

NUMÉRO
177

CIRCULER AUTREMENT

6,00 €

LE MAGAZINE DES ADHÉRENTS ET DONATEURS DE L'ASSOCIATION PRÉVENTION ROUTIÈRE – AVRIL/JUIN 2016

05 L'ENQUÊTE

AUTOCARS : LES ENJEUX DE LA LIBÉRALISATION

03 L'ESSENTIEL

2015, NOUVELLE
ANNÉE NOIRE
POUR LA
SÉCURITÉ
ROUTIÈRE

08 EN PRATIQUE

ADULTES À VÉLO :
LA PRÉVENTION
À LA PEINE

www.preventionroutiere.asso.fr

Association loi 1901 reconnue d'utilité publique – ISSN 1956-9629



L'ASSOCIATION
EN ACTION

Jeunes en situation de
handicap : pour que
la route soit aussi
la leur ! 12

 **association
PRÉVENTION
ROUTIÈRE**

© Fotolia

ÉDITO



OBJECTIF ZÉRO

Il n'y a pas d'échelle de valeur dans l'intolérable, et chaque décès sur la route est une vie arrachée. Cependant, s'il est un devoir qu'une société doit mener collectivement, c'est celui de protéger ses enfants. Or, en 2015, la route a fait plus de 120 petites victimes, dont plus de la moitié en tant que passagers d'une voiture. L'étude réalisée par nos soins⁽¹⁾ révèle que deux enfants sur trois sont mal ou pas attachés pendant les trajets, négligeant cet acte quotidien d'importance vitale qui consiste à bien installer siège-auto et enfants pour une sécurité optimale. Par ailleurs, dans la rue, la perception du danger, vécue à 1,20 mètre du sol, est tout autre : une expérience que chaque adulte pourra vivre grâce à l'animation en réalité virtuelle que nous présenterons dans quelques jours⁽²⁾.

Endeuillée par le nombre de victimes, motivée par des études et des expériences internationales concluantes, convaincue de pouvoir porter un message auprès des pouvoirs publics, et confortée par la capacité d'agir auprès du quelque 1,2 million d'enfants sensibilisés chaque année, l'association a choisi de lancer un grand appel à mobilisation générale autour du thème « Zéro enfant tué sur les routes de France ». Soyez convaincus que l'association Prévention Routière pèsera de tout son poids pour qu'il n'y ait plus, à l'avenir, d'enfant victime de la route des adultes !

(1) Étude d'observation réalisée sur le terrain en partenariat avec Bébé Confort.

(2) Opération Vizio Kid lancée en mars 2016 en partenariat avec Allianz.

François Pierson

Président de l'association Prévention Routière

CIRCULER AUTREMENT est édité par l'association Prévention Routière
Président : François Pierson – Déléguée générale : Anne Lavaud
4, rue de Ventadour, 75001 Paris – Tél. : 01 44 15 27 00
Fax : 01 44 15 27 40 – E-mail : circuler@preventionroutiere.asso.fr
Directrice de la publication : Anne Lavaud
Rédacteur en chef : Thomas Le Quellec
Impression : SIMAN – 92100 Boulogne-Billancourt
Commission paritaire : 0119 H 84171 – ISSN 1956-9629
Dépôt légal : 2^e trimestre 2016 – Service abonnements :
4, rue de Ventadour, 75001 Paris – Tél. : 01 44 15 27 92
L'ensemble des articles parus dans **Circuler autrement**
peut être reproduit à condition d'en indiquer l'origine.
Ce numéro est accompagné d'un courrier avec bulletin de soutien
et d'une enveloppe T.
Conception/réalisation : **UNÉDITE**

2 CIRCULER AUTREMENT N° 177 – AVRIL/JUIN 2016

L'essentiel

DEUX- ET TROIS-ROUES MOTORISÉS

LA CIRCULATION INTERFILES EXPÉRIMENTÉE DANS 11 DÉPARTEMENTS



© Thinkstock

Le gouvernement a suivi l'avis du Conseil national de sécurité routière (CNSR) qui préconisait d'expérimenter la pratique de la circulation interfiles des deux- et trois-roues motorisés. Un décret du 26 décembre 2015 autorise, depuis le 1^{er} février 2016, cette expérimentation. Onze départements – ceux d'Île-de-France, les Bouches-du-Rhône, la Gironde et le Rhône – sont concernés et le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) est chargé de suivre les résultats de cette opération, prévoyant plusieurs vagues d'enquêtes. L'association Prévention Routière soutient cette initiative qu'elle suivra de près. Elle attend, en particulier, que les données de l'évaluation soient rendues publiques.

VITESSE RÉDUITE

À GRENOBLE, ON ROULE À 30 KM/H PRESQUE PARTOUT



© Fotolia

La capitale des Alpes vient de réduire la vitesse autorisée à 30 km/h pour près de 80 % de ses voies. D'ici l'été prochain, cette limitation sera généralisée à la quasi-totalité de l'agglomération. Comme avant elle, Lorient ou de nombreuses communes d'Île-de-France, et Paris, où sept arrondissements vont passer à la

norme des 30 km/h, Grenoble fait le choix de la circulation apaisée et souhaite favoriser les déplacements doux. La sécurité a tout à y gagner, comme le confirme le CEREMA, qui travaille sur ces questions de la vitesse en ville depuis de longues années : « *Tous les travaux d'études et de recherche montrent que, en cas de choc, l'humain non protégé (piéton ou cycliste) résiste beaucoup mieux à un choc à 30 km/h qu'à 50 km/h.* »

© Sécurité Routière

2015, NOUVELLE ANNÉE NOIRE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Nul ne pouvait en douter. Avec seulement trois bilans mensuels « positifs » en 2015, une baisse annuelle de la mortalité routière paraissait illusoire. Et le bilan provisoire que l'Onisr (Observatoire national interministériel de sécurité routière) a publié fin janvier a confirmé l'inéluctable : 3 464 personnes ont perdu la vie en 2015 sur les routes de France métropolitaine, soit 80 de plus que l'année précédente (+ 2,4 %). Ces résultats sont d'autant plus inquiétants qu'il s'agit de la deuxième année consécutive de hausse de la mortalité routière – événement inédit depuis 1980 – après une année 2014 qui enregistrait déjà une augmentation de 3,5 %.

Cette aggravation de la mortalité s'accompagne d'une diminution du nombre d'accidents corporels et de blessés, ce qui traduit des accidents moins nombreux, mais plus violents. Les vitesses pratiquées par les véhicules seraient en effet en augmentation de 1 à 4 km/h selon les réseaux. Or toute hausse des vitesses moyennes, ne serait-ce que de 1 km/h, augmente mécaniquement la mortalité routière de 4 %, du fait d'accidents plus violents.

Par ailleurs, les comportements les plus extrêmes semblent se renforcer sur nos routes. L'année 2014 voyait déjà une multiplication des infractions les plus graves : alcoolémies délictueuses (+ 12,7 % par rapport à 2013), conduites de véhicule après usage de stupéfiants (+ 44,1 %), excès de vitesse supérieurs à 50 km/h (+ 25,4 %), conduites sans permis (+ 13,8 %), conduites sans assurance (+ 19,3 %), délits de fuite (+ 23,1 %)...

Notre association appelle l'ensemble des acteurs, usagers comme pouvoirs publics, à se remobiliser pour lutter efficacement contre l'insécurité routière. Elle dénonce le développement de

certaines pratiques (non-dénonciation des salariés ayant eu des infractions, trafic de points, signalement communautaire des radars et des présences des forces de l'ordre), qui visent à contourner le système, accentue le sentiment d'impunité d'une partie des conducteurs. Elle demande ainsi que l'égalité de tous les citoyens devant la loi soit rétablie et renforcée grâce à la mise en œuvre de mesures annoncées en 2015, ainsi que l'application effective de la loi visant à interdire toutes sortes d'avertisseurs communautaires de radars et de forces de l'ordre.

— T. L. Q.



EN BREF

622 jeunes hommes et jeunes filles ont perdu la vie sur les routes. La mortalité des 18/24 ans, qui avait fortement baissé en 2014 (- 8,5 %), repart à la hausse en 2015 (+ 7 %).

+8% C'est l'augmentation de la mortalité routière des automobilistes en 2015, soit 135 tués en plus.

43 C'est le nombre de victimes à déplorer dans l'accident d'autocar de Puisseguin, le 23 octobre. Un chiffre qui a sensiblement alourdi le bilan 2015.

À RETENIR



CHOC

Dans sa dernière campagne, la Sécurité Routière a choisi de montrer les répercussions dramatiques que peuvent avoir un accident de la route auprès de la famille et des proches des victimes. Le film « Onde de choc »

laisse percevoir le chagrin incommensurable qui affecte les parents, les grands-parents, les conjoints, les enfants... En off, une voix meurtrie égrene les suites tragiques d'une collision et les images défilent dans une ambiance glaçante.

EUROPE

Les accidents causant des blessures graves à l'étude.

Après avoir demandé à tous les États de l'Union européenne d'adopter la classification internationale MAIS (Maximum Abbreviated Injury Score), permettant une définition commune du blessé grave et des comparaisons statistiques, la Commission européenne lance une étude destinée à analyser les accidents générant des blessures graves et à en identifier les principaux facteurs. Elle sera menée avec des organismes de recherche de différents pays. Résultats attendus pour fin 2016.

BELGIQUE

Alors que la mortalité routière s'annonce en hausse (+ 4 %) pour 2015, la Belgique

entend prendre toutes les mesures pour « rectifier le tir » d'ici 2020. C'est le sens des États Généraux de la Sécurité routière organisés par la ministre de la Mobilité en décembre dernier, avec le rassemblement de citoyens et professionnels, des débats et plus de 9 000 participations sur le site www.egsr2015.be. Une série de quinze mesures a été actée pour « intensifier la lutte contre les principaux facteurs d'insécurité routière ».

CARTON VERT

L'ALLEMAGNE TESTE LES « AUTOROUTES » POUR VÉLOS



Une piste large et éclairée, sans autres usagers, ni feux rouges ni intersections... Le rêve du cycliste pourrait bientôt devenir réalité dans certaines agglomérations allemandes, où se développe un projet « d'autoroutes » cyclables imaginées pour désengorger le trafic. Dans la Ruhr (ouest), cinq kilomètres de piste ont été inaugurés fin novembre dans le cadre d'un ambitieux projet qui doit s'étendre sur une centaine de kilomètres entre Duisbourg et Hamm. L'autoroute cyclable de quatre mètres de large veut séduire les habitants qui font quotidiennement la navette en voiture, d'une ville à l'autre, pour aller travailler. Ce projet permettrait de réduire la circulation de 50 000 voitures par jour.

VU SUR LE WEB

ALCOOL AU VOLANT : UNE DRÔLE DE CAMPAGNE



Sous la signature « Sans permis, tu vas marcher longtemps », la Saaq québécoise vient de lancer une nouvelle campagne visant à dissuader les jeunes conducteurs de prendre le volant après avoir bu de l'alcool. Et pour ce faire, l'organisme d'État a choisi de montrer, non sans humour, les conséquences d'une privation de permis. Dans le spot vidéo réalisé à cet effet, on voit un jeune conducteur souffler dans un éthylotest que lui tend un policier. Mais, très vite, un événement inhabituel fait irruption...

En savoir plus > <http://bit.ly/1H7fprb>

197717

CHIFFRE

C'est le nombre de permis de conduire en catégorie B délivrés via la filière de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) en 2014, soit une hausse de 4,6 % par rapport à 2013. Le taux de réussite pour les candidats ayant suivi la filière AAC continue d'augmenter, atteignant 74,96 % contre 73,93 % en 2013. La part des permis délivrés en AAC par rapport au nombre total de permis B délivrés se maintient par rapport à 2013 (24,8 %).

À RETENIR

ÊTRE VU

Le gilet de sécurité, à moto et à cyclo aussi.

Le ministre de l'Intérieur l'avait annoncé il y a un an comme la 14^e mesure de son plan d'action pour combattre l'insécurité routière. Depuis le début de l'année, les conducteurs de deux ou trois-roues et de quadricycles à moteur doivent détenir un « gilet de haute visibilité » homologué. Ils sont tenus de l'endosser lorsqu'ils quittent leur véhicule, en cas d'arrêt d'urgence. Et ce, pour se rendre visible des autres usagers.



COOPÉRATION

Depuis le début de l'année, les échanges transfrontaliers d'informations sont effectifs entre la France et l'Italie. Ainsi, les conducteurs français et italiens, circulant de part et d'autre de la frontière, seront désormais poursuivis pour les infractions commises sur le territoire voisin. Une mesure qui n'est pas anodine, puisque, en 2015, près de 414 000 infractions constatées par les radars automatiques français concernaient des véhicules immatriculés en Italie.

ESPAGNE

Pour la DGT (Dirección general de tráfico), c'est un nouveau record :

en 2015, le nombre de victimes sur les routes espagnoles diminue pour la 12^e année consécutive, avec 6 tués et 105 blessés hospitalisés de moins par rapport à 2014. L'Espagne conserve la 5^e place européenne, avec un taux de 3,6 tués pour 100 000 habitants, quand le taux moyen dans l'Union européenne est de 5,1, la France se situant un peu au-dessus de la moyenne avec un taux de 5,3. L'Espagne enregistre en moyenne 3 décès par jour, tandis que la France en compte 9 en 2015.

AUTOCARS : LES ENJEUX DE LA LIBÉRALISATION

Dans le secteur jusqu'ici fortement réglementé des transports en commun de voyageurs, l'autocar profite d'une libéralisation des services routiers d'intérêt national. Résultat, les autocars auront transporté en 2015 cinq ou six fois plus de voyageurs qu'en 2014. Mais l'essor de ce mode de transport s'accompagne inévitablement de risques supplémentaires sur la route. Faut-il s'en inquiéter ?

REPÈRES



65 869

le parc d'autocars
en service en France,
au 1^{er} janvier 2015.



150 %

le taux d'augmentation
des liaisons régulières
d'autocars entre septembre
et décembre 2015.

0,3 %

la part des autocars
impliqués dans les
accidents corporels
en 2014.



L'enquête

AUTOCARS : LES ENJEUX DE LA LIBÉRALISATION

Un règlement européen établit, depuis 2009, des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, créant, avec l'autorisation du cabotage dans le cadre des liaisons internationales, une première brèche dans le monopole du transport ferroviaire. Mais la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite aussi « loi Macron », promulguée le 6 août 2015, va accélérer le mouvement de la libéralisation de l'activité des autocars.

Un engouement inévitable

Depuis le 15 octobre 2015 sont aussi autorisées les dessertes entre les villes distantes de moins de 100 kilomètres. Emploi, prix, complémentarité avec les liaisons ferroviaires, etc., les avantages de la réforme du transport par autocar sont nombreux et l'essor du marché était déjà perceptible un an auparavant. Pour l'année 2014, le Commissariat général

au développement durable a souligné récemment, sur la base des statistiques du service de l'Observation et des statistiques (SoeS), une modification notable de la structure des déplacements longue distance, avec une progression de 5,7 % du nombre de voyages parcourus en autocar, aux dépens des voyages en train (- 5,5 %), tandis que le nombre de kilomètres effectués en autocar a aussi augmenté de 11,8 %. Le mouvement est lancé. Quatre mois à peine après l'entrée en vigueur de la loi, près de 150 villes et aéroports étaient déjà desservis et plus de 500 000 passagers transportés. Le ministère de l'Économie lui-même a sous-évalué cet engouement, ne prévoyant, l'été dernier, qu'une cinquan-

taine de lignes ouvertes avant la fin de l'année 2015. Quant aux estimations évoquant une progression du marché français, jusqu'à cinq millions de passagers à horizon 2017, elles pourraient être rapidement corrigées à la hausse. En effet, l'Allemagne, qui a vécu une libéralisation identique dès 2013, a vu passer en 18 mois le nombre de voyageurs par autocar de trois millions à plus de huit millions. Elle a comptabilisé la création de 250 lignes en deux ans. Au Royaume-Uni, où les voyages en autocar sont entrés dans les habitudes depuis plus de 35 ans, un millier de lignes existe et plus de 30 millions de voyageurs les utilisent chaque année.

Un essor en toute sécurité ?

À peine supérieure à 5 %, tandis que la moyenne européenne est supérieure à 9 %, la part modale incluant les autocars et les autobus pourrait ainsi bonifier en France, au cours des prochaines années. Or, comme le souligne Christophe Ramond, directeur des études et recherches à l'association Prévention Routière : « Si l'un des objectifs de cette libéralisation est de réduire le nombre de voitures sur la route, à l'inverse, le nombre d'autocars va croître ». La Commission d'étude des effets de la loi avait néanmoins, en janvier 2015, retenu la sécurité parmi les indicateurs positifs, constatant que le nombre d'accidents dans le transport par autocar est comparable à celui enregistré dans l'aéronautique ou le ferroviaire, soit plus de



CONDUCTEURS D'AUTOCAR : DES PROFESSIONNELS SOUS SURVEILLANCE

À l'instar de leurs collègues chauffeurs poids lourds, les conducteurs d'autocar sont des conducteurs professionnels. Ils doivent détenir un permis D qui autorise la conduite des véhicules affectés au transport de personnes comportant plus de neuf places assises. Son obtention et son renouvellement, tous les deux ans, sont dépendants d'un contrôle médical. En outre, la qualification de conducteur routier nécessite

une formation initiale minimale obligatoire et une formation continue à repasser tous les cinq ans. Elles sont théoriques et pratiques dans les deux cas. L'activité du conducteur est aussi surveillée à bord : par le chronotachygraphe (temps de repos, vitesse, kilomètres parcourus) et, de plus en plus souvent, par des systèmes de géolocalisation embarquée. Les conducteurs d'autocar sont par ailleurs soumis obligatoirement à l'usage d'un éthylotest antidémarrage.



© Fotolia

En 2014, la Sécurité Routière a recensé 201 accidents corporels impliquant un autocar. Un peu plus d'une trentaine de personnes ont été tuées.

vingt fois moindre que pour les déplacements en voiture. En 2014, la Sécurité Routière a recensé 201 accidents corporels impliquant un autocar, au cours desquels un peu plus d'une trentaine de personnes ont été tuées. Seules six étaient des usagers. Les premières victimes de ces accidents sont donc principalement des usagers vulnérables : piétons, cyclistes, etc. Plus rares,

les accidents avec des victimes à bord marquent toutefois fortement les esprits en raison des bilans très lourds qu'ils peuvent engendrer. Trente-trois ans après le dramatique accident de Beaune, celui survenu à Puissegui, le 23 octobre 2015, est venu rappeler que, en termes de sécurité routière, on n'en fera jamais trop, y compris dans les autocars. — S. C.

L'enquête

FORTES CONTRAINTES SUR LE PARC DES AUTOCARS

● En France, 35 % du parc des autocars et des autobus ont moins de cinq ans. Parmi les seuls autocars, les véhicules de 50 places assises et plus constituent les trois quarts du parc et près de 82 % des kilomètres annuels parcourus en autocar. Or, avec plus de 38 000 kilomètres, les autocars de moins de cinq ans roulent en moyenne quatre fois plus que ceux âgés de vingt ans et plus. Si plus de la moitié des autocars du parc répondent à minima à la norme euro IV, la norme euro VI sera obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2018. L'évolution des réglementations contribue ainsi au renouvellement du parc des autocars et participe à l'amélioration de leur sécurité.

EN MARCHÉ

DES ÉVOLUTIONS SUR LA SÉCURITÉ

Le véhicule de transport de voyageurs répond en priorité à une problématique de confort et de services à disposition des usagers. La sécurité est néanmoins un enjeu clairement identifié et qui fait l'objet d'études et de progrès, sur la ceinture en particulier.

Concernant la conduite, le déploiement des systèmes d'aide liés à la sécurité n'est pas aussi rapide que dans l'automobile. Les systèmes anti collision ont toutefois retenu l'attention des constructeurs comme des opérateurs. Keolis teste, par exemple, un dispositif de type *bird view* permettant au conducteur de suivre sur un écran toute l'activité piétonne autour du véhicule. Le système fonctionne à moins de 20 km/h, à l'approche ou au départ de chaque arrêt. Les efforts se portent aussi sur l'outil élémentaire de la sécurité, la ceinture. Depuis le 1^{er} septembre 2015, pour toutes les places assises, tous les autocars doivent être équipés de ceintures de sécurité

homologuées. Mais leur usage est aléatoire. Directeur sécurité et environnement pour le groupe Keolis, Thierry Guinard précise qu'il varie : « De moins de 20 % des voyageurs à plus de 90 %, selon les types de liaisons ». Une étude menée en collaboration avec l'association Prévention Routière, publiée en mars 2016, révèle en effet que parmi près d'un millier de passagers d'autocars observés de juillet à décembre 2015, seul un tiers utilisait la ceinture, malgré l'obligation de le faire et le rappel des messages via les pictogrammes affichés dans les cars. Les efforts de sensibilisation semblent toutefois porter leurs fruits dans les transports scolaires, notamment, où les conducteurs n'hésitent pas à rappeler les consignes et s'assurent d'avoir été entendus

avant de démarrer. Les adultes, plus rétifs au port de la ceinture, seraient-ils dédaigneux de la ceinture deux points ? Pourtant, celle-ci est indispensable en cas d'accident. Fabricant de sièges pour autocars, Fainsa (groupe Compin) propose une ceinture trois points. « Celle-ci peine à s'imposer en France, précise son directeur commercial, Alberto Rossi. Peut-être à cause du surcoût de 20 euros par siège, mais les choses changent. » À la faveur de la réforme du transport par autocar en France, la qualité des équipements de sécurité proposés dans les autocars peut progresser. Outre les contraintes réglementaires, c'est aussi aux passagers de s'en assurer.



© Fotolia

ADULTES À VÉLO

LA PRÉVENTION À LA PEINE



© Fotolia

Le boom de l'utilisation du vélo par les adultes ne s'accompagne pas d'une stratégie de prévention. **Et, même si les textes législatifs et réglementaires existent, l'absence de contrôle les rend inefficaces.**

La petite reine règne à nouveau sur l'Hexagone ! Après avoir souffert de l'hégémonie de la voiture dans les années 1970 à 1980, le vélo est reparti à la conquête des Français à la faveur de la loi Laure du 30 décembre 1996. Bien décidée à nous faire respirer du bon air, la loi sur l'Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie a orienté les collectivités territoriales vers des politiques favorisant les transports en commun et les bicyclettes au détriment de la voiture. Résultat : les pistes cyclables ont envahi les villes, et les citoyens ont repris goût au plaisir du vélo.

Un plaisir d'autant plus accessible qu'une quarantaine de villes se sont inspirées de l'initiative pionnière de La Rochelle et de ses vélos jaunes (1974) pour lancer des plateformes numériques permettant de gérer des parcs urbains de vélos en libre-service. Résultat, à Paris, par exemple, la pratique du vélo a presque doublé depuis 2007.

Plus de 25 millions de vélos

Faute d'immatriculation, il est très difficile d'évaluer précisément le parc cycliste français. Une certitude cependant, les ventes annuelles flirtent régulièrement avec les 3 millions, laissant supposer que, tous types de vélos confondus, le parc national doit dépasser les 25 millions. Les conséquences de cet afflux sont mal mesurées puisque les dernières études disponibles estimaient à 2,7 % la part des déplacements réalisés à vélo en 2007-2008⁽¹⁾.

En revanche, les statistiques de la mortalité routière sont formelles, en 2014, 159 cyclistes ont perdu la vie sur les routes de France, et l'année 2015 s'oriente à la baisse avec 151 victimes (-5 %). Si le milieu

FEUX ROUGES ET SENS UNIQUE



Passer au feu rouge et remonter certaines rues en sens unique sont des pratiques fréquentes chez les cyclistes. À tel point que nombre de municipalités ont décidé récemment de légaliser ces habitudes en les encadrant davantage. Ainsi, à Bordeaux ou encore à Toulouse ou à Paris, le passage au rouge est admis lorsqu'il s'agit de tourner à droite, à condition qu'un panneau l'autorise et que le cycliste respecte la priorité des piétons et des voitures. Même chose pour le double sens cyclable dans les rues en sens interdits pour les voitures, seules sont concernées les zones à circulation réduite dès lors qu'une signalisation spécifique vient le stipuler.

urbain est davantage accidentogène, avec 86 % des accidents impliquant un cycliste, la mortalité est plus forte hors agglomération, et elle touche principalement des adultes.

Prévention : le grand laisser-aller

Paradoxalement, cette tendance comportementale et sociale ne s'accompagne d'aucune stratégie de prévention sur le plan national. Certes, il existe des normes obligatoires, mais sans contrôle contraignant, le laisser-aller règne. Pourtant, le code de la route impose⁽¹⁾ les catadioptres arrière, avant, latéraux et sur les pédales ; les feux de position à l'avant comme à l'arrière du vélo lorsqu'il fait nuit ; le port d'un gilet rétro réfléchissant hors agglomération dès qu'il fait sombre ; la présence d'un avertisseur sonore et bientôt le port du casque pour les enfants de moins de 12 ans. Une pratique dont devraient s'inspirer les adultes, surtout à vélo électrique (voir encadré). Par ailleurs, l'association Prévention Routière recommande de bien maîtriser le code de la route lorsque l'on circule à vélo, et de se méfier des angles morts des camions et des bus ! Enfin, la plus grande prudence s'impose pour les cyclistes dont la vitesse est très mal estimée par les automobilistes. Un inconvénient que renforce encore le déficit de visibilité. — A. L.

(1) Les modes actifs : marche et vélo de retour en ville. IFSTTAR/CERTU, *la Revue*, décembre 2010. Article rédigé par Francis Papon et Régis de Solère.

(2) Art L. 313 et suivants du code de la route.



VÉLO ÉLECTRIQUE : VIGILANCE ACCRUE

En 2014, quelque 78 000 vélos à assistance électrique ont été vendus en France, soit seulement 2,7 % du marché total, mais en hausse de plus de 30 % en un an. Ce phénomène qui prend de l'ampleur est néanmoins freiné par le montant encore élevé de l'investissement compris entre 1 000 et 3 000 €. Ce type de vélo, assorti d'un moteur électrique qui se coupe automatiquement à partir de 25 km/h, ne répond pas aux mêmes règles d'équilibre qu'un vélo classique en raison de son poids d'environ 20 kg, alourdi par la batterie. Aussi faut-il mieux s'entraîner avant de se lancer et se munir des équipements de sécurité tels le casque et le gilet.

FICHE prévention

EN SELLE, VIGILANCE MAXIMUM

Le cycliste partage la route. À ce titre, il doit veiller à être visible et respecter les règles pour rouler en toute sécurité.

1 ACCROÎTRE SA VISIBILITÉ

Vérifier que tous les catadioptres et les phares sont bien installés.

Outre la question de sécurité, leur défaut peut conduire à une amende de 11 à 38 €. Il faut également porter un gilet haute visibilité hors agglomération et de nuit, c'est la loi... mais aussi en ville et de jour lorsqu'il fait sombre, c'est le bon sens !

2 LE CASQUE : C'EST MIEUX

Le code de la route n'impose pas le casque pour les adultes.

Cependant, le traumatisme crânien étant la blessure grave la plus fréquente pour les cyclistes, le port du casque permettrait d'en atténuer les effets.

3 ALCOOL ET VÉLO : PAS PLUS DE 0,5 G/L DANS LE SANG

On n'échappe pas à la limitation de la consommation d'alcool lorsque l'on est à vélo !

La règle interdisant de conduire lorsque le taux d'alcool dépasse 0,5 gramme par litre de sang s'applique. En revanche, l'infraction n'aura pas de conséquence sur le nombre de point du permis de conduire.

4 SE REMETTRE AU VÉLO SANS RISQUE

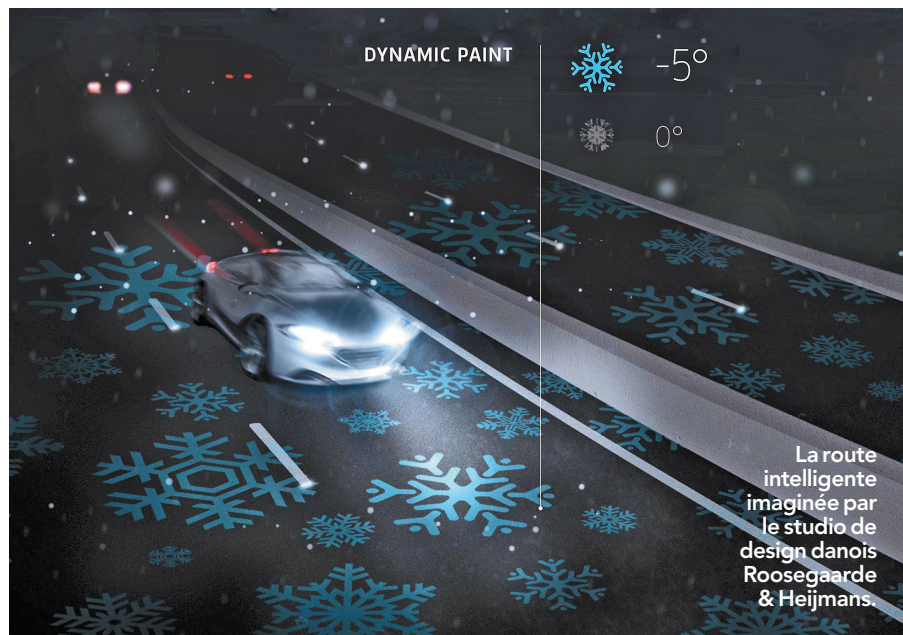
Bien des Français se remettent en selle pour des raisons pratiques, économiques, écologiques et même médicales.

Cependant, avant de reprendre la route, il convient de retrouver son équilibre en s'entraînant. Et pourquoi ne pas rejoindre un club ou une association locale de cyclotouristes !

Parlons-en

La route s'inscrit dans notre quotidien et reflète bien souvent les grands enjeux d'une époque.

Comment les Français la perçoivent-ils ?
Quelle serait, demain, leur route idéale ?



LA ROUTE DU FUTUR : PLUS SÛRE ET PLUS ÉCOLOGIQUE

Selon l'étude réalisée par l'institut CSA pour Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB)*, 81 % des conducteurs français jugent que nos routes sont de bonne qualité et plus de deux tiers ont l'impression que la sécurité s'y est améliorée. Ils pointent néanmoins un fossé entre les autoroutes et les routes secondaires qui sont ressenties comme moins bien entretenues, faute de financement. Pour demain, les personnes interrogées s'accordent sur la nécessité d'une route encore plus sécurisée et pédagogique.

Vers des routes intelligentes

Plusieurs innovations sont jugées prioritaires : la mise en place de routes qui feraient apparaître des signaux sur la chaussée (par

exemple, en cas de route verglacée ou en travaux) ou encore qui alerteraient les conducteurs d'un éventuel comportement inadapté de leur part : excès de vitesse, écart, etc. Utilisation des énergies renouvelables et captation des particules polluantes sont également des objectifs que fixe le grand public pour la route du futur, qu'il souhaite « plus verte ». Enfin, la révolution annoncée de la voiture autonome (sans conducteur) ne rencontre pas un enthousiasme débordant, bien au contraire, puisque 60 % des Français n'y sont pas favorables. Plusieurs explications à cela : le manque de confiance dans les systèmes informatiques, le souhait de rester maître de son véhicule et... la crainte de perdre le plaisir de conduire.

— T. T.

* Juillet 2015 : <http://www.atmb.com/fr/>

ZOOM SUR LA VOITURE AUTONOME

Elle est déjà, pour partie, une réalité avec certains équipements de plus en plus automatisés dans nos véhicules.

Phares qui s'allument d'office à la tombée de la nuit, régulateur de vitesse, correcteur de trajectoire (ESP)... Les prochaines évolutions concerneront des actions à basse vitesse : voiture « autonome » dans les embouteillages ou encore pour se garer. Selon une étude d'IHS Automotive, les véhicules sans conducteur représenteront 12 % des ventes mondiales en 2035.





L'ASSOCIATION EN ACTION

EN CHIFFRES

27 200

ACTIONS EN MILIEU SCOLAIRE

Elles ont été réalisées en écoles maternelles et primaires, collèges, lycées et CFA, par notre association en 2015. Que ce soit sur nos pistes d'éducation routière, lors d'ateliers théoriques, de conférences ou encore de challenges interclasses... Plus d'un million d'enfants et de jeunes ont été sensibilisés tout au long de l'année.

1 870

ACTIONS EN ENTREPRISES

Ce chiffre devrait continuer à progresser ces prochaines années, grâce à de nouveaux matériels performants (simulateurs 4 roues, voitures tonneaux, affiches de sensibilisation) mis à disposition de notre réseau. Rappelons que l'accident de la route est la première cause de mortalité au travail.

3 458 000

VISITES SUR LE SITE INTERNET

7,7 millions de pages vues ont également été enregistrées en 2015. Une nouvelle version du site verra le jour au cours du 1^{er} semestre 2016, avec une nouvelle interface imaginée à partir des besoins de nos nombreux utilisateurs, pour une navigation encore plus personnalisée, fluide et intuitive.

SUPER CIRCUL, UN JEU ÉDUCATIF POUR LES 6-11 ANS



Notre association propose depuis peu aux enseignants – pour les temps périscolaires – et aux animateurs des centres de loisirs « Super Circul », un nouveau jeu éducatif basé sur une animation ludique, réalisé grâce au soutien de la Fondation d'entreprise Michelin. Et ce, afin de sensibiliser les enfants de 6 à 11 ans aux bons comportements à adopter lors de leurs déplacements dans la rue, que ce soit à pied, à vélo, en voiture ou en transport en commun. Pour mettre en place cette nouvelle animation, rien de plus simple : il suffit de contacter l'antenne locale de notre association,

dans son département, afin d'organiser une séance avec l'un de nos animateurs. Prévoir 45 minutes à une heure, un espace suffisamment vaste pour installer un puzzle géant et organiser les défis à vélo, ainsi que constituer deux à quatre équipes de quatre à six joueurs chacune.

Le principe de « Super Circul » consiste, en répondant à des questions et en réalisant des défis, à recomposer le plus vite possible un grand puzzle de six pièces qui représente une situation de la rue. Puis d'identifier, en argumentant, les bons et les mauvais comportements. « Les enfants sont souvent ravis par ce type d'animation, car elle mêle la manipulation d'un puzzle géant et des jeux de questions/réponses qui favorisent l'interactivité », explique Arnaud Le Lay, chargé de projets pédagogiques au sein de notre association. Ce jeu peut être complété d'un « défi vélo » en plein air, qui comportera une série de questions au cours d'une épreuve à vélo. —

FORTE MOBILISATION AUTOUR DE NOTRE CAMPAGNE DE FIN D'ANNÉE

Plus de 271 000 visites et plus de 20 000 modes d'emploi publiés sur le site www.monmodedemploi.fr, des films de campagne vus plus d'un million de fois sur YouTube, des dizaines de milliers de personnes « touchées » sur les réseaux sociaux grâce au #ModedEmploi...

La campagne « Mon réveillon, mode d'emploi », menée fin décembre avec Assureurs Prévention, a permis de faire passer en masse nos messages de sensibilisation aux dangers de l'alcool au volant. Elle s'est terminée avec le tirage au sort des six gagnants de notre jeu-concours qui ont chacun remporté 1 000 € de taxi, de VTC ou de covoiturage pour rentrer de soirée en sécurité.





L'ASSOCIATION
EN ACTION



JEUNES EN SITUATION
DE HANDICAP

POUR QUE LA ROUTE SOIT AUSSI LA LEUR !

Avec le soutien de la Fondation PSA Peugeot-Citroën, l'association Prévention Routière a conçu **le premier kit ludo-pédagogique** pour les jeunes en situation de handicap mental. Le 1^{er} décembre, le projet était présenté à l'IME Le Moulin Vert, à Paris.

« On va parler de la ceinture de sécurité et du fait d'être bien attaché ou pas en voiture. » Dans une petite salle de cet institut médico-éducatif (IME) de Paris, Arnaud Le Lay, chargé de projets pédagogiques à l'association Prévention Routière, donne le ton. Face à lui, Ruben et Lassana, deux enfants en situation de handicap mental, écoutent avec attention. Les visuels défilent sous leurs yeux quand soudain, Ruben lance un énergique « Non ! ». L'image incriminée montre un personnage attaché avec deux ceintures. L'enfant se lève et pointe le défaut sur l'écran, qui immédiatement s'éclaire en rouge confirmant ainsi le mauvais comportement. Conclusion de l'animateur à la fin de l'atelier : « En voiture, que l'on soit à l'avant ou à l'arrière, on attache correctement sa ceinture. »

Outil pédagogique innovant

À l'avenir, ces interventions vont se multiplier dans les établissements spécialisés grâce au nouveau kit ludo-pédagogique intitulé « Objectif mobilité », élaboré par l'association Prévention Routière avec le soutien de la Fondation PSA Peugeot-Citroën. Outil totalement novateur, ce jeu multimédia pédagogique propose aux enfants et aux

adolescents en situation de handicap toute une série d'activités à mener avec leur éducateur. Avec, pour objectif, l'apprentissage des notions simples telles que traverser la chaussée sur un « passage piéton », la signification des principaux panneaux ou bien attendre que le feu passe au vert. Ces animations sont complétées par des sorties dans la rue ou dans des lieux « protégés » (cour, parking) pour mettre en pratique les comportements sûrs.

De la confiance à l'autonomie

« Les jeunes accueillis dans les IME ont un réel besoin d'autonomie. Petit à petit, certains vont pouvoir se déplacer seuls, à pied ou à vélo. Certains devront se rendre sur leur lieu de travail en bus ou en voiture. Ces jeunes voudront ressembler aux jeunes de leur âge, avoir une vie sociale, aller au cinéma et voir des amis », explique Emmanuel Renard, directeur de l'éducation et de la formation de l'association Prévention Routière. Une autonomie citoyenne qui vise également à leur donner ou redonner confiance comme l'assure Marie-Hélène Peugeot-Roncoroni, vice-présidente de la Fondation PSA Peugeot-Citroën : « On trouve dans les IME des jeunes plus vulnérables pour



© APR



© APR

lesquels le monde extérieur peut apparaître comme très insécurisant. Ce kit pédagogique aide à mieux appréhender cet environnement.»

Un partenariat plein d'avenir

Réalisé en étroite collaboration avec des professionnels du handicap, selon un rythme et une progression pédagogique spécifique, «Objectif Mobilité» se veut donc ludique et fondé sur des textes et des visuels adaptés à la compréhension du public. Il vient remplacer d'anciens supports inadéquats qui proposaient des visuels trop enfantins. «Un jeune de 16 ans ne peut pas se projeter dans des visuels d'enfants de 7 ans. Ils ont beau être dans une situation de handicap, ces jeunes le ressentent. L'erreur à faire serait de les infantiliser. Avec ce nouveau support, on a des visuels vraiment adaptés», renchérit Emmanuel Renard.

Ce partenariat entre l'association Prévention Routière et des établissements spécialisés pourra être reproduit à l'avenir avec une mise à disposition du kit, une formation des éducateurs, voire une intervention des bénévoles de l'association. Pour Ruben, après quelques ateliers, le kit «Objectif Mobilité» n'a d'ores et déjà plus de secret. — J. P.



© APR

TÉMOIGNAGE

Sylvie Foissey,
directrice de l'IME
Le Moulin Vert

UN KIT LUDIQUE POUR UN APPRENTISSAGE ADAPTÉ À LA MOBILITÉ

• *Les enfants que nous accueillons sont tous des piétons, des citoyens de demain. L'intérêt de ce kit pédagogique, c'est de pouvoir accéder comme n'importe quel autre enfant à des connaissances très concrètes, à l'apprentissage de la vie dans la cité qui passe par les déplacements et la mobilité. Ce support est très agréable pour nos équipes pédagogiques. Il est aussi valorisant pour les enfants. Avec eux, nous travaillons sur leur réussite et non pas sur leurs échecs. Autre avantage : l'outil est très visuel. Beaucoup d'enfants n'ont pas accès au verbal, la communication visuelle est donc essentielle. Enfin, c'est ludique : apprendre par le jeu que l'on soit enfant handicapé ou non, c'est toujours plus facile que dans une classe avec des contenus trop théoriques.*

Ça s'est passé près de chez vous

UN « SUPER SAM » POUR LE RÉVEILLON DE LA SAINT-SYLVESTRE



NORD (59)

Christophe Vanoverschelde, bénévole de notre comité du Nord, a consacré son réveillon de la Saint-Sylvestre à ramener chez eux des fêtards alcoolisés. Cet ambulancier de profession se met chaque année à leur disposition à partir de minuit, le 1^{er} janvier, et les ramène à leur domicile. Attention, ce « Super Sam » n'est pas un taxi : il ne va pas chercher les gens qui n'ont pas le permis, mais les personnes qui se rendent compte qu'elles ne peuvent finalement pas conduire et n'ont pas d'autre solution. Christophe Vanoverschelde espère faire des émules et agrandir le cercle des « Super Sam », afin que la nuit du Nouvel An reste une fête pour chacun des Français.

NOUVELLE ÉDITION DES « SENIORS ROULENT COOL »



ORNE (61)

Notre comité de l'Orne a lancé la seconde édition du grand jeu concours « Les seniors roulent cool ». Destinée aux plus



© APR

de 60 ans, cette animation permet de faire un point sur les évolutions de la circulation (code de la route, giratoires, etc.) et de les sensibiliser aux questions de santé (audition, vue, réflexes, etc.), essentiels pour pouvoir conduire le plus longtemps possible en toute sécurité. La première étape s'est déroulée dans 17 communes ornaïses sous forme d'un quiz de 30 questions, corrigé ensuite lors d'une action de sensibilisation à la sécurité routière. La demi-finale se déroulera en avril et la finale, le 15 juin à Alençon, comportera une épreuve de conduite. Le grand gagnant se verra offrir un voyage, à l'occasion de la finale départementale des pistes d'éducation routière, qui se déroulent dans une ambiance familiale et intergénérationnelle.

GRANDE OPÉRATION DE SENSIBILISATION DES SALARIÉS DE SOPRECO À CANÉJAN



RÉGION AQUITAINE/GIRONDE (33)

Les salariés de l'entreprise Sopreco de Canéjan ont récemment bénéficié d'une opération d'envergure de sensibilisation à la sécurité routière. De nombreux ateliers leur ont été proposés : quatre jeunes volontaires en service civique se sont chargés d'animer des ateliers avec un simulateur de voiture pour sensibiliser les salariés aux distances de sécurité ainsi qu'aux principales situations à risque que l'on rencontre sur la route. Les bénévoles de notre comité de Gironde ont animé différents ateliers avec lunettes d'alcoolémie, Simalc et réactiomètre et, pour couronner cette grande opération de sensibilisation, une équipe de bénévoles est venue de Midi-Pyrénées avec un simulateur de choc frontal, permettant d'insister sur l'importance du port de la ceinture, même à faible vitesse et pour de courts trajets.

L'association et vous

QUIZ

1 Quel nom donne-t-on parfois à la bicyclette ?

- A : Les deux grandes roues
- B : La petite reine
- C : La faiseuse d'équilibre

2 Un cycliste respire plus de gaz nocifs qu'un automobiliste dans sa voiture.

- A : Vrai
- B : Faux

3 À un feu rouge, un cycliste a le droit de le franchir et de tourner à droite :

- A : Dans tous les cas
- B : Jamais
- C : Seulement si une signalisation spécifique le lui autorise

4 Un cycliste qui circule avec un vélo non équipé d'une sonnette, est en infraction.

- A : Vrai
- B : Faux

5 On peut se voir retirer des points de son permis de conduire pour une infraction commise à vélo.

- A : Vrai
- B : Faux

1-B / 2-B / 3-C / 4-A / 5-B

DEVENEZ COMPAGNON DE ROUTE EN CHOISSANT LE SOUTIEN RÉGULIER !

Le prélèvement automatique permet à notre association de mener ses actions de façon plus pérenne et plus efficace, en ayant l'appui de ses donateurs sur la durée. Petite revue de vos avantages.

Le soutien régulier est source d'économie : **VRAI**

Il permet de diminuer considérablement les frais de gestion et de limiter le nombre de sollicitations qui vous sont envoyées. C'est donc une part plus importante de votre soutien qui profite directement au financement de nos actions. Bien sûr, en tant que donateur, vous continuerez de recevoir votre magazine *Circuler autrement* chaque trimestre.

Le soutien régulier est plus efficace : **VRAI**

La régularité de votre don permet à notre association de planifier en amont les budgets et de prévoir ainsi au mieux nos nombreuses actions.

Je peux à tout moment modifier ou suspendre mon soutien régulier : **VRAI**

Vous restez totalement libre de modifier ou d'interrompre à tout moment votre soutien régulier par prélèvement automatique. Pour toute modification ou suspension de vos dons réguliers, prenez simplement contact avec notre service Adhérents et Donateurs.

Je continue à bénéficier d'une réduction d'impôts : **VRAI**

Le soutien régulier est considéré comme un don. Il est donc déductible de vos impôts à hauteur de 66 % du montant total de votre soutien. Vous recevrez donc en début d'année un reçu fiscal unique, récapitulant l'ensemble de vos dons



à l'association Prévention Routière de l'année précédente.

Ainsi, par exemple, votre don mensuel de 10 € ne vous revient en réalité qu'à 3,40 € après déduction fiscale. **A. H.**



Le courrier des lecteurs

Il existe des simulateurs de conduite automobile. Pourquoi ne sont-ils pas utilisés dans le cadre de la formation à la conduite ? Il permettrait d'entraîner les jeunes conducteurs et les moins jeunes à bien réagir en cas d'incidents.

PIERRE L.

C'est vrai : l'utilisation de simulateurs de conduite pour une première prise en main du poste de conduite ou dans le cadre d'opérations de sensibilisation est très intéressante. Les auto-écoles sont déjà nombreuses à s'être équipées. Surtout, notre association a pu doter ses comités régionaux d'une dizaine de simulateurs, grâce à un legs en 2015. Au total, nous en mettons 30 à la disposition de nos publics dans le cadre d'interventions en entreprise, dans les lycées et les universités, mais aussi auprès des conducteurs seniors.

Il me semble qu'il y a un effort à faire en direction des piétons. Pourquoi ne pas imposer, comme dans d'autres pays, le gilet réfléchissant obligatoire ?

DANIEL P.

La visibilité des piétons, notamment des enfants, est une question de sécurité importante. Sans équipement rétro réfléchissant, les piétons ne sont visibles qu'à 30 m, alors qu'ils peuvent être vus à plus de 150 m lorsqu'ils en sont équipés. Il faut au minimum 26 m à un véhicule roulant à 50 km/h pour s'arrêter, et près de 70 m à 90 km/h... Interrogé à ce sujet, et bien qu'aucun texte ne le prévoit encore, le gouvernement a réagi positivement à l'idée de rendre obligatoire le port d'un gilet haute visibilité aux piétons, hors agglomération, soulignant qu'il « pourrait améliorer la visibilité de ces usagers vulnérables et leur assurer une plus grande sécurité sur la route ». Cependant, imposer le port du gilet rétro réfléchissant aux piétons en toutes circonstances, en ville comme hors agglomération, n'est pas à l'ordre du jour.

Je viens d'apprendre cette information ahurissante... Alors que les deux-roues sont victimes de nombreux accidents graves, on va les autoriser à remonter entre les files de voitures, même sur autoroute.

CLAUDE M.

Cette pratique, répandue dans les grandes villes françaises, doit être évaluée et encadrée. Ainsi, nous sommes plutôt favorables à cette expérimentation, dès lors que les règles qui encadrent une telle pratique sont claires. Car, contrairement aux idées reçues, l'interfile ne génère pas plus d'accidents : sur 790 motards décédés en 2014, 12 circulaient entre deux files de véhicules, et ils ne respectaient pas les règles posées par l'expérimentation. De notre point de vue, cette dernière vise à faciliter la mobilité et le confort des deux-roues motorisés. Depuis le 1^{er} février 2016, l'interfile est autorisée, à titre expérimental et sous certaines conditions, en Île-de-France, dans les Bouches-du-Rhône, la Gironde et le Rhône. Les motards peuvent rouler entre les voies les plus à gauche des autoroutes et routes à chaussées séparées, en cas de bouchons.



Bulletin d'abonnement destiné aux non-adhérents à l'association.

NOM* : Prénom :

Fonction :

Adresse :

Code postal : Signature :

Commune :

**Circuler autrement,
le magazine de l'association
Prévention Routière.**

☐ Je désire m'abonner à
Circuler autrement pour 6 numéros.

☐ Je joins mon règlement de 24 €
à l'ordre de Circuler autrement
par chèque bancaire ou postal.

☐ Je réglerai à réception de la
facture par mandat administratif.

Merci de renvoyer ce bulletin avec votre règlement à : Circuler autrement, Service abonnements, 4, rue de Ventadour, 75001 Paris.

* Écrire en majuscules, SVP.



**DERRIÈRE
CHACUNE DE
NOS ACTIONS
IL Y A VOTRE DON.**

**SOUTENEZ-NOUS SUR
PREVENTIONROUTIERE.ASSO.FR**

L'association Prévention Routière agit pour informer, former et éduquer aux risques routiers à tout âge de la vie.

Organisation non gouvernementale et reconnue d'utilité publique, votre soutien est essentiel pour qu'elle puisse mener ses actions partout en France et sauver des vies !



Bulletin de soutien

OUI, je souhaite soutenir vos actions et sauver des vies :
☐ 35€ ☐ 50€ ☐ 100€ ☐ Autre :

Je joins mon chèque à l'ordre de l'association Prévention Routière

Je complète mes coordonnées : ☐ Mme ☐ Mlle ☐ M. N° d'adhérent/donateur :

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Je souhaite recevoir la newsletter de l'association Prévention Routière.

E-mail :@.....

N.B. : tout don adressé à l'association Prévention Routière, association reconnue d'utilité publique, donne droit à une réduction d'impôt de 66 % du montant versé (dans la limite de 20 % du revenu imposable). Un reçu fiscal vous sera envoyé prochainement.

 Renvoyez votre bulletin de soutien accompagné de votre don dans l'enveloppe réponse préaffranchie ci-jointe ou à l'adresse suivante :

**Association Prévention Routière
Centre National
4, rue de Ventadour
75001 Paris**

 Vous pouvez également faire un don en ligne sur

www.preventionroutiere.asso.fr

CA 177

Conformément à la loi Informatique et Libertés N° 78-17 du 6 janvier 1978, les informations demandées sont nécessaires au traitement de votre don par nos services. En vous adressant au siège de l'association Prévention Routière, vous pouvez demander leur modification, leur rectification. Vous pouvez aussi vous opposer à ce qu'elles soient échangées ou cédées en cochant la case ci-contre : ☐
 Dans ce dernier cas, elles seront alors réservées à l'usage exclusif de l'association Prévention Routière et à titre consultatif pour ses comités départementaux.