n°108 | 2016 juillet août septembre
abonnement annuel : 9 €

OBJECTIF : ZÉRO ACCIDENT

Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

Motos et circulation entre les files
p. 7

Conduite sans permis
p. 9

Réflexions parallèles
p. 14

DOSSIER p. 10

Pourquoi un nouveau CNSR ?

SOMMAIRE

3 – Édito

5 – Les chiffres de septembre 2016

6 – Commandes vocales : ce n'est pas la panacée !

7 – Motos et circulation entre les files

8 – Dérapage pour la sécurité routière espagnole

8 – Suppression des avertisseurs de contrôles routiers

9 – Conduite sans permis : rendez-vous avec le laxisme

10 – Dossier : Pourquoi un nouveau CNSR ?

13 – Vitesse sur la rocade de Rennes : en marche arrière

14 – Réflexions parallèles

15 – Lu pour vous

17 – Revue de presse

18 – Témoignages

20 – Vie de la Ligue

21 – Vie des asso's

23 – Associations départementales

24 – Conseil d'administration, Bureau National, Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

15, rue Jobbé-Duval
75015 PARIS
Tél. : 01 45 32 91 00
E-mail : secretariat@violenceroutiere.org
Site Internet : www.violenceroutiere.org
www.voiturecitoyenne.fr

Directrice de la publication :
Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :
Pierre Lagache

Comité de rédaction : Claude Chabot, Jean-Marie Leverrier, Jacques Robin, Chantal Perrichon, Michel Ternier, Jean-Yves Lamant.

Imprimerie :
Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

N° CPPAP : 0707 G 88243 – ISSN : 0297-5874

Crédits Photos : Fotolia (couverture), AP Photo/DanCampbell Photographer.com via AAA Fondation (p. 6), Claude Chabot (p. 7), Fotolia Alias (p. 14), Patrick Rogeon (p. 16), Francis Carrion (p. 19), AF3V (p. 21), AD Morbihan (p. 21), AD Sarthe (p. 22).

LA COUR DES MIRAGES

Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

Le Mondial de l'automobile de Paris 2016 aura été marqué du sceau de la Silicon Valley, tant la voiture connectée aura été au centre de la communication portée par les médias. Après la récente COP 21 et le scandale Wolkswagen, nous aurions pu nous attendre à ce que l'environnement soit le pôle d'intérêt de ce cru 2016 du salon. Il n'en fût rien ou si peu.

Certes, les technologies de tous poils et notamment de communication embarquée marquent une évolution forte et il est certain que ces technologies permettront à terme d'augmenter le niveau de sécurité. Mais l'enjeu majeur, les urgences des toutes prochaines années, ne sont-elles pas celles du réchauffement climatique et de la pollution ?

Moins vendeur, sans doute, comme sujet… À défaut de la voiture citoyenne, il aura donc été beaucoup question de la voiture autonome, celle qui nous est promise à l'horizon 202 ? En attendant que le mirage prenne corps, l'illusion selon laquelle notre concentration sur la conduite pouvait souffrir sans risques de la profusion des distracteurs connectés aura à coup sûr largement progressé.

ERRATUM : Page 20 du numéro 107. Au dernier paragraphe, le nombre de morts en 2015 aux USA est en fait de 35 200 et non « près de 40 000 ».

La Ligue contre la violence routière a été créée en 1983, alors que 12 000 personnes mouraient chaque année sur la route. L'indifférence de l'opinion publique accompagnait alors ce drame national dont nous subissons encore les effets. La violence routière traduit une réalité : c'est chaque jour près de 10 morts et des centaines de blessés graves, c'est la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 25 ans.

Nos Valeurs

Indépendance

Face aux lobbies et aux décideurs, nous préservons notre indépendance et notre liberté d'expression pour faire des propositions au service du seul objectif de sécurité routière.

Rigueur

Face à la désinformation permanente, nous appuyons nos propositions sur des faits objectifs et vérifiés par des chercheurs et épidémiologistes de la sécurité routière reconnus.

Proximité

Constituée d'un réseau 100 % bénévole réparti sur le territoire national, la Ligue entretient une relation de proximité : soutien aux victimes et sensibilisation des acteurs.

Objectif Zéro Accident : ce but revendiqué et poursuivi par la Ligue est celui de renforcer l'idée que l'accident n'est pas une fatalité, que conduire est un acte social dont chacun doit rendre compte, que le respect de la loi et des autres usagers est indispensable pour faire de la route un espace de vie plus sûr.

édito

Chantal PERRICHON,
Présidente de la Ligue contre la violence routière

Septembre 2016 : une augmentation de 30,4 % du nombre de tués sur nos routes qu'un communiqué de presse du ministère de l'Intérieur tente de cautionner en se retranchant derrière des considérations d'ordre météorologique. Aucune autocritique, mêmes phrases convenues : 78 familles de plus qu'en septembre 2015 anéanties par le chagrin, et nous endurons une nouvelle incantation à la *« nécessité pour chaque usager de la route de respecter scrupuleusement l'ensemble des dispositions du Code de la route et l'ensemble des consignes de prudence délivrées par les autorités ».* En fait, tous responsables, sauf... nos décideurs !

Mais ces résultats discréditent tous les membres de ce Gouvernement qui persistent à vouloir s'exonérer de leurs responsabilités. Qui peut croire en effet que les drames de la route les intéressent ? Au Sénat, sur les 105 questions écrites portant sur la sécurité routière adressées à Bernard Cazeneuve ces trois dernières années, 28 ont obtenu une réponse ! L'abdication honteuse face à la montée du populisme nous fait craindre maintenant une 3e mauvaise année consécutive. Du jamais vu depuis 1972 !

Le Délégué qui devrait être le maillon le plus solide de la lutte contre la violence routière, défendant bec et ongles les connaissances des experts pour les appliquer sur le terrain, se contente d'arpenter la France pour prodiguer la bonne (?) parole. Je parle, donc j'agis. Résultat ? Néant. Il oublie le conseil[1] de son chef à propos d'un Ministre dissident : *« Il faut travailler beaucoup et parler peu »*. Il serait bien inspiré d'étudier les méthodes de prédécesseurs qui ont remarquablement rempli leur mission, notamment en 2002. L'équipe de Jacques Chirac qui s'était emparée du sujet (après l'échec cuisant de Lionel Jospin, moins de 2,2 % de tués entre 1997 et 2002, au lieu des 50 % annoncés !) ne s'était pas abritée derrière l'acceptabilité et la terminologie afférente : diplomatie, convivialité n'ont jamais pris le pas alors sur le courage politique et l'efficacité. Des valeurs cardinales différentes assuraient une prévention digne de notre pays : la mortalité fut divisée par deux sur nos routes.

Alors que l'interminable en-tête des courriers d'Emmanuel Barbe *(Monsieur le Magistrat, Monsieur le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, Monsieur le Délégué à la Sécurité et à la Circulation Routières)* nous laisse toujours perplexes, fut un temps où ceux qui occupaient ce poste, se contentaient d'un simple *« Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières »*. La sobriété de leur présentation n'affectait d'ailleurs en rien leur maîtrise du sujet. Les progrès spectaculaires que nous devons à un Christian Gérondeau ou à un Rémy Heitz auront plus résulté de leur compétence et de leur détermination que du libellé de leur carte de visite.

Depuis son passage du Cabinet du ministre de l'Intérieur à la DSCR, nous ne cessons d'accumuler interrogations, réticences et déconvenues à l'égard du Délégué. Cette critique, qui pourrait apparaître comme un réquisitoire, a émergé lentement. Elle résulte d'une accumulation de propos relevés et écoutés dans les médias, surprenants parfois, décevants souvent. Ainsi, les échanges entre C. Got et E. Barbe, à France Inter[2] :

À la journaliste qui l'interroge sur le manque de volonté politique, E. Barbe monte au créneau : *« Moi, je dois dire que quand j'entends que comme ça a pu être dit, que ce serait la faute à B. Cazeneuve, ça donne juste envie de sourire. Parce que je crois que tout le monde connaît à quel point cet homme est sérieux. Alors moi je suis évidemment un de ses directeurs. Donc on va dire que je suis un flatteur, mais la question n'est pas là »*.

Sérieux le Ministre qui déclare prendre les décisions – seul – ? Sérieux le Ministre qui invente dans un discours au Conseil National de Sécurité Routière un projet stratégique gouvernemental de 1966 qui n'a jamais existé ? Sérieux le Ministre qui fait une expérimentation bidon de réduction de la vitesse sur 81 km de routes, alors que le lien entre vitesse et accidentalité est établi depuis des décennies ? Sérieux le Ministre qui tolère une évaporation d'environ 50 % de retraits de points dans ses services ? Hélas, ce n'est pas un geek féru de drones, de big data, de radars leurres, de nudges et de nouvelles technologies qui l'aidera dans ses responsabilités.

Un auditeur : *« Pourquoi, on ne peut pas incorporer dans les véhicules neufs, de la technologie qui va permettre de détecter les gens qui vont faire des excès de vitesse, qui vont être alcoolisés avant de prendre le volant, etc. ? »*. Après quelques mots sur l'expérimentation d'un « *système d'éthylomètre* (sic) *antidémarrage* » (premiers projets pilotes en Suède dès 1998...), E. Barbe nous enfume avec *« l'explosion du numérique, du big data qui nous offrent des possibilités considé-*

[1] Bernard Cazeneuve sur BFM TV à propos d'E. Macron.
[2] Émission *Le téléphone sonne* du 26 août 2016 avec Claire Servajean.

rables ». C. Got souligne alors la différence entre mettre immédiatement en place le LAVIA, système efficace et opérationnel depuis 2006, et *« la passivité gouvernementale qui est toujours dans des projets qui ne sont pas menés à leur terme dans des délais courts »*. Éthylotests antidémarrage et LAVIA auraient dû être largement développés comme peine complémentaire, mais avec E. Barbe, demain... on sauvera gratis. La première décision importante et contraignante, réclamée depuis des années, obligeant les personnes morales à indiquer l'identité du conducteur en infraction ne sera effective qu'à la fin de l'année !

Sa déclamation pour s'attacher la reconnaissance des forces de l'ordre serait presque attendrissante : *« D'ailleurs moi je tiens à les saluer, parce que quand on dit "pas d'investissement, pas de mobilisation", c'est faire peu d'hommage de tous ces gens qui – quand il fait chaud aujourd'hui, aller faire les contrôles eh bien ils les font, quand il fait très froid, ils les font aussi – donc il ne faut quand même pas oublier qu'il y a beaucoup de gens qui se dévouent pour que… pour lutter contre cette violence routière »*. Nous pensons que gendarmes et policiers seraient véritablement respectés s'ils avaient les moyens d'exercer leur mission et si les infractions relevées aboutissaient vraiment aux sanctions prévues par la loi.

Pour les radars, entre autres : *« nous allons multiplier par 4 ou par 5, le nombre d'heures d'usage de ces voitures*[3]*, parce qu'aujourd'hui elles sont pilotées par deux policiers ou deux gendarmes, et par les temps qui courent, vous vous doutez qu'ils ont un peu d'autres choses à faire »*.

Les 335 familles ravagées par la mort d'un proche ce mois-ci apprécieront.

Mais plus préoccupants encore ses propos à RMC le 12 octobre avec J.-J. Bourdin qui lui demande s'il envisage d'interdire les avertisseurs de radars : *« Alors, les avertisseurs de radars, ça dépend desquels. Si c'est pour la vitesse, très franchement, d'abord il y a des règles juridiques qui font que c'est une information qui est disponible. Et puis ça fait ralentir les gens. C'est un tout autre problème lorsque les gens ont bu. Parce que là l'avertisseur des… des… des forces de police eh bien va les aider à échapper à un contrôle, mais ils continuent à être saouls. Et donc ils sont dangereux. Donc ici il y a un problème qu'il faut régler, bien sûr »*. Refuser de neutraliser les avertisseurs de radars par une législation précise est l'une des erreurs majeures de ces dernières années.

Maladresses impardonnables et bévues s'accumulent dans les médias, dans les conférences, mais pire dans sa gouvernance de la DSCR, engendrant un malaise. Lors d'une prise de rendez-vous avec le responsable des radars, ce dernier me précise, très embarrassé, que je ne pourrai le rencontrer qu'en présence du Délégué... Requête maladroite sur la forme et inquiétante sur le fond, à laquelle j'ai refusé de souscrire. L'absorption de la DSCR par le ministère de l'Intérieur engendre peut-être de nouvelles pratiques, mais elle n'est pas sans conséquence : prévenue que l'épreuve théorique du Code n'avait pas été testée et que des experts calaient devant certaines questions, la Ligue a renoncé à prendre rendez-vous avec le service du permis de conduire qui aurait pu éviter ce fiasco de la première passation en mai 2016 : *« Après la mise en place de la réforme, le taux de réussite à l'examen est passé de 70 % à 17 % en moyenne »*, titrait l'AFP, *« Nouveau Code de la route : couacs en chaîne »* titrait *Le Parisien*.

Le 3 octobre, au cours d'une table ronde à l'OCDE[4] sur *« un rapport réalisé par des experts internationaux préconisant un système sûr »*[5], E. Barbe a commencé son intervention en précisant que la France n'avait pas été consultée pour sa rédaction. Stupéfaction dans la salle et humiliation publique des rédacteurs français qui figurent parmi les meilleurs de nos spécialistes[6]. Premier principe que notre inconditionnel de la communication, ancien conseiller de la diplomatie de B. Cazeneuve, avait oublié : préparer ses interventions !

Faute de place, je me suis limitée à quelques exemples, mais je reste malgré tout persuadée qu'Emmanuel Barbe a mauvaise conscience. Sa loyauté envers le ministre de l'Intérieur qui l'a nommé l'oblige à défendre une stratégie destructrice. Il le sait !

Je dédie ce numéro de *« Pondération »* à une jeune fille de 15 ans, tuée en ce début du mois d'octobre sur une route départementale de l'Allier. Lors du choc – frontal – cinq jeunes ont été hospitalisés en état d'urgence absolue et un autre grièvement blessé. Il s'agit du quatrième accident grave en moins de deux ans dans ce secteur, mais comme il s'agit de ces routes départementales à 90 km/h... Surtout, ne cédons pas à la tentation d'imiter les Flamands qui vont limiter la vitesse à 70 km/h sur ce type de voie !

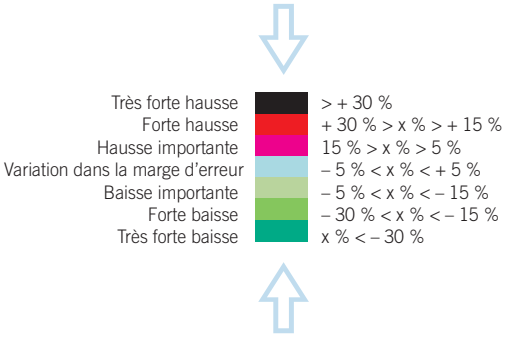
[3] Il s'agit des voitures banalisées pour les radars mobiles-mobiles utilisées actuellement 45 minutes par jour...
[4] Organisation de Coopération et de Développement Économiques.
[5] Zéro tué et blessé grave sur les routes : mener un changement de paradigme dans la sécurité routière.
[6] Laurent Carnis et Sylvain Lassarre (IFSTTAR), ainsi que Benoît Hiron (CEREMA).

Les chiffres de septembre 2016

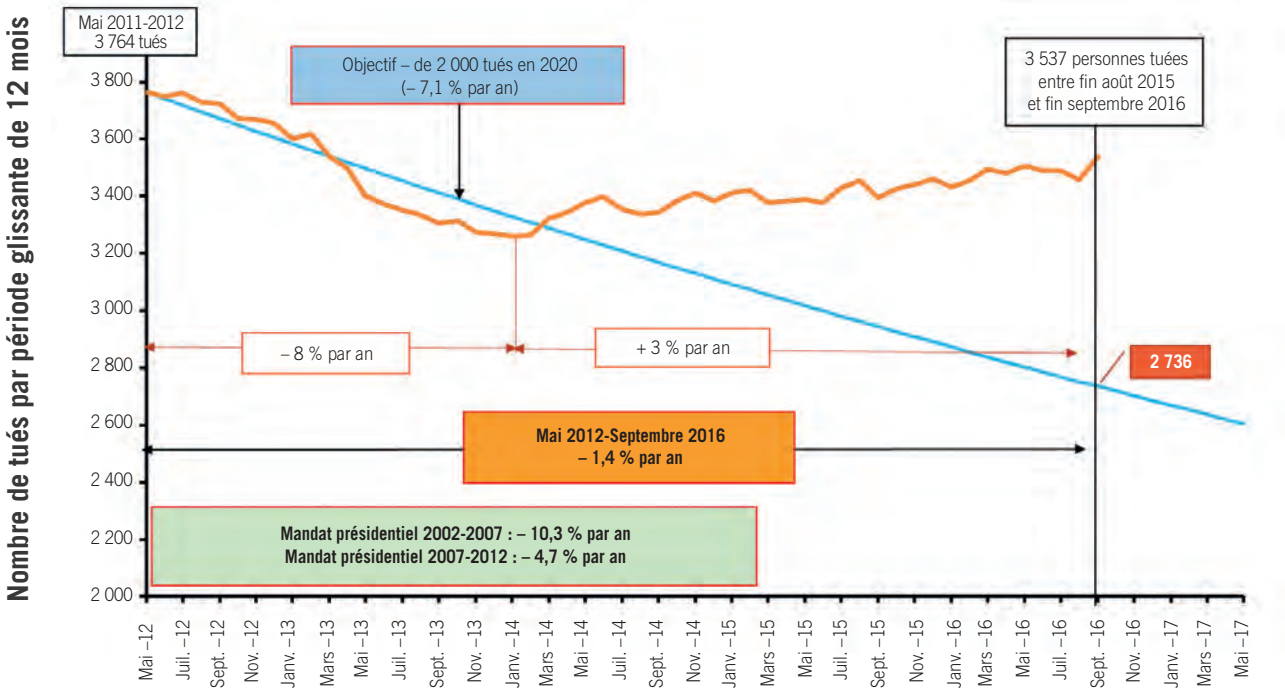
Christian MACHU

Analyse de la mortalité routière de septembre 2016

Septembre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
Septembre 16	335	**– 30,4**	3 537	4,2
Septembre 15	257	– 17,3	3 428	2,5
Septembre 14	317	1,6	3 344	1,3
Septembre 13	312	– 6,6	3 302	– 11,2
Septembre 12	341	– 3,7	3 718	– 7
Septembre 11	347	– 2,8	3 994	– 1,7
Septembre 10	357	– 7	4 065	– 6



Évolution de la mortalité depuis mai 2012



Avec une hausse de + 30,4 %, septembre 2016 est la troisième plus forte hausse enregistrée depuis 2002 (+ 31,7 % en juin 2009 et + 30,5 % en mars 2014). Certes, comme le souligne le communiqué de presse du ministère de l'Intérieur *« cette hausse de la mortalité routière est à mettre en regard de la comparaison statistique avec un mois de septembre 2015 exceptionnel qui avait connu une baisse très forte du nombre de personnes tuées sur les routes, en partie en raison de conditions météorologiques très défavorables, marquées par de fortes pluies et inondations »*. Pour autant, le communiqué se garde bien de comparer les mois de septembre 2016 et 2015 à celui de 2014, soit respectivement – 17,3 % et + 5,7 %. Du point de vue météorologique et calendaire [1], septembre 2014 et 2016 ont été assez similaires.

Seule l'évolution calculée sur les douze derniers mois a du sens : la mortalité s'élève à 3 537 personnes tuées. Il faut remonter à mars 2013 pour avoir un bilan équivalent. Au rythme de l'augmentation de 3 % enregistrée depuis janvier 2014, l'objectif de moins 2 000 personnes tuées ne sera pas atteint et nous nous acheminons vers un désastre de plus de 4 000 personnes tuées !

Même si la Sécurité routière annonce *« sa détermination à mettre en œuvre l'ensemble des mesures décidées en 2015, notamment celles prises par le Comité interministériel de la sécurité routière »*, il aura fallu deux ans au Gouvernement pour réagir face à l'inversion de la courbe de la mortalité apparue en janvier 2014 et proposer des mesures qui ne sont pas encore opérationnelles et n'auront que peu d'effet à court terme.

Cet abandon de la politique de sécurité routière a engendré un relâchement dans les comportements des conducteurs, une désaffection pour la réalisation d'aménagements d'infrastructure, un retard pour la mise en place d'ethylotest anti-démarrage et un arrêt des progrès technologiques comme le LAVIA et la boîte noire.

[1] Pour mémoire, la comparaison du mois avec le mois de l'année précédente peut varier de + ou – 10 % en fonction des conditions météorologiques ; l'effet calendaire (nombre de week-end et dates des vacances scolaires) intervenant à hauteur de + ou – 6 % et + 9 %. Sur un an, l'effet calendaire est pratiquement nul et l'impact de la météo est de + ou – 10 % *(source : La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2012 – ONISR – page 49)*.

Commandes vocales : ce n'est pas la panacée !

Pierre LAGACHE

Deux études menées en 2014 par la Fondation AAA pour la sécurité routière, à Washington DC et à l'Université de l'Utah ont démontré que les systèmes d'écrans tactiles et de commandes vocales étaient loin de supprimer le risque de la distraction au volant. Les résultats des tests sont par ailleurs très inégaux.

Sept systèmes ont été testés par 162 étudiants universitaires et d'autres volontaires en laboratoire avec simulateur de conduite, et en conditions réelles de conduite. Les systèmes ont été notés sur une échelle de distraction de 1 à 5, 1 représentant le minimum de distraction et 5 un niveau de distraction comparable à la résolution d'un problème mathématique complexe. Le système *Siri* d'Apple, le seul système à commande vocale testé, a reçu la pire note de 4,14. Des conducteurs en simulateur de conduite utilisant *Siri* ont même embouti une autre voiture à deux reprises !

MyLink de Chevrolet (3,7) a reçu la pire note des systèmes tactiles. Les systèmes tactiles de trois autres constructeurs – Mercedes, Ford et Chrysler– ont été aussi jugés plus distrayants que de parler sur un téléphone mobile. Le meilleur résultat est observé pour Entune de Toyota qui a reçu un 1,7 correspondant à un niveau de distraction de l'écoute d'un livre audio.

Siri, le système d'Apple permettant de naviguer sur Internet, d'envoyer des textes, de faire des posts de médias sociaux et d'utiliser le calendrier sans avoir à manipuler ou regarder le téléphone révèle donc un usage extrêmement dangereux en situation de conduite.

L'imperfection des systèmes proposés génèrent des erreurs de compréhension de la commande du conducteur. Ainsi les systèmes les moins bien notés sont ceux qui ont généré le plus d'erreurs, générant la frustration et le trouble du conducteur et augmentant, de fait, son niveau de distraction.

« Quand ces systèmes deviennent plus complexes, comme l'envoi de messages texte ou de post sur Facebook, il y a une sollicitation du cerveau à un tel niveau que l'usage est obligatoirement dangereux pour la conduite », a déclaré le professeur David Strayer, professeur de psychologie de l'Université de l'Utah qui a dirigé les deux études.

Smart Cars: Results rated 1 to 5 (least to most distracting)

1.7 – Toyota's Entune
2.2 – Hyundai's Blue Link
2.7 – Chrysler's UConnect
3.0 – Ford Sync with MyFord Touch
3.1 – Mercedes'COMAND
3.7 – Chevrolet's MyLink
4.14 – Apple's Siri

Une campagne du Département du Lot qui interpelle

En partenariat avec l'État, le Département du Lot mène depuis 2012 des opérations de sensibilisation aux divers problèmes de sécurité routière.

Une dizaine de couples de panneaux sont déplacés chaque année sur les secteurs les plus appropriés. Chaque année un thème nouveau est ajouté : pour 2016, suite à une action de sensibilisation de la Ligue contre la violence routière du Lot, le choix s'est porté sur le problème posé par l'utilisation d'outils de communication pendant la conduite. Deux panneaux successifs, empreints d'une touche d'humour, invitent le conducteur à faire le lien entre usage du téléphone au volant et le risque d'accident. Le Département joue ici son rôle de sensibilisation. Le contrôle sanction reste toutefois essentiel mais encore beaucoup trop peu appliqué face aux dérives des comportements observées.

Motos et circulation entre les files

L'amateurisme à son comble

Claude CHABOT

Depuis le 1er février 2016, les 2 roues motorisés (motos) sont admis à circuler à titre expérimental entre les files dans plusieurs départements. La Ligue s'était opposée à cette expérimentation décidée sans avis d'experts, en dérogation d'articles importants[1] du Code de la route. Tout ceci sans infrastructure ou signalisation spécifique. Sept mois après, constat en Ile-de-France.

Bolide à deux roues dépassant par la droite, dans un tunnel et dans la bande d'arrêt d'urgence.

Jeudi 7 juillet, 9 heures, autoroutes A115 et A15 près de Paris. Circulation « congestionnée » en direction de la capitale. Je roule comme on me l'a appris quand je me préparais au permis de conduire : au milieu de « ma » voie, en l'espèce celle de gauche que je dois absolument emprunter pour accéder un peu plus loin aux boulevards vers la porte de Clichy. Je devrais écrire *j'ose* rouler. Car rapidement, des centaines de motards dépassent, frôlent mon véhicule, font hurler leur moteur, se tournent vers moi en gesticulant comme de beaux diables. Visiblement, je les gêne et ils veulent m'obliger à me serrer le long de la glissière de sécurité pour les laisser passer. Une première fois l'un de ces courageux redresseurs de torts… tord mon rétroviseur, puis un autre peu après, cette fois sans possibilité de remettre en place le précieux accessoire, m'empêchant de voir derrière moi l'espace par eux revendiqué (entre les files, où ils circulent). Un comble !

Soyez conviviaux, ou ça va barder pour vous !

Je ne tombe pas des nues devant ces comportements autoritaires, ayant évoqué plusieurs fois le sujet dans *Pondération*[2], en rappelant l'invraisemblable naïveté des promoteurs de la circulation inter files[3] : *« (…) il sera utilement* ***recommandé*** *aux autres usagers circulant sur deux voies entre lesquelles les deux roues circulent entre les files de se positionner respectivement le plus à droite et le plus à gauche possible de leur voie… »*. Quant au décret autorisant la CIF, il indique seulement qu'elle n'est possible que si *« l'espacement latéral entre les véhicules circulant dans les 2 voies les plus à gauche d'une chaussée est suffisant »*. « Suffisant », c'est combien ?

Le constat est que ces motards, forçant les véhicules qui n'y sont nullement obligés à s'écarter – et qui ont même souvent un intérêt sécuritaire à ne pas le faire –, interprètent les écrits à leur seul profit en passant de la ***recommandation*** à l'***obligation***. S'en octroyer la police, avec punition par rétroviseur expiatoire n'est – espérons-le – l'œuvre que de quelques excités au sein d'un effet de meute.

Mais tous ces donneurs de leçons ne sont-ils pas les mêmes qui…

…roulent en trombe (bien plus que les 50 km/h autorisés) entre les files ?
…ne respectent pas les distances de sécurité (motos à quelques mètres l'une de l'autre) ?
…s'insèrent dans le flux ou en sortent en s'imposant brutalement aux automobilistes ?
…se glissent dans des couloirs trop étroits (ex. entre 2 poids-lourds) ?
…allument leurs feux de détresse (ce qui est interdit) ?
…franchissent allègrement zébras et lignes continues ?
…dépassent hors du couloir dédié ?
…squattent BAU, bandes cyclables et couloirs de bus ?
…ou réveillent 100 000 habitants d'une agglomération à 3 heures du matin avec un pot d'échappement à « sonorité particulière » ?

Arrêtons là ce catalogue de réalités dans lequel chacun s'empressera de ne pas se reconnaître, et dont il faut dire qu'elles ne concernent heureusement pas tous les motocyclistes, tant s'en faut.

Des automobilistes bien compréhensifs…

Mais ils sont bien gentils les automobilistes. Sauf qu'en élargissant la voie des motos, ils contribuent à augmenter excessivement la vitesse de celles-ci et le risque pour tous. Mais ils ont compris qu'avec des règles léonines, en l'absence de tout contrôle et sans possibilité réelle de se défendre, ils sont otages : en cas d'accident, le méchant automobiliste *« qui ne voit jamais les motos, qui déboîte toujours, ne met jamais son clignoteur et téléphone tout le temps »* (ritournelle en vogue dans le milieu) a peu de chances de ne pas se retrouver responsable au moins pour partie. Responsabilité sonnante et trébuchante. Comme dit Machin sur le forumoto.fr, *« Avant c'était interdit, je le faisais pas souvent (ndrl : circuler entre les files), maintenant, je suis couvert, alors j'y vais »*.

Selon quel principe de droit routier l'automobiliste – à qui nul ne peut reprocher de rouler normalement au milieu de sa voie et qui doit même le faire *a priori* – devrait se décaler, tantôt sur sa gauche, tantôt sur sa droite, au risque de serrer d'autres véhicules dans un file voisine ou de frôler les bordures, lorsqu'une moto arrive derrière lui à une vitesse et dans des conditions qu'il ne peut évaluer ? Quelle autorité va contrôler (et verbaliser ?) les automobilistes qui ne laissent pas assez au motard de distance latérale alors que c'est à ce dernier de prendre toutes dispositions au moment de dépasser ?

[1] Articles R. 412-9, R. 412-23 et R. 412-24.
[2] *Pondération* n° 96 – Voir aussi n° 94, Décembre 2012, n° 97, Septembre 2013, n° 102, Mars 2015.
[3] Ministère de l'Intérieur – Circulation inter files des 2 roues motorisés (« Rapport Guyot ») Page 85 – Novembre 2012.

Manip ? Quelle manip ?

Les chiffres de l'assurance moto sont étonnants : avec 24 % des accidents corporels, 18 % des tués et 19 % des blessés pour 1,3 % du trafic, un risque 20 fois celui des autres usagers à 4 roues, plus de 5 000 blessés hospitalisés, une gravité importante[4] et malgré un taux personnel de responsabilité défavorable[5], on observe que les primes moyennes sont très inférieures à celles des voitures. Cette analyse est sommaire, j'en conviens, mais qui ignore que le « risque moto » empeste les comptes de l'assurance ? Toute pratique qui dévierait la responsabilité sur le risque auto – aux épaules plus larges – serait stratégiquement pain bénit. Un assureur n'oublie jamais sa calculette : comment cette sage profession a-t-elle pu promouvoir la circulation inter files, n'ignorant rien de la forte augmentation de l'exposition au risque et du défi sécuritaire qu'elle impose ?

Il y avait peu d'accidents avant…

Dixit les promoteurs de la légalisation. **Et après ?** Par quelle désastreuse spéculation intellectuelle est-il possible de penser que légaliser des pratiques acrobatiques sur la voie publique peut avoir un quelconque effet bénéfique ? **Pourquoi avoir changé ?** Quand on change les lois, sans en évaluer préalablement les effets « dans la vraie vie », elles peuvent devenir scélérates. On y va tout droit.

Mettre fin à l'expérimentation

Il fallait être aveugle pour lancer une telle expérimentation. On paye ici le prix du coup de force d'une commission 2RM du CNSR qui n'a pas tenu compte des conclusions embarrassantes du rapport Guyot[6], s'est affranchie de toute préconisation d'experts, n'a donné aucun réel fond juridique à la pratique et négligé les nombreuses réticences de spécialistes locaux de la circulation. Le prix d'un renoncement du gouvernement qui a cédé sous la pression partisane. Il faudrait être aveugle aujourd'hui pour ne pas voir combien la mesure, déjà largement dévoyée sur le terrain, est désastreuse à tous points de vue, y compris accidentologique en cas de généralisation. Stopper l'expérimentation et se rendre à d'autres solutions serait la moindre des choses.

[4] *« L'incidence des séquelles lourdes est maximale pour les usagers de deux roues motorisés (16 pour un million d'habitants suivis des occupants de voiture (12 pour un million (…) »* – Le registre du Rhône des accidents de la circulation routière – IFFSTAR – Université Claude Bernard Lyon 1.

[5] ONISR – Bilan de l'accidentalité 2014 – Page 78 – Motocyclistes présumés responsables, accidents mortels : 60 % tous âges, 71 % chez les 18-24 ans.

[6] Ex. : le différentiel de vitesse et la vitesse maximum, la signalétique, le respect des distances latérales de sécurité, etc.

Dérapage pour la sécurité routière espagnole

Stop Accidentes, association espagnole

Les politiques de sécurité routière dépendent de nombreux facteurs, le facteur humain étant essentiel. Il est clair que le Gouvernement est non seulement l'acteur principal pour la mise en place de mesures préventives, mais également le premier responsable. En Espagne, Pere Navarro, ancien Directeur du Trafic, a prouvé que grâce à ses compétences et sa ténacité il avait été possible de diviser par deux la mortalité sur les routes : succès sans précédent durant son mandat de 2004 à 2012.

Nous n'avons pas eu la même opportunité avec celle qui lui a succédé et qui vient de démissionner, suite à une accusation de corruption pour avoir facilité des contrats de recherche pour son mari. Elle s'est contentée de poursuivre ce qui avait été mis en place précédemment, sans prendre de nouvelles mesures : nous avons hélas constaté une augmentation du nombre de tués ces deux dernières années. Maria Segui n'a su ni agir, ni convaincre, ni communiquer avec empathie avec les citoyens, n'étant elle-même pas un exemple à suivre. Nous espérons que rapidement la sécurité routière redevienne une politique prioritaire dans notre pays !

Suppression des avertisseurs de contrôles routiers

Question écrite du Sénateur J.-P. Grand (Hérault – *Les Républicains*)

publiée dans le JO Sénat du 13/10/2016

M. Jean-Pierre Grand attire l'attention de M. le ministre de l'Intérieur sur l'interdiction réelle du signalement des radars et des contrôles des forces de l'ordre. Dans la décision du 6 septembre 2016, la Cour de cassation a rappelé que les dispositions de l'article R. 413-15 du Code de la route ne prohibent pas le fait d'avertir ou d'informer de la localisation d'appareils, instruments ou systèmes servant à la constatation des infractions à la législation ou à la réglementation de la circulation routière. En effet, cet article prohibe uniquement la détention, le transport et l'usage d'un appareil, dispositif ou produit de nature ou présenté comme étant de nature à déceler la présence ou perturber le fonctionnement d'appareils, instruments ou systèmes servant à la constatation des infractions à la législation ou à la réglementation de la circulation routière ou à permettre de se soustraire à la constatation desdites infractions. Dans le monde numérique actuel, il est important d'interdire une technique mais également un comportement. Alors que l'état d'urgence est en vigueur dans notre pays, le signalement de la localisation des contrôles routiers et donc de la présence des forces de l'ordre constitue une source d'information majeure pour les délinquants et voir même pour les terroristes. Ce genre de comportements a également des conséquences sur l'efficacité de la politique de lutte contre l'insécurité routière alors que la mortalité routière est repartie à la hausse depuis 2014 après des années de fortes baisses suite à la politique volontariste lancée par le président Jacques Chirac en 2002. L'article L. 2242-10 du Code des transports inséré par la loi n° 2016-339 du 22 mars 2016 prévoit l'interdiction de diffuser, par quelque moyen que ce soit et quel qu'en soit le support, tout message de nature à signaler la présence de contrôleurs ou d'agents de sécurité employés ou missionnés par un exploitant de transport public de voyageurs. Il est donc possible de légiférer pour interdire toutes les formes de signalisation de la présence des forces de l'ordre. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures urgentes qu'il entend prendre suite à cette décision de la Cour de cassation.

En attente de réponse du ministère de l'Intérieur.

Conduite sans permis : rendez-vous avec le laxisme

Pierre LAGACHE

Le projet de loi sur la justice du XXIe siècle a accouché en 2014 d'une mesure qui prévoit la création d'amendes forfaitaires pour sanctionner les délits de conduite sans permis et de conduite sans assurance (voir encadré). En visant le désengorgement des tribunaux, cette mesure aurait pour effet pervers de banaliser des comportements délictuels en permettant aux fautifs d'échapper à la mission pédagogique de la Justice.

La nature de la sanction est une chose, le contexte dans lequel s'exerce cette sanction en est une autre… et pas des moindres. Être mis en position d'accusé ayant à fréquenter le Tribunal n'est pas neutre dans la perception de l'importance du délit. La Ligue s'est donc immédiatement opposée à cette mesure incarnant de son point de vue une dérive laxiste face à des comportements graves. *« Le fait de passer devant un tribunal correctionnel crée un choc qui peut être bénéfique pour le conducteur, et mis à profit pour une prise en charge brève médicale qui lui évitera de s'installer dans le déni »* avait alors estimé Chantal Perrichon, Présidente de la Ligue.

« J'ai conscience que c'est une question sensible car certains peuvent croire que le message envoyé est celui de l'indulgence. Il faut en discuter », avait finalement, en son temps, convenu Mme Taubira.

Après moultes tergiversations sur l'adoption de la mesure (voir article de Rafaele Rivais p. 17), le Sénat a retoqué la mesure ce 27 septembre 2016 considérant que la solution proposée constitue *« toujours un affaiblissement de la politique de sécurité routière »* et précisant : *« ce message a bien été compris par les avocats spécialistes qui plaident déjà dans les tribunaux pour une modération des peines dans la perspective de ce changement de législation ».*

Il est ici fait allusion à une récente affaire relatée par la *Nouvelle République* (voir encart), dans laquelle l'avocat d'un chauffard plaide la modération en rappelant que *« l'an prochain, la conduite sans permis ne sera plus un délit… »*… La démonstration est donc d'ores et déjà faite de l'impact désastreux à attendre d'une telle mesure.

Le projet de loi repassera le 12 octobre en deuxième lecture à l'Assemblée nationale. Nos Parlementaires auront là une belle occasion d'exprimer leur lucidité sur le sujet et leur véritable intérêt pour la cause… ou pas !

Tribunal correctionnel de Blois
Conduite sans permis : septième condamnation

La Nouvelle République.fr – L.O. 14 septembre 2016

Abdeslam n'en mène pas large dans le box. C'est la septième fois qu'il comparaît pour conduite sans permis. Les policiers de Blois l'ont reconnu samedi dernier alors qu'il circulait au volant d'une voiture. Cette fois, la récidive est visée et le prévenu risque une incarcération immédiate. *« Je regrette, j'ai pris la voiture de mon amie pour aller dépanner mon patron, j'ai changé, cette fois c'est la bonne ! ». « Comment peut-on savoir que c'est la bonne ? »* ironise la présidente Christine Dabansens en faisant allusion aux 10 condamnations de cet homme de 35 ans, divorcé et père de 3 enfants. *« Je suis en train de passer mon permis, je l'ai déjà raté une fois »*, assure le prévenu. L'homme a également été condamné le 10 mars dernier pour conduite sous l'emprise de stupéfiants. *« Je ne me rappelle pas »,* indique Abdeslam. *« Évidemment, vous n'avez pas comparu »* rétorque la présidente. *« La décision a été signifiée à son domicile et j'ai demandé sa mise à exécution »,* intervient le vice-procureur Jean Demattéis qui réclame 1 an de prison dont six mois avec sursis et mandat de dépôt. *« Il est grand temps que le prévenu comprenne que rouler sans permis est un délit ».* **Me Stéphane Rapin plaide la modération. *« L'an prochain, la conduite sans permis ne sera plus un délit et sera sanctionnée par une amende forfaitaire hors les situations de récidive.*** *Mon client a véritablement changé : il s'est sorti de l'héroïne et de l'alcool, il a trouvé du travail ».* Six mois de prison ferme et mandat de dépôt.

Ce que dit le texte :

Le rapport de la commission de modernisation de l'action publique remis à la garde des sceaux en novembre 2013 pointait cinq délits qui pourraient être transformés en contraventions de cinquième classe :

1 – Le délit de défaut de permis de conduire.

2 – Le délit de défaut d'assurance.

3 – Le délit de conduite d'un véhicule malgré injonction de restituer le permis de conduire résultant du retrait de la totalité des points.

4 – Le délit de conduite sans permis.

5 – Le délit de conduite d'un véhicule sous l'emprise d'un état alcoolique caractérisé par la présence dans l'air expiré d'un taux d'alcool supérieur à 0,40 milligramme et inférieur à 0,80 milligramme.

Ces délits pourraient toujours être passibles d'un retrait de points, et d'une suspension de permis, ainsi que d'une contravention de cinquième classe (1 500 euros maximum). Grande différence avec la situation actuelle : les décisions seraient prises par le Préfet. Il n'y aurait plus de décision judiciaire, et donc plus de peine de prison.

Pourquoi un nouveau CNSR* ?

Dès 2015, la Ligue soulignait l'inefficacité du Conseil National de la Sécurité Routière. Dans le numéro 102 de **Pondération** ***nous pointions alors l'importance du coût de fonctionnement de la commission « Deux roues motorisés » au regard des résultats insignifiants observés. Dans ce même numéro, nous évoquions la démission de Claude Got et de Claudine Pérez-Diaz qui exposaient les raisons de leurs démissions en tant qu'experts membres du CNSR dans une tribune parue dans le journal* « Le Monde ».**

Considérant l'évidence du lien entre le fonctionnement inadapté du CNSR et les mauvais résultats de la sécurité routière de ces dernières années, la Présidente de la Ligue contre la violence routière a donc adressé en juin dernier un courrier à l'attention du Premier ministre afin qu'il puisse appréhender les défaillances de la structure et prendre en considération les quelques propositions d'évolution proposées par la Ligue.

La réponse d'Emmanuel BARBE, délégué interministériel à la Sécurité Routière nous parvint au cœur de l'été. Au vu de l'importance du sujet et de l'obstination aveugle incarnée par le courrier reçu, nous avons donc jugé utile de présenter cet échange. La lettre qui est emblématique d'une technocratie considérant que l'exigence de résultat est à classer au rayon des questions annexes, est ici agrémentée de quelques uns de nos commentaires.

(*) CNSR : Conseil National de la Sécurité Routière.

Paris, le 6 juin 2016

Monsieur le Premier ministre,

D'après le décret de création en 2001, le CNSR est associé à l'élaboration et à l'évaluation de la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière. Il prépare des recommandations pour le Gouvernement afin de lutter contre l'accidentalité. Il peut commander des études ou des recherches pour améliorer les connaissances et devrait par conséquent disposer d'un budget.

Lors de l'installation du 3e mandat de cette instance le 27 novembre 2012, l'objectif fixé par Manuel Valls, ministre de l'Intérieur, était « de diviser par deux la mortalité routière entre 2010 et 2020, soit compter moins de 2 000 personnes tuées sur les routes de France métropolitaine en 2020 ».

La 3e session a cessé ses activités en novembre dernier, mais à ce jour, toutes les projections statistiques montrent que cet objectif ne sera pas atteint, alors même que le comité d'experts a formulé de multiples propositions d'actions concrètes dont ni le CNSR, ni ses commissions n'ont directement débattu.

La Ligue contre la violence routière fait le constat que les orientations issues de cette 3e session ne sont pas à la hauteur des enjeux.

Il est donc nécessaire d'améliorer le fonctionnement du CNSR en vue de son 4e mandat. Cette démarche passe par l'évaluation des travaux du dernier Conseil et par une réflexion sur sa composition et son mode de fonctionnement.

La Ligue fait le constat suivant :

– Le concept de « Parlement de la sécurité routière », avec de très nombreux membres et un système de décision par vote n'est pas adapté à une réflexion pouvant conduire à des solutions efficaces et des effets rapides.

– Le fonctionnement d'une telle instance génère de nombreuses réunions et une administration conséquente. Son coût est exorbitant par rapport aux résultats obtenus. Sa lourdeur retarde les processus de décision et d'exécution.

– Trop de ses membres sont en conflit d'intérêt avec l'objectif d'une politique de sécurité routière, ou se trouvent « juges et parties », ce qui conduit à bloquer les bonnes recommandations, sous prétexte d'une « acceptabilité » insuffisante.

Suggestions de la Ligue :

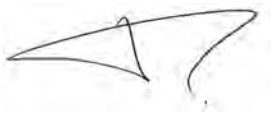
– Le CNSR devrait réunir, au plus, une vingtaine de membres apportant des avis éclairés et impartiaux sur les actions à mener. Il convient de préciser le profil de ces personnalités pour qu'il n'y ait pas confusion avec le comité des experts. Aucun ne devrait être lié à des intérêts corporatistes, financiers ou lobbyistes concernant les véhicules, l'infrastructure, l'alcool. Leurs avis seraient construits à partir de l'audition des acteurs concernés – extérieurs au CNSR – et des travaux d'experts commis sur les différents thèmes d'action.

– L'exhaustivité des sujets traités lors du 3e mandat n'a pas permis un approfondissement suffisant de chacun d'eux. Le choix des thèmes de recherche doit être centré sur les problématiques les plus préoccupantes. Ce sont uniquement ces thèmes qui devraient faire l'objet d'un travail en commission.

– Les Administrations doivent participer aux débats mais pas au vote.

– L'articulation entre le CNSR et le Comité des experts doit être améliorée. Ce dernier devrait être limité à quelques experts dont les travaux ont fait l'objet d'une publication dans des revues scientifiques avec comité de lecture.
– Les mesures du CISR devraient être établies sur la base des recommandations du CNSR.
– Le CNSR doit assurer une mission d'évaluation des mesures mises en œuvre, y compris les mesures prises à titre expérimental.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier ministre, l'expression de ma très haute considération.



Chantal PERRICHON
Présidente de la Ligue contre la violence routière

Réponse du délégué interministériel à la Sécurité Routière

Paris, le 22 août 2016

Madame la Présidente,

À la suite de la lettre du 6 juin 2016 que vous lui avez adressée, le Premier ministre m'a chargé d'apporter des éléments de réponse aux propositions que vous avez formulées en vue d'améliorer le fonctionnement du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR).

Au regard des enseignements que vous tirez des travaux menés au cours du 3e mandat de cette instance, vous suggérez que soit engagée une réflexion portant sur sa composition et son mode de fonctionnement. Vous proposez que cette réflexion soit précédée d'une évaluation des actions conduites entre 2012 et 2015.

S'agissant de l'évaluation des travaux du dernier CNSR, il ressort clairement que les recommandations produites et adoptées ont été très largement reprises par le Gouvernement pour être traduites en mesures concrètes, d'ores et déjà effectives ou en cours de mise en œuvre. En effet, sur la période considérée, 53 % des recommandations du CNSR ont été intégralement reprises par le Gouvernement, 38 % l'ont été partiellement ou sont en cours d'expérimentation et seulement 9 % ont été écartées. Ce bilan montre que le CNSR a parfaitement assumé son rôle. Les réflexions et les études qu'il a engagées ont permis de faire émerger un vivier de recommandations concrètes qui ont largement inspiré les récentes dispositions législatives et réglementaires retenues par le Gouvernement, notamment lors du dernier Conseil Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 2 octobre 2015.

Curieuse conception de l'évaluation de l'efficacité qui ne tient pas compte des résultats.

La Ligue écrivait : *« Lors de l'installation du 3e mandat de cette instance le 27 novembre 2012, l'objectif fixé par Manuel Valls, ministre de l'Intérieur, était "de diviser par deux la mortalité routière entre 2010 et 2020, soit compter moins de 2 000 personnes tuées sur les routes de France métropolitaine en 2020". La 3e session a cessé ses activités en novembre dernier, mais à ce jour, toutes les projections statistiques montrent que cet objectif ne sera pas atteint, alors même que le comité d'experts a formulé de multiples propositions d'actions concrètes dont ni le CNSR, ni ses commissions n'ont directement débattu. La Ligue contre la violence routière fait le constat que les orientations issues de cette 3e session ne sont pas à la hauteur des enjeux. »*

Il semble que notre message n'ait pas été entendu !!!

Le texte fondateur du CNSR date de 2001. Quinze années après, ainsi que vous le suggérez, il semblait nécessaire et opportun d'envisager des adaptations pour en améliorer le fonctionnement et répondre au mieux aux enjeux de la sécurité routière, dans un contexte qui sans cesse évolue.

Le Premier ministre s'est engagé dans cette voie en actant, dans le cadre des mesures du CISR du 2 octobre 2015, le principe du renouvellement du mandat du CNSR en le confortant dans son rôle de conseil du Gouvernement, tout en veillant à une représentativité de tous les porteurs d'intérêts.

Que veut dire : *« en veillant à une représentativité de tous les porteurs d'intérêts. » ?* La Ligue écrivait à propos des membres du CNSR qu' : *« aucun ne devrait être lié à des intérêts corporatistes, financiers ou lobbyistes concernant les véhicules, l'infrastructure, l'alcool ».*

Sur le fondement de ces orientations, un projet de décret modifiant le texte initial du 28 août 2001 a été rédigé. Le nouveau texte modifie la composition, l'organisation et le mode de fonctionnement du CNSR et bon nombre des préoccupations que vous exprimez se retrouvent, pour tout ou partie, dans ce décret.

Tout d'abord, le décret renforce le rôle de conseil vis-à-vis du Gouvernement, que le CNSR exerce au travers de ses recommandations, qui désormais seront formulées avec une indépendance plus affirmée puisque les représentants de l'État ne prendront plus part aux votes. En effet, si le CNSR peut identifier des évaluations à conduire pour améliorer les connaissances en matière de sécurité routière, il doit avant tout être une force de proposition pour formuler, vis-à-vis du Gouvernement, des recommandations pour lutter contre l'insécurité routière sous toutes ses formes, comme il l'a été pour le dernier CISR.

Aussi, le Gouvernement se limitera à exposer, avant chaque vote, sa position par rapport au contenu de la proposition ou de la recommandation. À l'issue des votes le Gouvernement, qui est responsable de la conduite de cette politique publique, restera libre des suites qu'il entend réserver aux recommandations adoptées.

Dont acte. En effet la Ligue écrivait : *« Les Administrations doivent participer aux débats, mais pas au vote ».*

Des membres suppléants viendront par ailleurs assister les membres titulaires, permettant ainsi d'assurer une meilleure continuité de la représentation, notamment dans le cadre des travaux en commissions. De même est traitée la question de la suppléance du président en cas d'absence ou d'empêchement.

Dans sa composition, le CNSR accueillera de nouveaux acteurs (personnalités qualifiées ouvertes sur l'international, représentants du secteur des entreprises, gestionnaires de voirie, urgentistes du secours à victimes, porteurs d'intérêts utiles à l'approfondissement des débats...) qui auront une capacité de proposition élargie pour alimenter les réflexions sur de nouveaux axes de travail qui apparaissent incontournables. Il en va ainsi de l'apport du numérique et du développement des nouvelles technologies, d'une meilleure prise en compte des usagers vulnérables, du traitement des risques routiers professionnels.

Pas de réponse sur le constat du trop grand nombre de membres et de conflit d'intérêts. Nous écrivions *« Le CNSR devrait réunir, au plus, une vingtaine de membres apportant des avis éclairés et impartiaux sur les actions à mener. Il convient de préciser le profil de ces personnalités pour qu'il n'y ait pas confusion avec le comité des experts. Aucun ne devrait être lié à des intérêts corporatistes, financiers ou lobbyistes concernant les véhicules, l'infrastructure, l'alcool ».*

Le comité des experts sera constitué sur de nouvelles bases avec un effectif plus ramassé. Il est prévu de nommer les experts à l'issue d'une sélection opérée à la suite d'un appel à candidatures au sein de la communauté scientifique et technique. Les profils de cet appel à candidatures seront notamment ciblés sur des spécialités relevant du domaine de l'exposition aux risques ou de l'analyse de l'accidentalité. Le comité aura ainsi vocation, sur le fondement des connaissances scientifiques, à éclairer les travaux du CNSR par ses expertises sur les thématiques dont il sera saisi.

La Ligue donnera son avis sur ce point lorsqu'elle connaîtra les experts désignés.

Telles sont les précisions et orientations dont je souhaitais vous faire part suite aux propositions que vous avez formulées pour améliorer le fonctionnement du CNSR, qui doit activement contribuer à atteindre l'objectif fixé par le Gouvernement pour abaisser à moins de 2 000 le nombre des tués sur nos routes à l'horizon de 2020.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Emmanuel BARBE

Vitesse sur la rocade de Rennes : en marche arrière

Claude CHABOT

L'expérimentation du 70 km/h conduite depuis un an sur cet ouvrage s'est achevée par un retour à la vitesse initiale de 90 km/h. Ce qui a permis aux idéologues de la* libre-voiture *de pérorer. Les résultats montrent cependant qu'il n'y a pas de quoi pavoiser. Et surtout, ce choix – trop peu argumenté – est loin d'être cohérent avec les contraintes environnementales* (cf. encart) *et les ambitions affichées de l'agglomération.

Congestion, pollution et bruit de fond

Sur tous les « périphériques », rocades et autres « rings » européens (dont Paris récemment avec succès) et même sur les autoroutes (ex. l'été sur l'A7), on recherche l'homogénéisation de la circulation par des vitesses stabilisées et un flux régulier. Il est impossible d'y parvenir par une succession de vitesses et de chaussées de calibres différents, comportant des entrées et sorties – autant de facteurs perturbants –, où les comportements de conduite sont aléatoires.

Sur les 31 km de la rocade de Rennes, la moitié a été passée de 110 à 90 km/h et l'autre moitié de 90 à 70 km/h. Les parties « rapides » – avec ici l'apport d'une autoroute à l'Est et de plusieurs gros débits à l'Ouest – nourrissent à grande vitesse les parties « lentes » dès le premier ralentissement dans celles-ci. En quelques minutes, le plein est fait, avec des « effets papillon »[1] et des congestions instantanées à la clé. Lors de l'expérimentation, les vitesses réelles pratiquées étaient encore très supérieures à la vitesse limite[2], ce qui enlève de la pertinence aux résultats observés. Les temps de parcours « au pire » sur des sections déterminées à certains moments n'ont donc qu'un intérêt médiocre si l'on voit un peu plus large sur l'exploitation de cet ouvrage et si l'on veut bien y intégrer plus globalement les nuisances qu'il entraîne.

En ce qui concerne la pollution, seuls les oxydes d'azote sont mentionnés : on n'ose penser que les autres polluants émis par les pots d'échappement sont oubliés ? Le rapport pointe un *« effet positif »* sur la quantité d'oxyde d'azote (NO_2) quand la vitesse passe de 110 à 90. Quand on passe de 90 à 70, c'est *« un effet neutre à plutôt défavorable »*. Mais presque toutes les valeurs sont qualifiées d'incertaines ou peu significatives ; leur dispersion et les faibles écarts constatés sont insuffisants pour en faire un argument. Mais le mal est fait : l'importance médiatique du mot *« défavorable »* a servi les adversaires peu regardants de la réduction des vitesses.

Bruit : 1 dB c'est un dB

« Les écarts sont le plus souvent faibles (entre – 1 dB et + 1dB). Il s'agit d'écarts qui ne sont quasiment pas perceptibles et qui se situent à des valeurs inférieures à l'incertitude des mesures ». La règle est que moins 10 km/h, c'est en général moins 1 dB(A). Mais ici, les vitesses réelles n'ont pas baissé de 20 km/h, tant s'en faut[2], ce qui peut expliquer la faible variation. D'autre part, le nombre de points de mesure pose problème[3]. Sans entrer dans la technique, il faut savoir que ce « dB » représente une nuisance subie en permanence à plusieurs centaines de mètres. Autrement dit, c'est à *l'effet de dose* sur les riverains qu'il faut penser. Ce « dB », 43 000 riverains immédiats le subissent, auxquels il faut ajouter ceux de l'environnement plus lointain qui perçoivent un « bruit de fond » qu'on ne peut négliger[4].

Extrait du rapport

L'ÉTAT DE LA QUALITÉ DE L'AIR SUR LA MÉTROPOLE RENNAISE

L'agglomération rennaise est aujourd'hui l'une des huit agglomérations françaises concernées par la mise en œuvre d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), car les émissions de polluants y sont plus fortes que sur d'autres territoires. Selon les travaux de modélisation d'Air Breizh, 43 000 personnes dans l'agglomération vivraient dans des logements exposés à des niveaux de pollutions au dioxyde d'azote (No_2) supérieurs aux valeurs limites. À l'horizon 2020, en l'absence de mesures significatives, le nombre de personnes exposées à des concentrations supérieures aux limites réglementaires en dioxyde d'azote serait multiplié par deux. La pollution aux particules fines est une pollution diffuse, dont la source principale est l'automobile*.

** NDRL : mais elle ne figure pas au rapport !*

70 km/h respecté : la bonne vitesse

Le choix de 70 km/h rigoureusement stabilisé (c'est-à-dire respecté) présente la meilleure efficacité :

- **Formation ralentie des « bouchons ».**
- **Compatibilité avec la vitesse d'insertion des véhicules venant de l'extérieur (insertions sans à-coups).**
- **Réduction des polluants et particules pour toutes catégories de véhicules et de carburants fossiles (minimum à 70 km/h).**
- **Réduction de l'énergie acoustique du roulement.**
- **Réduction des aérosols (poussières minérales, particules diverses…).**
- **Sûreté routière améliorée (matériel et corporel).**

[1] Effet papillon : dans un système déterminé, un seul événement ajouté peut, indépendamment du hasard, provoquer une perturbation majeure. Ex. un seul véhicule entrant sur la rocade peut générer un blocage complet du flux de circulation.

[2] *In* rapport : *« Actuellement environ 50 % des conducteurs respectent les limitations et les autres sont à des vitesses supérieures à la limitation mais inférieures aux limitations et vitesses pratiquées antérieurement. Dans la zone à 90 km/h les vitesses moyennes se situent autour de 94-95 km/h contre 104-105 en 2015 et sur la zone à 70 km/h, elles sont de 77-78 km/h contre 90 antérieurement ».*

[3] Sur le périphérique nantais (43 km), l'Observatoire du bruit a disposé 27 points de mesure.

[4] On sait que le minimum d'énergie acoustique émise dans ce cas se situe à une vitesse stabilisée de 70 km/h.

Réflexions parallèles

Jean-Yves LAMANT et Pierre LAGACHE

Oui, le zéro victime d'accident est possible ! Non, nous n'avons pas testé toutes les solutions !

Pour viser cet objectif, rien de tel que de réfléchir « hors de la boîte » comme le suggèrent les spécialistes de l'innovation. En posant un regard décalé et en tentant un parallèle entre la conduite d'un véhicule et la conduite de notre propre vie, vérifions si le modèle de la sécurité routière et celui plus global de notre société peuvent mutuellement s'inspirer.

Le terme d'accident est central en matière de sécurité routière. Accidents matériels mais aussi et surtout accidents corporels. Accidents de la route, accidents de la vie, culture du risque insuffisante. On pourrait s'interroger sur la justesse de l'utilisation du mot accident. Comment peut-on encore tolérer que plus de dix personnes soient tuées chaque jour sur les routes de France dans une telle indifférence, alors que tout règlement de compte ou meurtre fait la une de la presse ? Ne s'agit-il pas, dans les deux cas, de la perte d'une vie qui aurait pu être évitée ? La peine de prison, donc d'enfermement hors de la vie en société, n'est-elle pas motivée essentiellement par la dangerosité et le risque de récidive ? En appliquant ce principe à la route ne suffirait-il pas de retirer de manière sûre les auteurs jugés coupables d'accidents graves, de les accompagner pour évoluer vers un comportement plus responsable ? Beaucoup s'insurgent contre l'augmentation des radars prétendus sanction *« pompes à fric »* sans connaître le dossier. Les mêmes, sont favorables à l'augmentation des places de prison bien qu'ils payent aussi… via leurs impôts. Cherchez l'erreur !

Le mot « répression » utilisé en permanence, relayé complaisamment par les médias pose également problème. Le Code la route est une loi. Il fixe des règles. Il y a sanction si celles-ci ne sont pas respectées. Rien de plus… Pourquoi ne parle-t-on pas de répression en cas d'interdiction de repasser des examens universitaires suite à tricherie ou de fermeture de restaurant ne respectant pas les règles d'hygiène ?

Le permis de conduire, qui rappelons-le, est une autorisation administrative et non un diplôme, est encore trop souvent vécu comme acquis pour la vie. De même que l'expérience est jugée indispensable pour évaluer les capacités d'un candidat à l'embauche au-delà de son diplôme et lui proposer un contrat, le permis de conduire d'un véhicule n'est pas un permis de faire n'importe quoi et devrait être considéré comme un contrat avec la société, non définitivement acquis si les règles ne sont pas respectées.

Il est tout aussi curieux de constater une forme de **banalisation des incivilités** sur la route. Lorsque l'on admet que le comportement égoïste consistant à resquiller dans une file d'attente n'est pas acceptable, pourquoi se priver de dépasser en franchissant une ligne blanche ? Dans les deux cas, on met à mal les valeurs de respect, de solidarité indispensables au bon fonctionnement de notre société.

Considérons un autre danger avéré : **l'utilisation du téléphone ou pire du smartphone** pendant la conduite. En dehors de la route, accepte-t-on l'idée qu'une personne concentrée sur une tâche potentiellement dangereuse, au point de mettre la vie d'autrui en danger, soit volontairement distraite de sa tâche ? Accepterions-nous, ne serait-ce que l'idée, qu'un chirurgien puisse nous opérer le téléphone à l'oreille ?

Qui, aujourd'hui, oserait remettre en cause **l'utilité des « boîtes noires »** dans le secteur de l'aéronautique et du ferroviaire ? Chacun a bien compris que disposer d'informations qui permettent de décrire et analyser les causes d'accidents est de nature à mieux prévenir le risque et donc à mieux nous protéger. Ainsi, dans le secteur de l'automobile, le procès injuste fait aux « boîtes noires » alors que celles-ci se limiteraient à objectiver les paramètres de l'accident comme le propose la Ligue depuis plus de 20 ans, nous interroge.

Enfin, que penser des freins incompréhensibles pour **le LAVIA,** limitant automatiquement la vitesse à la vitesse maximale autorisée ? Dans un contexte où les objets connectés pénètrent notre quotidien dans tous les domaines, on constate le blocage du projet. On nous assène dans tous les médias les prétendues et innombrables vertus de la voiture autonome connectée, mais rien sur l'urgence du LAVIA dont la technologie est au point depuis 10 ans !

Nous pourrions ainsi prolonger ces situations parallèles…

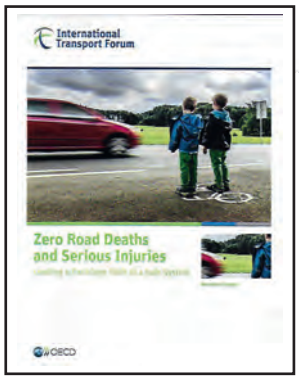
Entrons de plein pied dans une période de campagne électorale, nos candidats gagneraient, dans tous les domaines, à se prêter à notre exercice des **réflexions parallèles.** Sous la pression de *lobbies* de tous genres, avec l'immédiateté inhérente à notre société, la crise du politique puise très certainement sa source dans la difficulté de nos décideurs à prendre le recul nécessaire pour de bonnes décisions à l'éclairage des avis d'experts malheureusement tant méprisés.

Lu pour vous

Zero road deaths and serious injuries

OCDE – Septembre 2016 – (http://www.itf-oecd.org/zero-road-deaths).

Le forum internationnal de l'OCDE vient de publier un rapport intitulé « Zero road deaths and serious injuries » (Zéro mort et blessé grave sur les routes). Sa présentation a fait l'objet d'un colloque le 4 octobre 2016 à Paris.



Ce rapport a l'ambition de proposer un changement de paradigme dans les politiques de sécurité routière qui sont menées par la plupart des pays. Ce paradigme repose sur le principe d'avoir un système de circulation routière sûr *(safe system en anglais)*.

Une telle approche systémique de la sécurité routière est basée sur le constat que les accidents de la route sont à la fois prévisibles et évitables, et qu'en conséquence, il est possible d'atteindre l'objectif de zéro mort et blessé grave sur les routes. Le postulat est le suivant : l'accident n'est pas une fatalité, personne ne devrait être tué ou gravement blessé à la suite d'un accident de la route.

Ce paradigme exige une refonte fondamentale de la gouvernance des politiques de sécurité routière et de leur mise en œuvre. Ces dernières ne se concentrent souvent que sur un aspect du dysfonctionnement routier : le véhicule ou la route ou ses usagers et très peu sur leurs interactions.

Rédigé par un groupe d'experts internationaux reconnus dans le domaine de la sécurité routière, ce rapport publié sous l'égide de l'OCDE fournit à tous les acteurs de la sécurité routière : dirigeants au sein des gouvernements – administrations – entreprises – universités – associations, un cadre pour agir dans le sens d'un système de circulation sûr. Il présente les principes qui fondent ce concept, propose des modalités de gouvernance, donne des pistes d'outils, illustrés par des exemples concrets. Le rapport aborde la problématique particulière du milieu urbain et conclut par une feuille de route pour se lancer sur cette voie.

Grâce à ce rapport, l'OCDE remet au goût du jour l'approche systémique de la sécurité routière. Ce paradigme avait émergé en France à la suite du *Livre Blanc* sur la sécurité routière paru en 1990. Le document « sécurité des routes et des rues » l'avait parfaitement illustré en l'appliquant aux aménagements routiers. Le rapport de l'OCDE l'étend à l'ensemble des composantes de la sécurité routière.

Point de vue de la Ligue :

Dans les années 2000, la politique de sécurité routière en France s'est presque exclusivement axée sur le contrôle/sanction. Cette politique a connu une efficacité remarquable. Ce faisant, la sécurité routière a progressivement abandonné l'approche systémique. Son passage au ministère de l'Intérieur s'est traduit par l'abandon d'une politique de sécurité des routes et de celle liée aux véhicules, restées au ministère de l'Écologie.

Ce rapport qui préconise de penser la sécurité routière comme un « système sûr » accompagné d'une « Vision zéro » rejoint parfaitement les positions historiques défendue par la Ligue contre la violence routière, nous confortant ainsi dans notre philosophie d'action.

Lire le communiqué de presse :
http://www.itfoecd.org/sites/default/files/final_for_sendout_pr_safe_system_report_launch_fr.pdf

Analyse des accidents mortels sur autoroutes concédées

Année 2015 – ASFA – Juin 2016
(http://www.autoroutes.fr/FCKeditor/UserFiles/File/presse/2015-07-31-CP-chiffres-secu_ASFA.pdf).

L'ASFA publie depuis dix ans une analyse fine des accidents mortels. Cette analyse va au-delà de la simple analyse statistique issue des Bulletins d'Analyse d'Accidents Corporels (BAAC). Chaque accident fait l'objet d'une lecture des procès-verbaux établis par les Forces de l'Ordre et d'un examen sur les lieux de l'accident. Ce travail permet de mieux comprendre les mécanismes de l'accident, les comportements des conducteurs et de leurs véhicules et d'identifier les facteurs d'accidents les plus fréquents. L'analyse permet, en général, d'identifier de un à quatre facteurs contributifs.

C'est sur les bases de ce type d'analyse que les sociétés d'autoroute communiquent régulièrement sur le thème de la somnolence et de la fatigue. Ce facteur est présent en 2015 dans un accident mortel sur quatre. Il est dépassé cet année par le facteur « alcool, drogues, médicaments » en forte progression (25 % contre moins de 20 % les années antérieurs). Quant au facteur « vitesse » ; il est scindé en deux : la vitesse excessive (25 %) et la vitesse inadaptée aux conditions de trafic (26 %).

174 personnes ont été tuées sur les autoroutes concédées en 2015 contre 142 en 2014 et 169 en 2013. La tendance hausse de l'accidentalité sur autoroute est à mettre en relation avec l'augmentation des vitesses pratiquées. L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière qui publie annuellement le résultat de ses mesures de vitesse qu'il réalise sur le réseau [1] a constaté que sur les réseaux rapides limités à 130 et 110 km/h, la vitesse moyenne des véhicules légers est globalement en augmentation depuis quelques années. En particulier, sur les autoroutes limitées à 130 km/h, les mesures réalisées en 2015 confirment l'augmentation de l'ordre de 4 km/h observée en 2013 et 2014, par rapport à 2012.

Point de vue de la Ligue :

Sur autoroute comme ailleurs, le lien entre l'augmentation de la vitesse et l'accidentalité est une fois de plus démontrée, le facteur « vitesse » étant présent comme facteur contributif dans un accident mortel sur deux, ce que, curieusement, le document se garde de souligner.

[1] http://www.securite-routiere.gouv.fr/content/download/35080/336002/version/1/file/Note+vitesse+2015_vdef.pdf).

How traffic law enforcement can contribute to safer roads

ETSC – Juin 2016.

Ce rapport a pour ambition de comparer le niveau de contrôle de certaines règles de sécurité routière entre les différents États de l'Union européenne. Les indicateurs utilisés, rapportés à la population, ont été le nombre annuel de contravention pour les excès de vitesse, le nombre de contrôle préventif pour l'alcool, le taux de non-port pour la ceinture de sécurité et le taux d'utilisation du téléphone au volant.

Le rapport dans ses recommandations insiste sur le fait que l'application de la règle est un élément essentiel dans la prévention des accidents de la route. Beaucoup de conducteurs se conforment volontairement à ces règles. D'autres s'y conformeraient moins ou pas du tout s'il n'y avait pas la crainte d'être détectée et sanctionnée. La fréquence des contrôles de police détermine le risque objectif d'être pris. Lorsque les conducteurs perçoivent ce risque comme étant suffisamment élevé, ils vont éviter de commettre les infractions routières.

Fort de ce constat, les rédacteurs ont noté que, dans plusieurs pays, le nombre d'agents de police sur les routes a chuté pour diverses raisons (pression pour réduire les dépenses publiques, priorité à d'autres missions).

Point de vue de la Ligue :

En France, cette baisse du nombre des contrôles a été confirmée dans le bilan annuel des infractions relevées par les forces de police et de gendarmerie nationales pour l'année 2015 publié cet été par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière. Preuve du caractère essentiel de la présence des forces de l'ordre, le bilan souligne en effet que la baisse des infractions liées à l'alcool révèle une baisse de l'activité des forces de l'ordre, alors que l'alcool dans les accidents augmente de nouveau en 2015 ! Ce constat devrait amener nos décideurs à réfléchir sur le caractère toujours légal des avertisseurs et autres réseaux sociaux mobilisés sur la signalisation des contrôles des forces de l'ordre.

Les rédacteurs laissent entendre que la hausse de la mortalité constatée dans certains pays est à mettre en relation avec la réduction du nombre de contrôle.

LES ENTRETIENS DE LA LIGUE

10 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière

Le LAVIA

Le LAVIA, caméra embarquée

La vitesse, première cause d'accident

Prise en charge de l'alcool

Justice et sécurité routière

Rémy Heitz : mon passage à la sécurité

La désinformation

Médias : le rôle des lobbies

Voiture citoyenne

Risque routier professionnel

Le site de la ligue :

www.violenceroutiere.org

Répression des infractions routières : les mesures attendues

07/10/2016 – SOS Conso Blog de Rafaele Rivais, Journaliste au **Monde.**

Le nombre de morts sur les routes a augmenté de 30,4 % en septembre, avec 335 personnes tuées, au lieu de 257 en septembre 2015, ce qui fait 78 décès de plus. L'année 2016 devrait connaître une augmentation de la mortalité routière, pour la troisième année consécutive.

Le Gouvernement se défend pourtant de ne rien faire en matière de sécurité routière.

Le ministère de l'Intérieur rappelle que nombre de mesures prises par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 2 octobre 2015 seront bientôt adoptées définitivement par l'Assemblée nationale, dans le cadre de l'examen du projet de loi de modernisation de la justice du XXIe siècle. *(Mise à jour le 13 octobre : ces dispositions ont été adoptées le 12 octobre).*

Elles ont été introduites en mai 2016, par le nouveau Garde des Sceaux Jean-Jacques Urvoas, lors de l'examen en deuxième lecture de ce texte.

Quelles sont-elles ?

- Obligation pour les personnes morales propriétaires ou locataires d'une flotte de véhicules (sociétés de taxis, municipalités), de communiquer l'identité de la personne qui conduisait lorsqu'une infraction a été commise, sous peine de contravention de 4e classe.

Actuellement, l'entreprise ou la collectivité paie l'amende, mais assure ne pas savoir qui conduisait, ce qui fait que le conducteur échappe au retrait de points.

Cette obligation qui serait imposée aux personnes morales a été fortement combattue par la droite, qui l'assimile à une incitation à la délation.

- Possibilité de sanctionner le défaut de port du casque ou de la ceinture de sécurité grâce aux contrôles radars ou à la vidéo-verbalisation.

Le contrôle sanction automatisé et la vidéo-verbalisation permettent déjà de sanctionner les infractions en matière de vitesse ou de non-respect des signalisations. *Cf.* l'article de *Sosconso* intitulé *La Cour de cassation valide la vidéo-verbalisation à Paris.*

- Création d'un délit spécifique de conduite de véhicule avec permis faux ou falsifié, qui sera puni de 5 ans de prison et de 75 000 euros d'amende et de plusieurs peines complémentaires, dont celle de confiscation du véhicule.
- Généralisation de la mesure d'interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique, qui pourra désormais être imposée dans le cadre d'un contrôle judiciaire, d'un sursis avec mise à l'épreuve, d'une contrainte pénale, d'une peine aménagée ou d'une libération conditionnelle ou sous contrainte.
- Renforcement des possibilités d'immobilisation administrative, à titre provisoire, par le Préfet, des véhicules, à l'occasion du constat par les forces de l'ordre des infractions liées au grand excès de vitesse.

Accusations de laxisme

Nous avons indiqué dans l'article de *Sosconso* intitulé *Conduite sans permis : amende ou procès ?* que le projet de loi prévoit aussi la création d'amendes forfaitaires pour sanctionner les délits de conduite sans permis et de conduite sans assurance.

Le Sénat a supprimé cette disposition le 27 septembre, en déplorant qu'elle fasse disparaître le passage par le tribunal pour les primo-délinquants, et qu'elle envoie un message de laxisme ; mais l'Assemblée pourrait la réintroduire le 12 octobre, parce que, notamment, elle permettrait de désengorger les tribunaux.

Cette disposition s'accompagne de la création d'un fichier central des véhicules assurés, que les forces de l'ordre pourront croiser avec le Système d'immatriculation des véhicules (comportant le numéro de la plaque et le nom du propriétaire), afin de savoir si un véhicule est assuré ou pas, comme nous l'avons expliqué dans l'article de *Sosconso* intitulé *Comment empêcher les conducteurs de rouler sans assurance ?*

Un décret paru au *Journal Officiel* du 1er octobre instaure par ailleurs l'obligation, pour le propriétaire ou le conducteur d'une voiture qui veut faire sortir ce véhicule de la fourrière, de présenter une attestation d'assurance et un permis de conduire, à compter du 1er décembre.

Il sera possible pour les forces de l'ordre de se connecter sur la prise de diagnostic OBD *(On Board Data)* qui se trouve dans l'habitacle des voitures fabriquées depuis 2004, pour contrôler le numéro de série du véhicule et vérifier que c'est celui qui a été autorisé et mentionné sur le certificat d'immatriculation.

Signalisation des radars

Le projet de loi prévoit aussi d'empêcher que certains conducteurs contournent la loi, en profitant du fait qu'ils ne sont pas reconnaissables sur les photographies prises, de dos, par les radars. Ils peuvent affirmer que la personne au volant était un enfant, ou un aveugle : dès lors, il sera obligatoire, lors de l'immatriculation d'un véhicule, d'établir le certificat au nom d'une personne titulaire du permis de conduire correspondant au type de véhicule à immatriculer.

Il prévoit encore la création d'un permis à points virtuel pour les contrevenants qui ne résident pas sur le territoire national, et interdiction de circuler pendant un an en cas de perte des douze points. Ce système existe déjà depuis 2002 au Luxembourg pour les frontaliers français.

La Ligue contre la violence routière estime que ces mesures sont « trop lentes » à venir. Sa présidente, Chantal Perrichon, continue de réclamer la généralisation de la baisse de la vitesse maximale autorisée, de 90 km/h à 80 km/h, sur les routes à double sens dépourvues de séparateur médian. Cette baisse de la vitesse n'est expérimentée que sur 81 kilomètres de segments routiers *« et personne ne sait ce que donne l'expérimentation »,* regrette Mme Perrichon, qui déplore *« une absence de volonté et de courage politiques »*.

Elle regrette aussi que le Gouvernement n'ait pas prévu dans son projet de loi justice l'interdiction de tous les signalements des contrôles de police, fixes ou mobiles (lire l'article de *Sosconso* intitulé *« Il n'est pas interdit de signaler les radars sur Facebook »*.

Pour en savoir plus sur les articles cités en référence rendez-vous sur le blog : http://sosconso.blog.lemonde.fr

La Ligue de la Sarthe est très très triste

Le 21 juillet, notre ami Patrick Rogeon, vice-président, a perdu sa fille Héloïse, 18 ans, dans un accident de voiture.

« Dimanche dernier au Lion d'Angers, Héloïse volait encore au-dessus des obstacles avec "Bo Gosse du Chapelan" un jeune poney de 5 ans. Aujourd'hui, nous pleurons notre fille. Elle devait avoir 19 ans le 28 juillet. Que son courage, sa pugnacité et son amour de la vie soient un exemple pour nous tous. Tous les matins, toutes les nuits, tous les jours jusqu'à ma mort, je penserai à toi ma petite Hélo ».

Patrick Rogeon,
le 22 juillet 2016.

Les mots sont vains face à un tel drame qui nous rappelle l'insupportable vérité de la violence routière qui arrache à la vie tant de jeunes innocents, laissant les proches dans la difficile quête de sens face au tragique, à l'injustice absolue et au chagrin éternel.

La Rédaction

Lors d'une belle journée de fin juin 2016, Antoine, 9 ans, prend son vélo et roule sur « le trottoir cyclable » tout proche de chez lui. Il voit sur le trottoir d'en face son bon copain Arthur. Il traverse directement. Une voiture arrivant le renverse ! Les voisins arrivent sur le lieu, affolés, puis courent prévenir les parents d'Antoine. Antoine se retrouve au sol mais n'est pas du tout blessé.

Destinée ? Miracle ? Chance ? Non, cet automobiliste devait rouler très modérément, voire lentement, sinon le petit Antoine ne serait plus là.

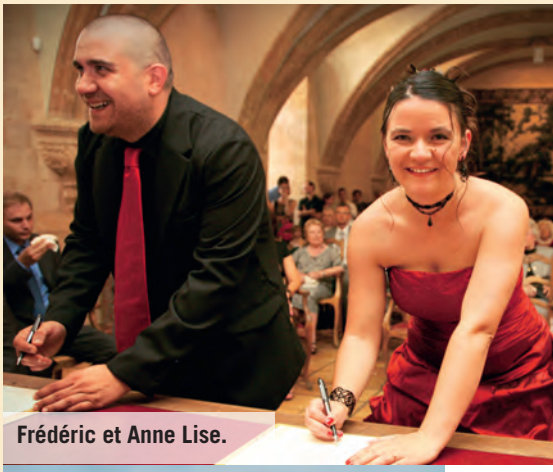
Antoine a eu naturellement très peur et a fait un dessin où il exprime son sentiment suite à son accident.

« La force de la jeunesse, la fragilité de l'existence »

Alcool, Vitesse et Contresens « Un Cocktail Mortel » ***est une structure associative dont le but est de sensibiliser le public aux dangers de la route notamment dans le cas d'une conduite sous l'emprise de l'alcool.***

Le véhicule, dans ces circonstances, devient une arme redoutable…

Pourquoi notre démarche, pourquoi ce combat ? Parce que… Ce dimanche 24 juillet 2011 à 5 h 50, une seconde avant, ils étaient amis, ils étaient amour, ils étaient la vie…



Frédéric et Anne Lise.

Frédéric et Nicolas.

Anne Lise, Frédéric, Camille, Nicolas, deux jeunes couples âgés d'une trentaine d'années, et une petite fille âgée de quatre ans et demi, rentrent de vacances.

À une vingtaine de kilomètres d'Aix-en-Provence et de leurs domiciles, la voiture des jeunes couples, accompagnés de la petite fille, arrive à la gare de péage de Lançon-de-Provence sur l'autoroute A7.

Il est six heures moins le quart, ce dimanche 24 juillet 2011.

Dernier ticket à la hauteur de Salon-de-Provence et il leur semble déjà sentir le parfum du café…

La cruelle réalité : Leur voyage se terminera à quelques centaines de mètres après ce péage…

Une conductrice, d'une trentaine d'années, qui sortait de discothèque a provoqué un choc frontal avec la voiture des jeunes vacanciers…

En tuant violemment Anne Lise… En tuant violemment Frédéric… En tuant violemment Nicolas…

Camille est aujourd'hui paraplégique, elle se déplace en fauteuil roulant…

La petite fille de 4 ans et demi, miraculée, est orpheline de Père et de Mère…

La conductrice, responsable de cet accident est décédée.

Elle avait 2,30 grammes d'alcool dans le sang. Elle avait pris l'autoroute à contresens.

Elle roulait sans assurance à 160 km/h.

24 juillet 2011, cinq heures cinquante, en une seconde, tout est terminé.

Frédéric était notre fils, Anne Lise notre belle-fille, et la petite fille notre petite-fille.

Je ne souhaite à personne de recevoir, au petit matin, un appel téléphonique qui vous plonge dans un chaos total.

Quelques mois plus tard, j'ai décidé de fonder l'association *Alcool, Vitesse et Contresens « Un Cocktail Mortel »* car j'ai refusé de subir ce drame dans l'immobilisme mais décidé de le combattre par l'action.

Loin du misérabilisme mais proches du combat d'une vie nous devons rester debout pour clamer haut et fort des mesures adaptées et des solutions définitivement efficaces, issues d'un débat responsable et d'études approfondies de la part de nos autorités.

Il existe des failles dans la prévention, la signalétique et la réactivité des services autoroutiers qui ont suscité en nous quelques doutes et interrogations…

La responsabilité du gérant d'un établissement de nuit, d'un restaurateur, d'un particulier, devrait être en partie engagée dès lors que l'on laisserait partir un client, un invité, un conducteur manifestement fortement alcoolisé, auteur désigné d'un grave accident corporel ou mortel dans les minutes qui suivent son départ.

Alcool, Vitesse et Contresens « Un Cocktail Mortel » une association en marche, une association de terrain, comme il en existe beaucoup.

Partenaires de « la Maison de Sécurité Routière » du Var qui siège en Préfecture de Toulon, nous intervenons et présentons notre module pédagogique sous la forme d'un atelier interactif, au sein des Collèges, des CFA, des Lycées, des Universités, dans les Entreprises, mais également en Milieu Carcéral auprès des conducteurs détenus pour de graves délits routiers.

Des dizaines d'actions et d'interventions, une vingtaine d'Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR) formés par la MSR Var, contribuent à la sensibilisation de 18 000 personnes chaque année dans le département du Var.

Le message est clair : *Après l'accident, si vous décédez dans un enfer de tôle, votre famille et vos amis seront foudroyés comme nous le sommes aujourd'hui, si vous subissez un lourd handicap irréversible, c'est aussi l'ensemble de vos proches qui seront concernés par votre dépendance, mais si vous êtes responsable d'un accident mortel, vous devrez faire face chaque matin au miroir qui vous renverra l'image d'un assassin…*

Frédéric, Anne Lise, Nicolas…
Que personne n'oublie… Jamais !…

Francis CARRION

« Un Cocktail Mortel »
Membre de la Charte Européenne de la Sécurité Routière

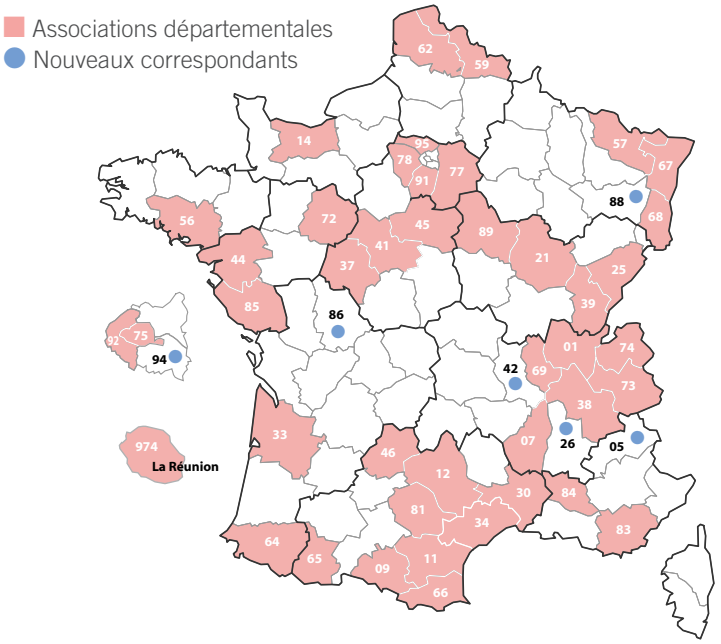
Site : www.lecontresens.net
Facebook : Le Contresens Association AVC
Twitter : @lecontresens

Bienvenue aux nouveaux correspondants de la Ligue

La Fédération nationale s'appuie sur un réseau de 40 Associations Départementales (ou interdépartementales) luttant contre la violence routière. Afin d'étendre ce maillage territorial aux départements où il n'y a pas d'Association Départementale le statut de *« Correspondant de la Ligue »* a été créé en 2016. La présence du correspondant est une transition. Lorsqu'une équipe soudée arrive à se constituer, après un an ou deux de terrain, il est alors possible d'envisager avec le coordinateur national, puis le Bureau National la constitution d'une Association Départementale.

Rôle et mission du correspondant

- Faire connaître la Ligue contre la violence routière, ses objectifs, ses moyens.
- Être le référent des idées qu'elle porte depuis plus de 30 ans.
- Observer l'accidentalité locale notamment par la presse, en tenir compte, et en tirer des enseignements par de la prévention, de la sensibilisation, voire des manifestations.



Six nouveaux correspondants

- Thierry Nicot – Vosges (88).
- Jean-Louis Boenisch – Vienne (86).
- Guillaume Muller – Val-de-Marne (94).
- Jean-François Chardon – Loire (42).
- Pascal Bini – Hautes-Alpes (05).
- Dany Nadia Chevalier – Drôme (26).

Ils témoignent sur leur nouvel engagement

Thierry Nicot – Vosges (88)

J'étais adhérent il y a 25 ans (quand j'étais « jeune conducteur »), car je n'ai jamais supporté les incivilités et les prises de risques sur la route. Actuellement, je constate un retour en force des incivilités, les règles sont nettement moins respectées. J'adhère au projet de promotion des déplacements doux : type vélo, pratiquant moi-même ce moyen de transport au quotidien malgré les risques encourus. En 2014, lors d'un voyage à vélo des Vosges à Amsterdam, j'ai pu pratiquer les aménagements dédiés au vélo, notamment en Allemagne et en Hollande, un rêve ! J'adhère également au concept de voiture citoyenne.

Mon but est de faire connaître la Ligue et ses objectifs (que je partage entièrement). J'envisage ainsi de participer à des instances départementales sur la sécurité routière pour relayer les propositions de la Ligue et d'organiser au moins une opération de sensibilisation des lycéens sur deux thèmes : le respect de la règle / la vitesse et ses conséquences.

Je suis par ailleurs très impliqué dans l'association « DESTINÉES », aidant des familles à adopter des enfants au Vietnam et en Slovaquie.

Jean-François Chardon – Loire (42)

Simple adhérent à la LCVR depuis quelques années, et ayant déjà des responsabilités dans plusieurs associations, j'ai souhaité devenir correspondant et non président afin de ne pas être submergé par trop de responsabilités. Pour autant, je souhaite le mieux possible défendre et faire connaître les valeurs et les objectifs de la Ligue auxquels j'adhère à 100 %. Je suis invité par une association de victimes de la route de l'Allier à participer en octobre à un « congrès européen de toutes les associations de victimes de la route » à Moulins, ce qui me permettra de faire connaître la Ligue et ses objectifs. Par ailleurs, la présentation du film « Tout est permis » est programmée en début d'année 2017 dans le cadre de « L'Université pour tous » dans les locaux de la MJC de ma commune Rive-de-Gier. Je précise que je suis administrateur de la MJC et que je participe, avec d'autres, à l'organisation du cycle annuel de conférences de l'UPT.

Pascal Bini – Hautes-Alpes (05)

En ce qui me concerne, je débute dans cette fonction. Ma première démarche a été de contacter la mairie de Gap qui m'a aimablement convié à ses réunions mensuelles de sécurité routière urbaine. Je compte prochainement prendre contact avec le préfet et les services du Conseil Départemental, car ici dans les Hautes-Alpes c'est la RN 94 de Gap à Briançon qui concentre la majeure partie des accidents (5 ce dernier WE !!!). Le réseau secondaire de petites routes nécessiterait également une limitation générale à 70 km/h, voire 50 km/h. Je m'engage à porter les valeurs et les revendications de la Ligue à chaque occasion. Je prendrai également contact avec la presse locale. Je peux aussi fournir les premiers éléments de démarche à la demande d'une victime ou de sa famille.

L'AD du Rhône face à la Mairie de Lyon

L'AD intervient chaque trimestre en Comité d'Initiative et de Consultation d'Arrondissement (CICA) du 7e arrondissement de Lyon, où est localisé le siège de l'AD. Michel Pons, Philippe Duchêne, coprésidents LCVR 69 précisent : *« Nous pointons des situations dangereuses comme sur les berges du Rhône longeant le port de plaisance. Ces berges sont une Voie Verte. Mais camions, autocars, voitures, y circulent en dépit du bon sens au milieu des piétons et des cyclistes sans respect de la réglementation, ce qui a conduit à plusieurs accidents ».*

Sur proposition de l'AD, une rencontre sur site a été organisée en juin 2015 avec présence du Conseil de quartier, du 3e Adjoint au Maire de Lyon en charge de la Sécurité, du Directeur de la Police Municipale, et de leurs conseillers. *« Nous avons obtenu une prise de conscience des problèmes »* soulignent les coprésidents. *« Concrètement, les patrouilles de la Police Municipale sont plus fréquentes, il y a eu ajout de quelques panneaux et en octobre 2016 les bornes chargées de contrôler les accès de véhicules aux berges, régulièrement vandalisées, seront changées ».*

Lors de la dernière réunion du CICA, à une question réitérée de la part de l'AD, l'Adjoint au Maire a reconnu publiquement (repris dans *Le Progrès*) *« La situation actuelle ne me ravit absolument pas ! ».* Il a ainsi repris les propositions de l'AD visant à diminuer le trafic, notamment des camions-citernes assurant les livraisons de gazole des ports. *« Après les paroles, reste à voir les actions concrètes qui découleront. Il faut persévérer »* affirment les coprésidents.

Fin 2015, l'AD avait pointé le problème des nombreux autocars de tourisme pratiquant un stationnement anarchique sur le boulevard qui surplombe les berges. En réponse, la Mairie a mis en place une zone supplémentaire de stationnement réservée aux autocars sur la même voie, mais qui se révèle insuffisante. Le danger persiste notamment pour les piétons.

Sur tous les fronts, les coprésidents évoquent enfin un dernier point de préoccupation : *« Lyon connaît une circulation très importante de cyclistes sur les trottoirs, mettant en danger les piétons. Nous avons formulé en CICA la demande d'une application stricte de la réglementation, sans prise en compte réelle pour l'instant. Une Brigade Cycliste de la Police Municipale de Lyon, composée de 8 agents, œuvre sur les 9 arrondissements, autant dire que le contrôle est léger avec moins de 2 000 verbalisations de cyclistes par an. Ce besoin récurrent a été pointé sur le stand de l'AD lors du Forum des Associations du 7e arrondissement qui s'est tenu à Lyon le 11 septembre dernier ».*

L'AD du Morbihan présente à Vannes

La Ligue contre la violence routière était, comme tous les ans, présente au Forum des Associations à Vannes le 3 septembre 2016. Geneviève Potier, Présidente de l'AD tire le bilan : *« Les visiteurs étaient majoritairement des familles avec enfants. Tout au long de la journée, nous avons exposé aux visiteurs les buts et les actions de la Ligue. Pour amorcer les échanges, un test, basé sur les photos du support Recta-Versa, était proposé aux enfants avec la possibilité de gagner un T-shirt ».*

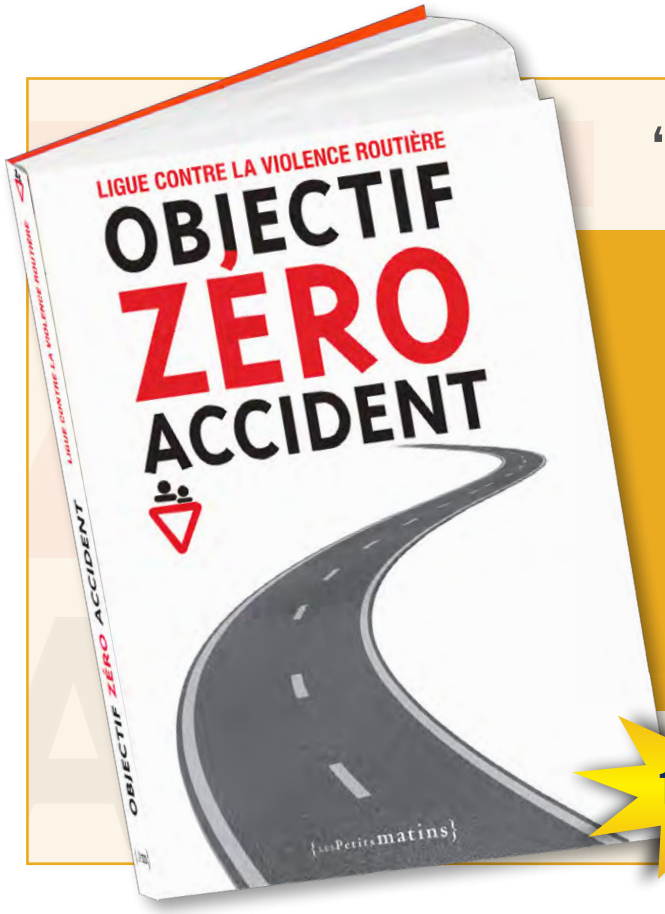
Ces échanges ont permis d'établir un contact direct avec les visiteurs. Jacques Robin, Vice-Président, également présent, a saisi cette opportunité pour faire ressortir les préoccupations majeures des usagers de la route, dont entre autres : la sécurité des piétons en traversées de chaussée en ville, les distances de sécurité et les problèmes de dépassement sur autoroutes et voie express.

La Présidente conclut sur cette note positive : *« Cette journée de communication s'est révélée riche. Souhaitons que notre action de sensibilisation ait fait réfléchir, puis fait évoluer durablement les comportements ».*

Vie des asso's

L'AD de la Sarthe mobilisée sur la Journée sécurité routière du Mans

Le 11 juin 2016, la Ligue contre la violence routière de la Sarthe participait à une journée sécurité routière sur le parking du centre commercial Auchan, aux côtés d'autres partenaires : la Gendarmerie, la Macif, la Fondation Vinci, l'ADOT… Patrick, Marie-Luc, Denis, Claude, Roberte ont reçu la visite de près de 100 personnes, malgré une météo exécrable. Les animations ont porté essentiellement sur l'alcool, avec les lunettes de simulation et un parcours à effectuer, la mallette permettant de voir le dosage d'unité d'alcool…et comme toujours, beaucoup de discussions intéressantes, distribution de divers documents : distances de freinage, les effets de la vitesse, témoignages, et, bien sûr, le livre des *30 ans de la Ligue*. Dominique Langlet, Président de l'AD72 ne cachait donc pas sa satisfaction lors de cette opération, en précisant une dernière information importante « Le stand de la Ligue a reçu la visite de Mme Françoise Dubois, députée de la Sarthe, qui a ainsi pu être sensibilisée aux objectifs de la Ligue ».



18 €

"385 pages pour un ouvrage de référence sur la sécurité routière"

Vous pouvez vous procurer ce livre
au prix de 18 €
en librairie ou en contactant la Ligue.

Pour les entreprises souhaitant diffuser le livre dans le cadre de leur action de sensibilisation à la sécurité routière, la Ligue propose un tarif spécial.

Ligue Contre La Violence Routière
15, rue Jobbe Duval
75015 PARIS
Tél. : 01 45 32 91 00
e-mail : secretariat@violenceroutiere.org

Associations départementales

Si dans la liste suivante, vous ne trouvez pas d'adresse d'associations départementales pour votre département, adressez-vous au siège national ou au délégué régional.

01 – Ain : Anne Combier – 24, rue Gérard de Nerval – 01100 Bellignat – Tél. : 06 84 51 10 09 – 04 74 77 18 50 **(annecombier@gmail.com)**

05 – Hautes-Alpes : Correspondant : Pascal Bini – Tél. : 06 61 95 20 10 **(lcvr05@gmail.com)**

07 – Ardèche : Tél. : 01 45 32 91 00 **(secretariat@violenceroutiere.org)**

09 – Ariège : Tél. : 01 45 32 91 00 **(secretariat@violenceroutiere.org)**

11 – Aude : Tél. : 01 45 32 91 00 **(secretariat@violenceroutiere.org)**

12 – Aveyron : Christiane Poinsot – 2, rue des Rouges Gorges – Les Costes Rouges – 12850 Onet-le-Château – Tél. : 05 65 42 21 63 **(lcvr12@orange.fr) – (christiane.poinsot@orange.fr)**

14 – Calvados : Philippe Vayssette – 12, rue Doyen Barbeau – 14000 Caen – Tél. : 02 31 93 19 34 **(contact@violenceroutiere14.org) -** (www.violenceroutiere14.org)

21 – Côte-d'Or : Catherine Pepoz – LCVR – Centre Municipal des Associations – Boîte M2 – 2, rue des Corroyeurs – 21000 Dijon – Tél. : 07 71 75 73 32 **(lcvrdijon@gmail.com)**
Facebook : Ligue Contre la Violence Routière – Dijon – Côte-d'Or

25 – Doubs : Christian Tarroux – 26, chemin de la Naitoure 25000 Besançon – Tél. : 03 81 88 39 09 **(ctarroux@wanadoo.fr)**

26 – Drôme : Correspondante : Dany Nadia Chevalier – Tél. : 06 08 70 21 88 **(chevalier.dn@orange.fr)**

30 – Gard : Jacques Thierry – 12, hameau de La Vabreille – 30520 Saint-Martin-de-Valgalgues – Tél. : 04 66 30 41 70 – 06 62 81 41 70 **(jacques-thierry@orange.fr)**

33 – Gironde : Robert Santander – LCVR33 – C/O Santander – 7, rue Charles Gounod – 33700 Mérignac – Tél. : 05 35 54 26 46 (violenceroutiere33.fr) **– (lcvr33@gmail.com)**

34 – Hérault : Fabienne Thomas – Route de Saint Bauzille – 34270 Vacquières – Tél. : 06 28 94 58 44 – **(fabiennethomasmazars@gmail.com) (lcvr34accueil@gmail.com)** (www.violence-routiere-herault.org)

37 – Indre-et-Loire : Tél. : 01 45 32 91 00 **(secretariat@violenceroutiere.org)**

38 – Isère : Aline Chadrin – 90, impasse du Ventoux – 07700 Saint-Just-d'Ardèche – Tél. : 06 25 52 60 67 **(chadrinaline@gmail.com)**

39 – Jura : Michel Guillemin – 57, boulevard Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 03 84 72 66 78 **(michel.guillemin.3@free.fr)** (www.violenceroutiere-jura.fr) http://facebook.com/liguejura

41 – Loir-et-Cher : Jean-Luc Carl – 15, rue Bel Air – 41000 Blois – Tél. : 02 54 42 64 74 – **(violenceroutiere41@free.fr)** (violenceroutiere41.monsite.wanadoo.fr)

42 – Loire : Correspondant : Jean-François Chardon – Tél. : 07 81 15 34 57 ou 04 77 75 51 95 – **(jf.chardon@laposte.net)**

44 – Loire-Atlantique : Stéphane Cottineau – Ligue contre la violence routière – Association de Loire-Atlantique MANO – 3, rue Eugène Thomas – 44300 Nantes – Tél. 07 88 32 21 99 **(contact@violenceroutiere4485.org) –** (www.violenceroutiere4485.org)

45 – Loiret : Pierre-Louis Valls – LCVR – 21, rue de l'Orbette – 45000 Orléans – Tél. 02 38 53 09 58 **(lcvr45@wanadoo.fr)**

46 – Lot : Pierre Lagache – 323A clos Lacassagne – 46090 Pradines – Tél. 06 07 45 75 77 **(violenceroutiere46@orange.fr) (www.violenceroutiere46.org)**

56 – Morbihan : Geneviève et Michel Potier – 44, rue de Limur – 56860 Séné – Tél. : 02 97 54 12 52 **(vigmpotier@orange.fr) –** (www.ligue56.com)

57 – Moselle : Jean-Yves Lamant – Maison des Associations – 1, rue du Coetlosquet – 57000 Metz – Tél. (Ligue) : 06 08 84 73 04 – Tél. : 03 87 30 82 96 **(secretariat@violenceroutiere.org) –** (http ://violenceroutiere57.free.fr)

59-62 – Nord – Pas-de-Calais : Hervé Dizy – 69, rue de Linselles – 59223 Roncq – Tél. : 03 20 03 19 05 **(hdizy@nordnet.fr) –** (violenceroutiere 5962.free.fr)

64 – Pyrénées-Atlantiques : Marie-Thérèse Belia – 11, avenue de Tarbes – 64230 Lescar – Tél. : 05 59 81 05 08 **(marielle.belia@laposte.net)**

65 – Hautes-Pyrénées : André Abadie – 3, rue Laspalles – 65200 Bagnères-de-Bigorre – Tél. : 05 62 91 16 39 – Portable : 06 82 74 28 31 **(abadieandre@aol.com)**

66 – Pyrénées-Orientales : Jean-Claude Llobères – 2, chemin de la Pavé – 66400 Saint-Jean-Pla-de-Corts – Tél. : 04 68 83 16 54 **(lcvr@orange.fr)**

67 – Bas-Rhin/68 – Haut-Rhin : Gilles Huguet – LCVR Maison des Associations – 6, rue d'Ingersheim – 68000 Colmar – Tél. : 03 89 23 64 12 **(lcvr.6867@yahoo.fr)**

69 – Rhône : Philippe Duchêne – LCVR 69 – 14, avenue Berthelot – 69007 Lyon – Tél. : 06 36 88 42 39 **(lcvr69@laposte.net)**

72 – Sarthe : Dominique Langlet – 30, l'Augoterie – 72600 Louvigny – Tél. : 02 43 97 52 24 **(violenceroutiere72@gmail.com)**

73 – Savoie : Marie-Hélène Vauché – LCVR – Maison des Associations – 67, rue Saint-François-de-Sales – 73000 Chambéry – Tél. : 06 41 44 01 62 **(lcvr73@yahoo.fr)**

74 – Haute-Savoie : Guy Ovigneur – Ligue contre la violence routière – 9, quai des Clarisses – 74000 Annecy – Tél. : 07 70 70 74 39 **(lcvr74@laposte.net)**

75 – Paris : Alexis Coussement – 58, rue des Grands Champs – 75020 Paris – Tél. : 06 95 84 18 52 **(contact@violenceroutiere75.org) –** (www.violenceroutiere75.org)

77 – Seine-et-Marne : Tél. : 01 45 32 91 00 **(secretariat@violenceroutiere.org)**

78 – Yvelines : Michel Zourbas – 2, rue du Pressoir – 78430 Louveciennes – Tél. : 01 30 82 66 85 **(ViolenceRoutiere.78.Contact@gmail.com)**

81 – Tarn : Elisabeth Raynal – Ligue contre la violence routière – 11, rue Fonvieille – 81000 Albi – Tél. : 05 63 38 18 51 – Fax : 05 63 49 70 61 **(liguecontrelaviolenceroutiere@gmail.com)**

83 – Var : Tél. : 01 45 32 91 00 **(secretariat@violenceroutiere.org)**

84 – Vaucluse : Tél. : 01 45 32 91 00 **(secretariat@violenceroutiere.org)**

86 – Vienne : Correspondant : Jean-Louis Boenisch – Tél. : 06 81 45 35 24 **(jean-louis.boenisch@laposte.net)**

88 – Vosges : Correspondant : Thierry Nicot – Tél : 06 84 25 14 95 **(lcvr88@laposte.net)**

89 – Yonne : Tél. : 01 45 32 91 00 **(secretariat@violenceroutiere.org)**

91 – Essonne : Philippe Laville – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. + Fax : 01 69 44 48 79 **(phlaville@free.fr) Président :** Jacques Comble – Tél. : 01 69 56 36 56 – 06 82 36 95 04 **(jac55@orange.fr)**

92 – Hauts-de-Seine : Tél. : 01 45 32 91 00 **(secretariat@violenceroutiere.org)**

94 - Val-de-Marne : Correspondant : Guillaume Muller **(lcvr94@bbox.fr)**

95 – Val-d'Oise : Tél. : 01 45 32 91 00 **(secretariat@violenceroutiere.org)**

974 – Ligue contre la violence routière Réunion : Marlène Dijoux – 29, chemin Stéphane – Villa Vanille – Trois Mares – 97430 Le Tampon – Tél. : 06 92 77 68 80 **(lcvr.reunion@wanadoo.fr)**

Conseil d'administration

Blanc Myriam, Jean-Luc Carl, Josiane Confais, Alexis Coussement, Hervé Dizy, Philippe Duchêne, Thierry Fassenot, Emmanuel Fruchard, Bernard Heritier, Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant, Guylaine Lang-Cheymol, Philippe Laville, Daniel Le Jean, Claude Lienhard, Christian Machu, Guy Ovigneur, Chantal Perrichon, Gérard Pétin, Jacques Robin, Robert Santander, Michel Ternier, Odile Van Hée, Christian Verdier.

Délégués régionaux pouvant assister au Conseil d'administration avec voix consultative :
André Abadie, Odile Arnaud, Chantal-Marie Laurent.

Bureau national

Présidente et porte-parole : Chantal Perrichon
Tél. : 01 45 32 91 00 – (secretariat@violenceroutiere.org)

Vice-Président : Jean-Yves Lamant
Tél. : 06 12 12 78 20 – (jean-yves.lamant@centraliens.net)

Secrétaire Général :
Christian Verdier

Secrétaire Générale Adjointe et Responsable de la revue de presse : Josiane Confais **– (josiane.confais@numericable.fr)**

Trésorier : Daniel Le Jean
Tél. : 01 47 50 88 71 – (dlejean@gmail.com)

Membres du Bureau :
Jean-Luc Carl **(violenceroutiere41@free.fr)**
Christian Machu
Guy Ovigneur
Invités : Claude Chabot, Pierre Lagache – Rédacteur en chef *Pondération*, Philippe Laville, Ghislaine Leverrier, Michel Ternier, Odile Van Hée.

Délégués régionaux

Aquitaine (Dordogne – Gironde – Landes – Lot-et-Garonne – Pyrénées-Atlantiques) – **Robert Santander** – LCVR33, à la M.N.E. – 3, rue de Tauzia – 33800 Bordeaux – Tél. : 05 35 54 26 46 **(lcvr33@gmail.com)**

Centre (Cher – Eure-et-Loir – Indre – Indre-et-Loire – Loir-et-Cher – Loiret) : **Gérard Pétin** – 23, rue de l'Orbette – 45000 Orléans – Tél. : 02 38 53 09 58 **(petin.gerard@gmail.com)**

Champagne-Lorraine (Marne – Meurthe-et-Moselle – Meuse – Moselle) – Tél. : 01 45 32 91 00 **(secretariat@violenceroutiere.org)**

Est (Bas-Rhin – Haut-Rhin – Territoire de Belfort – Vosges) – Tél. : 01 45 32 91 00 **(secretariat@violenceroutiere.org)**

Languedoc-Roussillon (Aude – Gard – Hérault – Lozère – Pyrénées-Orientales) : **Odile Arnaud** – Rue Antérieu – 34270 Claret – Tél. : 04 67 59 04 24 – Tél. + Fax : 04 67 59 03 69 **(arnaud-odile@wanadoo.fr)**

Midi-Pyrénées (Ariège – Aveyron – Gers – Haute-Garonne – Hautes-Pyrénées – Lot – Tarn – Tarn-et-Garonne) : **André Abadie** – 3, rue Laspalles – 65200 Bagnères-de-Bigorre – Tél. : 05 62 91 16 39 – Port. : 06 82 74 28 31 **(abadieandre@aol.com)**

Normandie (Aisne – Calvados – Eure – Manche – Oise – Orne – Seine-Maritime – Somme) – Tél. : 01 45 32 91 00 **(secretariat@violenceroutiere.org)**

Ouest (Charente-Maritime – Côtes-d'Armor – Finistère – Ille-et-Vilaine – Loire-Atlantique – Maine-et-Loire – Mayenne – Morbihan – Sarthe – Vendée) : **Philippe Gervot** – 6, rue Louis Gervot – 44500 La Baule – Tél. : 02 40 60 09 65 **(francoise.gervot@wanadoo.fr)**

Provence-Alpes-Côte d'Azur (Alpes-de-Haute-Provence – Alpes-Maritimes – Bouches-du-Rhône – Corse – Hautes-Alpes – Var – Vaucluse) : **Chantal-Marie Laurent** – 3, bd de la Présentation – 13013 Marseille – Tél. : 09 50 64 53 61 – 06 63 11 02 53 **(chamalaurent@free.fr)**

Rhône-Alpes (Ain – Ardèche – Drôme – Isère – Loire – Rhône – Savoie – Haute-Savoie) : **Guy Ovigneur** – LCVR74 – 9, quai des Clarisses – 74000 Annecy – Tél. : 07 70 70 74 39 **(lcvr74@laposte.net)**

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère : ☐ **Je renouvelle mon adhésion :** ☐

Nom : ..... **Prénom :** .....

Adresse : .....

Tél. : ..... **Profession :** .....

E-mail : .....

o **Cotisation et abonnement : 36 €** o **Cotisation seule : 30 €** o **Abonnement à Pondération : 9 €**
o **Cotisation couple : 50 €** o **Autre montant :**

Chèque à libeller à l'ordre de : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE routière**
Bulletin à renvoyer à : **Adresse de votre association départementale ou 15, rue Jobbé-Duval – 75015 PARIS**
La cotisation compte pour l'année civile en cours, comprend l'abonnement à PONDÉRATION (4 numéros par an) et donne droit à un reçu fiscal.