l'abécédaire
DES INSTITUTIONS

REPÈRES ■ TENDANCES ■ INNOVATIONS ■ SOLUTIONS ■ TERRITOIRES ■ EUROPE ■ ENJEUX ■ HOMMES

Sécurité routière

En bonne voie

TRIBUNE

Emmanuel Barbe

Délégué interministériel à la Sécurité routière

N°109 - 10 € - juin 2017

PUBLICOMMUNIQUÉ

Le casque à vélo… obligatoire pour les moins de 12 ans, indispensable pour les autres.

ENSEMBLE AGISSONS POUR PRÉVENIR

Comment vos enfants, vos petits-enfants, se comportent-ils lorsqu'ils se rendent à l'école, à leur club de sport, à leur école de musique, à pied ou à bicyclette ? Seuls sur la route, dans la rue, sont-ils réellement en sécurité ? Et vous-même, avez-vous toujours une conduite exemplaire ? Ne vous mettez-vous pas parfois en danger, en traversant la rue en dehors des passages pour piétons ?

C'est pour responsabiliser l'ensemble de la population et permettre à chacun d'assurer sa propre sécurité que Prévention MAIF conduit prioritairement des actions en direction des jeunes, mais aussi de tout autre public (seniors, associations, collectivités…) dans les domaines de la sécurité routière, des accidents de la vie courante, des risques majeurs et numériques, et dorénavant des gestes qui sauvent.

Le caractère central de ces actions, c'est considérer que nous devons vivre avec le risque, mais sans jamais mettre, ni soi-même ni les autres, en danger. La prévention, pour l'association Prévention MAIF, c'est une éducation au mieux vivre ensemble, au service de la citoyenneté.

Les actions menées par Prévention MAIF sont largement reconnues, tant par le ministère de l'Éducation nationale dont elle a obtenu deux agréments, que par la Délégation interministérielle à la Sécurité routière avec qui elle a signé plusieurs conventions.

Elle a également été reconnue d'intérêt général en décembre 2015.

Prévention MAIF : pourquoi pas avec vous ?

Les membres de l'Association mettent leurs compétences au service de tous, pour participer à des actions de sensibilisation, surtout ce qui a trait à la prévention. Ils peuvent ainsi intervenir dans vos collectivités.

Régulièrement formés et informés, disposant d'outils variés, ils conduisent chaque année, seuls ou en partenariat, de multiples actions construites sur le long terme ou lors d'événements ponctuels. Leurs interventions sont menées à titre gracieux.

***Complot dans le dico*, le nouveau spectacle de Prévention MAIF.**

Pour plus d'infos

N'hésitez pas à contacter l'association Prévention MAIF :
au **05 49 73 84 95** ou à l'adresse **asso.prevention@maif.fr**

MAIF PREVENTION

www.prevention-maif.fr **@Prevention_MAIF**

Prévention MAIF : Association régie par la loi de 1901 agréée par le ministère de l'Éducation nationale. Reconnue d'intérêt général depuis décembre 2015. 275 rue du Stade - 79180 Chauray. 05/2017 - Réalisation : Studio de création MAIF. Crédits photos : monkeybusinessimages/Stock, Olivier Moritz/MAIF.

l'abécédaire DES INSTITUTIONS

Editions ADI
4, avenue Victor Hugo - 75016 Paris
Tél. : +33 (0)1 53 64 50 20
Fax : +33 (0)1 53 64 50 21
E-mail : labecedaire@labecedaire.fr
www.labecedaire.fr

Directeur des publications
Jean-Michel Arnaud
jean-michel.arnaud@labecedaire.fr

Rédactrice en chef adjointe
Anne de Pomyers
anne.de-pomyers@labecedaire.fr

Rédaction
Félicité de Maupeou
Marianne Di Meo
Audrey Chaussalet

Ont collaboré à ce numéro :
ND, SB, CM, AV

Secrétariat de rédaction
Ketty Guillaume
Ingrid Voné

Direction du développement
Christian de Dives
christian.de-dives@labecedaire.fr

Direction artistique
Caroline Dosseville
caroline.dosseville@labecedaire.fr

Conception graphique et réalisation
Estelle Menou
estelle.menou@labecedaire.fr

Crédit photos
Couverture : © C.Dosseville
Edito : © Thomas Loser

L'éditeur ne saurait être tenu pour responsable des textes et des images communiqués par les personnes et organismes présents dans ce dossier, ces éléments étant fournis sous leur seule responsabilité. ADI ne détenant pas, sauf exception, les droits des personnes photographiées, c'est à l'utilisateur de s'assurer qu'il peut exploiter ces images librement. ADI ne pourra être engagé en cas de litige.

Pour l'impression de ce cahier, nous avons utilisé de l'encre végétale et du papier issu de fournisseurs certifiés PEFC.

Fondateur : Rudolf Hammerl
Imprimé par Espace Grafic en Espagne
Numéro 109 - Juin 2017
ISSN 1956-2470

Edito

Par Jean-Michel Arnaud
Directeur des publications

En 1972, on dénombrait plus de 18 000 victimes de la route. Et, alors même que le nombre de véhicules avait triplé, on n'en comptait plus que 3 477 en 2016. Les principales raisons de cette évolution positive sont dues aux avancées technologiques des véhicules, aux actions de sensibilisation et de prévention et au durcissement des contrôles. Outre son coût humain, le montant de l'insécurité routière représente 2,2% de notre produit intérieur brut.

Bien que la vitesse et l'alcool demeurent les principales causes d'accidents, de nouveaux risques apparaissent : 59% des Français utilisent leur téléphone mobile au volant tandis que l'on constate un relâchement du port du casque à moto et de la ceinture de sécurité en voiture. Les campagnes de prévention se heurtent régulièrement à l'expérience du conducteur qui transgresse les règles sans pour autant devenir une victime de la route. Selon le baromètre annuel AXA Prévention, les Français ont commis en 2016, en moyenne, neuf infractions sur un même trajet. Depuis le 1er janvier dernier, les accidents de la route étant la première cause de décès au travail, les employeurs sont tenus de donner le nom du salarié fautif au volant d'un véhicule professionnel. Même si certains se sont émus de voir l'employeur ainsi érigé en délateur, il est néanmoins impossible de laisser s'installer une forme d'impunité lors des déplacements professionnels.

Première cause de mortalité et de handicap chez les 18-25 ans, le taux d'alcoolémie légale a été abaissé à 0,2 g/l pour les jeunes conducteurs. Les pouvoirs publics attendent beaucoup de la mise en place des radars leurre, de la privatisation de la conduite de voitures-radar et de la généralisation de la vidéo-verbalisation pour faire reculer les excès de vitesse, délits responsables d'un accident de la route sur trois. Une amende de 90 euros n'ayant pas la même signification pour tous les conducteurs, fin avril, le Royaume-Uni, comme l'ont déjà fait la Suède ou la Finlande, a opté pour un système de verbalisation proportionnel au revenu.

L'amélioration de la sécurité des usagers passe aussi par l'entretien du réseau routier le plus dense d'Europe. Pourtant, les crédits alloués à cette mission sont en nette baisse, ces dernières années, et la qualité des 9 645 kilomètres de routes nationales s'en ressent. Aux côtés de l'Etat, les collectivités s'investissent dans cette lutte. Villeurbanne, Tours et Brest sont parvenues à atteindre l'objectif « zéro victime », deux années consécutives. Ce résultat passe par une politique active de l'Etat et des élus contre l'insécurité routière, synonyme de drames humains, de vies brisées et de blessures souvent irréversibles. ■

Des sites rénovés pour dynamiser chaque bassin de vie

Des projets adaptés aux grands enjeux urbains des collectivités

Des lieux de convivialité durablement inscrits dans la vie locale

Ensemble, créons l'avenir du commerce

En réponse aux grands enjeux urbains des collectivités, Carmila et Carrefour Property conçoivent des lieux de vie et d'échange adaptés, sources de vitalité économique et sociale durable, au cœur des territoires.

Les centres commerciaux Carrefour en Europe

carrefourproperty

CARMILA

Sommaire / Sécurité routière

Mensuel N°109

Emmanuel Barbe
Délégué interministériel à la Sécurité routière

Actualité et repères

4 Règles de prudence sur les routes de France : une priorité gouvernementale
6 Chiffres et données clés
9 En direct des assemblées

Enjeux et tendances

12 Passer sous la barre des 2 000 tués par an sur les routes
13 Questions à… Jean-Pascal Assailly, chercheur à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)
15 Eric Lemaire, président d'AXA Prévention : Le téléphone au volant devient le risque routier majeur du XXIe siècle
16 Le coût de l'insécurité routière représente 2,2% du PIB
17 Questions à… Julien Vick, délégué général du Syndicat des équipements de la route (SER)
18 Les routes françaises rétrogradées en 2015 à la septième place mondiale
19 La voiture du futur pas encore autonome
20 Jean Todt, président de la la Fédération internationale de l'automobile (FIA), membre du Conseil national de la sécurité routière (CNSR), envoyé spécial des Nations unies pour la Sécurité routière : « Il est important d'harmoniser le Code de la route au niveau européen »
21 L'inscription au permis de conduire en ligne controversée
21 Questions à… Thierry Monminoux, président de l'association Prévention MAIF

Territoires et hommes en action

22 Certains territoires sont plus exposés aux risques routiers
23 Questions à… Jean-Christophe Le Neindre, directeur général de l'AMF
24 Ces villes qui ont réussi l'objectif « zéro mort »
25 Auvergne-Rhône-Alpes I Lyon-Saint-Etienne : une seconde autoroute pour limiter les accidents
25 Ile-de-France I Financer le code par la personnalisation des plaques d'immatriculation
26 Zoom sur des innovations au service de la sécurité
28 Haut-Rhin I Sécurité routière à la mode chez les lycéens mulhousiens
28 La Drôme, le Nord et la Marne : un permis de conduire temporaire après suspension

29 Georges Despaigne, directeur adjoint Business Unit France Suisse, RATP Dev : « Nous sommes intransigeants sur la sécurité »
30 Les routes nationales bientôt limitées à 80 km/h ?
30 Île-de-France I Moins d'accidents mortels sans les feux rouges

Ça se passe dans le monde

31 Royaume-Uni I La verbalisation proportionnelle aux revenus se généralise en Europe du Nord
32 La gestion dynamique du trafic réduit les risques d'accidents
32 Allemagne I Conduire nu est autorisé en Allemagne

Règles de prudence sur les routes de France : une priorité gouvernementale

Après la hausse du nombre de victimes sur les routes en 2014, le gouvernement a pris de nouvelles mesures pour contrer le relâchement des comportements à l'origine de ces mauvais chiffres. Deux ans plus tard, le nombre de décès est globalement stable.

En 2015, Manuel Valls, alors Premier ministre, avait lancé cet avertissement, lors de la réactivation du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) : « Les routes de France ne peuvent pas être un cimetière pour nos jeunes et les familles ! ». En réamorçant le CISR, inactif depuis quatre ans, le gouvernement lui a demandé « une approche plus prospective, orientée vers les évolutions technologiques et les enjeux économiques et sociaux ». Il s'agit de voir dans quelle mesure la technologie peut contribuer à diminuer le nombre d'accidents mortels, en apportant une meilleure connaissance du comportement du conducteur. Cet objectif a été suivi d'un train de mesures pour contrer le relâchement des comportements délictueux à l'origine de la remontée du nombre d'accidents corporels en 2014.

> **« 91 décès de piétons supplémentaires en 2016. »**

Trois quarts des mesures appliquées

Emmanuel Barbe, délégué général à la sécurité routière (lire page 11) rappelle que « 81 mesures ont été prises et, aujourd'hui, plus des deux tiers d'entre elles sont d'ores et déjà mises en œuvre ou sur le point de l'être ». Elles visent d'abord à améliorer la sécurité des piétons (91 décès supplémentaires en 2016 et 13 cyclistes de plus décédés par rapport à 2015). Pour que ces citadins vulnérables n'aient pas à contourner un obstacle, les voitures n'ont désormais plus le droit de se garer à moins de 5 mètres des passages piétons. Le gouvernement marque également sa détermination quant à la prévention avec des opérations de sensibilisation aux risques liés aux pratiques addictives. Les accidents de la route étant la première cause de mortalité et de handicap chez les 18-25 ans, le plan gouvernemental a instauré une demi-journée de sensibilisation, en classe de seconde, et le taux d'alcoolémie légale est abaissé à 0,2 g/l pour les jeunes conducteurs. Depuis cette obligation, la mortalité de ces jeunes a baissé de 3,6% en un an, bien qu'ils représentent encore 22% des tués et près du tiers des blessés graves. Le dernier objectif de toutes ces mesures porte sur le renforcement des contrôles radars pour lutter contre les excès de vitesse, responsables de 32% des accidents mortels. Outre la modernisation des 4 200 radars actuellement en service et le déploiement de radars aux feux tricolores, dont ceux à double face, qui permettent de « flasher » l'avant et l'arrière d'un véhicule, les pouvoirs publics prévoient l'installation, d'ici à 2018, de plus de 10 000 radars leurres. Bien que pour l'instant en phase de test, il faudra aussi bientôt compter avec les drones. L'idée du ministère de l'Intérieur est de remplacer les hélicoptères par ces machines volantes. Excès de vitesse, non-respect des distances de sécurité… l'expérience menée, en mars dernier, en Seine-et-Marne, a été concluante. En pratique, le drone envoie des images en continu vers la tablette d'un opérateur au sol qui prévient les motards en cas d'infraction. Mais, aujourd'hui, le dispositif légal ne permet pas de dresser des contraventions sur la foi d'images prises par un drone. En attendant une réglementation, les mesures entrées en vigueur depuis 2015 semblent porter leurs fruits puisque la mortalité routière s'est stabilisée en 2016. ■

© Sabine hrdler - Stock.adobe.com

Les dates de la sécurité routière

1921 : instauration du Code de la route

1954 : 60 km/h en agglomération. Hors agglomération, pas de limitation de vitesse.

1960 : nombre de tués par an comptabilisé

1970 : taux d'alcoolémie délictuel : 1,2 g/l ; taux contraventionnel : 0,8 g/l

1973 : obligation du port de la ceinture à l'avant hors agglomération et du casque sur les motos hors des villes

1974 : limitations de vitesse généralisées : 90 km/h sur routes, 110 km/h sur voie express, 130 km/h sur autoroutes.

1979 : obligation du port de la ceinture de sécurité en ville

1983 : taux d'alcoolémie délictuel descendu à 0,8 g/l

1990 : obligation du port de la ceinture à l'arrière ; limitation de la vitesse à 50 km/h en ville

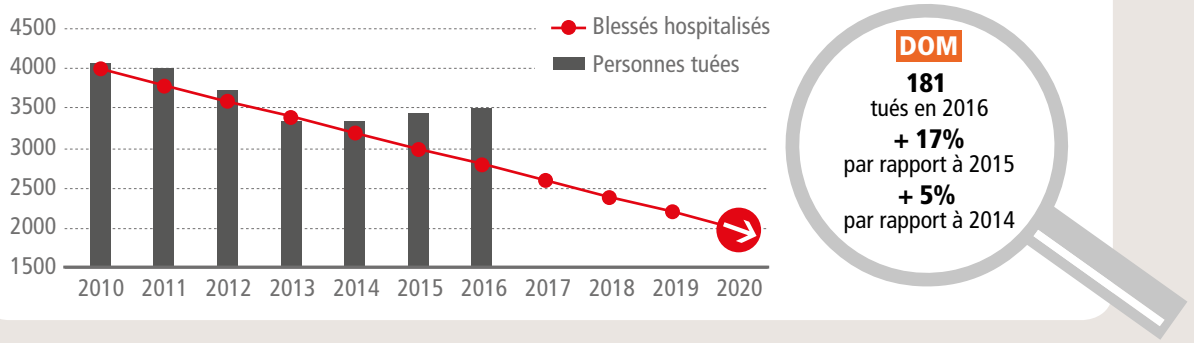
1992 : mise en place du permis à points

1995 : taux d'alcoolémie contraventionnel descendu à 0,5 g/l

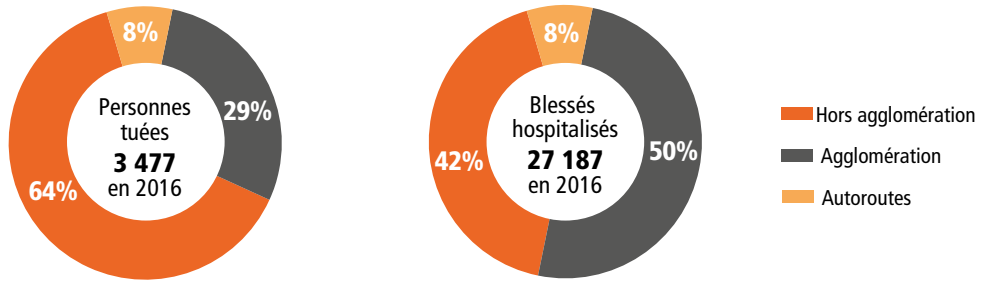
2003 : interdiction du téléphone en main

LA MORTALITÉ ROUTIÈRE SE STABILISE EN 2016, LE NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE BLESSÉS AUGMENTE

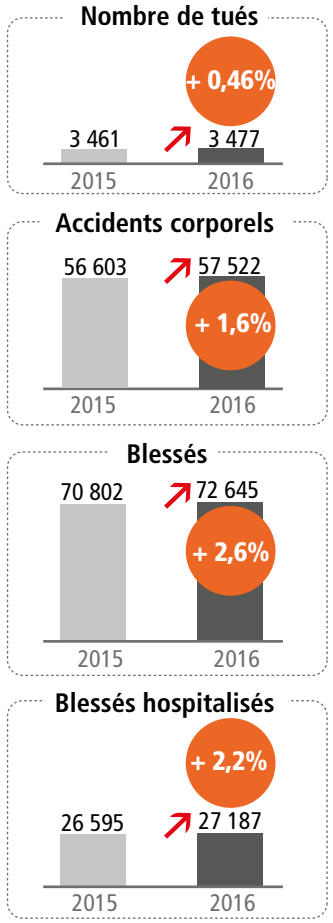
ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE ANNUELLE (2010-2016)



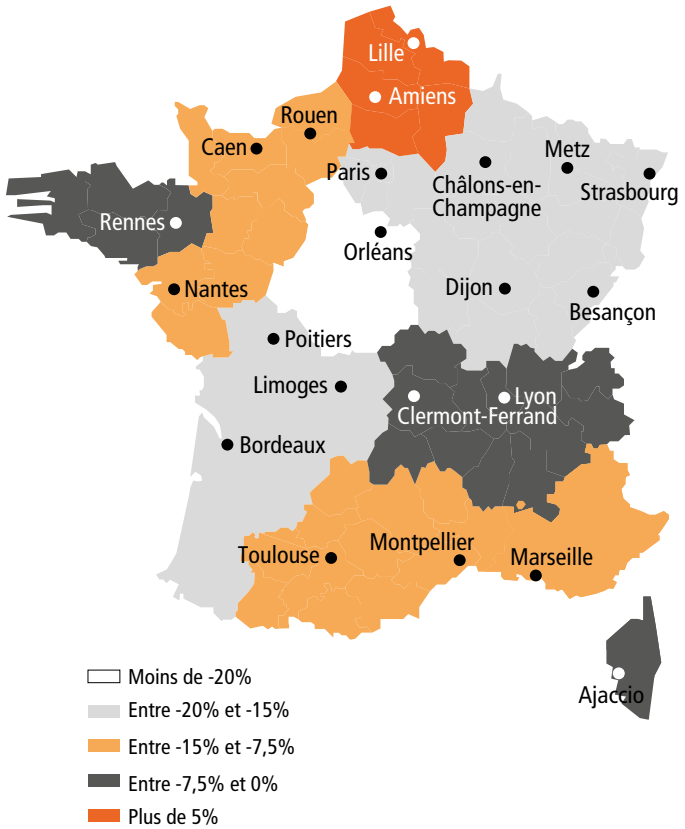
LA GRANDE MAJORITÉ DES ACCIDENTS GRAVES A LIEU HORS AGGLOMÉRATION



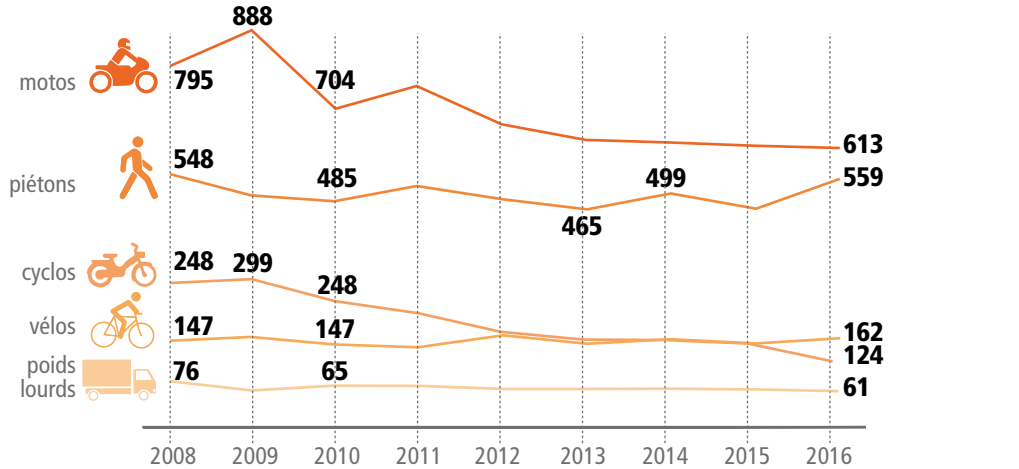
NOMBRE DE TUÉS GLOBALEMENT STABLE ENTRE 2015 ET 2016



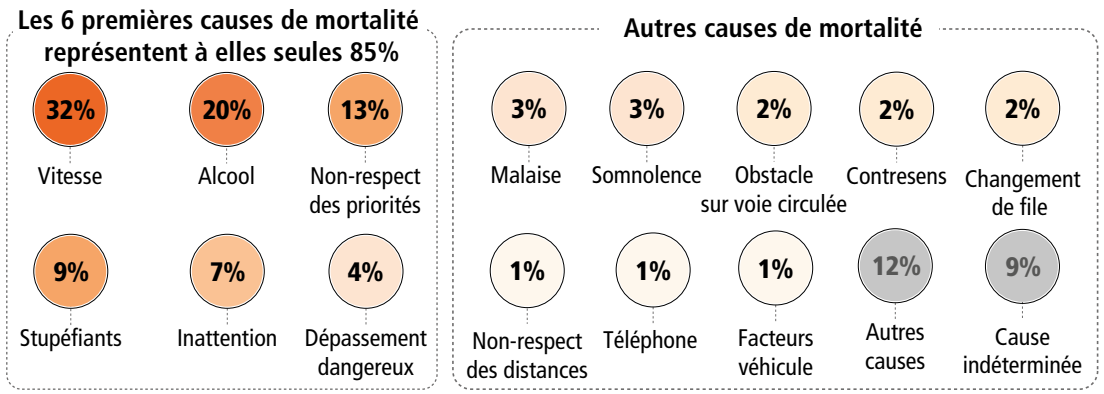
ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ PAR RÉGIONS ENTRE 2010 ET 2016



LES DEUX-ROUES MOTORISÉS REPRÉSENTENT 22% DES TUÉS POUR 2% DU TRAFIC MOTORISÉ

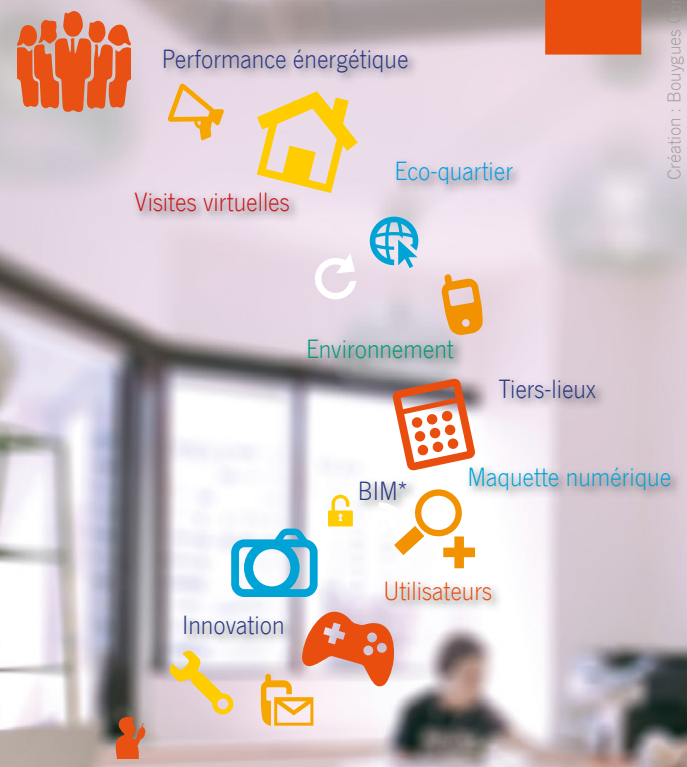


LES CAUSES DES ACCIDENTS MORTELS SUR 26 MOIS (2014-2016)



Source : Observatoire national interministériel vde sécurité routière 23 janvier 2017

Vos projets
à l'ère du numérique



Imaginer les nouveaux usages, améliorer le confort, garantir la sécurité, rendre les quartiers plus vivants, optimiser les coûts et les délais de construction…

L'innovation permet aux filiales régionales de Bouygues Construction de répondre aux enjeux de leurs clients pour bâtir une vie meilleure. Parce que l'avenir se construit ensemble.

*BIM : Building Information Modeling

BOUYGUES CONSTRUCTION

L'innovation **partagée**

Création : Bouygues Construction ; crédit photo : DR

© Neko92vl-marcos81 / Danielle Bonardelle-pixamo-Fotolia.com / © Stefan Ataman - Shutterstock.com / Bruno Marguerite-Fotolia / LuckyBusiness Photo Studio / Jusep - stock.adobe.com

En direct des assemblées

L'avenir incertain des navigateurs GPS et des applications géolocalisées

En avril dernier, le gouvernement français a adressé un projet de décret à la Commission européenne pour bloquer les systèmes d'aide à la conduite des navigateurs GPS et des applications géolocalisées. L'objectif est de lutter contre l'insécurité routière et la sécurité intérieure. La possibilité d'avertir les autres automobilistes de la présence des forces de l'ordre annihile l'efficacité des contrôles. Par ailleurs, pour éviter d'éventer des contrôles dans le cas de risques d'atteinte à la sécurité du territoire, les opérateurs de ces systèmes d'aide à la conduite auraient l'obligation de bloquer les alertes dans un périmètre de 20 kilomètres et pendant 24 heures. Sans réponse de la Commission européenne, fin juillet 2017, ce décret sera appliqué en France. ■

A lire

La Mortalité des jeunes
Auteur : Jean-Pascal Assailly, psychologue, novembre 2016

L'accident de la route reste la première cause de mortalité des jeunes de 15 à 24 ans : alcool, affirmation de soi, passage à l'âge adulte… Cet ouvrage analyse les raisons de leurs comportements dangereux.

Depuis le 1er janvier, les employeurs sommés de dénoncer les salariés fautifs au volant

D'après l'ONISR, le nombre de points retirés au permis en 2015 s'est établi à 12,4 millions. Deux millions de points auraient concerné des salariés au volant d'un véhicule de fonction ou de service, du moins en théorie. Car, jusqu'à la loi de modernisation de la justice de 2016, l'employeur pouvait refuser de donner le nom du conducteur en infraction. L'entreprise assurait le paiement de l'amende, mais aucun point de permis n'était retiré. Depuis le 1er janvier dernier, les employeurs sont désormais tenus de révéler l'identité du salarié fautif. En cas de refus, il leur en coûtera, outre le prix de la contravention, une amende supplémentaire de 750 euros, somme à la charge du dirigeant et non de l'entreprise. L'objet de cette réforme est bien de responsabiliser entreprises et salariés. La route demeure, en effet, la première cause d'accidents mortels au travail, avec 483 décès recensés en 2015. En France, un tiers des salariés conduisent, chaque jour, un véhicule de société. Leur sécurité ne tolère aucun atermoiement.

Amende payable partout en Europe

Grâce au système d'informations entre les Etats membres de l'UE, mis en place en 2013, près de deux millions d'infractions routières commises à l'étranger par des conducteurs non résidents ont été verbalisées entre 2013 et 2015. Pour l'heure, le système ne sanctionne que les infractions les plus dangereuses et 23 des 28 pays membres de l'UE participent à ce système d'échange d'informations. Le Royaume-Uni, l'Irlande et le Danemark s'y sont greffés depuis mai 2017.

fsif
FÉDÉRATION DES SOCIÉTÉS
IMMOBILIÈRES ET FONCIÈRES

La FSIF compte comme adhérents **les sociétés ayant la plus forte capitalisation dans le secteur immobilier à la Bourse de Paris** (dont la quasi-totalité de la capitalisation boursière du compartiment des foncières cotées, SIIC et non-SIIC). Mais également **des sociétés foncières privées, des sociétés d'économie mixte immobilières, des compagnies d'asset management et des filiales françaises de sociétés d'investissement immobilier étrangères.**

SES OBJECTIFS

- Etudie, promeut et représente les intérêts collectifs et professionnels de ses adhérents
- Recherche et applique tous les moyens propres à les favoriser
- Plus largement, la FSIF assiste les adhérents sur tout sujet les intéressant directement ou indirectement

ADHÉRENTS FSIF : AFFINE R.E.*, ALLIANZ, ALTAREA COGEDIM*, ANF IMMOBILIER*, ARGAN*, AXA REIM, BANIMMO FRANCE*, CARDETY, CBO TERRITORIA, CEGEREAL*, COMPAGNIE FONCIERE PARISIENNE, EUROCOMMERCIAL PROPERTIES*, EUROSIC*, FDL*, FONCIERE ATLAND*, FONCIERE DES 6e ET 7e ARRONDISSEMENTS DE PARIS*, FONCIERE DES MURS*, FONCIERE DES REGIONS*, FONCIERE INEA*, FREY*, GECINA*, GENERALI, GROUPAMA IMMOBILIER, HAMMERSON FRANCE*, ICADE*, IVANHOE CAMBRIDGE, KLEPIERRE*, MERCIALYS*, OFFICIIS PROPERTIES*, PAREF*, PATRIMOINE ET COMMERCE*, POSTE IMMO, PROUDREED, SA FONCIERE DE LUTECE, SAS GROUPE ARCANGE, SEGRO FRANCE*, SOCIETE DE LA TOUR EIFFEL*, SOCIETE FONCIERE LYONNAISE*, UNIBAIL-RODAMCO*, VALUTIQ, VASTNED RETAIL*, WERELDHAVE*

* Sociétés ayant opté pour les statuts des Sociétés d'investissement immobilier cotées (SIIC)

46 rue de Rome - 75008 Paris
Tél : 01 44 90 82 30 - Fax : 01 44 90 82 36 - E-mail : fsif08@wanadoo.fr
www.fsif.fr

L'Abécédaire des Institutions - Photos : DR / ©Alexis Frespuech - afstudio.fr / ©Hervé Thouroude / GFR / ©Nathalie Oundjian

Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la Sécurité routière

« Les mesures gouvernementales ont participé à l'inflexion de la hausse de la mortalité en 2016 »

Quel est l'impact des mesures mises en place par le gouvernement depuis 2015 ?
Après un cycle de deux années de baisse, la mortalité sur les routes a connu ensuite deux années de recrudescence en 2014 (+ 3,5%) et en 2015 (+ 2,3%).
Le gouvernement a aussitôt réagi en adoptant un Plan d'action pour la sécurité routière, le 26 janvier 2015, suivi, neuf mois plus tard, le 2 octobre, par un Comité interministériel de la sécurité routière. Au total, 81 mesures ont été prises et, aujourd'hui, plus des deux tiers d'entre elles sont d'ores et déjà mises en œuvre ou sur le point de l'être. Toutes tiennent compte des évolutions intervenues dans notre société : une distraction grandissante en raison de l'usage du téléphone et du smartphone au volant, un repli des réflexes de base qu'on croyait acquis comme le port du casque à moto, ou le bouclage de la ceinture, et une augmentation des comportements dangereux liés à la vitesse et à l'alcool. La mise en place de ces mesures a participé à l'inflexion de la hausse de la mortalité enregistrée en 2016. Ce n'est qu'un début. Nous attendons beaucoup de l'obligation pour l'entreprise de désigner le collaborateur qui a commis une infraction routière à bord de son véhicule, réglementation mise en place le 1er janvier. Nous espérons beaucoup de la mise en place des radars leurre, de la privatisation de la conduite des voitures-radar et de la généralisation de la vidéo-verbalisation pour faire reculer les excès de vitesse, délits responsables d'un accident de la route sur trois.

> **« Nous espérons beaucoup de la mise en place des radars leurre. »**

Comment s'explique la hausse de la mortalité en mars et avril 2017 ?
Ces chiffres très décevants s'expliquent par une importante augmentation des accidents mortels de motards : 70 motocyclistes ont perdu la vie en avril dernier, soit 27 de plus qu'en 2016. On déplore également 8 cyclistes de plus, tués le mois dernier, par rapport à avril 2016, mais aussi 5 cyclomotoristes supplémentaires. Le mois d'avril marque ce qu'on appelle « la saison des motards ». Il faut savoir que, pendant cette courte période qui s'étire jusqu'à la fin du mois d'août, se concentrent près de 60% des accidents mortels à moto. Le mois dernier a été l'un des plus secs et des plus ensoleillés depuis cinquante ans. Cette météo a été un appel à la première sortie après l'hiver.

Avez-vous analysé les répercussions des campagnes de la sécurité routière ?
Les campagnes de la sécurité routière menées tout au long de l'année font toutes l'objet, avant diffusion, d'un pré-test, où plusieurs déclinaisons créatives sont présentées. Et, grâce à l'analyse d'instituts d'études d'opinion à différents groupes tests représentatifs de la diversité sociale du pays, nous nous assurons de leur efficacité et de leur bonne compréhension par tous. Après diffusion, cette communication fait l'objet d'un post-test, c'est-à-dire d'une étude quantitative fouillée. Ces études établissent que les publics populaires plébiscitent les campagnes de la sécurité routière et s'identifient tout à fait à ceux qui y sont représentés. Depuis fin janvier 2016, nous avons inauguré une nouvelle signature, avec la stratégie de l'« onde de choc », qui influence encore davantage le grand public en mettant en avant les conséquences dramatiques d'un accident pour tous les proches des victimes – famille, amis, collègues… Le film « L'Annonce » s'inscrit dans cette nouvelle stratégie : pas d'image choc, mais un témoignage vécu de trois gendarmes qui racontent l'annonce d'un décès à leur proche. Ce court métrage a été vu plus 2,5 millions de fois, tous réseaux confondus, et il a coûté 660 000 euros. ■

© MI DICOM J. GROISARD

Passer sous la barre des 2 000 tués par an sur les routes

Même si le nombre de décès sur les routes françaises a tendance à se stabiliser par rapport à 2015, le nombre d'accidents et de blessés est légèrement remonté en 2016. La prévention reste de mise pour afficher moins de 2 000 tués en 2020.

Excès de vitesse, non-respect du feu orange et usage du téléphone au volant sont des principales infractions commises par les Français, selon le baromètre annuel 2017 d'Axa Prévention. Pourtant 90% des conducteurs interrogés par l'assureur sont convaincus de l'importance de la prévention, en particulier sur les dangers de l'alcool et du cannabis au volant : « Le message de la prévention routière est difficile à faire passer, car il est constamment contredit par l'expérience du conducteur, qui transgresse les règles sans devenir nécessairement une victime de la route », prévient le sociologue Jean-Claude Renouard. Le court métrage « L'Annonce », réalisé en 2016, par Jean-Xavier de Lestrade pour l'Association Prévention Routière, joue sur « l'affect » du spectateur : « On y montre des images d'une esthétique très anglo-saxonne, mais qui, paradoxalement, risquent de déclencher un mécanisme de défense, pouvant aller jusqu'au déni – les accidents touchent les autres, mais pas moi – ou provoquer une réaction de l'ordre de l'optimisme comparatif – je suis bien meilleur conducteur que les autres – », regrette Jean-Pascal Assailly, chercheur à Ifsttar.

Des entreprises mobilisées

En 2016, à la demande de la Sécurité routière, un sondage de l'Ifop a révélé les comportements dangereux des salariés au volant de leur véhicule. Ainsi, plus des deux tiers (69%) téléphonent ou dépassent la limitation de vitesse (68%). C'est pourquoi, 21 chefs d'entreprise se sont engagés pour la sécurité de leurs ▸▸▸ salariés sur les routes. Ces dirigeants ont été les premiers à répondre à l'appel national en faveur de la sécurité routière, lancé en 2016 par Myriam El Khomri, alors ministre du Travail. L'objectif est de contribuer à renverser la tendance actuelle, les accidents de la route constituant la première cause de mortalité au travail. A ce jour, 610 entreprises des secteurs public et privé placent le risque routier au cœur de leurs préoccupations. « L'évolution des comportements prendra du temps, prévient Anne Lavaud déléguée générale de l'Association Prévention Routière, car les effets bénéfiques se mesurent sur une génération. » Fort heureusement, alors qu'il y a presque trois fois plus de véhicules en circulation que dans les années soixante-dix, on dénombre quatre à cinq fois moins de victimes.

> **« Les effets bénéfiques se mesurent sur une génération. »**

La France au-dessus de la moyenne européenne

Le nombre de morts sur les routes françaises est donc relativement stable par rapport à 2015 (3 477 décès en 2016, soit 16 personnes de plus qu'en 2015), bien que le nombre d'accidents (+ 1,6%) et de blessés (+ 2,6%) soit en hausse. On est donc encore loin de l'objectif fixé par le gouvernement : passer sous la barre des 2 000 morts en 2020. Le pari sera assurément difficile à tenir. Après des résultats spectaculaires obtenus dans ce domaine par diverses mesures puisqu'on est passé de 18 000 tués en 1972 à 3 477 aujourd'hui, la mortalité va forcément reculer plus difficilement. A l'échelle européenne, le nombre de décès est de 25 500 en 2016, soit une baisse de 2% par rapport à l'année précédente. L'Union européenne s'est fixé pour objectif de réduire de moitié le nombre de tués sur les routes entre 2010 et 2020. On a constaté que seulement 8% des accidents mortels sont survenus sur des autoroutes, tandis que 37% ont eu lieu dans des zones urbaines et 55% sur des routes rurales. La France, avec un nombre de 54 tués par million d'habitants, est l'un des pays où le taux de mortalité reste légèrement supérieur à la moyenne de l'Union européenne (50). ■

© Dmitri Maruta / DR

QUESTIONS À...

Jean-Pascal Assailly

Chercheur à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar)

Comment expliquer l'accroissement des comportements dangereux au volant ?

Conduire est avant tout un apprentissage entre les générations. L'enfant est spectateur du comportement de ses parents. Leur conduite au volant les influence. A l'âge adulte, la recherche de sensations fortes est souvent l'expression d'une émotion refoulée dans l'enfance. La voiture est un excellent défouloir des frustrations de la vie quotidienne. C'est aussi une régression. Au volant, les conducteurs reviennent à des réactions puériles et se sentent les maîtres du monde. C'est un sentiment de toute puissance dans laquelle l'autre n'existe plus. Et s'il n'existe plus, à la limite, sa vie m'importe peu. Davantage que la vitesse ou l'alcool, c'est l'individualisme qui tue sur la route.

Le lien entre l'homme et la voiture évolue-t-il ?

La relation entre l'homme et l'automobile est devenue moins passionnelle. La voiture se réduit à une fonctionnalité, qui est de nous transporter. Cette neutralité dans le rapport a permis d'améliorer la prise de conscience collective. La plupart des automobilistes sont plus responsables, aujourd'hui, que ceux des années soixante-dix, même si la majorité d'entre eux se comporte encore différemment au volant et dans leur vie. Des conducteurs dangereux peuvent se montrer prudents avec leur compte en banque. D'autres prennent des risques en ski hors pistes, puis rentrent en voiture avec une extrême prudence. On peut adopter des comportements dangereux, mais en sélectionnant les entorses que l'on s'autorise à commettre. On se déculpabilise en se persuadant que ce sont les infractions commises par les autres qui sont dangereuses et provoquent des accidents mortels. Bien entendu, c'est faux. Le bilan de la sécurité routière procède de l'addition de toutes ces infractions. ■

ENGIE

Le soleil éclaire maintenant le jour et la nuit

Avec ENGIE, l'énergie est maintenant plurielle.

Premier acteur du solaire en France, ENGIE développe des solutions plus respectueuses de l'environnement pour favoriser **la transition énergétique**.

engie.com

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

ENGIE : SA AU CAPITAL DE 2 435 285 011 € - RCS NANTERRE 542 107 651 - © Antoine Meyssonnier

Eric Lemaire, président d'AXA Prévention

Le téléphone au volant devient le risque routier majeur du XXIe siècle

Quels sont les thèmes de votre dernier Baromètre ?
Depuis 2004, nous interrogeons, chaque année, près de 1 500 automobilistes pour établir le Baromètre AXA Prévention. Cette continuité nous permet, aujourd'hui, de mieux appréhender l'évolution du comportement des Français au volant. Dans ce 13e Baromètre, nous avons mis l'accent sur trois thèmes : la vitesse excessive, l'utilisation du téléphone au volant et, pour la première fois, le comportement des automobilistes sur un même trajet.

Quels enseignements majeurs tirez-vous de cette enquête ?
Parmi 33 infractions et comportements dangereux observés, les Français en commettent 9, en moyenne, sur un même trajet. Environ 82% des automobilistes avouent faire des excès de vitesse.

> **« Les Français commettent en moyenne 9 infractions sur un même trajet. »**

Près de la moitié ne réduisent pas leur vitesse par temps de pluie. 77% déclarent ne pas s'arrêter au feu orange. Et sur un long trajet, 58% privilégient la conduite de nuit, malgré la fatigue. La moitié des personnes interrogées déclarent retarder l'entretien de leur véhicule, alors que des plaquettes

© William Beaucardet

de freins ou des pneus usés peuvent occasionner de graves incidents. Ce sont autant de comportements qu'ils qualifient de dangereux, sans pour autant se considérer eux-mêmes comme un danger.

Sont-ils plus respectueux des limitations de vitesse ?
Pour la deuxième année consécutive, les Français sont de moins en moins nombreux à dépasser les 160 km/h sur autoroute (11% en 2017 contre 14% en 2016) mais, près d'un conducteur sur deux y roule encore entre 140 et 150 km/h. Sur le réseau secondaire, dont les routes sont les plus meurtrières, un conducteur sur deux roule entre 100 et 110 km/h et 23% à 120-130 km/h. Pourtant, seuls 17% se sentent en sécurité sur ce type de routes. Le Baromètre 2016 avait d'ailleurs relevé que c'était à 59% lié au manque d'entretien des infrastructures. En ville, 36% circulent à plus de 65 km/h, quand la limite est de 50 km/h, et les deux tiers des conducteurs ne respectent pas les zones 30. En définitive, entre « petits » et « grands » écarts, ce sont seulement 18% des conducteurs qui respectent scrupuleusement la vitesse autorisée. D'où l'importance des radars pédagogiques en zones urbaines, dont l'effet dissuasif n'est plus à démontrer. AXA Prévention contribue à la mise en place de ces appareils partout en France en les offrant gratuitement aux communes qui en font la demande.

L'utilisation du téléphone est-elle toujours importante ?
On perd entre 30 et 50% de l'attention à l'environnement routier, lors d'une conversation téléphonique. Pourtant aujourd'hui, le téléphone devient le risque majeur sur les routes. 59% des Français déclarent utiliser leur smartphone, tous usages confondus, lorsqu'ils conduisent, alors qu'ils n'étaient que 10% en 2004. L'irresponsabilité des conducteurs gagne du terrain : 39% déclarent téléphoner au volant (contre 30% en 2016), 24% envoient ou lisent des SMS (contre 15% en 2016) et 40% se servent du GPS de leur smartphone (26% en 2016), alors que la taille de l'écran n'est pas adaptée à la conduite.

Quels seront les thèmes de votre prochain Baromètre ?
Nous aborderons cette année, les comportements des Français lors de leurs trajets professionnels. C'est un sujet crucial, puisque les accidents de la route sont la première cause de mortalité au travail. ■

Le coût de l'insécurité routière représente 2,2% du PIB

Le coût de l'insécurité routière s'est élevé à 32,8 milliards d'euros en 2015. Ce montant comprend les accidents corporels et les dommages matériels liés aux accidents non corporels.

D'après l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (Onisr), le coût des accidents corporels se serait chiffré à 22,7 milliards d'euros en 2015. La facture englobe les frais liés à la mortalité pour 11,1 milliards d'euros auxquels s'ajoute le coût des hospitalisations à hauteur de 10,1 milliards d'euros. Si on y inclut les dégâts matériels occasionnés par les véhicules, la note atteint 32,8 milliards d'euros. Ce chiffre serait minoré d'après l'Ifsttar, qui avance une somme de 25 milliards d'euros uniquement pour les blessés graves et légers. En y additionnant les autres dommages, le coût de l'insécurité routière dépasserait 47 milliards, soit 2,2% du PIB. Compte tenu de l'augmentation du nombre d'accidents et de blessés l'année dernière, le montant total pour 2016, qui sera annoncé en septembre prochain, devrait s'afficher en hausse.

Avec une augmentation des accidents et des blessés en 2016, le montant de l'insécurité routière devrait croître.

3,19 millions d'euros pour une vie

Combien vaut une vie ? Dans son rapport « Eléments de révision sur la valeur de la vie humaine », France Stratégie l'évalue à plus de 3 millions d'euros. Pour obtenir cette estimation, sont pris en compte les frais médicaux et sociaux (premiers secours, convalescence, etc.), les coûts matériels (dommages des véhicules, etc.), les frais généraux (frais d'expertise, de justice, etc.). Cependant, l'évaluation ne s'arrête pas là. La perte de production future des tués, tout comme les préjudices moraux doivent aussi entrer en considération. Selon les statistiques de la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA), les compagnies ont déboursé 5,54 milliards d'euros, en 2010, pour quelque 395 000 accidents corporels dénombrés l'année précédente. Là aussi, les indemnisations varient en fonction de la sévérité des cas et du potentiel de l'accidenté. Ainsi, cette même année, le tribunal de Niort a condamné la Macif (assureur du conducteur en fautif), à verser 7 646 918 euros à un cadre supérieur de 35 ans, percuté de plein fouet par une voiture roulant à contresens sur l'autoroute, qui est désormais handicapé, avec des conséquences lourdes sur sa vie professionnelle et privée. C'est un record. Les cas les plus sévères représentent 3% du total des 5,54 milliards versés.

Un coût de la vie pourquoi ?

Construire un rond-point, installer un feu rouge… Depuis 2012, les évaluations socioéconomiques sont obligatoires pour tout projet d'investissement bénéficiant d'un financement de l'État ou des établissements publics. Dans ces calculs, le prix de la vie est, par exemple, comparé à celui des investissements routiers pour en évaluer la rentabilité. Ainsi, la construction de ronds-points routiers épargne des vies humaines en réduisant le nombre d'accidents, mais entraîne aussi des coûts supplémentaires, directs ou indirects, qui peuvent être importants, comme les dépenses de réalisation de l'aménagement lui-même. Le ralentissement des véhicules provoque aussi une perte de temps et une augmentation des émissions de gaz à effet de serre (liées aux changements de vitesse des poids lourds, en particulier). La construction des ronds-points est donc décidée aussi en fonction du nombre de vies que ceux-ci permettent d'épargner. Aussi choquant que cela puisse paraître, ce calcul résulte d'un contexte budgétaire contraint de l'Etat et des collectivités.

« Près de 40% des panneaux de signalisation sont obsolètes. »

Carences de formation des responsables de la voirie

En France, une route sur deux est sans marquage au sol et 30 à 40% des panneaux de signalisation ont dépassé leur durée de vie : « La majorité des panneaux ont entre 15 et 25 ans, alors qu'ils sont conçus pour garantir une performance optimale pendant sept à douze ans », estime le Syndicat des équipements de la route (SER). Dans son livre blanc paru en 2016, le SER formule dix propositions et notamment l'utilisation des crédits formation pour renforcer les compétences techniques des gestionnaires de voirie et des agents des collectivités locales. Selon le syndicat, « leur manque de connaissances techniques entraînerait souvent les choix hasardeux des donneurs d'ordre en matière d'infrastructures routières. Par ailleurs, depuis la suppression des directions départementales de l'équipement, les élus locaux ne peuvent plus bénéficier de conseils en matière d'équipements routiers ou de maintenance, alors que ces décisions engagent leur responsabilité en cas d'accident de la circulation. L'absence ou l'installation d'une glissière de sécurité non conforme à la réglementation peut engager, par exemple, la responsabilité juridique de l'élu en cas d'accident ». Un autre coût. ■

Près de 6 millions de journées perdues pour les entreprises

Avec 483 personnes tuées et 4 520 hospitalisées en 2014, les accidents routiers liés au travail ont entraîné 5 855 070 journées perdues. Pour sensibiliser les collaborateurs aux dangers de la route, Drivegame est un jeu conçu pour des interventions au sein des entreprises. Réunis autour d'un plateau géant de 3 mètres sur 3, les salariés doivent conserver les douze points de leur permis en répondant, par équipes à des questions comme l'addiction au volant, le Code de la route ou le véhicule.
Un animateur professionnel coordonne l'ensemble de cette formation (999 euros HT par jour).
Un jeu qui a déjà convaincu de grands groupes comme Veolia, La Poste, EDF ou encore Total.

Source : CNAMTS 2014

QUESTIONS À…

Julien Vick

Délégué général du Syndicat des équipements de la route (SER)

Comment parvenir à un meilleur entretien de la route qui limiterait les risques d'accidents ?

En améliorant les données sur les causes et facteurs des accidents. Instaurées par le gouvernement, les EPCA*, qui ont remplacé les enquêtes Réagir en 2004, ne prennent en compte que les accidents graves et laissent ainsi sans analyse un bon nombre d'accidents et notamment le fait de savoir si le mauvais état de l'infrastructure routière a pu provoquer l'accident. C'est une perte dommageable de connaissances. Avec des données plus fournies et plus fiables sur les causes et les facteurs des accidents, les gestionnaires routiers pourraient tendre vers l'objectif du zéro mort sur les routes de France. Il serait utile d'ailleurs que les pouvoirs publics mettent en place une cartographie annuelle de l'état des routes et de leurs équipements routiers.**

Comment adapter la signalétique routière aux seniors de plus en plus nombreux ?

Le taux de mortalité des seniors sur la route est passé de 19 à 25%, entre 2010 et 2015. Avec l'âge, l'acuité visuelle et auditive est altérée, les réflexes amoindris… si bien qu'il faut développer des panneaux de signalisation et des marquages au sol plus visibles de jour comme de nuit. Il existe, par exemple, des panneaux équipés de films rétro-réfléchissants. D'ailleurs, 66 % des maires se sont déclarés « favorables à des mesures d'adaptation des équipements de la route à la conduite des seniors », selon notre enquête 2017 publiée dans le livre blanc du SER. Pour les soutenir, nous réclamons qu'une commission « Seniors et sécurité routière » voie le jour au sein du Conseil national de la sécurité routière (CNSR). ■

** Enquêtes comprendre pour agir*

*** Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier*

© Unfallkreuz / Jean Chiscano

Les routes françaises rétrogradées en 2015 à la septième place mondiale

Faute de moyens, le réseau routier français se détériore. Les infrastructures vont devoir évoluer afin de faire baisser le nombre d'accidents. La route doit aussi devenir communicante.

Avec plus d'un million de kilomètres de voirie, le réseau routier français est le plus dense d'Europe. Il est, par conséquent, plus coûteux à entretenir. Si bien qu'au classement mondial de la compétitivité (lWorld economic Forum de 2015), le réseau routier français a été rétrogradé de la première à la septième place. La réduction des crédits d'entretien de l'État et l'abandon de l'écotaxe en 2014, qui aurait dû rapporter 1,2 milliard d'euros à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, en sont les principales causes. Avec un budget passé de 760 millions d'euros en 2009 à 663 millions d'euros en 2015, la qualité des 9 645 kilomètres de nationales s'en ressent. Les moyens alloués ne permettent un renouvellement des routes que tous les vingt-cinq ans, alors que leur durée de vie oscille entre huit et quinze ans selon le trafic. Au total, 400 opérations de régénération des routes ont été menées sur les deux dernières années. Plus surprenant enfin, l'état du réseau autoroutier pointé dans le rapport du sénateur Hervé Maurey : « Si, entre 2011 et 2014, la proportion des autoroutes en très bon état de surface est restée relativement stable, autour de 65%, écrit le rapporteur, celle des autoroutes en bon état de surface a diminué depuis 2011, passant de 31% en 2011 à 18% en 2013. En conséquence, la proportion du réseau autoroutier dont l'état est plus ou moins dégradé est passée de 5% à 16%. » Pourtant, les prix des péages n'ont pas diminué. Mais, remarque l'Association des sociétés d'autoroutes (Asfa), « depuis la privatisation en 2007, 2 milliards d'euros sont investis chaque année pour entretenir et agrandir le réseau ». Afin d'avoir un panorama complet du réseau, l'Etat a mis en place, en 2016, un observatoire des routes. Cet organisme est chargé d'évaluer les coûts nécessaires à leur entretien et à leur maintenance. La signalétique qui joue un rôle dans la sécurité est aussi répertoriée. Selon une enquête menée par le SER (Syndicat des équipements de la route) en octobre 2016, 69% des Français estiment que le manque de lisibilité de la signalisation routière est le quatrième facteur d'insécurité : « Même si le lien de causalité direct entre un accident et un défaut de la chaussée ou de la signalétique est difficile à prouver, estime David Zambon, directeur général de l'Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité (Idrrim), la sécurité routière dépend de la combinaison de ces trois facteurs : comportement du conducteur, amélioration des équipements du véhicule et qualité des infrastructures routières. » Cette adéquation s'avère de plus en plus pertinente avec l'émergence des nouveaux systèmes électroniques d'aide à la conduite et la route dite de cinquième génération.

Suivre l'état du béton

Hikob, la start-up française travaille avec Vicat, le troisième cimentier français afin de mettre au point des bétons connectés. Coulés dans le béton des viaducs, tunnels et autoroutes, des capteurs permettront de suivre les propriétés physico-chimiques du béton tout au long de la durée de vie de l'ouvrage afin d'optimiser son entretien.

Répondre aux nouveaux enjeux de la mobilité

« Le défi de la Route de 5ème génération n'est plus d'aller vite comme avant, mais de répondre aux différents enjeux de la mobilité, en apportant de nouveaux services en terme d'énergie, d'écologie et de transition numérique… », explique Nicolas Hautière, directeur du projet Route de 5ème génération (R5G) à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar). Une route dite « intelligente » serait capable de communiquer avec les véhicules qui l'empruntent, en captant et en analysant des milliers de données, ce qui permettrait d'éviter de nombreux accidents. L'automobiliste serait informé en amont des conditions météorologiques, de la dangerosité des virages, d'éventuels travaux sur les routes… En cas d'accident, les secours seraient directement alertés de la gravité des faits et du lieu.

> **« En 2016, l'Etat a mis en place un observatoire des routes. »**

En France, cinq sites pilotes sont en cours de mise en œuvre en Ile-de-France, sur l'autoroute Paris-Strasbourg, sur la rocade de Bordeaux et sur des routes départementales d'Isère et du Grand Ouest. Une piste d'essai de 250 mètres permettant aux voitures électriques de se recharger en roulant a, de même, vu le jour à Versailles. Une route biosourcée sera inaugurée à Nantes, en juillet. Ce sont autant d'expériences qui répondent aux enjeux écologiques et énergétiques. Mais, aucune d'entre elles n'est encore capable de cumuler plusieurs des services proposés par la Route de 5ème génération. Quant à son déploiement, estimé à ce jour à 2 000 kilomètres, il est encore loin de couvrir l'ensemble du réseau routier français. « Dans un premier temps, la Route de 5ème génération sera réservée à des portions d'axes spécifiques et stratégiques, plutôt sur des autoroutes ou dans des milieux urbains denses, car son modèle économique n'a pas encore été trouvé », concède David Zambon, directeur général de l'Iddrim. ■

© Blazej Lyjak / Chomboson - Stock.adobe.com

La voiture du futur pas encore autonome

En 2015, la loi sur la transition énergétique a donné son feu vert aux expérimentations des véhicules autonomes (VA). Environ 3 000 véhicules intelligents circulent actuellement sur une demi-douzaine de routes connectées. D'autres tests sont également prévus après l'appel à projets « Route du futur » lancé par l'Ademe en 2015. Avec le véhicule autonome, pas de conducteur en état d'ébriété ou pris de somnolence, ou encore distrait par son téléphone... Face à la défaillance humaine ou au mauvais comportement du conducteur, à l'origine de près de 90% des accidents, la voiture autonome est perçue comme la solution pour en réduire le nombre.

Prévoir une diminution des accidents de moitié, constitue néanmoins un pas que les constructeurs n'osent pas franchir. D'autant que la coexistence de ces voitures avec les véhicules classiques risque de perdurer. Sachant qu'en France, le parc automobile est estimé à 38,65 millions en 2016, cette cohabitation pourrait s'avérer périlleuse. Le véhicule autonome ne peut encore anticiper les comportements aléatoires et potentiellement dangereux de certains automobilistes. En juin 2016, le conducteur d'une Tesla S en mode autopilote a perdu la vie aux Etats-Unis. Il était absorbé par une vidéo et a percuté la remorque d'un poids lourd placé en travers de l'autoroute à la suite d'une manœuvre. Le système n'avait pas su distinguer la remorque, de couleur blanche, du ciel très ensoleillé. La fonction autopilote assiste le conducteur, mais ne peut le remplacer complètement. Pour l'instant. ■

Jean Todt, président de la la Fédération internationale de l'automobile (FIA), membre du Conseil national de la sécurité routière (CNSR), envoyé spécial des Nations unies pour la Sécurité routière

« Il est important d'harmoniser le Code de la route au niveau européen »

Quelles sont vos priorités comme membre du Conseil national de la sécurité routière ?

Le CNSR réunit les principaux acteurs de la sécurité routière en France pour proposer au gouvernement des mesures concrètes destinées à réduire le nombre de morts sur les routes. J'y apporterai mon expertise en tant que président de la FIA et envoyé spécial du secrétaire général de l'ONU. La France a fait d'importants progrès avec un nombre de tués sur les routes divisé par cinq en trente ans, alors que le parc automobile et le nombre de kilomètres parcourus ont été multipliés par trois. Nous devons poursuivre nos efforts en incitant les gouvernements à faire de la sécurité routière une priorité grâce à un renforcement de la formation et à l'éducation des usagers de la route, une volonté de faire respecter la loi, la mise en place d'infrastructures optimisées, des véhicules plus sûrs et une meilleure organisation des premiers secours.

Favoriser la coopération policière en Europe.

Le prix des équipements de sécurité des voitures est-il un frein ?

Equiper une voiture de ceintures de sécurité (obligatoire dans la plupart des pays développés) représente un coût inférieur à un euro par ceinture. Le système e-call permettant à une voiture accidentée d'appeler instantanément les services d'urgence, tout en géolocalisant sa position ne dépasserait pas les 100 euros, selon la Commission européenne. Des normes européennes ont imposé aux constructeurs automobiles d'intégrer des dispositifs de sécurité comme l'ESP, l'ABS, le rappel de ceinture… Enfin, le renouvellement du parc automobile peut rendre les voitures sûres rapidement : de l'ordre de neuf ans en France contre vingt ans dans certains pays africains. Ces fortes disparités au niveau mondial entraînent des différences en matière de sécurité.

Qu'en est-il de l'harmonisation européenne de la sécurité routière ?

Il est, effectivement, important d'harmoniser le Code de la route au niveau européen. Bien que les règles de conduite soient très proches d'un pays à l'autre, des différences demeurent. Nous devons faire en sorte que les mêmes règles soient appliquées sur toutes les routes européennes. Nous devons aussi favoriser la coopération policière entre les pays de l'Union européenne pour que les infractions commises à l'étranger soient sanctionnées non seulement d'une amende (ce qui est déjà le cas actuellement), mais aussi d'un retrait de points correspondants sur le permis de conduire.

Le développement des voitures autonomes sera-t-il un progrès en terme de sécurité ?

L'arrivée des voitures autonomes va permettre des progrès considérables en matière de sécurité routière. Grâce à ces nouvelles technologies, nous pourrons éliminer l'erreur humaine, responsable de 90% des accidents de la route dans les pays développés et donc, à terme, rendre les routes plus sûres. Cela suppose de multiplier, au préalable, les tests en situation réelle pour concevoir des systèmes infaillibles et faire accepter les technologies autonomes aux usagers de la route encore assez méfiants. La question de la gestion des données collectées par ces véhicules ne doit pas être éludée. Les consommateurs souhaitent, en effet, savoir comment seront utilisées leurs données, par qui et dans quel but. Il me semble tout aussi indispensable de mettre en place des infrastructures adaptées à ces technologies ainsi que des régulations pour encadrer leur déploiement. Enfin, il faut, bien entendu, réfléchir à la notion de responsabilité en cas d'accident : est-ce le conducteur ? Est-ce le constructeur ? ■

© DR

L'inscription au permis de conduire en ligne controversée

Depuis 2014, les candidats au permis de conduire peuvent s'inscrire sur des plateformes numériques pour préparer leur code et être mis en relation avec un moniteur, et suivre des cours de conduite à des tarifs imbattables. Ornikar, par exemple, divise presque par deux la note en proposant un forfait de vingt heures de conduite pour 728,90 euros, contre, en moyenne, 2 140 euros pour le code et 35 heures de conduite dans les écoles traditionnelles, d'après UFC-Que Choisir. En avril dernier, le gouvernement, a annoncé la dématérialisation du permis de conduire à l'ensemble des futurs conducteurs. Jusque-là, seuls les candidats des plateformes se chargeaient de leur inscription à la préfecture. Cette annonce déplaît aux auto-écoles qui craignent que les candidats, en s'inscrivant sur les plateformes, soient orientés vers des structures en ligne : « C'est la porte ouverte aux plateformes numériques employant des moniteurs indépendants illégaux avec sa généralisation de travail dissimulé (non-paiement des charges sociales, TVA, etc.) », redoute le syndicat Unidec. C'est pourquoi une circulaire ministérielle, datée de mai dernier, rappelle les préfets à la vigilance. Toutes les sociétés doivent disposer d'un local, être agréées et vérifiées par l'État, et les formateurs diplômés. Le syndicat réclame que l'inscription au permis se fasse à une borne dans les mairies, comme pour d'autres documents administratifs, et qu'elle soit encadrée afin de vérifier l'identité des personnes. Pour l'heure, face au million de candidats en 2015 pour un taux de réussite de 60%, les quelques sociétés en ligne représentent encore une faible menace pour les 10 000 auto-écoles et leurs 25 000 salariés. La possibilité pour les auto-écoles en ligne de s'occuper de la conduite accompagnée sera-t-elle la prochaine étape ? ■

© JIP - Fotolia / Alexandre Giraud - MAIF

QUESTIONS À…

Thierry Monminoux

Président de l'association Prévention MAIF

Quel est le rôle de l'association Prévention MAIF ?

Prévention MAIF a été créée en 1980 par l'assureur MAIF. Cette association nationale s'organise autour de ses 98 antennes départementales et 1 400 bénévoles. Ces derniers, majoritairement issus de l'Education nationale, interviennent dans les établissements scolaires auprès des jeunes sur les risques routiers. Le reste de notre activité porte sur la prévention des accidents domestiques. Nous nous sommes engagés, en partenariat avec la Fédération Nationale de la Protection Civile, à participer à la mobilisation citoyenne autour des gestes qui sauvent.

Quelles seront vos prochaines missions ?

Concernant les risques routiers, nous élaborons de nouvelles actions pour sensibiliser les adolescents à la conduite d'un deux-roues motorisé. Ce sera aussi l'occasion de parler du « Vivre ensemble » et des comportements citoyens. Nous poursuivrons nos initiatives auprès des plus jeunes avec le Permis Piéton, qui les aide à mieux appréhender leur mobilité comme piéton.

Quels sont les nouveaux outils en cours de développement ?

Nous travaillons sur la conception d'une application numérique pour sensibiliser les plus petits aux accidents domestiques. Un nouveau spectacle sur les risques de la vie courante est aussi en préparation afin de savoir les reconnaître pour mieux les maîtriser. Pour notre action sur la conduite d'un cyclomoteur, nous utiliserons des lunettes de réalité virtuelle et l'apport d'un jeune humoriste qui nous aideront à faire passer notre message avec un ton décalé et des outils adaptés aux adolescents. Nous comptons également avancer sur le sujet de la prévention des risques numériques. ■

Certains territoires sont plus exposés aux risques routiers

En 2016, les routes de plusieurs régions ont été plus meurtrières que l'année précédente. Les accidents mortels seraient-ils aussi liés au niveau de vie des automobilistes ?

Le pourcentage d'accidents par région dépend de multiples facteurs : l'âge de la population française, la densité du territoire, la typologie du réseau routier, sa situation géographique par rapport aux maillages européens de fret routier, de même que la variété des paysages (bords de mer et montagne) et ses zones touristiques, sans oublier le climat. Ainsi, les Hauts-de-France, plaque tournante du transport vers la Belgique, la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, affichent un taux de mortalité en hausse depuis plusieurs années. C'est la seule région à enregistrer un taux supérieur à son niveau de 2010. Autre point noir, les Territoires d'outre-mer où le taux de mortalité, en 2016, n'a pas bougé depuis 2010. La Corse, avec ses routes escarpées, dénombre plus de 100 victimes en six ans. Quant au département des Alpes-de-Haute-Provence, avec 26 victimes l'année dernière, il frise le record de 2011 qui a compté 28 décès. Dans le Vaucluse, le taux de mortalité a augmenté de 52%, en un an. Hécatombe aussi en Bretagne, où 175 personnes ont trouvé la mort sur les routes en 2016, soit une augmentation de la mortalité de 20% par rapport à l'année précédente. Dans le Grand-Est, les routes du Doubs ont été particulièrement meurtrières, comme dans les Ardennes, où l'on a déploré 17 tués en 2016, soit une hausse de 89%. Le tableau est moins sombre pour le Centre-Val-de-Loire, avec une baisse du nombre de tués (-7%). L'Occitanie, la Nouvelle-Aquitaine ont aussi connu un léger progrès.

Y a-t-il un lien entre inégalité territoriale et sociale ?
Sommes-nous tous égaux face à la route ? Chaque année, un organisme européen indépendant, l'Euro NCAP publie la liste des voitures ayant obtenu les ▸▸▸ meilleurs résultats au crash-test, cette simulation de choc qui, pour chaque modèle de véhicule, mesure la protection des occupants, des piétons et les aides à la sécurité. En 2016, la palme a été décernée à la nouvelle Toyota Prius. Ce modèle a enregistré des scores de 92% en matière de protection des adultes, 82% pour les enfants, 77% pour les piétons et 85% pour les aides à la conduite, le tout pour un prix de vente autour des 30 000 euros. Au-delà de l'inégale sûreté des véhicules, la mortalité routière s'explique du fait de l'aménagement urbain. Pour le chercheur Matthieu Grossetête, « l'embourgeoisement des centres-villes relègue les classes populaires toujours plus loin du bassin d'emploi ; elles sont plus nombreuses à emprunter quotidiennement les routes secondaires, plus dangereuses, tandis que les automobilistes plus aisés circulent surtout en ville ou sur autoroute, qui est l'infrastructure la plus sûre, mais aussi la seule qui exige un péage ». Le sociologue Nicolas Renahy, en observant un village de Bourgogne, a constaté un autre phénomène : les jeunes qui peinent à trouver un emploi adopteraient davantage des comportements à risque pour compenser le manque de valorisation sociale. Face à un déficit d'estime de soi, le véhicule deviendrait un espace de virilité, un moyen de s'affirmer par la vitesse. Or, comme pour les accidents, le chômage ne frappe pas toutes les régions avec la même ampleur. Selon l'Insee, les populations qui ont le plus souffert du chômage entre 2008 et 2013 sont les ouvriers, les employés, les jeunes, les personnes sans diplôme et les parents isolés. En avril 2017, c'est dans le nord que les chômeurs sont les plus nombreux. Pour l'année 2016, les départements d'outre-mer atteignent, eux, des taux supérieurs à 20%. Aujourd'hui, aucune statistique n'établit un lien de cause à effet entre le niveau de vie et le nombre d'accidents sur les routes, ce qui ne veut pas dire qu'il n'existe pas. ■

> **« Les Hauts-de-France affichent un taux de mortalité en hausse depuis plusieurs années. »**

Les routes de montagne, étroites et à lacets sont particulièrement dangereuses.

© Hardyuno - Stock.adobe.com / DR

QUESTIONS À…

Jean-Christophe Le Neindre
Directeur général de l'AMF

Pourquoi l'AMF a t-elle signé une charte avec la délégation à la sécurité routière ?
L'Association des maires de France (AMF) est un partenaire privilégié de la politique publique de la sécurité routière. Les maires et les présidents d'intercommunalité, aux côtés de l'État, participent à la mise en œuvre de cette politique et contribuent, ainsi, à la diminution du nombre d'accidents sur les routes. L'objet de cette charte est de les informer et de les sensibiliser pour qu'ils développent des plans d'actions de sécurité routière dans le cadre de leurs champs de compétence, communales ou intercommunales, avec les autres acteurs concernés (préfectures, conseils départementaux, associations de prévention, etc.). Cette charte leur permettra de travailler ensemble, de continuer à être pro-actifs en matière de sécurité routière, et d'engager une action encore plus efficace, pérenne et partenariale autour de cet enjeu.

L'édition d'un guide doit bientôt suivre…
Oui, cet outil didactique, qui est destiné aux élus, viendra en appui de la charte. Ce guide abordera différentes thématiques comme le pilotage de la sécurité routière, mais aussi des problématiques telles que : « Comment élargir son champ d'action ? Comment mobiliser les citoyens et comment intégrer la prévention dans les lieux festifs ? Comment améliorer la coordination des actions avec les forces de l'ordre et la gendarmerie ou encore comment s'appuyer sur la connaissance du territoire ? »… Le guide se divisera en huit volets, dans lesquels seront intégrés des points plus pédagogiques comme « les mécaniques d'un accident », « les vraies/fausses idées sur la sécurité routière ». Nous le présenterons à l'occasion du congrès des maires, en novembre prochain. ■

Ces villes qui ont réussi l'objectif « zéro mort »

Cinq villes françaises de plus de 100 000 habitants ont atteint l'objectif annuel d'une mortalité routière réduite à zéro, au moins une fois entre 2009 et 2012. C'est toutefois moins bien que la Grande-Bretagne ou l'Espagne.

En France, rares sont les villes à atteindre le niveau « zéro mort » sur leurs routes, au moins une année. Parmi celles de plus de 100 000 habitants, Villeurbanne, Boulogne-Billancourt, Tours, Brest et Mulhouse y sont parvenues, entre 2009 et 2012, ce qui revient à 13% des grandes villes, selon une étude européenne publiée par Dekra*. Brest, qui a affiché cette performance deux ans de suite, mérite une mention spéciale. Cependant, selon le critère européen, c'est moins bien que l'Allemagne (21%), l'Espagne (43%), la Grande-Bretagne (47%) et les Pays-Bas (52%). A noter qu'en Espagne, cinq villes ont réitéré l'exploit quatre années consécutives, alors que la Grèce ou encore la Hongrie n'ont jamais atteint le « zéro mort ». Ces résultats sont à pondérer en fonction du nombre d'habitants dans ces villes. La France compte, par exemple, 22% de sa population en ville contre 54% pour la Grande-Bretagne. Parmi celles de plus de 50 000 habitants, 53 villes françaises sur 114 dont Rueil-Malmaison ont atteint l'objectif : soit 46%. Quatre villes, Evry, Sartrouville, Sevran et Fontenay-sous-Bois ont même réussi à maintenir l'objectif pendant trois ans.

Pendant trois années de suite, la ville de Fontenay-sous-Bois n'a eu aucun accident routier mortel à déplorer.

© Ville de Fontenay-sous-bois

Sanction et éducation à Rueil-Malmaison

Ces bons résultats s'expliquent par une politique locale soutenue d'actions préventives combinées à des réaménagements urbains. Ainsi, depuis 2008, Villeurbanne a construit 20 kilomètres de pistes cyclables supplémentaires pour un meilleur partage de l'espace public. Les abords des écoles ont été sécurisés et la vitesse réduite à 30 km/h. Les piétons étant particulièrement vulnérables avec 25% des morts en 2014, la municipalité de Rueil-Malmaison organise des interventions de sensibilisation dans les classes, avec l'aide des forces de police. Plusieurs milliers d'élèves bénéficient ainsi de cours pratiques et théoriques. Et tous les ans, la ville organise une opération « sanction éducation » où l'usager en infraction échappe à une pénalité à condition de suivre une journée de stage. Dans son rapport, Dekra préconise une augmentation de la signalisation aux carrefours complexes qui incitent les conducteurs à, instinctivement, lever le pied. L'augmentation de la visibilité est aussi un facteur clé pour réduire les accidents en zone urbaine. Aujourd'hui, les villes françaises concentrent 52% des accidents corporels, dont 29% mortels. D'ici à 2050, la concentration urbaine représentera 75% des citadins. D'où l'importance de sensibiliser conducteurs et piétons. Pour permettre à ces derniers de mieux voir les véhicules et d'en être vus, Dekra suggère l'installation de passages protégés en biais. Enfin, la démocratisation de nouveaux équipements de sécurité sur les véhicules, comme l'assistant d'angle mort, les capteurs d'obstacle et le système de freinage automatique, devraient diminuer les fautes d'inattention du conducteur, principale cause des accidents en ville. ■

> **« Zéro mort à Brest deux années consécutives. »**

* *Association allemande d'inspection des véhicules à moteur (Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein).*

Auvergne-Rhône-Alpes

Lyon-Saint-Etienne : une seconde autoroute pour limiter les accidents

La nouvelle ministre des Transports, Elisabeth Borne, devra trancher quant au projet de l'autoroute A45, cette deuxième autoroute entre Lyon et Saint-Etienne qui s'étendra sur 47 km, comptera 11 viaducs et 4 ponts. Le Conseil d'Etat a émis un avis favorable en juin dernier. D'après les études commandées par le président de la région, Laurent Wauquiez, la construction de l'A45 coûterait 1,2 milliard contre un milliard d'euros pour la rénovation de l'A47. Le contrat de concession a été attribué à Vinci, en octobre 2016. La réalisation de l'A45 devrait désengorger l'A47, l'autoroute qui relie actuellement Lyon et Saint-Etienne. Cette voie, qui est empruntée chaque jour par de nombreux poids lourds est réputée dangereuse, avec un total de 178 accidents corporels à déplorer entre 2010 et 2014. Le lendemain de sa nomination, le ministre de l'Environnement, Nicolas Hulot, a été interpellé par Georges Fenech, alors député de Givors et le maire de Saint-Etienne, Gaël Perdriau. Le premier réclame la suspension du projet, destructeur pour l'environnement et coûteux, tandis que le second avance « une faute lourde politiquement, économiquement et en termes de sécurité pour les concitoyens » en cas de remise en cause du projet. L'Etat et trois collectivités territoriales (Saint Etienne Métropole, Le conseil départemental de la Loire et la région Auvergne Rhône-Alpes) doivent contribuer financièrement à hauteur de 790 millions d'euros. Pour l'instant, l'Etat n'a pas confirmé sa participation. Il appartiendra à Elisabeth Borne d'apporter une réponse. ■

L'A45 devrait désengorger l'A47.

Ile-de-France

Financer le code par la personnalisation des plaques d'immatriculation

Estimé à près de 2 000 euros en moyenne, le permis de conduire est perçu par les jeunes comme trop cher et compliqué à obtenir. C'est pourquoi Valérie Pécresse a proposé, lors des élections régionales de 2015 en Ile-de-France, une formation gratuite au Code de la route pour les lycéens, apprentis et jeunes en insertion. Cette mesure permettrait de lutter contre les conducteurs sans permis, estimés à 500 000 et favoriser leur accès à l'emploi. Pour financer cette disposition, Valérie Pécresse s'était inspirée d'autres pays européens (Royaume-Uni, Luxembourg, Belgique) en proposant aux automobilistes de personnaliser leur plaque d'immatriculation. On pourrait donc y placer ses initiales, le logo de son entreprise ou d'une association, son numéro fétiche… Une telle faculté pourrait rapporter 10 millions d'euros par an, comme le montrent les exemples étrangers. Pour l'instant, l'Etat n'a pas donné suite, arguant un risque de falsification des plaques. ■

© Jkphoto69 / Fox - Stock.adobe.com/Fotolia

INFO +

Depuis le 15 mars dernier, tout actif ou en recherche d'emploi peut utiliser son compte personnel de formation (CPF) pour financer un permis de conduire de catégorie B. Selon les cas, le CPF pourra financer entre 30 et 100% du coût du permis. La mesure sera étendue aux fonctionnaires, courant 2017, et aux travailleurs indépendants à partir du 1er janvier 2018.

Zoom sur des innovations au service de la sécurité

La Délégation à la sécurité routière a lancé cette année le premier « Prix innovation sécurité routière ». Retour sur les lauréats 2017 et sur iThylo, une autre solution de dépistage d'alcoolémie en vente depuis 2015.

Paris

Good Angel, un éthylotest qui offre un taxi

Cet éthylotest connecté, qui est relié à une application de smartphone, informe en temps réel l'utilisateur de son niveau d'alcoolémie et, si nécessaire, du délai à respecter avant de reprendre le volant. En cas d'alcoolémie supérieure à la limite autorisée (0,5 mg/l et 0,2 mg/l pour les permis probatoires), l'application propose aussi une mise en relation directe avec une compagnie de taxis. Pour en bénéficier, il faut acheter le pack Angel Secure qui comprend l'éthylotest, le téléchargement à l'application et un service de prise en charge 24h/24 et 7j/7, avec un raccompagnement offert par mois dans la limite d'un rayon de 50 km. Good Angel propose deux offres : un abonnement de 6 euros par mois incluant une course d'un maximum de 50 km ou 5 euros par mois pendant douze mois comprenant deux courses de 50 km maximum. Au-delà, le client devra s'acquitter du prix de la course affiché au compteur. ■

Strasbourg

Awaken Car, un boîtier connecté aux secours

Ce boîtier connecté se branche sur la prise diagnostic de la voiture. Lors d'un accident, le boîtier géolocalise le véhicule et, au besoin, avertit automatiquement le Samu, en fournissant des informations sur le contexte (vitesse avant impact, intensité du choc, nombre de passagers, etc.). Awaken Car permet aussi de localiser son véhicule en cas de vol. Et d'informer l'automobiliste de l'état de son véhicule. Le boîtier comprend aussi des tutoriels de maintenance ou des repères sur les garagistes les plus proches. Pour l'heure, le produit est vendu sur le site awaken.fr et dans quelques magasins en Alsace. L'objectif est de le diffuser dans les boutiques Orange et chez les garagistes dans l'ensemble du territoire. Son prix : 299,99 euros avec un abonnement à vie inclus. ■

iThylo, un éthylotest connecté à reconnaissance faciale

Commercialisé depuis 2015, iThylo propose aux entreprises des solutions de dépistage d'alcool pour leurs conducteurs. Cet éthylotest est connecté au smartphone de la personne dépistée via l'application de reconnaissance faciale. Aucun doute possible, donc, sur l'identité de la personne contrôlée. Les données sont instantanément analysées, stockées et directement envoyées chez l'employeur. Les conducteurs ne peuvent donc pas activer le bouton démarrage d'urgence, comme c'est le cas avec les éthylotests intégrés aux véhicules neufs. iThylo représente un coût d'une dizaine d'euros par mois et par éthylotest. En juin, cette start-up a sorti un boîtier homologué grand public. Ses dirigeants envisagent de lancer, en partenariat avec les assureurs, une application pour les jeunes conducteurs avec, par exemple, un contrôle et un suivi parental. ■

© Kurmyshov - Fotolia / DR

Grenoble

J'AACcélère, une aide personnalisée à la conduite accompagnée

J'AACcélère est une application numérique pour la conduite accompagnée mise au point par une start-up grenobloise. Avec son concept plus ludique et pratique, elle remplace le carnet de conduite papier. L'objectif est de mieux former les élèves et de renseigner les auto-écoles sur leur niveau et leurs progrès. Les trajets et manœuvres effectuées sont enregistrés et le moniteur qui récupère ces données sur le site peut, ensuite, adapter sa formation sur mesure. J'AACélère est disponible gratuitement sur Android et IOS. ■

Toulouse

Liberty Rider détecte les chutes à moto

Première application de détection d'accident en France, Liberty Rider est un dispositif gratuit destiné aux motards. Il localise les chutes à moto et déclenche automatiquement une sonnerie sur le téléphone du motocycliste. Sans arrêt rapide de l'alerte, l'application prend l'initiative de se connecter directement au centre de contrôle Liberty Rider, qui prévient au besoin les secours. L'application permet aussi aux motards de partager leurs trajets, d'avertir leurs proches par un SMS automatique de leur arrivée à destination et de gérer le carnet d'entretien de leur deux-roues. Liberty Rider compte déjà 80 000 utilisateurs. La version basique est gratuite et la version « premium », accessible sur abonnement coûte 5,99 euros par mois ou 49,99 euros par an. ■

Ellis Car offre une meilleure gestion des flottes automobiles

Ellis Car est un dispositif qui s'adresse aux entreprises et aux collectivités pour les aider à mieux gérer leurs flottes d'automobiles. Un boîtier embarqué, situé sous le volant du véhicule, analyse son état d'usure et le comportement du conducteur (vitesse de circulation, son état d'aptitude au volant, etc.). Ces informations sont ensuite stockées et décryptées par les serveurs de la start-up, qui les relient au contexte environnemental de la circulation (type de route ou météo). Ce suivi en temps réel permet aux clients d'Ellis Car d'anticiper les pannes éventuelles, de mieux appréhender la consommation d'essence et de réduire les frais de maintenance : « Une économie comprise entre 1 et 3 euros par véhicule et par mois », assurent les fondateurs, Patrick et Jonathan Bibas. Ils collaborent actuellement avec des équipementiers automobiles, pour intégrer Ellis Car dans les véhicules neufs. Ils souhaitent aussi mettre Ellis Car au service des particuliers et, plus particulièrement des jeunes conducteurs, pour parfaire leur formation avec des données analysées et les prévenir, ainsi, d'éventuels accidents graves. ■

© DR

Haut-Rhin

Sécurité routière à la mode chez les lycéens mulhousiens

Le défilé de mode « Ligne de conduite » organisé en 2012 par le lycée professionnel du Rebberg, à Mulhouse, est toujours considéré comme un cas d'école par les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR). Quatre-vingts élèves des sections des métiers de la mode et du vêtement, de la coiffure et de l'esthétique de l'établissement avaient confectionné des vêtements, en réinterprétant les principaux thèmes de la prévention routière (le port de la ceinture, l'usage du portable au volant, la vitesse excessive, le permis à points, etc.). Un défilé avait été présenté à l'Automobile Club de la ville, devant un parterre de 400 jeunes. Ce projet, qui a été financé par différents partenaires [le plan départemental d'action et de sécurité de la préfecture (PDASR), l'agglomération de Mulhouse, le rectorat et la Macif] avait pour objectif de sensibiliser les jeunes sur les risques encourus par des comportements dangereux sur la route. Dans le Haut-Rhin, une dizaine de jeunes âgés de 18 et 24 ans se tuent en voiture chaque année. ■

© DR / Albachiara - Stock.adobe.com

La Drôme, le Nord et la Marne : un permis de conduire temporaire après suspension

Jusqu'au 31 septembre 2018, trois départements, la Drôme (26), le Nord (59) et la Marne (51), expérimentent le permis de conduire temporaire après une suspension ou annulation pour état d'ivresse. Il est délivré par les préfets, sous réserve que l'usager accepte deux conditions : installer à ses frais un éthylotest anti-démarrage homologué et suivre un stage dans un établissement spécialisé en addictologie. Un avis favorable du médecin agréé de la commission médicale de la préfecture est également nécessaire. Ce dispositif, fixé par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR), pourrait être étendu à l'ensemble du territoire à partir du 1er janvier 2019. Il a notamment été testé en Haute-Savoie (74) entre 2004 et 2011. Sur 400 personnes condamnées pour délit alcoolique ayant accepté les conditions, la récidive a chuté des trois quarts, indiquait, en août 2015 à l'AFP, le docteur Charles Mercier-Guyon qui encadrait le suivi psychologique. Rappelons qu'un tiers des accidents mortels en France est lié à la consommation d'alcool au volant. ■

Sur 400 personnes condamnées, la récidive a chuté des trois quarts.

Georges Despaigne, directeur adjoint Business Unit France Suisse, RATP Dev

« Nous sommes intransigeants sur la sécurité »

Quel est l'enjeu de RATP Dev vis-à-vis de la sécurité des passagers ?

Pendant leur transport, les voyageurs nous confient leur vie. Et, lorsqu'ils montent dans un autobus, une relation de confiance s'établit avec le transporteur. La sécurité n'est pas une option que le client peut choisir. Si l'organisation de la sécurité entre dans nos coûts, pour RATP Dev, l'enjeu de la sécurité n'a néanmoins pas de prix.

Comment améliorer la sécurité dans les transports en commun ?

Bien que rares, les accidents de transports publics sont spectaculaires. Anticipation, évitabilité et « gestes métier » sont les maîtres mots de la sécurité. Il faut d'abord beaucoup former et toujours former. Au volant, nous devons être en mesure d'anticiper tout événement, y compris les plus imprévisibles. Cela requiert une vigilance et une attention extrêmes de nos conducteurs. Pour améliorer leurs conditions de travail et favoriser leur bien-être, nous avons investi dans de nouveaux logiciels de gestion, qui rendent optimal notre management du personnel de conduite. Les agents de planning sont ainsi avertis par plusieurs systèmes d'alerte qui les aident à respecter les temps de repos de nos conducteurs.

> **« Nous avons un devoir d'alerte auprès des élus sur les carrefours les plus dangereux. »**

Nous n'hésitons pas aussi à durcir certaines dispositions réglementaires en tourisme : à titre d'exemple entre 4 et 6 heures du matin, nous fonctionnons en équipes doubles, la fatigue et la baisse de luminosité étant un facteur élevé de risques. La maîtrise du geste métier est aussi fondamentale : dans n'importe quelle situation, le conducteur doit pouvoir faire le bon geste professionnel. Chez RATP Dev, il y a des « coach conduite » : un moniteur accompagne le conducteur sur des trajets tests, pour repérer les points faibles et les points forts de sa conduite de façon à l'améliorer.

Le conducteur doit pouvoir faire le bon geste professionnel dans n'importe quelle situation.

Quel est le rôle des équipes de maintenance ?

Les équipes de maintenance apportent une attention toute particulière aux remarques de nos clients ou des conducteurs concernant la sécurité. Les conducteurs disposent d'écrans tactiles pour communiquer : ce faisceau d'informations influe sur les travaux réguliers de maintenance. En cas de défaillance technique, nos équipes sont capables de détecter l'origine de l'anomalie et au besoin revoir les normes de maintenances : c'est la pratique du retour systématique d'expérience. Chaque accident fait l'objet d'un échange avec le conducteur. Commence alors une démarche commune d'évitabilité et d'anticipation. En tant qu'utilisateur de la voirie, nous avons un devoir d'alerte auprès des élus et des techniciens sur les carrefours les plus dangereux.

Comment responsabilisez-vous votre personnel à la sécurité ?

Nous sommes intransigeants sur la sécurité. Mais, il faut varier la manière dont on en parle, tant l'habitude nuit à l'attention. Et il faut souvent être attentif pour les autres ! La sécurité routière reste une affaire de gestion des risques avec sa part d'incertain ! C'est pourquoi nous venons de passer un contrat avec notre assureur, qui récompense nos filiales ayant promu la sécurité routière et sont parvenues à diminuer le nombre d'accidents. ■

© RATP - Bruno Marguerite - Dunois Voyage Orléans Pithiviers / DR

Les routes nationales bientôt limitées à 80 km/h ?

En juillet, la Délégation à la sécurité routière présentera le bilan de l'expérimentation de limitation de la vitesse à 80 km/h menée sur trois segments de routes à double sens dépourvues de séparateur médian. Il s'agit de la RN 7 (18 km dans la Drôme), de la RN 151 (17 km dans la Nièvre et 32 km dans l'Yonne) et de la RN 57 (14 km en Haute-Saône). Cette expérience sur des nationales particulièrement meurtrières a duré deux ans. Les résultats attendus prochainement permettront-il de corroborer les propos de Chantal Perrichon, présidente de la Ligue contre la violence routière ? « En réduisant la vitesse moyenne de 1%, le nombre de tués sur les routes baisse de 4%. C'est près de 400 vies, qui pourraient être ainsi épargnées par cette expérimentation. » Chantal Perrichon espère que cette phase d'expérimentation incitera le prochain gouvernement à étendre à 80 km/h la vitesse maximale sur l'ensemble des routes nationales de l'Hexagone. ■

En réduisant la vitesse moyenne de 1%, le nombre de tués sur les routes baisse de 4%.

Ile-de-France

Moins d'accidents mortels sans les feux rouges

Le 30 janvier dernier, le conseil de Paris a voté pour une expérimentation de l'abandon des feux rouges dans certains quartiers. Quelques-uns des 1 805 feux tricolores que compte la capitale vont donc cesser leur activité dès 2018. La mesure commence par la suppression de ceux situés dans certaines des zones limitées à 30 km/h. Ils seront remplacés par des « stop », « cédez le passage », ou encore des « priorités à droite ». Au-delà des économies d'énergie et budgétaires que peuvent représenter leur suppression – un panneau stop n'ayant pas besoin d'alimentation électrique et leurs coûts d'achat, d'entretien et de maintenance étant moindres – il s'agit de réduire le nombre d'accidents aux carrefours équipés de feux, qui sont, en réalité, responsables de 14% des accidents en France. En cause, entre autres, le comportement des piétons qui semblent moins pressés de franchir une rue non protégée : quand ils sont assurés de ne pas se voir entravés par un feu qui passerait au rouge, ils prendraient le temps d'être attentifs. En outre, le franchissement involontaire au feu rouge est notamment dû au fait que la perception des couleurs est limitée à 30° autour de l'axe visuel et que tout événement qui détourne le regard d'un usager rend le feu non perceptible. Aussi, contrairement aux idées reçues, les automobilistes se montrent plus vigilants et roulent moins vite sans feux. Le conducteur n'est plus tenté d'accélérer quand le feu passe à l'orange. Plusieurs villes en France, telles que Nantes, Rennes, Toulouse, Niort, Rouen, Abbeville ou Bordeaux se sont déjà engagées dans cette voie des carrefours non protégés. ■

« 14% des accidents ont lieu à des carrefours équipés de feux. »

© Gina Sanders - Elena Belyaeva - Stock.adobe.com

Royaume-Uni

La verbalisation proportionnelle aux revenus se généralise en Europe du Nord

Après la Finlande, la Norvège, la Suisse et la Suède, c'est au tour du Royaume-Uni d'opter pour un système de verbalisation proportionnel aux revenus du conducteur.

Fin avril, le Royaume-Uni a durci le ton en matière de verbalisation des excès de vitesse. L'objectif est, bien entendu, de lutter contre le non-respect des limitations et, à l'évidence, de diminuer le nombre d'accidents mortels sur les routes, même si, en matière de sécurité routière, le bilan du Royaume-Uni a été honorable en 2015, avec 29 tués par million d'habitants (contre 54 victimes par million d'habitants en France). Le pays fait d'ailleurs partie du peloton de tête des États membres de l'Union européenne (UE) comptabilisant le moins de tués sur les routes, aux côtés de la Suède et de la Norvège, qui avaient déjà adopté un système de verbalisation proportionnelle aux revenus du conducteur. Simple coïncidence ?

© Moraine - stock.adobe.com

Sont concernés les excès de vitesse supérieurs de 16 km/h à la limitation

Pour infliger des amendes proportionnelles aux revenus du conducteur, le Royaume-Uni a établi trois niveaux de verbalisation, A, B et C. Le premier concerne les excès de vitesse supérieurs à 16 km/h dans les zones limitées à moins de 50 km/h, ainsi que les excès de 16 à 30 km/h sur route. Dans ce cas, le conducteur est passible d'une contravention pouvant atteindre 50% de son revenu hebdomadaire. Le niveau B se rapporte aux dépassements de 16 à 30 km/h en ville et de 30 à 50 km/h sur route. Le conducteur s'expose alors à une pénalité égale à son revenu hebdomadaire. Enfin, pour les excès de vitesse supérieurs, l'infraction entre dans le niveau C et l'amende peut atteindre 150% de son revenu hebdomadaire. Néanmoins, les amendes sont plafonnées à 1 000 livres sterling (1 200 euros) en ville et sur route et à 2 500 livres (3 000 euros) sur autoroute. Ce sont des peines prononcées par un juge et dont l'importance varie en fonction de chaque cas (récidive, circonstances particulières, etc.). Au Royaume-Uni, une amende ne pourra donc pas atteindre170 000 euros pour un excès de vitesse supérieur de 40 km/h à la limitation comme cela a été le cas d'un industriel finlandais de la saucisse, ou encore 54 000 euros pour l'automobiliste flashé à 103 km/h sur une zone limitée à 80 km/h, comme l'ont relaté certains hommes d'affaires finlandais sur les réseaux sociaux. En France, un tel système de verbalisation proportionnel aux revenus susciterait une franche hostilité, même si l'on sait bien que le poids des contraventions n'est pas le même selon le niveau de revenus. En effet, 90 euros de moins dans le revenu mensuel d'un Smicard ampute davantage son pouvoir d'achat que celui dont le revenu dépasse 30 000 euros par an. Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes, remarque que « si une marge de tolérance était établie sur nos radars, comme c'est le cas en Angleterre, nous éviterions certains comportements dangereux, tels que des ralentissements excessifs avant le radar et des réaccélérations, tout aussi violentes, après l'avoir dépassé ». ■

« Au Royaume-Uni, une amende peut atteindre 150% du revenu hebdomadaire. »

Finlande : exemples du prix d'une amende

Pour un salaire mensuel net de 2 000 euros
l'amende est de 348 euros

Pour un salaire mensuel net de 5 000 euros
l'amende est de 948 euros

La gestion dynamique du trafic réduit les risques d'accidents

Sur l'autoroute A6, qui relie Madrid à La Corogne, un tronçon de 12,3 kilomètres a été aménagé pour les bus et le covoiturage. L'objectif est de réduire la congestion en favorisant l'utilisation des transports en commun et collaboratifs. Les deux voies qui leur sont dédiées – les taxis et les motos peuvent aussi y circuler – se situent au milieu de la chaussée et sont séparées du reste de la circulation par des glissières en béton. A cela s'ajoute la réduction, voire la suppression, de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) au niveau des échangeurs. Depuis cette mise en place, en 1995, un seul accident mortel est survenu et le nombre de passagers par véhicule est passé de 1,36 personne à 1,6 en 2014, relève le Cerema* dans son ouvrage « Gestion dynamique des voies ». L'autre exemple mis en avant par le Cerema porte sur la M42, une des autoroutes pivots de l'agglomération de Birmingham, où circulent entre 50 000 à 75 000 véhicules par jour dans chaque sens. A la demande du ministère des transports britanniques, des expérimentations y ont porté à la fois sur la régulation des vitesses et sur l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, sous l'égide de la Highway Agency. Des aménagements de ces couloirs dédiés aux voitures en difficulté et aux services de secours ont été mis en place : renforcement de la structure de la chaussée, refuges tous les 500 mètres, ainsi qu'un réseau d'appels d'urgence. Après trois ans de fonctionnement, une première évaluation fait état d'une chute de 55,7 % des accidents graves, soit 81 de moins. ■

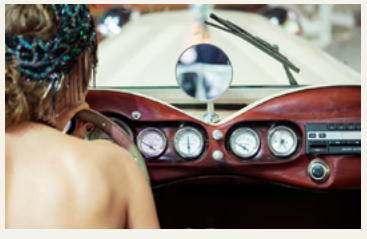
A Birmingham, une chute de plus de moitié des accidents graves.

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

Allemagne

Conduire nu est autorisé en Allemagne

Les règles de sécurité routière peuvent diverger d'un pays à l'autre. D'après une étude publiée en 2015 sur le site de voyage Kayak pour ses clients désireux de se rendre à l'étranger, il ne faut pas être surpris d'y apprendre qu'un conducteur allemand peut rouler nu dans sa voiture. Outre-Rhin, un véhicule étant considéré comme un lieu privé, il est donc possible de rouler en tenue d'Adam, bien qu'il soit recommandé d'être chaussé car, en cas d'accident, les assurances ne couvrent pas les conducteurs pieds nus. L'étude ne dit pas si cette tolérance n'est réservée qu'aux hommes ! Elle précise qu'ils doivent s'habiller pour sortir de leur véhicule sous peine d'être verbalisés pour attentat à la pudeur. Si vous apercevez, sur les bords des routes britanniques, un conducteur debout contre la roue arrière et la main droite sur la voiture (obligatoire), pas d'inquiétude, il s'agit d'un besoin pressant qui ne peut souffrir d'attendre les toilettes de la prochaine station service. En Chine, les étrangers n'ont pas le droit de conduire. S'ils veulent se déplacer, ils doivent louer une voiture avec chauffeur : « La Chine n'a pas signé de convention autorisant l'utilisation des permis internationaux », explique Emmanuelle Chiamisa, responsable de la communication chez Kayak.fr. Autre bizarrerie : aux Emirats arabes unis, les chameaux sont prioritaires sur les automobilistes. Et si l'envie vous prenait de partir en vacances avec votre gorille dans le Minnesota, sachez qu'il doit s'installer à l'avant, près du conducteur. Quant aux chiens, en Italie, ils doivent être attachés au moyen d'une ceinture de sécurité. ■



© Smspsy - Stock.adobe.com

Sur les cinq continents, Veolia développe l'accès aux ressources, les préserve et les renouvelle. En concevant et déployant des solutions pour la gestion de l'eau, des déchets et de l'énergie, nous contribuons à ressourcer le monde. Découvrez comment sur **veolia.com**

Ressourcer le monde VEOLIA

!NVAS WORLDWIDE PARIS – Illustration : RUDE.

4 CONVICTIONS
pour accompagner toutes les mobilités

ÉCOUTER ET COMPRENDRE
VOS BESOINS

S'ADAPTER
À TOUTES LES MOBILITÉS

IMAGINER
DES SERVICES INNOVANTS

FORMER ET TRANSMETTRE
L'EXCELLENCE

www.ratpdev.com

RATP DEV