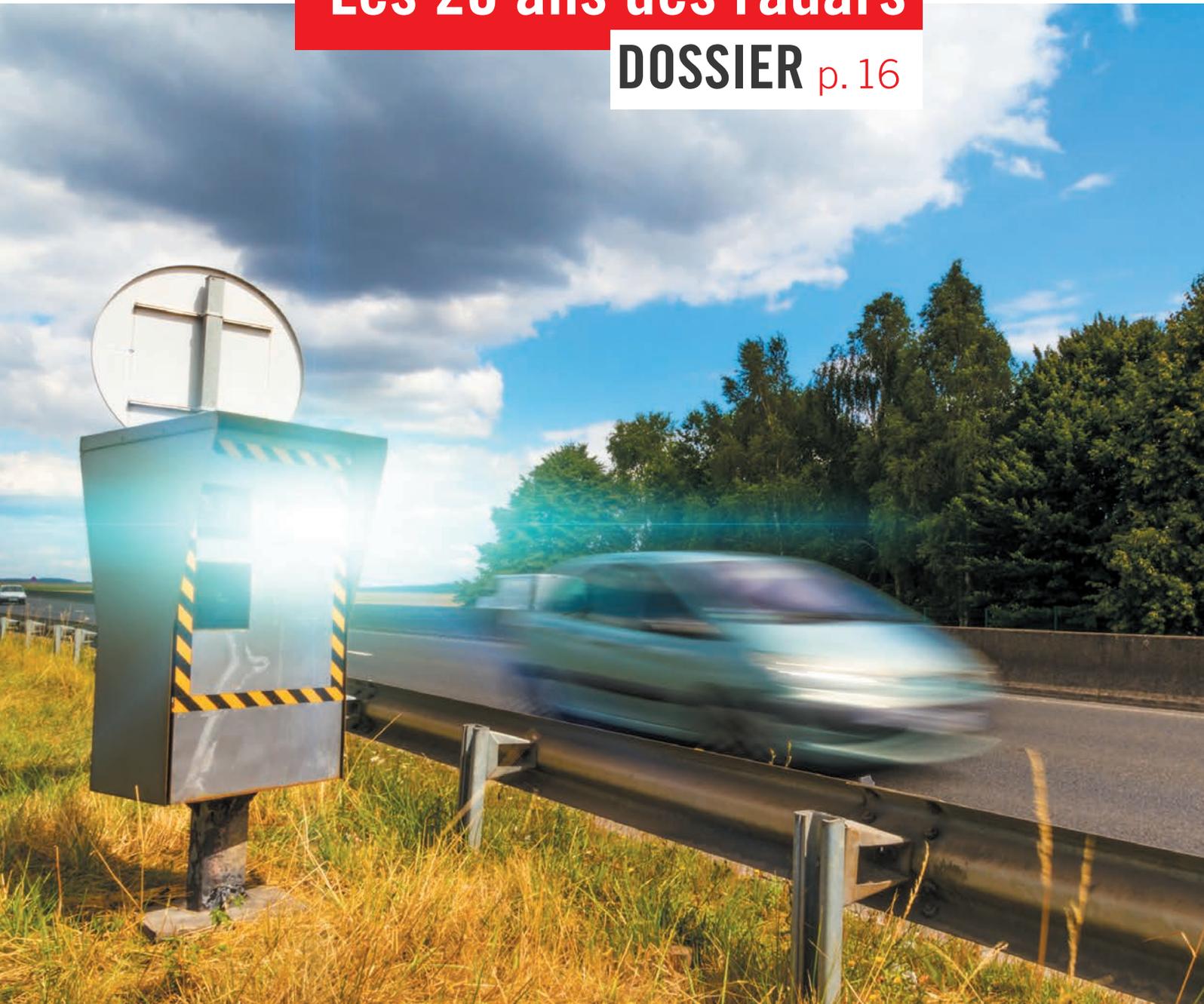
➔ **Sécurité des piétons**
p.14

➔ **Orientations de la Ligue**
p.26



Les 20 ans des radars

DOSSIER p.16



SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 4 – Hommage à Claude Got
- 8 – Les chiffres de novembre 2023
- 9 – Indignation :
 - La prévention routière défaitiste !
 - Un président ne devrait pas dire cela
 - Excusez-moi, j'étais juste inattentif !
 - Sans commentaire
 - Dérapage incontrôlé pour Sébastien Loeb
 - 150 km/h : chiche !
- 12 – Sens unique : Erreur ou faute de conduite, est-ce vraiment la même chose ?
- 13 – Panneaux et paradoxes
- 14 – La sécurité des piétons
- 16 – Dossier : 20 ans de radars automatisés : bilan et perspectives ?
- 25 – Vie de la Ligue
- 26 – Rapport d'orientation 2023
- 29 – Témoignage d'une violence (beaucoup) trop ordinaire
Hommage à Marianne
- 30 – Vie des asso's
- 31 – Associations départementales
- 32 – Conseil d'administration,
Bureau national et bulletin d'adhésion

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

149, avenue du Maine – 75014 PARIS
Tél. : 01 45 32 91 00
E-mail : contact@violenceroutiere.fr
Site Internet : www.violenceroutiere.fr
www.voiturecitoyenne.fr

Directeur de la publication : Jean-Yves Lamant
Rédacteur en chef : Pierre Lagache
Imprimerie :
Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé
N° CPPAP : 0707 G 88243 – ISSN : 0297-5874



NOW FUTURE



Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de *Pondération*

Qui aurait parié en 2002 sur les progrès spectaculaires de la sécurité routière obtenus rapidement par le seul fait d'une volonté sans faille de l'État ? Une volonté politique, une poignée de hauts fonctionnaires compétents et motivés, une véritable écoute vis-à-vis des experts et une approche transversale interministérielle auront démontré qu'il y avait là, tous les ingrédients de la réussite.

Le dossier de ce numéro réalisé à l'occasion des vingt ans du Contrôle Sanction Automatisé est à cet égard très inspirant... mais il nous invite aussi, dans un nouveau contexte, à écrire la feuille de route des prochaines décennies.

Une certitude (notre rubrique *Indignation* en témoigne malheureusement à chaque numéro), atteindre l'objectif de zéro mort et blessé grave imposera de surmonter de vieux démons. La frilosité de nos décideurs réfugiés derrière le confortable vocable du « bon sens » et les nostalgiques peu éclairés d'un « monde d'avant » n'aideront pas.

La tentation du renoncement est grande, mais une petite musique, celle de l'utopie, nous invite pourtant à espérer. Philosophes, chercheurs, écrivains et une part grandissante de la société dite « civile » invente un nouveau vocabulaire. « Lumilutter » récemment découvert dans un ouvrage d'une maison d'édition locale Nantaise⁽¹⁾ nous engage à agir. Nous le devons par conviction, mais aussi pour ceux, dont Claude Got, qui ont été parmi les premiers à porter l'utopie du zéro accident.

Lumilutter : verbe d'action. Issu de lumière et lutter.

Agir avec intention et conviction mue par un espoir radical. Pour qui lumilutte, se résigner n'est pas une option. Parfaitement lucides sur les difficultés, les lumiluttant(e)s se concentrent sur les failles du système, sur l'étendue des possibles et sur le potentiel humain. Lumilutter mobilise une énergie d'action déterminée qui permet de sortir de l'impuissance. Un des slogans des lumiluttant(e)s est **Now Future**, une référence au slogan du mouvement Punk « No Future ».

⁽¹⁾ « Les utopiennes – Des nouvelles de 2043 » octobre 2023 – 203 pages – Éditions la mer salée.
Site web : lamersalee.com

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 dizaines 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 : zéro accident.

Rigueur

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

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.



Jean-Yves LAMANT,
Président de la Ligue
contre la violence routière

Dimanche 21 mai 2023, dans une collision entre un véhicule de police et une voiture qui roulait à contresens dans la métropole lilloise, quatre personnes, dont trois jeunes policiers, sont mortes, et deux passagers ont été grièvement blessés.

Jeudi 25 mai, le Président de la République rend hommage à ces 3 policiers et élargit son hommage à « tous ceux qui, à leur tâche chaque jour, servent ostensiblement les Français ».

Le 26 mai, Sophie nous écrit :

« Je viens d'écouter attentivement le discours d'Emmanuel Macron aujourd'hui à Roubaix. Un discours, et c'est compréhensible, en hommage aux trois gardiens de la paix et aux agents publics en général. Mais en 12 minutes, il est étonnant que le chef de l'État, mis à part la mention du "chauffard alcoolisé sous l'emprise de stupéfiants", ne mentionne pas davantage la cause de l'accident et n'évoque pas l'insécurité routière qui tue, la plupart du temps dans l'anonymat le plus complet, **10 personnes par jour en France**. N'était-ce pas l'occasion... J'ai noté : "À la vue de vos cercueils, n'existe que la sidération devant l'injustice et l'absurde". Peut-être une phrase à retenir, quand on sait l'importante responsabilité de l'État, sur ce que Monsieur Macron qualifie d'injuste et absurde. »

Quelle occasion ratée, oui, mais c'est malheureusement la confirmation que la sécurité routière est un « non-sujet » pour notre Président de la République. Il nous confirmera, sans surprise, au cours de l'été, sa vision sur la voiture en France : « On aime la bagnole et moi je l'adore » confirmant que ce trait culturel méritait, lui, toute sa reconnaissance.

Notre Président, dans son discours en hommage aux 3 policiers tués, nous dit que « Parler d'eux devient nécessaire pour rendre hommage à leur destin et dénoncer les comportements irresponsables qui tuent ».

Alors oui, dénonçons les « irresponsables » qui tuent, mais pour quelle raison le discours n'élabore-t-il pas le début du commencement d'une once d'analyse du pourquoi de telles situations et surtout d'ébauches de solution ?

Rien de cela dans le discours présidentiel, absolument rien. Ce vide abyssal est glaçant pour les familles de victimes qui attendent de la reconnaissance, mais aussi et surtout que nos décideurs agissent face à cette violence routière absurde et inacceptable.

Monsieur le Président, comme Sophie, la Ligue contre la violence routière considère que votre propos n'était pas digne, car il a pu renvoyer aux victimes une forme de mépris.

Cette attitude nous inquiète et nous questionne :

- Que comptez-vous faire, Monsieur le Président, pour que cette hécatombe cesse. Nous faudra-t-il encore longtemps marteler que le bilan de l'insécurité routière est un bilan de guerre ?
- Considérez-vous, comme nous le percevons de façon de plus en plus claire dans les attitudes de votre ministère en charge de la Sécurité routière, que le plancher des 3 000 morts sur nos routes serait difficilement franchissable ? Rappelons que notre pays se situe au quinzième rang de l'insécurité routière en Europe ?
- Cesserez-vous de piloter la sécurité routière au seul baromètre de l'acceptabilité, et de continuer à tolérer que l'insécurité routière soit toujours la première cause de mortalité de notre jeunesse ?
- Continuerez-vous à refuser de vous approprier l'engagement de la France à diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves sur les routes de France sur la décennie 2021-2030 et à viser zéro tué et zéro blessé grave d'ici 2050 ?
- Qu'attendez-vous pour exiger une feuille de route avec des actions concrètes permettant d'atteindre l'objectif auquel s'est engagée la France ?

Nous vous proposons une vraie vision, celle d'une route enfin pacifiée, à laquelle aspirent les Français. Nous attendons de vous que vous confortiez cette vision et que vous la portiez... pour que les discours compatissants cessent, car ils sont inaudibles, et que les actes viennent, car il y a urgence ! Il en va de la crédibilité de la parole politique et de la sûreté des concitoyens, car vous vous êtes engagé, depuis 2017, à les « protéger ».

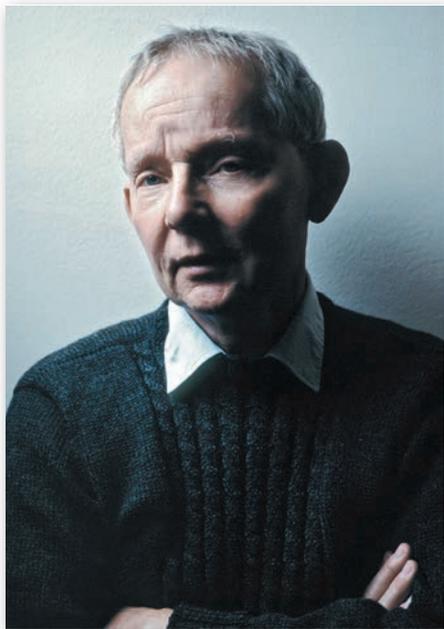
Monsieur le Président, devant l'urgence à agir (oui « l'action n'est pas une option ») et à stopper les renoncements pour que cesse rapidement ce bilan de guerre sur nos routes, sachez que la Ligue contre la violence routière a récemment exercé son devoir de lanceur d'alerte en proposant au CNSR une ébauche de **feuille de route vers la vision zéro tué et blessé grave d'ici 2050**.

Avec l'aide de nombreux experts, ce travail a produit une base sérieuse de réflexion. Celle-ci doit être enrichie et servir dès que possible de boussole pour des décisions pertinentes permettant de transformer la vision zéro en réalité, et ainsi pacifier les routes françaises.

Depuis le début de votre premier quinquennat, Monsieur le Président, et jusqu'à fin novembre 2023, 2 551 vies auraient pu être sauvées et 12 952 blessés graves auraient pu être épargnés si l'objectif de diviser le nombre de tués et de blessés graves sur dix ans avait été respecté.

Je dédie ce numéro 131 de *Pondération* à ces trop nombreuses victimes et à leurs familles, en formulant le vœu que l'appropriation sans délai et l'enrichissement, par votre gouvernement, du travail de la Ligue contre la violence routière permettra de réduire d'au moins 50 % tous les dix ans, ces trop nombreuses morts et blessures évitables sur la route.

Merci Claude ! Nous continuerons...



Claude Got, à Paris, en juin 2011.

Dans le précédent numéro de « Pondération », consacré à un hommage à notre regrettée présidente Chantal Perrichon, le Bureau national de la Ligue a fait part de sa grande tristesse face au décès de Claude Got. Il s'agit ici de lui rendre à nouveau hommage. Nous aurions pu, dans nos colonnes, présenter la longue liste de ses apports à la sécurité routière, de ses compétences, de ses engagements... Nous nous en tiendrons à un seul fait : Claude Got aura été l'artisan essentiel et infatigable qui a permis à la sécurité routière de notre pays de progresser plus rapidement, plus efficacement, plus durablement... Il aura ainsi contribué à sauver la vie de milliers d'entre nous, à jamais inconnus et anonymes... Les textes choisis sont un hommage à la personne et au duo d'exception qu'il formait avec Chantal Perrichon, car au-delà du remarquable spécialiste de la sécurité routière, Claude Got était empreint d'une simplicité et d'une humanité qui caractérisent souvent les grands hommes.

*
* *

Adieu Claude,

Daniel CALECKI – Compagnon de route de Claude Got

L'activité particulièrement intense que Claude a déployée dans le domaine de la Santé publique durant cinquante ans de sa vie a été rappelée dans de nombreux articles parus à la suite de son décès. On y retrouve évidemment la chronologie de sa vie de professeur de médecine, de conseiller ministériel, de membre de diverses organisations et enfin de compagnon de route auprès de plusieurs associations et plus particulièrement la Ligue. Je ne vais rien ajouter à tout ce qui a été écrit sur ce sujet. C'est un Claude plus personnel que je désire raconter.

C'est évidemment comme mentor de Chantal, dans ses débuts de Présidente de la LCVR, que j'ai rencontré Claude. Au fil du temps, nous sommes passés de discussions au téléphone sur la sécurité routière (évidemment) à des rendez-vous pour des déjeuners que nous aimions partager en tête à tête. Mais j'ai dû préalablement faire la preuve que je nourrissais sa réflexion par des points de vue distincts des siens et que je pouvais l'aider très pratiquement dans le travail de recueil des données sur les véhicules, nécessaires pour établir chaque année le fameux classement de la « Voiture Citoyenne ».

Claude appréciait de se retrouver dans un restaurant à la cuisine du terroir, avec un verre de vin de préférence en accord avec son plat. Il ne fallait pas vouloir l'égalité de temps de parole entre nous, tant il avait à raconter sur tel ou tel souvenir de sa vie

passée qui était déjà longue quand nous avons commencé à nous fréquenter. Il ne fallait pas non plus chercher un fil conducteur dans notre conversation, car les associations d'idées qu'il maniait en permanence nous faisaient aboutir très loin de notre point de départ. Il avait quelques histoires qui lui tenaient fortement à cœur et qu'il essayait de placer dans son récit, en ayant oublié qu'il les avait déjà contées plusieurs fois. Alors, ou bien je lui laissais le plaisir d'ajouter une fois aux autres ou bien je faisais en sorte de l'interrompre en usant de formules tout en délicatesse. *A posteriori*, cette répétition permet de sélectionner ce qui comptait le plus pour lui. Je retiendrai son mariage avec son amie d'enfance Claude-Marie, les quatre années passées à l'hôpital d'Oran comme médecin coopérant, ses deux années comme conseiller auprès de Simone Veil pour laquelle il éprouvait une immense admiration, ses nombreuses randonnées à vélo avec son épouse au cours desquelles ils avaient gravi ensemble tant de cols, y compris les plus élevés, l'utilisation de cadavres donnés à la science pour déterminer l'impact des chocs lors des collisions automobiles, l'importance de l'écologie défendue par René Dumont dans les années 1974 et l'installation de panneaux photovoltaïques dès la construction de sa maison, la preuve irréfutable que la vitesse est le premier facteur de la mortalité routière avec l'installation des radars et le système de contrôle-sanction automatique des excès de vitesse

qui permit de faire chuter la mortalité de moitié en huit ans, son attachement aux différents rédacteurs de *Charlie Hebdo*, et j'en dirais, et j'en dirais encore...

Claude disposait de très bonnes connaissances en physique, mais il se désespérait de ne pas comprendre la mécanique quantique. J'ai réussi à le consoler en le convaincant de l'impossibilité d'y réussir en amateur. Il était à la fois ancré dans le réel et incapable de gérer le quotidien. Par exemple, il avait fait les plans et construit seul dans sa maison une piscine à contre-courant, mais il avait du mal à rapporter ce qui convenait quand il partait en courses dans une supérette.

J'admire sa force devant l'adversité de sa maladie qui touchait le plus important pour lui : le raisonnement par manque de mémoire et l'expression par perte des mots. Le décès de Claude-Marie qui avait partagé toute son existence lui rendait la vie insupportable, et il a bataillé avec toute l'énergie que je lui connaissais pour en finir le plus rapidement possible, avec succès finalement.

Sans Claude, Chantal ne serait pas devenue la porte-parole incontournable de la sécurité routière en France. Sans Chantal, je n'aurais pas connu Claude. Sans eux deux, disparus quasi simultanément, ma vie n'aurait pas été remplie aussi abondamment et diversément. Eux seuls auraient pu comprendre le manque que j'éprouve maintenant.

Un grand Homme au service des petits...

Ghislaine et Jean-Marie LEVERRIER – Militants à la Ligue depuis 40 ans

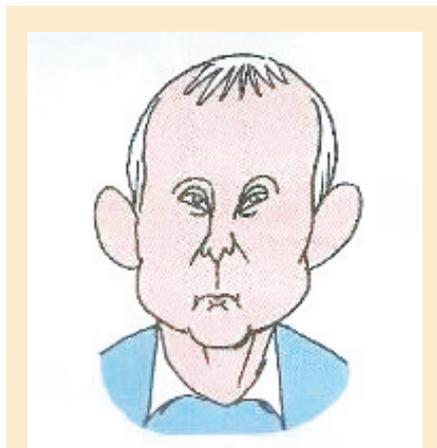
Au cours de notre longue vie nous avons rencontré beaucoup de gens merveilleux. Certains sans doute ont disparu de notre mémoire ; d'autres y ont laissé un souvenir à tout jamais.

Nous avons fait la connaissance du Professeur Got au téléphone. L'année 1983 nous avait apporté son lot de désespérance et d'interrogations. Pourquoi ?... Pourquoi ? La rentrée scolaire était là et l'absence se faisait plus grande encore. Notre obsession du moment était pourquoi son casque ne l'a pas protégée ? Du fond de notre campagne normande nous avons passé mille coups de téléphone pour avoir une réponse. Un jour au bout du fil une dame bienveillante nous a orientés vers « *le grand spécialiste en accidentologie, le Professeur Got à l'hôpital Raymond-Poincaré à Garches (Hauts-de-Seine)* ».

Un coup de téléphone, une secrétaire et une voix douce « *Ici Claude Got* ». Longuement il a écouté. Patiemment il a répondu. Quel étonnement, pour nous petits fonctionnaires, d'avoir directement ce grand monsieur au téléphone.

Par la suite nous avons eu le privilège de rencontrer souvent Claude Got. Que dire d'un déplacement en TGV vers le sud de la France avec Chantal Perrichon et Claude Got. À peine le train sortait de la gare que Chantal sortait de son gros sac à dos une pile de dossiers de toutes les couleurs sous l'œil malicieux de Claude. Pendant plusieurs heures nous avons un cours approfondi de sécurité routière.

Oui, c'était un grand Homme. Son immense compétence n'a jamais écrasé ni sa bienveillance, ni sa modestie ; cette modestie qui est seulement l'apanage des Grands Hommes.



La relation entre Claude Got et *Charlie Hebdo* était une relation de proximité. Le dernier article qu'il avait écrit était destiné à « Charlie » (cf. numéro 130 de *Pondération*). Dans le *Pondération* n° 102 de mars 2015, nous évoquons un interview que lui avait accordé *Charlie Hebdo*, accompagné de ce dessin portrait et titré « *Claude Got : L'anti Mad Max* ».

Le site Internet <http://securite-routiere.org/> que Claude Got avait créé en 1999 continuera à exister.

À la demande de Claude Got, la Ligue s'est engagée à en assurer la pérennité car il est essentiel de préserver cette source d'information considérable constituée pendant près de 24 années.



Quelques faits marquants

Résumer l'action de Claude Got en matière de sécurité routière à quelques faits marquants n'est pas un exercice facile. Il est forcément réducteur, subjectif et donc contestable. Trois faits relativement récents illustrent les contours d'un personnage déterminé et courageux au service d'un combat qu'il aura mené jusqu'à la fin de sa vie.

2004 : Claude Got fonde l'Association Pour l'Interdiction des Véhicules Inutilement Rapides (APIVIR)

L'association est à l'origine, en 2006, d'un recours rejeté par le Conseil d'État concernant le bridage à 130 km/h de tout véhicule routier vendu sur le territoire français. Pour justifier son rejet, le Conseil d'État s'appuie sur la réglementation européenne en matière de ventes automobiles. Elle stipule le droit à la vente de tout véhicule homologué dans son pays de production comme dans le pays importateur. À la manœuvre, l'Allemagne sous l'emprise du lobbie des constructeurs de voitures inutilement puissantes s'était opposé à une telle mesure.

Le 18 mars 2015, Claude Got et Claudine Perez-Diaz, sociologue et chargée de recherche au CNRS annoncent leur décision

de démissionner du comité des experts auprès du Conseil National de la Sécurité routière.

Estimant que l'organisme « *n'assume pas ses fonctions* », les deux chercheurs font cette annonce dans une tribune du journal « Le Monde ». Ils regrettent l'abandon de l'abaissement de 90 à 80 km/h de la vitesse sur route, le manque de moyens alloués aux radars mobiles et le manque de volonté politique pour réduire la mortalité routière. Les propos révèlent la grande intégrité des démissionnaires :

« *Refusant d'être associés sans réagir à l'incompétence, la surdité et l'obstination dans l'erreur, nous démissionnons du Comité des experts auprès du Conseil National de la sécurité routière. Quand des organisations n'assument pas leurs fonc-*

tions, il faut expliquer pourquoi et les quitter. Toute autre attitude relève d'une forme de compromission irresponsable conduisant à la culpabilité. »

En 2019, Claude Got travaille, avec l'appui de bénévoles de la Ligue contre la violence routière, à la réalisation d'une étude d'accidentalité en lien avec la mesure du 80 km/h.

Le 1^{er} septembre 2019, les résultats de cette étude sont publiés dans le *Journal du Dimanche*. L'étude, couvrant la période 2006-2015, identifie les voies sans séparateur médian de chaque département français où la mortalité est la plus élevée. Les cartographies réalisées font émerger les routes départementales les plus périlleuses, celles qui sont les plus fréquentées.

Ces cartographies sont disponibles sur le site Internet de la Ligue.

Professeur Claude Got, père de l'accidentologie française⁽¹⁾



« Il fallait choisir entre l'expert dans ses pantoufles attendant que le ministre lui pose une question et l'activiste qui pose un problème et défend ses propositions. Il risque d'être qualifié d'ayatollah, de vichyste sournois, d'hygiéniste rétrograde et liberticide, mais ces excès sont préférables à l'absence de débats d'idées. Les propositions des experts doivent être commentées par des généralistes de la pensée et de l'action sociale. »

(Claude Got, « Le Monde » du 21 décembre 1993).

Claude Got était l'un des grands experts de la santé publique et a sans cesse été un lanceur d'alerte sur les enjeux majeurs de santé publique. Grâce à lui, des dizaines de milliers de personnes ont été sauvées d'une mort par accident.

On pourrait dire qu'il était en quelque sorte un Jancovici de la sécurité routière, ou, plus précisément, il a été pour la sécurité routière et plus généralement, pour la santé publique, ce que Jean-Marc Jancovici est au climat, c'est-à-dire un scientifique qui raisonne par la science et en dehors de toute doctrine politique, en dehors de toute pression médiatique. Et également un artisan de sa pensée : indépendant, il n'avait que sa voix et sa plume pour porter ses idées.

En ce sens, le professeur Got a été souvent contesté, en particulier par tous ceux, parmi les automobilistes, qui ont rouspété face à des mesures prises en faveur de la sécurité routière depuis plus de cinquante ans, mais aussi par les viticulteurs et les producteurs de cigarettes, entre autres. Il aimait rappeler qu'il avait parcouru dans sa vie près d'un million de kilomètres avec sa voiture et qu'il avait obtenu trois prix récompensant ses travaux scientifiques, décernés par la Society of Automotive Engineers : « Cette société des ingénieurs de l'automobile américains n'a jamais considéré que la promotion de la sécurité s'opposait à l'usage de l'automobile. ».

Il répondait à ses détracteurs ainsi : « Mon attitude n'est pas celle d'un utopiste imaginant résoudre des problèmes insolubles, ni celle d'un adversaire des moyens de transport actuels. Je sais que le développement du transport individuel et du transport routier s'est fait avec l'ampleur que nous constatons pour une raison simple : il est commode et il apporte donc de la liberté aux individus et aux entreprises. (...) L'usage de la route et du transport individuel routier ne se réduira pas, il faut donc que nous lui donnions des caractéristiques qui assurent la sécurité. De multiples motivations vont dans le même sens, le bruit, la pollution, la consommation de combustibles fossiles, le risque lié à la vitesse excessive peuvent être réduits par la production de véhicules moins puissants et une meilleure régulation des vitesses.

Une autre motivation est liée à la prise de conscience du risque lié aux possibilités de véhicules dont les caractéristiques sont en contradiction avec les règles (voitures qui peuvent atteindre 180, 200 km/h alors que la vitesse maximale autorisée est de 130 !). Ces incohérences fonctionnent comme de véritables pièges dont sont victimes l'ensemble des usagers. Il faut cesser d'opposer les automobilistes et les autres utilisateurs de la route, ils forment une communauté d'individus qui se partagent les mêmes infrastructures et qui doivent bénéficier de la liberté de se déplacer dans les meilleures conditions de sécurité. Trouver le bon compromis entre leurs exigences a un nom, cela s'appelle la solidarité. ».

Pas une fois il ne s'est abstenu de râler lorsque le pouvoir politique reculait dans la sécurité routière (la dernière fois, la marche en arrière pour les 80 kilomètres par heure).

Claude Got était ce qu'on appelle un mandarin, c'est-à-dire avec un triple métier, un praticien hospitalier devenu chef de service, un professeur d'université et un chercheur. Mais un mandarin atypique. À l'origine, il se destinait à la pneumologie, puis à la réanimation, et il racontait que l'évolution de sa carrière n'a été qu'une suite de demandes extérieures qu'il n'avait pas prévues. À partir de 1965, il a travaillé à l'hôpital Raymond-Poincaré de Garches comme spécialiste de l'anatomie pathologique « qui privilégie l'observation et la compréhension des lésions ».

En 1970, un médecin de Renault est venu le voir pour travailler avec lui sur la conception des ceintures de sécurité : Volvo en mettait déjà (dès 1959) dans ses voitures. Petit rappel : 1972 a été la pire année pour la mortalité routière en France (plus de 16 000 morts). Son action a été déterminante : « Comme anatomopathologiste, j'ai fait des autopsies d'accidentés. De la description des lésions, nous sommes passés à l'expérimentation sur le cadavre, dans le cadre du don du corps pour la science. Cette pratique nous a permis de développer les connaissances biomécaniques des lésions produites par les accidents. Décrire les dommages produits par un choc n'était pas suffisant, il fallait connaître les forces, les pressions, qui les avaient produites. J'ai

⁽¹⁾ Ce texte s'inspire principalement de l'article de Sylvain Rakotoarison in *AgoraVox*, 14 août 2023.

développé cette activité en collaboration avec les constructeurs automobiles pendant toute ma carrière. ».

Cette expérience l'a profondément marqué pour la suite : « À Garches, mon bureau se trouvait dans le funérarium de l'hôpital. Pendant quinze ans, j'ai vu des familles venir reconnaître et enterrer leurs proches, victimes d'accidents de la route. J'ai alors été confronté aux particularités de ces accidents, notamment la fréquence élevée avec laquelle ce sont les parents qui enterrent leurs enfants. Il faut avoir en permanence à l'esprit le nombre de 2 000, qui est celui des tués par accident de la route entre 15 et 24 ans (note : cette valeur s'est abaissée à 1 262 en 2006). 38 % des décès pendant cette période de la vie, un quart de l'ensemble des morts de la route. Quelle que soit la tristesse que l'on puisse éprouver quand on perd ses parents, cet événement est dans la nature des choses. Grâce aux progrès des conditions de vie, de la médecine, on vit plus vieux, on demeure plus longtemps en meilleure condition physique, mais on finit un jour par disparaître et une génération doit se séparer de celle qui l'a précédée. Cet événement n'est pas comparable à la perte d'un enfant, et c'est peut-être parce que la mortalité infantile par maladie est devenue exceptionnelle que la mort par accident, qui demeure fréquente, est devenue intolérable. C'est un échec grave de notre civilisation, un signe de barbarie et d'indifférence à une souffrance que l'on se refuse à imaginer pour soi et dont on tolère qu'elle soit subie par les autres. Pendant cette période je n'ai pas eu à imaginer cette douleur, je l'ai vue. J'ai eu parfois à aider le personnel de l'établissement à secourir des mères ou des pères qui ne se sentaient plus capables de vivre après avoir subi cette annonce de la mort de leur enfant. Ils étaient dans leur vie normale et un appel téléphonique les avait brutalement plongés dans le malheur. Arrivant à l'hôpital, c'est souvent seulement là qu'ils apprenaient que leur enfant n'avait pas survécu et qu'ils venaient à la salle des morts. Ce sont ces parents qui m'empêchent de dormir certaines nuits et qui font que (...) je suis à la disposition de toutes les associations et les structures qui interviennent dans la sécurité routière. La passivité face à une telle situation n'est pas tolérable, on ne peut toujours espérer que le drame atteigne seulement les autres, il faut se mobiliser pour réduire une mortalité dont nous savons qu'elle est évitable, plusieurs pays sont deux à trois fois meilleurs que nous, deux à trois fois plus civilisés que nous, dans la prévention de ces morts inacceptables. ».

En 1972, Claude Got a convaincu le premier délégué interministériel à la sécurité routière, Christian Gerondeau, de rendre obligatoire le bouclage de la ceinture de sécurité et de définir une vitesse limite sur la route. Il a fallu une année pour que le gouvernement ait pu réussir à l'imposer face à ceux qui se disaient défenseurs des libertés.

Claude Got a aussi étudié précisément les causes des accidents mortels et a pu y voir une causalité importante dans l'absorption d'alcool (et de drogue). Dans une étude qu'il a publiée dans « Le Monde » en décembre 1977, il a évalué à l'époque que 5 000 personnes mouraient chaque année sur la route à cause de l'alcool.

C'est en raison de ces études d'accidentologie, le mot serait de lui, qu'il a été appelé à collaborer directement avec le gouvernement, d'abord dans le cabinet de Simone Veil de 1978 à 1979, puis dans celui de Jacques Barrot de 1979 à 1981 : « Ce n'était pas mes connaissances spécifiques des problèmes traités qui motivaient ces interventions, mais mon expérience de la gestion des risques. L'alcool, le tabac, le sida, l'amiante... détruisent des vies et la réduction de leur nuisance fait partie des obligations des pouvoirs publics avec des méthodes très variables qui vont de l'interdit de l'usage (l'amiante) aux différentes formes de dissuasions argumentées. » Il a participé à l'élaboration de la loi du 12 juillet 1978 qui autorise les contrôles préventifs d'alcoolémie sur les routes, et

cela malgré la forte opposition des producteurs d'alcools. Il a travaillé aussi sur la réforme des études médicales, la formation des généralistes, le *numerus clausus* pour adapter le nombre d'étudiants aux besoins démographiques, etc.

À partir de 1978, Claude Got a intégré de nombreux conseils scientifiques, organismes d'expertise, commissions, etc., sur la sécurité routière et sur la santé publique. En particulier, il est entré en 1978 au Haut Comité d'étude et d'information sur l'alcoolisme et en a démissionné en février 1987 pour protester contre le gouvernement de Jacques Chirac qui a permis des publicités de bière. Il a rédigé un rapport sur le sida en 1988 à la demande du ministre de la Santé ; avec Gérard Dubois, François Grémy, Albert Hirsch et Maurice Tubiana, il a rédigé un rapport sur la santé publique, qui a abouti, pas sans mal, à la loi Évini votée le 10 janvier 1991 qui a notamment interdit la publicité pour le tabac ou l'alcool et qui protège (enfin) les non-fumeurs. Claude Got a démissionné aussi du Haut Comité de santé publique en juin 1992 à cause de son manque de moyens et de son manque d'indépendance. Plusieurs autres rapports cruciaux ont été rédigés par lui, dont un pour évaluer la première loi de bioéthique en 1994, un autre sur les risques liés à l'amiante en 1998 (« Environ 700 mésothéliomes apparaissent chaque année en France, personne ne discute le fait que 90 % à 95 % de ces cancers sont provoqués par l'amiante et cependant moins de 100 mésothéliomes seront reconnus comme d'origine professionnelle. »), etc. Il était aussi président du collège scientifique de l'Observatoire français des drogues et toxicomanies de 1999 à 2005, membre du comité d'experts auprès du Conseil national de la sécurité routière (dont il a démissionné en 2015 parce que le gouvernement de Manuel Valls refusait de prendre la décision du 80 kilomètres par heure qu'il préconisait dès 2013 et que le successeur Édouard Philippe a finalement mis en œuvre en 2018), etc.

Sa carrière de médecin hospitalier a progressé en parallèle, en étant nommé chef du service d'anatomie pathologique à l'hôpital Ambroise-Paré de Boulogne-Billancourt d'octobre 1985 à septembre 1997 et professeur des universités à Paris-Descartes de 1970 à 1997.

Dans une interview très instructive accordée à Jean-Yves Nau et Franck Nouchi et publiée dans « Le Monde » du 21 décembre 1993, Claude Got savait qu'il y avait un équilibre à trouver entre liberté individuelle et contrainte pour renforcer la sécurité publique : « Le risque, ici, serait que le débat soit monopolisé par des groupes d'intérêt qui, bien souvent, contribuent à rendre illisible l'évolution sociale en multipliant les informations et les interprétations contradictoires. (...) L'échec du totalitarisme communiste renvoie le balancier vers un libéralisme extrême et l'aveuglement de ceux qui veulent situer toutes les responsabilités au niveau de l'individu est aussi dangereux que la tutelle dictatoriale. ».



Analyse de la mortalité routière de novembre 2023

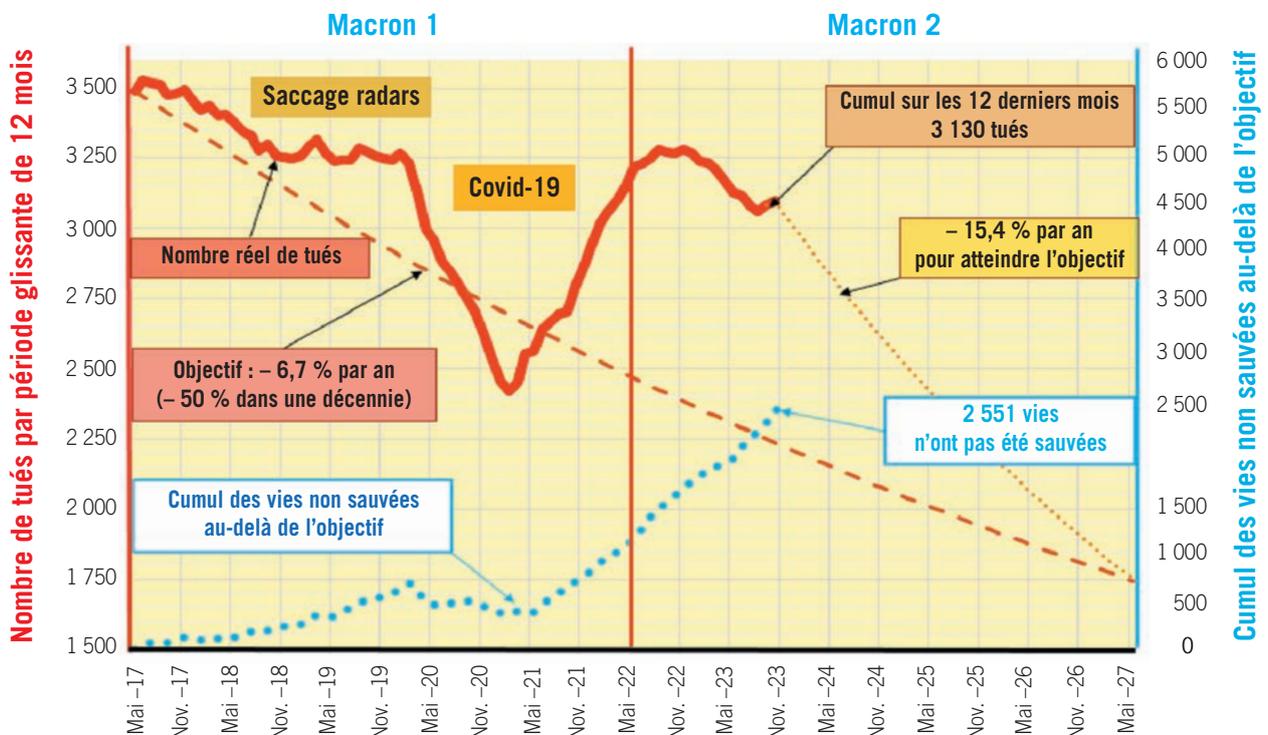
Mortalité routière – France métropolitaine				
Novembre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en % ⁽¹⁾	Mortalité	Variation en % ⁽²⁾
Novembre 23	281	+ 16,10	3 130	- 4,60
Novembre 22	242	+ 5,20	3 281	+ 14,80
Novembre 21	230	+ 33,00	2 857	+ 9,30
Novembre 20	173	- 32,70	2 614	- 19,50
Novembre 19	257	- 4,10	3 246	- 0,30
Novembre 18	268	- 1,50	3 254	- 6,80
Novembre 17	272	+ 5,43	3 493	+ 1,39
Novembre 16	258	- 12,80	3 445	+ 0,10
Novembre 15	296	+ 5,70	3 442	+ 0,90
Novembre 14	280	+ 11,10	3 411	+ 4,20
Novembre 13	252	- 13,70	3 274	- 10,80

Novembre 2022 = 242 tués,
+ 5,2 % par rapport à novembre 2021.

Novembre 2023 = 281 tués,
+ 16,1 % par rapport à novembre 2022.

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

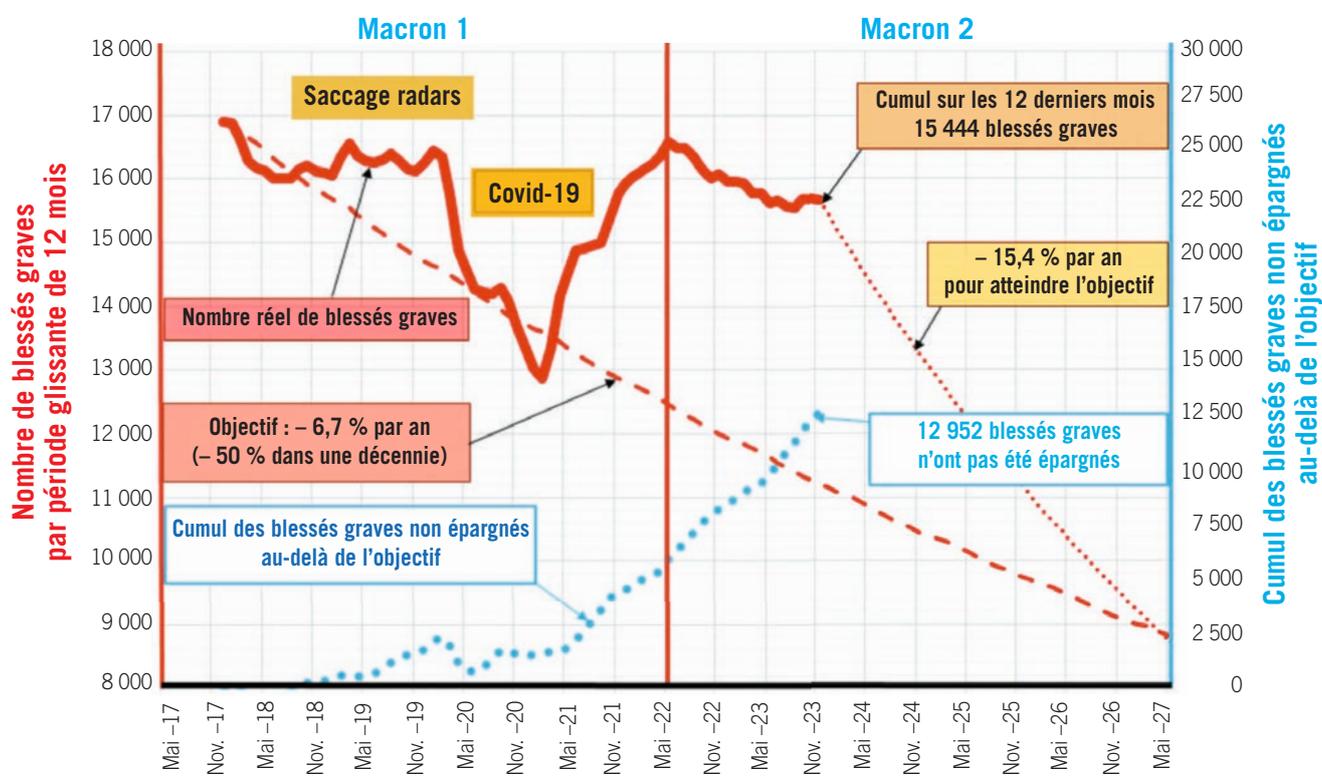
Mortalité sur les routes de France métropolitaine depuis mai 2017



Mortalité sur les routes de France métropolitaine de mai 2002 à mai 2022	
Mandat présidentiel 2002-2007 (Chirac) : - 9,5 % par an	Mandat présidentiel 2012-2017 (Hollande) : - 1,5 % par an
Mandat présidentiel 2007-2012 (Sarkozy) : - 5,5 % par an	Mandat présidentiel 2017-2022 (Macron) : - 1,5 % par an
Décennie 2002-2012 : - 7,5 % par an	Décennie 2012-2022 : - 1,5 % par an

En novembre 2023, 39 tués de plus que pendant le mois de novembre 2022. Depuis 3 mois la courbe de la mortalité augmente. La baisse sur les 12 derniers mois n'est que de 4,6 %, ce qui nous éloigne de l'objectif auquel la France s'est engagée, à savoir : diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves sur les routes sur une décennie, et à viser zéro tué et zéro blessé grave en 2050. Le seul respect de cet engagement aurait sauvé 2 500 personnes et épargné des blessures graves à près de 13 000 autres depuis le mois de mai 2017, la première élection du Président Macron. Nous rappelons que le Président Chirac qui, lui, pendant son dernier mandat s'était fortement engagé dans la lutte contre la violence routière, avait obtenu des résultats exceptionnels salués par tous y compris par ses opposants.

Blessés graves sur les routes de France métropolitaine depuis mai 2017



Indignation!

La prévention routière défaitiste⁽¹⁾!

Dans un article du *Figaro.fr* daté du 30 décembre 2023 et intitulé « Fin du retrait de point pour les "petits" excès de vitesse : ce qu'il faut savoir sur cette mesure qui divise », la déléguée générale de la Prévention Routière, commente la mesure : « *Parler de petits excès de vitesse est un abus de langage* ». En référence à l'engagement de la France de diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves sur la décennie 2021-2030, elle poursuit et affirme qu'avec cette nouvelle réglementation : « *En France, 3 244 personnes avaient perdu la vie en 2019, dernière année de référence avant la Covid. Dans 7 ans, il faudrait donc ramener le nombre de tués à 1 622. C'est impossible* ».

« **Impossible** » : le mot est lâché ! Il clôt ainsi définitivement le débat, affranchit de toute perspective et sacre la stratégie du renoncement. Le mot couperet est l'arme fatale des fossyeurs d'utopies, dont tant d'entre elles ont pourtant révélé que la volonté, le courage et la ténacité permettent de soulever des montagnes...

Faut-il devant une telle voie sans issue décrétée par la Prévention Routière, mettre fin à toute ambition pour la sécurité routière de notre pays ? Faut-il dire aux Français qu'ils doivent se résigner à accepter un bilan de guerre chaque année avec plus de 3 500 tués et 16 000 blessés graves ? Avec quelle légitimité la Prévention Routière se permet-elle de juger que l'objectif auquel s'est engagé la France serait impossible à atteindre ? Pourquoi nous faudrait-il désormais renoncer à tout sursaut de notre Délégation à la sécurité routière ? La Prévention routière disposerait-elle d'informations dont nous ne disposons pas ?

Dans un autre registre, avec quelle légitimité la Prévention Routière affirme-t-elle dans sa « grande enquête », « *que l'alcool est devenu aujourd'hui la première cause de mortalité sur les routes avant la vitesse excessive et autres comportements à risques ?* » alors que l'ONISR, études scientifiques à l'appui, montre que c'est la vitesse excessive et non adaptée qui en est la première cause.

La Ligue contre la violence routière veut exprimer ici son indignation devant un tel défaitisme affiché dans les médias et de telles contre-vérités.

La Ligue contre la violence routière va encore une fois rester seule à lutter pour que des mesures courageuses soient enfin prises pour que cesse ce bilan de guerre. Elle a assumé cette position en ayant proposé, fin 2023, au Conseil National de Sécurité Routière une ébauche de feuille de route pour la vision zéro tué et blessé grave, en montrant, tout au contraire, que c'est possible, que l'engagement de la France est tenable en pratiquant une autre politique.

La Ligue contre la violence routière réaffirme ici qu'elle dénoncera sans relâche les prises de position défaitistes qui justifient l'inaction et donc l'encouragement ! Nous ne céderons jamais à la tentation facile de démobilisation, car nous en connaissons, que trop, le prix à payer !

⁽¹⁾ État d'esprit de ceux qui ne croient pas à la victoire et qui préconisent l'abandon du combat.

Indignation!

Un Président ne devrait pas dire cela

Il y avait un relent de la vieille époque de Georges Pompidou au Journal Télévisé de France 2 et de TF1 du dimanche 24 septembre 2023. « *On est attaché à la bagnole, on aime la bagnole. Et moi je l'adore* », a déclaré Emmanuel Macron lors d'un entretien censé être consacré à l'écologie. Ce n'était pas la première fois qu'Emmanuel Macron faisait de telles déclarations sur la voiture. « *On est un pays qui aime la bagnole* », avait-il déjà affirmé lors du *Mondial de l'Auto* en 2022. Lors du *Mondial de l'Automobile* en 2014, il s'était même laissé aller à la confiance. « *Quand je conduisais, j'aimais plutôt accélérer et sentir le moteur, donc je suis un très mauvais élève de ce côté-là* », avait-il confié.

« *"Bagnole", il a dit, pas "voiture" ou "automobile". Bagnole, comme dans un dialogue de Michel Audiard ; et pas, a priori, comme dans un discours présidentiel* » pointe Valérie

Lehoux dans son article de *Télérama* du 25 septembre 2023. Effectivement le vocabulaire n'est pas neutre et pose problème.

Notre Président s'adresse à qui ? D'un point de vue générationnel, il n'est pas certain que le discours trouve un écho auprès de la jeune génération qui a su prendre de la distance vis-à-vis de la sacralisation de la voiture.

Sur le sujet de la transition, thème principal de l'interview, le discours est en total décalage avec ce qui est attendu d'un dirigeant : expliquer que certaines habitudes du « monde d'avant » devront nécessairement être remises au panthéon des Trente Glorieuses. La voiture individuelle est aujourd'hui la première source de gaz à effet de serre en France et ses émissions stagnent à cause des achats de SUV.

« *Parler de la voiture comme le fait le Président, (...) ça pose des questions sur la manière dont on va atteindre la neutralité carbone*

dans le transport. » a déclaré Jean Jouzel, scientifique mondialement reconnu pour ses travaux au sein du Giec⁽¹⁾. Il déplore notamment que la limitation à 110 km/h sur autoroute ait été « *mise de côté par le Président* ». Ou encore que l'exécutif ne mise pas davantage sur la taxation des véhicules lourds. « *Il faut que les citoyens comprennent que plus la voiture est lourde, plus elle émet [de gaz à effet de serre], plus elle utilise d'énergie, qu'elle soit thermique ou électrique* », appuie Jean Jouzel.

Quelques jours avant l'interview, une conférence-débat, placée sous le haut patronage de... Emmanuel Macron, avait lieu à Cannes : « *Les années Pompidou, entre nostalgie et actualité.* » Intéressant...

⁽¹⁾ Depuis plus de trente ans, le Giec (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) évalue l'état des connaissances sur l'évolution du climat, ses causes et ses impacts.

Indignation!

Excusez-moi, j'étais juste inattentif !

Pourrions-nous accepter cette excuse qui serait avancée par un pilote d'avion ou un conducteur de train responsable d'un accident grave ? En quoi cette réponse serait plus acceptable de la part d'un automobiliste, d'un conducteur de camion ou de bus ?

Alors, comment ne pas s'indigner en lisant le *tweet* suivant de la sécurité routière diffusé mercredi 26 juillet 2023 : « *Les petits excès de vitesse relevant davantage du manque d'attention que de la volonté délibérée de s'affranchir de la règle ne seront plus sanctionnés de la perte d'un point sur le permis de conduire à partir du 1^{er} janvier 2024* ».

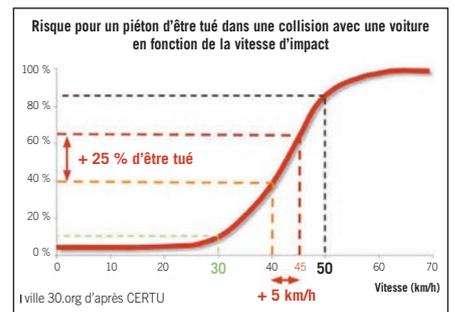
Invoquer le « manque d'attention » pour excuser les « petits » excès de vitesse et tenter de justifier une mesure injustifiable, démontre soit une ignorance coupable du rôle du manque d'attention expliquant les accidents mortels soit un déni délibéré des recommandations des experts.

Au nom de quel principe peut-on se permettre d'ignorer consciemment les études des experts qui suggèrent que « *les politiques à venir devraient se concentrer tout particulièrement sur les petits excès de vitesse* » (Laumon-Viallon, 2013 sur la mortalité liée à la vitesse entre 2001 et 2010). Cette étude montre clairement qu'entre 2001 et 2010 :

- La fraction des accidents mortels attribuable aux petits excès de vitesse (< 10 km/h au-dessus de la limite) est passée de 7 % à 13 %. Elle a presque doublé.
- Ces petits excès de vitesse représentaient 16 % des accidents mortels attribuables à un excès de vitesse en 2001, et 46 % des accidents mortels attribuables à un excès de vitesse en 2010.

La courbe ci-après établie par le Certu (actuel CEREMA) nous montre que contrairement à ce que la désinformation véhicule, les petits excès de vitesse tuent aussi, et qu'une différence de 5 km/h de

vitesse d'impact entre 40 et 45 km/h est loin d'être négligeable. En effet, à 40 km/h, 4 collisions sur 10 entre un véhicule et un piéton peuvent être mortelles, mais à 45 km/h c'est 7 collisions sur 10 qui peuvent être mortelles. Soit près du double ! Accepter ce que nous dit la science, peut aider à sauver des vies. Pourquoi le nier ?

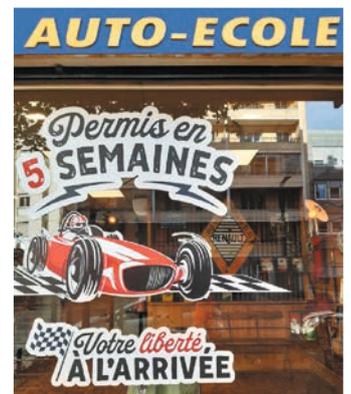


Le *tweet* de la DSR et la mesure qu'elle tente de cautionner sont pris en flagrant délit de déni scientifique.

Indignation!

Sans commentaire...

Il y aurait pourtant beaucoup à dire sur cette publicité de devanture d'une auto-école de la banlieue lyonnaise. Le gérant a-t-il bien pesé le message adressé à son jeune public ?



Indignation!

↳ Dérapage incontrôlé pour Sébastien Loeb

Dans une interview accordée au *Figaro* en avril 2023, Sébastien Loeb est sans filtre quand il évoque son comportement de jeune conducteur sur la route. Après avoir précisé que, comme beaucoup, il avait trafiqué sa mobylette, il semble assumer, sans que jamais ne pointe l'once d'un regret ou d'une prise de recul, ses excès de vitesse à bord de sa R5 GT Turbo précisant qu'elle avait fini dans un poteau. Le clou de l'interview est la réponse apportée au sujet du 110 km/h sur autoroute. Sébastien Loeb ne réfute pas la mesure à la condition qu'elle ait un intérêt en matière de sécurité routière, mais le pilote de rallye conclut

ainsi « **Moi à 110 km/h au volant, je suis plus dangereux qu'à 180 km/h, car j'ai tendance à m'endormir...** ».

Soyons clair, nous sommes face à un grand sportif dont le métier, la passion et la performance consistent à piloter des bolides avec pour objectif de relier le point A à un point B dans un temps minimum. Il est donc assez concevable que son rapport à la conduite soit quelque peu altéré, au point de devoir faire un effort d'adaptation lorsqu'il troque sa casquette de pilote pour celle de conducteur lambda.

Ce qui est inacceptable ici, c'est le propos qui semble totalement désincarné de tout

sens de la responsabilité. Sébastien Loeb ne peut ignorer que sa parole porte implicitement un message, notamment auprès du jeune public. Certains pilotes professionnels, moins connus, n'hésitent pas à endosser un autre costume, celui du pilote citoyen portant le message que la route au quotidien est tout sauf le lieu d'expression de performance sportive.

En n'apportant aucune nuance dans ses réponses, et pire, en assumant l'idée que la vitesse, nécessitant de la concentration, pourrait être un gage de meilleure sécurité, notre pilote est clairement dans l'irresponsabilité et le dérapage incontrôlé, celui-là...

Indignation!

↳ 150 km/h : chiche !

La République Tchèque va augmenter la limitation de vitesse maximale autorisée sur certaines portions d'autoroutes dès le 1^{er} janvier 2024. En Italie aussi, les autorités envisagent d'appuyer sur l'accélérateur. Une mesure qui permettrait d'accroître la sécurité routière assurent les autorités.

Selon les partisans de cette mesure, les véhicules modernes sont en effet tellement performants et confortables qu'à 130 km/h, elles rendent le conducteur passif et trop inattentif. Augmenter la vitesse maximale les contraindrait donc à être plus concentrés. (sic !)

Bref, alors que toutes les études démontrent que la vitesse élevée nécessite, certes, une haute concentration, mais aussi qu'elle augmente le risque d'accident grave, entre autres par la fatigue générée, les vieilles ficelles sont à nouveau utilisées.

Il n'en fallait pas moins pour que le lobby « vroom vroom » national s'engouffre grossièrement dans la brèche. Le délégué général lobbyiste de 40 millions d'automobilistes ose tout...

« *Cela ne me paraît pas fou de tenter l'expérience* », a-t-il estimé sur RMC. « *Il faut s'inspirer de ce qu'il se fait à l'étranger et en Allemagne, sur les autoroutes illimitées, il y a un peu plus d'accidents, mais c'est compensé avec un meilleur comportement routier sur toutes les autres routes* ».



De la désinformation...

Le chiffre évoqué de 66 % des 13 000 km d'autoroutes allemandes non limités en vitesse est abusivement surestimé. Entre les tronçons d'autoroutes « libres » et ceux ne l'étant qu'à certaines heures de la nuit (entre 23 h 00 et 6 h 00 du matin), c'est seulement 1/3 des autoroutes allemandes qui connaît une absence de vitesse maximale autorisée.

Le « *un peu plus d'accidents* » n'est évidemment pas précisé. Les statistiques disponibles nous renseignent pourtant sur le fait que les autoroutes allemandes sans limitations de vitesse présentent une accidentalité plus importante de 25 % que sur le réseau limité⁽¹⁾... une paille...

Au fait, l'enjeu de la transition dans tout cela ? Un sujet visiblement très, très annexe !⁽²⁾

...Au cynisme

Outre la désinformation, pointons le cynisme absolu du raisonnement. Les Allemands étant plutôt responsables sur l'ensemble de leur réseau routier, laissons-leur, tout de même, un terrain de jeu, et comptons les morts... il y a de la marge...

Bref, « 40 millions d'automobilistes », la nébuleuse pro-vitesse, est prête à tenter l'expérience du bac à sable autoroutier à 150 km/h, quitte à revenir en arrière si le nombre de morts est jugé trop important. Allez chiche ! Cynisme absolu, vous dis-je...

⁽¹⁾ « Dès 2014, le président du Conseil National de sécurité routière allemand a attiré l'attention sur la hausse du nombre de personnes tuées sur les autoroutes (+ 10,5 %) qu'il attribue à l'absence de limitations de vitesse sur certains tronçons autoroutiers. » Source ONISR – janvier 2018.

⁽²⁾ En mai 2022 lors d'un sommet, les ministres de l'Environnement des différents Länder allemands se sont mis d'accord pour mettre un terme au principe de vitesse illimitée sur autoroute, spécificité européenne. L'objectif est de limiter les émissions de CO₂ puisque la règle est simple : plus un véhicule thermique va vite, plus il pollue. Les Ministres s'appuient sur une étude de l'Agence fédérale de l'environnement démontrant qu'en limitant la vitesse à 130 km/h, les émissions pourraient baisser de 1,9 million de tonnes. Ce chiffre serait de 2,6 millions de tonnes de CO₂ avec une vitesse maximale de 120 km/h.



Erreur ou faute de conduite, est-ce vraiment la même chose ?

Jean-Yves LAMANT et Pierre LAGACHE

(*) 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.

Lorsque nous lisons la presse, il nous est souvent difficile de faire la différence entre une erreur et une faute, en particulier de conduite.

Dans un article du Berry daté du 1^{er} décembre 2023, on peut lire au sujet des 34 tués sur les routes du Cher alors que l'année 2023 n'est pas terminée : « Que se passe-t-il sur les routes du Cher ?... c'est que cette mortalité est liée à des fautes manifestes de comportement : vitesses excessives, conduites addictives, alcool et stupéfiants... ».

À l'inverse, un reportage de TF1, le 5 novembre 2023, au JT de 20 h, mentionne que « ...la chaussée peut devenir un défouloir et qu'un simple geste ou erreur de conduite peut très facilement dégénérer ».

Chacun des deux mots semblant utilisé indifféremment, y a-t-il une différence et si oui laquelle ?

Les fondamentaux

Les différents dictionnaires et sources d'informations fiables s'accordent à dire qu'une faute (altération du latin *falsus*, faux) est un manquement (action ou omission) à une règle (morale, scientifique, artistique...), à une norme, à un devoir, à un contrat, alors qu'une erreur (nom emprunté du latin *error*, error d'où incertitude, ignorance) n'est rien d'autre qu'une méprise, une action inconsidérée, voire regrettable, ou un défaut de jugement.

En management, l'erreur involontaire entraîne un acte pédagogique, la faute volontaire, ou en pleine conscience, génère une action d'autorité.

En médecine, le terme d'erreur médicale peut se définir comme étant le fait de se tromper, par rapport à des pratiques moyennes couramment employées. La faute qui est la seule à pouvoir entraîner la responsabilité du praticien, constitue un manquement à un devoir.

Erreur & faute : quelques précisions...

Il est communément admis qu'il y a 3 types d'erreurs :

- Les erreurs systématiques, liées à une mauvaise appréciation ou des biais cognitifs à corriger.
- Les erreurs aléatoires liées souvent aux changements imprévus et rapides de l'environnement.
- Les erreurs de négligence causées par l'inexpérience ou la mauvaise maîtrise de l'usager.

On reconnaît aussi qu'il existe un droit à l'erreur qui est une norme pédagogique qui considère que toute personne de bonne foi, désireuse d'apprendre et/ou d'expérimenter ne doit pas être systématiquement sanctionnée pour les erreurs qu'elle peut commettre.

L'erreur relève de la méprise ou d'un défaut de jugement. Elle nécessite d'être corrigée pour ne pas être reproduite. À défaut, une erreur répétée devient alors une faute.

Le caractère volontaire de l'action ou de manquement à une règle définit la faute. La faute intentionnelle se caractérise par l'intention de nuire ou de causer un dommage. En ce sens, la faute intègre implicitement une conscience du fait d'agir à mauvais escient.

Qu'en est-il dans le domaine de la conduite d'un véhicule ?

Un premier principe est de considérer que l'erreur est humaine, qu'elle fait d'ailleurs partie de l'apprentissage et que les autorités en charge de la sécurité routière ont un devoir d'anticipation des conséquences des erreurs commises par les usagers de la route.

Le rapport du comité des experts du CNSR concernant « *L'approche Système sûr et sa mise en valeur en France* »⁽¹⁾ évoque ainsi la notion de « *route pardonnante* »⁽²⁾, supposant des choix d'infrastructures pour minimiser les conséquences d'une erreur. Le rapport précise que « *l'usager est aussi susceptible de commettre des erreurs en situation de conduite, justifiant des mesures de prévention* » et évoque « *...la prise en charge partagée du risque routier par les différents acteurs, qui doivent respecter leurs engagements* ».

Ainsi les concepteurs d'infrastructures, les constructeurs de véhicules ou les décideurs de mesures de sécurité routière ont aussi leur part de responsabilité et peuvent commettre des fautes sanctionnables en cas de manquement à leurs obligations. Dans cette logique, la Ligue contre la violence routière a toujours milité pour que l'infrastructure routière s'adapte en priorité à l'usager et non l'inverse.

Le second principe est de considérer la faute sous un double prisme. Il y a certes l'obligation de chaque conducteur à respecter le Code de la route qui est une loi, mais également le devoir de jugement et de responsabilité pour adapter son comportement. L'article du Code de la route article 413 alinéa 17 dit ainsi clairement que : « *Les vitesses maximales autorisées ne dispensent en aucun cas le conducteur de rester constamment maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation, notamment sur les voies adjacentes et des obstacles prévisibles* ». La faute ne peut donc clairement pas être réduite au seul respect des règles et tout manquement d'appréciation personnelle et d'adaptation est une faute sanctionnable.

Dernier principe : dans tout système organisé, la faute et la sanction sont indissociables. La difficulté réside alors dans le dosage. La sanction ne doit être ni trop molle, pour ne pas encourager la transgression, ni trop forte pour éviter de nourrir un sentiment d'injustice toujours préjudiciable au bon respect des règles. Le dispositif du permis à points peut ici être pris en bonne pratique pour deux raisons. Il place tous les citoyens à égalité face à la sanction de la perte du point, contrairement à l'amende, et nourrit ainsi le sentiment d'équité de la sanction. Il intègre le principe du droit à l'erreur, mais considère que la répétition devient alors une faute soumise à sanction.

Ainsi chacun se doit d'assumer ses obligations et ne pas rechercher systématiquement la responsabilité d'un tiers en clamant que ce n'est pas de sa faute ! Ce serait une erreur... à ne pas répéter trop souvent.

⁽¹⁾ Rapport comité des experts du CNSR – 28 décembre 2022 – « *L'approche Système sûr et sa mise en valeur en France* ».

⁽²⁾ *Pondération* n° 104 – Septembre 2015 – Dossier « *Obstacles latéraux* ».



Carrefour de la ville de Drachten.

➤ Panneaux et paradoxes

Jean-Marie LEVERRIER

Pour améliorer la sécurité dans les villes en France : nous ajoutons des panneaux

L'assureur MMA a commandité à l'institut OpinionWay, une observation de la circulation, de 8 h à 10 h, de 12 h à 14 h, et de 16 h à 18 h, à 5 carrefours très fréquentés dans six grandes villes. En chacun des points, soixante heures ont été passées à scruter le comportement de tous les usagers de la route : 38 infractions identifiées par heure. Les plus fréquentes sont le non-respect des feux (45 %), le refus de céder le passage (36 %), et le téléphone (18 %). Ces écarts, dans cette circulation très complexe, ont causé 22 presque-accidents : freinages brusques, chocs évités de justesse...

Face à ce constat très préoccupant, le réflexe du décideur motivé consiste à renforcer les contrôles et le nombre des panneaux de prescription. Du bon sens... certainement... sauf à prendre en considération l'expérience néerlandaise, pour le moins interpellante...

Pour améliorer la sécurité dans les villes aux Pays-Bas : ils suppriment les panneaux

Pour améliorer la sécurité routière, Drachten, ville néerlandaise, a apporté une réponse paradoxale : elle a renoncé à toute signalisation, a supprimé tous les feux et les panneaux de sa voirie, entraînant une modification profonde des comportements. Les usagers sont forcés de communiquer entre eux et de s'observer afin de se partager cet espace qui offre une cohabitation pacifique entre les voitures et les autres moyens de mobilité. L'idée générale est que chacun fait davantage attention aux autres dès que les règles de priorité cessent puisque lui-même n'a plus nécessairement le droit de passer et que sa responsabilité pourra être engagée en cas d'accident. « Plus il y a de prescriptions et moins des gens sont responsables », affirme l'ingénieur qui a eu cette idée.

En deux semaines, la vitesse effective des autos a chuté sous les 30 km/h autorisés. Le dispositif permet d'intégrer toutes les

situations et de prendre en considération les différents besoins, ce que des normes étanches et segmentées d'organisation des circulations ne peuvent assurer. La complexité des interactions humaines ne se laisse guère enfermer dans des règles rigides et standardisées.

Auparavant, le centre-ville connaissait une moyenne de huit accidents par an. Depuis que les panneaux ont été retirés en 2003, 17 000 véhicules, des dizaines de bus et 2 000 cyclistes l'empruntent quotidiennement sans encombre, le taux d'accident provoquant des blessures est tombé à 0,33 par an.

Le succès a été tel que le modèle innovant de Drachten s'est depuis répandu aux Pays-Bas où une centaine de villes en ont peu ou prou repris ces principes innovants, réduisant signalisation et feux rouges au strict minimum. Le système a même fait école au-delà, puisque d'autres municipalités se sont à leur tour inspirées de cette expérience, hors des Pays-Bas (Allemagne, Angleterre, Belgique, Danemark), mais aucune en France.



18 €

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

Vous pouvez vous procurer ce livre
au prix de 18 € en librairie ou en contactant la Ligue.

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

Ligue Contre La Violence Routière
149, avenue du Maine – 75014 PARIS
Tél. : 01 45 32 91 00 – e-mail : contact@violenceroutiere.fr

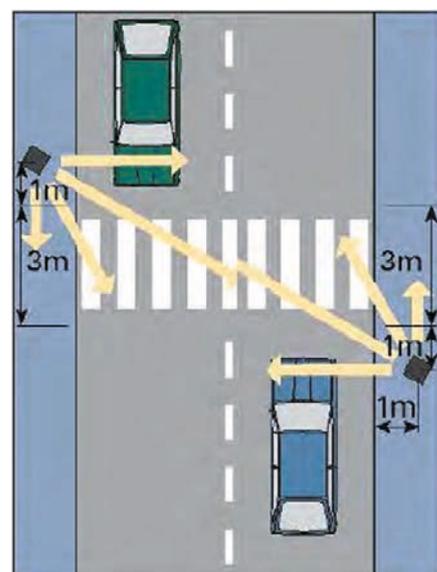
La séquence de la crise sanitaire aura bénéficié à l'usage de la marche, mais aussi des mobilités dites douces (vélos, trottinettes, gyropodes...) consacrant ainsi la ville comme un nouvel espace de cohabitation. Le débat porte aujourd'hui sur la sanctuarisation du trottoir pour les piétons, position que la Ligue contre la violence routière a toujours défendue. Toutefois, les chiffres nous montrent que les véhicules motorisés restent le premier danger du piéton.

Après quelques rappels sur l'accidentalité du piéton, cet article évoquera le sujet majeur de la visibilité. Certes, il est légitime de demander aux usagers les plus dangereux d'être vigilants vis-à-vis des plus vulnérables, mais l'objectif zéro accident ne pourra faire l'impasse sur ce principe de précaution qui consiste à se rendre visible vis-à-vis des autres usagers de la route.

lampes permettent de canaliser la lumière sur la face latérale visible du piéton, produisant ainsi un effet de contraste. Ce dispositif offre à l'automobiliste une bonne perception de la silhouette du piéton, qui ressort davantage sur l'arrière-plan apparaissant plus sombre (voir illustrations ci-dessous).



L'éclairage latéral du piéton ne peut être obtenu efficacement qu'en désaxant le point lumineux par rapport au centre du passage et en employant des réflecteurs spécialement étudiés et à répartition lumineuse asymétrique.



Pour les voiries à deux voies et deux sens, deux luminaires sont nécessaires.



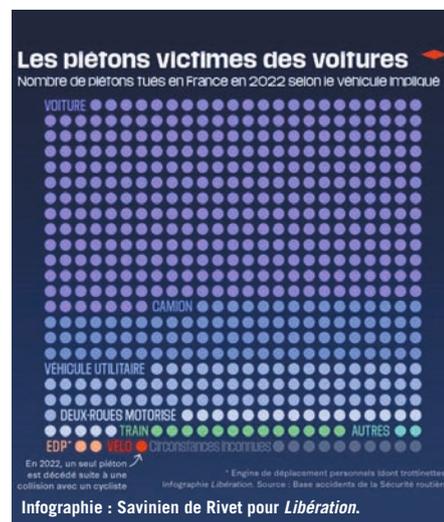
Rappel réglementaire

Les piétons doivent traverser la chaussée en tenant compte de la visibilité ainsi que de la distance et de la vitesse des véhicules. Ils sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention (article R. 412-37 du Code de la route). Tout conducteur est tenu de céder le passage aux piétons « s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire » (article R. 415-11).

Accidentalité des piétons

En 2022, 16 % des accidents mortels ont concerné un piéton. Ces accidents ont provoqué la mort de 488 piétons, soit 15 % de la mortalité routière.

Hors agglomération, dans 35 % des cas les piétons sont tués sur un trottoir, un accotement ou une bande d'arrêt d'urgence.



En 2022, en agglomération :

- Une personne tuée sur trois est un piéton.
- 302 piétons sont décédés (soit 61 % des piétons tués, en et hors agglomération).
- Sur les 280 cas pour lesquels l'information est connue, les piétons sont principalement tués sur un passage piéton (119 cas, soit 43 %) !

En 2022, sur l'ensemble du territoire :

- 48 % des piétons tués, le sont de nuit. De plus, les mois d'hiver confirment une dégradation du nombre de tués piétons.
- Les piétons sont tués prioritairement par les voitures (61 %), les camions (17 %), et les véhicules utilitaires (13 %) (voir infographie ci-contre).

Les passages piétons la nuit

La norme d'éclairage public NF EN 13201 a pour objet d'établir les prescriptions sur les zones de circulation dans les espaces publics extérieurs permettant d'assurer une meilleure sécurité aux usagers. Ainsi l'éclairage d'un passage pour piétons doit avoir pour objectif d'indiquer la présence du passage et de rendre bien visible le piéton qui s'y engage et qui est sur ce passage.

Ainsi pour répondre à cette norme, des dispositifs récents sont composés de poteaux placés de part et d'autre de la chaussée. Non pas l'un en face de l'autre au milieu du passage, mais juste avant celui-ci, dans chaque sens de circulation. Les réflecteurs des

Une norme toujours pas appliquée en France

Partant du principe que la norme n'a pas de caractère obligatoire, la France ne s'est curieusement jamais préoccupée d'en assurer sa mise en application. Pourtant, depuis 2004, année de publication de cette norme européenne⁽¹⁾, mais non reconnue par la France, les chiffres de l'accidentalité des piétons (cf. début de l'article) devraient amener nos décideurs à considérer l'amélioration de la visibilité des piétons la nuit comme une piste porteuse de progrès pour la sécurité routière. Il n'est jamais trop tard !

**Sans bandes rétro-réfléchissantes,
le piéton n'est visible
qu'à 30 mètres par l'automobiliste.**

Les bandes rétro-réfléchissantes renvoient la lumière des phares des véhicules à sa source. Ils rendent ainsi les piétons visibles la nuit par l'automobiliste à **160 mètres**.

En donnant ce signal de vie, les bandes rétro-réfléchissantes laissent à l'automobiliste le temps d'adapter son comportement pour ne pas mettre en danger les piétons et les cyclistes.



**À 70 km/h, un véhicule s'arrêtera à 44 mètres.
La portée des feux de croisement est de 30 mètres.**

**À 90 km/h un véhicule s'arrêtera à 65 mètres.
Un enfant « rélectorisé » est visible à 160 mètres.**



« Être vu et vive la vie »

Il y a très longtemps, la Ligue contre la violence routière avait lancé une campagne « Être vu et vive la vie », qui avait pour objet d'équiper les enfants d'éléments rétro-réfléchissants afin de permettre aux automobilistes de mieux les voir pour leur assurer une meilleure protection.

Le port d'un gilet rétro-réfléchissant est obligatoire pour les cyclistes circulant hors agglomération, de nuit ou de jour lorsque la visibilité est insuffisante.

Le gilet rétro-réfléchissant est obligatoire dans tous les véhicules en France. Ainsi, si le véhicule est immobilisé sur la chaussée ou ses abords à la suite d'un arrêt d'urgence, son conducteur devra porter son gilet rétro-réfléchissant avant de sortir du véhicule.

Conformément au Code du travail, tous les ouvriers qui travaillent sur les routes sont équipés de vêtements fluorescents et rétro-réfléchissants fournis par leurs employeurs y compris les collectivités territoriales au titre des EPI (Équipements de Protection Individuelle). Paradoxalement, les enfants piétons qui cheminent la nuit en rase campagne le long de ces mêmes routes pour rejoindre l'arrêt du bus et attendent les cars scolaires ne bénéficient pas de cette obligation de sécurité !

Pourquoi ne pas astreindre les collectivités territoriales organisatrices des transports scolaires à mettre à la disposition des enfants transportés un gilet rétro-réfléchissant, et à en pérenniser le port ?

⁽¹⁾ Voir : https://www.dfichot.fr/2cit/norme_lux.pdf.



25 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière, à voir sur www.violenceroutiere.fr



Dominique MIGNOT
Coût de la sécurité routière
et automatisation des véhicules



Fabrice HAMMELIN
La politique de sécurité routière



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



Claude LIENHARD
Réparation et droit des victimes



Philippe AZOUVI
Prise en charge des blessés graves



Raphaël BARTOLT
Le rôle du Préfet
dans la sécurité routière



Philippe LAUWICK
Sécurité routière et santé publique



Claude GOT
Le contrôle automatisé de la vitesse



Claude GOT
La mesure du 80 km/h



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

20 ANS DE RADARS AUTOMATISÉS : BILAN ET PERSPECTIVES ?

C'est un anniversaire que tous n'auront pas eu envie de célébrer tant il est vrai que le radar automatisé, notamment le radar vitesse, bénéficie d'une cote de popularité très relative. Malgré un bilan très positif à son actif en matière d'accidentalité, le défaut d'acceptation reste encore (trop) souvent alimenté par le lobby « vroom vroom ». « Pompe à fric », « Système piégeant », « Politique du tout radar » sont les vocables couramment utilisés pour qualifier ce grand inconnu de la sécurité routière.

20 ans après, qu'en est-il ? En quoi la méthode de pilotage de ce projet peut-elle être jugée comme exemplaire et nous inspirer pour l'avenir ? Quel bilan objectif tirer de cette politique de contrôle sanction automatisé ? Où en sommes-nous en termes d'acceptabilité ? Quel est l'avenir du contrôle sanction automatisé ?

Un anniversaire est toujours une bonne occasion d'opérer un arrêt sur image. Telle est la vocation de ce dossier qui se focalise sur l'essentiel du dispositif, les « radars vitesse ».

Contrôle sanction automatisé : l'histoire d'un projet hors du commun

Raphaël BARTOLT, Préfet de Région Honoraire

Vingt années après l'installation des premiers radars automatiques pour la Toussaint de l'année 2003, je souhaiterais apporter quelques éclairages, peu ou pas connus, sur la conception et la mise en place concrète de ce projet interministériel.

La genèse

Le discours fondateur du président de la République, Jacques Chirac, récemment réélu pour un deuxième mandat, intervient le 14 juillet 2002 « *je voudrais marquer ce quinquennat par 3 grands projets, mais qui ne sont pas de pierre ; c'est d'abord la lutte contre l'insécurité routière...* ». Le 17 septembre 2002 sont organisés les « États généraux de la sécurité routière » et le 18 décembre 2002, le Premier ministre, Jean-Pierre Raffarin, préside une réunion interministérielle, avec la présence de 15 ministres, et annonce que « *dans un an 100 radars automatiques seront en fonctionnement sur les routes de France* ».

La machine administrative se met en place le 12 février 2003, au ministère de l'Intérieur à Beauvau, en présence des 4 directeurs de cabinet des ministres de l'Équipement, Intérieur, Justice et Économie-Finances. Tous les mois ce même Comité des directeurs de Cabinet se réunissait pour s'assurer du bon avancement de ce projet. De plus, un représentant est désigné par chaque ministre et dédié à ce projet. Il a été demandé de réaliser pour la mi-avril une étude approfondie sur les options permettant de mener à bien ce projet. Le 1^{er} août, les 2 ministres, Nicolas Sarkozy pour l'Intérieur et Gilles de Robien pour l'Équipement, m'ont adressé



une lettre de mission qui me confie la responsabilité de ce projet. Annie Canel, spécialiste de ce domaine au ministère de l'Équipement, devient mon adjointe.

Les enjeux étaient multiples et complexes, car à la fois juridiques, techniques et organisationnels, aussi il nous fallait impérativement innover et créer des architectures nouvelles et inédites.

Adapter le droit pour pouvoir automatiser les tâches

L'aspect juridique était le plus important et bien sûr incontournable.

Il était évident pour moi que ce projet n'était pas possible si nous restions à droit constant, car si nous devons adresser les infractions aux officiers du ministère public

des procureurs territorialement compétents, l'engorgement de leurs services serait rapide et insoutenable face aux centaines de milliers, puis des millions, de constatations. Aussi, il était impératif « d'industrialiser » grâce à un système unique et centralisé. Or, l'idée de créer une sorte de « procureur national » était impensable pour le ministère de la Justice. Le Directeur des grâces et des affaires pénales, M. Marin, m'avait répondu « *c'est là une révolution judiciaire que vous me demandez* ».

Dès le début de la mission interministérielle, un travail fructueux s'était engagé avec le représentant de la Justice, Patrick Poirret, sous-directeur des affaires pénales, car une loi consacrée à la sécurité routière, dite « loi Perben », était en cours de finalisation et offrait une opportunité pour des évolutions

juridiques. Aussi, cette loi du 12 juin 2003 renforçant « la lutte contre la violence routière » a pu consacrer 3 articles (8, 9, 10) importants, au contrôle automatisé : la possibilité de constater une infraction avec un appareil automatisé homologué ; l'affectation, pendant 3 ans, des amendes des systèmes automatisés, afin de permettre à l'État de prendre en charge les investissements et les coûts induits par l'installation des appareils ; enfin l'article 8 indique « *le lieu du traitement automatisé des informations nominatives concernant les constatations effectuées par les appareils de contrôle automatisé est considéré comme le lieu de constatation de l'infraction* ». Sachant que toutes les photographies étaient immédiatement cryptées par les appareils de terrain, à la demande de la CNIL, après décryptage, seul le procureur du lieu d'arrivée de ces constatations d'infraction pouvait juridiquement procéder à la constatation.

L'industrialisation des envois de procès-verbaux aux infractionnistes était là aussi indispensable pour gérer la masse de messages. Une décision du Conseil constitutionnel du 16 juin 1999 a considéré qu'il y avait une présomption qui faisait que le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule est en principe son conducteur et qu'une telle présomption était conforme à la Constitution. Cette décision rendait possible la consultation du fichier national du système d'immatriculation pour rechercher l'adresse du titulaire de la carte grise grâce à un lecteur de plaques qui permettait de lire automatiquement les photographies des plaques minéralogiques et de retrouver ainsi l'adresse du titulaire de carte grise.

Ainsi est né le premier centre automatisé de constatation des infractions routières situé provisoirement à proximité de Lille pour les cent premiers radars, avant de s'installer à Rennes définitivement lors du déploiement de la tranche des 1 000 radars.

L'informatique au cœur d'un projet innovant

En 2003 la photographie numérique, technologie naissante, n'était pas encore très utilisée par les professionnels du radar. Or, la photographie numérique changeait vraiment la donne puisqu'elle permettait de produire des milliers de photographies, sans ruptures, et pouvait s'insérer de manière fluide dans l'envoi de flux informatiques. Quant à l'homologation, elle permettait à l'appareil automatisé de « faire foi » selon la loi Perben, et elle faisait l'objet d'un contrôle drastique de la part de la CNIL afin de s'assurer de la sécurité et de la protection des données personnelles. La robustesse des normes techniques utilisées a permis, dès le début du fonctionnement

des radars, de constater un taux de recours contentieux très faible et inférieur à 1 %.

En termes d'organisation, il était important de permettre aux 3 ministères concernés, l'Intérieur pour les constatations d'infractions, l'Économie-Finances pour la perception des amendes et la Justice pour les recours, de compléter les données déjà saisies automatiquement concernant ces infractions. Or, à cette époque, chacun disposait d'un logiciel spécifique, sous forme de disquettes pour pouvoir reprendre les données envoyées. L'officier du ministère public de la police adressait ses informations issues du logiciel « J-sporo » aux services des finances qui les remettaient en forme dans leur logiciel et la justice faisait de même avec son logiciel dénommé « Minos ». L'enjeu de création d'un flux informatique unique a finalement été atteint, non sans réticences, et les données initiales pouvaient être complétées au fur et à mesure de leur cheminement vers les paiements et éventuellement les recours juridiques. La vision globale du projet a ainsi permis de concevoir un système d'exploitation numérique très automatisé entre la prise de photographie par l'appareil de terrain et jusqu'à l'envoi postal. En outre un site de paiement par Internet permettait au contrevenant de payer à distance.

Le niveau de la marge d'erreur était un sujet crucial : le taux d'erreur réel des cinéomètres était de 1 à 2 % en 2003 et après arbitrage du Comité des directeurs de Cabinet, il a été finalement décidé de se conformer à un arrêté du ministère de la Justice, déjà en vigueur depuis plusieurs années, qui fixait le niveau à 5 % jusqu'à 100 km/h. Puis ce niveau a été adapté à 6 % de 100 à 130 km/h et à 7 % au-dessus de 130 km/h pour le réseau autoroutier.

Un seul objectif : sauver des vies

Autre nouveauté, et non la moindre, l'information des usagers, car l'objectif recherché était de faire baisser le nombre d'accidents et donc de parvenir à faire baisser les vitesses à l'approche des 1 500 sites recensés comme les plus accidentogènes sur les 5 dernières années. Le fait d'informer le conducteur de la présence d'un radar automatique à proximité devait lui permettre de ralentir et respecter les vitesses autorisées. De plus, une information précise sur les implantations des radars sur l'ensemble du territoire a été mise à disposition sur le site Internet de la sécurité routière. Malgré ces mesures pédagogiques, les prises d'expression sur le thème « pompes à fric » n'ont jamais cessé. Je veux témoigner que jamais lors des nombreuses réunions de travail, je n'ai jamais entendu évoquer le sujet de la rentabilité de ce système, car nous étions tous tendus dans l'idée de l'impérieuse obligation de réussir à faire

baisser le nombre de morts et de blessés en France le plus vite possible.

Les délais impartis ne permettaient pas de créer un nouveau panneau homologable en France et au niveau européen ; aussi nous avons conçu en octobre, un grand panneau informatif, jaune et gris, destiné à être placé à 800 mètres avant le radar, car les panneaux d'interdiction de vitesse existaient déjà sur le bord des routes et eux étaient prescriptifs.

L'international n'a pas été oublié afin de pouvoir poursuivre les infractionnistes étrangers. Le premier pays partenaire opérationnel a été le Luxembourg, car il existait déjà des échanges au niveau transfrontalier avec le procureur général de Metz et qu'un tiers des infractions de vitesse constatées sur ce secteur routier étaient imputables à des véhicules étrangers. Puis, nous avons travaillé, avec la Belgique et l'Allemagne, sur les protocoles informatiques d'échanges. À ce jour, l'ANTAI opère des poursuites avec 19 pays d'Europe. De plus, certains pays se sont ensuite inspirés de l'expérience française des radars automatiques et tout dernièrement, l'Espagne en 2014.

L'installation et le fonctionnement des premiers appareils fin octobre ont donné lieu à un « orage » médiatique pendant 3 semaines, car la majorité de la presse nationale et régionale semblait être persuadée que ce programme était impopulaire.

Or, mi-novembre, le premier sondage BVA de *Paris Match* indiquait que 70 % des Français étaient favorables aux radars automatiques et notamment les personnes âgées, les femmes et... les jeunes. À partir de cette date, une inflexion des contenus écrits ou télévisuels a pu être observée et les prises de position sont devenues plus équilibrées.



Un projet de référence

La raison essentielle de la réussite de ce projet a été incontestablement le volontarisme politique qui ne s'est jamais démenti tout au long de l'installation de ces radars automatiques. Certains acteurs ont joué un rôle très important ; ainsi Rémy Heitz, délégué interministériel à la sécurité routière, qui nous a apporté un soutien indéfectible avec courage et détermination. Sans oublier les membres des Cabinets qui suivaient quotidiennement avec efficacité l'avancée de ce programme : Chantal Jouanno et Étienne Apaire pour l'Intérieur et Dominique Lebrun pour l'Équipement.

La mission interministérielle, que Chantal Perrichon appelait « la dream team », a incontestablement donné effectivité à une décision politique majeure pour notre pays, et cela a été mené avec engagement et célérité. Jean-Pierre Raffarin – Premier ministre – après l'installation des 100 premiers radars, a pu dire qu'il n'avait « jamais connu un projet de l'administration qui se mette en place aussi vite ».

Le 27 octobre 2003, Nicolas Sarkozy, alors ministre de l'Intérieur, et Gilles de Robien, aux Transports, inaugurent le premier radar fixe installé en France sous la présidence de Jacques Chirac – AFP.



Lors de la remise de médaille de la Légion d'honneur à Chantal Perrichon en 2015, étaient rassemblées les personnes dont l'implication a été essentielle dans la mise en œuvre du projet de déploiement du contrôle sanction automatisé : de gauche à droite, Raphaël Bartolt, Annie Canel, Claude Got, Rémy Heitz, François Gauthey, Chantal Perrichon et Stéphane Dupré La Tour.



Un dispositif efficace mais vulnérable

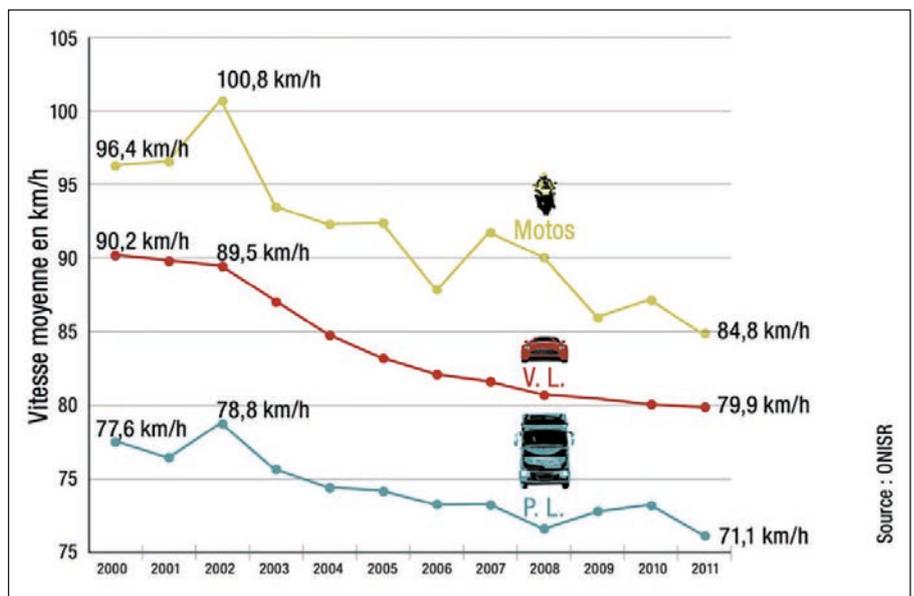
En France, après l'implantation des premiers radars, la vitesse moyenne sur les routes concernées a baissé entre 2002 et 2005 de 7 % et la mortalité a baissé de 37 % sur ces mêmes axes. L'accidentalité a ainsi été réduite dans des proportions très importantes et les mesures de vitesse ont mis en évidence la différence entre deux types de ralentissement : ceux très importants à proximité des radars signalés et ceux plus diffus et modérés en dehors des zones équipées de radars.

Cette réussite aura démontré, si besoin était, qu'en agissant sur la vitesse, les gains obtenus en matière de sécurité routière sont au rendez-vous. Une fois de plus, le principe de la loi de Nilsson⁽¹⁾ aura été vérifié. Depuis sa mise en place, le CSA aura ainsi généré un bilan en termes de vies sauvées et blessés épargnés tout à fait remarquable (cf. article de Michel Ternier dans ce dossier).

⁽¹⁾ Une baisse de 1 % de vitesse moyenne engendre une baisse de 4 % du nombre de tués sur les routes.

Un impact indéniable sur les vitesses moyennes et l'accidentalité

La politique mise en œuvre depuis 2002 a permis une diminution significative des vitesses moyennes, tous réseaux confondus. Entre 2000 et 2011, elles ont diminué de 12 % pour les motos, de 11,4 % pour les voitures et de 8,4 % pour les poids-lourds.



Le graphique ci-contre met en évidence la relation entre la vitesse moyenne de circulation et la mortalité.

Un essoufflement de l'impact du dispositif

Si le bénéfice immédiat pour la sécurité routière est remarquable, il nous faut aussi apprécier l'impact sur la durée des deux décennies. De par la pression de contrôle qu'il exerce, le CSA continue à jouer son rôle sur la modulation des vitesses, mais, comme pour tout dispositif, l'usure existe, et le système aura montré durant la dernière décennie des signes d'essoufflement.

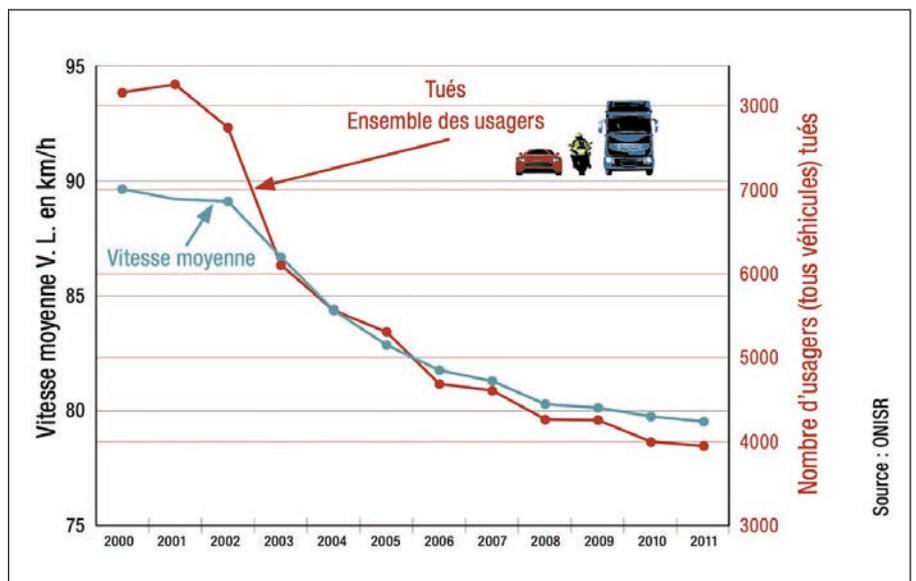
Ainsi Claude Got écrit en mai 2019 dans le numéro 118 de *Pondération* : « À la suite d'un accroissement de l'accidentalité à la suite d'un affaiblissement du permis à points par le parlement à la fin de l'année 2010, le gouvernement annonce dans un CISR du 11 mai 2011 deux décisions importantes : "Les avertisseurs de radars, qui sont une incitation à enfreindre les règles en matière de limitation des vitesses, seront interdits. Les panneaux indiquant la présence de radars fixes seront supprimés et les cartes d'implantation des radars ne seront plus rendues publiques. L'information sur le positionnement des radars fixes incite en effet certains conducteurs à ne respecter la réglementation des vitesses qu'à leur proximité". L'échec est complet. La première décision a été abandonnée et la seconde rendue inefficace par la transformation du signalement des radars en signalement des "zones de dangers" ».

Claude Got, quelques mois après le début de l'épisode des Gilets jaunes, ayant conduit à la destruction d'un grand nombre de radars, pointait l'épisode annonciateur des « Bonnets rouges » bretons et la fragilité de tout dispositif fixe. « Nouveau signal de vulnérabilité des dispositifs fixes en 2013 avec le mouvement des "Bonnets rouges". Des portiques mis en place pour établir le paiement de la taxe carbone sont détruits en Bretagne et le dispositif est abandonné. »

Fabrice Hamelin⁽¹⁾, commentait alors ce phénomène prévisible :

« Depuis plusieurs semaines, la vindicte s'abat sur les radars automatiques fixes. Recouverts de sacs-poubelle, repeints, dégradés ou même incendiés, plus de la moitié des 3 200 radars fixes installés au bord des routes de France auraient été rendus inopérants depuis le début du mouvement des "Gilets jaunes" ».

⁽¹⁾ Fabrice Hamelin – Maître de conférence HDR en Science politique – Directeur adjoint – Directeur des Études (Institut d'Études Politiques de Fontainebleau) – Membre du GARIG (Groupe d'Analyse du Risque Routier et de sa Gouvernance).



« Le point le plus intéressant ici est que ces différentes assertions écartent la question de la sécurité routière au profit d'une contestation bien plus large, puisqu'elle porte sur la fiscalité, les inégalités face aux contributions collectives et la puissance retrouvée de l'État. Bref, les radars automatiques servent ici de boucs émissaires aux opposants à la politique gouvernementale et de prétexte à une dissertation sur le consentement à l'impôt. C'est sans doute rendre compte d'un problème sociétal véritable, dans une période où le niveau de vie des Français apparaît de plus en plus contraint. Mais ces échanges oublient l'enjeu parti-

culier de la diminution des tués et blessés sur les routes. »

La solution des radars embarqués, très tôt préconisée par la Ligue, est avancée par Claude Got :

« Il est important, à côté des radars fixes et des radars mobiles (dans un véhicule à l'arrêt ou au sol) de développer l'usage des radars embarqués dans des véhicules en déplacement qui porteront la dissuasion de l'excès de vitesse dans des zones où le contrôle fixe est impossible, car trop dangereux pour ceux qui le mettent en œuvre et pour les usagers. »

Quel est le coût du vandalisme ?

Selon la Délégation à la Sécurité Routière, le coût du vandalisme des radars est estimé, selon les années, entre 10 et 36 millions d'euros, à la charge des contribuables.



Évaluation de l'impact du Contrôle Sanction Automatisé des vitesses (2002-2022)

Michel TERNIER

La mise en place du Contrôle Sanction Automatisé (CSA) au moyen de radars a été annoncée en 2002. Elle a été effective en 2003. Le nombre de radars installés a augmenté régulièrement au cours des années suivantes. Quel a été l'impact de cette décision sur les accidents de la route ?

51 000 vies environ ont été sauvées par le Contrôle Sanction Automatisé (CSA) depuis 2002.

285 000 blessés hospitalisés ont été évités, dont **80 000** auraient conservé des séquelles pour le reste de leur vie.

Les accidents évités par le Contrôle Sanction Automatisé (CSA) ont permis une économie globale d'environ **340 milliards d'euros** !

Comment peut-on estimer à environ 51 000 le nombre de vies sauvées par le CSA ?

De 1975 à 2001, le nombre de morts a diminué, en moyenne, de 2,1 % par an. Sans le CSA, on peut estimer que l'amélioration de la sécurité routière se serait poursuivie au même rythme. Sans le CSA, il y aurait donc eu environ 5 268 morts en 2022. Grâce au CSA, le nombre de morts a été limité à 3 267.

Le tableau ci-contre donne une évaluation du nombre de vies sauvées chaque année par la mise en œuvre du CSA. La mise en œuvre du CSA a permis de sauver **50 827 vies** de 2002 à 2022.

Cette politique a été caractérisée par une mise en œuvre progressive des radars fixes, à partir de 2003 et des radars mobiles, dits de troisième génération, à partir de 2013.

Une communication importante y a été associée. Elle a eu des effets dès 2002, avant même que les radars ne soient déployés.

De 2002 à 2006, la mise en œuvre d'un nombre croissant de radars a entraîné une baisse rapide du nombre de victimes.

De 2006 à 2012, la montée en puissance du nombre de radars a permis seulement de limiter l'effet négatif de la montée en puissance des avertisseurs de radars (Coyote et autres ...).

En 2013, la communication sur la mise en place des radars de troisième génération a renforcé leur efficacité. Malheureusement, les automobilistes ont vite constaté que le risque d'être contrôlé par les véhicules mis à disposition des forces de police était faible.

Depuis 10 ans, la sécurité routière a cessé de s'améliorer, faute d'être considérée concrètement comme une priorité (chiffres France métropolitaine et Outre-Mer) :

- 3 495 tués en 2013,
- 3 488 en 2018,
- 3 550 en 2022.

Année	Tués sans CSA**	Tués avec CSA**	Vies sauvées
2001	8 253	8 253	
2002	8 080	7 742	338
2003	7 910	6 126	1 784
2004	7 744	5 593	2 151
2005	7 581	5 318	2 263
2006	7 422	4 709	2 713
2007	7 266	4 620	2 646
2008	7 114	4 275	2 839
2009	6 964	4 273	2 691
2010	6 818	3 992	2 826
2011	6 675	3 842	2 833
2012	6 535	3 653	2 882
2013	6 397	3 268	3 147
2014	6 263	3 384	2 879
2015	6 131	3 461	2 670
2016	5 996	3 477	2 519
2017	5 564	3 448	2 416
2018	5 735	3 248	2 487
2019	5 615	3 244	2 371
2020	5 497	2 541*	2 956 – 710 (Covid) = 2 246*
2021	5 381	2 944*	2 437 – 310 (Covid) = 2 124*
2022	5 268	3 267	2 001
TOTAL 2022-2018	138 256	86 407	50 827

(*) En 2020 et 2021, la diminution du nombre de morts a été en partie due à la Covid qui a limité les déplacements ; on peut estimer l'impact de la Covid à 710 morts évités en 2020 et à 310 en 2021. Au total, **la Covid a évité 1 020 morts** sur la route !

(**) Chiffres France métropolitaine seule, en 2020 et 2021...

L'efficacité du CSA, bien qu'il permette encore de sauver de nombreuses vies, a diminué.

Comment évaluer le nombre de blessés ?

Les statistiques du nombre de blessés fournies par les forces de l'ordre ne sont pas très fiables. Les études de l'IFSTTAR⁽¹⁾ conduisent à estimer, sur le réseau concerné par le CSA, le nombre de blessés hospitalisés à 5,6 fois le nombre de morts et le nombre de blessés non hospitalisés à 6,4 fois le nombre de morts.

En retenant ces estimations utilisées par l'ONISR, on peut estimer que :

- 284 000 blessés hospitalisés ont été évités, (dont environ 80 000 auraient conservé des séquelles importantes pour le reste de leur vie).
- 322 000 blessés non hospitalisés ont été évités.

Comment évaluer le coût pour la collectivité des accidents évités ?

En utilisant les recommandations du rapport Quinet de 2013, actualisées par l'ONISR⁽²⁾ pour 2022, on retient les valeurs suivantes :

- 3 792 000 €, pour une personne tuée.
- 474 005 €, pour un blessé hospitalisé.
- 18 960 €, pour un blessé léger.
- 5 814 €, pour les dégâts matériels d'un accident.

Le coût des accidents évités par le CSA peut donc être estimé à :

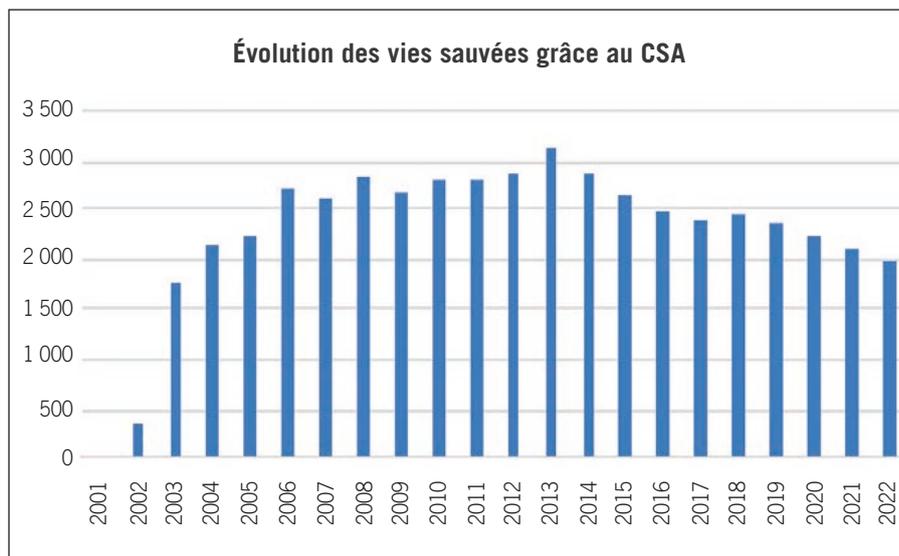
- 50 827 × 3 792 000 € soit 193 milliards d'euros au titre des morts évités.
- 284 000 × 474 005 € soit 135 milliards d'euros au titre des blessés hospitalisés évités.
- 320 000 × 18 960 € soit 6 milliards d'euros au titre des blessés légers.
- 2 milliards d'euros au titre des dégâts matériels de ces accidents corporels.

Le coût total des accidents évités est d'environ 336 milliards d'euros.

Observations méthodologiques

Le modèle d'évaluation utilisé dans cet article est très simple.

On pourrait utiliser un modèle beaucoup plus complexe tenant compte de tous les facteurs agissant sur le nombre de victimes : évolution des infrastructures, évolution des caractéristiques du parc de véhicules, évolution du trafic, dévelop-



pement des avertisseurs de radars, utilisation du téléphone au volant...

Concernant l'infrastructure, on peut noter que le réseau autoroutier s'est développé moins rapidement depuis 2012 qu'au cours des années précédentes. De même pour la suppression des « points noirs ».

L'évolution du parc de véhicules a été assez régulière dans le temps. Les véhicules ont fait des progrès en matière de protection des occupants en cas d'accident (ceintures de sécurité, puis airbags et comportement de la structure en cas de choc). Les aides à la conduite ont fait d'importants progrès au cours des dernières années (ABS, ESP...). Des études montrent que ces progrès expliquent une diminution de l'ordre de 1 % par an du nombre de victimes.

Le trafic a augmenté moins vite depuis 2002 que dans la période précédente, surtout sur le réseau autoroutier. Ce qui

peut expliquer une partie de la baisse du nombre d'accidents.

Le développement rapide des avertisseurs de radars, à partir de 2007, explique en partie la moindre efficacité relative des radars fixes depuis cette date.

Le développement de l'usage du téléphone au volant, même avec le *bluetooth*, est la cause d'un nombre de plus en plus important d'accidents.

Il reste donc à mener un travail important de recherche pour mieux prendre en compte ces différents facteurs. On constate que certaines évolutions sont favorables à la sécurité routière et d'autres défavorables.

Néanmoins, **le principal progrès résulte de l'évolution du comportement des conducteurs, surtout en matière de respect des vitesses limites.**

Conclusion

La précision des estimations conduit à estimer que le nombre de vies sauvées par le CSA depuis 2002 se situe dans une fourchette de 40 000 à 60 000 et que le bénéfice des accidents évités se situe dans une fourchette de 300 à 400 milliards d'euros.

Qui a bénéficié de ces économies ?

D'abord ceux qui auraient été victimes d'accident s'il n'y avait pas eu le CSA, mais ils ne le sauront jamais ! Cela peut être vous ou moi !

Ensuite tous les automobilistes qui auraient payé leur assurance auto beaucoup plus cher, mais ils n'en sont en général pas conscients. Les amendes payées par les automobilistes ont été très largement inférieures aux économies dont ils ont bénéficié sur le coût de cette assurance.

Enfin le système de santé publique, payé surtout par les contribuables, a évité des dépenses supplémentaires colossales et une dégradation importante de la qualité des soins hospitaliers.

⁽¹⁾ IFSTTAR : Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux.

⁽²⁾ ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

Focus sur le parc des radars

Source : Délégation à la sécurité routière⁽¹⁾.

Le parc des radars

Le nombre de radars a relativement peu augmenté entre 2019 et 2022, passant de 4 428 à 4 447 unités ainsi réparties :

- 2 523 radars fixes, dont 1 098 tourelles.
- 501 radars mobiles « débarquables ».
- 472 voitures-radar.
- 340 radars autonomes déplaçables de type « chantier ».
- 611 radars de franchissement (feu rouge ou passage à niveau).

Typologie des radars

 <p>3 191 RADARS FIXES</p>	<p>RADARS DE CONTRÔLE DE LA VITESSE</p> <p>Radars de vitesse fixes (dont radars double face et radars tourelles) : contrôlent la vitesse par l'avant ou par l'arrière, dans un sens ou dans les deux sens.</p> <p>Radars discriminants : différencient les catégories de véhicules pour contrôler la vitesse spécifique de chaque catégorie (poids-lourds, par exemple).</p> <p>Radars de vitesse moyennes (ou radars tronçons) : calculent la vitesse moyenne réalisée sur une portion de route.</p>	<p>RADARS DE FRANCHISSEMENT</p> <p>Radars « feu rouge » : contrôlent le franchissement des feux rouges.</p> <p>Radars de passage à niveau : contrôlent le franchissement des passages à niveau après le délai de sécurité.</p>
 <p>340 RADARS DÉPLAÇABLES</p>	<p>Radars autonomes (ou radars de chantier) : déployés aux abords d'une zone de chantier, une zone temporaire de danger (par exemple : concerts, manifestations sportives, etc.), ou un itinéraire à protéger.</p>	
 <p>999 RADARS MOBILES</p>	<p>Radars débarquables : utilisés par les forces de l'ordre, ces radars sont embarqués dans un véhicule arrêté et positionné au bord de la route ou débarqués du véhicule.</p> <p>Voitures-radars : équipements embarqués à bord de voitures banalisées conduites par les forces de l'ordre ou par des opérateurs privés dans huit régions concernées par la conduite externalisée de ces véhicules.</p>	



À l'occasion des 20 ans des radars, la Délégation à la Sécurité Routière a réalisé un document qui se conclut par une question « Et Demain ? ». Dans cette rubrique, sont évoquées deux perspectives : les radars urbains et les radars collectivités territoriales.

Concernant les radars urbains, le programme initialement envisagé en 2023 avait été mis à l'arrêt par la volonté du ministre de l'Intérieur. Faut-il voir ici un changement de position ou bien la simple évocation d'un champ du possible ?

Pour les radars collectivités, il s'agira de permettre aux collectivités et leurs groupements d'installer des radars automatiques sur la voirie qu'ils gèrent. Cette installation sera conditionnée par un avis favorable du préfet de département avec un système de traitement commun à celui des radars installés par l'État.

Et qu'en est-il du déploiement des voitures-radar ? Rien n'est dit. Faut-il voir dans cette omission une volonté de mise à l'arrêt d'un déploiement qui paraît pourtant la seule réponse sérieuse et durable face à une dégradation chronique des radars fixes ?

⁽¹⁾ Chiffres 2023. Toutefois les chiffres communiqués ne sont pas toujours concordants car correspondants à des dates de publication différentes.

Petite histoire du radar



La France au 8^e rang des pays européens pour la densité de radars fixes

Les données n'étant pas systématiquement agrégées par certains pays, disposer de statistiques sur le parc de radars au niveau international n'est pas simple. La *data* issue des systèmes de navigation itinérants embarqués, intégrant des alertes sur GP Mobiles et logiciels⁽¹⁾ nous permet toutefois d'avoir un éclairage sur la densité des radars fixes présents sur les routes à l'échelle européenne⁽²⁾.

La probabilité d'être flashé pour une infraction sur les routes européennes varie gran-

dement d'un pays à l'autre. Elle dépend, entre autres, du nombre de radars rapporté à la longueur du réseau routier.

Selon les données du site *Speed Camera Database* (SCDB)⁽¹⁾, avec plus de 10 000 radars, l'Italie est le premier pays d'Europe avec environ 22 radars pour 1 000 kilomètres de routes, dont la grande majorité dédiée uniquement au contrôle des vitesses (80 % du total). Les radars sont aussi très courants en Belgique et au Royaume-Uni, où le ratio atteint près de 20 unités pour 1 000 km.

Avec environ 3 500 radars sur 1 million de kilomètres de voies, la France dispose d'un réseau de 3,4 radars pour 1 000 km. Elle se situe au 8^e rang des pays européens pour la pression de contrôle bien loin derrière l'Italie, la Belgique et les Pays-Bas (pression de contrôle 5 à 6 fois plus importante au km de voie). La Suisse, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Suède présentent également une pression de contrôle plus importante.

⁽¹⁾ *Speed Camera Database* (SCDB).

⁽²⁾ Voir article *Pondération* n° 128 de décembre 2022.

Non les radars ne sont pas une « pompe à fric » !

Dès la mise en place des premiers radars, le débat sur l'argent des radars est posé. Il est depuis, devenu récurrent : ce dispositif représente-t-il avant tout un progrès en termes de sécurité routière ou plutôt pour l'État une « pompe à fric » ?

D'après le graphique ci-contre disponible sur le site officiel de la sécurité routière⁽¹⁾, on peut voir que ces recettes n'ont jamais dépassé le 1,01 milliard d'euros de 2017. Une contribution importante, mais inférieure à l'effort financier de l'État en faveur de la sécurité routière, qui représente plus de 3,5 milliards d'euros depuis 2015.

Ce graphique compare les recettes générées par le contrôle automatisé depuis 2003 avec les efforts financiers de l'État pour améliorer la sécurité routière.

En 2022, les amendes des radars automatiques ont généré 928 millions d'euros. L'attribution des recettes est la suivante : 35,8 % pour le système de gestion du CSA, 39,4 % aux collectivités (transports en commun, infrastructure et sécurité routière), 21,9 % au désendettement de l'État, 2,8 % pour les hôpitaux.

Les raisons qui expliquent pourquoi les radars ne sont pas des « pompes à fric » :

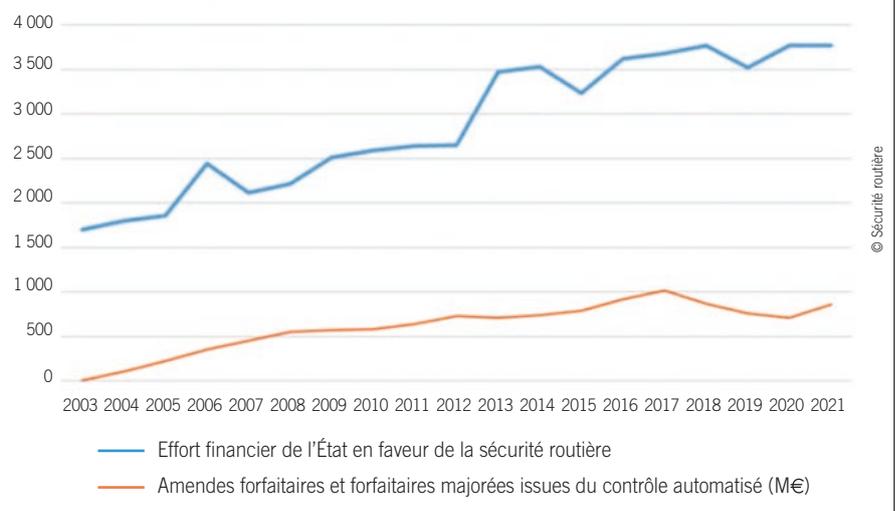
- Le montant des amendes perçues doit être amputé de 36 % consacrés au fonctionnement même du système. La Ligue

regrette toutefois que 21,9 % du total perçu soit affecté au désendettement et non à l'action de sécurité routière. Ce choix critiquable ne favorise pas l'acceptabilité du système.

- La recette véritablement disponible correspond à 0,1 % du budget total de l'État.
- L'État dispose de leviers beaucoup plus simples à activer (exemple : recette radars = 0,1 point de TVA à taux normal).
- Le produit des radars automatiques doit toujours être mis en relation avec le coût collectif de l'insécurité routière estimé à 70 milliards d'euros/an (supérieur au budget de la Défense).



Effort financier de l'État en faveur de la sécurité routière et amendes issues du contrôle automatisé 2003-2021 (en millions d'euros)



⁽¹⁾ <https://www.securite-routiere.gouv.fr/radars/chiffres-radars/recettes-des-radars>

Indignation!

« 40 Millions d'automobilistes » flashé pour écart de conduite...



Nous connaissons les climato-sceptiques et avons récemment assisté au retour des théoriciens prônant la platitude de la planète terre... Lors d'un débat du 27 octobre sur *France Info*⁽¹⁾ sur le bilan des 20 années des radars, l'association « 40 Millions d'automobilistes », par la voix de son délégué général, n'a pas hésité à verser dans le même registre nihiliste. « Non, le radar n'a pas sauvé quelqu'un, ou alors qui ? Ou alors, il faudrait me donner les noms ». « Un radar n'est pas là pour sauver des vies, il est là pour faire prendre conscience de la nécessité impérieuse des limitations de vitesse. Gardons-lui cette vertu. Un médecin sauve des vies, pas un radar... N'allons pas créer comme ça des discours hygiénistes pour se donner l'air malin ».

Quelles sont les clés de décryptage de cette déclaration « arbracadabrantesque » ?

Le propos s'adressait conjointement aux deux débatteurs associés : Norbert Pirault, porte-parole de l'association « Victimes et Citoyens » et Pierre Lagache Vice-président de la Ligue contre la violence routière.

Le débatteur accusé « de faire le malin ! » est Norbert Pirault, qui a osé avancer l'idée que les radars auraient sauvé des vies. On aurait pu penser que sa fonction de défense de l'intérêt des victimes et le fait qu'il ait été lui-même gravement accidenté de la route soit à minima respecté. Il aura eu droit au mépris !

L'absurdité du débat aurait pu se limiter à cette déclaration... mais face au manque d'argument, ce fut à nouveau l'attaque de bas étage...

Au sujet des victimes de la route : « *J'y pense beaucoup plus que certains dont c'est le gagne-pain !* » fut la dernière salve assénée par le représentant du lobby « vroum-vroum », quant à lui salarié de l'association qu'il représente ! Les deux intéressés ciblés, bénévoles à 100 % ont apprécié... Vous avez dit surréaliste ? ...

⁽¹⁾ https://www.francetvinfo.fr/societe/securete-routiere/securete-routiere-norbert-pirault-porte-parole-de-l-association-victimes-et-citoyens-assure-que-le-radar-sauve-des-vies_6148665.html

D'une acceptabilité vacillante au symbole des protestations

L'exploitation d'une enquête réalisée en 2019 sur le rapport à la règle chez les automobilistes français⁽¹⁾ nous renseigne sur l'évolution de l'acceptabilité du dispositif de contrôle sanction automatisé en assurant la distinction entre les radars vitesse et feu rouge.

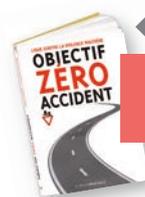
En France, un rapport de l'ONISR (2006) a évalué « l'acceptabilité sociale »⁽¹⁾ du contrôle-sanction automatisé par les usagers français. Au moment de l'enquête, 560 radars fixes étaient implantés. L'acceptabilité était alors relativement bonne : une majorité des conducteurs interrogés par l'IFOP reconnaissaient que les radars avaient fait baisser les accidents (77 %), les vitesses moyennes (86 %) et leur propre vitesse (66 %), et se déclaraient donc favorables au programme. Grâce au déploiement du contrôle automatique, l'acceptabilité du CSA a évolué depuis l'étude de 2006.

D'après l'enquête de 2019⁽²⁾ la proportion de conducteurs qui considèrent les radars comme efficaces est tombée à 53 %. Les diverses dimensions de l'acceptabilité (efficacité, équité, atteinte à la vie privée, etc.) ont subi la même évolution défavorable. Selon le rapport « *Ceci démontre une usure des mesures et la nécessité d'un renouvellement permanent des actions en faveur de la sécurité routière.* ».

C'est finalement une autre mesure visant à améliorer la sécurité routière qui mettra le feu aux radars : face à la mise en place des 80 km/h en 2018, puis dans le cadre du mouvement des Gilets jaunes, de nombreux manifestants s'attaqueront à ce symbole fort. Début 2019, le ministre de l'Intérieur, Christophe Castaner constate que 60 % du parc de radars est dégradé. Ce taux qui grimpera à 75 % quelques mois plus tard.

En mai 2019, Fabrice Hamelin nous apporte son analyse sociologique de cette symbolisation du radar⁽³⁾.

« *Le point le plus intéressant ici est que ces différentes assertions écartent la question de la sécurité routière au profit d'une contestation bien plus large, puisqu'elle porte sur la fiscalité, les inégalités face aux contributions collectives et la puissance retrouvée de l'État. Bref, les radars automatiques servent ici de boucs émissaires aux opposants à la politique gouvernementale et de prétexte à une dissertation sur le consentement à l'impôt. C'est sans doute rendre compte d'un problème sociétal véritable, dans une période où le niveau de vie des Français apparaît de plus en plus contraint. Mais ces échanges oublient l'enjeu particulier de la diminution des tués et blessés sur les routes.* »



Voir pp. 276 à 278.

⁽¹⁾ « Impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière » publié en mars 2006.

⁽²⁾ « Enquête sur le rapport à la règle chez les automobilistes français » – 18 juin 2019 – Hall archives ouvertes – Julien Cestac, Laurent Carnis, Jean-Pascal Assailly, Chloé Eyssartier, Cédric Garcia.

⁽³⁾ *Pondération* n° 118 – Mai 2019.



↳ Vie de la Ligue



↳ Hommage à Odile Arnaud

La Ligue contre la violence routière vient de perdre une militante de la première heure en la personne de la Dr Odile Arnaud, des suites d'une longue maladie.

Révoltée par l'horreur des accidents, par la détresse des familles qu'elle côtoyait au quotidien en tant que médecin, elle a toujours refusé la fatalité d'une violence routière trop souvent banalisée. Ainsi, l'hebdomadaire *Impact Médecin* titrait-il dans son édition du 1^{er} mars 1996 « *La croisade du Dr Arnaud* ».

Odile Arnaud a présidé l'association départementale de l'Hérault pendant 20 ans et fut également déléguée régionale de la Fédération nationale.

Son expertise médicale lui permit de défendre cette cause devant les plus hautes instances tout en lui donnant les arguments implacables pour obtenir nombre d'aménagements de sécurité auprès des autorités locales.

Odile Arnaud savait également mobiliser les énergies face à l'inacceptable, comme ce fut notamment le cas dans les années 2000 autour de l'opération *Silhouettes* ou en organisant des manifestations d'ampleur à Montpellier.

Elle faisait également montre d'une grande pédagogie ; et, au travers des conférences qu'elle organisait, des centaines de lycéens et d'étudiants ont bénéficié de ses connaissances, favorisant ainsi une véritable prise de conscience des dangers de la route.

Odile Arnaud incarnait plus que tout autre le don de soi pour les autres, pour sauver des vies sur la route, mais également pour réparer, soigner et accompagner les victimes.

Chère Odile, je me souviens comme si c'était hier de notre rencontre en 2011, nous venions de rejoindre la Ligue avec mes parents après avoir perdu mon petit frère dans un accident de moto. Nous avons alors aussitôt perçu en toi une écoute, un soutien, une attention pour nous qui nous trouvions démunis face à l'indicible.

Le combat pour sauver des vies sur la route, tu l'auras mené toute ta vie et tu auras été au bout de tes convictions. En 2020, tu passais des heures avec moi au téléphone, à échanger sur la cartographie des accidents pour préparer les recours exercés contre les relèvements de vitesse dans notre département, sur ces routes où tu avais toi-même secouru tant de victimes.

Sache chère Odile que toute l'énergie, tout le courage que tu avais mis dans cette lutte pour la vie, la Ligue t'en sera éternellement reconnaissante. Comme notre regrettée Chantal, tu as tant donné à la cause qu'il est de notre devoir de reprendre le flambeau et en ton nom, nous remporterons de nouvelles victoires.

La Ligue contre la violence routière de l'Hérault remercie chaleureusement toutes les personnes qui ont participé à la collecte qui permettra de mettre en place de nouvelles actions de prévention, comme Odile l'avait souhaité.

Nicolas GOU

Président bénévole LCVR 34

↳ La Ligue présente aux « Rendez-vous de l'histoire » à Blois



Faisant écho au thème 2023 des Rendez-vous de l'histoire « Les vivants et les morts », un débat consacré à la sécurité routière s'est tenu samedi 7 octobre 2023 à Blois. Il a réuni Jean-Yves Lamant

et Jean-Luc Carl, respectivement Président et Secrétaire Général Adjoint de la Ligue contre la violence routière et Fabrice Hamelin, enseignant-chercheur à l'université Paris-Créteil et auteur d'une « Petite Histoire politique du 80 km/h »⁽¹⁾.

Le débat a permis d'aborder le thème général de la sécurité routière, mais aussi plus précisément le sujet « **La limitation à 80 km/h, l'histoire d'un échec relatif** ».

Jean-Yves Lamant rappela qu'en France, le thème de la sécurité routière a commencé à s'imposer à partir du début des années 1970 alors que le nombre de morts sur les routes dépassait les 16 000 victimes. Depuis quarante ans, des mesures phares ont été prises par les pouvoirs publics pour enrayer cette hécatombe. Le dernier bilan annuel fait état de 3 267 tués en 2022 en France métropolitaine, nombre malheureusement inchangé depuis 2012.

Concernant la mesure du 80 km/h, Fabrice Hamelin a déclaré « *C'est au tournant des années 2000 et l'installation des radars automatiques que le bilan s'est infléchi de façon spectaculaire avant d'entrer dans une phase de stagnation. C'est dans ce contexte qu'est apparu cet objet étrange qu'est le panneau 80 km/h* ». « *La limitation a été instaurée par le Premier ministre, Édouard Philippe en juillet 2018, sur une*



De gauche à droite : Fabrice Hamelin, Jean-Yves Lamant et Jean-Luc Carl.

partie du réseau routier, mais sa genèse remonte au début des années 2010 », a rappelé le chercheur. « *Des expertises indiquent que plusieurs centaines de vies pourraient être épargnées par cette limitation. Cette mesure a de plus l'avantage d'être à la fois simple et peu coûteuse.* »

À l'occasion de ces rendez-vous, Claude Lienhard, avocat et membre du Bureau national de la Ligue, a produit une note sur le sujet des victimes. Nous publierons son texte dans un prochain numéro. Une vidéo des « *Entretiens de la Ligue* » sera prochainement mise en ligne sur la teneur de ce débat.

⁽¹⁾ Éditions L'Harmattan, novembre 2022.

↳ Nouveau : Les Forums de la Ligue

Indispensable pour maintenir le lien lors de la crise Covid, les visioconférences se sont progressivement installées dans le fonctionnement associatif. Certes, rien ne remplacera les temps d'échanges en présentiel, mais la visio a aussi l'avantage de la souplesse et de la simplicité d'organisation. Ainsi est née l'idée de rendez-vous plus réguliers avec les responsables des associations départementales et correspondants au travers de webinaires baptisés « Les Forums de la Ligue ». Deux Forums ont ainsi été organisés au second semestre 2023, occasion d'échange sur la vie associative de la Ligue mais également sur les sujets d'actualité de la sécurité routière. Un prochain Forum est d'ores et déjà programmé en février 2024...



Rapport d'orientation 2023



OBJECTIF :
ZÉRO ACCIDENT

L'année 2022 a déploré un nombre de tués définitif de 3 267 personnes en France métropolitaine (contre 2 944 en 2021, 3 244 en 2019, 3 268 en 2013) et 16 000 personnes ont été blessées gravement. Nous sommes donc obligés de tristement constater que la mortalité et le nombre de blessés sur les routes de France n'a pas diminué depuis 10 ans. Ce mauvais bilan reste très largement au-dessus de l'engagement de la France, signé dans le cadre de l'accord de Stockholm de 2020, de viser le zéro tué et zéro blessé grave d'ici 2050 et de diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves durant la décennie 2021-2030.

La Ligue a pris connaissance avec un grand intérêt des deux récents rapports sur « le Système Sûr », produits au niveau international par le Forum International des Transports (FIT)⁽¹⁾ et au niveau national par le Comité des experts du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR)⁽²⁾. Ces rapports nous ont convaincus que, seule cette méthode permettra à la France d'atteindre les engagements qu'elle s'est fixés.

Cette approche conforte la Ligue dans son approche systémique de la résolution des problèmes en s'appuyant sur l'évaluation et l'expertise. La présentation de ce rapport d'orientation 2023 conforte les positions et mesures défendues par la Ligue. Sa présentation s'organise dans un cadre qui s'inspire de la méthodologie du « Système sûr ».

⁽¹⁾ « L'approche pour un Système Sûr en action » – Forum International des Transports – Juin 2022.

⁽²⁾ « L'approche Système Sûr et sa mise en œuvre en France – Vers un Système Sûr Durable » – Conseil National de la Sécurité Routière – Comité des Experts – 28 novembre 2022 – Rédacteurs : Laurent Carnis et Benoît Hiron. Relecteurs : Manuelle Salathé, Gilles Ducahamp, Emmanuel Lagarde, Sylviane Lafont.

Positions et propositions de la Ligue en 2023

En référence à la méthodologie du « Système sûr », deux axes transversaux et cinq piliers constituent le nouveau cadre des priorités de la Ligue.



Axe transversal 1 : agir sur la vitesse

L'expérience montre que la baisse de la vitesse est le moyen le plus efficace de réduire l'influence de la violence des chocs sur le niveau de gravité des accidents.

1. Faire respecter les limitations de vitesse

- Faire respecter la vitesse maximale autorisée par le déploiement à grande échelle des radars de 3^e génération (automatiques et embarqués sur des véhicules banalisés) et demander l'intensification des contrôles en agglomération.
- Réclamer des Pouvoirs publics qu'ils mesurent systématiquement les vitesses moyennes de circulation automobile.
- Demander que les contrôles par les radars 3^e génération soient réalisés par des unités dédiées à plein temps.
- 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 motorisées comme dans d'autres pays non européens.
- 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).
- Interdire toute communication sur les contrôles effectués par les forces de l'ordre, notamment de vitesse, d'alcoolémie ou de stupéfiants (radios locales et autres médias).
- Abroger la loi de décembre 2010 sur l'affaiblissement du permis à points et s'opposer au projet de poursuite de son affaiblissement consistant à supprimer le retrait de points pour les excès de vitesse inférieurs à 5 km/h.
- Obtenir le retrait effectif des points qui doivent l'être après une intervention des forces de l'ordre, un contrôle sanction automa-

tisé, ou à la suite d'un accident responsable, en appliquant une « démarche qualité », incluant l'effectivité du retrait de points. Proposer des mesures, notamment contre la vitesse excessive et les **remontées de files**, qui permettraient de réduire l'accidentalité particulièrement élevée des 2 roues motorisées ; exiger des contrôles efficaces désormais possibles pour empêcher le débri-dage trop fréquent des cyclomoteurs ou les modifications des dispositifs d'échappement des engins à deux roues à moteur.

2. Réduire les vitesses maximales autorisées

- Supprimer légalement la possibilité pour les départements de revenir à la vitesse maximale autorisée de 90 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur médian, afin d'harmoniser les règles en laissant ce réseau à la vitesse maximale autorisée de 80 km/h et simplifier la conduite.
- 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.
- 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.



- d. Encourager la généralisation de la limitation à 30 km/h en agglomération, sauf sur les grandes artères sécurisées. Veiller au respect des normes des aménagements visant à dissuader les excès de vitesse telles que celles applicables aux divers types de ralentisseur.
- e. Réclamer des Pouvoirs publics qu'ils mesurent systématiquement les vitesses moyennes de circulation automobile.

Axe transversal 2 : agir sur les mobilités durables

1. Agir conjointement sur les deux enjeux liés que sont la sécurité routière et la transition écologique.
2. 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.



Pilier 1 : gestion de la sécurité routière

1. Faire évoluer l'organisation et la gouvernance de la sécurité routière pour la rendre plus efficiente. La politique nationale de sécurité routière doit reposer sur un engagement politique très volontariste, mobilisé sur les objectifs et qui dépasse le principe d'amélioration « au fil de l'eau ». Il s'agit ainsi de rompre avec une approche au sein de laquelle la mobilité et l'acceptabilité sont privilégiées, l'accidentalité routière étant considérée comme un mal nécessaire. Désormais, la gestion du risque routier doit être placée au centre, et la mobilité constituer la variable d'ajustement. Les mesures nécessaires doivent être rendues acceptables dans un deuxième temps par une pédagogie adaptée.
2. Exiger que la méthode « Système sûr » soit désormais le cadre de référence pour piloter la politique nationale de sécurité routière, ce qui impose de définir un nouveau cadre d'organisation des instances orienté sur les objectifs à atteindre. Ce changement de paradigme implique une nouvelle articulation des politiques territoriales et un nouveau mode de pilotage. L'année 2023 doit être mise à profit par l'État français pour définir ce nouveau mode d'organisation.
3. Demander à la Délégation à la Sécurité Routière, la rédaction en 2023 d'une feuille de route précisant le cadre stratégique et les actions programmées pour atteindre les objectifs fixés par l'accord de Stockholm et l'organisation d'un Comité Interministériel de la sécurité routière qui permettra de présenter cette politique à mettre en œuvre urgemment.
4. 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.
5. La Ligue constate que le Conseil National de la Sécurité Routière, dans sa composition actuelle, est une structure insuffisamment efficiente, vu la présence de tous les lobbys. Au lieu d'aider le gouvernement dans son action, le CNSR est aujourd'hui un outil pour ceux qui s'opposent aux sanctions des usagers de la route 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.
6. 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 ».
7. Relancer sans relâche les pouvoirs publics pour qu'ils fassent respecter les textes relatifs au partage de la voie publique.
8. Obtenir des pouvoirs publics qu'ils contrent systématiquement la désinformation relayée par les médias.
9. Être acteur local de la sécurité routière, notamment dans les départements, par une présence dans les diverses Commissions de concertation et les animations de sensibilisation à la sécurité routière.
10. 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.
11. Identifier les nouveaux risques induits par les technologies émergentes (voitures autonomes, électriques, connectées, engins de déplacement personnel, etc.).



Pilier 2 : des véhicules sûrs

1. Promouvoir la mise en œuvre rapide du LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée).
2. 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, enregistreurs de données d'accidents (EDR en anglais : *Event Data Recorder*), facilitation d'installation des EAD.
3. Promouvoir des dispositions similaires pour les motocyclettes (le règlement précité ne concernant que les catégories M, N et O).
4. 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 de communication interactive avec le conducteur perturbant son attention.
5. 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.
6. Supprimer la possibilité de débridage des EDPM (Engin de Déplacement Personnel Motorisé).
7. Mettre en application le contrôle technique des 2RM, comme le prévoit la réglementation européenne.



Pilier 3 : des comportements des usagers sûrs

1. 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.
2. 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.
3. Demander l'obligation de l'usage du gilet rétro-réfléchissant pour les enfants piétons circulant hors agglomération ou utilisant les transports scolaires et promouvoir une meilleure visibilité des usagers vulnérables, en particulier la nuit.
4. Améliorer l'encadrement et tout système de retenue des passagers dans les transports scolaires permettant notamment une meilleure utilisation des dispositifs de retenue des passagers.
5. 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 dédiés (droit à la déconnexion au volant, éco-conduite, mécanismes des comportements humains...).
6. Améliorer la lutte contre l'alcool et des stupéfiants en situation de conduite :
 - a) Intensifier et cibler davantage de contrôles.
 - b) Déployer l'usage de l'Éthylotest Anti-Démarrage (EAD). Rendre obligatoire l'installation des EAD pour les véhicules-écoles.
 - c) Lancer une expérimentation sur le contrôle des stupéfiants concernant les tests comportementaux standardisés couplés avec un dépistage sanguin lorsque le test est positif.
 - d) Faire financer le coût de cette lutte par le produit des amendes.
7. Appuyer les démarches engagées sur l'homicide routier qui vise à faire évoluer la loi afin de :
 - a) Reconnaître le terme d'homicide routier lorsque l'accident implique, en particulier, une alcoolémie excessive et/ou une consommation de drogues.
 - b) Limiter la possibilité d'aménagement des peines qui conduisent certains condamnés à ne pas être incarcérés.
 - c) Renforcer le niveau d'application des sanctions.



Pilier 4 : prise en charge après accident (y compris secours et soins)

1. Veiller à la mise en application des bonnes pratiques précisées dans la circulaire interministérielle relative à l'annonce de décès et au traitement respectueux du défunt et de ses proches, dont la formation des structures et d'agents pour un accueil bienveillant des victimes et de leurs familles.

Pilier 5 : des routes sûres

1. Réaliser un audit continu des infrastructures afin d'identifier les points d'amélioration à traiter (architectures de voies, signalisation, obstacles latéraux...).
2. Promouvoir toutes mesures destinées à protéger les usagers vulnérables (notamment les personnes en situation de handicap et de vulnérabilité particulière), en particulier lutter efficacement contre l'invasion des trottoirs et espaces réservés aux piétons par les voitures, le deux-roues motorisées, les bicyclettes et les Engins de Déplacement Personnel motorisés (EDP).
3. Améliorer la visibilité des passages pour piétons par l'étude de nouveaux aménagements et la libération de l'espace de cinq mètres en amont.
4. Interdire l'accès aux pistes cyclables par des engins motorisés puissants (exemple : draisennes électriques).
5. Traiter les passages à niveau en modifiant les règles de signalisation horizontale et verticale.



Conclusion

Pour ce faire, la Ligue contre la violence routière réaffirme avoir besoin du soutien d'un grand nombre d'adhérents (personnes, collectivités, entreprises) qui s'engagent à œuvrer pour que ces orientations se traduisent dans les faits.

Une victime de la route étant une victime de trop, la Ligue contre la violence routière continue à agir concrètement pour le zéro accident, selon les 5 axes majeurs suivants :

- ✓ **Informé et Sensibiliser** à la gravité de la violence routière.
- ✓ **Prévenir et Former** par une meilleure connaissance du risque pour soi-même et les autres.
- ✓ **Responsabiliser** en veillant au bon équilibre information, prévention, sanction.
- ✓ **Proposer et obtenir** une amélioration de l'accidentalité et de l'organisation associée.
- ✓ **Accueillir les victimes et les familles** en favorisant le développement de structures d'urgence.

La Ligue contre la violence routière siège dans les instances nationales et départementales et œuvre pour créer des synergies et des partenariats avec toute structure partageant la vision zéro tué et blessé grave en 2050, car

« Seul on va plus vite, mais ensemble on va plus loin ».

➤ Témoignage d'une violence (beaucoup) trop ordinaire

Hommage à Marianne

Le 31 juillet 2022 Marianne Le Corre, 49 ans, gérante de gîtes se rend à triporteur dans le bourg de Serval, un quartier de Lannion en Côtes-d'Armor, pour aller acheter du pain. Elle n'y arrivera jamais. À 7 h 30, elle est percutée par un véhicule utilitaire conduit par un jeune homme de 19 ans qui ramenait son ami de 21 ans après une soirée arrosée. Nous avons fait le choix de relater cette affaire dans nos colonnes, car elle est la parfaite illustration de la banalisation de la violence routière à laquelle sont confrontées encore beaucoup trop souvent les victimes. Cette forme de déni s'exprime y compris face à des accidents impliquant des comportements extrêmement déviants s'apparentant à de la délinquance routière.



Erwan Le Corre, le mari de Marianne, s'est trouvé confronté à cette violence qui, en plus de la perte de l'être cher, s'exprime par une suite de dénis successifs de la gravité des faits. Une banalisation insupportable pour les victimes !

Le premier déni aura été celui du chauffard qui, comme c'est trop souvent le cas, a cherché à fuir sa responsabilité. Après le choc, sans prévenir les secours, il opéra un délit de fuite, puis avait tenté de faire croire au vol de son véhicule.

Le second déni est celui d'une automobiliste qui s'offusquera dans une tribune du fait que l'on puisse enfreindre son confort de conduite par la mise en place d'aménagements de la voirie visant à ralentir les vitesses et ainsi à protéger les usagers, notamment les plus vulnérables, cyclistes et piétons... Cette attitude aura amené Erwan Le Corre, à s'indigner publiquement en trouvant le courage d'écrire un article dans la presse (voir ci-dessous).

C'EST VOUS QUI L'ÉCRIVEZ. Une insulte à la mémoire des victimes de la délinquance routière

Dans une tribune libre du dernier Trégor, les aménagements du bourg de Serval sont considérés comme des « obstacles » et des « pièges » par Viviane Lamhouet, manifestement frustrée de ne plus pouvoir conduire à sa guise sur la zone incriminée. Ces mesures de sécurité ont été mises en place peu de temps après l'émoi provoqué par la mort de Marianne Bellanger Le Corre, tuée le 31 juillet dernier sur la route du Min Coat, alors qu'elle circulait à vélo sur sa voie cyclable.

Cependant, certaines de ces nouveautés peuvent être freintes : on ne peut empêcher une voiture de rouler à 70 km/h au lieu de 30 km/h, ou encore de griller un stop. Aussi, pour ma part j'attends bien plus contraignant, à savoir une élévation de voie au milieu de la route du Min Coat (comme sur la route qui va du Géant au Rusquet) et, idéalement, un rond-point avec sorties et entrées surélevées (comme près du Géant), à la sortie de la zone 30 en direction de Beg Lequer, où des stops ont été installés.

J'estime que seule la contrainte mécanique protégera réellement les usagers à vélo ou à pied des délinquants routiers, dont beaucoup n'ont pas conscience qu'ils sont au volant d'une arme et qu'ils peuvent tuer à tout moment, considérant le code de la route comme une option et non une obligation.

Au-delà des revendications des uns et des autres, la tribune de Viviane Lamhouet est une insulte à la mémoire des victimes de la délinquance routière et surtout à celle de Marianne, ma femme. C'est aussi un coup de poignard supplémentaire dans la plaie béante de la souffrance indicible qui me torture chaque seconde de chaque jour et de chaque nuit depuis qu'un jeune individu a fait fi du code de la route et a tué celle qui faisait sens à ma vie.

Si Viviane Lamhouet avait la moindre idée de la violence inouïe qui fait de mon quotidien un enfer absolu depuis ce 31 juillet, elle n'oserait pas poser un mot de ce qu'elle a écrit, sauf à mépriser au plus haut point les victimes innocentes de celles et ceux qui préfèrent leur confort de conduite au respect de la vie des autres.

Erwan Le Corre

Article publié dans le journal en tant que Tribune Libre dans l'hebdô local Le Trégor en janvier 2023.

Enfin, le dernier déni aura été celui de la justice. En septembre 2022, à l'issue d'une audience éprouvante, le tribunal judiciaire de Saint-Brieuc condamnait le chauffard pour homicide involontaire et délit de fuite à deux ans de prison dont six mois ferme avec l'interdiction de repasser le permis de conduire pendant trois ans. On imagine aisément l'incompréhension et la souffrance face à la légèreté de la peine prononcée, au regard de la gravité des faits. Une marche blanche s'était alors tenue le samedi suivant l'audience au tribunal. Dans les rangs des quelque 280 personnes, on ne cachait pas son désarroi face à une peine jugée trop clémente.



Marche blanche en hommage à Marianne.

Le parquet de Saint-Brieuc, qui avait requis une peine de 3 ans dont 18 mois ferme, avait donc porté l'affaire en appel. Le mardi 31 octobre 2023, le parquet général a requis 30 mois dont 12 ferme, avec annulation du permis de conduire et interdiction de le passer avant 5 ans. Le jugement a été confirmé le 5 décembre 2023.

Annnonce des décès auprès des proches : un partenariat en préparation avec l'Association des Maires de France

En début d'année 2023, la Ligue contre la violence routière du Lot proposait aux élus locaux, un webinaire de sensibilisation à l'annonce des décès auprès des victimes. Cette démarche s'est inscrite dans le sillage du colloque national de 2022⁽¹⁾. Cette expérience probante a permis de vérifier que le besoin était réel et qu'un webinaire intégrant un échange avec les participants était une proposition pertinente. L'association lotoise des maires élus du Lot (AMF 46) a ensuite permis le renouvellement de cette action de sensibilisation auprès des maires de la Marne en septembre 2023.

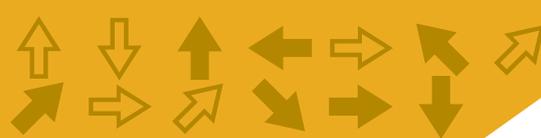
Une nouvelle étape vient d'être récemment franchie. L'Association des Maires de France (AMF) a confirmé son intérêt pour déployer ce module au niveau national. La Ligue contre la violence routière envisage d'apporter ainsi sa contribution concrète aux objectifs fixés par la circulaire de 2022⁽²⁾.

Pour l'heure, une fiche technique et un enregistrement du webinaire sont disponibles sur le site de la Ligue contre la violence routière.

À suivre...

⁽¹⁾ Colloque du ministère de la Justice 2 décembre 2022 sur l'annonce des décès et le traitement respectueux du défunt et de ses proches.

⁽²⁾ Circulaire interministérielle relative à l'annonce du décès et au traitement respectueux du défunt et de ses proches – Légifrance.



↳ Vie des asso's

↳ Une première action de terrain pour la sensibilisation à la sécurité routière dans la Vienne

La LCVR 86 été invitée par la Mission Locale Rurale Centre Sud Vienne pour participer les 17 et 18 octobre 2023, à un « Village Sécurité Routière » à Civray, devant la mairie. Différents stands et animations : SDIS, DIR, SR Préfecture, CRF, Gendarmerie nationale, assureurs, auto-écoles, don du sang et d'organes, protection du cheval sur la route, voiture tonneau et test ceinture sécurité (une association de Saintes), deux démonstrations de désincarcération. Jean-Louis Boenish correspondant départemental bénévole de la Ligue précise le contenu et le bilan de cette action : « *Nous avons accueilli par groupes des élèves de collèges, lycées, IME, des jeunes et des adultes en formation de réinsertion, mais très peu de particuliers, et la Maison Familiale Rurale qui s'est montré le groupe le plus actif, et qui avait le mieux*



Une action locale ambitieuse (Village et Code Géant fédérant l'ensemble des acteurs et ayant permis de toucher un total de 706 personnes !).



Jean-Louis Boenish, au cœur du village « sécurité routière » sur le stand de la Ligue contre la violence routière.

préparé ses questions. Les adolescents ont été surtout sensibles à l'aspect ludique, spectaculaire ou démonstratif de certaines animations. Stylos, porte-clefs, et calculateurs du taux d'alcoolémie ont disparu dès le premier jour ! Ils ne connaissaient pas la Ligue contre la violence routière, et semblaient encore peu concernés par la conduite d'un engin à moteur, étant surtout des ruraux, habitués à voyager en car

scolaire. Il s'agissait d'une première action publique de notre délégation départementale, instructive, les discussions ont semblé assez efficaces après que les groupes aient assisté aux longues désincarcérations ! ». Un bilan positif pour cette manifestation qui aura accueilli sur le village un total de 511 visiteurs dont 380 participants venus en groupes.

↳ Sensibilisation au protoxyde d'azote et lutte contre la violence routière en Moselle

Le 1^{er} septembre 2023 se tenait la seconde main tendue animée par Paul-Henri Clauss et Amandine Scattarreggia, Président et Secrétaire de la LCVR 57.

Une date symbolique, trois ans après le décès de Kenny, 18 ans, décédé dans un accident de la route lié au gaz hilarant. Sa mère, Amandine milite depuis contre ce fléau en débattant avec les jeunes et en informant les parents que ce danger réel est accessible sur les réseaux sociaux et dans les lieux festifs.

Paul-Henri Clauss exprime sa déception « *Concrètement, rien n'a évolué depuis quelques années. Même si une mesure très timide d'interdiction de la vente du protoxyde d'azote aux mineurs a été prise, ce gaz n'est toujours pas considéré comme une drogue, ni comme circonstance aggravante en cas d'accident de la route. Amandine a donc contacté un député Mosellan* ».

Cette prise de contact a permis à Amandine de participer à une table ronde à l'Assem-

blée nationale le 13 décembre 2023. Le but est clair : combler un vide juridique lors de la prise de cette substance au volant.

« La Main tendue » : une démarche d'écoute appréciée de la Ligue de Moselle

Cette deuxième « Main Tendue » planifiée début septembre, a été utile face à la détresse des familles des victimes des accidents de la route.

Paul-Henri Clauss, constate les failles de prises en charge de ces familles de victimes et l'augmentation des comportements dangereux dans le secteur rural mosellan.

« *À travers le concept "La Main Tendue", la LCVR 57 fait au mieux pour aider sur le plan*



Les participants à la deuxième « Main Tendue » de septembre 2023 à Diebling.

émotionnel, administratif et juridique et orienter les familles frappées par un accident de la route. » précise t-il. « *Qui de mieux que des membres de l'association, tous bénévoles et souvent impactés par un drame de la route (pas toujours d'ailleurs, ce qui est aussi une force, mais très empathiques) pour accueillir et écouter ?* ».

↳ Contact

Amandine SCATTARREGGIA – Port. : 07 60 59 22 28 – E-mail : lcvr57amandine@sfr.fr

<http://www.facebook.com/profile.php?id=100089209070732>

Associations départementales



Si dans la liste suivante, vous ne trouvez pas de contact pour votre département, adressez-vous au Siège : 149, avenue du Maine – 75014 PARIS

Tél. 01 45 32 91 00 – contact@violenceroutiere.fr

Le nom mentionné pour chaque association départementale est celui du Président ou de la Présidente.

01 – Ain : Anne Combier – 24, rue Gérard de Nerval – 01100 Bellignat – Tél. : 06 84 51 10 09 (annecombier@gmail.com)

04-05 – Alpes-de-Haute-Provence/Hautes-Alpes :
Correspondant : Michel Grangé – Tél. : 07 83 05 63 09 (michel.grange05@gmail.com)

06 – Alpes-Maritimes : Ligue 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 (contact@violenceroutiere.fr)

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

15 – Cantal : **Correspondant** : Jacques Vermeuzouze – Tél. : 07 81 26 94 71 (jacques.vermeuzouze@gmail.com)

17 – Charente-Maritime : **Correspondant** : Serge Paon – Tél. : 06 61 58 61 01 (circuler17@laposte.net)

21 – Côte-d'Or : Catherine Pepoz – Ligue 21 – 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 : Tél. : 01 45 32 91 00 (contact@violenceroutiere.fr)

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

29 – Finistère : **Correspondant** : Patrick Troglia – 22, rue Tredem de Lezerec – 29000 Quimper – Tél. : 06 43 43 90 93 (patrick.troglia@quimper.bzh)

30 – Gard : Fabrice Morel – Pôle Mécanique d'Alès – 30520 Saint-Martin-de-Valgalgues – Tél. : 07 62 48 85 38 (lcvr30@ppac.fr)

31 – Haute-Garonne : **Correspondant** : Christian Clerc – Tél. : 06 80 00 76 33 (lcvr31accueil@gmail.com)

33 – Gironde : Tél. : 01 45 32 91 00 (contact@violenceroutiere.fr)

34 – Hérault : Nicolas Gou – Ligue 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 (contact@violenceroutiere.fr)

39 – Jura : Michel Guillemain – 57 B, boulevard du Président Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 06 86 66 46 75 (michel.guillemain.3@gmail.com) – (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@gmail.com)

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 (contact@violenceroutiere.fr)

45 – Loiret : Pierre-Louis Valls – Ligue 45 – 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 : Paul-Henri Clauss – Ligue 57 – Centre Socio-culturel Gilbert Janssem – 54, rue de la Croix Saint-Joseph – 57155 Marly – Tél. : 06 12 12 78 20 (violenceroutiere57@gmail.com) – (<https://violenceroutiere57.fr/w/>)

63 – Puy-de-Dôme : **Correspondant** : Jean-Baptiste Artaud – Tél. : 06 08 31 57 17

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

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

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

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

69 – Rhône : Michel Pons – Ligue 69 – 14, av. Berthelot – 69007 Lyon – Tél. : 06 89 93 90 62 – (michelpons3@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 (contact@violenceroutiere.fr)

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

81 – Tarn : Yves Donguy – Ligue 81 – Maison de l'Économie – 1, avenue 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 : **Correspondant** : Philippe Laville – 14, rue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. + Fax : 01 69 44 48 79 (phlaville@free.fr)

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

Conseil d'administration

Annie Canel, Jean-Luc Carl, Josiane Confais, Ilyas Daoud, Hervé Dizy, Nicolas Gou, Bernard Héritier, Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant, Claude Lienhard, Michel Ternier.

Bureau national

Président : Jean-Yves Lamant – Tél. : 01 45 32 91 00 – (presfednat@violenceroutiere.fr)

Vice-Président : Pierre Lagache – Tél. : 06 07 45 75 77 – (vice-president@violenceroutiere.fr)

Trésorier : Hervé Dizy – (tresorier@violenceroutiere.fr)

Secrétaire Général et coordinateur

des Associations Départementales :

Nicolas Gou – (secretaire.general@violenceroutiere.fr)

Secrétaire Général Adjoint :

Jean-Luc Carl – (secretaire.general.adjoint@violenceroutiere.fr)

Responsable de la revue de presse :

Josiane Confais – (josiane.confais@numericable.fr)

Responsable des relations avec les réseaux d'experts :

Michel Ternier – (michelternier@hotmail.fr)

Invités permanents : Annie Canel, Claude Chabot, Ilyas Daoud,

Philippe Laville, Ghislaine Leverrier, Jean-Marie Leverrier, Claude Lienhard.

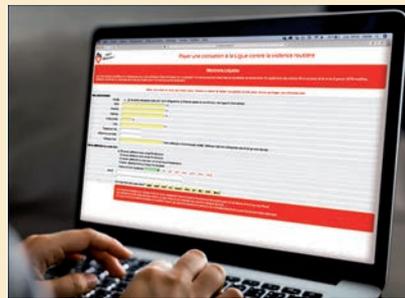
ADHÉSIONS ET DONNS

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.

Par exemple, 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 !
POUR ADHÉRER ET FAIRE UN DON EN LIGNE :
www.violenceroutiere.fr**



BULLETIN D'ADHÉSION ET DON PAR CHÈQUE 2024

Adhésion Renouvellement d'adhésion

- 36 € : Adhésion simple + revue *Pondération*
- 50 € : Adhésion couple/entreprise/collectivité + revue *Pondération*
- 30 € : Adhésion seule sans revue *Pondération*
- 9 € : Abonnement revue *Pondération* seul (ne vaut pas adhésion)

Don hors adhésion

- Don 20 €
- Don 50 €
- Don 100 €
- Don, autre montant €
- Sympathisant : don de 10 €

Don en faveur de :

- Association départementale (n° dpt
- Ligue nationale

Montant total (adhésion et/ou don) = €

Nom : Prénom :
Adresse :
Code postal : Ville :
Pays :
Téléphone : Profession :
E-mail :

Chèque à libeller à l'ordre de :
LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE
Bulletin et chèque à adresser à
votre Association départementale ou à
la Ligue contre la violence routière
149, avenue du Maine – 75014 PARIS

L'adhésion compte pour l'année civile en cours et comprend l'abonnement à Pondération (4 numéros par an).

Votre don et/ou votre adhésion donnent droit à un reçu fiscal (réduction de 66 % du montant payé).