



LIGUE DE  
DÉFENSE DES  
**CONDUCTEURS**

STOP à la répression absurde, OUI à une conduite responsable

JUIN 2014

**ENQUÊTE :**  
**LE CONSEIL NATIONAL**  
**DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE,**  
**ENTRE PARTIALITÉ**  
**ET CHOIX BIAISÉS...**

# SOMMAIRE

## I. LE CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1. CNSR : une création sur fond de politique anti-vitesse
2. Une composition déséquilibrée et une impartialité relative
3. Un comité des experts très partial
4. Comité des experts, CNSR : un débat démocratique inexistant

## II. BAISSÉ DES LIMITATIONS DE VITESSE : LE PASSAGE EN FORCE

1. Une formule érigée en dogme
2. Une formule sans fondement scientifique
3. La formule à l'épreuve des faits :  
la vitesse en France et à l'étranger
4. L'aspect économique balayé

## III. UNE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE QUI NÉGLIGE BIEN D'AUTRES FACTEURS

1. Des mesures occultant la dégradation du réseau routier
2. Lutte contre l'alcool au volant : une dangereuse analyse
3. Amélioration des véhicules et des premiers secours :  
des facteurs également négligés



# INTRODUCTION

Avant de commencer cette analyse, il nous apparaît indispensable de rappeler quelques fondamentaux, car nous poursuivons un seul et même objectif commun : garantir la sécurité et le confort des conducteurs sur les routes.

La Ligue des Conducteurs poursuit un objectif commun avec le gouvernement, celui de faire baisser le nombre de tués sur les routes. Cependant cette aspiration ne doit pas justifier une dérive répressive généralisée à l'encontre des conducteurs. Ces derniers sont aujourd'hui les victimes d'une politique toujours plus portée sur la sanction que sur la prévention.

Cette enquête intervient après la publication du dernier rapport du comité des experts du Conseil national de la Sécurité routière qui préconise notamment de diminuer de 10 km/h la vitesse sur l'ensemble du réseau routier et de déployer de nouveaux radars. Elle a pour but de dresser une analyse de la politique de sécurité routière telle qu'elle est actuellement proposée par le Conseil national de la Sécurité routière et le gouvernement.

Baisse des limitations de vitesse, formule de Nilsson, recommandation sur l'alcool au volant: qui décide de mettre en avant une mesure plutôt qu'une autre et qui sont ces fameux « experts » ? Ces mesures ont-elles une justification ? Pourquoi les conducteurs ne sont-ils plus en phase avec la sécurité routière ?

C'est sur la base de ces questions que nous avons décidé de mener nos recherches et surtout d'expliquer à l'ensemble des conducteurs les mécanismes de décision en matière de sécurité routière.

# I- LE CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## 1. Le CNSR : une création sur fond de politique anti-vitesse

Le 28 août 2001, le Comité interministériel à la sécurité routière (CISR) décide de créer le Conseil national de la Sécurité routière (CNSR) qui entrera en fonction le 25 octobre 2001.

À l'origine, son rôle est d'élaborer et d'évaluer la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière. Le CNSR, qui se réunit au minimum deux fois par an, est chargé de formuler au gouvernement des propositions en matière de sécurité routière et de réaliser des contrôles afin d'évaluer les actions mises en place chaque année.

Le CNSR a largement approuvé la politique de mise en place des radars automatiques depuis sa création et a permis aux différents gouvernements de continuer son développement. Ainsi fin 2003 : « le Conseil national de la Sécurité routière (CNSR) qui s'est réuni en séance plénière le 2 décembre, se félicite de l'installation des radars automatiques qui marque un véritable tournant dans le contrôle des limitations de vitesse. Il engage le Gouvernement et la délégation interministérielle à poursuivre cette politique courageuse en refusant de céder aux différentes pressions qui n'ont pas manqué de se faire sentir. »

Mis en sommeil en 2008, il est réinstallé par le ministre de l'Intérieur Manuel Valls, en 2012.

## 2. Une composition déséquilibrée et une impartialité relative

Le CNSR regroupe au total 51 membres qui vont débattre du sort de plusieurs millions de conducteurs. Cependant, lorsqu'on analyse la composition de ce conseil, on peut rapidement s'apercevoir d'un manque flagrant d'équilibre et d'impartialité.

Si l'on regarde de plus près la composition de la commission « alcool-stupéfiants-vitesse » le résultat est sans appel : Sur les quinze membres, on ne compte pas moins de trois représentants d'associations de victimes de la route et cinq membres directement issus des Ministères, donc rattaché au gouvernement. Une seule association est chargée de représenter les conducteurs.



Pour ne pas arranger les choses, la commission est également présidée par Philippe Lauwick qui est présenté par les médias comme le « médecin voulant réduire les vitesses », ainsi sur BFMTV, le 21 janvier 2014, il indique que « la limitation du nombre d'accidents se corrèle avec la baisse générale de la vitesse ».

Si on élargit cette analyse à la composition du CNSR dans sa totalité, ce manque d'équilibre est d'autant plus flagrant. Sur 51 membres, seul un représentant des automobilistes siège au CNSR. Face à lui se trouvent notamment cinq associations de victimes de la route, dix représentants des différents ministères, le délégué interministériel à la sécurité routière mais également trois « personnalités qualifiées » directement nommées par le ministère de l'intérieur. Les conditions d'un dialogue démocratique ne sont véritablement pas réunies pour permettre un réel débat.

**« Sur 51 membres, seul un représentant des automobilistes siège au CNSR... »**

Le présidence du CNSR a été confiée au député Armand Jung qui, lui aussi, semble avoir un avis bien établi sur la question de la limitation de vitesse à en lire ses prises de position dans un rapport de l'Assemblée nationale<sup>(1)</sup> : « par conséquent, je suis intimement et fermement convaincu que tout signe donné à la vitesse, et à une moindre sanction en cas de dépassement de la vitesse autorisée, est une mauvaise chose. Je partage absolument le propos du Préfet Guyot qui dit, dans son audition, qu'il faut « freiner le peloton ». Tous les progrès en accidentologie obtenus depuis 2002 ont été liés à une baisse de la vitesse moyenne de 10 km/h. La moindre mesure semblant aller à l'inverse ne pourra avoir que des effets désastreux ».

En tant que député, Armand Jung a notamment voté en 2010 contre la réduction du délai de récupération des points d'un an à six mois pour les petits excès de vitesse et à proposé au CNSR d'étudier l'intégration dans les véhicules du Lavia, ce fameux régulateur de vitesse par satellite.

Enfin, parmi les 17 associations présentes au sein du CNSR, un grand nombre d'entre elles reçoit des subventions de l'État à l'image de la Ligue contre la Violence Routière qui a bénéficié de subventions à hauteur de 61 571 euros en 2012.

### 3. Un « comité des experts » partial

Le Conseil national de la Sécurité routière, en sus de ses membres, est doté d'un « comité d'experts » chargé de lui soumettre des recommandations en matière de sécurité routière. C'est sur la base de ce rapport que seront animés les débats au sein du CNSR.

C'est notamment ce comité d'experts qui défend l'idée de diminuer des limitations de vitesse à 80km/h sur le réseau secondaire. Cependant, et à l'image du Conseil national de la Sécurité routière, ce comité brille par sa gouvernance déséquilibrée et son manque de partialité. Ainsi, un bon tiers de ce comité se trouve être composé de chercheurs issus du même organisme public, l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR). Cet organisme est d'ailleurs à l'origine de plusieurs études sur la sécurité routière qui justifient le lien entre vitesse et mortalité sur les routes<sup>(2)</sup>. Nous notons par ailleurs que l'IFSTTAR est financé à près

*(1) Rapport d'information relatif à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière – assemblée nationale – 19 octobre 2011.*

de 80% par des subventions publiques. On peut également s'interroger sur la représentation importante au sein du comité du secteur de la santé, auquel appartient plus de la moitié des membres. Bien que ce secteur soit nécessaire pour mieux appréhender les accidents, ses compétences interviennent davantage pour limiter les dégâts des accidents plutôt que de les prévenir. Parmi les membres de ce comité figure également Claude Got, célèbre médecin bien connu pour ses positions autophobes. Il a récemment marqué son désaccord en jugeant trop timoré le comité des « experts » concernant les limitations de vitesse. Selon plusieurs médias, il souhaiterait faire baisser les limitations de vitesse à 70 km/h. Ce même professeur s'était exprimé en faveur de la suppression des avertisseurs radars et pour la mise en place du système LAVIA qui contrôle la vitesse du conducteur partout et en permanence.

Il n'est pas le seul de ces experts à avoir un parti pris sur l'automobile comme par exemple avec un des membres, psychologue à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS). Ce dernier n'hésite pas à enchaîner les poncifs sur la conduite et la vitesse – « La voiture reste un symbole de puissance et de virilité » déclare-t-il ainsi à L'Express en 2004 – voire à livrer opinions clairement autophobes dans des entretiens à la presse, comme dans cet entretien donné à un titre de presse mauricien, intitulée « La voiture est une machine à faire régresser » !

Aucun représentant des conducteurs ne figure parmi ces experts. Mais comment s'étonner de ce manque d'équilibre, quand on sait que ces membres sont nommés sur proposition directe du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière ?

## 4. Comité des experts, CNSR : un débat démocratique inexistant

On le constate très clairement, la réalité du débat démocratique au sein du CNSR est bien de façade. La Ligue de Défense des Conducteurs s'est notamment penchée sur

**« Seuls les experts adoubés par la Sécurité routière ont une légitimité à débattre et à être entendus... »**

l'incohérence du lien entre vitesse et mortalité, sur lequel nous reviendrons dans ce dossier. Elle avait d'ailleurs demandé, sur la base d'une contre étude sur la vitesse, à être entendue par la commission « vitesse ». Son président n'a pas daigné donner suite à nos demandes. L'argument du président de la commission « vitesse » est limpide : seuls les experts adoubés par la sécurité routière ont une légitimité à débattre et à être entendus. Ainsi le 22 avril 2014 sur Europe 1, il explique que « les modèles de Nilsson et Elvik, ce sont des modèles mathématiques validés [...] que les mathématiciens des uns ou des autres contestent, je me demande bien sur quels argument ».

*(2) Fractions of fatal crashes attributable to speeding Evolution for the period 2001-2010 in France, Vivian Viallona, Bernard Laumon, Accident Analysis and Prevention 52 (2013) 250 – 256. An Assessment of the safety effects of the French speed camera program, Laurent Carnis, Etienne Blais, Accident Analysis and Prevention 51 (2013) 301-309*



# II – BAISSSE DES VITESSES : LE PASSAGE EN FORCE

## 1. Une formule mathématique érigée en dogme

Le Comité des experts a présenté un rapport sur lequel le CNSR va débattre, et dans lequel il est notamment proposé un abaissement des limitations de vitesse sur le réseau français. Nous allons ici nous attacher à analyser son contenu.

1% de vitesse en moins = 4% de morts en moins sur les routes. Cette formule dont on entend régulièrement parler est en réalité le socle de toute la politique de lutte contre la vitesse. On la retrouve dès les premières lignes du rapport des experts : « ainsi, selon les modèles déjà évoqués<sup>(3)</sup>, on peut espérer épargner de l'ordre de 350 à 400 vies par an ».

Créée par un Suédois du nom de Nilsson en 1982, cette formule vieille de plus de trente ans et usée jusqu'à la corde constitue le fer de lance des partisans de l'abaissement des vitesses. Elle est aujourd'hui érigée en dogme incontestable.

Et pour cause puisqu'elle permet d'imputer très facilement la baisse de la mortalité routière à la politique de déploiement des radars et de lutte contre la vitesse. A chaque remise en cause de la politique des radars, la formule de Nilsson est brandie comme un bouclier par ses partisans.

On retrouve d'ailleurs cette corrélation mise en avant dans un rapport de 2006 faisant état du contrôle sanction automatisé de mars 2006, on peut clairement la retrouver « dans la mesure où il s'agit de donner un ordre de grandeur de l'importance de l'effet de la baisse des vitesses, l'Observatoire se propose

**« Le rapport des experts prône d'ailleurs, comme condition sine qua non de la réussite de la politique de sécurité routière, un « redéploiement et une intensification des contrôles de vitesse... »**

d'utiliser la formule simple de Nilsson avec l'hypothèse basse. En conséquence il est possible de considérer que la part du CSA dans la diminution des accidents et des victimes de la route est de l'ordre de 75% ». La formule de Nilsson permet donc de justifier davantage de répression envers les conducteurs. Ce n'est pas un hasard si le rapport des experts prône d'ailleurs, comme condition sine qua non de la réussite de la politique de sécurité routière, un « redéploiement et une intensification des contrôles de vitesse ». Cette formule fait office de loi sacrée dans le petit monde de la sécurité routière et

(3) *Elvik R. The power model of the relationship between speed and road safety Update and new analyses. TOI report (2009) 1034.*

**« 2,3 millions d'euros sont prélevés tous les ans dans la poche des conducteurs pour financer l'acceptabilité sociale du dispositif... »**

puisqu'elle sert à justifier la présence des radars, l'Etat ne lésine pas sur les moyens pour s'assurer qu'elle soit diffusée partout. Ainsi, 2,3 millions d'euros sont prélevés tous les ans dans la poche des conducteurs dans le but de financer « l'acceptabilité sociale du dispositif ».

#### EXTRAIT PROJET ANNUEL DE PERFORMANCE 2013 - PLF 2014

**L'une des composantes essentielles de la politique de développement des radars est l'acceptabilité sociale du dispositif et de la règle qu'il contrôle (le code de la route). Ainsi, en 2013, 2,33 M€ seront consacrés au financement des campagnes de communication accompagnant le développement du contrôle automatisé.**

## 2. Une formule sans fondement scientifique

Pourtant, cette formule n'est ni de près, ni de loin, une formule « mathématique » comme de nombreux experts de la sécurité routière la présentent.

**« Il ne s'agit que d'approches non scientifiques qui se citent entre elles... »**

La Ligue de Défense des Conducteurs a demandé à la Société de Calculs Mathématiques, S.A, un cabinet mathématique indépendant, de réaliser une étude afin d'analyser cette formule et cette relation scientifique entre mortalité et vitesse.<sup>(4)</sup> Ce cabinet, dont le Président Directeur Général est polytechnicien et docteur en mathématiques, a notamment travaillé pour le ministère de la Défense, EDF, la SNCF, le CEA et bien d'autres organismes de cette envergure.

Cette étude met en lumière la totale absence de légitimité des formules utilisées pour lier scientifiquement la vitesse à la mortalité routière. La Société de Calcul Mathématique S.A tire les conclusions suivantes : « du strict point de vue de la logique, les modèles utilisés par ces document sont inappropriés, incohérents et n'ont jamais fait l'objet de la moindre validation. Il ne s'agit que d'approches non scientifiques qui se citent entre elles. On ignore sur quelles données elles s'appuient et quelle est l'incertitude sur ces données. Les modèles ne font pas la distinction entre différentes situations qu'il faudrait manifesterment différencier ».

Cette étude met en lumière la totale absence de légitimité des formules utilisées pour lier scientifiquement la vitesse à la mortalité routière. La Société de Calcul Mathématique S.A tire les conclusions suivantes : « du strict point de vue de la logique, les modèles utilisés par ces document sont inappropriés, incohérents et n'ont jamais fait l'objet de la moindre validation. Il ne s'agit que d'approches non scientifiques qui se citent entre elles. On ignore sur quelles données elles s'appuient et quelle est l'incertitude sur ces données. Les modèles ne font pas la distinction entre différentes situations qu'il faudrait manifesterment différencier ».

(4)[http://www.liguedesconducteurs.org/images/dossier\\_de\\_presse\\_etude%20vitesse\\_0407201.pdf](http://www.liguedesconducteurs.org/images/dossier_de_presse_etude%20vitesse_0407201.pdf)





### 3. La formule à l'épreuve des faits : la vitesse en France et à l'étranger...

#### EN FRANCE

De nombreux éléments factuels permettent également de remettre en cause la formule de Nilsson. En 2012, la vitesse moyenne a augmenté de 0,3 km/h. Nous aurions dû, en suivant la logique de cette formule, assister à une augmentation de la mortalité routière. Il n'en est rien puisqu'elle a baissé cette même année de 7,8% par rapport à 2011. Il ne s'agit d'ailleurs pas d'un cas isolé puisqu'entre 1998 et 2002 le nombre de décès sur les routes avait par exemple diminué de 15% alors que, sur cette période, la vitesse moyenne de circulation avait augmenté sur tous les types de réseaux.

#### À L'ÉTRANGER

Nos voisins européens ont eux aussi des résultats probants en matière de sécurité routière, sans pour autant abaisser leur limitation de vitesse, souvent supérieures aux nôtres. Les allemands n'ont par exemple rien à envier à nos résultats malgré une politique de sécurité routière fondamentalement opposée à celle de la France, qui mise plus sur la prévention et la formation que sur la répression.

Cette politique porte ses fruits, malgré une vitesse limitée à 100 km/h sur les routes nationales et illimitée sur certaines portions d'autoroutes, la mortalité sur les routes allemandes s'élève à 3 300 décès en 2013 soit le même nombre de décès qu'en France, pour 20% d'habitants en plus.

En 2012, cinq pays européens ont abaissé leur mortalité routière à trois décès pour 100 000 habitants. Il s'agit du Danemark, de la Norvège, de la Suède, du Royaume-Uni et de l'Islande.

Parmi ces pays, le Danemark a pourtant augmenté ses limitations de vitesse de 110 à 130 km/h sur son réseau autoroutier.

Quant au Royaume-Uni, avec une limitation de vitesse à 100 km/h (60 miles/h) sur le réseau secondaire, ce pays est celui qui comptait en 2012 le moins de morts sur les routes dans l'Union européenne, après Malte : 28 pour un million d'habitants, soit deux fois moins qu'en France.

### 4. L'aspect économique balayé

Dans son rapport, le comité d'experts aborde la question des coûts de l'abaissement des limitations de vitesse mais se contente de balayer cette problématique très rapidement, sans une véritable analyse.

Pourtant, plusieurs ingénieurs-économistes, notamment Jean Poulit, ancien directeur général de l'Institut géographique national, ancien chef du service de l'exploitation et de la sécurité routière et initiateur de l'opération Bison Futé, évoquent ainsi, en cas d'abaissement de la vitesse sur les routes de France, une perte annuelle de 39,5 milliards d'euros soit l'équivalent d'1,94% du PIB français. L'étude de Jean Poulit, réalisée avec trois autres économistes que sont Christian Stoffaës, référent pour l'économie du Conseil

général de l'Économie, de l'Industrie, de l'Énergie et des Technologies à Bercy, Bruno Angles, président France de Macquarie et Pierre Pommellet, ancien directeur général de la région Ile de France, a le mérite de mettre en lumière un facteur totalement ignoré

**« Une perte annuelle de 39,5 milliards d'euros soit l'équivalent d'1,94% du PIB français... »**

par le comité des experts et les pouvoirs publics. Selon cette étude, la baisse des distances moyennes parcourues suite à la diminution de 10 km/h sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier aurait un impact conséquent sur l'économie.

En effet, cette analyse démontre que « contrairement à une idée intuitive, la réduction de la vitesse sur route et autoroute ne conduit pas, statistiquement, à augmenter les temps de trajet mais à diminuer la distance moyenne parcourue par trajet, ce que l'on appelle la portée du déplacement.<sup>(5)</sup> ». L'étude met en avant la perte d'efficacité économique liée à la perte d'accessibilité d'un territoire. Par exemple, se situer à trente minutes au lieu de vingt d'un lieu peut inciter le conducteur à ne plus accéder aussi souvent à celui-ci. Au contraire, si le conducteur peut atteindre un lieu en vingt minutes au lieu de trente, il se déplacera plus facilement dans ce dernier.

Une réduction de la vitesse aurait donc un impact très néfaste sur l'économie, comme le relève cette analyse qui précise « qu'une réduction de la vitesse moyenne de 12,5% a pour effet de réduire de 23,44% le territoire accessible, à temps de trajet constant. Cela signifie que le marché de l'emploi accessible en une heure baisse de 23,5%, que les commerces et les équipements commodément accessibles baissent également en nombre de 23,5 % ». »

**« L'étude met en avant la perte d'efficacité économique liée à la perte d'accessibilité d'un territoire... »**

L'impact économique d'une telle décision est donc une donnée majeure qu'il est nécessaire de soumettre à une étude sérieuse et approfondie puisqu'elle touche l'ensemble des français.

Pourtant, le comité des experts et le CNSR semble éluder très rapidement cette question de l'impact économique. Ainsi, le rapport du comité des experts parle d'un coût minime, qui concernerait uniquement le changement des panneaux.

(5) <http://www.latribune.fr/blogs/cercle-des-ingenieurs-economistes/20140103trib000807759/reduire-les-limitations-de-vitesse-c-est-freiner-la-croissance-et-l-emploi.html>



## **EXTRAIT DE L'ÉTUDE DE JEAN POULIT DANS "LA TRIBUNE"**

**Contrairement à une idée intuitive, la réduction de la vitesse sur route et autoroute ne conduit pas, statistiquement, à augmenter les temps de trajet mais à diminuer la distance moyenne parcourue par trajet, ce que l'on appelle la portée du déplacement. Il en résulte une perte d'efficacité économique. [...]**

**Cette formulation est corroborée par une analyse portant sur 16 agglomérations françaises de taille croissante, de Guéret à l'Île de France. Elle est également corroborée par une étude portant sur les territoires entourant les 36 000 communes de France. Elle est enfin vérifiée sous la forme d'observations de l'augmentation de création de richesse à l'ouverture d'infrastructures nouvelles : autoroute A87 Angers La Roche sur Yon, autoroute A89 Bordeaux Clermont Ferrand, 3 lignes de tramway de Bordeaux.**

**Le territoire accessible dans un temps donné est très sensible à la vitesse du système de transport qui le dessert. En une heure, en effet, le résident parcourt une distance qui est égale à la vitesse. L'étendue du territoire auquel il peut accéder varie comme le carré de la distance parcourue, c'est-à-dire comme le carré de la vitesse, ce qui témoigne de l'importance critique de ce facteur.**

**Une réduction de la vitesse moyenne de 12,5% a pour effet de réduire de 23,44% le territoire accessible, à temps de trajet constant. Cela signifie que le marché de l'emploi accessible en une heure baisse de 23,5%, que les commerces et les équipements**

# III – D’AUTRES FACTEURS VOLONTAIREMENT IGNORÉS

En focalisant leur réflexion sur la lutte contre la vitesse, les experts négligent tous les autres facteurs liés à la sécurité routière. Ils tentent d’ailleurs maladroitement de s’en justifier dans leur rapport :

« D’aucuns s’étonneront que nous n’ayons pas proposé ici de mesures relatives soit à d’autres facteurs d’accidents qui font régulièrement l’objet de débats publics (comme l’hypovigilance ou somnolence au volant, le cannabis, les médicaments, les troubles de l’attention, notamment ceux liés au téléphone au volant), soit à des populations particulièrement exposées ou vulnérables (comme les jeunes, les cyclistes, les deux-roues motorisés ou les conducteurs âgés). D’autres interrogations peuvent légitimement concerner la conception même des véhicules, les caractéristiques du réseau ou l’organisation des secours et la prise en charge sanitaire des victimes. Comme nous l’avons indiqué précédemment, les raisons de ces “non choix” sont variées. Au-delà des mesures à l’évidence efficaces mais totalement inapplicables ou des mesures quantitativement peu efficaces, nous avons ici écarté des mesures certes efficaces, mais trop tardivement (relativement à l’échéance de 2020), ainsi que des mesures qui pourraient l’être mais dont l’état de la connaissance ne nous permettait pas de l’affirmer avec certitude ».

Entre l’erreur de jugement et l’omission volontaire, le comité des experts a préféré plaider pour l’omission volontaire. Seul l’objectif de s’attaquer à la vitesse compte, au détriment de nombreux facteurs qui contribuent à améliorer la sécurité routière.

## 1. La dégradation progressive du réseau routier

**« Dans près de 50%  
des accidents mortels,  
les facteurs liés à l’infrastructure  
sont en jeu... »**

Il est nécessaire de rappeler que 85% des déplacements des particuliers s’effectuant sur la route, le maintien de la bonne qualité des infrastructures de transport est donc un enjeu de sécurité majeur pour tous les usagers. Pourtant, l’état des routes ne cesse de se détériorer faute de budget nécessaire pour les entretenir. Entre 1983 et 2004, les études REAGIR, chargées d’établir la cause des accidents de la route par département, ont permis de mettre en lumière que dans près de 50% des accidents mortels, les facteurs liés à l’infrastructure rentrent en jeu (route – équipements – environnement)<sup>(6)</sup>. Pierre Calvin, Président de l’Association Techniques de la Route, a d’ailleurs parfaitement résumé l’importance des infrastructures dans la sécurité routière lors du colloque « Vitesse : stop

(6) Sétra – *Le mécanisme d’accident* – mars 2006



## EXTRAIT DE L'INTERVENTION DE PIERRE CALVIN PALAIS DU LUXEMBOURG, 22 AVRIL 2014

« Pour résumer rapidement le rôle de l'infrastructure, je dirai que sur autoroute, c'est le même conducteur, c'est le même véhicule, on roule beaucoup plus vite puisque l'on va à 130 km/h, et c'est là où l'on a le moins d'accidents. Trouvez la différence : entre les deux, qu'y a-t-il ? Tout simplement, une infrastructure. C'est-à-dire que lorsque l'infrastructure est bien équipée, bien préparée, bien perçue par l'utilisateur, obligatoirement et quelle que soit la vitesse, on a une réduction de l'insécurité routière. [...] Le véhicule aujourd'hui a énormément évolué et cela a permis de réduire les distances de freinage, d'améliorer la tenue de route et d'éviter la sortie de route dans les virages.

Malheureusement, les revêtements aujourd'hui sont de plus en plus en mauvais état et on a une augmentation de la distance de freinage liée à la glissance, c'est-à-dire à la perte d'adhérence du véhicule sur la chaussée. Le véhicule, c'est 4 fois la paume de la main sur la route : la surface de contact entre le pneu et la route représente 4 fois la taille de la paume de la main.

Quand vous roulez à 130 km/h, vous reposez sur cette surface ! Il est clair que si vous avez une adhérence entre le pneu et le revêtement, vous allez pouvoir freiner, vous allez pouvoir vous arrêter, mais vous allez pouvoir aussi ne pas sortir de la route et aller justement percuter ces obstacles latéraux. Si vous n'avez pas cette adhérence, il est clair que vous n'allez pas vous arrêter.

On a fait des essais entre autres sur le circuit de Jean-Pierre Beltoise à Trappes, où on a pu réduire de 50 % les distances de freinage, ce qui veut dire d'un autre côté qu'il y a des endroits où on met deux fois plus de distance pour s'arrêter. Donc on gagne, au travers du véhicule, cinq ou dix mètres, et on en perd vingt de l'autre parce qu'on a un revêtement qui n'est pas en bon état.

aux idées reçues – Pour une nouvelle approche de la sécurité routière », organisé par la Ligue de Défense des Conducteurs le 22 avril dernier au Sénat.

Malgré l'importance capitale des infrastructures routières, le budget pour les entretenir est en baisse constante. Il est passé de 424 millions d'euros en 2009 à 227 millions en 2011. En 2014, les moyens alloués à l'entretien du réseau routier ont été augmentés à 340 millions d'euros mais ne permettront pas un rythme de renouvellement des couches de surface que de 4%. A titre d'exemple, le taux de renouvellement des couches de surface se situait entre 4 et 5% en 2005-2007. Le rythme optimal de renouvellement annuel des couches de surface, estimé à 8%, n'a été atteint qu'en 2009. Le taux est ensuite passé à 6% en 2010 et 5% en 2011. Il est retombé à 4% en 2012 et 2013. Il devrait connaître le même pourcentage pour 2014.

**« Le rythme optimal de renouvellement annuel des couches de surface, estimé à 8%, n'a été atteint qu'en 2009... »**

Pourtant les moyens financiers sont bel et bien présents. La route dégage à elle seule un excédent de 19 milliards d'euros. En effet, les recettes spécifiques apportées par la route aux administrations publiques (Etat et collectivités locales) ont été de l'ordre de 37 milliards d'euros en 2012, alors que seuls 18 milliards ont été réinvestis dans les infrastructures routières. La répression routière à elle seule rapporte directement à l'état 1,7 milliards d'euros. Pourtant, les pouvoirs publics continuent à plaider le manque de budget et ce sont les collectivités locales qui en pâtissent le plus. En 2008, 64 départements affichaient une hausse de leur budget « voiries » supérieure à 2%, alors qu'en 2010, 69 départements ont diminué leur budget « voiries » de plus de 5%.

## 2. Lutte contre l'alcool au volant : une dangereuse analyse...

Le comité des experts s'est également penché sur des mesures pouvant favoriser la lutte contre l'alcool au volant, première cause de mortalité routière et impliquée dans plus de 30% des accidents.

Pourtant, malgré l'évidente nécessité d'aborder ce sujet, là encore les experts mettent en avant une certaine forme d'idéologie au détriment du pragmatisme. Rapidement, le comité opère un rapprochement dangereux, voire une assimilation, entre l'alcoolisme, qui est une maladie, et le fait de prendre le volant avec une alcoolémie supérieure au seuil légal.

Les experts arrivent à ce rapprochement en tirant la conclusion suivante : « une majorité des conducteurs qui ont une alcoolémie délictueuse ont une alcoolémie très supérieure au seuil légal, ce qui indique un problème avec l'alcool. Les thérapies sont proposées selon l'intensité du problème identifié ».

Quid des conducteurs qui ont simplement fait preuve d'inconscience en sortant d'une soirée ? Doivent-ils être également considérés comme des malades ? Ce traitement réservé à l'alcool relève visiblement d'une idéologie que l'on peut qualifier « d'hygiéniste ».

On retrouve ici l'ombre de Claude Got qui écrit d'ailleurs dans son livre Comment tuer l'Etat : "L'idée d'un pays réunissant uniquement des consommateurs modérés est un mythe de producteurs qui imaginent pouvoir bénéficier des richesses assurées par la production d'alcool sans se sentir une part de responsabilité dans les dégâts humains entraînés par sa consommation." Pour Claude Got, aucun entre-deux, aucune modération n'est acceptable, les consommateurs d'alcool ne sont pas capables d'agir de façon raisonnable. Cette phrase traduit bien le mécanisme de pensée que l'on retrouve dans ce rapport.

Cette idéologie est d'autant plus pénalisante qu'elle livre une analyse faussée sur la conduite en état d'ivresse. Bon nombre de conducteurs pris en état d'ivresse ne sont pas nécessairement alcooliques mais en revanche, ont bien fait preuve d'inconscience. C'est sur ce risque d'inconscience que les efforts doivent être portés. A ce titre, les différentes campagnes de la sécurité routière ont un effet très positif sur les conducteurs.

Le comité des experts va plus loin et propose d'installation d'un éthylotest anti-démarrage pour les jeunes conducteurs. Il ne faut également pas oublier que la plupart des jeunes utilisent la voiture de leurs parents pour se déplacer. Ce dispositif aurait donc une portée bien plus large que celle annoncée dans le rapport. Là encore, le comité des experts développe une idéologie qui prône le contrôle des conducteurs plutôt que de miser sur leur responsabilité.

Les experts s'inquiètent plus de l'engorgement des tribunaux que de la lutte de l'alcool au volant. Tout au long du rapport, les experts rappellent que leur seul objectif est de sauver des vies, quelles que soient les mesures proposées.

**« Les experts s'inquiètent plus de l'engorgement des tribunaux que de la lutte contre l'alcool au volant... »**

Mais sur l'alcool au volant, les experts se trouvent pris en flagrant délit de contradiction en affirmant que « l'efficacité des contrôles aléatoires préventifs pourrait être améliorée en poursuivant la démarche actuelle d'optimisation des plans de contrôle, en intervenant aux heures sensibles] [...] Néanmoins, cette abondance de procès-verbaux entraînerait un surcroît de matière à traiter pour le système pénal, qui n'en a pas la capacité actuellement. »

Si on résume bien cette idée, cela voudrait dire que les contrôles anti-alcoolémie sont si efficaces qu'ils engorgent les tribunaux et donc qu'il est nécessaire de ne pas trop en faire. Mais que deviennent les vies sauvées grâce à ces contrôles ? Pourquoi cette réticence à encombrer les tribunaux ne s'applique-t-elle pas quand il s'agit de vitesse ?

Ainsi, les experts vont à l'encontre de la seule mesure réellement efficace présente dans leur rapport.

### 3. Amélioration des véhicules et des premiers secours : des facteurs également négligés

Bien d'autres facteurs contribuent à la baisse de la mortalité sur les routes, malheureusement ils sont minimisés voire occultés. A commencer par celui de l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité des voitures. Le rapport des experts du CNSR évoque à peine le sujet, pourtant depuis plus de 40 ans, la sécurité dans les véhicules n'a cessé d'être améliorée et les constructeurs redoublent d'effort afin d'offrir aux usagers de la route toujours plus de sécurité.

La ceinture de sécurité trois points, l'airbag ou encore l'ABS sont devenus des équipements indispensables et obligatoires dans les voitures. Plus récemment, il est désormais obligatoire pour les nouveaux véhicules de disposer d'un système d'ESP anti-dérapiage qui évite très majoritairement les pertes de contrôle des véhicules. La structure du véhicule elle-même est renforcée, aujourd'hui, même la plus petite voiture du marché neuve dispose d'une cellule de survie qui est capable de résister à un impact de 30 tonnes à 50 km/h.

**« Même la plus petite voiture du marché neuve dispose d'une cellule de survie capable de résister à un impact de 30 tonnes à 50 km/h... »**

Sur le freinage, les progrès ont été également importants, entre 1990 et 2012, la Clio a gagné plus de cinq mètres en distance de freinage à une vitesse de 90 km/h grâce à l'incorporation de nouvelles technologies.

Ces technologies produisent leurs effets au fur et à mesure du renouvellement du parc automobile français et influent ainsi de façon significative sur la baisse de la mortalité. La moyenne d'âge du parc automobile français est aujourd'hui de 8,3 ans. Plus il sera renouvelé, plus les usagers pourront bénéficier des dernières innovations en matière de sécurité. En matière de mortalité sur les routes, de nombreux facteurs entrent en jeu mais là encore, les experts font l'impasse sur ces derniers. Aucune proposition novatrice n'émane du CNSR dans ce domaine. Ce sont d'ailleurs les sénateurs qui se sont emparés du sujet en votant une proposition de loi afin d'instaurer une formation aux premiers secours dans le cadre de l'examen du permis de conduire.





# CONCLUSION

Depuis maintenant dix ans, la politique de sécurité routière se focalise sur la lutte contre la vitesse et s'enlise dans une surenchère de mesures répressives. Les conducteurs, principaux acteurs de la politique de sécurité routière, affichent désormais une position de rejet face à des mesures qui ne sont plus du tout en adéquation avec la réalité de la route.

A la veille des débats du CNSR portant sur la diminution des limitations de vitesse, la Ligue de Défense des Conducteurs a souhaité mener l'enquête dans le but de comprendre et décrypter cette obsession anti-vitesse.

Cette enquête a amené à mettre en lumière de nombreuses défaillances de la politique de sécurité routière actuellement conduite, des défaillances qui portent à la fois sur la forme et sur le fond.

Sur la forme d'abord. Le CNSR, organe chargé de proposer de nouvelles mesures en faveur de la sécurité routière connaît une gouvernance totalement déséquilibrée. Sur 51 membres au sein du CNSR, les conducteurs n'occupent qu'une place infime alors qu'ils sont les principaux concernés par les mesures discutées.

Au-delà de ce manque d'équilibre dans sa composition, on retrouve chez plusieurs de ses membres, notamment le président du CNSR et le président de la commission « vitesse » un parti pris sur ce que doit être la politique de sécurité routière, à savoir, selon eux, une lutte acharnée contre la vitesse.

Cette gouvernance est encore plus déséquilibrée lorsqu'il s'agit du « comité des experts » désignés par le pouvoir exécutif et dont l'impartialité peut être sérieusement remise en question.

Au regard des travaux menés par ce comité des experts, on retrouve encore et toujours la même obsession anti vitesse, entièrement fondée sur une formule purement dogmatique « 1% de vitesse en moins = 4% d'accidents mortels en moins ».

Cette formule ne résiste ni à l'analyse d'un mathématicien, ni à la confrontation avec la réalité. Pourtant, 30 ans après sa création par un Suédois,

les partisans de la lutte anti-vitesse continuent de la brandir avec la même conviction, sans se préoccuper des progrès réalisés par les infrastructures, les véhicules ou encore les premiers secours.

Les conducteurs sont littéralement exclus du développement de la politique de sécurité routière alors qu'ils devraient en être les maillons essentiels. Et le maigre lien de confiance avec les conducteurs se rompt totalement quand on évoque les sommes engrangées par la répression routière. 1,7 milliards au total en 2013 dont 800 millions pour les radars et la volonté du CNSR d'intensifier le redéploiement des radars. Ce qui représente la somme de 190.000 euros par an et par radar automatique. L'évocation de ces montants et la politique de répression routière menée par le gouvernement sont devenues insupportables pour les conducteurs.

Quid des mesures en faveur de la lutte contre l'alcool au volant, des infrastructures, du renouvellement du parc automobile ou des premiers secours ? Les experts n'ont pas pris la peine d'y réfléchir. Seule la diminution de la vitesse compte.

Ni indépendant, ni pluraliste, le CNSR livre un simulacre de débat démocratique et continue d'emprunter le chemin d'une répression toujours plus pesante à l'encontre des conducteurs. La vie des conducteurs est bien trop précieuse pour reposer sur une idéologie devenue un dogme incontestable.

# LA LIGUE DE DEFENSE DES CONDUCTEURS

Pour être efficace et avoir des effets positifs durables, la politique de sécurité routière doit se faire en bonne intelligence avec les conducteurs.

Depuis une décennie, la politique de sécurité routière s'est transformée en véritable « chasse au conducteur ». Une répression systématique s'est progressivement installée, doublée d'une recherche systématique de recettes fiscales, par la multiplication -entre autres- des amendes adressées par millions aux conducteurs. Au moindre écart de conduite, ces derniers sont transformés en « délinquants routiers » responsables de « violence routière ».

Face à ces dérives, la Ligue de Défense des Conducteurs a pour but de réunir le plus grand nombre de conducteurs responsables et de faire entendre leur voix pour en finir avec une politique de sécurité routière uniquement fondée sur la répression, déconnectée des réalités de la route. Notre association prône la mise en place d'une politique plus juste et plus efficace, qui invite le conducteur à participer à son développement.

Elle agit en décryptant les politiques publiques en matière de sécurité routière et en informant les conducteurs. Elle produit des études, des articles et mène des enquêtes, jouant le rôle d'un véritable contre-pouvoir. Enfin, elle organise des campagnes de mobilisation auprès des élus et des décideurs politiques pour faire évoluer les politiques et les moyens mis en œuvre pour moins de répression, et toujours plus de sécurité sur la route.

Créée en mars 2009, la Ligue de Défense des Conducteurs compte désormais plus de 50 000 membres donateurs et plus de 47 000 personnes la suivent régulièrement sur sa page Facebook. Elle est aujourd'hui l'association de conducteurs qui dispose de la plus forte capacité de mobilisation puisque ses différentes actions ont rassemblé jusqu'à 1,5 million de signatures.

Association loi de 1901, la Ligue de Défense des Conducteurs est indépendante de tout organisme public, de toute formation politique, syndicale ou professionnelle. Pour garantir cette indépendance, elle s'interdit de recevoir des subventions publiques et n'agit que grâce aux dons de ses membres.



## Pour rester en contact :

Site internet : [www.liguedesconducteurs.org](http://www.liguedesconducteurs.org)

Page facebook : [www.facebook.com/LigueDeDefenseDes-Conducteurs](http://www.facebook.com/LigueDeDefenseDes-Conducteurs)

E-mail : [contact@liguedesconducteurs.org](mailto:contact@liguedesconducteurs.org)

Téléphone : 01.40.01.06.51

Adresse : 23, avenue Jean Moulin 75014 Paris

