



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **Le rapport dévoilé**
p.06

➔ **La violence d'un choc**
p.10

➔ **La sécurité routière en Europe**
p.16

➔ **Obstacles latéraux**

DOSSIER p.12



SOMMAIRE

- 3 - Édito
- 5 - Analyse de la mortalité routière
- 6 - Le rapport dévoilé par le Journal du Dimanche
- 8 - Foire aux questions
- 9 - Attention (motards) fragiles
- 10 - La violence d'un choc : comparaison entre 90 et 80 km/h
- 11 - Téléphoner au volant : Non !... Mais... Oui
- 12 - Obstacles latéraux : un vaste sujet
- 15 - La contraventionnalisation du délit de conduite sans permis et/ou sans assurance
- 16 - La sécurité routière n'est plus une priorité pour l'Europe
- 17 - Diesel : ils brûlent ce qu'ils ont adoré...
- 18 - Revue de presse
- 20 - Vie de la Ligue
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,
Anne Combier, Josiane Confais,
Jean-Yves Lamant, Dominique Langlet,
Philippe Laville, Jean-Marie Leverrier,
Chantal Perrichon, Gérard Pétrin,
Jacques Robin, Odile Van Hée,

Imprimerie :
Compédit Beaugard – 61600 La Ferté-Macé

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

Crédits Photos :

Fotolia Geoges Blond (couverture),
Fotolia Benjaminolte (p. 9), Fotolia SENTELLO (p. 11)
Fotolia Keantian (p. 12), Fotolia Thomas Pajot (p. 15),
Stephan Redel (p. 17).

Pondération

PAS SI GRAVE ?



Pierre LAGACHE, Rédacteur en chef de Pondération

À l'annonce de la relaxe de la bande d'activistes du facebook « Qui te dit où est la Police en Aveyron », le commentaire d'un journaliste de France 3 résume assez bien la conclusion de cette affaire : « La Justice n'a pas fait de morale mais du droit ». L'analyse est un peu courte mais elle a le mérite de nous interroger.

Alors que la ministre de l'Éducation nationale met en oeuvre un renforcement de la transmission des valeurs de la République à l'école en rétablissant les cours de morale et de citoyenneté, la Justice nous renvoie régulièrement des signaux contraires.

Dans l'affaire « Facebook », affaiblir les contrôles des forces de l'ordre ne serait finalement pas si grave?

Le projet de dépenalisation de la conduite sans permis proposé au cours de l'été, et finalement abandonné, s'inscrit dans la même veine... Conduire sans permis ne serait plus un délit et donc ne serait finalement pas si grave ?

Lorsque la Justice rame à ce point à contrecourant de l'enjeu sociétal majeur qu'est la citoyenneté, où est la cohérence, où sont nos repères ?

Dans ce contexte, l'action de sensibilisation à la citoyenneté et à la morale engagée par

les enseignants et les associations sera donc sûrement fort utile pour contrer le laxisme ambiant.

À moins que finalement, tout cela... ne soit pas si grave ?

... Lorsque la Justice rame à ce point à contrecourant de l'enjeu sociétal majeur qu'est la citoyenneté, où est la cohérence, où sont nos repères ? ...

La Ligue contre la violence routière a été créée en 1983, alors que 12000 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

Ni droite ni gauche... Certains privilégient la collaboration avec les gouvernements quoi qu'ils fassent (ou pas d'ailleurs...) par intérêt, opportunisme, ou pire par lâcheté, et c'est ainsi que pour l'appel récurrent des politiques à la responsabilité civique des conducteurs, leur écho répond éducation, formation et campagnes de communication.

Ni droite ni gauche... mais également ni serviles, ni opposants systématiques, nous sommes simplement des bénévoles unis par un même objectif : zéro accident⁽¹⁾ !

Ni droite ni gauche... A la lecture de l'interview de Frédéric Péchenard⁽²⁾, des esprits mal intentionnés ont prétendu que la Ligue se politisait. Nous qui pensions naïvement que ce procès d'intention nous serait épargné puisque ce Délégué Interministériel avait été nommé en 2012 par le gouvernement actuel...

Ni droite ni gauche... n'en déplaise aux imbéciles qui privilégient l'appartenance à un groupe au détriment des qualités d'un homme et de ses compétences. Preuve en est, le tandem Manuel Valls et Frédéric Péchenard auquel nous devons le recentrage sur la vitesse et la dernière mesure d'importance : les radars 3^e génération dans des véhicules banalisés.

Ni droite ni gauche... quand Claude Guéant, alors ministre de l'Intérieur, demande le 12 octobre 2011 au Chef de l'Inspection Générale de l'Administration une enquête, après que ses services aient remarqué « *un retrait de points très nettement inférieur au nombre d'infractions constatées par les forces de sécurité. Cette tendance s'observe pour l'ensemble des délits et contraventions, qu'ils soient relevés ou non par le contrôle-sanction-automatisé (CSA)* ». Les deux inspecteurs généraux de l'administration, Jean Colin et Jean-Yves Le Gallou, détailleront alors, sans état d'âme et sans aucune idéologie politique, dans un rapport de 79 pages, les dysfonctionnements majeurs de transmissions d'informations élémentaires entre les services du ministère de l'Intérieur, de la Chancellerie, de l'ANTAI⁽³⁾ et du SDCR⁽⁴⁾ : 29 préconisations recommandées le 13 juin 2012, qui resteront lettre morte. Grâce au JDD qui a rendu publique ce scandale, tous les Français peuvent savoir maintenant que pour les infractions relevées par le CSA, il n'y a pas de retrait de points dans 46 % des cas. Bien plus grave et surprenant, après interception par les forces de l'ordre et constat d'une conduite sous l'influence de l'alcool, 42,6 % des délits (alcoolémie égale ou supérieure à 0,80 g/l) n'entraînent pas de retrait de points. Le taux atteint 32 % pour les contraventions (alcoolémie comprise entre 0,50 et 0,79 g/l). Plus on a bu, moins l'on est sanctionné !

Ni droite ni gauche... Faut-il rappeler que le rapport de la mission parlementaire présidée par le député PS Armand Jung (et dont Philippe Houillon, député UMP, était le rapporteur) avait déjà évoqué ce scandale en 2011 ? <http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/13864-tl.asp> (cf. pages 100 et 101).

Ni droite ni gauche... quand sous la pression médiatique d'une part, après l'article du JDD du 9 août dernier qui dévoile le rapport de l'IGA de Marianne Bondaz sur l'insécurité routière (tenu secret pendant un an, car il pointe « le recul de l'interministérialité ») et d'autre part la remontée catastrophique du nombre de morts en juillet (+ 19,2 %), Manuel Valls annonce dès le lendemain matin la réunion, à la fin de l'été, du premier CISR de ce quinquennat. Surprise totale. Quatre ans auparavant, Nicolas Sarkozy et François Fillon, face à la remontée de l'accidentalité durant 4 mois consécutifs, avaient également décrété, dans l'urgence la plus extrême, la tenue d'un CISR.

Ni droite ni gauche... Moins de deux mois pour que ce CISR décide de 55 mesures « tous azimuts » (22 principales et 33 « structurelles et d'organisation »), qui doivent mettre un terme à 20 mois de dégradation des résultats, alors qu'une année s'est avérée nécessaire pour délimiter les 81 km de route de la pseudo-expérimentation la plus inutile jamais réalisée.

Les décisions du CISR de 2011 avaient été prises dans la plus grande confusion. Leurs conséquences avaient été particulièrement nuisibles à la crédibilité gouvernementale. La suppression annoncée des panneaux indiquant les radars automatiques fut ensuite abandonnée, et l'interdiction de leur signalement par des avertisseurs électroniques enterrée par le lobby des fabricants. Le 2 octobre 2015, alors que Manuel Valls avait déclaré – en 2012 – qu'il « était prêt à baisser les vitesses maximales, notamment sur le réseau secondaire », le veto du ministre de l'Intérieur actuel qui ne veut pas se déjuger et campe sur sa nano observation de 81 km (pour 350 000 de routes concernées) a parfaitement fonctionné ! La « stratégie » mise au point, a consisté à prendre X mesures afin de prouver que la vitesse était de nouveau prise en considération : tout pour occulter le refus persistant du 80 km/h ! Attendons les conclusions de nos amis belges, puisque les Flamands vont faire passer de 90 à 80 km/h la vitesse maximale sur leurs routes, alors que les Wallons ne le souhaitent pas...

Ni droite ni gauche... l'incapacité d'évaluer, de remédier aux problèmes après les avoir pointés. Nous espérons que le scandale révélé par le rapport Colin/Le Gallou⁽⁵⁾ allait nécessairement conduire à la nomination d'un chef de projet pour mettre à plat un système défaillant, que tout serait programmé de façon précise pour restaurer d'ici un an l'égalité entre les conducteurs. Rien de tel, mais malgré tout une avancée. En effet, apprendre que 89 % des conducteurs des flottes des administrations, des entreprises, des collectivités locales échappaient au retrait de points risquait de créer une certaine effervescence. Nous avons donc enfin obtenu l'obligation pour les entreprises de signaler le nom du conducteur en infraction.

Ni droite ni gauche... L'Histoire de la sécurité routière garde en mémoire les noms de Premiers ministres qui ont osé affronter temporairement l'opinion publique pour le bien de la collectivité. Ainsi Pierre Mesmer et Jacques Chaban-Delmas avec les premières limitations de vitesse et l'obligation du port de la ceinture, Pierre Bérégovoy qui a été confronté au blocage des routes par les poids lourds lors de l'instauration du permis à points, J-P. Raffarin pour l'installation du CSA. La légitimité de leurs décisions s'appuyait sur la connaissance scientifique et non sur les sondages d'opinion.

Ni droite ni gauche... Seulement le courage, l'audace, la détermination de politiques qui osent et n'ont pas le nez collé sur les sondages et leur cote de popularité. François Hollande, lors de la conférence de presse du 7 septembre à l'Élysée a répondu à Jeff Wittenberg, journaliste de France 2 : « *C'est sur des sondages qu'il faudrait déterminer ses choix ?... Sondages d'ailleurs contradictoires, quotidiens, sondages avec des questions qui entraînent souvent des réponses évidentes... Non, il y a des moments où il faut prendre des décisions, en fonction de l'intérêt majeur du pays* ». Si seulement ses ministres l'écoutaient... et si par miracle, nous avions droit en 2016 à un vrai CISR, pas un leurre, pour atteindre l'objectif fixé par Manuel Valls : moins de 2 000 tués en 2020 !

Ni droite ni gauche... De tout temps on nous a opposé qu'il n'était plus possible d'obtenir de meilleurs résultats, qu'il devenait plus difficile de lutter contre la violence routière, que les comportements avaient changé, le fameux plancher de verre, et autres billevesées du même acabit. S'y ajoutent maintenant des analyses psychologiques intéressantes : « *Dans un monde anxigène, avec Daech, le chômage, la crise, la voiture devient un enjeu émotionnel* »⁽⁶⁾. Il est urgent que le Délégué Interministériel de notre pays rencontre la Directrice Générale du Trafic en Espagne, car au vu de leurs résultats, la crise et le chômage qui les frappent très durement depuis plusieurs années ne semblent pas les avoir affectés. Alors dans le cadre des échanges de bonnes pratiques...

Ni droite ni gauche... Pour différer nos requêtes légitimes comme la boîte noire et le LAVIA, nous sommes toujours confrontés à des offres technologiques mirifiques : la voiture intelligente, des ceintures de sécurité « vibrantes » qui empêchent le conducteur de s'assoupir, l'alcoolaser qui détecte les vapeurs d'alcool à distance et maintenant les drones, les open data ... Nous n'avons pas besoin de geek pour piloter la sécurité routière, mais plus modestement et plus sérieusement d'un Délégué véritablement indépendant, relevant du Premier ministre et prêt à relever le défi qu'a toujours été la lutte contre la violence routière.

Ni droite ni gauche... A quelques semaines de l'ouverture de la COP21, l'oubli inexcusable de la protection de l'environnement. Un tiers de notre consommation de pétrole est destinée aux transports, la vitesse optimale des voitures actuelles est de 80 km/h pour réduire la consommation, or pas un mot de la ministre de l'Environnement ni de la droite sur cette question majeure.

Ni droite ni gauche... Depuis sa création en 1983, notre association demeure apolitique et le restera.

Nous dédions ce numéro de *Pondération* aux enfants tués ou qui seront tués sur la route, quelles que soient les croyances ou les idéologies politiques de leurs parents.

⁽¹⁾ « *Objectif zéro accident* », de la Ligue contre la violence routière, publié aux éditions *Les petits matins*.

⁽²⁾ Nous l'avons appelé « Philippe » par erreur dans le dernier numéro de *Pondération*, qu'il nous pardonne !

⁽³⁾ ANTAI : Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions.

⁽⁴⁾ SDCR : Sous-Direction de la Circulation et la Sécurité Routière.

⁽⁵⁾ JDD 13 septembre et sur le site securite-routiere.org de Claude Got – le rapport de *Jean Colin et de Jean-Marie Le Gallou* (pdf).

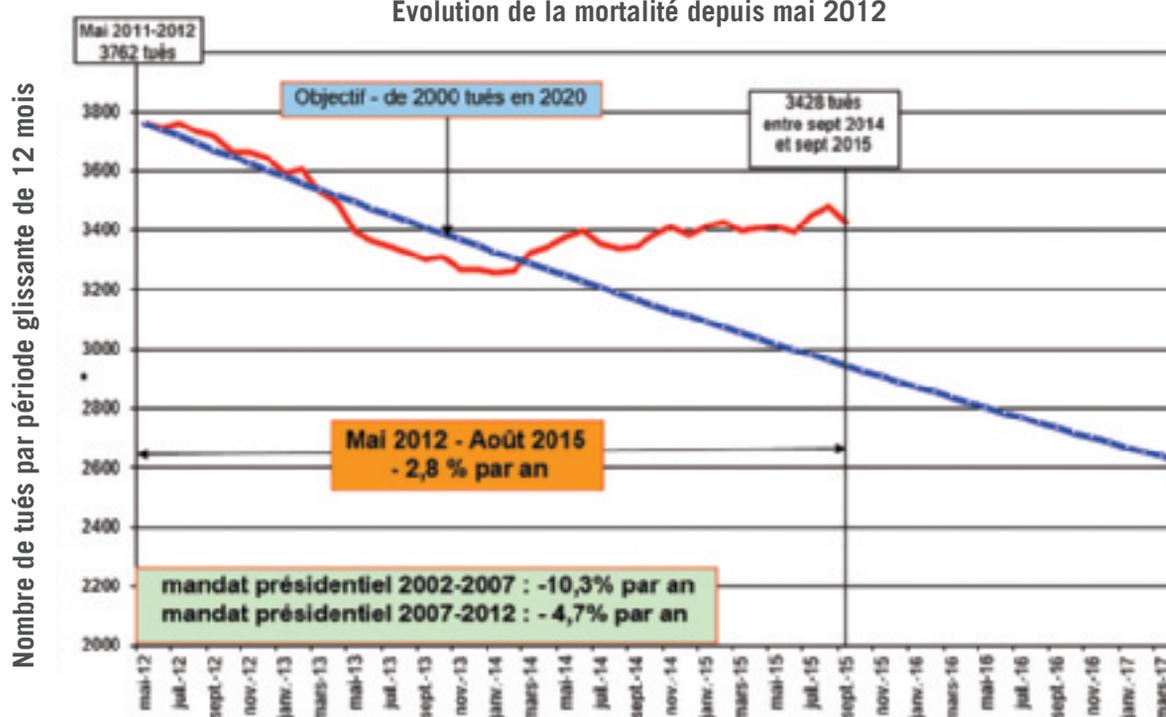
⁽⁶⁾ Itv d'Emmanuel Barbe dans le JDD du 4 octobre 2015.

Analyse de la mortalité routière de septembre 2015

Jean-Marie LEVERRIER

Septembre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
Septembre 2015	262	- 17,3 %	3 428	+ 2,50 %
Septembre 2014	317	+ 1,60 %	3 344	+ 1,30 %
Septembre 2013	312	- 6,60 %	3 302	- 11,20 %
Septembre 2012	334	- 3,70 %	3 718	- 7,00 %
Septembre 2011	347	- 2,80 %	3 994	- 1,70 %
Septembre 2010	357	- 7,00 %	4 065	- 6,00 %
Septembre 2009	384	+ 15,70 %	4 327	- 0,60 %

Évolution de la mortalité depuis mai 2012



Septembre 2015 : - 17,3 %

Une telle baisse d'un mois sur l'autre n'est pas exceptionnelle, c'est arrivé 26 fois ces 13 dernières années : - 36 % en février 2003, - 19 % en janvier 2004, - 27 % en avril 2008, - 24 % en septembre 2008, - 22 % en juillet 2011, ... et la dernière fois -30% en mai 2013. Malgré cette amélioration ponctuelle, globalement la tendance reste à la hausse, + 2,5 % sur les 12 derniers mois (+ 85 tués). Force est de constater que les 26 « mesures » clamées en janvier dernier n'ont pas eu beaucoup d'effet. Nous craignons que les 55 autres, annoncées par le Comité Interministériel de Sécurité Routière du 2-10-2015 (CISR), qui ont aussi pour objectif de « répondre aux aspirations légitimes des Français en matière d'acceptabilité ^[sic] » (voir le dossier de presse de ce CISR) ne soient pas suffisantes pour enrayer durablement cette tendance. En ce qui concerne « l'acceptabilité » des Français, rappelons qu'il y a 40 ans ils acceptaient 18000 morts par an sur les routes : la mort pour les autres.

Il est noté dans ce dossier de presse d'une part, que les vitesses moyennes pratiquées ont augmenté de 1 % en 2014 et d'autre part, que « la vitesse reste donc bien la question centrale en matière de sécurité routière ^[sic] ». Malgré cette conclusion, comment expliquer que les ministres présents n'aient pas pris la mesure prescrite à l'unanimité par les 17 experts du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) qui sauverait environ 350 vies par an, à savoir l'abaissement de 90 à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur le réseau à chaussées non séparées. Pour que les résultats de 2015 soient moins mauvais que ceux de 2014, il ne nous reste plus qu'à compter sur une météo exécrable (pluie, neige, ...) pour que les conducteurs réduisent leur vitesse.

Le rapport dévoilé par le Journal du Dimanche !

Dans le numéro 102 de Pondération paru en septembre 2014, une page était consacrée au « rapport secret » sur l'évaluation de la politique nationale en matière de sécurité routière. Pourquoi une telle omerta, nous interrogeons nous alors ? La réponse est finalement simple : il s'agit d'un rapport qui pointe les graves manquements existant au niveau de l'Etat. Plutôt que d'en assumer les conclusions et de mettre en œuvre les préconisations, ce dernier a pris le risque que le contenu éclate subitement au grand jour. Il aura fallu la pugnacité d'une journaliste du Journal du Dimanche pour que le contenu issu du travail piloté par Marianne Bondaz, Inspectrice générale de l'administration, soit dévoilé dans le journal du 9 août. Nous avons donc fait le choix de publier la synthèse du Rapport de diagnostic (Tome 1).



Le présent rapport fait suite à une commande du ministre de l'Intérieur en janvier 2014 résultant du Comité Interministériel de la modernisation de l'action publique du 20 décembre 2012.

Il vise à procéder à « une évaluation partenariale de la politique publique de sécurité routière ».

Chantal Perrichon avait été auditionnée. Ce rapport a fait l'objet d'une première publication (Tome 1) en juillet 2014, non diffusée.

La politique de sécurité routière vise à réduire l'accidentalité routière, le nombre de morts et de blessés sur la route. Elle concerne de nombreux acteurs au sein de l'État, les collectivités territoriales, essentiellement départements, communes et agglomérations, ainsi que des acteurs privés comme les assureurs, les constructeurs automobiles et les associations de prévention routière ou de défense des usagers de la route.

Cette politique a permis de réduire substantiellement le nombre de morts sur la route.

Ce dernier est ainsi passé de 18 000 morts au début des années 70 à 8 000 morts en 2000 et 3 268 morts en 2013. Si l'on prend en compte l'augmentation du trafic durant les dernières décennies, la performance est encore plus remarquable (1). Toutefois, au regard des résultats de nos voisins, **des progrès sont encore possibles**, la France se situant certes dans la moyenne des pays européens mais derrière le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Allemagne ou la Suisse.

Cette politique entraîne toutefois des contraintes dans la vie quotidienne qui nécessitent une justification claire, basée sur des analyses objectives et argumentées.

Le message « épidémiologique » qui légitime la priorité d'action sur des risques concernant un grand nombre de personnes (par exemple les petits dépassements de vitesse) plutôt que sur des risques concernant un très petit nombre de personnes est en effet difficilement audible.

L'efficacité et l'efficience de cette politique sont variables selon ses composantes et les objectifs visés.

Le contrôle sanction automatisé des vitesses a une efficacité avérée mais ne peut s'appliquer à tous les types d'infraction. La lutte contre les addictions au volant piétine, de même que la poursuite d'une minorité de délinquants routiers multirécidivistes. Des pistes d'optimisation en matière de constatation des infractions peuvent être recherchées : extension du contrôle automatisé (contrôle de l'obligation d'assurance pour les véhicules repérés en infraction « radar » par exemple) ou de possibilités de verbalisation « à la volée » ou par vidéo (téléphone au volant notamment).

Les actions d'éducation et de prévention routière sont conséquentes mais insuffisantes pour les 16-24 ans et les personnes âgées. La prévention des risques routiers professionnels gagnerait à être développée dans les petites entreprises et dans la fonction publique, s'agissant de la première cause de mortalité au travail (risque trajet compris). L'éducation et la prévention routière ne sont pas évaluées ce qui permettrait pourtant de gagner en efficacité.

L'accidentalité des deux-roues est mal maîtrisée. L'insuffisante comptabilisation des blessés tant en vélo qu'en deux-roues motorisé (2RM) ainsi que l'inconnue sur la part importante des blessés graves chez ces usagers, souvent jeunes, empêchent d'apprécier à son juste niveau le dommage particulièrement élevé pour la société des accidents de deux-roues.

La gouvernance de cette politique s'est affaiblie ces dernières années : éclatement des responsabilités relevant du véhicule, des infrastructures et du comportement auparavant réunies dans une même direction, éloignement du ministère de l'Écologie du Développement durable et de l'Énergie, suivi insuffisant des politiques locales déconcentrées ou décentralisées.

En l'absence de Comité interministériel de la sécurité routière depuis trois ans, l'interministérialité semble reculer alors que la Délégation de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) doit renforcer un partenariat national avec les collectivités territoriales comme avec les réseaux d'assurances et de mutuelles.

Le recueil des données de l'accidentologie est lourd et pourtant insuffisant pour rendre cette politique encore plus pertinente : l'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) doit être renforcé et bénéficier du soutien de l'ensemble des ministères concernés par cette politique.

(1) Source bilan ONISR 2012.

Dans les années à venir, la politique de sécurité routière devra tenir compte des enjeux émergents suivants :

- ✎ **impact du développement de la mobilité durable et de l'urbanisation** : progression du nombre d'usagers vulnérables partageant la voirie avec les véhicules et les 2RM, développement des deux-roues qui présentent une accidentalité plus forte ;
- ✎ **développement de véhicules de plus en plus connectés**, susceptibles de remplacer dans certains cas l'intervention humaine, ce qui nécessite une anticipation des conséquences éventuelles en termes de responsabilité ;
- ✎ **développement de nouvelles addictions** (drogues et téléphone) ;
- ✎ **vieillesse de la population** qui accroît le risque mortel des piétons et nécessite des actions spécifiques de prévention.

La vision nationale de la sécurité routière doit mettre fin à une opposition réductrice entre prévention et sanction ou entre actions visant les comportements et actions relatives aux infrastructures ou aux véhicules.

Un nouveau souffle pourrait provenir d'une meilleure prise en compte des blessés. Cette nouvelle approche serait susceptible d'orienter davantage cette politique vers des actions en faveur des usagers les plus vulnérables (piétons, deux-roues) et les plus jeunes (pour lesquels le nombre de blessés pour un tué est statistiquement plus important).

Les politiques de santé publique et de sécurité routière doivent être plus interactives, notamment pour l'évaluation des blessés et pour appuyer la lutte contre l'alcool au volant qui n'est qu'une conséquence du risque de santé lié au mésusage de l'alcool.

L'acceptabilité de la politique de sécurité routière doit être confortée par la mise à disposition d'une documentation rassemblée, d'argumentaires accessibles à tous et d'un dispositif d'éducation et de communication pédagogique tout au long de la vie. Il est nécessaire que les journalistes comme les simples citoyens puissent disposer d'une information claire et argumentée corrigeant les informations erronées, répandues notamment via Internet.

L'interministérialité de la politique de sécurité routière doit s'appuyer sur la tenue périodique de comités interministériels de la sécurité routière (CISR) et une collaboration interministérielle forte, notamment entre ministère de l'Intérieur et ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (MEDDE).

Un nouveau mode de travail avec les collectivités territoriales doit permettre en particulier d'assurer une homogénéité de traitement des infrastructures routières en France, mais également d'impliquer davantage les collectivités dans la prévention auprès des publics fragiles.

Enfin, les nouveaux comportements et dangers doivent être davantage anticipés afin que les pouvoirs publics soient plus réactifs. Dans ce cadre, deux actions semblent urgentes : la résorption des failles permettant notamment aux plus aisés de s'exonérer de la loi commune en esquivant le retrait de points et la lutte contre l'usage du smartphone au volant.

Dans le cadre de cette première phase de diagnostic, l'équipe d'évaluation esquisse trois pistes de scénarios :

- A. approfondissement de la politique de sécurité routière** en privilégiant une action déterminée sur les comportements, la plus efficace à court terme ;
- B. amélioration de l'action éducative et de la prévention**, notamment en faveur des 16-24 ans, tout en maintenant les autres aspects de la politique actuelle afin de préserver l'acceptabilité de cette politique ;
- C. orientation de la politique de sécurité routière en fonction des enjeux majeurs de santé publique** : réduction des blessés et notamment des blessés graves, prévention de l'alcoolisme.

Le premier scénario est en continuité avec la politique actuelle privilégiant les résultats immédiats. Le scénario B met l'accent sur une action pédagogique, ce qui suppose une véritable impulsion interministérielle pour des effets moins immédiats mais plus durables. Le dernier est sans doute le scénario le plus ambitieux car il nécessite une impulsion interministérielle plus importante et un fort investissement du ministère de la Santé ; mais il est sans doute le plus porteur en termes d'acceptabilité.

Quel que soit le scénario retenu, les mesures suivantes sont nécessaires :

- ✎ tenue régulière de CISR ;
- ✎ animation des politiques locales ;
- ✎ mise en place d'une coordination du référentiel des infrastructures en matière de sécurité routière impliquant les collectivités territoriales et le MEDDE ;
- ✎ renforcement du dispositif statistique et de l'ONISR ;
- ✎ démarche d'évaluation pour les actions d'éducation et de prévention.

Par ailleurs, le dispositif de sanctions doit être amélioré par une lutte déterminée contre les arrangements permettant d'esquiver le retrait de points et la mise en œuvre d'un dispositif opérationnel d'éthylotest anti-démarrage et d'immobilisation-confiscation pour les cas qui le justifient, dans une optique de sauvegarde qui doit guider toute action en matière de sécurité routière.

Point de vue de la Ligue



Ce rapport conforte les propositions soutenues par la Ligue reposant sur le constat de graves dysfonctionnements dans la gouvernance nationale de la politique de sécurité routière. Nous partageons donc la totalité du constat.

Concernant les scénarios, la Ligue reste conforme à son objectif « zéro accident » qui consiste à privilégier les mesures permettant d'obtenir les meilleurs résultats (moins de morts et de blessés) en un minimum de temps, ce que l'on peut qualifier de « mesures de rupture ». Il s'agit de la seule option qui permettra d'inverser la tendance très défavorable de ces deux dernières années et d'atteindre l'objectif de moins de 2 000 morts en 2020. Dans cette optique, le scénario A est à privilégier sans exclusive car les actions pointées dans les deux autres scénarios qui relèvent d'une politique d'accompagnement préventif restent naturellement indispensables et complémentaires.

La Bureau de Ligue contre la Violence Routière

Foire aux Questions

Face à une information sur la sécurité routière parfois difficile à décrypter, la Ligue est très régulièrement questionnée sur des points particuliers. Nous nous efforçons donc toujours d'y apporter des réponses les plus précises possibles, ne serait-ce que pour contrer la désinformation ambiante qui est très souvent à l'origine du questionnement.

Le 80 km/h

Question : la présidente de votre organisation est intervenue à bon escient, ce midi, pendant le journal de 13 h de France Inter... hélas, elle a conclu ses propos par une seule proposition déconnectée de sa démonstration, à savoir qu'il était indispensable de réduire la vitesse à 80 km/h.

Le temps lui manquant, elle n'a pas pu développer son raisonnement. C'est pourquoi je souhaiterais disposer des trois informations suivantes, pour pouvoir me faire objectivement, une opinion raisonnable :

- 👉 combien de décès sont dûs chaque année, aux accidents survenus à une vitesse située entre 90 et 80 km/h ?
 - 👉 quel serait le bilan carbone global de cette mesure qui amènerait les véhicules à circuler plus longtemps ?
 - 👉 quel serait le coût du changement de toute la signalisation et quelles sont les principales entreprises fournisseuses de celle-ci ?
- Merci

Réponse de la Ligue

1 – Décès entre 80 et 90

👉 Lors d'un accident mortel, la valeur « vitesse » (circulation en amont et au choc) n'est pas renseignée par les forces de l'ordre, ou de manière approximative. Il faut une expertise très qualifiée pour la déterminer, ce qui est rare et même dans ce cas, la valeur n'est pas réintégrée dans le flot statistique de l'ONISR⁽¹⁾.

👉 Il en résulte qu'il n'y a pas de réponse exactement documentée à cette question qui touche à la cause réelle puisque celle-ci n'est pas qualifiée. Cela serait possible si les véhicules étaient équipés d'une « boîte noire » *accidentologique*, comme notre association – confrontée auprès de victimes à cette invraisemblable réalité – le demande depuis 20 ans sans suite des constructeurs qui préfèrent vendre d'onéreuses caméras de recul ou autres accessoires plutôt que de mettre en évidence le facteur vitesse pourtant omniprésent (comme si les constructeurs d'avions refusaient d'y mettre une boîte noire).

👉 De nombreuses études amènent toutefois à la conclusion qu'il y a corrélation entre la morbidité et la mortalité routière et les *vitesse moyennes* pratiquées sur les réseaux. On sait avec certitude qu'en y faisant baisser la vitesse moyenne le nombre des accidents et des victimes sera modifié en proportion (cette affirmation ne valant que pour des variations maxima de + ou – 15 à 20 km/h). À titre de comparaison, quand l'État augmente de 1% la TVA, il

sait qu'il gagne 1 milliard d'€. Pour la vitesse, plusieurs études confirmées par des observations de terrain (ex : hausse ou baisse des vitesses maxima autorisées en France, dans les États US, etc.) montrent que lorsque l'on fait varier les vitesses moyennes de circulation de 1%, il y a arithmétiquement 4% de tués en moins ou en plus sur la route.

👉 S'agissant de politique de sécurité routière, celle-ci doit être assise sur des données scientifiquement validées – hélas difficile à faire passer dans le grand public – et les experts du CNSR⁽²⁾ à qui il était demandé de faire baisser le nombre de tués à moins de 2 000 en 2020 n'ont pas eu d'autre choix stratégique que de proposer une réduction de quelques km/h (90 > 80 = environ – 5 km/h de vitesse moyenne) sur le réseau le plus accidentogène.

Hélas la désinformation conduite par les lobbies a fait un travail néfaste pour ce projet qui ne concerne qu'un tiers du réseau routier (routes départementales sans séparation médiane qui concentrent 57% des tués sur la route) et ne met nullement en péril l'autonomie ou la liberté individuelle des conducteurs comme nous l'avons entendu.

2 – Bilan carbone

Cette donnée est de la compétence des spécialistes de l'environnement (par exemple l'ADEME). N'en déduisez pas que cela ne nous intéresse pas, mais nous centrons nos objectifs sur la réduction du nombre de victimes. De toutes façons,

c'est un bilan certainement positif dans la mesure où il est physiquement impossible qu'une vitesse moindre ne réduise pas l'énergie nécessaire pour faire avancer une voiture (mécanique, pénétration dans l'air...).

L'effet sur la consommation et la facture pétrolière est aussi sans aucun doute assez massif (les Français parcourent 567 milliards de km par an, un gain qui paraît minime individuellement se traduit vite par un ou 2 pétroliers géants de brut en moins).

3 – Coût signalisation

Ce sujet est un faux problème car lorsqu'une mesure générale de limitation de vitesse est prise, elle n'est pas indiquée sur les routes par des panneaux mais dans le code de la route (article R.413-2-1) qui spécifie que la vitesse est limitée à 90 km/h sur les routes bidirectionnelles. En effet actuellement nous ne voyons que très peu de panneaux 90, et seulement en des endroits où un doute peut être ressenti par les conducteurs, par exemple en fin d'une section à chaussée séparée limitée à 110 km/h. Ce sera de même avec la limitation à 80 km/h : l'indication par panneau sera limitée à ces cas très exceptionnels. Par contre, le passage à 80 serait l'occasion de supprimer une signalisation pléthorique, en particulier les dizaines de milliers de panneaux 70 mis en place ça et là, souvent sans raison valable, au coup par coup par le passé, générant des alternances 90-70 qui agacent profondément les automobilistes.

Question de Christine R :

Faisant référence à un article dans la newsletter de Rue 89 du jeudi 17 septembre, Christine R nous questionne sur un point de sémantique. « L'article fait référence au terme "accident" en titrant ; "Et si on arrêta de parler d'accident de voiture ?" »

La Ligue contre la violence routière partage-t-elle le point de vue de la journaliste qui associe ce mot à une forme de fatalisme et qui considère donc qu'il est inadéquat à la sécurité routière ?

Réponse de la Ligue

Il est tout à fait juste que le terme d'accident peut intégrer une notion de fatalisme que nous combattons à la Ligue au travers de notre objectif « zéro accident ». Il est toutefois difficile d'utiliser un autre terme tant il est ancré dans le vocabulaire de la sécurité routière.

Le rôle du vocabulaire est un point très important en matière de sécurité routière. Ainsi, nous récusons le terme de « répression routière », terme qui est totalement excessif, souvent utilisé, pour qualifier par exemple la présence de forces de police sur les routes alors qu'il s'agit en fait du simple exercice du dispositif de « contrôle/sanction » indispensable pour s'assurer du respect des règles et sanctionner les contrevenants.

Attention (motards) fragiles

Claude CHABOT

Constatant une fois de plus la représentation importante des motocyclistes ⁽¹⁾ dans l'accidentalité en Ile de France, la DRIA ⁽²⁾ a lancé en juillet une campagne de prévention baptisée « Attention fragile » ⁽³⁾

Automobilistes, on va vous éduquer

Une fois de plus, le discours de certaines associations de motocyclistes a fait mouche : « 2 fois sur 3, le motard n'est pas responsable ! ». Ce discours trompeur, martelé, devenu ambiant, a fini par faire croire que vraiment, les motocyclistes sont majoritairement victimes de l'incompétence ou de l'inconscience des conducteurs de voitures. Quant à leur vulnérabilité, l'amalgame sémantique est constant entre celle qui est inhérente à la fragilité physique de l'utilisateur (et qui ne se manifeste qu'en cas d'accident), et celle, non spécifique, qui n'est qu'une conséquence des prises de risque. Tant pis, une fois de plus, il faut éduquer les automobilistes !

Les motocyclistes sont majoritairement responsables des accidents

En 2013, sur 631 décès, 222 résultent d'un accident « solo » (35%), 371 autres décès sont « avec tiers » pour lesquels la responsabilité présumée des motocyclistes a été évoquée à 50%. Pour l'ensemble des accidents corporels de motocyclistes, elle est de 46% et 62% pour les accidents mortels (ONISR). On est très loin des automobilistes qui seraient majoritairement responsables des accidents comme on ne cesse de le répéter.

Sur 553 accidents évoqués dans le rapport MAIDS ⁽⁴⁾ auxquels les associations se réfèrent souvent, la vitesse était excessive dans 28% des 448 accidents non mortels et dans 53% des 75 accidents mortels. Ce même rapport précise d'ailleurs que « l'analyse à plusieurs variables des accidents de MAIDS montre que la vitesse est un facteur prédictif significatif d'accident mortel pour les motocyclistes. Pour chaque 10 km/h d'augmentation de la vitesse avant accident, le risque d'accident mortel s'accroît de 36% » ⁽⁵⁾. Nilsson le mal aimé est aussi passé par là.

Les derniers relevés de vitesse connus (ONISR 2010) montrent que les vitesses de circulation des motos – bien qu'ayant baissé depuis 10 ans – sont encore nettement plus élevées que celle des voitures, notamment en agglomération ⁽⁶⁾.



Attention fragile

« Afin de sensibiliser directement en situation de conduite les automobilistes, conducteurs de véhicules utilitaires et de véhicules lourds par rapport à la sur-vulnérabilité des utilisateurs de deux-roues motorisés, vingt-cinq camions circulant quotidiennement sur les routes franciliennes arboreront pendant six mois un visuel pédagogique à l'arrière de leurs remorques. Cette opération est réalisée avec le soutien de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières et la participation de la société Transporteurs d'images – à l'origine de ce nouveau mode de communication « itinérant » – et le groupement de transporteurs ASTRE. »

Communiqué de la DRIA – 11 Juillet 2015

Et comme si tout allait pour le mieux dans le meilleur des mondes ... il faut ... (selon certaines associations de motocyclistes)

- ✎ Autoriser la circulation inter-files (CIF) qui bouscule sans précaution le Code de la Route et libère des pratiques extrêmement risquées, imposées aux autres usagers sans aucun contrôle possible des forces de l'ordre.
- ✎ Refuser les plaques minéralogiques suffisamment visibles, ce qui réduit l'effet du contrôle sanction par radars, avec à la clé le maintien de vitesses souvent très excessives, cause principale de leur accidentalité.
- ✎ Promouvoir la libération de la puissance des machines au-delà de 100 chevaux en niant les effets d'une vitesse, d'une accélération, d'un bruit et d'une pollution accrues.

Oui, la mortalité des motocyclistes est un drame national ...

Oui, les motocyclistes sont fragiles. Oui, la majorité des motocyclistes sont prudents et ne se reconnaissent pas dans le « toujours plus » ou le « toujours moins » du catalogue des revendications qui affaibliraient leur sécurité. Oui, la prévention est une arme, même s'il y a loin des gentilles séances de « plateau » sous l'œil d'un gendarme à une pratique quotidienne trop souvent très risquée. Oui, les automobilistes veulent bien qu'on leur apprenne à être encore plus vigilants, mais il leur sera toujours difficile d'anticiper et de parer à une vitesse excessive ou à l'utilisation anormale de la chaussée. Non, ils ne veulent pas porter indéfiniment le chapeau.

⁽¹⁾ Plus de 30 % des personnes tuées en 2014 en Ile-de-France, contre 18 % au niveau national. Depuis le début de l'année 2015, 50 des 170 usagers de la route décédés dans un accident de la circulation sont des utilisateurs de deux-roues motorisés.

⁽²⁾ Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France.

⁽³⁾ La Ligue avait déjà participé à une campagne « attention fragile » en distribuant des adhésifs sur les parkings il y a quelques années.

⁽⁴⁾ Rapport MAIDS : Motorcycle Accidents In Depth Study – ACEM – European Association of Motorcycle Manufacturers.

⁽⁵⁾ On voit ici une application du modèle de Nilsson, tant vilipendé ...

⁽⁶⁾ Pourcentage de dépassement de la vitesse limite : motos 43%, véhicules de tourisme 32% – Pourcentage de dépassement de plus de 10 km/h de la vitesse limite : motos 25%, véhicules de tourisme 10%.



La violence d'un choc : comparaison entre 90 et 80 km/h

Jean-Yves Lamant

J'ai visionné comme beaucoup le film de Coline Serreau « Tout est permis » qui montre de manière subtile et très pédagogique que beaucoup de conducteurs n'ont pas été suffisamment formés et sensibilisés aux risques de la conduite d'un véhicule. Certains témoignent avec courage de cette ignorance qui devrait interpeller plus d'un décideur. (voir livre « Objectif zéro accident » de La Ligue contre la violence routière pages 363-364). Pourquoi encore tant de réticences à inclure une vraie sensibilisation et des éléments objectifs d'appréciation des risques routiers lors de la préparation au permis de conduire, comme la Ligue le réclame et le propose depuis plus de 20 ans ?

Ainsi, dans le débat animé sur la réduction de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur médian, (378 000 km de routes départementales, 6 000 km de routes nationales, la moitié du trafic routier et 57% des tués sur les routes), agissons dans ce sens en laissant la parole à la science qui décrit la réalité de l'accidentologie et le degré de violence des accidents en fonction de la vitesse pratiquée.

Pour donner un ordre de grandeur de la différence de violence de choc lors d'un accident, traitons dans un premier temps un cas simple mais malheureusement trop fréquent : le cas d'un choc d'un véhicule contre un mur rigide.

L'illustration ci-dessous présente le niveau relatif d'énergie cinétique emmagasinée par un véhicule de masse M qui roule à une vitesse V donnée (comprise entre 30 et 130 km/h). Cette énergie est égale à $1/2MV^2$ donc à la moitié de la masse du véhicule multipliée par le carré de la vitesse (c'est-à-dire la vitesse multipliée par elle-même). Cette énergie est égale à 34 722 Joules pour un véhicule

d'une tonne circulant à 30 km/h. Cette même énergie est 19 fois plus importante pour une vitesse de 130 km/h (pour une vitesse qui est donc un peu plus de 4 fois plus élevée que 30 km/h).

Un calcul simple d'équivalence d'énergie accumulée par ce même véhicule d'une tonne tombant d'un immeuble montre que la différence de violence de choc entre 80 et 90 km/h est de 18 % environ, équivalente à la différence de chute entre le 11^e et le 13^e étage.

L'illustration montre que, d'une manière générale le rapport de violence de choc rapporté à un choc à 30 km/h est égal au nombre d'étages de chute correspondant à l'énergie du véhicule au moment du choc.

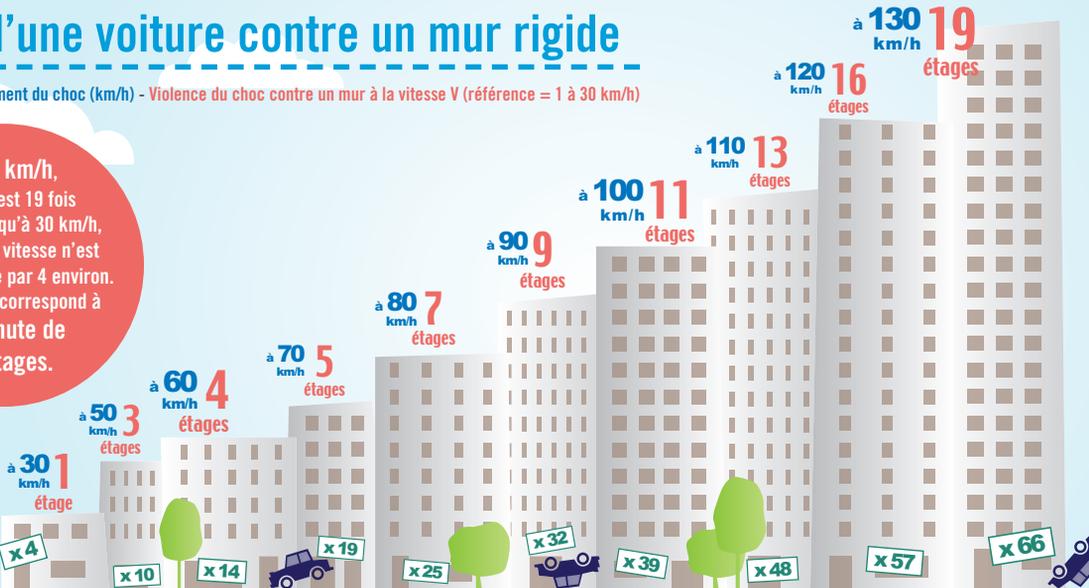
Un calcul simple d'équivalence montre par ailleurs que la masse équivalente de la voiture ou passager au moment d'un choc à 80 km/h est 25 fois plus élevée par rapport à la masse au repos alors qu'à 90 km/h elle est 32 fois plus élevée. La différence est alors de 28 %.

Choc d'une voiture contre un mur rigide

Vitesse (V) au moment du choc (km/h) - Violence du choc contre un mur à la vitesse V (référence = 1 à 30 km/h)

À 130 km/h, un choc est 19 fois plus violent qu'à 30 km/h, alors que la vitesse n'est multipliée que par 4 environ. Sa violence correspond à une chute de 19 étages.

Lors du choc, le poids (véhicule ou passager) est multiplié par



La violence d'un choc contre un mur rigide d'une voiture d'1 tonne à 100km/h est équivalent à se faire écraser par un camion de 38 t qui chute d'un mètre de hauteur. Il faudrait une force d'environ 3 t pour retenir le corps d'un passager de 75 kg lors d'un choc à 100km/h (même rapport de 38~39)

La science nous impose cette réalité. Comment est-il possible de la nier ?

Les esprits raisonnables admettront que la vitesse maximale autorisée n'est jamais une cible à atteindre en permanence et que la vitesse moyenne pratiquée est plus faible. Lorsqu'une vitesse maximale autorisée est baissée de 10 km/h la vitesse moyenne pratiquée est environ réduite de moitié de cette valeur. Si la différence de

violence de choc reste significative, l'argument de la perte de temps ne « tient plus la route ».

Rappelons enfin comme le fait le livre de la Ligue « Objectif zéro accident » en page 119, que, lorsque deux véhicules, le véhicule A roulant à 80 km/h et le véhicule B roulant à 90 km/h freinent en même temps, le véhicule A s'arrête après 53 m juste devant un passage piéton et épargne les piétons, alors que le véhicule B percute

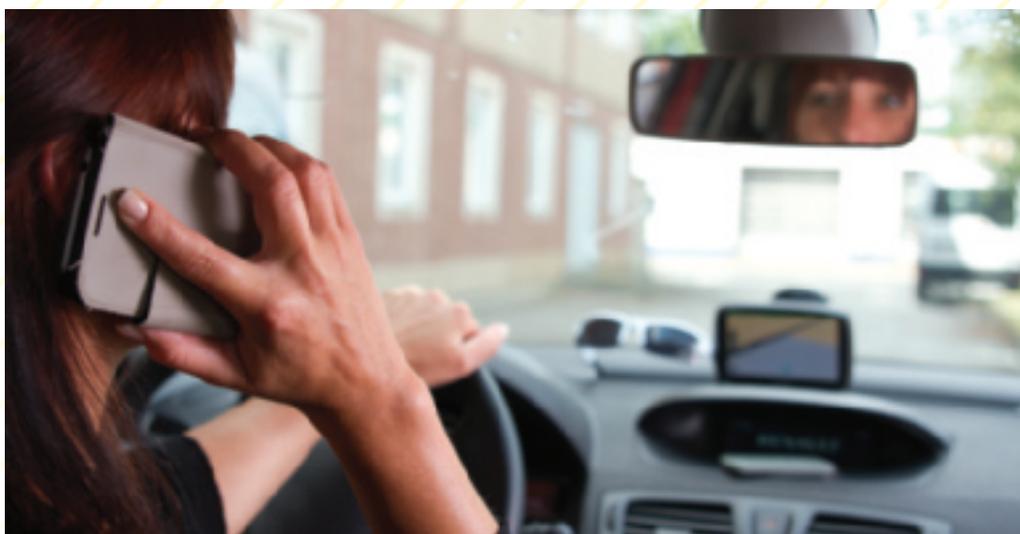
les piétons à la vitesse résiduelle de 50 km/h en leur laissant un peu moins de 4 chances sur 10 de survie.

Avec ce rappel de ce que la science nous dit, et au risque de déplaire à quelques-uns de nos grands décideurs, peut-on encore prétendre que la réduction de vitesse de 90 km/h à 80 km/h n'aura aucun effet sur plus de la moitié des tués et blessés graves sur les routes bidirectionnelles sans séparateur médian ?

➔ Téléphoner au volant : Non ! ... Mais ... Oui ...

Claude CHABOT

Depuis 15 ans, toutes les études mais aussi l'observation quotidienne montrent que communiquer en conduisant – quel que soit le moyen – crée un risque d'accident. L'État, qui avait fait travailler ses services l'IFFSTAR et l'INSERM pour évaluer ce risque le constate logiquement dans ses communiqués (CF encart) et dans sa communication (« *téléphoner en conduisant est dangereux quel que soit le moyen* »). En dépit de ce constat, défiant toute logique de santé publique et sans contrepartie judiciaire en cas d'accident, il admet désormais que l'on puisse entretenir des conversations au volant, ce qui ne peut manquer d'augmenter massivement l'exposition au risque.



1 – Le décret applicable le 1^{er} juillet 2015

interdit de « *porter à l'oreille tout dispositif susceptible d'émettre du son* ». On pourra donc continuer à téléphoner avec les téléphones intégrés, ou posés sur un support, ou avec tous « kits oreilles libres », abondants sur le marché. Les motocyclistes, eux, auront – étonnamment – le droit aux oreillettes intégrées collées à l'oreille ⁽¹⁾. Donc :

- ❖ Les constructeurs peuvent installer des téléphones à bord pour un usage *par le conducteur en situation de conduite*.
- ❖ S'en servir en conduisant crée un sur-risque équivalent à une alcoolémie (0,6 à 0,8 g/l multiplie aussi par 3 le risque d'accident mortel).
- ❖ Aucune restriction d'*usage* n'existe pour ces systèmes, ce qui autorise sans restriction l'utilisation dans le trafic.

2 – Le tour de passe-passe a donc réussi ⁽²⁾.

Téléphoner en conduisant est pourtant un acte *délibéré créant un sur-risque analogue à celui de l'alcool*. Comme pour les substances psychotropes, l'altération des capacités cognitives et phy-

... Téléphoner en conduisant est pourtant un acte délibéré créant un sur-risque analogue à celui de l'alcool ...

siologiques est documentée. Téléphoner en conduisant devrait donc être interdit et constituer une circonstance aggravante en cas d'accident.

Téléphoner = pas d'infraction ??? – Aucune disposition particulière ne semblant accompagner les annonces du Ministre, il ne sera pas opposé à l'auteur d'un accident d'avoir été imprudent en téléphonant, la légalité de l'infraction ne pouvant être établie. Dans 10 ans, tous les véhicules seront « conformes »,

tout le monde pourra téléphoner sans contrainte, l'exposition au risque sera plus forte et l'augmentation du nombre de victimes est probable.

Ni vu, ni connu – Mais les enquêteurs n'ayant plus à se préoccuper de savoir si le conducteur téléphonait lors d'un accident, puisque que c'est autorisé, la connaissance des causes réelles sera étouffée, ce qui sera pain béni pour les promoteurs d'aujourd'hui qui pourront oublier paisiblement les effets de leur incroyable légèreté.

3 – Ce sacrifice de 400 vies ⁽³⁾ sur l'autel de l'acceptabilité coûtera cher.

Les chiffres sont implacables, et l'observation quotidienne en renforce le poids. Mais comme dans nombre de sujets « sécurité routière » livrés à la place publique, le péremptoire bat la connaissance, le politiquement inacceptable et la courte vue s'imposent comme des brutes. Complaître est certes plus facile que gouverner. Mais qui va payer les frais de ce coup de force ?

Communiqué de presse DSCR* du 18 juin

- ❖ La conversation téléphonique isole le conducteur de l'environnement routier : elle diminue de 30% des informations enregistrées par le cerveau, de 50% l'exploration visuelle de la scène routière, allonge les temps de réaction (+100 mètres à 130 km/h) et rend plus aléatoire la maîtrise des dépassements et des trajectoires.
- ❖ Téléphoner en conduisant multiplie par 3 le risque d'accident, et près d'1 accident corporel sur 10 est lié à l'utilisation du téléphone au volant.

Sources : Étude Ci2N pour la Fondation Vinci, septembre 2014 – Expertise collective ISTAR-INSERM, 2011)

*Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières



Près d'un accident de la route sur dix associé à l'utilisation du téléphone au volant

Présentation du rapport « Téléphoner et sécurité routière »

État des lieux et perspectives sur l'utilisation du téléphone et autres « distractions » de la conduite

⁽¹⁾ Un motocycliste muni de son casque, équipé de « Bluetooth » et entretenant une conversation est complètement coupé de tous les éléments sonores du monde extérieur tout en étant impacté comme les automobilistes sur les plans cognitif et physiologique.

⁽²⁾ Le sur-risque considérable du « SMS » au volant (x23) a servi de chiffon rouge avec les aspects « visuel » et « gestuel », qui ne sont qu'une partie du problème.

Les notions de charge mentale, de captation des indices environnants, de couloir visuel, de temps de traitement de l'information sont évoquées mais nullement prises en compte alors qu'elles sont présentes dans toutes les pratiques.

⁽³⁾ 400 tués, c'était il y a 5 ans, avec un taux d'utilisateurs des années 2005/2008. Depuis, la pratique a explosé : combien maintenant ? Un récent sondage indique qu'un conducteur sur 2 déclare qu'il téléphone en conduisant alors que l'étude IFFSTAR/INSERM aboutissant à 10% des accidents, était basée sur une prévalence beaucoup plus faible.

Obstacles latéraux : un vaste sujet

Bernard LABAT et Pierre LAGACHE

Le 26 janvier 2015 Bernard Cazeneuve, ministre de l'Intérieur, a présenté son plan d'action pour la sécurité routière. Parmi les dispositions contenues dans l'axe 2 relatif aux usagers les plus vulnérables, il en est une que ce numéro de Pondération a décidé d'étudier plus particulièrement, il s'agit de la mesure numéro quinze : « généraliser à terme l'utilisation des supports des panneaux de signalisation "fusibles" qui ne nécessitent pas de glissière de sécurité et diminuent les risques pour les deux roues motorisées ». Le sujet nous a donc semblé justifier une analyse objective permettant de savoir précisément de quoi il s'agit et d'en mesurer au plus près la pertinence. Il n'est pas question ici de le traiter exhaustivement, d'entrer dans tous ses aspects normatifs, techniques, réglementaires, économiques, expérimentaux ... mais de présenter une synthèse compréhensible par tous.

Les obstacles latéraux

En la matière, la première chose à faire consiste à stabiliser le vocabulaire. Les « supports de panneaux de signalisation » représentent une partie minime de ce que les spécialistes de la route nomment « les obstacles latéraux ». Cette locution désigne les ouvrages, mobiliers ou dispositions fixes, continus ou ponctuels qui, se trouvant en bordure d'une voie ouverte à la circulation routière, sont susceptibles en cas de choc d'aggraver les conséquences de l'accident (arrêt brutal, retournement, basculement ...). À noter que les véhicules et les piétons animés n'entrent pas dans cette définition.

L'on saisit ainsi que **les « obstacles latéraux » se trouvent en quantité extrêmement importante sur le bord de nos routes** : arbres, poteaux, maçonneries, fossés, talus, lampadaires (candélabres), glissières métalliques ou en béton, supports de feux de signalisation tricolore et de radars fixes de contrôle de vitesse, ... et que **les supports de panneaux de signalisation ne représentent donc qu'une infime partie de ceux-ci**. Par ailleurs, il suffit de circuler sur le réseau routier pour s'apercevoir que la présence d'une glissière de sécurité n'est jamais installée en protection des supports de la signalisation de police et très rarement présente dans le cas des ensembles de signalisation de direction.

Les « obstacles latéraux », et parmi ceux-ci les supports de signalisation de direction, **représentent bel et bien un danger potentiel pour les usagers de la route** quelle que soit la catégorie concernée, avec un risque accru pour les cyclomotoristes pour des raisons évidentes lors de chute et de glissade sur la chaussée. Il est donc tout à fait légitime d'essayer de réduire ce risque et la Ligue contre la violence routière sera assurément la dernière à s'en plaindre.

Accidentalité : les chiffres

En préalable, rappel succinct de quelques chiffres relatifs à l'accidentalité pour 2014 :

✎ **8 484 accidents** recensés en France métropolitaine en relation avec un **obstacle latéral** tel que défini ci-dessus, générant 1 072 tués et 4 893 hospitalisés.

✎ concernant les accidents contre des **supports de signalisation** (de direction quasiment intégralement), on en dénombre **216 soit 2,54% des accidents** faisant intervenir un obstacle latéral avec comme bilan : 22 personnes tuées et 225 blessées dont 100 hospitalisées.

Pour mémoire, la même année le nombre de tués sur la route en France métropolitaine s'élève à 3 384 et le nombre de blessés à 73 048 dont 26 635 hospitalisés.



Deux solutions techniques : supports « déformables » et « fusibles »

Sous-ensemble de la famille des supports de signalisation « fragilisés » à sécurité passive, un support est nommé « **fusible** » s'il se désolidarise de sa base lors du choc (il est également dit « détachable ») ; l'autre sous-ensemble est dit « **déformable** » s'il épouse la forme du véhicule lors de l'impact sans quitter sa base.

Différents taux d'absorption d'énergie caractérisent ces supports fragilisés à sécurité passive. Ce type d'équipement n'est de-

venu réglementaire – ce qui ne signifie pas obligatoire – que depuis avril 2015 (arrêté du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie du 09 avril 2015) suite à une expérimentation nationale menée pendant quatre ans à partir du 28 mai 2010 et aux conclusions positives présentées en novembre 2014 lors des Assises des équipements de la route.

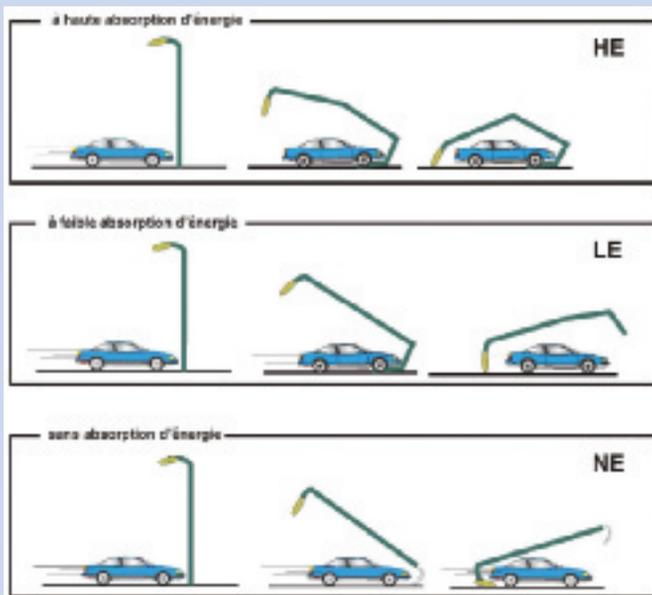
Une norme européenne, transcrite en norme française (NF EN 12767) précise les trois catégories d'absorption d'énergie en cas de choc (HE = forte absorption, LE = faible absorption, NE = aucune absorption), stipule le cahier des charges pour les caté-

gories des supports (HE, LE et NE) et définit les exigences de performance en fonction de trois vitesses d'impact testées (50, 70 et 100 km/h) et systématiquement une quatrième à 35 km/h afin de comparer avec chacune des trois autres et vérifier le comportement du support lors d'un choc à allure modérée.

En fonction de la sévérité de l'impact, quatre niveaux de sécurité pour les occupants du véhicule accidenté ont été définis : niveaux 1, 2 et 3 = sécurité croissante pour les passagers, niveau 4 = aucune séquelle lors de l'impact.

Le support déformable.

Il est utilisé principalement pour les candélabres (**lampadaires**). Fabriqué **en aluminium ou en acier**, il est conçu pour **s'enrouler autour de la partie avant du véhicule** impactant lequel subit d'importants dégâts. Faible à forte absorption d'énergie (catégories LE et HE de la norme).



Mât déformable qui se plie au choc.

Le support « fusible » ou détachable.

Lors du choc, il **se casse à sa base et ne provoque pas de décélération importante** qui pourrait mettre en danger les occupants du véhicule si la ceinture de sécurité est attachée ; aucune absorption d'énergie selon la catégorie NE de la norme. À l'impact, les boulons d'ancrage du support « fusible » se brisent, le véhicule continue sa course sous l'obstacle qui est éjecté sans pénétrer dans l'habitacle ; les dégâts matériels sont généralement peu importants. Différents types de supports « fusibles » existent sur le marché mais le plus usité dans le monde est constitué d'un mât de structure treillis fixé au sol par des boulons « cassables » lors du choc.



Choc avec un mat fusible.



Embase d'un mat fusible

... Le support « fusible » ou détachable.

Préconisations d'implantation :

- ✎ en relation avec l'environnement (1)
(présence ou absence d'usagers vulnérables, de maisons ...)
- ✎ avec les caractéristiques de la voirie
(flots directionnels, terres-pleins centraux ...)
- ✎ avec les caractéristiques du bord de la voirie
fossé à forte pente, sol meuble ...)
- ✎ avec la présence d'obstacles rigides
(muret, tête de buse de fossé ...)
- ✎ avec la structure de l'ensemble de signalisation
(nombre de poteaux, système d'attache des panneaux ...)

- (1) La logique d'étude de ces dispositifs est centrée sur la moindre décélération imposée au *véhicule percuté* et à *ses occupants*. Toutefois, autour du couple véhicule/poteau, il y a un environnement humain : véhicules du trafic, piétons, cyclistes, riverains, etc... Lors d'une collision, la partie sectionnée de l'ensemble mât / panneau – jusqu'à 100 kg voire plus – est violemment projetée hors de la zone de choc. Cet objet devient à cet instant un projectile aérien dont la trajectoire est aléatoire, selon l'énergie transmise, les obstacles rencontrés au sol et la prise au vent de ses parties planes. Le choix d'implantation doit donc être raisonné en fonction de cet important paramètre.

Une intégration très diverse selon les Pays

De nombreux pays utilisent à plus ou moins grande échelle les supports de signalisation fragilisés et la tendance est à leur développement. Hors d'Europe : États-Unis, Australie, Nouvelle-Zélande, Iran, Corée du Sud, Taïwan, Canada. En Europe : Norvège, Suède, Finlande, Islande, Grande-Bretagne, Irlande, Suisse, Luxembourg, Pologne, Hongrie, Slovaquie, Lettonie, Croatie, République tchèque, Russie, Roumanie. **La France se situe plutôt parmi les pays les moins équipés** du fait de l'absence jusqu'à récemment de réglementation ; toutefois, depuis la fin des années 90, quelques départements ont installé au bord de leurs routes soit des candélabres soit des mâts de signalisation de direction « fusibles » à titre expérimental : Hérault, Calvados, Eure, Allier, Manche, Seine-Maritime. Suite à l'autorisation délivrée depuis avril 2015, on peut raisonnablement s'attendre à ce que le nombre de ces dispositifs augmente.

Le surcoût éventuel généré par l'achat et la pose des mobiliers à sécurité passive doit être estimé en prenant en compte l'intégralité des dépenses engagées pour des dispositifs classiques : mât, massif, glissières, gêne lors des travaux d'entretien, de fauchage, de curage, etc. En tout état de cause, la généralisation des supports de signalisation « fusibles » représentera un coût plus ou moins élevé des supports classiques.

Point de vue de la Ligue

Le propos de notre réflexion ne constitue pas une critique négative à priori de la mesure numéro quinze envisagée, mais de pointer le caractère très spécifique de cette mesure au regard des six autres de cet axe (*interdiction du stationnement des véhicules à moins de cinq mètres d'un passage pour piéton, possibilité donnée au maire de réduire la vitesse de circulation dans les agglomérations de sa commune, lutte contre le stationnement des véhicules sur les passages pour piéton, les pistes cyclables et les trottoirs, augmentation du nombre de radars aux feux tricolores, uniformisation des plaques d'immatriculation des deux roues motorisées, port du gilet de sécurité obligatoire pour les deux roues motorisées en cas d'arrêt d'urgence*).

On peut s'étonner de la pusillanimité du Ministre qui ne s'attaque pas franchement au traitement des obstacles latéraux dans leur ensemble en proposant des actions à long terme susceptibles d'améliorer sensiblement la sécurité des usagers de la route. Un début de réponse à cette frilosité peut résider dans le fait que les collectivités territoriales (Conseils départementaux en particulier) ont sous leur responsabilité, hors autoroutes concédées, 98 % du linéaire de routes en France et donc à leur charge financière, entre autres, les équipements de signalisation, seuls les 2 % restant revenant à l'État. Dans le contexte budgétaire actuel des collectivités concernées, il n'est pas certain que la mise en place d'une stratégie forte dans ce domaine soit véritablement réaliste.

Bibliographie :

Sétra :

guide technique 4^e trimestre 2002 ;
traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération.

Sétra Interurbain mars 2006 ; savoirs de base en sécurité routière :
les obstacles latéraux, savoirs et savoir faire.

CETE Normandie-Centre novembre 2009 ;
expérimentation des supports d'équipements routiers à sécurité passive (documents 1 et 2).

Certu et CETE Normandie-Centre collection Dossiers juin 2011 ;
implantation des supports fragilisés de signalisation et sécurité passive :
intérêt d'une expérimentation.

CETE Normandie-Centre :

Cotita juin 2011 ; les supports d'équipements routiers à sécurité passive.

Cerema :

Assises des équipements de la route 6 novembre 2014 ;
exemple d'expérimentation d'équipements : les supports à sécurité passive.

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie :
arrêté du 9 avril 2015 portant détermination des règles d'utilisation des supports à
sécurité passive.

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie :
arrêté du 14 avril 2015 relatif aux supports à sécurité passive.

La contraventionnalisation du délit de conduite sans permis et/ou sans assurance : un choix de politique criminelle indigne de la Justice du XXI^e siècle.

Claude LIENHARD,

Avocat et Professeur des Universités spécialiste en réparation du dommage corporel



Une politique criminelle est faite de choix.

Pénaliser, dépenaliser ou adoucir la répression de certains comportements constitue un signal fort en raison du caractère expressif du droit pénal. En effet la hiérarchie des infractions est aussi une hiérarchie des valeurs et le quantum des peines un signal clair quant à la réprobation sociale envers le comportement visé.

Certes, cette hiérarchie n'a rien d'intangible et l'outil pénal doit être adaptable et tenir compte de l'évolution de la société et des mentalités. Mais rien n'est anodin.

Alors que les statistiques d'accidents de la route continuent leur hausse en août 2015 par rapport à 2014 (+ 9,5 %) et mettent en évidence un regain de l'accidentalité, l'an-

nonce estivale, dans le cadre d'un projet plus vaste de réforme de la justice, d'un déclassement en contravention du délit de défaut de permis de conduire et du défaut d'assurance a suscité de nombreuses réactions négatives. Délit puni aujourd'hui d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende, l'infraction, devenue une simple contravention ne serait plus sanctionnée que d'une amende forfaitaire de 500 €, minorée à 400 € en cas de paiement dans les 15 jours et majorée à 750 € au-delà de 45 jours.

Non seulement une telle mesure enverrait un signal extrêmement négatif aux candidats à la conduite sans permis et/ou assurance, mais en outre elle irait à l'encontre d'une politique criminelle volontariste visant

à prévenir des comportements pouvant entraîner, en cas d'accident, des conséquences graves pour les victimes.

Conduire sans permis et/ou sans assurance sont des comportements intentionnels graves que personne ne peut discuter. La conduite sans permis témoigne d'une volonté de ne pas s'inclure dans une communauté routière et de se soumettre à ses règles qui impliquent une qualification initiale ou renouvelée pour accéder à un espace public partagé et sécurisé. La conduite sans assurance témoigne elle d'une indifférence absolue à l'autre en cas d'accident et d'une absence du sens de la mutualisation et de la solidarité.

Au surplus, de tels comportements sont la source de beaucoup d'autres infractions.

Le désengorgement des Tribunaux à quel prix ?

Le gouvernement argue d'une sanction plus rapide et plus systématique de ces comportements alors qu'en réalité, la réforme est dictée par un souci de gestion des flux. La contraventionnalisation soustraira en effet le contentieux à la procédure de comparution du conducteur devant le juge pénal.

Or, il est grave et inopportun de supprimer la parole du juge et son cadre. La rencontre judiciaire est essentielle pour les délinquants primaires. La double parole du juge pénal et du parquet peut avoir un effet de prise de conscience notamment sur les risques financiers en cas d'accident et de recours subrogatoire du fond de garantie qui peut ruiner une vie. L'interrogatoire à l'audience sur les éléments de contextes, la conscience des risques et la gravité des actes sont à haute teneur pédagogique, encore plus si le prévenu comparaît lors d'audiences dédiées à la délinquance routière.

Qu'en est t-il chez nos voisins européens ?

Ce projet n'est vraiment pas digne de la justice du XXI^e siècle. Il est encore moins compréhensible lorsqu'on a un regard comparatif.

Ainsi en Espagne, en Allemagne et en Suisse, conduire sans permis est un délit grave passible de peine de prison. Selon le

code pénal espagnol, le défaut de permis est sanctionné par « un emprisonnement de trois à six mois, ou par une amende et des travaux d'intérêts généraux d'un à trois mois ».

En Suisse, le conducteur en infraction peut être puni d'une « peine privative de liberté de trois ans » qui peut être accompagnée ou remplacée par une peine pécuniaire d'un montant maximum de 10 000 francs suisses (9 400 €), calculée en fonction du salaire.

En Allemagne, la peine d'emprisonnement peut aller jusqu'à un an.

Cette proposition de la ministre de la Justice est l'expression la plus tangible du grave problème de gouvernance de la sécurité routière dénoncé par la Ligue. Un tel projet, placé dans le cadre d'une approche interministérielle n'aurait, à coup sûr, pas pu émerger. Sur cette question comme sur d'autres une vraie concertation s'impose !

Dernière minute :
Le projet a finalement été retiré.
La Ministre n'aura donc pas été insensible aux arguments diffusés, en particulier par la Ligue.



La sécurité routière n'est plus une priorité pour l'Europe



Pierre LAGACHE

La France, qui a connu une augmentation de 3,5% de la mortalité routière en 2014, n'est pas la seule à avoir connu une année noire. Les données publiées par l'ETSC⁽¹⁾ (European Transport Safety Council) montrent que 2014 aura été l'année où la baisse de la mortalité (- 0,6 %) a été la plus faible depuis que les premiers objectifs ont été fixés par l'Union Européenne en 2001. Comment s'explique ce résultat ? Quelles leçons en tire l'Union Européenne. Essai de décryptage...

Les chiffres de l'accidentalité (source communiqué de presse ETSC)

- 25 845 personnes ont été tuées sur les routes de l'Union Européenne des 28 en 2014 (baisse de seulement 0,6 % par rapport à 2013). Dans l'ensemble le nombre de tués sur la route a diminué de 18% entre 2010 et 2014 ce qui équivaut à une baisse annuelle moyenne de 4,9 %.
- Une réduction annuelle de près de 8 % serait nécessaire entre 2015 et 2020 afin d'atteindre l'objectif de l'UE pour 2020 de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes par rapport à 2010.
- 203 500 personnes grièvement blessées recensées dans les 23 pays de l'UE qui font la distinction entre blessés graves et légers, soit une augmentation de 3 % par rapport à 2013.

Les résultats selon les Pays

Sur les 32 pays suivis par le Programme, seulement 18 ont enregistré une baisse du nombre de morts sur les routes entre 2013 et 2014, 13 ont connu une augmentation tandis que les résultats sont stables en Espagne. Certains pays font mieux que les autres : Malte (- 44 % par rapport à un résultat exceptionnellement élevé en 2013), le Luxembourg (- 22 %), la Norvège (- 21 %), et la Croatie (- 16 %). La Slovénie, la Serbie, la Finlande, la Grèce et la Suisse ont enregistré une baisse de l'ordre de 10 %. L'Irlande, l'Allemagne et le Royaume-Uni, pourtant réputés parmi les meilleurs élèves européens, ont subi des hausses comparables à celle connue en France.

Graziella Jost, Directrice des projets au Conseil Européen de la Sécurité Routière fustige l'hexagone en précisant que, contrairement à certains pays Européens, la France n'a pas de plan d'action à long terme et se contente de réagir à chaud lorsque les chiffres sont mauvais.

⁽¹⁾ ETSC est une organisation indépendante à but non lucratif basée à Bruxelles et dédiée à la réduction du nombre de morts et de blessés dans les transports en Europe. Fondée en 1993, l'ETSC fournit des conseils d'experts sur les questions de sécurité des transports à la Commission européenne, le Parlement européen et les États membres.

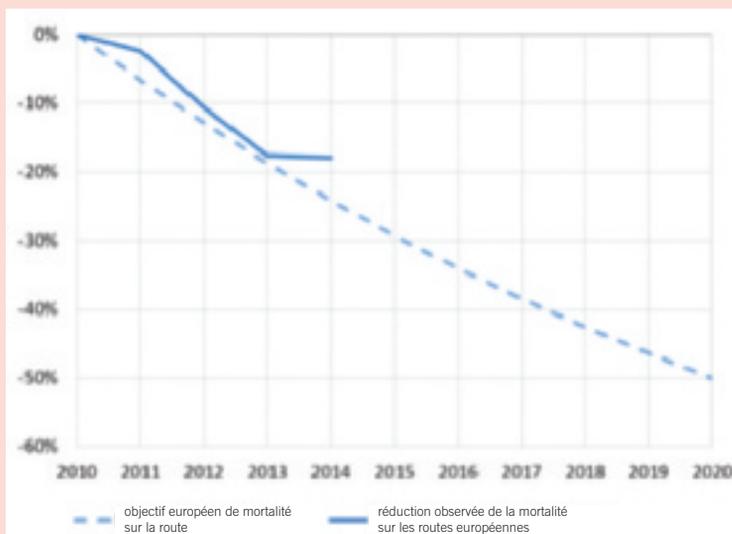
Une baisse inquiétante des moyens affectés à la sécurité routière

Les préoccupations de Mme Jost risquent d'aller crescendo puisque, dans un rapport à la Commission européenne, Euro Contrôle Route, qui regroupe les services d'inspection des États membres, révèle que **les budgets consacrés à la lutte contre les infractions à la législation concernant le transport routier ont diminué de 75 % à la suite des coupes financières post-crise économique !**

L'atteinte de l'objectif de l'UE pour 2020 (réduction de 7,8 % par an du nombre de victimes sur les routes) est donc bien compromise. Le rapport estime toutefois « qu'il pourrait encore être accessible à la condition qu'un effort conjoint au niveau national et de l'UE soit mis en œuvre de toute urgence ». Pour la Commission européenne, « le cadre d'action reste pertinent, l'objectif étant ambitieux, mais pas impossible ». À condition de mieux protéger les usagers vulnérables et de limiter les blessures graves. En relevant aussi les défis du vieillissement de la population et de la multiplication des « équipements qui détournent l'attention ».

15 545 vies auraient pu être épargnées dans l'UE sur la période de 2011 à 2014 si la décroissance avait été avec un taux régulier depuis 2010, générant par ailleurs un gain financier pour la société estimé à 30 milliards d'euros. À méditer....

Évolution de la mortalité routière européenne



(source communiqué de presse ETSC)



➤ Diesel : ils brûlent ce qu'ils ont adoré...

Claude Chabot

L'erreur initiale

Par sa définition et son principe de fonctionnement, le Diesel était destiné à des machines lourdes (navires, groupes électrogènes, ferroviaire) dont la puissance et la vitesse de rotation en marche sont stabilisées ou varient peu. L'avantage est dans ce cas un bon rendement mécanique, mais l'installer sur du petit matériel routier se heurtait aux variations fréquentes de la demande de puissance en circulation : d'où la production spécifique de suies (carburant imbrûlé, les « particules »). Par ailleurs, cette technique nécessite le renforcement de nombreuses pièces mécaniques et une maintenance très qualifiée sur des pièces de haute précision.

Mais il n'était pas déraisonnable dans les années 50/60 pour Peugeot d'équiper ses gammes de VL et camionnettes du célèbre *Indenor TMD* de 49 ch (vous avez bien lu : 49 ch) : on parlait peu d'environnement, la consommation et les rejets n'occupaient pas l'attention comme aujourd'hui et ces moteurs défiaient le monde en matière de fiabilité.

La tentation est alors forte pour une industrie automobile en demande incessante de nouveautés et d'économie et dont les bureaux d'études sont capables de grands exploits techniques de poursuivre dans cette voie. Ainsi, les constructeurs en sophistiquant la machine, lui donnèrent-ils un petit air de « *moteur pour tout le monde* ». Les grosses « *suies* » devinrent des particules fines et invisibles. Encouragée par les gouvernements successifs à coup d'avantage fiscal, la technique Diesel fit une percée sur les petits véhicules en France à partir des années 80. Et les acheteurs achetèrent, achetèrent... Les « *Diesels rapides* », équipent aujourd'hui 70 % de nos voitures légères (10 % en 1980).

Aujourd'hui, le mythe s'écroule

Quand l'Europe et l'OMS ont commencé à rugir au vu des rapports de santé publique, normes et préconisations ont commencé à débarquer, toujours plus contraignantes pour limiter le massacre des innocents. La technique pouvait-elle suivre ? On inventa les diaboliques « *rejets de CO₂ en cycle mixte* », concept artificiel avec lequel on fait croire au quidam qu'il peut rouler 100 km avec 3 litres de carburant avec un 4x4 de 2 tonnes. Le contrôle technique se renforça. Les bonus-malus déclenchèrent dans les bureaux d'études un intense bouillonnement pour détourner le regard de l'UTAC (le testeur) afin de rester dans les « *bonnes* » tranches d'émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, on atteignit les limites de l'exercice, avec une certitude : le stade ultime des améliorations techniques ne suffirait pas à « *tenir la norme* ».

Mais dans la planète auto, tout le monde se tient par la barbichette. Constructeurs, sous-traitants, presse spécialisée, syndicats professionnels, organismes de contrôle, pétroliers sont liés dans un consensus plus ou moins formel où l'esprit critique peine à émerger. Jusqu'à l'aveuglement ? En tous cas, jusqu'à ce que le plus grand constructeur du monde en perde la tête et décide de tricher.

« À quelque chose, malheur est-il bon » ?

Le doute est nécessaire. La voiture électrique déplace le problème énergétique sans assurance d'y pourvoir dans l'avenir. L'hydrogène est méprisé depuis 30 ans alors qu'il est une voie sérieuse⁽¹⁾. Les salons de l'auto présentent de coûteux « *concepts cars* » qui ne verront jamais le jour et des berlines ou des cross over de 200 chevaux capables de rouler à 250 km/h.

On légalise le dangereux bavardage téléphonique au volant. Les apprentis sorciers se pâment devant la « *voiture connectée* » ou « *autonome* » comme si elle était un avion... Oui, il faut douter.

⁽¹⁾ Ceci n'est pas sans rappeler le mépris des industriels de la découverte du Professeur Laigret de l'Institut Pasteur de Tunis dans les années 50 : ce chercheur resté inconnu avait tout simplement découvert comment fabriquer du pétrole à partir de la biomasse et de la bactérie *Perfringens*. On y a préféré l'Or noir et la dépendance énergétique aux Pays du Golf...

LES CONTRE-ARGUMENTS NE MANQUAIENT PAS ET LES SPÉCIALISTES LES CONNAISSAIENT.

🔍 *Consommation de carburant* – Pas si avantageuse qu'indiqué dans les notices, si l'utilisation optimum n'est pas au rendez-vous. Or l'usage réel des particuliers est très loin de cet optimum et les consommations sont supérieures aux annonces. Les surcoûts techniques annulent en partie cet avantage.

🔍 « *Carburant moins cher ?* – Avec une taxation plus faible. Bon pour le client qui ainsi contribue moins aux taxes pétrolières si utiles à la gestion de sa route et à sa sécurité. Pas un modèle d'équité, mais la clairvoyance a toujours manqué aux gouvernants de passage depuis 40 ans pour s'en émouvoir.

🔍 *Véhicules plus chers* – Mécanique Diesel = précision et entretien de qualité. La sophistication nécessaire pour les petits diesels routiers a conduit à des fragilités fonctionnelles. Prix d'achat et de maintenance plus élevés et seuls les « *gros* » rouleurs amortissent le surcoût.

🔍 *Pollution et particules* – Malgré les améliorations techniques, restent au débit du Diesel la production plus forte d'oxydes d'azotes (les NOx responsables des pics d'ozone) et un apport spécifique de particules fines malgré la monte de filtres sur les nouveaux véhicules. On en connaît le prix aujourd'hui.

🔍 *Bruit* – La pression dans les cylindres est beaucoup plus forte qu'avec un moteur à essence. D'où bruit et vibrations plus intenses aux bas régimes. Si l'on raisonne en termes de trafic avec 70 % de Diesels, le « *zéro* » Diesel gratifierait les riverains excédés de quelques décibels en moins...

Revue de presse

Conduite sans permis : Taubira recule sur l'allègement des sanctions

AFP 24/09/2015

La garde des Sceaux a annoncé jeudi le retrait des dispositions qui prévoyaient un allègement des sanctions pour défaut de permis de conduire dans le projet de loi sur la sécurité routière, après le tollé suscité durant l'été.

En juillet, Christiane Taubira avait présenté un texte en Conseil des ministres qui prévoyait qu'un automobiliste pris sans permis ne s'acquitte plus que d'une amende de 500 euros (ou 400 euros immédiatement et 750 euros avec majoration) alors que la loi prévoit un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende.

Depuis son annonce, associations, avocats d'usagers de la route et parlementaires étaient vent debout contre un projet jugé laxiste.

« Lorsqu'une mesure n'est pas comprise je pense qu'il n'est pas souhaitable de l'imposer », a déclaré jeudi à la presse la ministre de la Justice avant une rencontre avec les associations de victimes à la Chancellerie.

La Ministre a « décidé de proposer aux sénateurs qui seront les premiers à examiner

le texte de retirer ces dispositions », estimant que « si les esprits ne sont pas prêts », il fallait prendre « le temps nécessaire ».

« J'entends bien l'émoi que suscite le fait que les conducteurs pourraient considérer qu'il y a là une réduction de la sanction », a-t-elle ajouté.

« Les propositions que nous faisons sont plus sévères, plus efficaces », a-t-elle estimé, rappelant qu'« aujourd'hui le défaut d'assurance et le défaut de permis de conduire est sanctionné tardivement » avec un délai variant de « 7 à 14 mois », qu'il est sanctionné « de façon très inégale sur le territoire » avec des amendes qui « vont de 108 à 450 euros », et que celles-ci sont « assez peu recouvrées » (à hauteur de 32 %).

Christiane Taubira a par ailleurs précisé que le budget pour l'année 2016 sur le volet sécurité et prévention routière atteindrait 20 millions d'euros.

La ministre de la Justice rencontrait jeudi les associations de victimes pour évoquer les « conditions d'accueil des victimes dans tous les tribunaux de grande instance » avec la création dans chacun d'entre eux de « bureaux d'aide aux victimes ».

L'association 40 millions d'automobilistes a salué « le courage politique de la Ministre », qui « a accepté d'écouter le message public et de revenir sur une décision ».

« De nouvelles pistes de solution vont être étudiées », a déclaré à l'AFP son directeur général Pierre Chasseray, conscient que « 750 000 personnes conduisent sans assurance, et 500 000 autres environ sans permis ». Toutefois, « quand on annonce qu'un délit va devenir une contravention, on entend les mots "assouplissement" ou "laxisme", même si ce n'était pas le message », explique-t-il.

« Nous étions absolument contre cette mesure dans le contexte actuel », reconnaît de son côté Chantal Perrichon, de la Ligue contre la violence routière, estimant que des « mesures d'urgence doivent être prises » compte tenu de l'augmentation du nombre de morts sur les routes.

Malgré la volonté affichée par le gouvernement de lutter contre la mortalité routière, la tendance est à la hausse depuis le début de l'année avec 2 253 personnes tuées au cours des huit premiers mois de l'année, soit 99 de plus que sur les huit premiers mois de 2014.

22 mesures : les réactions à chaud suite aux annonces

Le Bien Public avec AFP 02/10/2015

Chantal Perrichon, présidente de la Ligue contre la violence routière : « Le gouvernement a calé devant l'opinion publique. On nous propose beaucoup de mesures, mais toujours pas la généralisation du 80 km/h sur les routes bidirectionnelles. Nous espérons aussi qu'on nous parle de la boîte noire, du système Lavia... Le seul point positif, c'est l'obligation pour les sociétés de signaler les conducteurs. La somme des amendes devrait s'avérer dissuasive. ».

Armand Jung, président du Conseil national de la sécurité routière : « Ces mesures ne sont pas contre mais pour les automobilistes. Elles doivent inciter les Français à ne pas rouler trop vite, donc on aurait tort de les présenter comme coercitives. J'espère que les chiffres suivront et que l'objectif pourra être atteint. Le 80 km/h n'est pas enterré, on a proposé que l'expérimentation aille à son terme. En attendant, toutes les mesures convergent pour faire baisser la vitesse. ».

Jehanne Collard, avocate de victimes : « Les mesures annoncées étaient nécessaires. Elles sont hélas trop tardives et insuffisantes. On ne triomphera pas du relâchement des comportements avec quelques faux radars, un casque pour les enfants à vélo et des gants pour les motards. Je salue les mesures prises contre les chauffards étrangers. La répression de la délinquance

routière doit être plus juste pour être mieux acceptée. Mais le gouvernement doit faire beaucoup plus pour sauver des vies. ».

Pierre Chasseray, délégué général de 40 millions d'automobilistes : « On tape encore, en essayant de masquer les choses avec des leurres. Les radars horripilent l'opinion publique, plus personne n'y croit. S'ils faisaient baisser la mortalité, celle-ci ne remonterait pas depuis 18 mois ! ».

Association prévention routière : « Ces mesures constituent un signal fort adressé par le gouvernement aux Français. Elles étaient devenues indispensables face à l'augmentation inquiétante du nombre de tués sur les routes au cours des derniers mois. Contrairement aux mesures annoncées en janvier 2015, très peu concernent cette fois la prévention. Pour l'association Prévention Routière, l'équilibre entre une politique répressive et une politique préventive est pourtant indispensable pour modifier sur le long terme les comportements. ».

Marc Bertrand, fédération française des motards en colère : « Ce sont des annonces de père Fouettard. Elles sont déconnectées des accidents de deux roues motorisées. Ni le port des gants ni un contrôle technique ne vont permettre de sauver des vies. ».

Royal :
Autoroutes dans les villes :
vitesse limitée sur demande
des Maires *AFP 24/08/2015*



La ministre de l'Écologie, Ségolène Royal, a annoncé lundi que les maires des villes traversées par des autoroutes pourront désormais demander aux préfets de réduire la vitesse à 90 km/h sur ces portions afin de lutter contre la pollution.

« Le dispositif va être mis en place, a dit le Ministre sur iTELE. Il y aura une instruction donnée aux Préfets par le ministre de l'Intérieur et par moi-même. Les préfets auront le pouvoir de limiter à 90 km/h (au lieu de 110 km/h) la vitesse sur les autoroutes traversant les villes », dont une « quinzaine à une vingtaine sont concernées ».

« Tous les maires qui veulent lutter contre la pollution pourront s'adresser aux Préfets qui prendront la décision de limitation de vitesse », a ajouté Ségolène Royal. « Il faut que les circonstances de pollution soient remplies », a-t-elle toutefois précisé.

Le 17 juillet, le maire de Valence, Nicolas Daragon (Les Républicains), avait demandé au ministre de l'Intérieur que la vitesse soit abaissée sur la portion de l'A7, « l'autoroute du soleil », traversant sa ville. Cet axe est très fréquenté pendant les vacances, mais aussi le reste de l'année, en raison de sa position stratégique en vallée du Rhône.

La boîte noire automobile bientôt au tribunal ? *LeQuotidien.lu 10/09/2015 par Alain Morvan du Républicain Lorrain*

Alors que la boîte noire pour automobile est en expérimentation en Moselle depuis deux ans, le procureur de la République de Metz est prêt à tester son intérêt, grandeur nature, dans le cadre d'un procès pénal fictif

En cours de développement en Moselle depuis l'automne 2013, la boîte noire automobile sera-t-elle un jour l'un des éléments déterminants d'un procès pénal ? Possible, depuis que le procureur de la République de Metz, Christian Mercuri, a ouvert la porte à une expérimentation sur le sujet. Sollicité, juste avant l'été, par la Ligue contre la violence routière et son président départemental, Jean-Yves Lamant, le magistrat dit « regarder l'initiative avec beaucoup de bienveillance ».

Jean-Yves Lamant, lui, voit déjà les choses en grand : « Il est très facile d'imaginer deux procès virtuels avec juges, victimes, avocats... Le premier s'appuierait sur les éléments traditionnels, existants, qui servent à statuer dans un cas d'homicide involontaire après un accident de la route. Le second s'enrichirait des données de la boîte noire, vitesse au moment du choc, positionnement GPS, film de la scène..., que nous testons actuellement dans le cadre du projet Mevica (mesurer la vitesse en cas d'accident) », s'enthousiasme celui qui est également vice-président national de la Ligue contre la violence routière.

Mevica est le nom de code du projet, dont la Moselle est département-pilote depuis l'automne 2013. Manuel Valls, alors ministre de l'Intérieur, et le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) avaient timidement montré leur intérêt pour l'intégration d'enregistreurs de données de la route dans les véhicules en France, comme c'est déjà le cas aux États-Unis ou au Japon.

Validité des données en droit

La Moselle avait alors levé le doigt la première pour se pencher sur la faisabilité de ce « mouchard », comme le qualifient les lobbies pro-automobile. Le comité de pilotage du projet, qui s'est réuni en juin dernier, poursuit tests et consultations. « Les chiffres de la sécurité routière de juillet (+ 19 % de morts) et août (NDLR : mauvais, a confirmé mardi, le ministre de l'Intérieur, Bernard Cazeneuve) prouvent qu'il faut avancer vite pour limiter l'hécatombe », tranche Jean-Yves Lamant, déçu du peu d'écoute du gouvernement.

Alors qu'un de ses amis, Pierre de Gonneville, ingénieur qui a effectué toute sa carrière au Centre des études techniques de l'Est (CETE, aujourd'hui Cerema), tente d'éprouver le dispositif avec le fabricant (la société Road Eyes Cams), le président mosellan a sauté sur l'invitation au palais de justice pour pousser son avantage. « J'ai énormément apprécié l'écoute du procureur. On a discuté deux heures ! », s'enthousiasme Jean-Yves Lamant.

Étalonnage, fiabilité technique, validité des données en droit, labellisation, homologation : beaucoup de questions se posent encore avant que ces enregistreurs, qui figent, notamment, les dernières secondes avant le choc, n'entrent dans les habitacles de monsieur Tout-le-monde. « Il y aura forcément des contestations, des discussions, mais la boîte noire peut représenter un élément nouveau et complémentaire dans les procès », assure le procureur Christian Mercuri. La Ligue contre la violence routière espère organiser ces deux procès virtuels « dès fin 2015, début 2016 ».

Un système performant, mais à améliorer

Pierre de Gonneville a testé, sur 4 000 kilomètres, un modèle de boîte noire avec caméra commercialisée par la société Road Eyes Cams.

Les plus

« L'image, dont la qualité est bonne. On voit bien tout ce qui se passe sur la route. Un inconvénient, cependant, pour analyser un accident : l'angle de vision de la caméra (105 °) est nettement supérieur à ce que le conducteur peut voir, d'autant que son champ de vision se rétrécit à mesure que la vitesse augmente. La localisation sur une carte, très précise, et la possibilité d'enregistrer son parcours sur la carte sont bien pensées. »

Les moins

« Il y a un écart de trois à quatre secondes entre la vitesse enregistrée par la boîte noire et la réalité. La donnée basée sur le GPS n'est pas immédiate en cas de freinage d'urgence. Donc, on est déjà à l'arrêt, alors que le système annonce encore 20 ou 30 km/h. C'est à revoir, à préciser. »

L'atout

« Dans le cadre d'un procès pénal, l'intérêt de disposer de ces données est évident. Surtout si l'on peut connecter la boîte noire, déjà performante, sur les informations déjà stockées par le véhicule lui-même et qui sont ultra-précises. Cela permettra de conforter ou d'infirmer les témoignages des protagonistes d'un accident et les rapports des experts. »

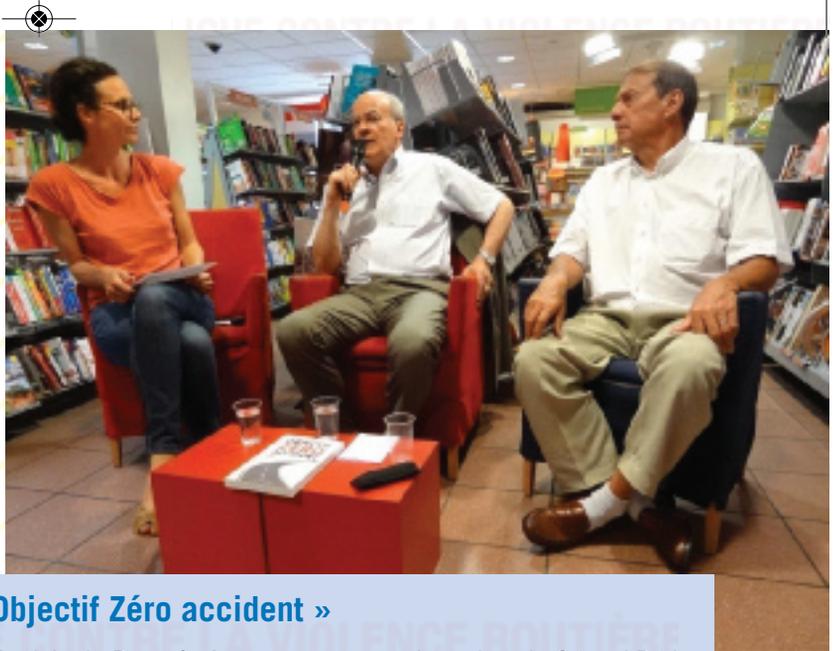
L'émission « Envoyé Spécial » de France 2 du 17 septembre 2015 ayant comme sujet « les caméras embarquées dans les véhicules » a donné la parole à la Ligue contre la violence routière de Moselle qui a exposé le projet de procès pénal fictif. Le propos a permis de présenter les avantages que cette technologie pourrait apporter à l'institution judiciaire.

➤ Vie de La Ligue

Le Livre : une référence reconnue par les médias

Aujourd'hui une référence pour toutes les personnes souhaitant se documenter sur la question de la sécurité routière, le Livre dit « des trente ans de la Ligue » est régulièrement salué par les médias pour la richesse et le sérieux de son contenu. Dans un contexte où la sécurité routière régresse, la désinformation bat son plein. Le Livre est donc une précieuse source d'information pour tous ceux qui souhaitent s'informer et disposer d'éléments objectifs et utiles à leur réflexion.

Présentation du Livre par Jean-Yves Lamant et Guy Ovineur auprès de la presse (voir article sur AD Haute-Savoie)



Livre « Objectif Zéro accident »

Extrait de l'article du Berry.fr s'appuyant sur une interview de Gérard Pétin Délégué Régional de LCVR pour la Région Centre :

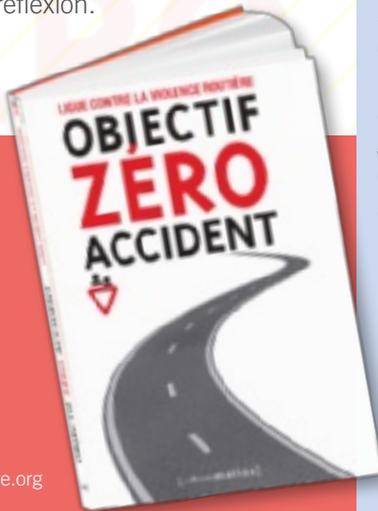
380 000 morts en 40 ans

« C'est un livre dense (386 pages) qui s'ouvre sur un chiffre choc : 380000, c'est le nombre de personnes tuées sur la route entre 1972 et 2011. C'est un livre qui affiche un objectif ambitieux, zéro accident. Utopiste, diront certains. Peut-être, mais c'est un livre qui doit marquer les esprits. Il est truffé de courbes, de chiffres, de documents, de témoignages. Et aujourd'hui, alors qu'en France, le Cher compris, le nombre des tués sur la route relève salement la tête, ce bouquin remue à la fois l'humain et les données statistiques. Trop souvent, les accidents de la route se résument à des chiffres. Par exemple, en 2012, le nombre de tués atteint les 3 653. Avec les blessés, les dégâts matériels, le coût total des accidents en 2012 est de 22 milliards.

La ligue contre la violence routière explore son sujet en profondeur. Elle reproduit également des dépliants publicitaires destinés à promouvoir la vente de voitures GTI. Si depuis la loi Evin, le plaisir ne doit pas être associé à l'alcool, que dire alors du vocabulaire associé à la vitesse et à son plaisir grisant... »

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

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



➤ Vie des asso's

👉 L'AD de Haute Savoie en Assemblée Générale

L'Assemblée Générale de la LCVR74 s'est tenue le 27 juin dernier à Annecy. Guy Ovineur, Président, souligna d'abord le fait que l'Association avait dépassé cette année les 50 adhésions. Il rappela ensuite que le nombre de tués a augmenté fin 2014 de + 3,9 % sur le plan national. « En Haute Savoie, il y a eu 10 tués depuis le début de l'année, soit une moyenne de 2 tués par mois » précise-t-il, en regrettant le manque de volonté et de courage politique. « A ce jour, on nous propose que des mesurette gadgets. Dans le département, il nous faut donc continuer à allier nos compétences pour agir et faire pression ». Deux points prioritaires ont été rappelés : la mise en place de l'EAD (Ethylotest Anti-Démarrage) et la constitution de commissions d'usagers (CDSR).

L'année 2014 fût évoquée au travers des nombreuses actions réalisées : participation à différentes manifestations, organisation de rencontres de sensibilisation, implication dans les orientations et les actions nationales....

« On nous a demandé de participer à un collectif pour agir sur l'axe Evian – St Gingolph (RD 1005), une route très accidentogène » précise Guy Ovineur. « Nous allons aussi poursuivre notre action avec la presse qui est un très bon relais pour informer les usagers. La LCVR74 entretient de très bons contacts avec l'Essor savoyard, le Dauphiné Libéré, Radio Mont Blanc, Radio Semnoz, RCF, France bleu pays de Savoie. ». L'Assemblée Générale s'est terminée par la présentation du livre des 30 ans de la LCVR : « objectif zéro accident » par Jean-Yves Lamant avant la séance de dédicace à la librairie Decitre. Ce livre a été présenté devant les clients de la librairie avec l'interview de Jean-Yves Lamant et de Guy Ovineur par la chargée de communication de l'enseigne en précisant les objectifs du Livre : être un support d'analyse et de réflexion et contrer la désinformation ambiante par une œuvre collective.



➤ Vie des asso's

➤ L'AD du Jura en action au Maroc

Début 2015 la LCVR39 a étendu ses activités à l'international et mis son savoir-faire au service d'une action de prévention et d'éducation routière qui s'est déroulée sur 25 jours du 26 janvier au 19 février au Maroc.

En effet, via l'agence Blue Lions, la LCVR39 a été sollicitée pour former, informer et véhiculer les valeurs et principes de la sécurité routière auprès des employés de l'entreprise française Colas GTR dans ses cinq établissements implantés sur le territoire marocain : Tanger, Fès, Rabat, Casablanca et Agadir.

Pays de 32 millions d'habitants avec un parc automobile de plus de 2,7 millions de véhicules, le constat statistique des indicateurs de sécurité routière est sans appel.

En 15 ans, le nombre de tués sur les routes a augmenté de 50%. Chaque année, 4 000 personnes environ perdent la vie sur la route, plus de 100 000 sont blessées dont 12 000 handicapées à vie. Les facteurs sont multiples (incivilité, non-respect de la réglementation, âge et vétusté des véhicules...)

Malgré les efforts conséquents et les plans de lutte menés depuis 2013 contre ce fléau par le gouvernement, la mise en place en 2010 d'un nouveau Code de la route, l'insécurité routière au Maroc constitue une réelle problématique et un phénomène dangereux. Le nombre important des accidents enregistrés quotidiennement sur les routes engendre des dégâts humains et socio-économiques considérables.

Afin de faire prendre conscience des dangers de la route à ses salariés, l'entreprise française Colas Maroc GTR (Grands Travaux Routiers), très engagée sur la « safety attitude » et la sécurité de ses employés, a fait le choix d'une formation choc, alliant théorie et pratique.

La sécurité au travail et sur la route a toujours été une préoccupation majeure de cette entreprise soucieuse de son capital humain et de veiller activement à l'intégrité physique de ses collaborateurs. Des efforts importants sont ainsi déployés pour préserver la santé et la vie des femmes et des hommes du Groupe, et faire en sorte que les actions de sensibilisation profitent également à leurs proches et à l'ensemble de la société civile.

Compte tenu du nombre de participants, de la distance à parcourir (plus de 6 000 km pour chaque voiture et remorque) et de l'envergure de cette action, inutile de préciser que ces interventions ont demandé à la LCVR39 une organisation sans faille et un professionnalisme à la hauteur de la commande de l'entreprise.

Obtenir les autorisations nécessaires, prévoir le transport des hommes, du matériel, des véhicules et remorques par bateau puis au travers du réseau marocain a demandé une préparation sur plusieurs mois très formatrice mais qui ne s'est pas déroulée sans stress.

L'engagement de réalisation sur ces 25 jours ne souffrait pas l'amateurisme et le risque d'échec ou de problème avant la fin de cette aventure était inenvisageable.

Mais le jeu en valait la chandelle. Les acteurs de cette belle réalisation au service de l'association et de ses valeurs sont revenus des images plein la tête, et des anecdotes surréalistes et drôles, pleins leurs valises (Du policier leur offrant des oranges, à la mise en œuvre de leurs talents de conducteurs au sein des embouteillages apocalyptiques de Casablanca, en passant par les adolescents s'accrochant aux remorques dans les carrefours...).



Mise en place sur une route en construction

Ainsi cette sensibilisation ne se limite pas aux conducteurs au travail : elle se prolonge à leur conduite dans la vie privée et profite à leurs familles et aux tiers sur la route, autre externalité positive.

Dans les cinq centres Colas répartis à travers le Maroc, 4 intervenants jurassiens de la **LCVR39** (Michel, Patrice, Denis et Jacky) ont ainsi sensibilisé plus de 400 collaborateurs Colas GTR au risque routier, qu'il soit professionnel ou comportemental.

Tous ont été mobilisés autour de la prévention et des risques relatifs à la conduite, de l'importance du port de la ceinture de sécurité qu'il s'agisse de leurs véhicules professionnels, utilitaires ou personnels au travers des ateliers éducatifs de sensibilisation (Simulateur de retournement et autochoc léger, parcours somnolence et alcool à pied et au volant, présentation diaporamas traitant du comportement, de la vitesse et violence des chocs...).



Quelques explications avant le choc.



De gauche à droite : Jacky, Denis Michel et Patrice.

Voir la vidéo

« Colas Maroc : formation à la sécurité routière »

www.youtube.com/watch?v=SkL80SamFs4&feature=youtu.be



➤ Vie des asso's

📍 L'AD de l'Hérault intervient auprès de jeunes

À l'invitation de la très active Maison des jeunes de Claret, deux responsables de la LCVR34, Fabienne Thomas la présidente et la coordinatrice Bernadette Simiant sont intervenues auprès du jeune public. « Nous avons donné les règles à respecter pour une conduite sage, prudente et respectueuse des autres » déclare Fabienne Thomas. « Bien sûr pas d'alcool au volant, pas de drogue, pas de vitesse excessive et des distances à respecter. Les enfants ont posé des questions très pertinentes qui ont prouvé que le message était passé. Ensuite ils ont essayé des lunettes d'alcoolémie qui équivalent à 1,30 gr d'alcool ce qui les a fortement impressionnés. ».

Le moment le plus convoité a été la participation au simulateur de vitesse qui a eu un fort succès auprès des futurs conducteurs. Si certains ont joué la prudence, d'autres se laissaient griser par la vitesse et l'accident était inévitable.

« Ce simulateur de vitesse a été prêté gracieusement par la Préfecture et il est également mis à disposition des établissements scolaires » précise la Présidente. Cette après-midi ludique et instructive a donc connu un gros succès. Une belle initiative à renouveler.



Colères...

Ghislaine Leverrier

Nous sommes quelques militants de la Ligue contre la violence routière. Quand nous entrons, le soleil du matin éclaire une salle d'audience encore vide. En passant devant les fauteuils du fond, nous constatons que certains ont été rageusement lacérés.

Quelques instants après nous, les parents, les beaux parents de Nicolas arrivent puis la salle se remplit de la famille et des nombreux amis. Le silence est rompu par l'annonce « La Cour ». C'est un tribunal uniquement composé de femmes : la Présidente, les deux ascesseures, la greffière, la procureure ; même l'huissier est une femme.

L'automobiliste responsable de la mort de Nicolas est également une femme. Quand elle s'avance à la barre, je suis effarée. Sa vie entière d'alcoolique est inscrite sur sa figure. On dit qu'elle a à peine 50 ans ! Comment est-ce possible ?

Une jolie chevelure chatain clair attachée à l'arrière de sa nuque et qu'elle a manifestement soignée pour la circonstance, ne peut atténuer les ravages sur son visage.

Tout au long de ses explications elle manie avec habileté le mensonge et la vérité. Elle pleure un peu, de temps en temps... sur qui ? « Oui ce jour là elle avait un peu bu...oui elle a des problèmes avec l'alcool mais maintenant elle se soigne ; il y a quelque temps déjà elle a fait une cure... et puis c'est promis, elle ne prendra plus le volant tant qu'elle ne sera pas sobre... »

Et puis encore quelques larmes : « La majorité de sa famille ne se fréquente plus... seul son père l'héberge puisqu'elle n'a que peu de revenus... ». Elle renifle de nouveau pour évoquer ses deux enfants (18 et 16 ans) dont elle n'a plus la garde depuis si longtemps...

Quand je la regarde venir s'asseoir devant moi, j'éprouve à la fois de la colère et de la pitié. Quelle misère de voir un tel délabrement physique et moral. Je suis à la fois en colère contre elle mais aussi contre la société.

Les deux ans de prison ne guériront jamais les plaies des parents de Nicolas. Quelle peine pourrait d'ailleurs avoir ce pouvoir ? Mais pourquoi attendre un tel drame pour réagir devant ces hommes et ces femmes qui conduisent en étant alcoolisés. Et pourtant, tous nous en connaissons et tous nous nous demandons que faire ?

Libre adaptation d'un poème de Victor Hugo évoquant sa fille disparue, Léopoldine. Aurélie a perdu la vie dans un accident en 2007. Francis Lefebvre, son père avait alors réécrit ces lignes qui expriment la difficulté pour les proches de continuer à vivre avec la disparition brutale d'un être cher.



**À Aurélie, mon lieutenant,
Chaque fois que j'en éprouverai le besoin dans la journée
Je descendrai le chemin du Long Val, jusqu'à la percée
De cette nationale qui laisse au loin Saint-Aignan.**

**Nom qui en Mont, t'a vu naître et mourir en plein champ.
J'irai en ville par les escaliers qui mènent à ton école,
En marchant, je ne serai pas seul mais avec ton absence,
Qui depuis ce triste jour, nous fût imposée comme une étoile
Inadéquante aux parents pour recueillir les larmes sous-jacentes.**

**Par la côte de la justice je franchirai la barrière des vivants
Face à ce que tu nommais le manoir de l'enfer, me tournant
Je m'inclinerai sur ta tombe afin que nulle fleur en se fanant
Ne viennent ternir ton bel habit qui nous rendit si contents.**

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 : Alain Berthet – route du Lac Genin – Grand Vallon – 01100 Apremont – Tél. : 04 74 75 50 79 – 06 79 33 08 39 (ac.berthet@wanadoo.fr)

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

09 – 31 – Ariège – Haute Garonne : Jean-Pierre Baubeau – 7, rue de Rigail – 09100 Pamiers – Tél. : 06 99 44 03 52 (jean-pierre-baubeau@orange.fr)

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

12 – Aveyron : Christiane Poinot – 2, rue des Rouges Gorges – Les Costes Rouges – 12850 Onet-le-Château – Tél. : 05 65 42 21 63 (lcvr12@orange.fr) – (christiane.poinot@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 : Dominique Gigon – Maison des Associations – 2, rue des Corroyeurs – 21000 Dijon – Boîte M2 – Tél. : 06 85 02 53 48 (lcvr Dijon@gmail.com)

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

26 – Drôme : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

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

33 – Gironde : Robert Santander – LCVR33 – M.N.E. – 3, rue de Tauzia – 33800 Bordeaux – 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 – (fabienethomasmazars@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 – 6, rue Louise Michel – 38100 Grenoble – Tél. : 04 38 12 84 96 (Siège départemental)

39 – Jura : Michel Guillemain – 57, bd Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 03 84 72 66 78 (michel.guillemain.3@free.fr) (www.violenceroutiere-jura.fr)

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)

44 – 85 – Loire-Atlantique – Vendée : Anne Lombard – 3, rue Eugène Thomas – 44300 Nantes – Correspondance : BP521 – 85305 Challans Tél. : 06 11 95 06 58 (violenceroutiere44.85@gmail.com) – (www.violenceroutiere44.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 (violenceroutiere57@free.fr) (<http://violenceroutiere57.free.fr>)

59-62 – Nord – Pas-de-Calais : Hervé Dizi – 69, rue de Linselles – 59223 Roncq – Tél. : 03 20 03 19 05 (hdizy@nordnet.fr) – (violenceroutiere5962.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 Ovineur – 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 : (lcvr83@wanadoo.fr)

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

86 – Vienne : Romain Bonnet – 1, impasse de la Croix Adèle – Triou – 86330 Angliers (lcvr86@hotmail.fr)

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)

95 – Val-d'Oise : (lcvr95@laposte.net)

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 (christophe-cesbron@mediaserv.net)

Conseil d'administration

Blanc Myriam, Jean-Luc Carl, Claude Chabot, 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, Guy Ovigneur, Chantal Perrichon, Gérard Pétin, Jacques Robin, Robert Santander, Michel Ternier, Philippe Vayssette, Verdier Christian.

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

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. & Fax : 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)

Ile-de-France (Essonne – Hauts-de-Seine – Seine-et-Marne – Seine-Saint-Denis – Val-de-Marne – Val-d'Oise – Ville de Paris – Yvelines) : **Philippe Laville** – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. & Fax : 01 69 44 48 79 (phlaville@free.fr)

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)

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

Secrétaire Général adjoint :
Christian Verdier

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

Membres du Bureau :
Claude Chabot
Jean-Luc Carl (violenceroutiere41@free.fr)
Guy Ovigneur

Invités : Pierre Lagache – Rédacteur en chef *Pondération*
Philippe Laville, Ghislaine Leverrier, Michel Ternier, Odile Van Hée.

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 :

Cotisation et abonnement : 36 € Cotisation seule : 30 € Abonnement à Pondération : 9 €
 Cotisation couple : 50 € 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 les douze mois qui suivent, comprend l'abonnement à PONDÉRATION (4 numéros par an) et donne droit à un reçu fiscal.