

Pondération

N°136 • AOÛT 2026

Revue de la **Ligue**
contre la violence routière

DOSSIER

Intelligence Artificielle [IA] & sécurité routière — Volet 2

P.31

 **Ligue contre
la violence routière**

ÉDITO P.3

LE MOT DU
PRÉSIDENT P.4TÉMOIGNAGE(S)
P.6Accompagnement
des victimes :
une révolution
relationnelle
P.8Victimes : réparation
des préjudices
P.10S'INFORMER ET
COMPRENDREBaromètre
P.12Indignation
P.14Aptitude médicale
Interview
P^r Pierre Cochat
P.1880 km/h : la vérité
des chiffres face
au renoncement
politique
P.20ACTUALITÉS
P.23VIE DE LA LIGUE
P.26

INTERNATIONAL

La sécurité des
cyclistes : un fort
enjeu pour l'Europe
P.43

Ligue contre la violence routière



— Depuis 1983, Fédération nationale de bénévoles associatifs qui agissent pour contribuer à **sauver des vies sur la route.**

100% BÉNÉVOLE

Le contenu et le suivi de la mise en page de la revue *Pondération* sont réalisés en totalité par des bénévoles

INDÉPENDANCE

Face aux lobbies et aux décideurs, nous préservons notre indépendance et notre liberté d'expression.

RIGUEUR

Face à la désinformation permanente, nous appuyons nos propositions sur les connaissances et les analyses des experts.

PROXIMITÉ

Grâce au réseau bénévole, nous entretenons une relation de proximité : soutien aux victimes et sensibilisation des acteurs.

BUREAU NATIONAL

JEAN-YVES LAMANT

Président • 01 45 32 91 00
presfednat@violenceroutiere.fr

PIERRE LAGACHE

Vice-président • 06 07 45 75 77
violenceroutiere46@orange.fr

HERVÉ DIZY

Trésorier
tresorier@violenceroutiere.fr

NICOLAS GOU

Secrétaire Général et coordinateur des Associations Départementales :
secretaire.general@violenceroutiere.fr

JEAN-LUC CARL

Secrétaire Général Adjoint
secretaire.general.adjoint@violenceroutiere.fr

CLAUDE LIENHARD

Responsable du pôle Justice
lienhard_claude@me.com

MICHEL TERNIER

Responsable des relations avec les réseaux d'experts
michelternier@hotmail.fr

ANNIE CANEL

Responsable du centre de ressources
annie.canel@violenceroutiere.fr

IARU ZURESCO

Responsable de la thématique mobilité durable
iaru.lcvr75@gmail.com

INVITÉS PERMANENTS

Claude Chabot
Philippe Laville
Ghislaine Leverier
Jean-Marie Leverrier
Josiane Confais

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Annie Canel
Jean-Luc Carl
Josiane Confais
Hervé Dizy
Philippe Estingoy
Nicolas Gou
Bernard Héritier
Pierre Lagache
Jean-Yves Lamant
Claude Lienhard
Michel Pons
Michel Ternier
Iaru Zuresco

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Jean-Yves Lamant

RÉDACTEUR EN CHEF

Pierre Lagache

CRÉDITS PHOTO

Sauf mention contraire, les images d'illustration sont réalisées grâce à l'intelligence artificielle, promptées par Artel Studio et sont donc soumises au droit d'auteur. Les droits de reproduction, représentation et d'exploitation appartiennent à la Ligue contre la violence routière.

MISE EN PAGE

Artel studio
artel-studio.com
contact@artel-studio.com

IMPRESSION

Cycero
cycero.fr
contact@cycero.com

VIOLENCEROUTIERE.FR



contact@violenceroutiere.fr
01 45 32 91 00
149 AVENUE DU MAINE
75014 PARIS FRANCE

**Objectif
zéro victime.**

ÉDITO

Cap sur les présidentielles

Le bilan de la « dite » sécurité routière des deux mandats macroniens abordé dans notre rubrique « Baromètre » sera, sauf miracle, tout simplement calamiteux. Pendant les mandats du Président Macron, les 28.574 tués et 144.673 blessés graves illustrent un total décalage avec l'objectif que s'est pourtant fixé la France de réduction de moitié de la mortalité routière sur la décennie (2020-2030). Par rapport à l'objectif, 5.879 vies n'auront pas été sauvées!

Et pourtant, les résultats de certains pays européens nous démontrent que la progression vers une route plus sûre est possible... L'article ciblé sur la sécurité de la pratique cyclable en Europe nous interpelle ainsi sur des marges de progrès considérables.

Le second volet du dossier sur l'Intelligence Artificielle démontre, si besoin était, que l'IA pourra aider à inverser la tendance mortifère.

Le retour généralisé à 80km/h, le renforcement de la lutte contre l'usage du téléphone au volant, la lutte contre le fléau du protoxyde d'azote... sont autant de sujets évoqués dans ce numéro qui doivent nourrir l'émergence d'une véritable volonté politique, responsable et protectrice ne répondant pas aux seules sirènes des enjeux électoraux et de la pseudo-acceptabilité. L'article sur le 80km/h est à ce titre édifiant!



**PIERRE
LAGACHE**
Rédacteur
en chef

Pour l'heure, comme en témoignent nos colonnes, la Ligue contre la violence routière se mobilise progressivement sur le débat des futures élections présidentielles et sera une force de proposition pour que la sécurité routière s'inscrive bien à l'agenda du débat national.

Ce débat devra viser l'« objectif zéro victime » et proposer de nouvelles voies de respect et de réparation des victimes en s'inspirant notamment des démarches éprouvées chez nos amis québécois.

Le prochain numéro de *Pondération* à paraître après l'été alimentera ce débat présidentiel plus que jamais essentiel.

D'ici là, bonne lecture!

Le mot du président

— Les 5 raisons majeures pour lesquelles, les victimes des drames routiers doivent être au coeur du débat présidentiel

1^{ère} raison : les Français placent la sécurité du quotidien parmi leurs deux premières préoccupations. Le sentiment d'insécurité est anormalement élevé. La route n'échappe pas à ce constat trop souvent banalisé. **La réalité est pourtant cruelle :** 3 365 tués sur les routes en 2025, une stagnation depuis douze ans, et une 22^e place européenne (sur 27) en matière de réduction des tués. Ajoutons aussi les 16800 blessés graves par an incluant environ 3500 personnes handicapées à vie. Pire encore, les victimes, comme celles d'autres violences, se sentent abandonnées par un système judiciaire trop lent, trop indifférent. Les promesses de protection n'ont pas été tenues, et l'objectif de diviser par deux le nombre de tués et blessés graves d'ici 2030, puis de viser zéro en 2050, semble aujourd'hui très difficile à réaliser... **Un naufrage collectif**, alors que chaque vie brisée est une tragédie évitable.

2^{ème} raison : la résolution n° 1769, adoptée le 4 juin 2026 par l'Assemblée nationale, à l'initiative du député Éric Pauget et de la Ligue contre la violence routière, marque une étape essentielle. Elle exige une étude exhaustive sur **le coût réel des drames** de la route – économique, social et sanitaire – pour enfin rendre visibles non seulement les victimes directes mais aussi les victimes indirectes (famille et proches) dont le total annuel, souvent cité de 200 000 personnes, est certainement sous-estimé. Car comment agir sans connaître l'ampleur du drame ? Comme le rappelle Gérard Bronner, « sans accord sur les faits, aucune action publique rationnelle n'est possible ». Cette étude doit aussi montrer comment une baisse volontariste des victimes pourrait contribuer à réduire le déficit public d'ici 2029. L'enjeu est clair : objectiver pour mieux agir.

3^{ème} raison : la route est le miroir de notre société, de ses tensions et de ses défaillances. Violence extrême, santé mentale en crise, comportements à risque, défaillances judiciaires, manque d'éducation aux risques et au vivre-ensemble...

Tous ces maux se croisent sur nos routes. Les théories du chaos nous enseignent l'importance d'une vision claire pour s'en sortir et de petites actions répétées pour obtenir de grands résultats. La Ligue contre la violence routière propose de faire de la vision « zéro victime » un projet citoyen fédérateur, un cap commun pour tous les acteurs de la mobilité. Car c'est ensemble, et avec la contribution de chacun, que nous pourrions sortir de cette impasse. Fini donc les constats, il est urgent d'agir !

4^{ème} raison : cinquante ans d'actions pour la sécurité routière l'ont prouvé : rien ne change sans volonté politique. Pourtant, la plupart des collisions mortelles pourraient donc être évitées, si cette volonté était affirmée. La vision, les moyens et l'appel à l'action existent. Il ne manque que le courage de les mettre en œuvre.

5^{ème} raison : la Ligue contre la violence routière, forte de son analyse, est prête à détailler ses cinq propositions concrètes qui visent à provoquer **un choc inédit de comportement**, depuis les décideurs jusqu'aux usagers.

Je dédie ce numéro de *Pondération* à toutes les victimes innocentes directes et indirectes de la route et plus particulièrement celles tuées sur des passages piétons, indécemment nommés « protégés », comme Pierre, tué par une voiture avec délit de fuite à Sarreguemines le 11 avril 2026, et Véronique, maman joggeuse tuée par une camionnette à Sarralbe, à 5 d'intervalle, le 16 avril 2026, auxquelles j'associe bien naturellement Lyhanna et ses proches ainsi que les beaucoup trop nombreuses victimes innocentes de prédateurs, tant les problématiques de la route et la société sont étroitement liées.



**JEAN-YVES
LAMANT**

Président bénévole
de la Ligue contre la
violence routière



témoignage(s)

Au cœur de la sécurité routière
il y a les victimes et leurs proches.
Leurs témoignages, porteurs d'une
souffrance qui nous interpelle,
nous rappellent l'urgence d'écouter,
de reconnaître et d'agir.



Pour moi, cela a été le parcours du combattant pour le faire accéder aux soins psychiatriques.



— Témoignage de Djemaa maman de Yanis, victime d'un accident lié à l'usage du protoxyde d'azote au volant.

Yanis est né en août 2000. Il est le cadet d'une fratrie de 2 enfants. La particularité de Yanis, c'est qu'il a toujours eu des troubles du comportement depuis l'enfance. De 2006 à 2010, il a été suivi en pédopsychiatrie. Aucun diagnostic ne m'avait été communiqué. Mais il y avait bien eu un diagnostic posé dans son dossier médical sur le CH de Libourne «trouble neuro- végétatif». Les années passant, les troubles sont devenus plus bruyants, lui causant des sanctions, des exclusions et des problèmes judiciaires.

Au terme d'une longue patience et des épisodes de crises où il insultait tout ce qui passait devant lui, où il a agressé physiquement plusieurs personnes (dont moi), il a enfin été hospitalisé contre son gré au CH de Charles PERRENS (Bordeaux). Ses troubles rendaient son consentement «impossible». Pour les psychiatres, il n'y avait aucun doute: il était en décompensation psychique. Au bout d'une série de 4 hospitalisations, le diagnostic tombe en 2024 «léger retard mental et schizophrénie». À ma demande, il est sous protection judiciaire. Depuis, il a un traitement équilibré, dispensé par des IDEL avec passage 7/7. Pour moi, cela a été le parcours du combattant pour le faire accéder aux soins psychiatriques.

L'accident lié au protoxyde d'azote est venu compliquer la situation et mettre à l'arrêt les projets entamés. Yanis a besoin d'un étayage important. Il est une personne vulnérable qui vit dans une autre temporalité et dans un autre monde. Il ne voit pas le mal.

Le 29 juin 2025, son ex -copine Léa vient le chercher dans la nuit. Ex-copine pour laquelle il avait une interdiction de l'approcher. Mais cette ex-copine est toujours restée à proximité de lui. Elle gagnait en ingéniosité pour entrer en contact avec lui. Elle a demandé à un tiers - Medhi - de l'appeler vers 2h00 du matin pour sortir. Medhi a dû faire sonner le téléphone une vingtaine de fois. Yanis a le sommeil très lourd. Ils sont sortis à 4 dans les alentours de Libourne; puis l'ex-copine a eu l'idée d'aller du côté de Bordeaux. Medhi avait à peine 18 ans. Safia, jeune majeure, n'avait pas le permis non plus. Léa est une jolie jeune femme qui a un permis, un véhicule. Elle est à la manœuvre de la sortie. Pour le fun, elle décide de se faire un shoot de protoxyde d'azote alors qu'elle conduisait. L'accident a eu lieu à 5h20 du matin à proximité de la rocade sur la RN 89 d'Artigues près de Bordeaux. Elle était coutumière de cette pratique. Elle avait déjà «cartonné» 2 véhicules de cette façon. Mais jusque -là, elle était toute seule. Elle a rapporté ces faits à d'autres jeunes. Cette nuit du 29.06.2025, elle roulait vite à plus de 100 km/heure sur une portion de route dont la vitesse était limitée.

Elle s'est encastrée dans un véhicule qui était déjà accidenté. Yanis passager avant (il avait sa ceinture) a été gravement blessé: plaie délabrante circonferentielle de l'avant-bras droit et fracture L3-L4.



Il avait bien son bras à l'intérieur de la fiat 500. Il hurlait. Medhi a été blessé au visage. La 4^{ème} passagère, Safia s'est enfuie. La conductrice n'a rien eu. Sa réaction immédiate aurait été de jeter les 2 bombonnes de protoxyde d'azote qui se trouvaient dans son véhicule. Ils ont été conduits aux Urgences. S'est entamé pour nous, une longue période d'hospitalisation et de soins pour Yanis. Les patients atteints de troubles psychiques sont bien moins pris en charge. C'est la triste réalité. Le chirurgien préconisait de lui amputer le bras.

J'accompagne mon fils sur l'ensemble de ses rendez-vous. Yanis se retrouve aujourd'hui avec une main droite inerte, une greffe de peau, une section des 10 centimètres de nerf ulnaire; des cauchemars en toile de fond. Il a des hauts et des bas.

Et moi je suis là à essayer de lui insuffler de l'énergie pour continuer à avancer. Il me dit souvent « Maman, tu es un ange ». C'est mon encouragement à rester debout à ses côtés. Il est vivant. •



À travers ce que je construis aujourd'hui, je refuse que son histoire se résume à cette nuit cruelle et injuste.



— Témoignage de Peggy, maman de Tom

Cette journée avait pourtant commencé comme une journée ordinaire. Mon fils, mon « Mini moi » Tom, travaillait comme grutier dans une entreprise de terrassement. C'était la fin de semaine. Après son travail, il devait rejoindre sa compagne, Clara, depuis 13 ans, pour passer la soirée ensemble, comme chaque soir.

À 17h, il s'est arrêté chez un ancien collègue. D'autres étaient déjà là. Après quelques travaux, ils ont passé la soirée autour d'un match, de pizzas et de boissons alcoolisées. À 21h40, j'ai eu mon fils au téléphone, comme chaque soir, pendant neuf minutes... Les neuf dernières minutes de notre vie ensemble, sans que je le sache. Tom allait bien, heureux, détendu, cohérent comme toujours. Rien ne laissait présager l'horreur à venir...

« Face à cette douleur, j'ai choisi de transformer mon chagrin en combat. »

Puis tout a basculé. À 00h30, l'appel des gendarmes. Mon fils venait d'être victime d'un violent accident : un face-à-face avec un poids lourd, sans aucune chance. Sur le trajet du retour, fatigue, chaleur et alcool ont probablement joué un rôle. Tom s'est retrouvé à contresens sur une la nationale 2 très accidentogène, un trajet qu'il faisait quotidiennement. Un collègue l'a suivi 20 minutes après : aveuglé par les phares du camion, il n'a rien vu. Lui aussi avait bu, mais a réussi à rentrer.

Depuis cette nuit du 21 mars 2025, je vis une douleur indescriptible. Une partie de moi est partie avec mon « Mini moi ». Mon cœur de maman s'est arrêté. Mon esprit reste figé sur cette nuit maudite, cruelle, injuste. La souffrance est un déchirement permanent. Un tsunami, un volcan en éruption... Tellement de colère, de questions sans réponse. Même après un an, la torture du manque est toujours présente. Un accident de la route ne détruit pas qu'une vie, il détruit une famille entière. Face à cette douleur, j'ai choisi de transformer mon chagrin en combat. Tom était sportif : boxe, MMA, lutte... La chasse, la pêche, la moto, le quad... Fauché en plein vol, tant de projets réduits à néant.

J'ai créé une association en sa mémoire pour mener des actions de prévention sur les dangers de la route, de l'alcool, de la fatigue. Depuis un an, je suis représentante de la Ligue contre la violence routière pour le département de l'Aisne. Mon objectif : transmettre des messages de prévention, de responsabilité et d'espoir.

Je n'ai pas pu retourner dans mon ancien logement, tout y était trop douloureux. Depuis janvier 2026, je travaille dans un centre de soins pour personnes souffrant d'addictions, comme assistante socio-éducative. Aujourd'hui, je mets mon vécu et mon empathie au service des autres. Je veux aider les parents et familles de victimes. Mon projet : créer des permanences d'écoute dans les mairies, une « Main tendue » pour ne laisser personne seule face à la douleur.

Un autre projet me porte : le Rallye Aicha des Gazelles en 2027. Je veux y représenter toutes les mamans ayant perdu un enfant, porter leur voix dans le désert. Montrer que, même dans les pires tempêtes, on peut avancer, transmettre et aimer.

Je survis pour lui, à travers lui. Tant que je vivrai, je ferai vivre sa mémoire. Malgré cet enfer, je continue à aimer puissamment. Pour mon p'tit Tom, pour mes autres enfants, pour les familles que je veux aider. Je ne m'en remettrai jamais.

Pourtant, j'essaie d'avancer avec une force incroyable, parce que l'amour que je porte à mon « Mini moi » continue. À travers ce que je construis aujourd'hui, je refuse que son histoire se résume à cette nuit cruelle et injuste. ●



Accompagnement des victimes: la Ligue contre la violence routière engage une révolution relationnelle

« L'ÉCOUTE ET DIRE RELATIONNELS », PLUS QU'UNE SIMPLE ÉCOUTE

Depuis sa création, la Ligue contre la violence routière s'est mobilisée sur l'accueil et l'accompagnement des victimes et leurs familles. Elle déploie aujourd'hui une stratégie pour transformer et améliorer le soutien aux victimes et à leurs proches et structure actuellement un dispositif d'accueil ambitieux partagé au national et organisé par grandes régions françaises. Ce réseau s'appuiera sur des bénévoles et des professionnels dont la compétence est renforcée par des parcours de formation spécifiques. L'objectif est d'offrir, partout sur le territoire, un accueil de grande qualité capable de répondre à la complexité des situations vécues par les victimes et leurs proches. Dans notre prochain numéro de *Pondération* à paraître après l'été, nous reviendrons sur ce projet lancé depuis le début d'année 2026, et dont la concrétisation est proche. Conformément à cette approche, une première formation expérimentale a été organisée à Cahors, les 12 et 13 juin derniers.

La formation « *Écoute et dire relationnels* », a été conçue par Serge Charbonneau¹, expert québécois et formateur en médiation relationnelle, et testée auprès de sept bénévoles issus de différents comités (Aisne, Ile-et-Vilaine, Lot) qui ont ainsi pu éprouver cette méthode. Ce programme, développé avec l'organisme de formation EPG (Ecole Pluridisciplinaire Gardoise), s'inspire directement des méthodes utilisées en médiation relationnelle. L'idée centrale est de dépasser la simple « écoute active », concept classique du travail social, pour atteindre une « écoute attentive » centrée sur le lien et la contextualisation. La formation postule qu'une bonne écoute est insuffisante, si elle ne s'accompagne pas d'un « dire » clair et accessible. Pour que la victime se sente véritablement aidée, le langage utilisé par l'accueillant doit être dénué de jargon technique ou juridique hermétique. On parle ici d'un « dire attentif » et « indexé », c'est-à-dire mis en contexte pour s'adapter précisément à la situation et à la charge émotionnelle de l'interlocuteur.

NOTES

¹*Serge Charbonneau est un spécialiste québécois reconnu en médiation relationnelle. Il est cofondateur et formateur à Équijustice, où il contribue à développer des pratiques de justice restaurative et de médiation au Québec. Il a également joué un rôle clé dans l'essor de la justice restaurative en France, en partageant son expertise et en formant des professionnels à ces approches.

UNE PÉDAGOGIE IMMERSIVE ET CONCRÈTE

Le programme de formation, qui s'est déroulé de manière expérimentale, est assez court, mais très intensif: 1,5 jour, dont une demi-journée consacrée à la théorie et à l'analyse de pratiques réelles, suivie d'une journée entière de mises en situation. L'originalité de la démarche réside dans l'utilisation de comédiens professionnels. Ces derniers incarnent, lors d'appels téléphoniques ou de visio-conférences, différents profils auxquels les bénévoles sont confrontés: une victime affligée par le deuil, une victime en colère contre le système, ou même un auteur d'infraction cherchant à comprendre son acte.

Chaque intervention est enregistrée et décortiquée lors d'une séance d'analyse collective. Ce «décortilage» permet d'identifier les stratégies de communication, souvent non conscientes, et d'ajuster la posture pour placer systématiquement le besoin de la victime au cœur de la relation. Cette expérimentation a été jugée «très concluante» par les participants, ouvrant la voie à une généralisation du module à l'ensemble des forces vives de la Ligue.

VERS UNE RÉPARATION INTÉGRALE...

Au-delà de l'accueil immédiat, cette nouvelle dynamique s'inscrit dans une vision globale de la réparation. Réparer, ce n'est pas seulement obtenir une indemnisation financière; c'est aussi permettre à la victime de retrouver une place de sujet, d'être entendue dans sa souffrance et de reconstruire un lien social souvent brisé par l'accident.

En professionnalisant son réseau d'accueil, la Ligue contre la violence routière se donne les moyens d'accompagner ce processus de résilience. Elle réaffirme que la dignité des victimes passe par la qualité de la relation humaine qui leur est offerte dès les premiers instants de leur prise en charge.

Dans le prolongement de cette réflexion sur la réparation, la Ligue explore également la médiation relationnelle entre auteurs et victimes (voir encart) qui vise à restaurer un espace de dialogue là où la violence a créé une rupture. Cette voie complémentaire s'inscrit dans la volonté de la Ligue d'offrir tous les outils possibles pour une justice plus humaine et réparatrice. ♦

NOTES

2* Pour en savoir plus:



Webinaires - L'institut Français pour la justice restaurative



« En médiation » : documentaire de 2026 de Françoise Schöller sur la formation suivie par les bénévoles de la Ligue contre la violence routière:

« La médiation relationnelle : une approche humaniste pour transformer les conflits » Serge Charbonneau & Catherine Rossi, Éditions Chronique sociale, 2023.

La médiation relationnelle : un nouveau chemin*2

Le 20^e webinaire de l'Institut Français de Justice Restaurative (IFJR), intitulé « Justice restaurative et violences routières », s'est tenu le 29 avril 2026. Il en ressort que la violence routière présente trois singularités majeures justifiant cette approche:

01 - Le paradoxe de « l'accident » : la justice restaurative réintègre la dimension humaine dans des faits souvent neutralisés par le terme « accident ». Elle permet ainsi à l'auteur de prendre conscience de l'ampleur réelle et durable des dommages, transformant une perception abstraite en une responsabilité incarnée.

02 - L'alliance de souffrance : contrairement à la délinquance classique, auteurs et victimes sont souvent socialement insérés et partagent des

traumatismes ou des culpabilités similaires. Cette « décatégorisation » favorise un dialogue fondé sur une reconnaissance mutuelle de l'humanité plutôt que sur une opposition frontale.

03 - Le comblement du vide judiciaire : le procès ou le classement sans suite omettent souvent des réponses vitales pour les proches (circonstances exactes, dernières paroles). La justice restaurative offre cet espace de vérité, indispensable pour apaiser le sentiment d'injustice et avancer dans le deuil.

Trois singularités qui encouragent la Ligue contre la violence routière à œuvrer dans cette voie... ♦



Victimes : réparation des préjudices résultant des dommages après un homicide routier ou des blessures routières graves

— Après un drame de la route, la première des préoccupations des victimes est très souvent de comprendre les causes du drame avec l'objectif induit qu'un pareil drame ne se reproduise plus. Les victimes ont également droit à une juste et intégrale réparation qui participe de la reconnaissance de leur statut de victime. Qu'en est-il du cadre juridique de ce processus de réparation ? Nous tenterons ici de faire le point sur un sujet essentiel : la réparation.

**PAR JEAN-YVES LAMANT
& CLAUDE LIENHARD**

AU CENTRE DE LA RÉPARATION : LA LOI BADINTER

Même s'il existe encore des zones communes, s'il y a des poursuites pénales et finalement un procès pénal, depuis la loi Badinter de 1985, la démarche indemnitaire est très largement indépendante et déconnectée du processus pénal. L'objectif de la loi Badinter était de mieux prendre en compte les victimes en simplifiant le processus indemnitaire.

Pour autant, la démarche indemnitaire reste avant tout un processus très technique et il est clair que les victimes, qu'il s'agisse des proches en cas de décès ou des blessés, ne peuvent pas aborder le processus indemnitaire sans être assistées par un avocat spécialisé et un médecin de recours afin d'assurer l'égalité des armes avec les assureurs et leurs experts.

L'ÉVALUATION : UN POINT DE LA RÉPARATION.

Le processus indemnitaire est avant tout, dans sa première phase, un processus médico-légal d'expertise qui permet d'appréhender les dommages corporels qui sont définis comme toute atteinte à l'intégrité physique ou psychique de la personne. Ce sont des médecins spécialisés qui seuls sont aptes à appréhender le dommage corporel, c'est-à-dire d'en définir le contenu et les contours et de l'évaluer.

Cette évaluation se fait en ayant recours à des barèmes médico-légaux qui, sauf exception, sont tous des barèmes indicatifs. Le choix du barème n'est pas neutre et ne doit jamais être laissé à la discrétion de l'organisme indemnitaire, qu'il s'agisse de l'assureur ou d'un fonds de garantie, sauf disposition légale impérative. Il faut rappeler que les victimes ont la charge de la preuve de leur

dommage. Pour le dommage corporel, la preuve se fait par voie expertale notamment. Il peut aussi s'agir d'expertise privée préparatoire réalisée par le médecin de recours assistant la victime.

Le mécanisme usuel pour déterminer le dommage consiste à mettre en place une expertise amiable ou judiciaire selon les cas. La victime sera donc examinée contradictoirement par différents experts. Dans le cadre amiable, l'expert de l'assurance et l'expert de la victime. Dans un cadre judiciaire, par un expert judiciaire en présence de l'expert de la victime et de l'expert de l'assurance.

Les avocats spécialisés se doivent de toujours participer aux opérations d'expertise. Ces opérations doivent être préparées soigneusement avec le médecin de recours. Et toutes les pièces médicales doivent être communiquées et seront discutées. À cela s'ajoute qu'il ne faut jamais négliger les conséquences des dommages psychiques, deuil pathologique, stress post-traumatique, avec toutes

leurs nuances de conséquences. L'étape suivante, après rapport d'expertise, est de convertir les dommages en préjudices.

LA NOMENCLATURE DINTILHAC [FIGURE 1]

Il existe aujourd'hui une nomenclature des préjudices, dite nomenclature Dintilhac, indicative, qui décline les préjudices selon une classification qui distingue d'une part les victimes directes, mais aussi les victimes indirectes qui ont également vocation à réparation.

On ne peut donc que conseiller aux victimes pour avoir au mieux ce parcours indemnitaire, de noter dès l'événement, puis au fur et à mesure l'écoulement du temps, leurs doléances, leurs évolutions et notamment les frais exposés.

L'encart [FIGURE 1] illustre la nomenclature Dintilhac, élaborée pour classer les postes de préjudices indemnisables. ●

FIGURE 1

La nomenclature Dintilhac, mode d'emploi.

L'outil universel pour convertir les dommages en préjudices classifiés. Note : la nomenclature distingue également les victimes directes des victimes indirectes (par ricochet).

IMPACT EXTRAPATRIMONIAL

PÉRIODE TEMPORAIRE

- DFT** Déficit fonctionnel temporaire.
SE Souffrances endurées.
PET Préjudice esthétique temporaire.

PÉRIODE PERMANENTE

- DFP** Déficit fonctionnel permanent.
PA Préjudice d'agrément.
PEP Préjudice esthétique permanent.
PS Préjudice sexuel.
PE Préjudice d'établissement.
PPE Préjudices permanents exceptionnels.

PÉRIODE ÉVOLUTIVE

Préjudices liés à des pathologies évolutives.

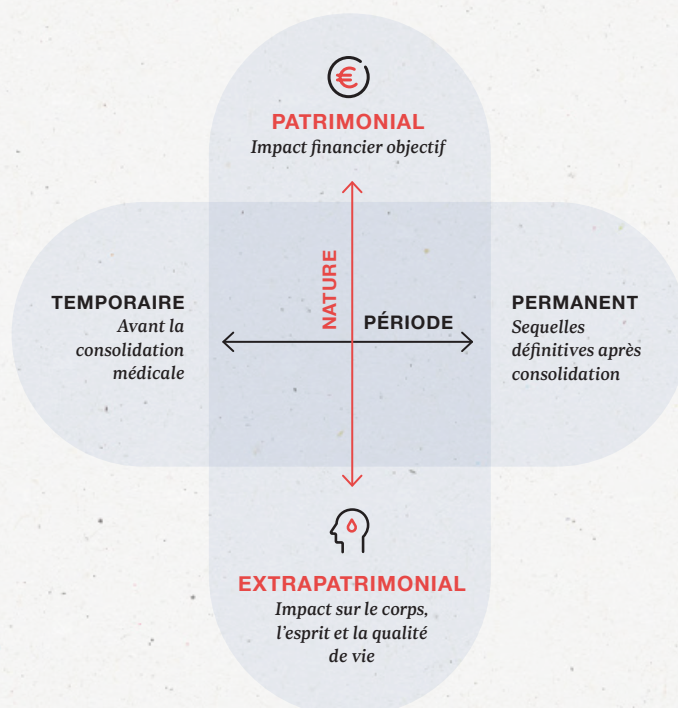
IMPACT PATRIMONIAL

PÉRIODE TEMPORAIRE

- DSA** Dépenses de santé actuelles.
FD Frais divers.
PGPA Pertes de gains professionnels actuels.

PÉRIODE PERMANENTE

- DSF** Dépenses de santé futures.
FLA Frais de logement adapté.
FVA Frais de véhicule adapté.
ATP Assistance par tierce personne.
PGPF Pertes de gains professionnels futurs.
IP Incidence professionnelle.
PSUF Préjudice scolaire, universitaire ou de formation.



Baromètre

Analyse de la mortalité routière de mai 2026: un bilan de guerre!

PAR JEAN-MARIE
LEVERRIER

— Une accidentalité inacceptable pour un pays riche et développé comme la France – 10 tués chaque jour!

En métropole, le constat est celui d'un vrai bilan de guerre! 303 tués en mai 2026, + 6,7% par rapport à mai 2025! 3.365 tués pendant ces 12 derniers mois soit + 6,8%! En mai 2017, le début du premier mandat du Président Macron, il y avait 3.490 tués pendant les 12 derniers mois et aujourd'hui 3.365, soit une baisse moyenne de 0,4% par an! Ce bilan présidentiel catastrophique et indigne peut être étayé par ces chiffres: pendant les mandats du Président Macron, en métropole, il y a eu (un vrai bilan de guerre):

- 28.574 tués,
- 144.673 blessés graves.

Il y a eu 4 délégués à la sécurité routière:

- Emmanuel Barbe, de mai 2017 à janvier 2020: baisse moyenne 3,1% par an,
- Marie Gautier-Melleray, juillet 2020 à août 2022: période COVID,
- Florence Guillaume, septembre 2022 à juillet 2025: baisse moyenne 0,6% par an,
- Michèle Lugrand et Estelle Balit, août 2025 à mai 2026: hausse moyenne 3,8% par an.

Par rapport à l'objectif fixé en 2019 pour la France de réduction de moitié de la mortalité routière en une décennie (2020-2030 soit une réduction de 6,7% par an), 5.879 vies au-delà de l'objectif n'ont pas été sauvées!

L'accidentalité doit guider les décisions et non l'acceptabilité sociale.

Depuis plus de 10 ans, la sécurité routière est devenue une variable d'ajustement de l'acceptabilité sociale (non-suppression de points après des «petits» excès de vitesse, renoncement aux 80 km/h sur les routes et 110 km/h sur autoroutes, «il ne faut pas embêter les Français»...). Attendre l'acceptabilité totale d'une mesure, que l'on sait efficace, pour la mettre en œuvre ne relève pas d'une gouvernance responsable. Faut-il, par exemple, rappeler les arguments ineptes que certains avançaient lors de la mise en place de l'obligation du port de la ceinture de sécurité, équipement que plus personne aujourd'hui ne conteste? Doit-on redire combien l'installation des radars automatiques en 2003 a soulevé d'opposition, alors qu'aujourd'hui toutes les personnes de bonne foi reconnaissent leur utilité? Rappelons les barrages des chauffeurs routiers en 1992 contre le permis à points, qu'ils n'ont levés qu'après avoir compris que cette réforme améliorera leurs conditions de travail.

Les Français comprennent les vrais enjeux quand ils sont bien expliqués. C'est l'accidentalité qui doit guider les décisions concernant la sécurité routière et non l'acceptabilité sociale. Il faut désormais changer de paradigme et prendre les mesures nécessaires. •



+6,7%

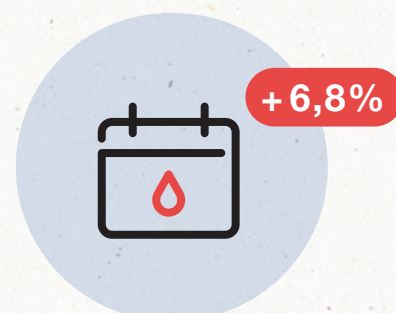
303 tués

EN MAI 2026 PAR RAPPORT
À MAI 2025 (284 tués)



1585 blessés graves

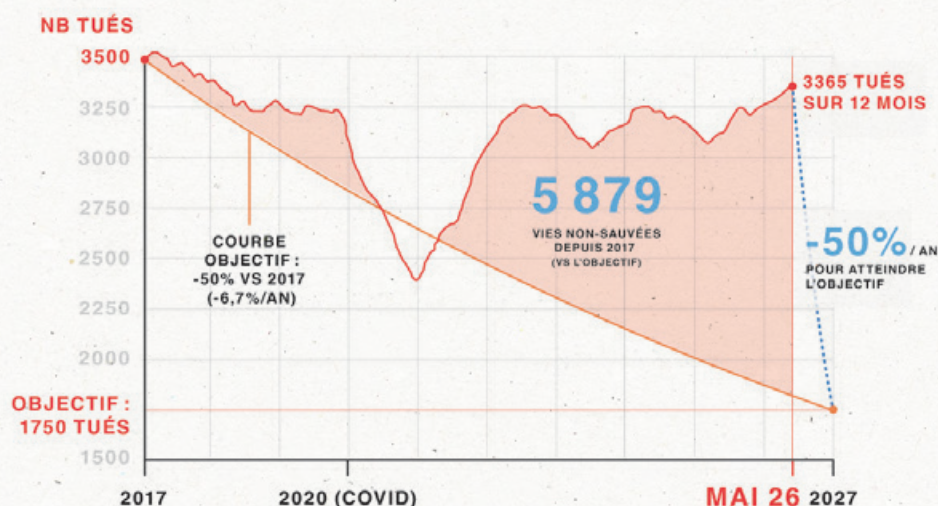
EN MAI 2026 • STABLE
PAR RAPPORT
À MAI 2025



+6,8%

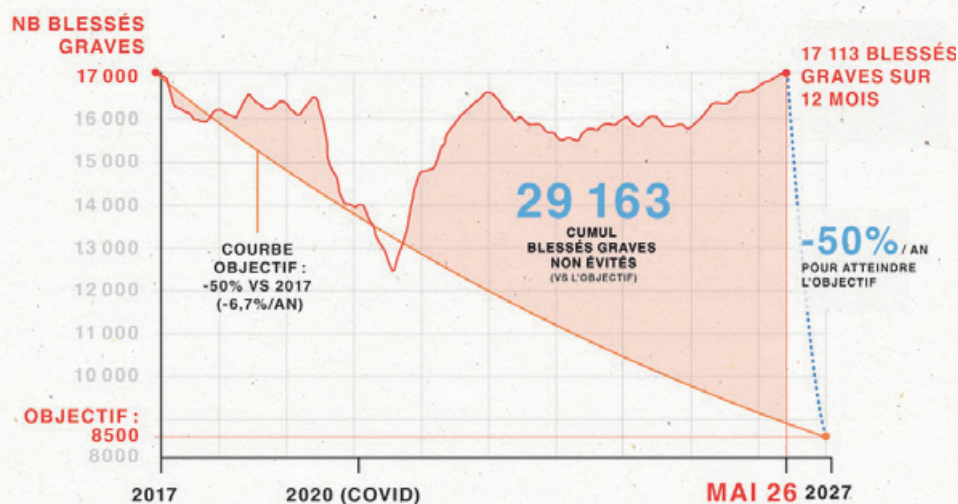
3365

TUÉS SUR LA ROUTE
SUR LES 12 DERNIERS MOIS
Par rapport aux 3151 tués
des 12 mois précédents
Source: ONISR



[FIGURE 1] Mortalité sur les routes de France métropolitaine depuis mai 2017

— Nombre réel de tués sur une période glissante de 12 mois



[FIGURE 2] Blessés graves sur les routes de France métropolitaine depuis mai 2017

— Nombre réel de blessés graves sur une période glissante de 12 mois

MANDAT	ÉVOLUTION MORTALITÉ	TOTAL / DÉCENNIE
2002-2007 • CHIRAC	-9,5% / AN	-7,5% PAR AN
2007-2012 • SARKOZY	-5,5% / AN	
2012-2017 • HOLLANDE	-1,5% / AN	-1,5% PAR AN
2017-2022 • MACRON	-1,5% / AN	

[FIGURE 3] Mortalité sur les routes de France métropolitaine de mai 2002 à mai 2022

[FIGURE 4] Mortalité routière en France métropolitaine

MOIS DE MAI		2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
DANS LE MOIS	MORTALITÉ	294	297	268	243	207	211	289	241	242	284	303
	VARIATION EN %	+10,1%	+1%	-9,8%	-9,3%	-14,8%	+4,3%	+33,8%	-16,6%	+0,4%	+17,4%	+6,5%
PENDANT LES 12 DERNIERS MOIS	MORTALITÉ	3511	3490	3378	3240	2960	2563	3221	3133	3266	3151	3365
	VARIATION EN %	+3,6%	-0,6%	-3,2%	-4,1%	-8,6%	-13,4%	+25,7%	-2,7%	+4,2%	-3,5%	+6,8%

!ndignation

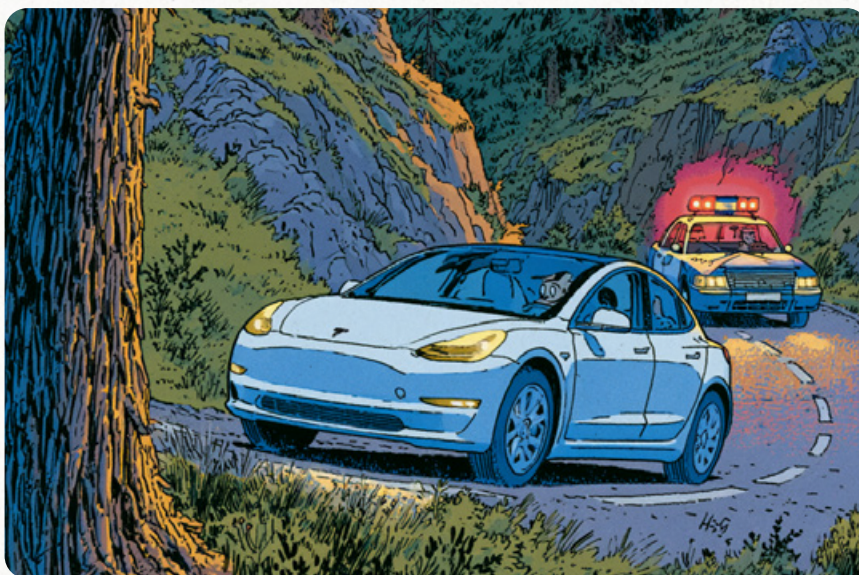
[!] Refusons de banaliser les refus d'obtempérer !

Le Service Statistiques du Ministère de l'intérieur confirme que 36 900 refus d'obtempérer et refus de contrôles ont été enregistrés sur les routes de France en 2025, dont 28 200 refus d'obtempérer. C'est une hausse de 9% par rapport à 2024. Les infractionnistes sont majoritairement des hommes de moins de 30 ans pour des raisons à 45% liées à l'absence de permis de conduire. Ce sont donc plus de 100 refus d'obtempérer ou de contrôles par jour : plus d'un toutes les 15 minutes ! L'article L.233-1 du Code de la route précise que « le fait pour tout conducteur, d'omettre d'obtempérer à une sommation de s'arrêter (...) est puni de deux ans d'emprisonnement et de 15000 euros d'amende ». Ces sanctions sont aggravées – jusqu'à sept ans de prison et 100 000 euros d'amende si les circonstances ont exposé directement les agents chargés du contrôle à un risque de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente.

POURQUOI ?

Cette situation qui est non seulement scandaleuse, mais qui se dégrade de manière significative doit nous interroger car, n'en doutons pas, il s'agit d'un signal fort d'un dysfonctionnement de notre société et d'une évolution inquiétante du comportement sur la route qui impose d'agir. La première démarche sera de clarifier les réponses à la question du « pourquoi ? ».

→ Pourquoi la route reste-t-elle un espace où règne un niveau d'impunité et de banalisation des comportements mettant en danger la vie des autres ? La route doit-elle être, comme le sont les réseaux dits « sociaux », un espace de



déversement de ses frustrations, de ses névroses et de ses colères avec l'illusion de pouvoir le faire de manière anonyme en se cachant derrière un pseudo ou en fuyant ? Le « pas vu, pas pris » peut-il encore être toléré dans nos démocraties ?

→ Pourquoi ces comportements irresponsables ? Le ressenti par le cerveau reptilien d'une menace déclenchant la fuite comme réaction de survie ? Un rapport à l'autorité réduit à néant ? Une défiance vis-à-vis d'une société régulée qui est pourtant la clé de la liberté ?

→ Pourquoi un tel mépris des sommations de s'arrêter sur la route alors que d'autres types de contrôles, qu'ils soient fiscaux, sanitaires, réglementaires, ou d'identité et de sécurité sont très loin de donner lieu à un tel niveau de transgression et de mépris de l'autorité ?

→ Et enfin, pourquoi ces comportements irresponsables sont-ils si peu punis et quelles sont les réponses appropriées en termes de sanctions ?

COMMENT AGIR ?

Ces interrogations devraient aussi nous conduire à défricher le champ du possible pour agir en profondeur et efficacement :

→ Le continuum éducatif sur la sécurité routière ne devrait-elle pas impérativement apprendre à chacun comment son cerveau fonctionne pour mieux gérer ses émotions et amener à comprendre ce que signifie la vraie liberté qui est antinomique avec la transgression des règles ?

→ Pourquoi tarde-t-on à prioriser l'éducation au risque des jeunes hommes très majoritairement impliqués ? Réfléchir à la pensée interpellante d'Albert Camus "Un homme, ça s'empêche" car la violence est présente en chacun de nous. Il nous faut la canaliser

→ Pourquoi ces comportements irresponsables sont-ils si peu punis ? Comment faire en sorte que la justice ne banalise pas, mais, sans surenchère pénale, conduise à la conscientisation individuelle et collective de la gravité de telles déviances ?

→ Enfin, l'utilisation possible des nouvelles technologies n'ouvrent-elles pas un champ du possible ?

La solution sera collective, avec l'implication de chacun, ou ne sera pas ! •



Image: Jean Yves Lamant



[!] Oui, les radars ont sauvé des vies !

Le journal "La Dépêche du Midi" s'est-elle laissée influencer, dans son édition du 17 mai 2026, sans n'ajouter aucun commentaire, d'un discours qui est une caricature de la désinformation, alimenté des données fantaisistes, pour servir un récit méprisant au plus haut point les victimes de drames routiers. L'auteur est le Délégué Général de l'organisation « 40 millions d'automobilistes ». Nous vous laissons apprécier ses propos repris ci-dessous, tels que publiés dans le journal.

« En France, la sécurité routière est un mythe basé sur un mensonge répété médiatiquement par les autorités. Le fameux « Depuis 2002, les radars ont sauvé des vies », c'est une idée stupide. En 2002, il n'y avait aucun radar en France, pourtant c'est l'année de la chute de la mortalité routière. Tant qu'on ne m'aura pas expliqué comment on a sauvé des vies en 2002 avec un outil posé un an plus tard, je dirai que c'est une imposture ».

Si besoin était, rappelons que les travaux de Claude Got, médecin, chercheur en accidentologie et expert en gestion des risques, permettent de démontrer que le lien entre la mise en place de la politique du contrôle automatisé de la vitesse et la baisse de la mortalité amorcée en 2002 n'a rien d'une imposture.

S'il est exact que les premiers radars n'ont été physiquement installés qu'à partir de la fin de l'année 2003, l'année 2002 a été marquée par un basculement radical dans la gestion du risque routier. La réunion du 17 septembre 2002, qui a immédiatement débouché sur 30 propositions concrètes dès novembre 2002 a créé ce que Claude Got appelle la « dissuasion argumentée ».

Dès que l'État a déclaré la fin de l'impunité et annoncé l'automatisation des sanctions, les conducteurs, sachant que l'automatisation allait rendre la sanction inéluctable, ont levé le pied immédiatement. Ce changement des comportements de conduite a changé, entraînant une chute de la mortalité avant même le déploiement massif des outils de contrôle.

40 Millions d'automobilistes agite le chiffon rouge des chiffres de 2022 mais s'abstient volontairement de s'intéresser aux chiffres de 2023 et des années suivantes. Est-il possible de faire un lien entre le déploiement du contrôle automatisé de la vitesse et l'amélioration de la sécurité sur nos routes. Sauf à reconsidérer la platitude de la Terre, la réponse est sans appel.

Contrairement à l'idée d'une évolution linéaire, l'année 2003 (consécutives à l'annonce du déploiement des radars) a marqué la plus forte baisse de la mortalité routière jamais enregistrée en France en temps de paix. En 2002, on décomptait

encore 7 655 tués sur les routes françaises. En 2003, ce chiffre est tombé à 6 058 tués, soit une baisse spectaculaire de 20,9 % en une seule année. Cette chute s'est poursuivie pour atteindre 5 232 tués en 2004. Le lien de causalité entre la politique de contrôle (les radars) et la baisse du nombre des morts passe par la vitesse réelle pratiquée par les Français. Claude Got soulignait souvent que c'est la fin de l'impunité qui a modifié les comportements: entre 2002 et 2004, la vitesse moyenne sur l'ensemble du réseau a baissé d'environ 5 km/h. Cette baisse de 5 km/h peut paraître faible, mais en accidentologie, une réduction de 1 % de la vitesse moyenne entraîne une baisse de 4 % de la mortalité (loi de Nilsson).

L'argument selon lequel la baisse a commencé en 2002 alors qu'il n'y avait pas de radars physiques est un classique du sophisme¹. Nier l'impact des radars sous prétexte qu'ils sont arrivés après le début de la baisse de la mortalité revient donc à ignorer la puissance de la volonté politique et de la dissuasion sur le changement des comportements. •

NOTES

¹ * Sophisme: argument, raisonnement faux malgré une apparence de vérité. Notre regretté Coluche l'avait exprimé ainsi. « N'allez pas à l'hôpital, on y meurt beaucoup plus qu'à la maison ! »

!Indignation



[!] La Ligue contre la violence routière pousse un cri de colère et dit STOP !

STOP à l'inaction et au manque de courage politique devant la stagnation du nombre de victimes de drames routiers depuis 12 ans : 3.325 tués pendant les 12 mois précédents mars 2014 et 3.305 pendant les 12 derniers mois (cf. baromètre p.12)

STOP au vrai bilan de guerre sur nos routes que trop de nos décideurs refusent de voir. Car chaque année, nous devons déplorer plus de 200 000 victimes directes et indirectes (familles et proches) dont les vies sont brisées ou fortement impactées, soit une victime toutes les 3 minutes!

STOP au refus de l'État d'assumer l'engagement de la France à « o tué, o blessé grave en 2050 ». Ayons collectivement le courage de faire partager cet engagement par tous les Français, ne serait-ce que parce que ce sujet porte une vraie vision d'apaisement de la société. Une société apaisée passe par une route apaisée.

STOP, au-delà du drame humain, au refus de voir qu'une politique volontariste définissant une trajectoire de diminution du nombre de victimes de la route peut très concrètement, à hauteur de plusieurs milliards d'euros par an, contribuer à la trajectoire du déficit budgétaire sous les 3 % en 2029.

STOP à l'autosatisfaction qui fait dire à notre ministre déléguée chargée de la Citoyenneté que « ... nous avançons dans la bonne direction... ». Non, Madame la Ministre, la trajectoire des résultats publiés ces dernières années montre tout le contraire. Le 22^{ème} rang de la France à l'échelle des pays européens, en termes d'évolution du nombre de tués entre 2015 et 2025 (étude ETSC 2026), est tout simplement indigne d'un pays comme la France!

STOP à la démagogie et aux décisions contre-productives qui affaiblissent le respect des règles comme la non-suppression de points en cas de « petits » dépassements de vitesse, les amendes forfaitaires délictuelles...

La Ligue contre violence routière a décidé de peser dans le prochain débat des présidentielles. Nous appelons à la création du troisième choc historique de la sécurité routière : après le choc administratif de 1972, le choc technologique de 2002, **un vrai choc comportemental s'impose désormais !**

Ce choc exigera de nos décideurs :

- L'organisation prioritaire d'une convention citoyenne sur l'insécurité routière qui proposera la feuille de route vers "zéro victime" à l'horizon 2050.
- D'engager une rénovation profonde sur le continuum éducatif intégrant les approches de sciences comportementales et traitant spécifiquement le caractère genré de l'insécurité routière impliquant fortement la responsabilité masculine.
- De mettre fin à la récidive en mettant en œuvre le principe d'un "contrat de conduite" et une mise sous surveillance électronique des conduites à risque, en particulier après annulation ou suspension du permis de conduire.

Seule cette ambition, reposant sur un changement profond du comportement de nos décideurs et de chaque citoyen, plus responsables, permettra de répondre à la préoccupation des Français sur leur sécurité du quotidien ! Le prochain numéro de Pondération abordera de façon détaillée cet appel au "troisième choc" !

[!] Radars routiers : rétablir la réalité dans un débat trop souvent passionnel

Depuis plus de 20 ans, les radars cristallisent les critiques. « Pompe à fric », « Pièges injustes »... Les slogans sont connus, mais les faits le sont beaucoup moins. En 10 ans (2003-2012), le nombre de tués sur les routes a été divisé par deux, passant d'environ 8 000 à 4 000. Plus de 23 000 vies ont été épargnées. Selon la Cour des comptes, les radars ont joué un rôle déterminant dans cette baisse, en réduisant la vitesse, facteur clé de la gravité des accidents. Rappelons la loi de Nilsson, confirmée par plus d'une centaine d'études dans le monde pour lesquelles une diminution de 1% de la vitesse moyenne du parc de véhicules en circulation entraîne une réduction de 4% du nombre de tués.

Pourtant, chaque année, des centaines de radars sont vandalisés ou bâchés. Avec un double coût : financier pour la collectivité, et surtout humain. Car un radar hors service, ce sont des vitesses qui augmentent... et des accidents plus graves avec des victimes évitables. Les colères doivent pouvoir s'exprimer, oui ! Mais dans le respect de la loi et de la vie. Il n'est pas cohérent, ni acceptable que des manifestants, faisant valoir leur statut de victimes, créent eux-mêmes d'autres victimes dont certaines peuvent parfois perdre la vie.

Dégrader ou bâcher un radar, ce n'est pas « s'opposer au système », mais s'attaquer à la sécurité publique. C'est équivalent à crever les pneus d'une ambulance en route vers un accident, l'empêchant d'aller sauver des vies. ●



[!] La ^[LDC] Ligue de Défense des Conducteurs : provocation ou indécence ?

Le lendemain de la publication des chiffres catastrophiques de l'accidentalité d'avril 2026 (+ 15 % de tués et +8% des blessés graves par rapport à avril 2025), la LDC, avec la complicité du Figaro⁽¹⁾, a versé dans la démagogie de comptoir. Plutôt que de s'intéresser au bilan catastrophique du dernier mois, et d'être force de proposition pour renforcer la sécurité des conducteurs qu'elle prétend défendre, la LDC lance une pétition « Voitures-radars embarqués, stop! » : un vrai scandale !

Cette petite musique de « radar pompe à fric », au minimum provocante et infantilisante, devient de l'indécence face à la progression du nombre de victimes observées depuis plus de 12 mois sur le territoire national !

Pour étayer ses arguments, la LDC évoque un vague témoignage d'un ex-employé d'une société privée chargée de conduire les véhicules radars. Ce dernier, sous cou-

vert d'anonymat, affirme que ces sociétés sont mobilisées pour faire du chiffre. La ficelle est un peu grosse et le journalisme tire ici vers ses bas-fonds, dans lesquels excellent les réseaux sociaux.

Un ex-employé ? Pourquoi son ex-employeur n'a-t-il pas été interviewé ?

Plus sérieusement, pour les voitures radars, la position officielle rappelée par le Gouvernement a toujours été très claire : l'opérateur privé n'est pas rémunéré en fonction du nombre de flashes et ne peut pas se prévaloir du nombre de contraventions pour réévaluer sa rémunération. Le Conseil d'État a d'ailleurs validé le principe de l'externalisation de la conduite des voitures-radars, en soulignant que les prestataires privés ne reçoivent pas les missions régaliennes de constatation des infractions ni la maîtrise du contrôle.

La DSR aurait donc grand intérêt à réagir en publiant de manière transparente les chiffres concernant les voitures radars embarqués et en rappelant précisément les termes des contrats qui les lient aux sociétés privées. Quant à la LDC : provocation ou indécence : à chacun de juger ! ●

NOTES

^{1*} « Radars embarqués dans les véhicules : un ex-employé dénonce une « course au chiffre » par Angélique Négroni 13 mai 2026 - Le Figaro.



Interview

Professeur Pierre Cochat

Aptitude médicale à la conduite

INTERVIEW PAR
JEAN-YVES LAMANT

• Avec votre expertise de plus de 40 ans de pratique médicale complétée de votre mission récente à la Haute autorité de santé (HAS), quels sont, selon vous, les enjeux majeurs et les priorités à considérer pour garantir une aptitude médicale permettant d'assurer une conduite maîtrisée des véhicules ?

La réponse n'est pas uniforme et doit être abordée selon plusieurs catégories quel que soit l'âge :

→ Les personnes qui présentent une pathologie chronique susceptible d'altérer la vigilance : épilepsie, narcolepsie, cataplexie et autres troubles du sommeil = nécessité d'une évaluation médicale.

→ Les personnes qui présentent une pathologie aiguë susceptible d'altérer la vigilance : alcool, drogues, protoxyde d'azote, médicaments à risque = nécessité d'interdiction de conduire ou de critères rigoureux.

En rapport avec l'âge : l'OMS définit 3 catégories de vieillesse : 60-75 = jeune senior, 75-90 = senior, >90 = grand senior. En 2026, il semble logique de ne se poser des questions qu'à partir de 75 ans, avec probablement des tests médicaux simples permettant d'identifier les conducteurs à risque ; en revanche, la question d'une interdiction de conduite au-delà de 90 ans se pose. Toutefois, cela pourrait être modulé par le % d'accidents rapporté à la population concernée dans chaque tranche d'âge, voire le type d'accidents (interdiction de circuler sur les autoroutes, par exemple ?). Mais ceci doit aussi s'assortir d'un développement des

transports en commun ad hoc, en mettant l'accent ergonomique sur les différentes tranches d'âge.

• La France a choisi l'orientation de la mise en œuvre d'un questionnaire d'auto-évaluation de l'aptitude médicale (mais peut-être pas seulement) à la conduite plutôt qu'une visite médicale obligatoire au moment de la délivrance du permis de conduire, puis tous les 15 ans ensuite. Quelle est votre position sur le sujet ?

Je pense que les deux sont utiles, car justement ce sont les personnes potentiellement diminuées qui risquent de remplir le questionnaire de manière laxiste et qui sont aussi à risque d'accident. L'auto-questionnaire apportera des renseignements certains, mais seul un examen médical standardisé et simple sera capable de bien tester les véritables aptitudes : vue, rapidité, réflexes, capacité d'improvisation, etc. Les auteurs des auto-questionnaires ayant été évalués à risques pourront être ciblés pour un examen médical pratiqué par les médecins agréés.

• Comme cela se pratique en Suède, que pensez-vous du possible rôle d'alerte du médecin traitant vers un médecin agréé. Le secret médical est-il un obstacle insurmontable ?

Je suis favorable sur le principe de l'implication du médecin traitant s'il connaît réellement bien la personne... mais c'est de moins en moins le cas (rotation des médecins dans les cabinets de groupe ou les maisons médicales, nombre croissant de téléconsultations de médecine générale, etc.). Il existe



PROFESSEUR
PIERRE COCHAT

Professeur émérite à
l'Université Claude-
Bernard Lyon 1, membre
titulaire de l'Académie
nationale de médecine



désormais « Mon Espace Santé » et cet outil est amené à s'enrichir de par la loi; ce sera probablement le meilleur outil pour bien identifier les pathologies, les habitudes de vie et les traitements de tout conducteur. Cela restera néanmoins strictement limité au secret médical, mais le médecin agréé y aura accès et cela me semble une bonne piste si la consultation de « Mon Espace Santé » est rendue obligatoire. Une formation spécifique pourrait aussi être intégrée de manière systématique aux études médicales. Quand des vies humaines sont en jeu, la question du secret médical mériterait d'être discutée.

• **Que pensez-vous des critères des protocoles en vigueur en France permettant de conduire malgré des troubles psychiatriques avérés ?**

Il est très difficile de répondre, car cela dépend totalement du trouble psychiatrique en question. Ceux qui impactent réellement la conduite sont très rares, et je ne suis pas certain qu'il faille identifier les maladies psychiatriques par rapport à d'autres (troubles du sommeil, obésité morbide, épilepsie, etc.). Là encore, il serait intéressant de disposer de données épidémiologiques, qui existent peut-être mais que je n'ai pas. Là encore, il serait utile de recourir à « Mon Espace Santé » et d'envisager une formation spécifique de tout médecin à la sécurité routière, inexistante actuellement.

• **Quelle est votre position sur le fléau du protoxyde d'azote ?**

Pour information, nous ne travaillons que sur saisine, du ministère, des sociétés savantes, des associations de patients, etc. À ma connaissance, cet aspect n'a jamais été spécifiquement approfondi par la HAS, ce qui signifie aussi que nous n'avons pas été saisi sur le sujet. La Ligue contre la violence routière pourrait tout à fait adresser une demande au président de la HAS sachant que nous faisons le point des demandes tous les 6 mois. En revanche, le protoxyde d'azote ayant un statut de médicament, nous sommes sollicités pour l'évaluer en tant que tel en vue de son remboursement par la solidarité nationale, et c'est un très bon médicament! L'évaluation de sa toxicité relève surtout de l'ANSM (Agence nationale de sécurité du médicament et des produits de santé).

• **Quelle est votre analyse de l'influence de l'alcool sur la mortalité routière et quelles sont les mesures opérationnelles que vous suggérez pour faire rapidement de la vision zéro victime une réalité ?**

L'alcool est très dangereux car ses effets sont variables dans le temps et selon la dose chez un même individu, et aussi entre individus. À cela s'ajoutent des substances potentialisantes¹ mal connues ou inconnues. L'alcoolisation est une pratique souvent associée à d'autres risques, principalement la drogue et le manque de sommeil. Le cumul de ces actions sur la vigilance a tendance à être exponentiel. Même si certains pays ont franchi le cap du « zéro alcool au volant » et même si c'est mon souhait, la réalisation reste malgré tout un peu utopique, car il sera difficile d'écarter de la conduite une personne qui aura mangé un chocolat alcoolisé ou qui n'aura bu qu'un seul verre de vin au déjeuner et qui prendra le volant ensuite. Il faudrait donc définir le seuil le plus bas qui ne permette que ces « écarts ». •

POUR ALLER PLUS LOIN

Le professeur Pierre Cochat suggère de lire le document suivant: validé le 12 juin 2025 par la Haute Autorité de santé (HAS), un rapport de recommandations pour la prévention des effets des substances psychoactives en milieu professionnel a répondu à une demande conjointe de la Société Française d'Alcoologie, de la Société Française de Santé au Travail (SFST) et d'Addictions France. Cet ouvrage a pour objectif de structurer la prévention des substances psychoactives (SPA) en milieu professionnel pour tous les acteurs de l'entreprise. L'étude apporte des outils concrets pour le repérage précoce, comme les questionnaires AUDIT et CAST², et préconise d'intégrer ces risques au document unique d'évaluation (DUERP). Elle souligne l'importance d'une action conjuguée, collective et individuelle, pour protéger la santé des travailleurs et la sécurité de l'entreprise. Bien que général, ce document est un levier intéressant pour lutter contre l'Insécurité routière, qui rappelons-le, reste le premier facteur d'accidents graves en milieu professionnel.

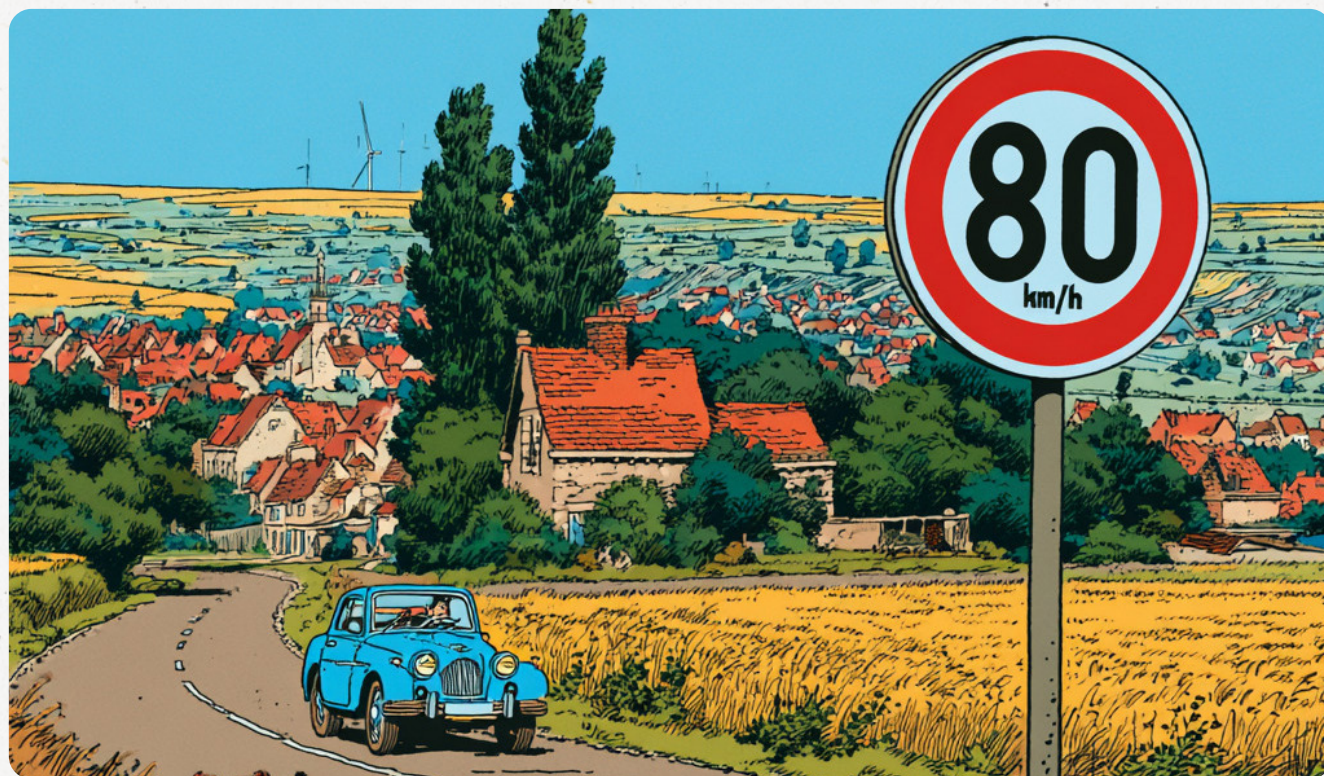
Pour télécharger l'étude: https://www.has-sante.fr/upload/docs/application/pdf/2025-07/reco441_substances_psychoactives_recommandations_mel.pdf



NOTES

¹ Action conjuguée des deux produits étant supérieure en intensité ou en durée à la somme des effets de chacun d'eux pris isolément.

² Le questionnaire AUDIT (Alcohol Use Disorders Test) est le questionnaire de référence pour évaluer la consommation de boissons alcoolisées. Le CAST (Cannabis Abuse Screening Test) est une échelle de repérage des consommations problématiques de cannabis en 6 items.



80 km/h : la vérité des chiffres face au renoncement politique

— Un virage historique sacrifié sur l'autel du clientélisme

PAR JEAN-LUC CARL & PIERRE LAGACHE

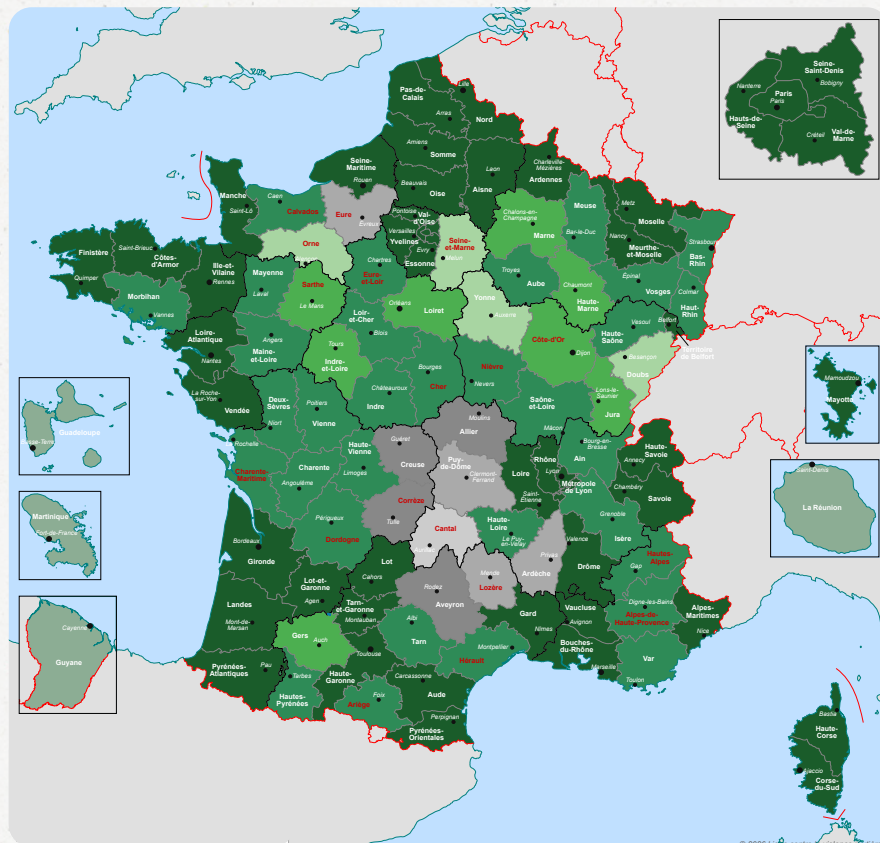
L'histoire de l'abaissement de la vitesse maximale autorisée (VMA) à 80 km/h en France est celle d'une mesure de courage politique percutée par les vents contraires du populisme. Lorsqu'en janvier 2018, le Premier ministre Édouard Philippe annonçait cette mesure vitale, il ne faisait que suivre les recommandations rigoureuses du Comité des experts du Conseil national de la sécurité routière (CNSR). L'objectif était clair : intégrer la France dans l'approche internationale du « Système Sûr », où la vitesse est reconnue comme le levier principal de survie sur un réseau interurbain à chaussée non séparée, particulièrement vulnérable. Mis en œuvre le 1^{er} juillet 2018, cet abaissement visait le réseau principal bidirectionnel, dont seulement 10 % des routes concentrent jusqu'à 41 % de la mortalité totale hors agglomération.

Pourtant, dès décembre 2019, la loi d'orientation des mobilités (LOM) a introduit le recul regrettable du Président Macron via son article 15 bis B, permettant aux présidents de départements de revenir aux 90 km/h. Ce « bricolage » législatif a ouvert la voie à une hétérogénéité territoriale mortifère. Fin 2021, 39 départements avaient déjà cédé, relevant la VMA sur 34 000 km de routes. En octobre 2022, ce chiffre grimpait à 44 départements pour 51 000 km. Au 31 juillet 2025, on estimait que 14 % du réseau départemental était repassé à 90 km/h, sacrifiant la cohérence nationale de la sécurité routière pour des gains électoraux locaux. Ce renoncement a alors ignoré que la sécurité des citoyens est un droit indivisible qui ne devrait pas s'arrêter aux frontières d'un département.

Routes départementales: la VMA 80km/h reste la règle. 90km/h l'exception.

La Ligue contre la violence routière a eu l'occasion, ces derniers mois, de dénoncer la désinformation persistante sur le fait que le 90km/h serait devenu la règle majoritairement appliquée¹: contrai-

rement aux idées reçues, seuls 4 départements montagnards prétendent être entièrement revenus au 90 km/h. Ce sont 75 départements, la très grande majorité donc, qui ont conservé le 80 km/h sur 90% ou plus de leur réseau routier secondaire.



↓ POURCENTAGE DU RÉSEAU MAINTENU À 80KM/H

● 100%	43 depts · 40.1M hab. (62.1% pop.)
● 90-99,5%	32 depts · 15.6M hab. (24.1% pop.)
● 75-89%	8 depts · 3.6M hab. (5,5% pop.)
● 59-74%	4 depts · 2.6M hab. (4% pop.)
● 14-58%	1 depts · 143K hab. (0.2% pop.)
● 0,5-14%	4 depts · 1.7M hab. (2.6% pop.)
● 0%	4 depts · 965K hab. (1.5% pop.)

Les départements mentionnés en rouge ont fait l'objet d'un recours en justice par la Ligue contre la réhaussement de la VMA à 90 km/h.

NOTES

^{1*} Propos relayés par voie de presse par la « Ligue de défense des conducteurs » et de « 40 millions d'automobilistes ».

^{2*} « Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h - Rapport final d'évaluation » 1^{er} juillet 2020 - CEREMA.

« Avis du Comité des experts sur la mise en œuvre de la limitation de vitesse à 80km/h » présenté le 30 juin 2021 au Bureau du Conseil National de Sécurité Routière.

« Relèvement de la Vitesse Maximale Autorisée à 90 km/h sur certaines routes départementales - Bilan des années 2020 - 2021 » - octobre 2022 - ONISR

Plusieurs études d'évaluation de la mesure et avis d'experts ont démontré que le 80km/h a permis de sauvegarder des vies humaines².

LA SCIENCE EST FORMELLE : LA VITESSE TUE, LE 80 KM/H SAUVE

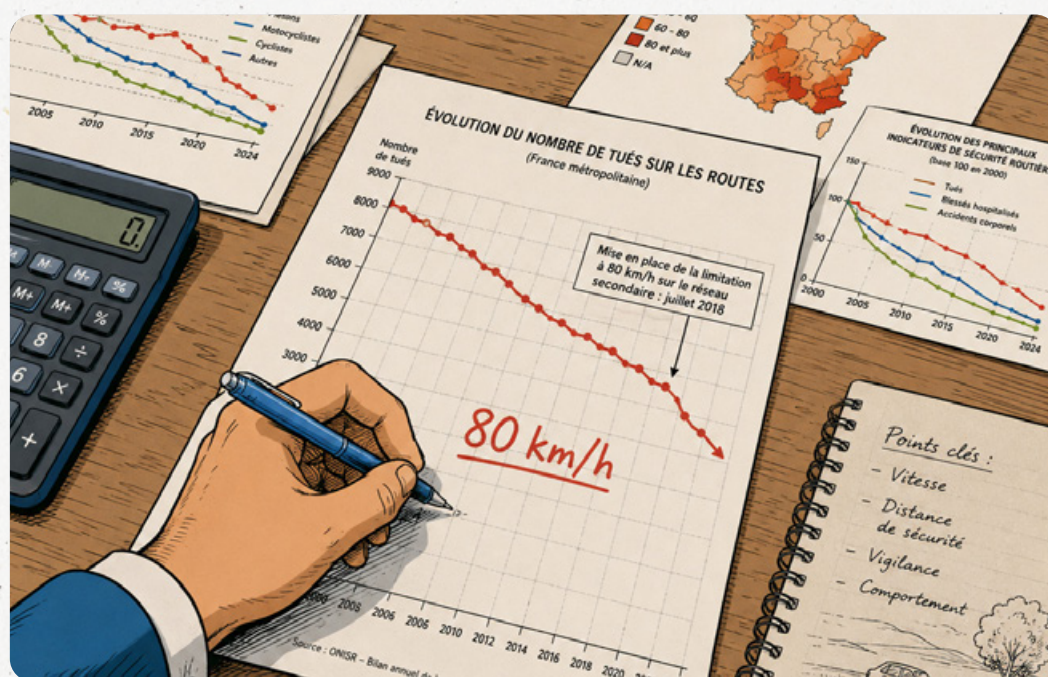
Face aux discours démagogiques, les études scientifiques opposent une réalité implacable. Le rapport final d'évaluation du Cerema de juillet 2020, basé sur une approche scientifique validée par des experts internationaux, est sans appel: 349 vies ont été épargnées sur les 20 premiers mois de la mesure par rapport à la période 2013-2017. Cette réussite s'appuie sur une baisse réelle de la vitesse moyenne pratiquée de 3,3 km/h.

Plusieurs études d'évaluation de la mesure et avis d'experts² ont démontré que le 80km/h a permis de sauvegarder des vies humaines. À l'opposé, le retour au 90 km/h a des conséquences sanglantes. Ainsi, en 2021, L'ONISR démontre que la mortalité

a baissé de 21,3 % dans les départements restés à 80 km/h (Groupe 80), contre seulement 16 % dans ceux ayant relevé la vitesse (Groupe 90). L'ONISR estime que ce relèvement a causé entre 74 et 89 morts supplémentaires sur une année classique. La physique ne ment pas. À 90 km/h, un choc est 26 % plus violent qu'à 80 km/h. Sur bitume sec, la distance de freinage s'allonge de 12 mètres à 90 km/h, une distance qui fait souvent la différence entre la vie et la mort.

Sur les temps de déplacement, l'analyse des datas disponibles démontre que l'argument de la « perte de temps » est un mythe: l'allongement réel n'est que de 1 seconde par kilomètre, soit 50 secondes pour un trajet de 50 km. C'est bien moins que la perception erronée des usagers qui imaginaient perdre de nombreuses minutes. Enfin, l'acceptabilité sociale n'a cessé de progresser, passant de 30 % en 2018 à 48 % en juin 2020, prouvant que les Français, une fois informés des vies sauvées, adhèrent à cette protection.





LE COMBAT JURIDIQUE DE LA LIGUE :

3 victoires de la Ligue en 1 mois !

Face à l'irresponsabilité de certains exécutifs départementaux, la Ligue contre la violence routière a porté le fer sur le terrain juridique, dans 18 départements, dénonçant des arrêtés souvent entachés de vices de procédure et d'erreurs d'appréciation flagrantes (voir carte p 21). La Ligue soutient que ces décisions méconnaissent des droits fondamentaux : le droit à la vie, à la santé et à un environnement sain. Pour convaincre les tribunaux, elle a démontré que les études d'accidentalité locales utilisées par les départements ne permettaient pas de restituer la dangerosité réelle des routes concernées.

Des victoires se sont succédées et dessinent une jurisprudence.

Dans l'Orne et le Calvados, le tribunal administratif de Caen a annulé par deux fois les arrêtés de relèvement de vitesse, en 2022 puis en 2023, forçant les services techniques à des « bricolages » juridiques désespérés pour maintenir les 90 km/h contre l'évidence judiciaire. Dans la Sarthe, 41 arrêtés ont subi le même sort en novembre 2023.

Le point d'orgue de cette offensive a été atteint le 24 février 2026, lorsque la Cour d'appel administrative de Toulouse a annulé l'arrêté du département

de l'Hérault sur la RD 213. Pour la première fois, une Cour d'appel confirme officiellement le lien scientifique entre la hausse de la vitesse et l'augmentation du nombre de victimes, validant les analyses du Cerema et de l'ONISR. C'est un camouflet pour les services techniques départementaux qui, sous pression politique, tentaient de prouver l'impossible.

Parmi les motifs énoncés par le tribunal : « vice de procédure », « absence de données essentielles », « erreur d'appréciation », « méconnaissance du droit à la vie, à la santé et à un environnement sain, ainsi que du principe de non-régression en matière de sécurité... ». La raison l'a emporté.

La Ligue contre la violence routière appelle les départements concernés, ainsi que leurs Préfectures, à appliquer strictement ces annulations et à maintenir la vitesse à 80 km/h sur les routes départementales. Elle souhaite également que les autres départements qui prétendent être revenus au 90 km/h rétablissent le 80 km/h et répondent ainsi conjointement à leur devoir de sécurité et à la demande de la grande majorité des Français sur l'harmonisation des vitesses. •

Actualités

Coût de l'insécurité routière : une résolution enfin votée !

Grâce à l'impulsion déterminée de la Ligue contre la violence routière, une étape cruciale vient d'être franchie dans le combat pour la reconnaissance du véritable prix de la violence routière. Le 4 juin 2026, l'Assemblée nationale a adopté la proposition de résolution n°1769, portée par le député Éric Pauget et soutenue par 71 de ses collègues de tous bords politiques. Ce texte, que nous portons avec force, vise enfin à évaluer le coût réel, sociétal et économique de l'insécurité routière en France.

Un bilan de guerre occulté. Cette démarche est vitale, car le contexte actuel est celui d'un déni statistique. La violence routière n'est pas un simple « fait divers », c'est un fléau social qui brise une vie toutes les trois minutes. Si les chiffres officiels font état de 3 500 tués par an, ils ignorent les « victimes par ricochet » : les familles et proches dont les existences sont pulvérisées par le deuil ou le traumatisme. En intégrant ces victimes indirectes – estimées à neuf pour une victime directe – ce ne sont donc pas moins de 200 000 personnes dont les vies sont brisées ou fortement impactées chaque année. En dix ans, ce nombre est de ... deux millions.. Ce véritable « bilan de guerre » exige une étude chiffrée indiscutable pour sortir de la sous-estimation chronique.

Au-delà du drame humain, l'insécurité routière est un poids insupportable pour nos finances publiques. Frais médicaux, pertes de production et de productivité, gestion des secours : le coût est colossal. La résolution souligne qu'une trajectoire de réduction volontariste de l'accidentalité est un levier majeur pour ramener le déficit public sous la barre des 3 % d'ici 2029. La sécurité routière doit redevenir une priorité de santé publique et de cohésion sociale.

Où en est la démarche ? Le vote du 4 juin n'est que le point de départ. La résolution recommande désormais officiellement au Gouvernement d'engager une étude approfondie intégrant tous les aspects économiques et sanitaires.

À l'approche des prochaines élections présidentielles, la Ligue restera vigilante pour que ce sujet, préoccupation majeure des Français, soit placé au cœur du débat politique. Comme le rappelle Gérard Bronner, « Sans accord sur les faits, aucune action publique rationnelle n'est possible. » Le combat pour la transparence continue. ♦

Téléphone au volant : des préfetures agissent !

L'usage du téléphone au volant demeure aujourd'hui un des comportements dangereux sur nos routes le plus sous-estimé. Le baromètre AXA Prévention de 2024 montrait que 80% des automobilistes utilisent leur smartphone en conduisant, 46% pour téléphoner, 31% pour envoyer ou lire des SMS, et 22% pour consulter les notifications. Chez les conducteurs de véhicules de société, l'usage est encore plus marqué : 97% déclarent au moins une utilisation du téléphone au volant. Le baromètre souligne aussi que seuls 15% jugent cet usage « intolérable », contre 91% pour l'alcool au volant, ce qui illustre une forte banalisation du risque. Téléphoner en conduisant (y compris en Bluetooth même si cet usage est autorisé) multiplie par trois le risque de collision, et lire un message le multiplie jusqu'à vingt-trois. « Ce n'est pas un problème d'occupation des mains, mais d'occupation des neurones » disait souvent le regretté professeur Claude Got. L'altération des capacités d'attention et de réaction est tout à fait comparable à celle observée sous l'emprise de l'alcool. Plusieurs préfetures ont donc décidé d'être plus fermes dans l'application de la règle. Des départements tels que la



Haute-Garonne, le Rhône, la Gironde ou encore les Bouches-du-Rhône ont renforcé les contrôles ciblés, multiplié les opérations visibles et systématisé les suspensions administratives du permis en cas d'infractions aggravées. Certaines préfetures ont également engagé des campagnes locales de sensibilisation pour accompagner cette fermeté.

Les premiers retours font apparaître des résultats encourageants. Dans plusieurs territoires, les forces de l'ordre constatent une baisse des infractions relevées après les premières semaines d'intensification des contrôles. Les usagers semblent davantage conscients du risque et de la réalité des sanctions. Si ces évolutions doivent encore être consolidées dans la durée, elles montrent que la combinaison de la pédagogie et de la fermeté peut produire des effets tangibles.

La Ligue contre la violence routière salue le sens des responsabilités et le courage dont font preuve ces préfètes et préfets. En affirmant clairement que l'usage du téléphone au volant est inacceptable, ils contribuent à faire évoluer les comportements et à sauver des vies. Souhaitons que cette mobilisation s'inscrive dans une véritable dynamique nationale. ♦

Le vélo, ce que nous dit l'étude ADEME 2025

La pratique du vélo en France connaît un essor spectaculaire, avec une fréquentation en hausse de 37 % entre 2019 et 2023. Aujourd'hui, 24 % des Français pratiquent le vélo au moins une fois par semaine, contre seulement 12 % en 2012. Une étude inédite de l'ADEME¹ analyse cet essor en établissant un parallèle rigoureux avec la voiture individuelle. Ce rapport offre des conclusions majeures sur les coûts sociétaux et la gestion du trafic, fournissant des données essentielles pour repenser nos déplacements. Décryptage en quatre points clés : un différentiel de coût massif : les dépenses des ménages pour la voiture sont 32 fois supérieures à celles pour le vélo (5 882 €/an contre 187 €). La puissance publique investit également douze fois plus dans l'automobile que dans le vélo (728 € contre 58 € par véhicule). → Un impact décisif sur la congestion : le vélo est un outil de désengorgement

urbain. Le report modal permet de générer un gain collectif de temps de trajet quotidien qui a pu être chiffré avec des résultats variables selon les agglomérations [FIGURE 1]

→ Sécurité et responsabilité : si les cyclistes sont plus vulnérables lors d'un choc, leur responsabilité présumée dans les accidents mortels n'est que de 4 %, contre 57 % pour les automobilistes. Le coût des accidents de voiture (16,2 milliards d'euros/an) reste largement supérieur à celui du vélo (2,2 milliards).

→ Bénéfices sanitaires et environnementaux : l'impact carbone de la voiture est 9 000 fois supérieur à celui du vélo. Sur le plan de la santé, le vélo a permis d'éviter 1 919 décès prématurés en 2019.

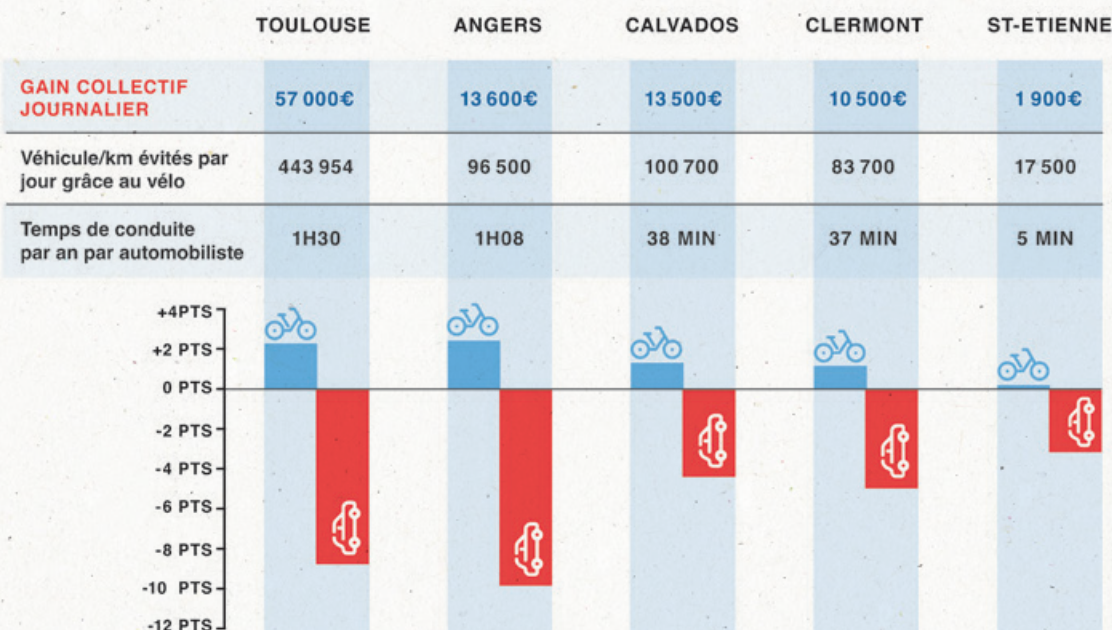
La Ligue contre la violence routière a toujours considéré qu'il ne fallait pas opposer les types de mobilités, mais faire des choix de politiques de mobilités éclairés. Cette étude contribue à cet éclairage nécessaire. ◦

NOTES

1* Impact socio-économique des usages du vélo en France, 2025. Rapport final, 248 pages. ADEME. Étude et Synthèse disponibles sur le site de l'ADEME.

FIGURE 1

Impact du vélo sur la congestion dans 5 territoires. Analyse sur environs 10 ans des enquêtes EMC². Source : EMC² Cerema, 2025b, traité par Explain.





Vie de la Ligue

NATIONAL

Protoxyde d'azote : le gaz qui tue et brise les familles

Le « proto » ne fait plus rire personne, sinon les vendeurs qui profitent d'un vide juridique meurtrier. Ce gaz, détourné de ses usages culinaires ou médicaux, est devenu un fléau de santé publique et une arme redoutable sur nos routes. Inhalé pour ses effets euphorisants fugaces, et extrêmement addictif, il provoque hallucinations, pertes de connaissance et troubles neurologiques graves. Les chiffres sont alarmants: selon la Fondation Vinci, un jeune de moins de 35 ans sur dix a déjà consommé du protoxyde d'azote en soirée, et parmi eux, un sur deux a pris le volant sous emprise. Pour le conducteur, les conséquences sont fatales: réflexes abolis, confusion des pédales et distorsion de la réalité. « Dans leur tête, tout se passe au ralenti », explique le Dr Sciffet¹. « Ils foncent vers l'accident sans même esquisser un freinage. »

Un vide juridique intolérable

Jusqu'à aujourd'hui, les magistrats sont démunis. Malgré les bonbonnes retrouvées dans les habitacles, l'usage de ce gaz n'est pas reconnu comme une circonstance aggravante. Si la vente aux mineurs est interdite depuis 2021, rien ne permet de sanctionner spécifiquement la conduite sous influence, faute de moyens de dépistage homologués. L'espoir réside désormais dans le projet de loi « Ripost », présenté en mars 2026, qui prévoit 3 délits dont celui de conduite sous emprise sanctionnée jusqu'à 3 ans de prison et 9 000 € d'amende. Ce texte, examiné au Sénat en mai, devrait impérativement mettre fin à l'impunité avant la fin de cette année.

La force d'un engagement : la famille de Kenny

Ce combat pour la loi, c'est celui d'Amandine et Éric Scattarreggia. En août 2020, Kenny, 18 ans, le fils d'Amandine, perdait



image : Eric Scattarreggia

la vie. Passager d'une voiture dont le conducteur avait consommé du « proto », il a été tué lors d'un crash à 100 km/h contre des arbres. Face à l'insoutenable, Amandine a choisi l'action. Secrétaire de la Ligue contre la violence routière de Moselle, elle y anime les « Mains tendues », des réunions essentielles pour accompagner les victimes et leurs proches dans leur reconstruction. Avec Eric, elle parcourt les établissements scolaires pour sensibiliser une jeunesse souvent inconsciente du danger. Elle contribue également depuis 2025 à l'association Zéroproto. Ce courage exemplaire permet de porter la voix de la Ligue contre la violence routière. Une démarche qui a été saluée au plus haut sommet: après une rencontre avec la Ministre déléguée Marie-Pierre Vedrenne fin mai, Amandine a reçu des mains de Rémy Heitz un trophée au Sénat le 8 juillet pour ses cinq années de lutte acharnée.

Campagne #Zeroproto

Lancée officiellement en juin 2026, la campagne nationale « Un ballon peut briser une vie » mise sur des images chocs pour briser les codes. L'une des affiches les plus marquantes montre le visage de Kenny et l'épave de sa voiture, accompagnée de ces mots déchirants: « Pas pris de proto mais il m'a tué ». Portée par des sportifs de haut niveau, cette campagne martèle un message vital: pour sauver des vies, il faut lâcher le ballon et tenir le volant. ●

NOTES

¹ Dr Damien Sciffet est médecin-psychiatre addictologue et occupe le poste de vice-président responsable de la prévention au sein de l'association Protoside présidée par le Dr Guillaume Grzych.

NATIONAL

Bienvenue !

La vie d'un réseau, c'est avoir le plaisir d'accueillir de nouveaux entrants. Chacun est unique, avec son histoire et ses propres raisons d'avoir, un jour, croisé la Ligue contre la violence routière, et décidé de s'y investir. Bienvenue à celles et ceux qui rejoignent notre combat, un combat pour la vie !



ILLE-ET-VILAINE

Alain Lhostis,
nouveau correspondant
pour l'Ille et Vilaine

« Ayant ressenti enfant le drame familial lorsque mon père a été responsable d'un accident routier mortel, je suis effrayé par les chiffres de la mortalité routière et ses conséquences dans la vie des victimes, mais parfois aussi des auteurs. Il m'est insupportable de constater leur niveau constant depuis 10 ans, alors que les pouvoirs publics s'étaient engagés à leur réduction par 2. Très investi dans l'économie et la vie publique dans ma commune, j'ai relevé qu'il y a eu au moins 6 tués en 10 ans, avec parfois délit de fuite. La douleur indicible des familles, le silence et l'oubli dans le public d'un « dossier », les délais invraisemblables entre l'homicide routier et le jugement, me sont inacceptables. La formation dont j'ai pu récemment bénéficier sur l'écoute des victimes par la LCVR, m'ont décidé à réunir les personnes motivées pour contribuer activement à la sécurité routière en Ille et Vilaine ; outre la mise en œuvre des valeurs, principes, actions historiques de la Ligue, nous pourrions travailler sur les accidents récents que chacun a pu connaître près de chez lui, et faire des propositions concrètes d'amélioration sur objectifs chiffrés et datés, aux communes et collectivités. »



AISNE

**Peggy Van Roekeghem,
nouvelle correspondante
pour l'Aisne**

« Adhérente à la Ligue contre la violence routière depuis octobre 2025, correspondante pour l'Aisne. Assistante socio-éducative en addictologie, je suis aussi une maman brisée. Le 21 mars 2025, mon fils Tom a été arraché à ma vie dans un accident sur un axe maudit de l'Aisne. Depuis cette nuit, je vis avec une absence qui me ronge. J'ai choisi de transformer mon enfer en mission : responsabiliser, sensibiliser, prévenir, protéger, accompagner. Car un accident ne détruit pas qu'une vie, il anéantit des familles à jamais.

Grâce à un contact, j'ai rejoint la Ligue. Aujourd'hui, je représente l'Aisne et préside l'association « Pour la mémoire de Tom », née de mon drame. Mon but ? Organiser des actions de prévention dans les écoles, entreprises, mairies... Mon témoignage doit rappeler que la violence routière frappe sans avertir : « ça n'arrive pas qu'aux autres ». Je veux aussi créer des permanences « Une main tendue » pour écouter les familles brisées. La formation sur « l'écoute et le dire relationnel » proposée par la Ligue suivie en juin dernier devrait m'aider dans cette tâche délicate.

En 2027, je rêve de participer au Rallye Aïcha des Gazelles du Maroc. Bien plus qu'une aventure, ce sera un cri international pour les mamans ayant perdu un enfant, un hommage à Tom, un symbole de résilience. J'y porterai la voix des victimes et de la Ligue. » ●



NATIONAL

La Ligue contre la violence routière joue la carte de la ludification !

La Ligue contre la violence routière s'était déjà investie dans la réalisation de jeux numériques sur la sécurité routière au travers de l'action « Game Jame » conduite en 2024^{*1}. Convaincue que la ludification est une approche pédagogique à développer, la Ligue est à l'origine de plusieurs autres initiatives. Mobi'Ludo et Vision zéro sont des exemples qui démontrent que le jeu est un excellent vecteur pour agir sur la connaissance mais, également la prise de conscience des bons comportements sur la route.

Mobi'Ludo : la route partagée s'apprend en jouant

Mobi'Ludo est un module pédagogique interactif créé par la Ligue contre la violence routière pour sensibiliser aux enjeux de la sécurité des mobilités. Ce jeu s'adresse spécifiquement aux enfants de 8 à 12 ans, les sensibilisant à être des usagers prudents (en tant que cycliste et piéton) et les préparer à devenir des conducteurs responsables de demain.

L'approche pédagogique repose sur deux objectifs fondamentaux : éveiller le sens de la responsabilité envers les usagers vulnérables et transmettre les bons réflexes de sécurité, tels que l'importance d'être vu, d'être vigilant et de se protéger. Le matériel, composé de deux tapis de jeu, de figurines et de cartes thématiques, permet d'illustrer la hiérarchie des fragilités entre piétons, cyclistes et véhicules motorisés. Structuré en 5 séquences progressives, le jeu encourage une attitude citoyenne en montrant que la route est un espace de cohabitation exigeant la prudence et

le respect mutuel. Ce format modulable s'adapte à des interventions allant de 15 minutes à une heure. Après une expérimentation réussie dans le Lot et l'Hérault, le jeu Mobi'Ludo accompagné d'une notice pédagogique détaillée est désormais proposé à l'ensemble du réseau de la Ligue pour un déploiement national.

Vision Zéro : la sécurité routière par l'expérimentation

Vision Zéro est un module pédagogique interactif, 100 % en ligne et gratuit, développé par la Ligue contre la violence routière. Ce jeu propose une immersion ludique pour aborder des concepts complexes de sécurité routière par l'expérimentation directe, plutôt que par des cours théoriques rébarbatifs. Destiné à sensibiliser les conducteurs et futurs usagers, il repose sur un principe clé : démontrer qu'il n'existe pas d'indélicatesse gratuite sur la route. Les objectifs pédagogiques visent à illustrer les conséquences financières et humaines des comportements à risque : hausses des primes d'assurance, consommation de carburant accrue, frais de réparation et risques de collisions mortelles. Le module simule également la sévérité des sanctions liées aux délits routiers et aux grands excès de vitesse. Grâce à un score détaillé en fin de partie, les joueurs peuvent analyser l'impact de leur conduite et réaliser que la route exige prudence et responsabilité. Accessible sans installation sur le site web de la Ligue contre la violence routière ^{*2}, ce support constitue un nouvel axe de communication pour la sécurité de tous. ●

NOTES

^{1*} Cf. Pondération n°133 p 22 – décembre 2024

^{2*} Article - Ludocamp 2024



NATIONAL

Pourquoi consulter le centre de ressources de la Ligue ?

Dans un domaine aussi complexe et systémique que la sécurité routière, les chiffres constituent un outil essentiel de compréhension, d'analyse et d'action. Ils permettent d'objectiver les phénomènes, de mesurer les évolutions et d'éclairer les décisions publiques. Pourtant, comme de nombreux sujets à caractère scientifique, la sécurité routière est aujourd'hui confrontée à une diffusion croissante d'informations approximatives, voire erronées, nommée « désinformation »¹. C'est dans cette perspective que la Ligue contre la violence routière a développé, depuis deux ans, un centre de ressources en ligne accessible dans la rubrique « S'informer et comprendre ». Cette base d'information, dont la rigueur scientifique est contrôlée en interne, propose un ensemble structuré de contenus destinés à éclairer le débat public et à outiller les acteurs de la sécurité routière.

Zoom sur « Thématiques sécurité routière »

L'organisation de cette rubrique, impliquant un lourd travail de sélection et de mise en forme, repose sur une logique

originale : partir des questions que se posent les lecteurs pour leur permettre d'accéder rapidement à l'information utile. Cette entrée par le questionnaire rend la navigation plus intuitive et favorise une compréhension progressive des enjeux, du plus général au plus précis. Ce centre de ressources constitue aujourd'hui un outil précieux pour tous ceux qui souhaitent comprendre les enjeux de la sécurité routière sur des bases solides et argumentées. Il est le fruit d'un travail collectif rigoureux, reposant sur l'engagement de nombreux contributeurs bénévoles. Qu'ils en soient ici chaleureusement remerciés : Josiane, Daniel, Pierre, Jean-Marie, Jean-Yves, Jean-Luc, Hervé, Claude et tous les autres. Leur action consiste à identifier, vérifier, traiter et analyser une masse considérable d'informations, précieuse pour la Ligue car elle constitue le socle de la réflexion et de l'action menées. Rendez-vous sur le site de la Ligue et n'hésitez pas à nous faire part de vos remarques et suggestions... ●

NOTES

¹* Cf. dossier « Sécurité routière et désinformation » dans le n°126 de Pondération – février 2022



Image : LOVR

NATIONAL

Une Assemblée Générale 2026 mobilisatrice

Pour introduire cette AG qui s'est déroulée à Paris le 28 mars 2026, Jean-Yves Lamant, président bénévole, évoqua dans son rapport moral l'enjeu des prochaines élections présidentielles pour mettre fin aux résultats désastreux observés pour la sécurité routière. Il évoqua le rendez-vous du 15 avril 2026 avec Estelle Balit, déléguée interministérielle à la sécurité routière qui a permis un échange ouvert avec un intérêt marqué de la déléguée sur le concept de « bracelet électronique de conduite »¹ proposé par la Ligue. Cette AG aura permis de reconduire à l'unanimité les membres du Conseil d'administration. Outre les aspects comptables et administratifs, deux interventions thématiques ont nourri un temps d'échange riche et mobilisateur.

FIGURE 1

Centre de ressources web de violenceroutière.fr

	TYPE DE CONTENU	PLUS D'INFOS
THÉMATIQUES SÉCURITÉ ROUTIÈRE	Arborescence de questions-réponses classées par grands thèmes. Contenu statistique avec une première analyse.	Accès par questionnaire pour faciliter une recherche rapide et progressive. 6 rubriques : accidentalité, comportement, économie, infrastructure, mobilités et société. Près de 150 questions/réponses sur 18 thématiques.
REVUES PONDÉRATION	Revue trimestrielle d'analyse et d'information sur la sécurité routière. Un dossier thématique approfondi par numéro.	Revue publiée depuis 1985 soit 135 numéros téléchargeables. Une mine d'information pour des recherches sur la situation présente ou historique.
FICHES POINT DE VUE	Fiches de synthèse présentant la position argumentée de la Ligue sur un sujet donné.	Contenus courts, directement mobilisables pour comprendre un sujet ou une mesure. 12 fiches points de vue.
VIDÉOS PAROLES D'EXPERTS	Vidéos courtes d'entretiens, avec des experts sur un sujet.	Apports d'expertise externe pour diversifier et approfondir la connaissance. Accessible également sur chaîne YouTube.
BAROMÈTRE ACCIDENTALITÉ	Suivi commenté de l'évolution des principaux indicateurs mensuels sur l'accidentalité en France.	Tableau mis à jour mensuellement permettant de suivre l'évolution sur une dizaine d'années l'écart avec l'objectif gouvernemental.

Comprendre la psychologie et la neurobiologie des jeunes conducteurs.

Jean-Pascal Assailly² nous a fait l'honneur d'intervenir sur la psychologie des jeunes conducteurs. Il précisa que, dans une société où beaucoup de jeunes restent longtemps chez leurs parents, le permis de conduire est devenu le principal « rite de passage » vers la vie adulte.

L'intervention a montré que la prise de risque s'explique par le développement du cerveau car ce n'est que vers 24 ans que l'on parvient à bien contrôler ses émotions. Avant cela, le cerveau recherche surtout le plaisir immédiat, sans mesurer le danger réel. L'exemplarité des parents est capitale. Il faut aussi renforcer l'éducation au lycée et à l'université, et utiliser des simulateurs pour s'exercer virtuellement aux dangers. L'enjeu semble donc de privilégier la prévention et la compréhension des mécanismes du cerveau, comme le rôle de la dopamine, pour mieux protéger cette génération plutôt que de simplement la sanctionner.

Médiation et écoute : humaniser l'accompagnement après le drame.

Deux bénévoles de la Ligue contre la violence routière du Lot s'étant formé en « médiation relationnelle », leurs témoignages ainsi que celui de Patrice Dubois-Dauphin, responsable de « EPG formation », ont nourri le débat. Les échanges auront permis de démystifier la démarche qui ne minimise pas l'importance de la victime face à l'auteur, mais tout au contraire, ouvre une nouvelle voie vers la réparation pour les victimes. Lors des échanges il a été rappelé que la démarche n'avait pas pour objectif premier de traiter la récidive mais que, dans certains cas, elle pouvait aider au changement positif de comportement de l'auteur. L'Assemblée générale vota ainsi le projet d'expérimentation de la justice restaurative au sein de la Ligue en s'appuyant dans un premier temps sur l'expérience du Lot, et valida une formation test sur « l'écoute et le dire relationnels » centrée sur l'accueil et de l'accompagnement individuels des victimes (cf. article p.8). •

NOTES

^{1*} Ce concept vise à utiliser les nouvelles technologies pour la mise en surveillance des conducteurs au comportement jugé à risque. Ce concept fera l'objet d'une présentation dans le prochain numéro de Pondération.

^{2*} Jean-Pascal, Assailly, docteur en psychobiologie génétique et comparative, chercheur à l'IFSTTAR, expert pour le CNSR et spécialiste de la psychologie du développement.



NATIONAL

Telraam : les flux bien comptés, la mobilité mieux pensée

L'insécurité routière de nos voiries repose trop souvent sur des impressions subjectives ou des comptages ponctuels coûteux. Pour sortir de l'impasse des débats d'opinion et fonder les politiques publiques sur des faits, la Ligue contre la violence routière mise sur une innovation technologique majeure : l'outil Telraam. Développé dans une logique de science participative, le capteur Telraam S2 est un boîtier compact. Il s'installe simplement à la fenêtre des citoyens volontaires. Équipé d'une caméra basse résolution et d'une puce d'intelligence artificielle, il analyse en temps réel le trafic sans jamais porter atteinte à la vie privée : aucune plaque d'immatriculation ni aucun visage n'est enregistré. L'intérêt majeur de ce dispositif réside dans sa capacité à classer les usagers (piétons, cyclistes, voitures, poids lourds) et à calculer la vitesse de circulation en continu. Les données Telraam sont visibles par tous, 24h/24. Il permet notamment de mesurer le V85, un indicateur de référence en sécurité routière correspondant à la vitesse en dessous de laquelle roulent 85 % des usagers. Cet outil transforme une simple vitre en un observatoire permanent, capable d'identifier les zones à risques là où les compteurs traditionnels souvent imprécis avec des données inaccessibles.

La Ligue souhaite être un catalyseur dans le déploiement de ce réseau national. Elle ne se contente pas de promouvoir l'outil ; elle vise à accompagner les citoyens dans l'installation et l'interprétation des résultats pour nourrir le dialogue avec les municipalités et les préfetures.

Pour rendre cette expertise accessible à tous, la LCVR a développé un module spécifique sur son site internet¹. Cette interface dédiée permet de consulter facilement les statistiques de vitesse par segment de rue. En quelques clics, l'utilisateur peut extraire des rapports chiffrés, rendant les données de circulation enfin transparentes et opposables lors des débats publics sur les aménagements de voirie. A ce jour, une centaine de communes en France en sont équipées.

Des données précises ont été relevées à Blois (41), Dambach-La-Ville (67) Saint-Jean-Rochbach (57), Roncq (59). Les premiers relevés sont surprenants : à Blois, rue de Bel Air, les données Telraam ont révélé que 82 % des conducteurs dépassent la limite de 30 km/h, avec des pointes à plus de 80 km/h sur le chemin d'une école de quartier. Sur la Route des Vins en Alsace, le constat est tout aussi alarmant en sortie de ville : 88 % de non-conformité et des pointes dépassant les 100 km/h.

L'usage de ces données est clairement d'objectiver l'insécurité ressentie pour exiger des mesures concrètes, qu'il s'agisse de contrôles automatisés, d'aménagements physiques ou de créations de « rues des écoles ». Grâce à Telraam, la Ligue donne aux riverains les moyens de prouver que l'apaisement d'une rue n'est pas qu'une question de panneaux, mais une approche à revoir pour apaiser la vie locale en agissant avant le drame et atteindre l'objectif « zéro victime ». •

NOTES

Pour en savoir plus sur Telraam :



^{1*} Pour accéder aux données en ligne :





image : LCVR 39



image : LCVR 46

LIGUE LOT

Des totems sur les RD à l'initiative de la Ligue du Lot

C'est en collaboration avec le département et la préfecture du Lot que la Ligue 46 a porté le projet d'installations de Totems installés en bordure de routes départementales. Pour François Sançon, trésorier de l'association et pilote du projet, l'enjeu était double « Face au développement de la pratique cyclable, il y avait d'abord nécessité de rappeler que la route est un espace partagé. Le 80km/h, qui est la VMA appliquée dans le Lot, est aussi une information utile dans le contexte d'extrême confusion, notamment pour les nombreux touristes fréquentant le département, du fait que beaucoup de départements voisins du Lot ont maintenu une partie importante de leur réseau à 90km/h. » 3 Totems ont été installés en 2025 et de nouvelles implantations sont prévues en 2026. ●

LIGUE JURA

Passage de relais dans l'association jurassienne

La Ligue 39 est une Association Départementale créée le 25 février 2002 par Michel Guillemain. Cette association devait cesser ses activités fin 2024 suite aux raisons de santé de son fondateur. C'était sans compter sur Aldo Ferreira de Souza qui a accepté d'assurer la succession. Nous lui souhaitons la bienvenue et une pleine réussite dans ses nouvelles fonctions. Nul doute qu'il saura assumer cet important héritage légué par Michel Guillemain. Il faut préciser que la Ligue contre la violence routière du Jura est singulière car très impliquée dans les actions de sensibilisation. Pour cela, elle s'est dotée, depuis longtemps, d'un matériel lourd important : 2 simulateurs de retournement (voiture tonneau), 1 simulateur autochoc léger, 1 voiture choc. Aldo Ferreira de Souza précise l'importance du champ d'action de l'association jurassienne : « Nous réalisons deux missions prioritaires. La première concerne les actions pour la sécurité routière que nous pouvons réaliser sur le territoire national à destination d'un large public : établissements scolaires, entreprises, collectivités locales, grandes manifestations... »

Au-delà du matériel lourd de simulation de chocs, l'association dispose d'un réactomètre, de lunettes d'alcoolémie et d'un ergovision (appareil destiné au contrôle de la vue, adressé aux volontaires) qui sont utilisés en complément de plusieurs modules proposés en salle.

« Notre seconde mission concerne l'accompagnement des victimes » précise Aldo. « Nous avons formé en interne une personne d'expérience dédiée en outre à cette activité et qui intervient aux côtés des familles dans les démarches administratives, judiciaires et le soutien psychologique. »

L'association ne chôme pas ! En 2025, à fin octobre, 2 354 heures de bénévolat et environ une centaine de journées Prévention ont été réalisées sur 17 départements, ayant permis de sensibiliser 11 248 personnes. Preuve du dynamisme de l'association, son nouveau président conclut « Pour 2026 nous avons pour projet de changer l'auto choc lourd par un léger auto-financé. » ●



image : LCVR 7374

LIGUE SAVOIE & HAUTE SAVOIE

La Ligue contre la violence routière des Savoie multiplie les initiatives pour sauver des vies

La ligue des Savoie (LCVR7374) innove en intégrant un volontaire en Service Civique. « Ce partenariat avec le CDOS et le SDJES nous permettra d'accueillir un jeune dans des locaux sécurisés et partagés, pour développer notre communication sur les réseaux sociaux, organiser des forums associatifs et préparer des interventions de prévention en milieu scolaire », précise Jean-Marie Reiter, son président. Une solution qui se veut gagnante pour dynamiser l'association tout en offrant une expérience enrichissante au volontaire. Sur le terrain, l'association ne relâche pas sa vigilance. Après le drame survenu sur l'axe Annecy-La Clusaz, elle rappelle avoir alerté à plusieurs reprises le Conseil départemental sur les dangers de cette route à trois voies, reconnue comme accidentogène. « Nous avons sollicité des mesures dès novembre 2025. Aujourd'hui, des familles sont en deuil. Combien de signaux faudra-t-il encore pour agir ? », s'interroge le président. L'association exige désormais une mise en sécurité immédiate de cette portion très fréquentée, une expertise indépendante sur son aménagement, ainsi qu'un calendrier public de travaux. « La sécurité routière ne peut plus attendre : il est temps d'agir collectivement pour éviter de nouveaux drames. » ●



Dossier

INTRODUCTION

Intelligence Artificielle [IA] & sécurité routière — Volet 2

— Vous avez succombé au vertige du volet 1 de l'IA appliqué à la sécurité routière publié dans notre précédent numéro... alors accrochez bien vos ceintures, car le volet 2 est tout autant vertigineux.

Après les domaines de l'apprentissage de la conduite, du contrôle-sanction et la détection des sinistres, nous vous convions dans ce dossier à ouvrir 3 nouveaux chapitres que sont l'approche prédictive des collisions, la conduite « augmentée » et sa version ultime qu'est le véhicule autonome, et l'utilisation de l'IA au service de la « Vision Zéro » qui impose une approche éthique du sujet...

LEXIQUE

Comme tout sujet nouveau et technologique, les termes employés nécessitent parfois d'être précisés. Le lexique ci-après est une aide à la lecture.

ADAS [Advanced Driver Assistance Systems]

Les systèmes avancés d'aide à la conduite sont des technologies embarquées dans les véhicules, basées sur des capteurs (radars, caméras, lidars) et des algorithmes d'intelligence artificielle, conçus pour assister le conducteur, prévenir les collisions et améliorer la sécurité routière. Exemples: freinage automatique d'urgence, maintien de voie, détection des angles morts, régulateur de vitesse adaptatif.

AEB [Automated Emergency Braking]

Système d'aide active permettant de réaliser un freinage d'urgence de manière autonome.

Algorithme

Un algorithme IA est un ensemble structuré d'instructions logiques programmées en langage informatique permettant à un système informatique d'atteindre un objectif déterminé en tenant compte de contraintes et de contextes spécifiques.

Building Information Modeling [BIM]

Les logiciels BIM sont utilisés par les concepteurs et exploitants de bâtiments et diverses infrastructures, telles que des réseaux divers (eau, assainissement, électricité...), les routes, les voies ferrées... et ouvrages d'art (ponts, tunnels...). Ils permettent de gérer des datas qui couvrent bien plus que la simple géométrie en englobant également les informations et relations spatiales modélisables en 3D.

EDR [Event Data Recorder]

Enregistreur de données d'événement souvent comparé à la « boîte noire » des voitures. Il s'agit d'un dispositif électronique intégré dans les véhicules, conçu pour enregistrer des données techniques critiques avant, pendant et après un accident ou un événement majeur. Utilisé pour la sécurité et les enquêtes. Il n'inclut pas de caméra embarquée, qui est un outil complémentaire.

LIDAR [Light Detection and Ranging]

Capteur optique qui utilise des lasers pour mesurer avec précision les distances et créer des cartes 3D de l'environnement en temps réel.

Machine learning

Signifie « apprentissage automatique ». C'est un domaine de l'IA qui permet à des ordinateurs d'apprendre à partir de données, de reconnaître des schémas et d'améliorer leurs performances sans être précisément programmés pour chaque tâche. Les algorithmes dits de deep learning s'entraînent sur des ensembles de données pour effectuer des prédictions ou prendre des décisions sur de nouvelles données. ●

SOMMAIRE
DU DOSSIER**P.33 PARTIE IV**

Infrastructure et IA : une nouvelle approche prédictive des accidents

P.36 PARTIE V

L'ère de la conduite augmentée devra faire face à de nombreux défis

P.40 PARTIE VI

L'Union Européenne mise sur l'IA éthique pour atteindre le « Vision Zéro » sur les routes

COORDONNÉ
PAR PIERRE
LAGACHE

Partie IV

Infrastructure et IA : une nouvelle approche prédictive des accidents

— Traditionnellement, la gestion du patrimoine routier exige que des géomètres parcourent des milliers de kilomètres de route, enregistrent des vidéos et évaluent visuellement les caractéristiques des abords. Tant pour l'entretien du patrimoine routier que pour l'analyse des risques liés à la sécurité routière, ces processus sont chronophages et coûteux, et les résultats sont sujets à de nombreuses erreurs humaines.

LA MAINTENANCE PRÉDICTIONNELLE

L'IA peut désormais contribuer à la maintenance prédictive des infrastructures routières en permettant d'anticiper les dégradations et d'optimiser les interventions avant que les défauts ne deviennent critiques. Grâce à des algorithmes de machine learning (cf lexique) et à la vision par ordinateur, l'IA analyse de vastes ensembles de données historiques et en temps réel pour détecter automatiquement des anomalies, telles que fissures, nids-de-poule, ou panneaux endommagés, et prévoir l'évolution de leur état. Cette approche proactive permet de planifier les réparations de manière ciblée, notamment les coûts de maintenance, qui éviteront de compromettre la sécurité routière.

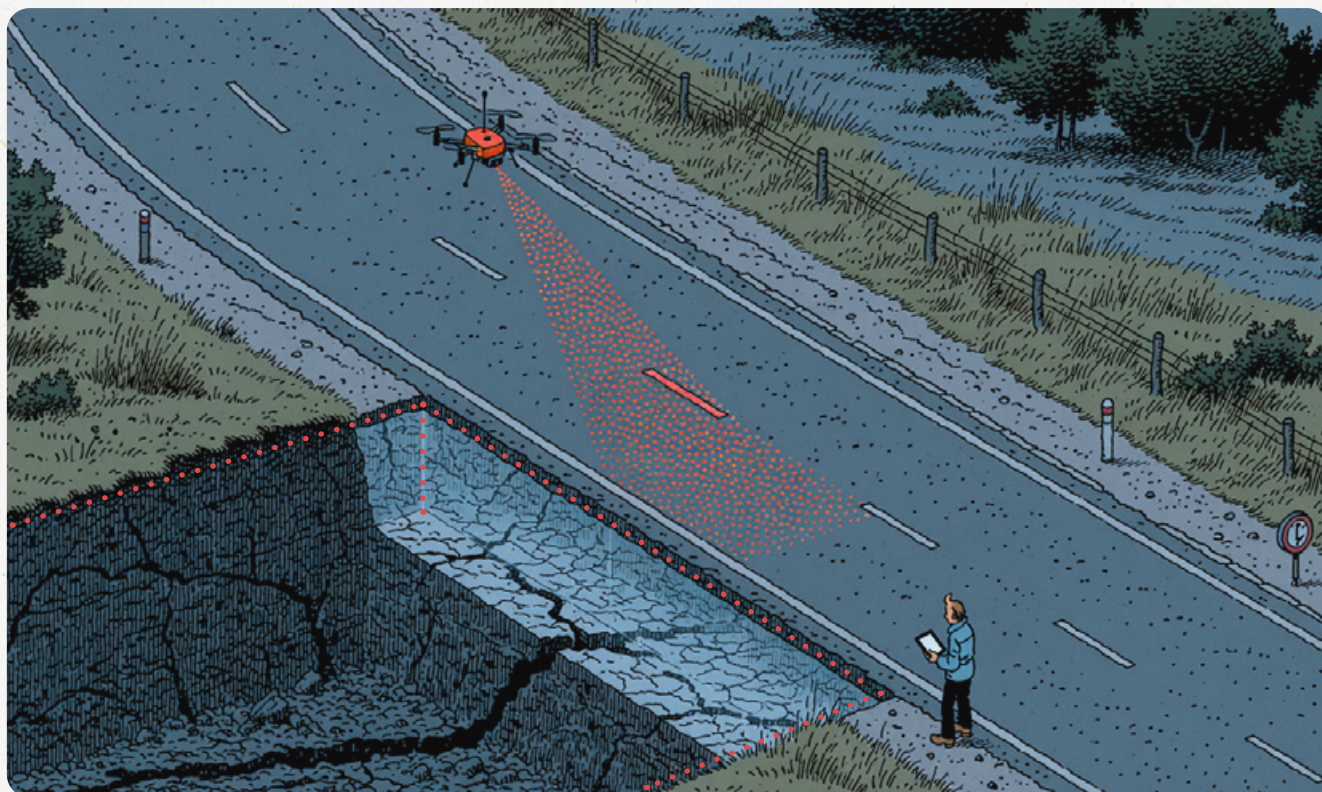
Plus précisément, l'IA utilise plusieurs approches :

- Le « machine learning » pour analyser des données historiques et prédire les dégradations futures des routes, anticipant ainsi les besoins en réparation avant qu'ils ne deviennent urgents.
- La vision par ordinateur pour automatiser les inspections routières via l'analyse d'images, parfois issues de drones ou de capteurs embarqués, ce qui augmente la rapidité et la précision des diagnostics.
- L'intégration avec les technologies modéli-

sables en (Building Information Modeling) qui modélisent en 3D les infrastructures et gèrent les interventions de maintenance, incluant la génération automatique de fiches d'inspection et le suivi des travaux.

Cette démarche augmente l'efficacité des opérations, optimise l'allocation des ressources et réduit les interventions coûteuses et réactives. Elle favorise également une meilleure gestion durable des infrastructures en adaptant les interventions à la réalité des besoins.

En France, plusieurs projets pilotes avec capteurs intelligents et logiciels prédictifs ont démontré l'efficacité de cette approche : les capteurs intelligents associés à des logiciels prédictifs anticipent les dégradations, permettant d'agir avant que les réparations ne deviennent trop coûteuses ou impactantes. Cette évolution vers un modèle de gestion routière plus efficace, doit contribuer à des routes plus sûres. ➔



L'APPROCHE SYSTÉMIQUE PRÉDICTIVE DES ACCIDENTS

En étant aussi capable de croiser un état descriptif très précis de l'infrastructure avec d'autres données (trafic, accidentalité, météo...), l'analyse prédictive des sinistres s'appuie sur l'IA pour traiter de grands volumes de données provenant du réseau routier, comme l'état des infrastructures, mais aussi la signalisation et la météo. En croisant ces informations avec des données sur le trafic et l'accidentalité (vitesse, flux, historiques d'incidents), l'IA identifie non seulement les zones à risques, mais aussi les circonstances spécifiques susceptibles de générer des risques.

Ce modèle va donc plus loin que la seule maintenance prédictive en termes d'anticipation, car il ne se contente pas de détecter des zones dangereuses, il prévoit en temps réel l'apparition de situations accidentogènes selon l'évolution du trafic et du comportement des usagers. Ainsi, les autorités et opérateurs peuvent anticiper et cibler les interventions, recalibrer la signalisation, adapter le contrôle du trafic ou transmettre des alertes préventives pour réduire les incidents avant leur survenance. Les deux exemples ci-après illustrent concrètement la démarche :

Collaboration entre le Massachusetts et la Grèce

Un projet partagé par l'Université du Massachusetts Amherst et la société grecque Egnatia Odos a mobilisé l'IA pour l'analyse prédictive des risques sur le réseau routier. Face à la gravité de la mortalité routière en Grèce, l'objectif était d'identifier, grâce à l'intelligence artificielle, les facteurs majeurs favorisant les sinistres sur la route, à partir d'une vaste base de données du réseau routier et autoroutier national.

Les chercheurs ont exploité des algorithmes d'apprentissage automatique sur près de 15 000 km de routes réparties sur 7 000 sites, pour analyser l'influence de variables comme la signalisation, la structure des chaussées et la gestion des limites de vitesse.

L'IA a démontré que les changements brusques de limitation de vitesse, des marquages au sol incomplets ou défectueux, ainsi que les dommages à la chaussée figurent parmi les causes principales de risques d'accident liés à l'infrastructure. L'étude a ainsi offert des pistes concrètes pour déployer des IA capables de détecter et surveiller en temps réel ces risques, et de recommander les correctifs les plus urgents. Ce projet concluant qui s'est appuyé sur une technique avancée applicable à tout contexte routier, a confirmé l'intérêt à intégrer ces outils dans les politiques publiques routières à venir.

Exemple américain

Le rapport de la direction de l'Association américaine des responsables des autoroutes et des transports (AASHTO)¹ traité sous la forme d'un guide, nous apporte un éclairage sur l'approche systémique de gestion de la sécurité, qui utilise des outils d'IA s'appuyant sur des données pour identifier les zones à risque et programmer les améliorations à apporter sur le réseau routier. Contrairement aux approches traditionnelles basées sur l'historique des accidents, l'approche systémique permise par l'IA est proactive et s'appuie sur des modèles prédictifs pour estimer les risques futurs.

En analysant des volumes massifs de données sur les caractéristiques des routes, le trafic et les accidents, l'IA permet d'identifier les facteurs contribuant aux risques. Ces analyses prédictives, réalisées à l'aide de Fonctions de Performance de Sécurité (FPS) ou de logiciels comme Safety Analyst et ViDA, permettent de prioriser les sites à améliorer, même en l'absence d'historique d'accidents. Par exemple, les FPS prédisent la fréquence des collisions en fonction des caractéristiques des infrastructures, tandis que ViDA attribue des notes par étoiles aux routes en fonction de leur sécurité et propose des plans d'investissement pour des améliorations ciblées.

→ Les fonctions de performance de sécurité (FPS) sont des modèles mathématiques qui prédisent le nombre d'accidents susceptibles de se produire sur une route ou à une intersection, en fonction des caractéristiques de l'infrastructure (nombre de voies, type de médiane, courbure, volume de trafic, etc.). Ces outils permettent d'identifier les zones à risque et de prioriser les interventions pour améliorer la sécurité. Les FPS sont particulièrement utiles pour une approche proactive, car elles estiment les risques futurs, même en l'absence d'historique d'accidents.

→ Safety Analyst est un logiciel développé pour aider les agences routières à gérer la sécurité de leurs infrastructures. Il intègre les six étapes du processus de gestion de la sécurité routière, en utilisant des fonctions de performance de sécurité (FPS) et des analyses statistiques avancées pour identifier les sites à risque, évaluer les contre-mesures et prioriser les projets. Il est particulièrement adapté aux gestionnaires de voiries disposant de données détaillées sur les accidents, le trafic et les caractéristiques des routes.

→ ViDA, quant à lui, est un logiciel gratuit proposé par le programme usRAP (United States Road Assessment Program). Il évalue la sécurité des routes en attribuant des notes par étoiles, basées sur les caractéristiques des infrastructures et leur impact sur la sécurité. ViDA propose également des plans d'investissement pour des routes plus sûres, en identifiant des contre-mesures rentables pour réduire les accidents mortels et graves. Accessible et facile à utiliser, il est idéal pour les gestionnaires de voiries souhaitant adopter une approche systémique de la sécurité routière.

QUELQUES APPLICATIONS CONCRÈTES

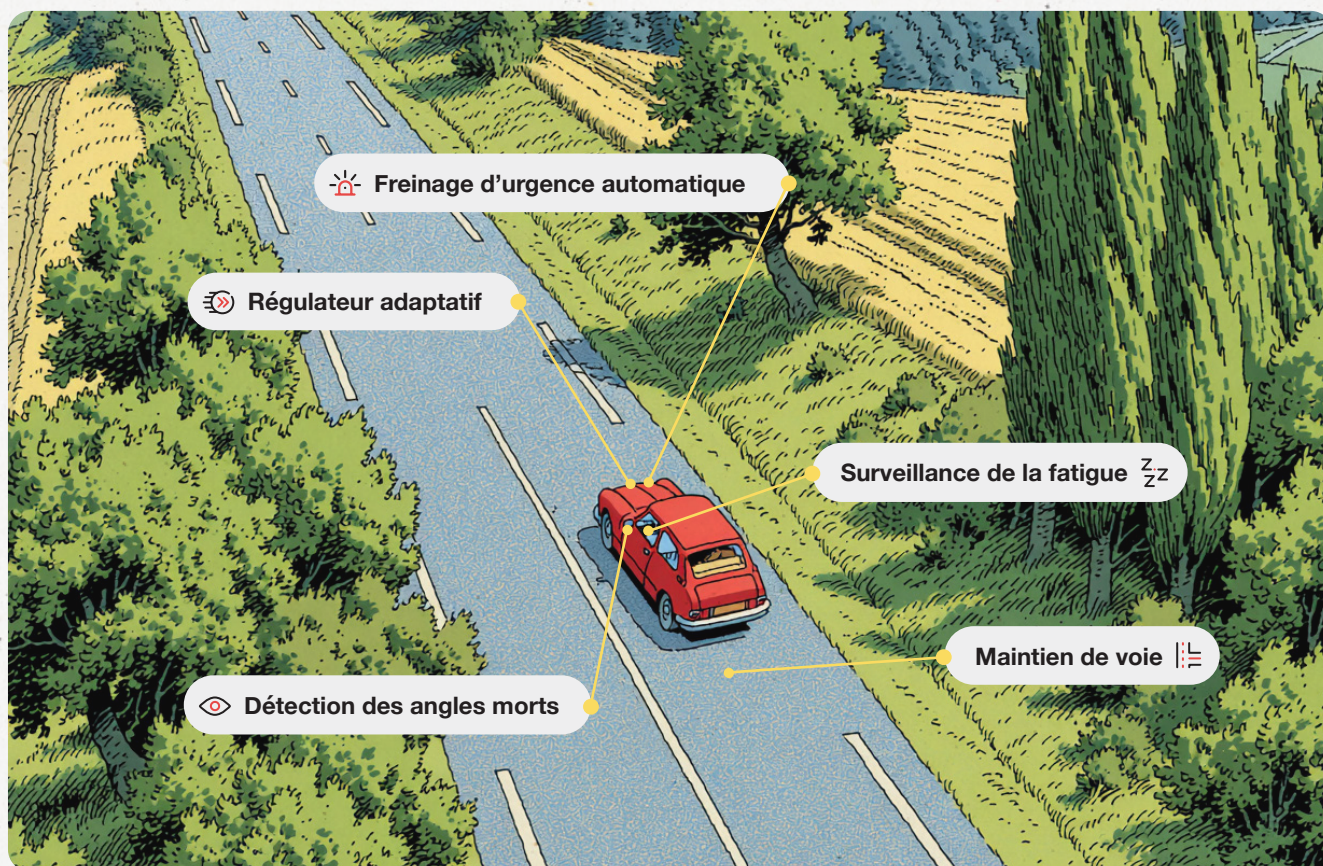
Dans le Kentucky: le ministère des Transports du Kentucky a utilisé des FPS pour identifier les routes rurales à deux voies présentant un risque élevé de sorties de route. Grâce à ces analyses, des contre-mesures comme l'installation de glissières de sécurité centrales à câbles et de bandes rugueuses ont été mises en œuvre, réduisant significativement les sinistres graves.

Le MnDOT a appliqué au Minnesota une approche systémique pour améliorer la sécurité des intersections urbaines. En analysant les facteurs contributifs, comme le nombre de voies et la signalisation, il a identifié les intersections à risques et déployé des contre-mesures telles que des îlots refuges pour piétons et des feux clignotants rectangulaires. Ces efforts ont permis de réduire les drames impliquant des piétons et cyclistes.

Le Département des Transports de l'Utah a utilisé le logiciel ViDA pour évaluer la sécurité de son réseau routier. Les données collectées ont permis de recommander des mesures, comme l'élargissement des accotements et l'installation de bandes rugueuses, même sur des routes sans historique d'accidents. Une évaluation a montré une réduction significative des accidents graves. ●

NOTES

¹ étude publiée dans la revue *Transportation Research Record*



Partie V

L'ère de la conduite augmentée devra faire face à de nombreux défis

— Freinage d'urgence automatique, maintien de voie, détection des angles morts... Les systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS)¹, préfigurateurs du véhicule totalement autonome, transforment déjà nos voitures en copilotes intelligents.

Demain, avec les véhicules autonomes, l'IA promet de réduire drastiquement les accidents pour lesquels l'erreur humaine reste un facteur très important, mais aussi souvent associé à d'autres (infrastructure, véhicule...). Partant du principe que la technologie sera toujours plus fiable que l'humain, le véhicule autonome

s'annonce donc comme le Graal de la sécurité routière. Mais pour l'heure, où en est-on ?

Entre progrès techniques, défis éthiques et obstacles juridiques, la route vers une mobilité 100 % autonome reste semée d'embûches. Tour d'horizon des avancées prometteuses et des questions qui freinent encore cette révolution.

FIGURE 1

Les innovations clés et leurs impacts

FONCTIONNALITÉ	TECHNOLOGIE	BÉNÉFICES
Freinage d'urgence automatique	Caméras + radars + IA	Réduit les collisions par l'arrière de 40 % (source : Euro NCAP).
Maintien de voie	Caméras stéréoscopiques + IA	Diminue les sorties de route de 30 %.
Détection des angles morts	Radars latéraux + IA	Évite 25 % des accidents liés aux changements de voie.
Surveillance de la fatigue	Caméra infrarouge + analyse faciale (IA)	Alerte en cas de somnolence ou d'inattention (bâillements, clignements).
Régulateur adaptatif	Radar avant + IA	Réduit les embouteillages fantômes et la consommation de carburant.

ADAS : DES « ANGÉS GARDIENS » DÉJÀ À L'OEUVRE

L'IA ouvre aujourd'hui une nouvelle ère : celle des ADAS (Advanced Driver-Assistance Systems) équipent tous les véhicules neufs en Europe depuis 2024. Ces technologies, basées sur des capteurs (radars, caméras, LiDARS ^{*1} et des algorithmes d'IA, agissent comme une seconde paire d'yeux pour le conducteur et comme ange gardien de défaillances (inattention, somnolence...).

Au-delà des obstacles extérieurs, les ADAS analysent désormais le conducteur lui-même. Grâce à des caméras infrarouges et des algorithmes d'analyse faciale, ils détectent la fatigue (clignements des yeux, bâillements), l'inattention (regard détourné de la route plus de 2 secondes) et l'usage du téléphone (mouvements de la tête vers le bas).

Ainsi, le système Driver Monitoring de Volvo combine une caméra et une IA pour évaluer l'état du conducteur en temps réel. Si le système détecte un début d'endormissement, il émet une alerte sonore et, en cas de non-réaction, active le freinage d'urgence.

Jusqu'à 40 % de sinistres en moins

Après deux ans de déploiement massif, les premiers bilans sont sans appel : les ADAS réduisent les collisions, sauvent des vies et transforment nos habitudes au volant. Mais leur efficacité dépend encore de leur bon usage et de leur généralisation. Tour d'horizon des résultats, des limites et des perspectives. En France, selon la Délégation à la Sécurité routière, les véhicules équipés de freinage automatique d'urgence (AEB) ont enregistré 30 à 40 % de collisions en moins, notamment les accrochages par l'arrière, fréquents en ville.

Les systèmes de maintien de voie (LDW) ne sont pas en reste : ils ont permis une réduction de 25 % des sorties de route, un fléau responsable de nombreux accidents mortels sur autoroute. Quant à la détection des angles morts, elle a limité de 15 % les collisions lors des changements de voie – un progrès notable pour les deux-roues et les piétons, souvent victimes de ces manœuvres.

Les études européennes confirment ces tendances. Euro NCAP, l'organisme de référence pour la sécurité automobile, a mesuré une baisse de 38 % des collisions urbaines grâce aux AEB, avec un effet maximal sur les véhicules roulant à moins de 50 km/h. En Allemagne, aux Pays-Bas et en Suède, où les ADAS sont adoptés depuis plus longtemps, les accidents mortels ont reculé de 28 %. L'ETSC (European Transport Safety Council) va plus loin : si ces systèmes équipaient 100 % du parc automobile, ils pourraient éviter 25 000 morts sur les routes européennes d'ici 2030.

Mais des défis subsistent

Malgré cela, plusieurs défis persistent. L'amélioration des algorithmes est en cours pour limiter les faux positifs, comme pour la détection des piétons qui peuvent déclencher des freinages inutiles (ex. : un sac plastique soufflé par le vent). 20 % des Français désactivent parfois leurs ADAS, les jugeant trop intrusifs (sondage IPSOS, 2024). Travailler l'acceptabilité reste donc un enjeu pédagogique.

NOTES

^{1*} Voir lexique p.32.

FIGURE 1

Classification des véhicules autonomes (SAE J3016)

	DESCRIPTION	EXEMPLES	LIMITES/ENJEUX
NIVEAU 00 Pas d'autonomie	Aucune automatisation : le conducteur contrôle entièrement le véhicule (direction, accélération, freinage).	Toutes les voitures anciennes et la plupart des véhicules d'entrée de gamme.	Dépend entièrement des compétences du conducteur.
NIVEAU 01 Assistance au conducteur	Bracelets avec capteurs biométriques/gyroscopiques + éthylotests antidémarrage (EAD).	Régulateur de vitesse adaptatif (ACC), maintien de voie (ex. : Toyota Safety Sense, Renault Easy Link).	Risque de surconfiance : le conducteur peut se distraire, pensant que la voiture est autonome.
NIVEAU 02 Automatisation partielle	Automatisation partielle : le système aide pour une tâche spécifique (ex. : régulateur de vitesse ou maintien de voie), mais le conducteur doit rester attentif et prêt à reprendre le contrôle.	Tesla Autopilot, Mercedes Drive Pilot, BMW Driving Assistant.	Faux sentiment de sécurité : 90 % des accidents avec ces systèmes sont liés à une inattention du conducteur.
NIVEAU 03 Automatisation conditionnelle	Le véhicule peut conduire seul dans des conditions spécifiques (ex. : embouteillages, autoroute), mais le conducteur doit pouvoir reprendre le contrôle si le système le demande.	Honda Legend (Japon), Audi Traffic Jam Pilot.	Zones limitées : ne fonctionne pas partout (ex. : routes non cartographiées).
NIVEAU 04 Haute automatisation	Le véhicule est autonome dans des zones géo-délimitées (ex. : centre-ville, campus), mais nécessite un conducteur en dehors de ces zones. Pas besoin d'intervention humaine si les conditions sont remplies.	Waymo (robotaxis en Arizona), Cruise (San Francisco), Navya (navettes autonomes).	Réglementation complexe : autorisé seulement dans certaines villes (ex. : Phoenix, San Francisco).
NIVEAU 05 Autonomie totale	Aucune intervention humaine requise : le véhicule peut rouler partout, dans toutes les conditions, sans conducteur.	Projets en développement (ex. : Tesla Robotaxi, Waymo futuriste).	Défis techniques : gestion des intempéries décisions éthiques, cybersécurité.

VÉHICULES AUTONOMES :
OÙ EN EST-ON VRAIMENT ?

Pour répondre à cette question, il convient en premier lieu de considérer le niveau d'autonomie du dit véhicule. La SAE International (Society of Automotive Engineers) a réalisé une classification des véhicules autonomes, basée sur ces niveaux d'autonomie qui vont de 0 (aucune autonomie) à 5 (autonomie totale), et décrivent le degré d'intervention humaine requis [FIGURE 1]

Entre promesses
et accidents médiatisés

Depuis quelques années, les voitures autonomes font rêver les constructeurs et des conducteurs. Pourtant, entre les niveaux d'autonomie annoncés et la réalité sur les routes, le fossé reste grand. Si les ADAS de niveau 2 (comme le Tesla Autopilot) équipent bientôt tous les véhicules neufs en Europe, les niveaux supérieurs 3, 4 et 5 se heurtent encore à des défis techniques, juridiques et éthiques. Tour d'horizon des progrès, des limites et des accidents qui ont marqué l'histoire récente de la conduite autonome.

Niveaux 0 à 2

Déjà partout, mais pas sans risques

Disponibles aujourd'hui dans la plupart des véhicules neufs, les systèmes de niveau 0 à 2 (freinage automatique, maintien de voie, régulateur adaptatif) sont déjà obligatoires en Europe depuis 2022-2024. Pour cette catégorie, le risque principal réside dans la confusion entre « aide à la conduite » et « autonomie totale ». Une étude de l'IIHS (États-Unis) montre que 40 % des conducteurs pensent à tort que leur voiture peut conduire seule. En 2018, une Tesla a heurté une barrière en Californie, tuant son occupant. Le conducteur jouait à un jeu vidéo sur son téléphone au moment de l'accident.

Niveau 3

Une autonomie conditionnelle...
et des questions juridiques

Le niveau 3 permet une autonomie limitée dans des conditions spécifiques (ex. : embouteillages, autoroutes). Pourtant, son déploiement reste timide et soulève des questions juridiques complexes. En cas d'accident, qui est responsable ? Le conducteur, le constructeur ou le développeur du logiciel ? En 2023, un conducteur japonais a été verbalisé pour avoir regardé une vidéo sur son téléphone alors que le système était activé. La police a estimé qu'il n'avait pas repris le contrôle assez vite.

Niveau 4

Des taxis autonomes en test, mais des accidents qui freinent l'enthousiasme

Le niveau 4 permet une autonomie totale dans des zones délimitées (ex. : centres-villes, campus). Pourtant, malgré des progrès spectaculaires, des accidents médiatisés ont ralenti leur déploiement. En octobre 2023, un véhicule Waymo a percuté un cycliste à San Francisco. L'enquête a révélé que le système n'avait pas anticipé sa trajectoire irrégulière. La ville a suspendu temporairement les tests. Lancé à San Francisco, un service de taxis autonomes a été interrompu en 2023 après qu'un de ses véhicules ait renversé une piétonne. L'acceptation sociale est au cœur du sujet. Après ces accidents, 40 % des Américains se disent méfiant envers les véhicules autonomes (sondage Gallup, 2024).

Niveau 5

L'autonomie totale, un rêve encore lointain

La voiture 100 % autonome reste un objectif lointain, car les défis éthiques, techniques et juridiques sont nombreux et ne pourront être résolus qu'au prix d'un temps utile et complexe de réflexion.

PETIT FLORILÈGE DES QUESTIONS FONDAMENTALES QU'IL RESTE À RÉSOUDRE...

Dilemme éthique : qui sauver en cas d'accident ?

En cas de collision inévitable, l'IA doit-elle protéger les passagers ou les piétons ? Ce « dilemme du tram » n'a toujours pas de réponse. En 2018, une voiture autonome Uber a percuté un piéton en Arizona. Le système avait désactivé les freins d'urgence pour éviter les faux positifs, relançant le débat sur la hiérarchie des vies.

Conditions météo : l'ennemi des capteurs

Pluie, neige, brouillard... Les LiDARs et caméras des véhicules autonomes sont aveuglés par les intempéries. Cas récent : en 2022, un Waymo a freiné brutalement sous une averse, incapable de détecter un piéton.



Cybersécurité : des voitures vulnérables aux piratages

Les systèmes autonomes peuvent être piratés. En 2021, des chercheurs ont trompé un Tesla en modifiant un panneau stop avec un simple autocollant.

Avant de voir des voitures niveau 5 rouler, il faudra donc résoudre ces trois casse-têtes. Un défi technologique, mais aussi sociétal. En interrogeant l'IA sur les prochaines étapes, le calendrier suivant est fourni :

- 2025 : généralisation des niveaux 2-3 en Europe.
- 2030 : premiers déploiements niveau 4 dans des zones urbaines pilotes et niveau 5 en test sur routes ouvertes (hors villes).
- 2035+ : objectif (ambitieux) de niveau 5, si les défis éthiques et techniques sont résolus.

Une chose est sûre, la voiture 100 % autonome est beaucoup moins une question de technologie que de sociétal où il s'agit d'établir un cadre de confiance et un socle légal. Nul ne sait vraiment si l'objectif 2035 est atteignable, mais une chose est certaine, le véhicule autonome se conjuguera avec un gain sans précédent pour la sécurité routière. Selon une étude McKinsey de 2022, les véhicules autonomes pourraient réduire la mortalité routière de 90 % !

Dernière minute : La France refuse le FSD de Tesla

Le ministre des Transports, Philippe Tabarot, a annoncé le 22 juillet que la France ne validera pas, pour l'instant, le système de conduite autonome FSD (Full Self Driving) de Tesla, estimant que les garanties de sécurité, notamment sur le respect des vitesses autorisées, ne sont pas

suffisantes. Alors que plusieurs pays européens ont déjà autorisé cette aide à la conduite (Pays Bas, Danemark, Belgique, Lituanie et Estonie), la Suède l'a également retoqué. Notre ministre souhaite toutefois « permettre l'arrivée de véhicules autonomes motorisés dès 2027 ».

Partie VI

L'Union européenne mise sur l'IA éthique pour atteindre la « Vision Zéro » sur les routes

— « Les données sont essentielles pour comprendre l'impact réel des ADAS et de l'IA sur la sécurité routière. Sans une évaluation rigoureuse et continue, nous ne saurons pas si ces technologies atteignent leur plein potentiel. Les projets européens comme IVORY sont cruciaux pour garantir que l'IA est utilisée de manière responsable et efficace, en alignement avec notre objectif de Vision Zéro. » *1

Dans l'esprit de ce propos de l'ETSC, l'Union Européenne travaille à évaluer l'efficacité de l'IA et à encadrer son utilisation pour garantir une sécurité routière optimale. Entre analyse des données, réglementations éthiques et projets pionniers comme IVORY, Bruxelles veut faire de l'IA un levier pour éliminer les morts sur les routes d'ici 2050.

Mais comment mesurer l'impact de ces technologies, et quels garde-fous mettre en place ? Le projet IVORY porté par l'Union Européenne est une démarche extrêmement ambitieuse, mais nécessaire qui permet d'appréhender l'ensemble des enjeux sans cantonner l'IA au cadre trop restrictif de la seule performance technologique.

IVORY : L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE AU SERVICE D'UNE ROUTE SANS MORT, MAIS PAS SANS ÉTHIQUE

Imaginons un monde où aucune vie ne serait perdue sur les routes d'ici 2050. Cet objectif ambitieux est celui du « Vision Zéro », que l'Union européenne compte bien atteindre grâce à des projets innovants comme IVORY (AI for Vision Zero in Road Safety). Financé par Bruxelles, ce programme vise à intégrer l'intelligence artificielle (IA) dans la sécurité routière, mais pas n'importe comment : de manière responsable, transparente et équitable. Entre simulations de situations critiques, lutte contre les biais algorithmiques et accessibilité pour tous, IVORY affiche une forte ambition, mais le chemin sera encore long.

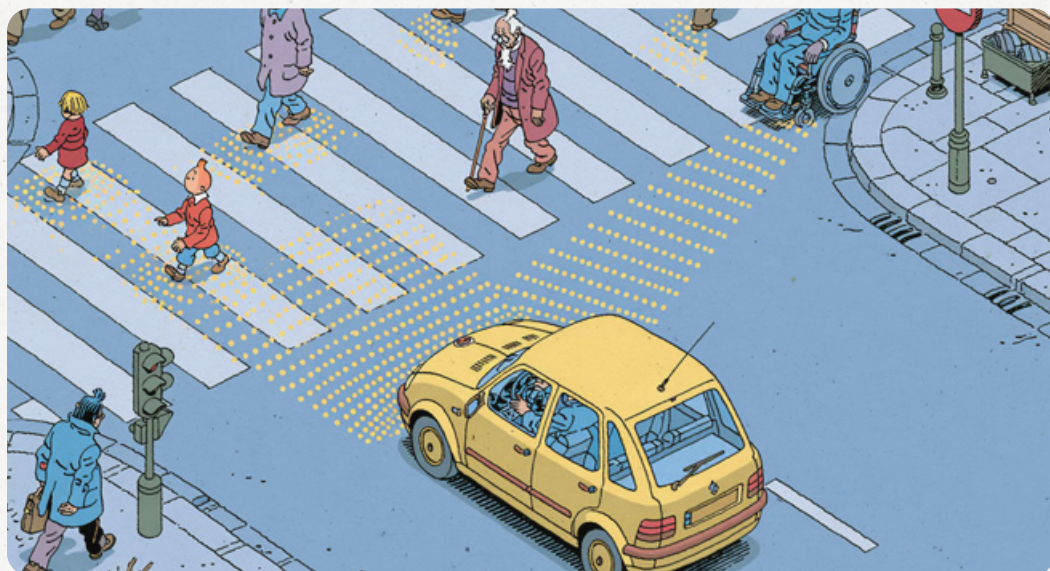
UNE IA CONÇUE NON DISCRIMINANTE

Les véhicules autonomes et les systèmes d'aide à la conduite (ADAS) actuels ne sont pas parfaits. Par exemple, certaines études ont montré que les capteurs de détection de piétons étaient moins efficaces pour les personnes à la peau foncée ou les enfants, en raison de bases de données d'entraînement insuffisamment diversifiées. Contrairement à d'autres systèmes où les algorithmes peuvent reproduire, voire amplifier, des biais humains, IVORY mise sur une approche éthique dès la conception en développant des algorithmes « neutres ».

Pour le béotien, il est sans doute difficile de conceptualiser ce qu'est un algorithme « neutre ». La neutralité consiste en fait à veiller à utiliser des jeux de données diversifiés (piétons de toutes morphologies, cyclistes, personnes âgées, enfants). Elle consiste également à tester des réactions dans des scénarios complexes, comme un enfant traversant entre deux voitures, ou un cycliste slalomant dans la circulation.

NOTES

*1 Ellen Townsend, Directrice de politique à l'ETSC



UNE NÉCESSAIRE TRANSPARENCE SUR LE FONCTIONNEMENT DES ALGORITHMES

Comment faire confiance à une machine si on ne comprend pas ses décisions ? C'est ici tout l'enjeu de cette transparence. En 2023, des chercheurs du projet ont simulé un carrefour urbain dense où un véhicule autonome devait réagir à un piéton traversant hors des clous. Résultat ? Le système a freiné à temps dans 98 % des cas, tout en expliquant sa décision (ex. : « *Détection d'un mouvement rapide à 10 mètres, risque de collision élevé* »). IVORY a donc pour objectif de rendre les algorithmes « *explicables* » : si un véhicule freine brutalement, le conducteur ou les autorités doivent pouvoir savoir pourquoi (ex. : obstacle détecté, erreur de trajectoire, conditions météo). Le système doit donc être en capacité de créer des rapports d'incident clairs ? En cas d'accident, une analyse détaillée doit être générée pour comprendre les causes (humaines, techniques ou environnementales). Lorsque l'on connaît la résistance sociétale (acceptabilité) et plus précisément celle des constructeurs à intégrer des EDR (cf. lexique p.32), on mesure bien ici l'ampleur de la marche à monter et tout l'intérêt du projet IVORY.

UNE TECHNOLOGIE ACCESSIBLE À TOUS

Les véhicules autonomes et les ADAS les plus performants sont aujourd'hui réservés aux modèles haut de gamme, creusant un fossé entre ceux qui peuvent se les offrir et les autres. IVORY veut démocratiser ces technologies en travaillant avec les constructeurs pour intégrer des systèmes d'aide à la conduite abordables dans les véhicules d'entrée de gamme. Le projet collabore également avec les villes pour déployer des infrastructures intelligentes (feux connectés, capteurs routiers), y compris dans les zones défavorisées.

VERS UNE ROUTE 100 % SÛRE ?

IVORY n'est qu'un premier pas vers une mobilité plus sûre et plus équitable. Ses promoteurs espèrent que d'ici 2030, ses algorithmes seront déployés dans les véhicules grand public (citadines, SUV), les transports en commun (bus autonomes, navettes) et les infrastructures urbaines (feux intelligents, routes connectées).

« Nous ne voulons pas seulement des routes plus sûres, nous voulons des routes où personne ne meurt, et où la technologie

Point de vue de la Ligue

La Ligue contre la violence routière est convaincue que les avancées technologiques boostées par l'intelligence artificielle permettront des gains de sécurité majeurs à l'avenir. Toutefois, la voiture autonome généralisée n'étant pas pour demain, il est impératif de gérer cette transition en continuant d'agir sur les comportements individuels, en utilisant les technologies existantes pour une meilleure responsabilisation des conducteurs.

La Ligue appelle donc à généraliser d'urgence des technologies qu'elle soutient depuis près de 20 ans : le LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée), l'éthylotest antidémarrage et les EDR (enregistreurs de données d'événement). La généralisation de ces outils, portée par une volonté politique sont des leviers essentiels pour provoquer un choc de comportement et atteindre ainsi l'objectif zéro victime.



International



NOTES

1* « Améliorer la sécurité du cyclisme en Europe - Code PIN Flash 50 » ETSC- Avril 2026. Créé en 2006, l'indice de performance en matière de sécurité routière (PIN) de l'ETSC est un outil politique destiné à aider les gouvernements nationaux et l'Union européenne à améliorer la sécurité routière. En comparant les performances des différents pays, il permet d'identifier et de promouvoir les meilleures pratiques en Europe et de susciter le leadership politique nécessaire à la création d'un système de transport routier garantissant une sécurité maximale.

2* L'European Transport Safety Council est une organisation internationale à but non lucratif regroupant des membres de toute l'Europe et œuvrant à la réduction du nombre de morts et de blessés dans les transports. Fondée en 1993 à Bruxelles, l'ETSC fournit des conseils d'experts impartiaux sur les questions de sécurité des transports à la Commission européenne, au Parlement européen, aux organisations internationales et aux gouvernements nationaux

3* Ellen Townsend, Directrice de politique à l'ETSC

La sécurité des cyclistes : un fort enjeu pour l'Europe

— « Alors que les politiques publiques européennes encouragent massivement la pratique du vélo pour ses bienfaits sanitaires et environnementaux, un constat s'impose : la sécurité des cyclistes ne suit pas la même trajectoire que celle des autres usagers de la route. Il est donc apparu essentiel de décrypter ce paradoxe à la lumière de l'étude PINflash 50 ^{*1} de l'ETSC ^{*2} et des données récentes sur l'accidentalité de manière responsable et efficace, en alignement avec notre objectif de Vision Zéro. » ^{*3}

UN BILAN EUROPÉEN EN DEMI-TEINTE : DES PROGRÈS TROP LENTS

Le premier constat est frappant : au cours de la dernière décennie (2014-2024), le nombre de décès de cyclistes dans l'Union européenne, qui représente 10% de l'ensemble des décès, n'a diminué que de 8 %. En comparaison, la mortalité des piétons a chuté de 31 % et celle des occupants de véhicules motorisés de 19 % sur la même période. Cette stagnation montre que le cycliste reste l'un des usagers les plus vulnérables du système routier. En 2024, 1 926 cyclistes ont perdu la vie sur les routes de l'UE, et plus de 33 000 ont été grièvement blessés.

L'analyse des données révèle des disparités démographiques marquées. Huit cyclistes tués sur dix sont des hommes, une tendance qui s'explique par des distances parcourues souvent plus longues et, dans certains pays, par des comportements à risque plus fréquent. Par ailleurs, la moitié des cyclistes tués dans l'UE ont plus de 65 ans, alors qu'ils ne représentent que 21 % de la population. Leur fragilité physique et une perte d'équilibre accrue rendent les accidents souvent fatals. ➔

FIGURE 1

Distance parcourue à vélo par an et par habitant (km), décès de cyclistes par million d’habitants et décès de cyclistes par milliard de km parcourus à vélo

Source : base de données CARE et statistiques nationales fournies par les 7 pays disposant des données. Enquête mobilité des personnes de 2019

PAYS	Distance parcourue à vélo par an et par habitant (km)	Mortalité cyclique par million d’habitants	Nombre de cyclistes tués par milliard de kilomètres parcourus à vélo
Finlande	251	3,4	13
France	92	3,5	40
Pays-Bas	980	15,1	15
Suède	206	2,6	13
Slovénie	164	4,3	31
Royaume-Uni	89	1,3	15

L'EFFET « VAE » : UNE RÉVOLUTION TECHNOLOGIQUE AU COÛT HUMAIN ÉLEVÉ

L'essor fulgurant des vélos à assistance électrique (VAE) transforme profondément le paysage de l'accidentalité. Si les décès sur vélos conventionnels ont tendance à diminuer dans la plupart des pays (sauf en France et en Allemagne), ceux impliquant des VAE sont en hausse partout où des données distinctes existent.

L'Allemagne illustre ce défi: la révolution de l'électrique attire des cyclistes plus âgés, ce qui se traduit par une hausse de la mortalité. Aux Pays-Bas, le nombre de traumatismes crâniens chez les utilisateurs de VAE a bondi de 86 % entre 2020 et 2024. La vitesse plus élevée et le poids supérieur de ces engins augmentent la gravité des chocs, tandis que leur usage par des cyclistes inexpérimentés multiplie les risques.

DES DISPARITÉS FORTES ENTRE PAYS

Il existe des écarts de mortalité considérables entre les nations européennes, variant d'un facteur sept. Les Pays-Bas enregistrent le taux le plus élevé avec 15 décès par million d'habitants, contre moins de deux en Norvège ou au Royaume-Uni. Toutefois, ce chiffre est trompeur s'il n'est pas rapporté à la distance parcourue. Les Néerlandais parcourent en moyenne 1 000 km à vélo par an, contre seulement 164 km pour les Britanniques. En réalité, les pays où la pratique est la plus ancrée

(Pays-Bas, Danemark) sont souvent ceux où le risque par kilomètre est le plus faible grâce à des infrastructures dédiées. À l'inverse, des pays comme la Pologne, bien que présentant un nombre de morts en baisse de moitié par rapport à 2013, restent parmi les plus dangereux en raison d'un partage de la route difficile avec les véhicules motorisés.

La position de la France, qui fait partie des 7 pays ayant fourni les données, est clairement très mauvaise, puisque l'indicateur du nombre de décès par kilomètres parcourus y est 10 fois plus élevé que l'indicateur du meilleur pays, la Norvège, et environ 3 fois plus que les indicateurs des pays du Nord de l'Europe [FIGURE 1]

LE CAS PARTICULIER DE LA FRANCE : UNE URGENCE NATIONALE

La France se distingue par une trajectoire inquiétante. Entre 2014 et 2024, alors que la mortalité routière globale diminuait de 1,6 %, les décès de cyclistes ont enregistré une augmentation annuelle moyenne de 4,7 % à 5 %. Le pays a connu une hausse de 37 % de l'usage du vélo entre 2019 et 2023, particulièrement marquée en milieu urbain (+40 %).

FIGURE 1

Décès de cyclistes dans l'UE27 sur la période 2022-2024 (moyenne) en tenant compte de l'autre participant principal à la collision.

Source : base de données CARE et statistiques nationales



PROPOSITIONS POUR UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE CYCLISTE EN FRANCE

Pour inverser la tendance, la France doit adopter une approche systémique de « Système Sûr ». Voici quelques axes stratégiques prioritaires inspirés des meilleures pratiques européennes :

Généraliser la séparation physique

L'infrastructure est le premier levier. Là où la vitesse des véhicules dépasse 30 km/h, une séparation physique entre cyclistes et trafic motorisé doit être systématique. La Suède et la Lituanie ont déjà fait de cette séparation une priorité nationale.

Abaisser les vitesses urbaines à 30 km/h

En l'absence de pistes cyclables séparées, la limitation de vitesse doit être fixée à 30 km/h par défaut en ville. Cette mesure peut réduire les décès et blessures graves de plus d'un quart.

Agir sur la protection passive

En France, le port du casque n'est obligatoire que jusqu'à 12 ans. Pourtant, des études nationales montrent qu'il réduit d'un facteur trois le risque de traumatisme crânien grave. En Espagne, le port du casque est obligatoire pour tous les cyclistes (sans distinction d'âge) hors des zones urbaines sur les routes où la limitation de vitesse est supérieure à 40 km/h. En dehors de ce cas, l'obligation concerne les jeunes de moins de 16 ans.

Dans l'UE, 65 % des décès de cyclistes sont dus à une collision avec un véhicule à moteur.

Adapter les technologies des véhicules motorisés

65 % des décès de cyclistes dans l'UE résultent de collisions avec des véhicules à moteur, dont 44 % avec des voitures particulières. Il est crucial d'imposer des systèmes de détection des usagers vulnérables (freinage d'urgence automatique, vision directe sur les poids lourds) et de limiter la hauteur et le poids des capots des SUV, qui aggravent les blessures.

Lutter contre les accidents « seuls » et la distraction

28 % des morts surviennent sans collision avec un tiers (chutes, obstacles). L'entretien des chaussées (nids-de-poule, rails de tramway) et la lutte contre l'usage du téléphone portable (utilisé par 16 % des cyclistes en zones denses en France) sont primordiaux.

Améliorer la collecte de données

Les statistiques policières sous-estiment largement le nombre de blessés, n'en recensant qu'environ 10 %. La France doit, à l'instar de la Suède avec le système STRADA, croiser systématiquement les données de police et les registres hospitaliers pour mieux cibler ses interventions. ●

Associations départementales et correspondants

Si, dans la liste suivante,
vous ne trouvez pas
de contact pour votre
département, adressez-
vous au Siège → contact
au dos de ce numéro.

LE RÉSEAU ↓



● 01 - AIN

Anne Combier · 06 84 51 10 09
annecombier@gmail.com
24, rue Gérard de Nerval,
01100 Bellignat

● 02 - AISNE

Peggy Van-Roekeghem · 06 71 73 24 74

● 04/05 - ALPES-DE-HAUTE- PROVENCE/HAUTES-ALPES

Michel Grangé · 07 83 05 63 09
michel.grange05@gmail.com

● 06 - ALPES-MARITIMES

Claude Lienhard · 06 07 12 02 25
lienhard_claude@me.com
7, rue Rouaze, 06400 Cannes

● 09 - ARIÈGE

Claude Pages · 01 45 32 91 00
claud.pages71@sfr.fr
Le Clos des Pommiers,
Rue Jean Jaurès, 09000 Foix

● 14 - CALVADOS

Philippe Vayssette · 06 51 29 80 41
lcvr.caen@gmail.com
12, rue Doyen Barbeau,
14000 Caen

● 15 - CANTAL

Jacques Vermeuouse · 07 81 26 94 71
jacques.vermeuouse@gmail.com

● 21 - CÔTE-D'OR

Catherine Pepoz · 07 71 75 73 32
lcvrdijon@gmail.com
Centre Municipal des Associations,
Boîte M2 - 2, rue des Corroyeurs,
21000 Dijon
Facebook /Ligue Contre la Violence
Routière - Dijon - Côte-d'Or

● 26 - DRÔME

Dany Nadia Chevalier · 06 08 70 21 88
chevalier.dn@orange.fr

● 29 - FINISTÈRE

Patrick Trogia · 06 43 43 90 93
patrick.trogia@quimper.bzh
22, rue Treder de Lezerec,
29000 Quimper

● 31 - HAUTE-GARONNE

Christian Clerc
lcvr31accueil@gmail.com

● 30-34 - GARD/HÉRAULT

Nicolas Gou · 06 25 25 42 35
lcvr34accueil@gmail.com
Rue Favre de Saint-Castor, 34080 Montpellier

● 35 - ILLE-ET-VILAINE

Alain L'Hostis · 06 82 10 55 83
alain.lhostis35@gmail.com
La Barberais, 23 Route des Faucons Crécerelles
35 650 Le Rheu

● 37 - INDRE-ET-LOIRE

Philippe Arnaud · 06 30 40 10 59
pic.arnaud@orange.fr

● 38 - ISÈRE

01 45 32 91 00
contact@violenceroutiere.fr

● 39 - JURA

Aldo Ferreira de Souza · 06 76 86 80 21
lcvrjura.fds.aldo@gmail.com
Mairie 6, rue Nationale 39500 Tavaux
facebook /Liguejura

● 41 - LOIR-ET-CHER

Jean-Luc Carl
violenceroutiere41@gmail.com
15, rue Bel Air, 41000 Blois

● 42 - LOIRE

Jean-François Chardon
07 81 15 34 57 · 04 77 75 51 93
jf.chardon@laposte.net

● 45 - LOIRET

Pierre-Louis Valls
Ligue45@violenceroutiere.fr

● 46 - LOT

Pierre Lagache · 06 07 45 75 77
violenceroutiere46@orange.fr
323A, clos Lacassagne, 46090 Pradines

● 56 - MORBIHAN

Michel Potier · 02 97 54 12 52
44, rue de Limur, 56860 Séné

● 57 - MOSELLE

Paul-Henri Clauss
violenceroutiere57@gmail.com
Centre Socio-culturel Gilbert Jansem,
54, rue de la Croix Saint-Joseph, 57155 Marly

● 59 - NORD

Hervé Dizi · 06 79 14 01 22
hervedizi@gmail.com
69 rue de Linselles 59223 Roncq

● 63 - PUY-DE-DÔME

Jean-Baptiste Artaud · 06 08 31 57 17
lcvr63@gmail.com

● 64 - PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

Marie-Thérèse Belia · 05 59 81 05 08
marielle.belia@laposte.net
11, av. de Tarbes, 64230 Lescar

● 68-67 - HAUT-RHIN/BAS-RHIN

Gilles Huguet · 06 21 11 64 47
lcvr.6867@yahoo.fr
Maison des Associations,
6 rue d'Ingersheim, 68000 Colmar

● 69 - RHÔNE

Michel Pons · 06 89 93 90 62
Ligue69@violenceroutiere.fr
Avenue Berthelot, 69007 Lyon

● 72 - SARTHE

Patrick Rogeon · 06 37 09 31 50
lcvr72@laposte.net
896 route de Parigné, 72210 Roëzé-sur-Sarthe

● 73-74 - SAVOIE/HAUTE-SAVOIE

Jean-Marie Reiter · 06 89 36 66 32
LCVRdS7374@hotmail.com
9 quai des Clarisses, 74000 Annecy

● 75 - PARIS

Annie Canel · 01 45 32 91 00
Ligue75@violenceroutiere.fr

● 85 - VENDÉE

Robert Perdrieau
lcvr85@free.fr · 07 83 63 44 15

● 86 - VIENNE

Jean-Louis Boenisch · 06 81 45 35 24
jean-louis.boenisch@laposte.net

● 88 - VOSGES

Thierry Nicot · 06 75 56 75 94
thierrynicot@orange.fr

● 91 - ESSONNE

Philippe Laville · 01 69 44 48 79
phlaville@free.fr
14 rue des Palombes, 91260 Juvisy-sur-Orge

● 974 - RÉUNION

Marlène Dijoux
lcvr.reunion@wanadoo.fr

Adhésions et dons

*Je m'engage dans ce combat
citoyen et je soutiens la Ligue
en scannant ce QR code :*



Pour adhérer et soutenir
la Ligue par internet

À quoi va servir votre soutien ?

À obtenir des victoires qui sauvent des vies
et faire avancer les combats prioritaires
que nous menons tous les jours :



Contribuer à réduire le
nombre de victimes de
la route en défendant et
en expliquant l'« Objectif
zéro victime » partagé
par de nombreux
pays et entreprises.

1984 : procès contre
les constructeurs faisant
l'apologie de la vitesse

1990 : soutien du passage
de 60 à 50 km/h en ville



Respecter et
accompagner les victimes.

1990 : opération
« Accrochez-les à la vie » sièges
bébés dans les voitures



Mieux intégrer les
mobilités durables.

2005 : création du
premier palmarès de la
« voiture citoyenne »



Promouvoir les nouvelles
technologies d'aide à une
conduite responsable.

2025 : soutien de la loi
créant l'homicide routier



Agir pour favoriser
des comportements
plus responsables en
s'appuyant sur les
sciences cognitives.

2026 : soutien de la loi
interdisant la vente du
protoxyde d'azote aux
non-professionnels

Par chèque

NOM :

PRÉNOM :

ADRESSE :

CODE POSTAL :

VILLE :

EMAIL :

TÉL. :

**J'ADHÈRE ^{1*} À LA LIGUE CONTRE
LA VIOLENCE ROUTIÈRE :**

☐ **30€ ADHÉSION SEULE**
(10€ après réduction d'impôt)

☐ **36€ ADHÉSION & REVUE PONDÉRATION**
(12€ après réduction d'impôt)

☐ **50€ ADHÉSION COUPLE / ENTREPRISE
/ COLLECTIVITÉ & REVUE PONDÉRATION**
(17€ après réduction d'impôt)

JE FAIS UN DON ^{2*} :

☐ **10€ (MINIMUM)** ☐ **50€** ☐ **100€**

☐ **AUTRE MONTANT.....**

Montant total :

À renvoyer par courrier à votre association
départementale ou au Siège, accompagné
de votre chèque.

1* L'adhésion et le don donnent droit à un reçu fiscal
permettant une réduction de vos impôts à hauteur de
66% du montant souscrit.

2* 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.

**Merci pour votre
soutien, nos combats
sont les vôtres**



**Objectif
zéro victime.**



**Ligue contre
la violence routière**



VIOLENCEROUTIERE.FR

CONTACT@VIOLENCEROUTIERE.FR

01 45 32 91 00

149 AVENUE DU MAINE

75014 PARIS FRANCE

