

Le grand livre blanc sur la sécurité routière 2025

6 - 12 - 2024

Jacques ROBIN

Ingénieur routier, accidentologue

La rédaction de ce livre blanc est ouverte à tous, à ceux qui désirent proposer des idées ou suggérer des modifications : experts de l'administration (CEREMA, DGITM, IFSTTAR) et autres services ou experts indépendants, ou membres d'associations ou tous autres particuliers dont déjà quelques-uns ont apporté leur collaboration et seront référencés dans la version finale.

Ce fichier est le chapitre 0 : préface

Pourquoi ce livre blanc : parce qu'il y a des failles dans l'infrastructure, dans l'ergonomie des voitures, dans la réglementation (Code et IISR), failles qu'on ne connaît pas ou que l'on connaît mais qu'on accepte.

Éclairant. Ce livre blanc numérique a pour ambition d'être éclairant sur les causes des accidents et sur les actions (matérielles ou réglementaires) à mettre en œuvre pour les éviter. Il est en construction.

Le sujet de la sécurité routière est très large, et ce livre blanc paraîtra donc, à première vue, complexe, car les contre-mesures formulées pour chaque sujet, chaque type d'accident, ne vous seront pas assénées sans des explications : des photos de configurations dangereuses seront exposées, les causes de la dangerosité seront analysées de façon millimétrée, des justifications seront fournies, et le tout aboutira à une ou des préconisations pour chaque sujet.

Les détails. En plus des causes globales comme la vitesse, l'alcool, la drogue ou l'inexpérience des jeunes, il existe, pour chaque type d'accident, une cause commune à tous les accidents de ce type, un détail évident important, souvent un détail d'infrastructure, qui, s'il était bien traité, éviterait la survenance de l'accident, même si le conducteur est alcoolisé, drogué ou inexpérimenté. Le présent livre blanc est établi sur ces principes et aborde les détails requis.

Le diable est dans les détails (*Nietzsche*)

D'abord deux mots : on PEUT, on DOIT.

On peut car on sait. Les solutions pour éviter les accidents sont connues, écrites et diffusées, donc "connaissables"

On peut car chacun des décideurs ou gestionnaires, qui lit ces lignes est affecté, ou élu, à un poste où des moyens d'agir lui ont été officiellement donnés.

On doit. Vis-à-vis de nos 68 millions de compatriotes nous devons faire ce qu'il faut car eux ne savent pas et nous font confiance, donc nous devons agir :

- pour éviter qu'ils soient tués et que de ce fait leur famille soit bouleversée et les études de leurs enfants soient perturbées.
- pour éviter qu'ils soient gravement blessés, handicapés à vie, sans activités pour leur équilibre personnel ou pour la société.
- pour éviter d'engorger les hôpitaux et d'accaparer inutilement les médecins déjà surchargés.

On ne doit pas s'abstenir d'agir en se retranchant derrière des prétextes tels que :

- que l'accident est inhérent à la circulation
- que les accidents sont dus au mauvais comportement des conducteurs, à l'alcool, la drogue, la fatigue, à leur insuffisance cognitive. Mais justement c'est pour ces profils que l'infrastructure, la signalisation, le code de la route et l'ergonomie des voitures doivent être adaptés.
- que l'on ne va tout de même pas entrer dans tous les détails.



Je reprends ici le propos formulé en introduction du Livre Blanc de la Commission de la Sécurité Routière de 1989 car il est très approprié et je ne pourrais pas mieux dire:

« Une société avancée peut-elle tirer le voile sur les victimes et leurs proches ? S'accommoder de ces tragédies comme d'une fatalité, un tribut "pas trop cher payé" au progrès technique, à la liberté et au plaisir de conduire »

Préface

Devant la persistance de certains types d'accidents de la route **évitables** (80%), j'ai entrepris de commencer un livre blanc sur les possibilités de réduire le nombre d'accidents en analysant les causes des accidents survenus et proposant des solutions. Les améliorations proposées concerneront l'infrastructure dont la signalisation, les véhicules, les usagers et le Code de la route

Est-ce bien la peine de vouloir faire mieux ?

Chacun est en droit de se poser la question "est-ce bien la peine de vouloir faire mieux dans ce domaine des accidents routiers alors que, d'une part, il y a beaucoup d'autres drames dont il faut s'occuper, que d'autre part il y a 600 000 autres décès par an et enfin que dans ce domaine, l'accident est inhérent à la circulation".

Les réponses sont dans la question : il y a déjà tant de malheurs : guerre, pandémie, précarité, réchauffement climatique, ce serait bien, justement, d'éviter d'en rajouter d'autres alors qu'il suffit de prendre simplement des mesures qui conviennent car en matière de sécurité **il n'est ni plus long ni plus difficile, ni plus onéreux de faire bien les choses que de les faire mal**, tant en d'infrastructure (éviter les pièges et informer des dangers de façon plus pertinente), qu'en conception des voitures (rendre les indications du tableau de bord mieux lisibles et les portières moins dangereuses pour les cyclistes) et qu'en Code de la route (chasser les illogismes)..

La réponse est aussi dans la deuxième partie de la question : il y a plus de 600 000 décès "non accidentels" tous les ans, pourquoi s'occuper si activement des 3000 morts sur la route. Pour ces décès non accidentels on a déjà fait tout ce qu'il fallait, en général, pour l'éviter alors que pour l'accident on n'a justement pas fait ce qu'il fallait, au contraire : vitesse, alcool, infrastructure, etc. En plus, pour les décès "non accidentels" on s'est préparé les mois précédents alors que les accidents sont un bouleversement brutal et durable qui cause des ravages dans les familles.

La réponse est aussi dans la troisième partie de la "l'accident est inhérent à la circulation" : si nos prédécesseurs s'étaient posé cette question dans les années 70 et avaient répondu "on laisse tel-que, on ne fait rien" on serait actuellement à 35 000 tués et 200 000 handicapés tous les ans, peut-être vous qui lisez ces lignes.

Pourquoi les changements sont-ils si difficiles ?

On peut aussi se poser la question de savoir pourquoi certaines dispositions qui avaient été jugées adaptées il y a 70 ans par nos prédécesseurs n'ont pas été modifiées au cours des dernières décennies au fur et à mesure que les besoins du changement se faisaient jour et que des solutions évidentes apparaissaient pour une meilleure sécurité ?

Les 16 raisons des freins aux changements

Pourquoi les améliorations sont-elles si difficiles alors que les bonnes solutions sont connues, que les mesures peuvent être appliquées ?

1 - La dépendance au sentier. Le principal frein au changement est la théorie de "la dépendance au sentier" théorisée par Paul David, économiste anglais, la *path dependence* est l'idée que des choix adoptés à une époque, mais pas optimaux ni rationnels par la suite, peuvent perdurer indéfiniment même si d'autres solutions meilleures apparaissent, parce que les changer impliquerait un coût ou un effort trop élevé à un moment. Ce principe peut s'appliquer par exemple aux feux rouges clignotants des passages à niveau qui sont inadaptés à la mission d'arrêt qui leur est demandée et qui devraient être remplacés par des feux rouges FIXES bien visibles sur mats et potences.

2 - Les gardiens du temple. La deuxième raison : la fierté de ceux qui, au cours du temps, avaient, ou ont encore, le pouvoir de décision, et qui n'ont pas voulu modifier ce qui devait l'être car ce serait reconnaître que pendant les années précédentes ils se trompaient, et cela, leur fierté ne peut l'accepter. C'est aussi une attitude d'ultraconservatisme que l'on peut appeler le syndrome du gardien du temple : c'est un désir très fort de conserver un point de vue déjà mis en place et de continuer à l'imposer, tel quel, contre toute tentative de changement.

3 - La stérilité des commissions - La troisième raison est qu'en France, toutes les modifications proposées par les experts sont soumises à des commissions qui, elles mêmes, soumettent leurs conclusions à d'autres commissions et dans chaque commission, il suffit qu'UNE personne exprime son "désaccord" sur UNE proposition pour que cette proposition soit supprimée dans les "accords communs" proposés en conclusion. Par ricochets successifs, à la fin il reste seulement les mesures secondaires dont aucune ne va à l'encontre des positions qui, jusqu'à présent, ont abouti à la situation accidentogène actuelle.

4 - Les manques— Pour une partie de ceux qui sont aux manettes : le manque d'intérêt, de connaissances, le manque de temps (pris par les groupes de travail, les déplacements, les colloques), le manque d'observation réelle de ce qui se fait dans les autres pays , le manque d'observation des défauts du système actuel, le manque d'imagination de ce qui peut être mieux, le manque de prise en considération des usagers, le manque d'admettre qu'il y a des causes autres que "le comportement des conducteurs" auquel on attribue toujours aveuglément **98%** des accidents pour non respect du Code de la route, par exemple aux passages à niveau, le manque de fraternité, de prise en considération des usagers.

5 - La dissonance cognitive. C'est le cinquième frein au changement. Léon Festinger (A theory of cognitive dissonance) a mis en évidence que toute personne a tendance à rejeter ce qui est en contradiction avec ses cognitions préalables : pensées, idées, croyances et à mettre en place des stratégies d'évitement des circonstances identifiées comme source de dissonance.

6 - Le rejet des conducteurs lacunaires, l'unicité des causes. Lorsque l'on propose des solutions pour amoindrir le risque d'un tel type d'accident, on s'entend répondre que la recherche de telles améliorations est inutile car LA cause des accidents qui arrivent est AILLEURS : c'est le fait de "conduites à risque" : alcool et drogue ou de conducteurs à déficiences cognitives ou inexpérimentés, et que sur ces conducteurs là on n'y peut rien, donc on s'arrête là. On s'arrête là or c'est justement pour ces conducteurs lacunaires qu'il faut faire une infrastructure et une signalisation pertinente et bien indiquer la présence et la nature du danger. Si la signalisation est bonne, visible et bien placée, ils comprennent, même s'ils sont alcoolisés, drogués, inexpérimentés, ils ont des yeux. Il ne faut pas se

suffire des indications qui sont immédiatement bien comprises par les conducteurs "alpha", en particulier pour les passages à niveau et les contresens sur autoroute. C'est justement pour ces conducteurs lacunaires qu'il faut une route sans pièges, une voiture sans difficultés de tableau de bord.

7 – La certitude supposée. Le gestionnaire suppose que tout va bien se passer, il a la certitude que les voitures vont bien s'arrêter et rester au stop au carrefours ou que sur les routes bidirectionnelles, les voitures qui arrivent en face vont toutes rester bien sagement sur leur droite, que les conducteurs vont bien respecter le sens interdit qui les empêche d'entrer à contresens sur autoroute, et on ne prend donc pas les dispositions pour les défaillances, pour le cas de présence de brouillard, pour un malaise du conducteur, pour vingt autres raisons. Du fait de cette certitude le gestionnaire laisse, ou incite, les véhicules (voiture ou motos) franchir à grande vitesse les carrefours prioritaires, accepte que sur les routes bidirectionnelles les véhicules se croisent à 90 km/h, etc...

8 – Les preuves. C'est le huitième frein au changement. Lorsqu'une bonne idée sécuritaire est évidente, et est proposée, les services attendent en général une accumulation de preuves avant d'accepter d'agir. On perd souvent 10 ou 20 ans. À titre d'exemple, un des buts assignés, par le Ministère, aux experts du Conseil national de sécurité routière est "identifier les pistes d'action scientifiquement étayées au regard des enjeux"; ce qui exclue d'emblée les idées basées sur le simple bon sens ou l'observation.

9– La fabrication du doute. Les lobbies utilisent la « fabrication du doute » pour ralentir ou bloquer les décisions qui pourraient les gêner : ils mobilisent quelques chercheurs, pour prétendre que telle solution proposée n'est pas si évidente, et publient.

10 - L'Europe. On entend "on ne peut pas changer cela car c'est l'Europe qui décide ! On oublie qu'on fait partie de l'Europe, donc que l'Europe c'est nous : agissons sur ce point dans l'Europe. À l'inverse, lorsque l'on ne veut pas décider d'appliquer une mesure qui pourtant marche bien dans les autres pays européens, on s'entend répondre : "en France ça ne marchera pas, ce n'est pas la culture française"

11 – Les demi-mesures, l'à peu près. Les Français sont friands de l'à peu près, des demi-mesures. Or les 1/2 mesures donnent des 1/4 de résultats. "On" prend des 1/2 mesures car on ne veut pas brutalement trop s'éloigner de la situation antérieure. Par exemple la ligne d'effet devant les passages piétons, trop étroite : "on" a choisi 15 cm alors qu'il faudrait 50 cm comme dans les autres pays.

12 – Les exceptions dans les décrets. Les décrets bénéfiques à la sécurité comportent toujours des exceptions, destinées à ne pas indisposer les opposants, qui, immédiatement, s'engouffrent dans l'exception, ce qui maintient le danger. Exemple l'interdiction de stationner 5 m avant les passages piétons sauf pour les râteliers vélos (qu'on pourrait pourtant tout simplement placer avant), sauf pour les places "marquées" jusqu'à fin 2026.

13 – Le rejet du détail. C'est le treizième frein au changement. Lorsque l'on se préoccupe d'un détail évident qui est responsable des accidents, on s'entend répondre que ce détail est un cas particulier et que l'on ne peut pas prendre en compte tous les cas particuliers. On oublie tout simplement, comme disait Nietzsche que "le diable est dans les détails".

14 – La rétroactivité de la responsabilité. Le gestionnaire d'une route craint que s'il change, en l'améliorant, la disposition des lieux après un accident, les victimes de l'accident lui attribuent la responsabilité de l'accident en arguant que s'il avait changé avant, l'accident n'aurait pas eu lieu. De même pour le contenu d'un décret.

15 – L'accoutumance. L'accoutumance aux accidents de la route nous rends imperméable aux tragédies qui sont à l'aval, même pour des accidents avec 5 ou 6 morts; à l'inverse si un enfant est tué parce qu'un banc en béton s'est renversé dans un jardin public, on fait une commission dans un ministère avec plusieurs réunions et déplacements à Paris d'une dizaine d' "experts" hexagonaux.

16 – Un tribut à payer. La société s'accommode des accidents comme l'acceptation d'un tribut à payer au progrès technique, à la liberté, au plaisir de conduire, à la possibilité de se déplacer, sans imaginer de penser que les mêmes buts peuvent être atteints en amoindrissant les risques. Les exemples frappants sont le 90 km/h sur les routes bidirectionnelles, les abus de priorités aux carrefours.

C'est pour ces 16 raisons que, par exemple :

- aux passages à niveau on a conservé le feu rouge clignotant mal compris, au lieu du rouge fixe qui serait bien respecté,
- que, autre exemple, sur les bretelles de sortie d'autoroute on s'est contenté du panneau "sens interdit", sans panneau figuratif du danger,
- qu'aux carrefours sur les routes prioritaires on ne place pas un panneau en signalisation avancée annonçant le carrefour et qu'on favorise la vitesse sur la "filante" prioritaire
- que sur les giratoires on continue à marquer au sol des voies concentriques, et ce, malgré la consigne du CEREMA.
- que l'on ne supprime pas clairement les répéteurs de feux dans l'Instruction sur la signalisation
- que, pour les voitures électriques on va continuer à accepter l'oxymore de les équiper de bruiteurs trop silencieux au risque de surprendre et de percuter les piétons.

Pour éviter que nos compatriotes meurent ou soient handicapés, les **experts** doivent expliquer ce qui doit être fait, les **décideurs** doivent décréter, les **parlementaires** doivent légiférer, les **gestionnaires** (Autoroutes, RN, RD, VC...) doivent sécuriser leurs routes, les **associations** doivent

La table des matières

- 1- sécurité des routes, vitesse, collisions frontale, signalisation
- 2 - les arbres en bord de route et autres obstacles latéraux
- 3 - les carrefours interurbains
- 4 - la circulation sur autoroute, dont les contresens
- 5 - la sécurité des passages à niveau
- 6 – la sécurité en agglomération
- 7 - la sécurité des piétons
- 8 - la sécurité des cyclistes
- 9 – les séniors, les enfants, les motards
- 10 - les véhicules
- 11 - La réglementation : modifications à faire au Code de la route et à l'IISR (Instruction sur la Signalisation)
- 12 – Les sanctions, faire respecter le code, modifier les comportements,

Fin de la préface