



FNAUT

transport
consommation
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

Conférence de presse

25 août 2016

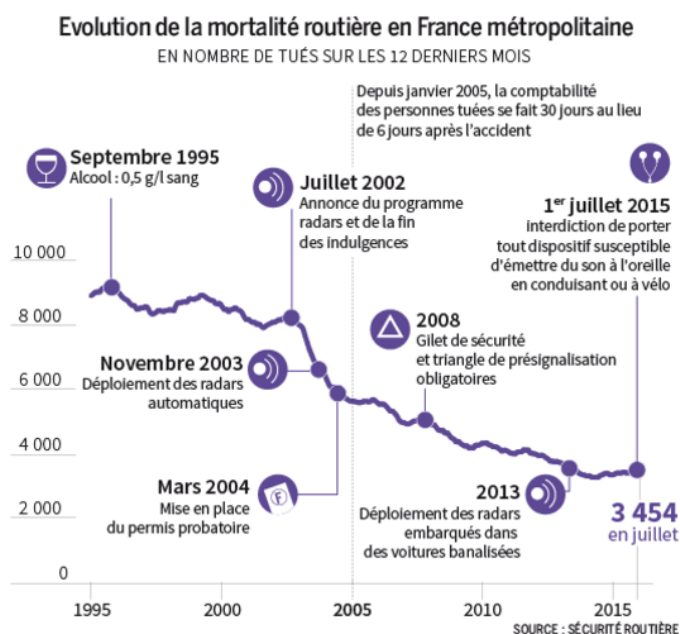
Sécurité routière : la dégradation s'accroît, la FNAUT dénonce l'inaction coupable du gouvernement

La FNAUT s'intéresse à tous les modes de transport et estime que l'automobile et le camion ont un rôle à jouer. Tous les usagers de la route, les automobilistes mais aussi les piétons, les cyclistes et les usagers de l'autocar, ont droit à la sécurité.

Le constat

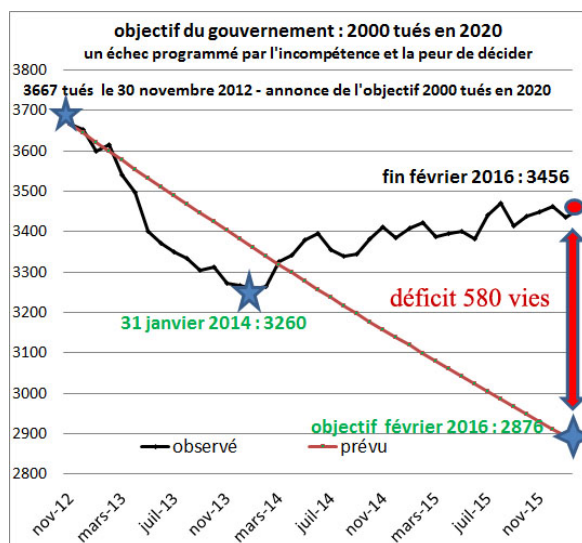
Le bilan annuel de la route est effrayant : en 2013, près de 3300 tués et 10 fois plus de blessés graves. Certes la sécurité s'est nettement améliorée, de manière continue, depuis 1972 (18 000 victimes à 30 jours après l'accident) malgré la croissance du trafic d'un facteur 6. Mais *la situation en France est nettement moins bonne que dans les autres pays d'Europe occidentale* (1) (2).

Et, depuis le début 2014, pour la première fois depuis 2002, la situation s'est aggravée deux années de suite. Le nombre des tués sur la route a été de 3268 en 2013, 3384 en 2014 (+ 3,5 %) et 3464 en 2015 (+ 2,4 %), soit une hausse de 6 % en deux ans. Une nouvelle hausse (+ 1,5 %) a été enregistrée sur le premier semestre 2016.



Commentaire d'**Emmanuel Barbe**, délégué interministériel à la sécurité routière : « des comportements que l'on croyait disparus reviennent, tels que le non-port de la ceinture de sécurité ; en 2014, *la vitesse moyenne s'est élevée* et les infractions constatées par les radars ont augmenté de 20% ; l'usage du téléphone portable est un facteur aggravant ; des conducteurs textotent au volant ou postent sur Facebook, c'est vraiment effrayant ».

Comme l'a montré le professeur Claude Got (<http://www.securite-routiere.org/>), la mortalité attendue en 2015 si la tendance à la baisse observée jusqu'en janvier 2014 s'était poursuivie était d'environ 2900 tués, soit près de 20 % de moins que le chiffre observé).



Un manque de volonté coupable

La gauche s'intéresse peu à l'insécurité routière, qui n'a pas régressé pendant la période où Lionel Jospin était premier ministre (- 2,2 % en 5 ans). Seul Georges Sarre a vraiment pris le problème au sérieux (le permis à points a été adopté en 1989 quand il était secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux dans le gouvernement de Michel Rocard). L'évolution récente, très inquiétante, était attendue, car elle ne suscite aucune réaction rapide et sérieuse de l'actuel gouvernement, qui se contente d'accumuler des mesures techniques sans impact décisif : le contraste avec son exigence de sécurité lors des manifestations de juin dernier ou face au terrorisme est frappant.

La FNAUT reconnaît l'intérêt des mesures adoptées (tardivement) par le ministère de l'Intérieur en janvier puis en octobre 2015, en particulier l'abaissement du taux légal d'alcoolémie de 0,5 g/l à 0,2 g/l pour les conducteurs novices, l'interdiction de stationnement des véhicules à moins de 5 mètres avant les passages piétons, l'autorisation donnée aux maires d'instaurer le 30 km/h sur l'ensemble du territoire communal, le renforcement des contrôles par radars et des sanctions (cas du stationnement très gênant). Mais l'essentiel a été laissé de côté dans ce saupoudrage et on ne voit pas en quoi les nouvelles mesures annoncées le 2 octobre 2015 constituent « une nouvelle approche du déplacement routier »... La peur de déplaire aux automobilistes l'ayant emporté, ces mesures timides et « prudentes » ont manqué d'ambition et leur impact n'a pas permis de juguler la hausse de la mortalité routière. Seules des initiatives vraiment novatrices, volontaristes et courageuses peuvent améliorer la situation de manière décisive, rapide et durable. L'évolution dramatique observée par la suite n'a rien d'étonnant.

Ainsi, afin de sauver 400 vies humaines par an, le Conseil National de la Sécurité Routière recommandait une réduction de la vitesse maximale autorisée de 90 km/h à 80 km/h sur l'ensemble des routes bidirectionnelles (57 % des tués). Mais il n'a pas été suivi : seule est menée une expérimentation sur 3 tronçons de routes départementales (80 km sur plus de 300 000).

Quelques idées directrices

1 - L'éducation des conducteurs est indispensable, mais ne doit pas servir d'alibi. Il ne faut pas faire d'angélisme (« il faut responsabiliser les conducteurs ») : l'automobiliste craint davantage le gendarme que l'accident. Il faut donc *renforcer la chaîne réglementation-contrôle-sanction*.

La réglementation modifie les comportements (l'adoption du 50 en ville, alors que le 60 n'était pas respecté, a immédiatement provoqué une baisse de la vitesse moyenne de 4 km/h). Autrement dit, contrairement à ce qui est souvent affirmé, il ne faut attendre qu'une réglementation soit respectée pour la durcir si nécessaire. La seule annonce d'une sévérité accrue (permis à points en 1989, radars en 2002 par Jacques Chirac) suffit aussi à modifier les comportements.

Enfin il faut bien parler de sanction, le lobby automobile (40 millions d'automobilistes, la ligue des conducteurs) préférant les termes inadéquats de « répression » et de « racket » qui insinuent une volonté imaginaire de « brimer l'automobiliste » et non d'assurer la sécurité.

2 - Pour être efficace (et rapidement), *il faut créer des chocs psychologiques* (voir les premières limitations de vitesse, les premières lois sur l'alcoolémie au volant, le permis à points, les radars automatiques). Or les mesures récentes n'en provoquent aucun. L'objectif des 2000 tués en 2020, affiché par Manuel Valls, est devenu une incantation illusoire.

Dans le domaine des transports aussi, seuls les chocs psychologiques modifient massivement les comportements des usagers et provoquent des reports modaux significatifs : mise en service d'une infrastructure performante et moderne (autoroute, LGV, tramway), réglementation, fiscalité des carburants ou tarification (péage urbain... à l'étranger).

3 - Les facteurs d'accidents sont multiples : vitesse excessive, abus d'alcool et de stupéfiants, prise de médicaments, somnolence, téléphone au volant,... Mais la cause principale de la mortalité routière est la vitesse excessive, *facteur initial ou aggravant* de tous les accidents et *sur lequel on peut agir vite, efficacement et de manière peu coûteuse*. Selon la loi empirique de Nilsson (3), si on réduit de 1 % la vitesse moyenne, on réduit de 4 % le nombre des accidents mortels.

Comme le dit l'accidentologue **Claude Got** : « la vitesse est le seul facteur de risque commun à tous les accidents, et c'est à son niveau que les mesures les plus efficaces doivent être prises ». Plus on roule vite, plus le champ de vision se rétrécit, moins on peut réagir à temps à un danger imprévu, et plus la distance d'arrêt est grande.

Les groupes de pression pour lesquels la vie humaine passe après le bon plaisir des automobilistes préfèrent montrer du doigt l'alcool, les stupéfiants, la somnolence, l'infrastructure,... pour détourner l'attention de la vitesse.

Contrairement à une croyance générale, les *petits excès de vitesse* (inférieurs à 10 km/h) sont statistiquement dangereux (peu graves intrinsèquement mais très nombreux) et doivent être sanctionnés, comme cela a été confirmé par une étude obtenue par la FNAUT (4). La proposition du sénateur LR Alain Fouché, début 2016, soutenu par l'association 40 millions d'automobilistes, de supprimer l'amende forfaitaire infligée aux conducteurs ayant dépassé de moins de 10 km/h la vitesse maximale autorisée, était donc irresponsable.

Une panoplie de mesures efficaces est encore disponible

De nombreuses mesures « thématiques » restent à prendre, par exemple l'interdiction stricte de téléphoner au volant, une pratique qui s'est considérablement répandue (80 % des conducteurs sur autoroute en mission professionnelle) et perturbe fortement le comportement des conducteurs (elle est responsable de 10 % des accidents). Mais *l'essentiel des mesures à prendre concerne la vitesse* :

- l'interdiction de tous les systèmes signalant la présence des radars, comme en Suisse ;
- le maintien des sanctions en cas de petit excès de vitesse ;
- *la réduction de la vitesse maximale autorisée sur route* sur tout le territoire (les accidents les plus graves ont lieu hors des villes), de 90 à 80 km/h sur l'ensemble des routes à double sens (ce sont les routes les plus accidentogènes) ; de 110 à 100 km/h sur les voies rapides et de 130 à 120 km/h (valeur moyenne européenne) sur les autoroutes (surtout pour économiser le pétrole) (une différence de 50 km/h entre les vitesses maximales sur route et autoroute serait trop élevée, elle exigerait un changement trop brutal de comportement des automobilistes passant du réseau autoroutier au réseau routier ordinaire) ;
- la généralisation du 30 km/h en ville suivant l'exemple grenoblois (quand la vitesse passe de 50 à 30 km/h, le risque mortel, en cas de choc avec un piéton, est divisé par 7 ; plus on roule vite, moins on peut réagir à temps à un danger imprévu, et plus la distance d'arrêt est grande : 13 m à 30 km/h, 26 m à 50 km/h ; le 30 km/h apaise la ville et incite à marcher et à faire du vélo).

Trois arguments sont souvent opposés à tort à toute réduction de la vitesse autorisée :

- les automobilistes vont perdre du temps (en réalité, les pertes de temps sont mineures, et l'argument est dérisoire face aux souffrances physiques et morales liées aux accidents) ;
- il faut d'abord faire respecter la réglementation actuelle (voir plus haut) ;
- on veut "brimer l'automobiliste" par une "politique de répression liberticide" (il s'agit en réalité de le protéger, et de protéger les autres usagers de la route).

Des mesures d'accompagnement sont nécessaires :

- le long d'un itinéraire donné, les changements de vitesse limite sont trop fréquents, les limitations doivent être rationalisées et simplifiées et rendues plus lisibles pour être comprises et acceptées par les automobilistes ;
- la maîtrise de la vitesse suppose un remodelage de la voirie qui, trop souvent, incite à foncer (routes trop rectilignes, suppression des obstacles latéraux et abattage des platanes) ;
- l'abaissement des vitesses limites doit être accompagné d'une campagne nationale en faveur de l'écoconduite, pratique qui apaise le trafic et permet aisément de réduire la consommation de 10-15 % et de faire des économies (près d'un litre aux 100 km, 100 à 200 euros par an).

Sécurité routière et politique des transports

On ne peut isoler le problème de la sécurité routière de la politique des transports.

Une meilleure sécurité routière suppose une maîtrise du transport routier de marchandises : 400 personnes sont tuées chaque année dans un accident faisant intervenir un poids lourd.

Des contrôles très stricts (vitesse, temps de conduite et de repos journaliers et hebdomadaires, charges autorisées) et une action contre la sous-traitance et le dumping social sont nécessaires. Voir les dossiers d'André Laumin (FNAUT Infos 232) et Jacques Silhol (FNAUT Infos 246). Mais l'actuel gouvernement n'a pratiquement rien fait dans ce domaine.

La FNAUT réclame par ailleurs une nouvelle étape de développement des transports publics et du transport ferroviaire des automobiles et motos (service auto/train) et des marchandises, afin de réduire le trafic routier et les risques d'accidents. C'est l'évolution inverse qui est observée.

Sécurité routière, dépenses des ménages, économie nationale et écologie

- Les coûts supportés directement par les automobilistes pèsent sur le budget des ménages : 1 300 euros par véhicule en 2011 pour le seul carburant, qui s'ajoutent au coût des assurances.
- Le coût économique des accidents pour la collectivité est d'environ 25 milliards par an.
- Réduire la vitesse permet aussi de réduire la pollution de l'air, la consommation de carburant donc de pétrole importé (5) (6), la dépendance pétrolière, le déficit commercial de la France et les émissions de gaz à effet de serre (26% des émissions françaises sont dues aux transports).

D'après l'ADEME, le fait de limiter à 80 km/h la vitesse sur les voies rapides urbaines peut permettre de réduire les émissions de NOx (oxydes d'azote), de PM 10 (microparticules) et de COV (composés organiques volatiles). Cette réduction peut aller jusqu'à 20 %. Une réduction de la vitesse est déjà intervenue sur diverses voies urbaines rapides (Nice, Grenoble), elle a été acceptée et elle est assez bien respectée.

La réduction de la vitesse peut donc constituer un élément essentiel d'une politique de transition énergétique : annoncer une transition énergétique, déclarer le climat grande cause nationale et organiser la COP 21 ne suffit pas.

Conclusion générale

Quand tant de vies humaines sont en jeu, le gouvernement doit se montrer à la hauteur de ses responsabilités et renforcer rapidement sa politique de sécurité routière : l'introduction des radars en 2002 était une mesure impopulaire mais finalement acceptée pour son efficacité.

Citons encore Claude Got : « Le gouvernement a choisi l'exploitation des sentiments avec un spot télévisé émouvant mettant en scène les dommages provoqués par les accidents, et l'attribution aux usagers du relâchement du respect des règles. Mais c'est l'Etat qui doit assurer le respect des règles. *Imagine-t-on un ministre des Finances pleurant sur le déficit budgétaire au lieu de multiplier les contrôles fiscaux ?* »

Notes

(1) En 2013, 51 morts par million d'habitants en France contre 41 en Allemagne, 37 en Espagne et 29 en Grande-Bretagne (source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière).

(2) Selon une étude Dekra publiée en octobre 2014, 11 % seulement des villes françaises de plus de 100 000 habitants ont évité tout accident mortel sur leur territoire pendant au moins une année entre 2009 et 2012, contre 43 % en Espagne et 47 % en Grande-Bretagne.

(3) La loi empirique de Nilsson, énoncée en 1981, est bien vérifiée dans tous les pays : sur route, la probabilité d'accident mortel est proportionnelle à la puissance 4 de la vitesse moyenne (en ville, à la puissance 2,5). Par suite, si on réduit de 1% la vitesse moyenne sur route, on réduit de 4% le nombre des accidents mortels. On l'a vérifié en France depuis 2002 : la vitesse moyenne a diminué de 11 km/h (de 92,5 km/h à 81,5) soit environ 10 %, et la mortalité routière de 40 %.

(4) Si chaque petit excès de vitesse ne présente qu'une faible probabilité de provoquer un accident grave, ce type d'infraction est extrêmement fréquent. Dans une étude réalisée à la demande de la FNAUT, des experts de l'IFFSTAR et de l'université de Lyon ont montré que, sur route, les excès de vitesse inférieurs à 10 km/h provoquent deux fois plus de décès que les excès supérieurs à 20 km/h, devenus heureusement moins fréquents. http://www.cotita.fr/IMG/pdf/02_UMRESTTE_Viallon_petits_exces.pdf

(5) Si la vitesse maximale sur autoroute était abaissée de 130 à 120 km/h, la consommation sur autoroute diminuerait de 10 % et la consommation totale de carburants routiers diminuerait de 1,7% (IFEN, voir le site www.ifen.fr).

(6) La vitesse va baisser de 20 km/h dès cet été sur 46 km de routes nationales et d'autoroutes en Ile-de-France pour lutter contre la pollution et les bouchons, annonce Le Parisien vendredi.

A partir du 4 juillet, quatre portions de routes nationales et d'autoroutes, où roulent quotidiennement près de 400.000 véhicules, verront leur vitesse limite réduite de 20 km/h. Cette mesure a pour objectif de réduire les embouteillages, le bruit et la pollution dans les zones concernées, écrit le quotidien.

«Cela devrait permettre de limiter l'effet accordéon du trafic et donc de retarder la création de bouchons», explique au journal le directeur régional et interdépartemental adjoint de l'Équipement et de l'aménagement Ile-de-France, Eric Tanays, qui attend aussi «des bénéfices en termes de sécurité routière, car il y aura moins de coups de frein brutaux et moins de chocs arrière».

Alors que la mortalité routière repart à la hausse, la décision de baisser la vitesse sur ces portions de routes franciliennes réputées accidentogènes a été prise le 19 avril par le Premier ministre lui-même, indique Le Parisien.

Un an après la réduction de la vitesse (80 km/h à 70 km/h) instaurée sur le périphérique parisien, une évaluation de cette mesure avait montré une baisse des accidents de 15,5 % (source : AFP).

Claudine Pérez-Diaz, chercheuse à l'INSERM (La Croix, 17-08-15) : « La hausse récente de la mortalité routière est clairement due à un relâchement de la volonté politique. Tous les gouvernements, toutes couleurs confondues, devraient faire preuve de plus de courage et de fermeté en matière de sécurité routière : cette question relève de l'intérêt général au même titre que la santé publique. *Agir sur la vitesse, c'est agir de manière rapide et radicale. La réduire permet de diminuer tous les autres facteurs de risques* : conduire en téléphonant, conduire fatigué, c'est moins dangereux quand on roule plus lentement. Les autres facteurs d'insécurité, alcool ou téléphone, ont bien sûr un effet sur le nombre d'accidents, mais il s'agit là de combats à mener sur le long terme ». « La seule mesure qui permettrait d'atteindre l'objectif officiel de moins de 2 000 morts par an en 2020 consiste à limiter la vitesse à 80 km/h sur les axes secondaires sans séparation centrale. Le gouvernement expérimente cette mesure sur trois petits tronçons de 100 km de routes secondaires très accidentogènes, mais cette expérience est inutile : on a déjà réuni toutes les preuves que ça marche ».

Jehanne Collard, avocate : « la simple annonce d'une mesure répressive a un réel impact sur le délinquant potentiel, comme l'instauration du permis à points l'a démontré. Malheureusement, la détermination politique manque, à cause de la puissance des lobbies automobilistes et parce qu'au cours des derniers mandats, les gouvernements n'ont pas eu le courage de contrarier leurs électeurs, qui n'apprécient pas voir entravée leur liberté au volant ».

Les chiffres mensongers de la Ligue de Défense des Conducteurs

Selon la Ligue, depuis l'arrivée des radars en 2003, l'amélioration de la sécurité s'est ralentie : on serait passé d'une réduction de 355 tués par an entre 1993 et 2003 à 286 depuis 2003. Les chiffres exacts sont les suivants :

- tués 1994 – tués 2003 = 8533 – 5731 = 2802 soit une amélioration de **32,8 %**
- tués 2004 – tués 2013 = 5232 – 3268 = 1964 soit une amélioration de 37,5 %

Mais, depuis 2005, le nombre de tués est calculé au trentième jour après l'accident et non au sixième jour ; avec l'ancienne méthode de calcul, le nombre de tués en 2013 aurait été de 3268 x 1,069 = 3057, soit – 2175 par rapport à 2004 : l'amélioration réelle de 2004 à 2013 est alors de **41,6 %**.

Les vitesses limites en Europe

Dans la plupart des pays européens, la vitesse est limitée à 50 km/h en ville.

Sur route, elle est limitée à 80 km/h au Danemark, en Norvège et en Suisse.

Sur autoroute, elle est limitée à 120 km/h en Belgique, en Espagne, en Finlande, en Grèce, en Irlande, aux Pays-Bas, au Portugal et en Suisse (soit environ 60 % du kilométrage autoroutier en Europe) ; à 112 (70 mph) en Grande-Bretagne ; à 110 en Suède ; à 100 en Norvège.

En Allemagne, 130 km/h est la vitesse maximale recommandée sur l'ensemble du réseau autoroutier mais une bonne partie des autoroutes sont limitées à 100 ou 120 km/h de façon permanente ou temporaire (en fonction de la circulation ou des conditions météorologiques). L'introduction en décembre 2002 d'une limitation à 130 km/h sur 62 km de l'autoroute n°24 entre Berlin et Hambourg a permis de mesurer une réduction de 48 % de l'ensemble des accidents et de 57 % des décès.

En mars 2011, le gouvernement Zapatero a décidé de réduire la vitesse maximale autorisée sur autoroute de 120 à 110 km/h, afin de diminuer la consommation de carburant et la facture pétrolière espagnole. Dès le 1er juillet, la mesure, critiquée par 69% des automobilistes, a été abandonnée malgré une baisse de 5% de la consommation de carburants, soit une économie de 450 millions d'euros en 4 mois, et une dépense de 230 millions déjà engagée pour modifier la signalisation autoroutière.

Selon une étude du cabinet néerlandais CE Delft, une limitation de la vitesse sur route à 80 km/h permettrait de réduire les émissions de CO2 de 30% tout en améliorant la sécurité et en réduisant la congestion, le bruit et la pollution de l'air. Elle pousserait les automobilistes à se reporter sur le transport public, à rapprocher leur domicile de leur lieu de travail et à privilégier le commerce de proximité.

En Angleterre : voir page suivante.

Aux USA

La corrélation « vitesse-tués » se vérifie à travers le monde. Ainsi, outre-Atlantique, le Congrès des États-Unis, qui avait rendu aux cinquante États leur pleine liberté de réglementer la vitesse en 1995, avait vite mesuré les conséquences de cette mesure. Sur neuf mois et dans les douze États qui avaient relevé la limitation, on avait observé une hausse de 500 tués. En France, à l'inverse, les toutes premières limitations apparues en 1974 (140 km, puis 130 km/h sur autoroute et 90 km/h sur les routes) avaient fait chuter la mortalité de 17 %.

La vitesse est actuellement limitée à 65–75 mph (105–120 km/h) sur les autoroutes Interstate.

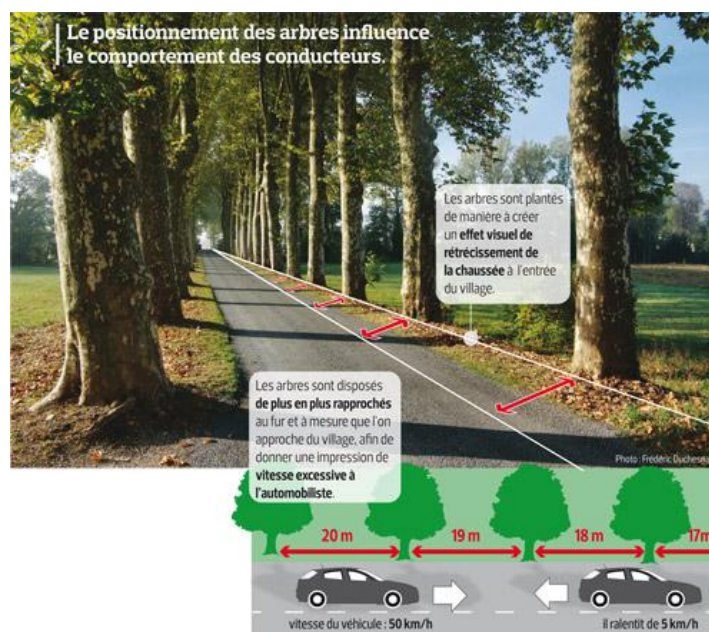
Au Canada, la vitesse sur autoroute est limitée à 100 ou 110 km/h suivant les provinces.

Dans le reste du monde, elle est limitée à 120 km/h , voire 110, sauf en Argentine (130).

Des arbres le long des routes pour rouler moins vite

Source : Le Figaro

<http://www.lefigaro.fr/actualite-france/2010/08/31/01016-20100831ARTFIG00761-des-arbres-le-long-des-routes-pour-rouler-moins-vite.php>



Et si les arbres le long des routes étaient synonymes de sécurité routière ? L'idée encore saugrenue en France, où l'on s'est employé des années durant à les abattre, semble faire son chemin chez nos voisins anglais. L'expérience menée aux abords et dans les villages du canton de Norfolk a, selon les autorités, permis de ralentir la vitesse de 3 à 5 km/h entraînant une réduction du nombre des accidents de 20% rapporte la presse anglaise.

Certains arbres ont été positionnés de telle façon que la distance les séparant est de plus en plus courte. En maintenant sa vitesse, les troncs défilent de plus en plus vite donnant ainsi l'impression au conducteur qu'il accélère, du coup il lève le pied. L'autre technique consiste à donner l'impression que la route se resserre à l'entrée du village. Pour ce faire, il suffit de planter les arbres loin du bord de la chaussée et de les rapprocher au fur et à mesure que l'on avance.

Outre le bénéfice en matière d'accident, les autorités anglaises se félicitent du faible coût que représente une telle installation comparé à un système de caméras, sans oublier l'impact écologique.

Paradoxalement, ce que les Anglais ont baptisé le « french style avenue » a quasiment disparu de nos campagnes. Les alignements d'arbres avaient d'abord été plantés le long des allées des châteaux pour des raisons esthétiques. « Ce n'est que peu à peu qu'ils ont été installés le long des routes », rappelle Chantal - Fouché, présidente de l'association Arbres et Routes. À la fin du XIXe siècle, plusieurs millions d'arbres bordent les routes. Mais un siècle plus tard, la voiture reine et les accidents de la route qui ne cessent d'augmenter transforment l'arbre en ennemi. À la fin des années 1990 commence une politique d'abattage systématique. En 2006, revirement: l'accent n'est plus mis sur ce qui peut être un obstacle mais avant tout sur le comportement de l'automobiliste. Depuis la fin des années 1980, les études montrent en effet que le conducteur est plus ou moins en « pilotage automatique lorsqu'il conduit », raconte Pierre Skriabine, le directeur d'études environnement au Service d'études techniques des routes et autoroutes. « Ce qui est important aujourd'hui, c'est de « réveiller » l'automobiliste. On cherche alors à agir par le biais du paysage sur la lisibilité et la perception qu'il a de la route. On l'amène ainsi à adapter son comportement ».

Aujourd'hui, s'il n'est donc plus question de supprimer systématiquement les arbres, il n'est pas question non plus d'en replanter. À quelques exceptions près. « On peut utiliser les plantations comme guidage », poursuit l'expert : des arbres que l'on voit au loin, perpendiculaires à la route, indiquent un croisement qui approche et incitent à ralentir.

Si les arbres sont trop proches de la chaussée sur une grande route, on installe alors une glissière de sécurité pour éviter le choc en cas d'accident. À partir de sept mètres, ce n'est plus utile. On considère qu'il y a alors un espace suffisant pour que l'automobiliste qui commet une faute de conduite se rattrape. « Un conducteur sobre et qui respecte la limitation de vitesse fait malgré tout une faute tous les cinq cents gestes », précise-t-on à la Prévention routière.

Mais, globalement, la France préfère utiliser d'autres moyens. Notamment, le marquage au sol. « L'effet stroboscopique des arbres en Angleterre a été obtenu à titre expérimental en France avec des bandes transversales sur le goudron. Tout comme l'effet de rétrécissement à l'entrée des agglomérations », précise encore Pierre Skriabine.