



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

↙ **L'ISA belge**
p.09

↙ **Infractions et
retraits de points**
p.13

↙ **Dommages
psychiques**
p.14



COP21 :
Pour 14 millions
de tonnes de CO₂ !

DOSSIER p.10

SOMMAIRE

- 3 - Édito
- 4 - Le Premier ministre s'adresse à la Ligue
- 5 - Analyse de la mortalité routière de novembre 2015
- 6 - Interdire les vitres (sur) teintées : il faut tenir bon !
- 7 - « Runs » : contrôler mieux, sanctionner plus
- 8 - Foire aux questions
- 9 - Belgique : l'ISA en bonne voie...
- 10 - Dossier : Pour 14 millions de tonnes de CO₂...
- 13 - Le rapport Colin-Le Gallou : Infractions constatées et retraits de points
- 14 - La réparation des préjudices découlant des dommages psychiques
- 16 - La démocratie des crédules de Gérald Bronner (PUF)
- 18 - Revue de presse
- 20 - Vie de la Ligue
- 21 - Vie des asso's
- 23 - Associations départementales
- 24 - Conseil d'administration, Bureau National, Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

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

Directrice de la publication :
Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :
Pierre Lagache

Comité de rédaction : Claude Chabot, Anne Combier, Josiane Confais, Jean-Yves Lamant, Dominique Langlet, Philippe Laville, Jean-Marie Leverrier, Claude Lienhard, Chantal Perrichon, Gérard Pétin, Jacques Robin, Odile Van Hée.

Imprimerie :
Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé
N° CPPAP : 0707 G 88243 – ISSN : 0297-5874

Crédits Photos : Fotolia Periklis Kalaitzopoulos (couverture), Illustration Hervé Dizey (p. 3), Fotolia Francis Bonami (p. 5), Fotolia Mimon (p. 6), **copyright** (p. 6), Presse océan (p. 7), **copyright** (p. 9), Fotolia Nbnserge (p. 12), Fotolia Pixarma (p. 13), Fotolia Dodoardo (p. 14), AFP Mehdi Fedouach (p. 15), Éditions PUF (p. 16), Fotolia Rdrgraphe (p. 19), Pierre Lagache (p. 20), Sud Ouest (p. 20), AD Morbihan (p. 21), Jean-Yves Lamant (p. 22).

Pondération

COP21 : LE SURSAUT ?



Pierre LAGACHE, Rédacteur en chef de Pondération

Les déplacements jouent un rôle essentiel dans la pollution et le bilan carbone de notre planète. Ce double enjeu environnemental et sanitaire a pourtant beaucoup de difficultés à résister à la pression du lobby économique et à la courte vue de certains décideurs. Dans le contexte de la COP21, il y a lieu de s'interroger sur certaines décisions.

Que penser du recul sur les seuils d'émissions d'oxydes d'azote des voitures en conditions réelles proposé par le comité technique de la Commission Européenne ? (cf. dossier).

Que penser aussi de l'affaiblissement récent par le Sénat de la très bonne mesure de La Loi de Transition Énergétique créant une « indemnité kilomé-

trique vélo » (IKV) pour les salariés se rendant au travail ?

Lueur d'espoir sur le premier point : la Commission Environnement du Parlement européen réunie le 14 décembre s'est finalement prononcée pour le rejet de l'avis préconisant le scandaleux assouplissement de la norme.

Vote responsable ou dicté par l'actualité de la COP21? Véritable prise de conscience ou simple sursaut⁽¹⁾ ? Pour autant, tout n'est pas gagné. Le Parlement européen devra se prononcer prochainement sur cet accord. Puissent les élus adopter, dans ce dossier, une attitude responsable, contrairement à la Commission et aux représentants des Gouvernements.

⁽¹⁾ Sursaut : « Fait de reprendre courage soudainement après une période de fléchissement. »

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.

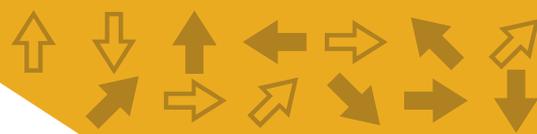
Rigueur

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.



Chantal PERRICHON,
Présidente de la Ligue
contre la violence routière

Nous assistons, depuis près de deux ans, à la dégradation de la sécurité routière. Il faut remonter 35 ans en arrière pour observer deux années consécutives de résultats en régression, et les 81⁽¹⁾ mesures « tous azimuts » annoncées cette année, ont été incapables d'inverser la tendance. Le ministre responsable de ce désastre privilégie constamment l'écoute de courtisans incompetents et refuse systématiquement l'avis des experts. Son aveuglement n'aura pas permis d'épargner des centaines de familles dévastées par la perte d'un proche cette année.

Pour masquer cette débâcle, la DSCR⁽²⁾ a créé un « club de communicants » ! Ce club devra nous convaincre que la destruction de la loi Evin (pardon, sa « clarification ») est un progrès dans la lutte contre l'alcool au volant ; que la faillite du dispositif de contrôle – sanction, aboutissant à l'absence de perte de points pour 51 % des usagers qui ont une alcoolémie dépassant le seuil légal, pourrait être avantageusement compensée par l'annonce des horaires et des lieux de contrôle, dans les medias locaux, par les forces de l'ordre (dans un but pédagogique !) ; que la gestion expérimentale de la remontée de file réduira notablement l'accidentalité des motards, etc. Nous attendons avec impatience les éléments de langage que ce club va nous concocter, car remplacer le courage politique et les décisions contraignantes, mais efficaces, par des « éléments de langage » est une échappatoire destructrice pour la santé publique. Cette dérobade est privilégiée par ceux qui ne veulent pas lutter contre la démagogie.

Rien à espérer sans changement de gouvernance, puisqu'après le dépeçage progressif de la DSCR, son déménagement s'est achevé en septembre, dans une nouvelle construction rouge vif qui bat pavillon MI⁽³⁾, rue des Pyrénées. Sa structure a inspiré ce dessin que nous vous offrons.

⁽¹⁾ 81 (26 le 26 janvier et 55 le 2 octobre).

⁽²⁾ DSCR, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières.

⁽³⁾ MI, ministère de l'Intérieur.



Le Premier ministre s'adresse à la Ligue

Suite à l'envoi du Livre des 30 ans de la Ligue « Objectif : zéro accident », le Premier ministre a adressé une lettre à notre présidente, dans laquelle il reconnaît le travail accompli par les bénévoles de notre association, en collaboration avec les experts de la sécurité routière. Dans ce courrier, Manuel Valls rappelle quelques mesures issues du dernier Comité Interministériel et annonce que le prochain sera réuni dans un an pour « faire le point sur les avancées ». Rendez-vous est pris.

Le Premier Ministre

Paris, le 13 NOV. 2015

 Madame la Présidente,

Vous m'avez fait parvenir un ouvrage collectif élaboré par les adhérents de la Ligue contre la violence routière.

Sensible à votre démarche et aux dédicaces qui l'accompagnent, je vous remercie pour l'envoi de cette publication illustrée par les témoignages des bénévoles de votre association ayant déjà été confrontés à un drame de la route, et par les experts présents à vos côtés, au cours des 30 dernières années.

Depuis 40 ans, le nombre de tués sur les routes a fortement baissé. Cette diminution est notamment due à une grande continuité dans les politiques publiques qui s'est traduite par une série de mesures fortes.

Mais dans ce secteur, plus que dans d'autres, parce qu'il en va de la vie et de la sécurité de nos concitoyens, l'effort doit être maintenu. Face aux mauvaises statistiques des derniers mois, j'ai présidé, comme vous le savez, le Comité Interministériel de la sécurité routière le 2 octobre dernier.

Une série de mesures a été annoncée avec l'objectif d'avoir moins de 2 000 morts sur nos routes en 2020. Elles reposent sur quatre principes.

Tout d'abord, il s'agit d'intensifier la lutte contre les comportements dangereux. À cet effet, le parc des radars sera renouvelé au cours des prochaines années afin de détecter une plus grande variété d'infractions et des dispositifs de leurre seront créés.

L'utilisation de radars embarqués sera renforcée grâce à des véhicules opérés par des prestataires agréés et le recours aux drones sera expérimenté pour détecter les conduites à risque.

La lutte contre la conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise de stupéfiants reste une priorité, notamment en augmentant le recours aux éthylotests anti démarrage.

Deuxième principe : la protection des usagers vulnérables ; notamment des deux-roues, qui sera assurée par un meilleur contrôle technique lors de la revente d'un scooter ou d'une moto et par un apprentissage progressif de la conduite de moto de grosse cylindrée.

Par ailleurs, afin de garantir l'égalité de tous devant la loi, j'ai souhaité que les conducteurs de véhicules administratifs ou de sociétés n'échappent plus aux sanctions ; les organisations qui ne relèveront pas l'identité du conducteur en infraction seront redevables d'une amende de 650 euros. Les véhicules étrangers qui roulent en France sortent aussi de l'impunité et les conducteurs ayant perdu l'intégralité de leurs points se verront interdits de conduire sur le territoire.

Enfin, il s'agit d'ouvrir la sécurité routière aux technologies numériques pour améliorer l'étude des causes d'accidents, ajuster les réponses et les moyens mis à disposition des usagers pour stopper les comportements à risque. Un dispositif qui contiendra l'ensemble des données publiques relatives aux limitations de vitesse sera progressivement créé et mis à jour en temps réel. Cette base de données facilitera le développement de dispositifs d'aide à la conduite et le respect des règles.

Je vous précise qu'un nouveau comité se tiendra dans un an et permettra de faire le point sur les avancées réalisées à ce sujet, en lien avec le Conseil national de la sécurité routière.

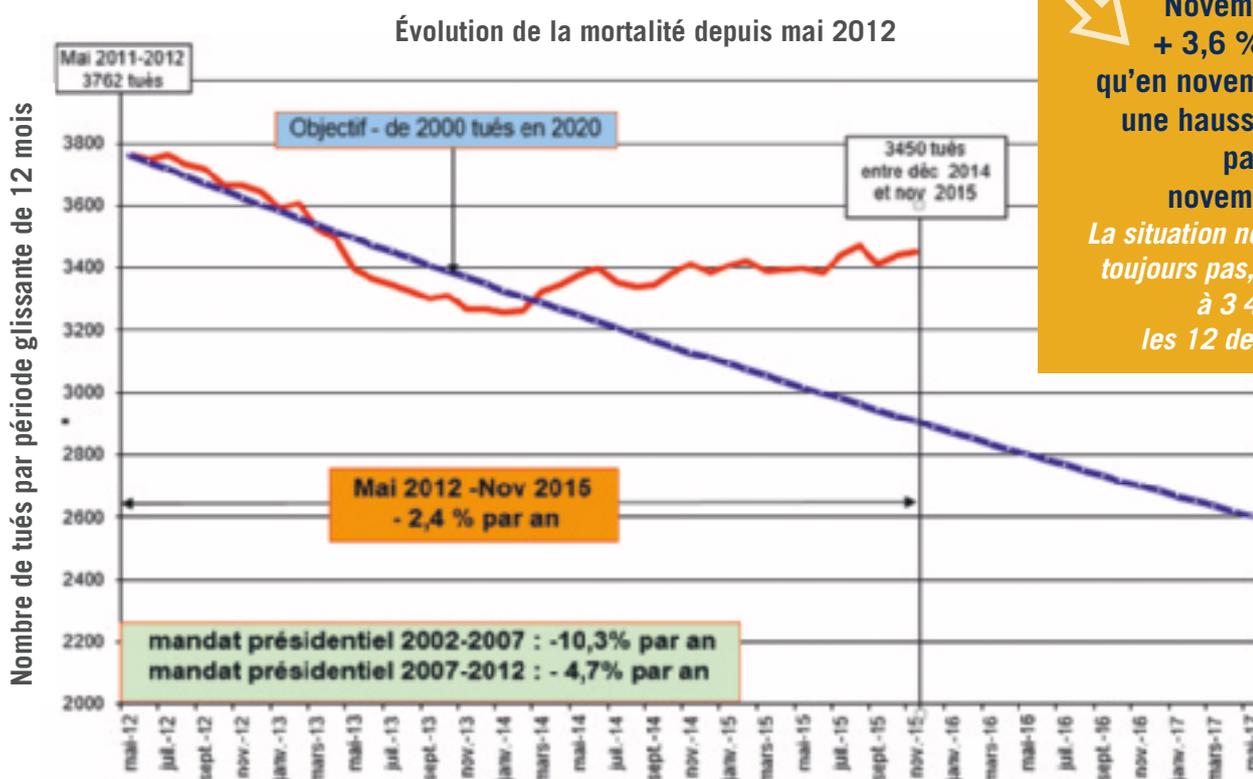
Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.


Manuel VALLS

Analyse de la mortalité routière de novembre 2015

Jean-Marie LEVERRIER

Novembre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
Novembre 2015	290	+ 3,6 %	3 450	+ 1,10 %
Novembre 2014	280	+ 11,00 %	3 411	+ 4,40 %
Novembre 2013	252	- 15,20 %	3 268	- 10,80 %
Novembre 2012	297	0,00 %	3 665	- 6,60 %
Novembre 2011	296	- 12,70 %	3 925	- 2,00 %
Novembre 2010	339	- 2,90 %	4 003	- 7,70 %
Novembre 2009	349	+ 4,80 %	4 337	+ 1,00 %



Novembre 2015 : + 3,6 %, plus mal qu'en novembre 2014, une hausse de 15 % par rapport à novembre 2013 !
La situation ne s'améliore toujours pas, elle stagne à 3 400 tués sur les 12 derniers mois.



L'assassinat de la loi Évin.

Le 1^{er} décembre, le parlement sous la pression des alcooliers et des publicitaires a assassiné la loi Évin pour ouvrir les vannes à la publicité de l'alcool (cf. extrait interview p. 6). Le marché de la publicité en faveur de l'alcool est l'un des plus importants, avec celui de l'automobile. Faut-il rappeler que, le 14 juin, le président Hollande avait honoré de sa visite le salon Vinexpo de Bordeaux après être passé par les 24 heures du Mans. Par ce soutien présidentiel et le vote du parlement libérant la publicité sur les boissons alcooliques pour satisfaire de puissants lobbies, sous couvert de relancer l'économie du pays, nos élus émettent des signaux forts à l'encontre de la sécurité routière : vitesse et alcool sont les principaux facteurs des accidents de la route.

Par ailleurs, les moyens nécessaires pour appliquer la loi du 14 mars 2011, permettant aux juges d'imposer un éthylotest antidémarrage pour des faits de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, ne sont toujours pas en place. **Par crainte « d'inacceptabilité », la sécurité routière n'est plus une priorité !**

Interdire les vitres (sur) teintées : il faut tenir bon !

Claude CHABOT



Le Gouvernement a annoncé la mesure que la Ligue demande depuis des années : l'interdiction des vitres teintées au-delà de ce qui est autorisé par la législation européenne (rappel ci-dessous). Nous avons souvent évoqué le sujet dans Pondération et le CNSR a eu à se prononcer sur le sujet.

Il faut rappeler que la logique du Code de la route qui valait jusqu'ici était une bonne vision « par le conducteur ». Trois notions importantes se sont ajoutées à cette interprétation égocentrique :

- ❖ **Communication entre usagers** qui doivent voir le conducteur pour interpréter ses intentions dans les situations de rencontre (intersections, ronds-points, etc.). Les usagers vulnérables sont les plus concernés.
- ❖ **Contrôle par les forces de police** qui doivent voir les occupants pour anticiper des intentions malveillantes lors des contrôles routiers.
- ❖ **Contrôle du respect des règles de circulation** par les forces de l'ordre (téléphone, ceinture, comportements anormaux ou dangereux).

Un comble :

L'association des obscurcisseurs de vitres (ASFFV) agissait illégalement, puisqu'elle modifiait une caractéristique réputée inviolable par les textes (ci-contre), ceci sans réaction des pouvoirs publics. Pourtant le texte européen est parfaitement documenté sur la quantité de lumière qui doit passer par les vitres. C'est maintenant cette association qui, pour défendre son *business* illégal, fait du chantage à l'emploi et manœuvre auprès de l'UE pour modifier les textes existants. Un document mensonger paru sur Internet démontre que ces professionnels sont prêts à tout : selon eux la transmission de lumière pourrait être seulement de 50 % à 35 % au lieu des 70 % qui sont déjà peu pratiques pour percevoir les gestes et le regard d'une personne dans son véhicule !

Espérons que le Gouvernement et l'Union européenne, sollicitée, verront clair au travers des vitres fumeuses des obscurcisseurs.

Résumé des textes

- 1 – Le règlement international WP29/ECE R43 impose aux fabricants que tous les vitrages latéraux avant d'une voiture aient une transmission lumineuse minimum de 70 %.
- 2 – Il est repris par la directive européenne N° 92-22 du 31 mars 1992,
- 3 – La directive est transposée en droit français par l'arrêté du 2 octobre 1992.
- 4 – De l'article L. 311-1 du Code de la route, il apparaît que le taux de transparence, caractéristique incluse dans l'homologation du véhicule doit rester constant tout au long de la vie de celui-ci.

Caractéristiques

- ❑ Pare-brise : minimum 75 % de transmission.
- ❑ Vitres latérales avant (au niveau du conducteur) : minimum 70 %.
- ❑ Vitres latérales arrière (au niveau des passagers arrière) : minimum 70 %.
- ❑ Vitre arrière : minimum 70 %.
- ❑ Autres espaces vitrés « ne jouant pas un rôle essentiel pour la vision du conducteur » : pas de règles mais homologation demandée.

Connivence contre la loi Evin

Extrait d'une interview de Bernard Farges, Président du Comité interprofessionnel du Vin de Bordeaux (CIVB) et Président de la CNAOC (Appellations d'Origine Contrôlée) Président de la Confédération Nationale des producteurs de vins.

« Tout d'abord, il faut se féliciter de ce résultat. La clarification de la frontière entre publicité et information est une très bonne nouvelle. C'est la fin de l'auto-censure de la presse sur les sujets viticoles et les collectivités vont désormais pouvoir valoriser leur vignoble sans risquer d'être condamnées. Je tiens à remercier ici tous les vignerons qui se sont mobilisés en région pour obtenir ce résultat. Il faut saluer également le très beau travail de Vin et Société et celui de nombreux parlementaires qui se sont battus à nos côtés, en particulier Catherine QUERE, Gilles SAVARY, Denys ROBILIARD, Laurent GRAND-GUILLAUME, Arnaud ROBINET, Jacques KRABAL, Gérard CESAR, François PATRIAT, Roland COURTEAU et Philippe A. MARTIN. Enfin, remercions aussi certains membres du Gouvernement et le Président de la République François HOLLANDE qui a été sensible à nos revendications lors de l'inauguration du salon Vinexpo. Cette victoire

démontre à nouveau que l'union fait la force. Quand nous sommes unis, nous gagnons les combats ! Si nous avons remporté une bataille en France, nos principales inquiétudes proviennent aujourd'hui de Bruxelles et de l'attitude de certaines associations hygiénistes. Notre credo est le même qu'en France, ce n'est pas le produit qui est dangereux mais ce sont les comportements à risque. Nous continuerons à suivre attentivement les discussions en cours au niveau européen et veillerons à ce que les représentants de la France défendent une politique équilibrée dans ce sens. »

Les propos démontrent clairement que la mobilisation au plus haut niveau de l'État a permis à la majorité présidentielle au Parlement de rejoindre l'opposition dans une belle alliance contre la santé publique.



« Runs » : contrôler mieux, sanctionner plus

Claude CHABOT – Vice-président de la Ligue contre la violence routière de Loire-Atlantique
sous couvert d'Anne LOMBARD, Présidente

Le 30 octobre, lors d'un rodéo automobile illégal dans une zone industrielle de la région nantaise, un véhicule est sorti de sa route et a tué Mélissa qui était sur le trottoir. Et ce sont les participants eux-mêmes qui organisèrent une « marche blanche » ! Plus tard, ils demanderont la mise en place de routes dédiées à ces dangereuses compétitions. Nous avons réagi d'autant plus vivement que Mélissa n'est pas la première victime depuis 20 ans, ceci dans l'indifférence générale. Un article est paru dans le quotidien local ⁽¹⁾.

C'est notre code moral qu'il faut interroger

Car ces sinistres parodies de la « fureur de vivre » sont d'efficaces formations à la violence routière. Car on y porte l'habit des héros alors qu'on cherche tout juste à paraître. Car on y méconnaît l'impact émotionnel du bruit, de la vitesse, de la fumée, des odeurs, de la clameur, de la nuit, de la « victoire sur le fil » sur ceux, et notamment les jeunes parfois fragiles, qui se prêtent au jeu. Car on y méprise la vie en s'écartant consciemment des règles qui la protègent et on en fait un modèle.

« Il faut encadrer les runs »

Le même « jeune passionné d'automobile et de sécurité » appelle maintenant à l'ouverture de routes sécurisées (comment ?) et gratuites (qui paie ?) offertes au défilement des accros du vroom-vroom. Ce qui torture un peu l'adage de l'enfer qui serait pavé de bonnes intentions. « C'est dangereux, c'est illégal, on le sait, mais puisque cela existe, vous n'avez qu'à vous adapter ». C'est ce que ce jeune homme nous propose. Autrement dit, la violence, ça s'instrumentalise, ça ne se combat pas.

Encadrer ? Non : interdire, contrôler et sanctionner !

Laisser les gens réaliser des « exploits » acrobatiques sur une piste (payée par le contribuable), faire griller des pneumatiques, envoyer dans l'atmosphère des tonnes de CO₂ aurait un effet positif sur leur comportement individuel ? Et si c'était le contraire ? Par quel miracle le bruit, la fureur, la compétition sans règles, la frime bénéficieraient-ils aux adeptes ? Une passion qui frise le pathos doit-elle être prise en charge par la société ? Faudra-t-il à l'instar des rave-party où circule la drogue, que la collectivité installe et paye à grands frais des postes médicaux, des gendarmes et l'hélicoptère du SMUR pour pallier à toute surprise ?

Il est possible de mettre fin à ces manèges. Mais il y faut autre chose que des promesses d'aménagement et quelques symboliques PV d'excès de vitesse. En 1996, des motards sévissaient à Caen. Ils exigeaient auprès des pouvoirs publics une piste pour s'éclater. La police en verbalisa plusieurs qui furent poursuivis pour mise en danger de la vie d'autrui et condamnés. Depuis, il n'y a plus de runs à Caen.

À Nantes, cela continue.



En finir avec les runs

Mélissa est morte. « Tuée à 17 ans dans un rodéo », comme l'indique la presse. Comme d'autres avant, dans la nuit, la laideur et l'anonymat d'une zone industrielle. La nuit va se poursuivre longtemps pour une famille. Mais les participants, les organisateurs (car il y en a), les spectateurs ont fui : il y a un demain pour eux.

Marche noire le 6 novembre

C'est donc l'un des « passionnés » d'automobile présents ce soir-là, « profondément touché » qui, toute honte bue, a organisé une marche dite blanche sur le lieu de la « concentré ». Il veut « alerter l'opinion sur la sécurité ». La pire utilisation de cet outil compassionnel – la marche blanche – devenue pirouette émotionnelle, prise d'otages de gens bien intentionnés à qui l'on dit « mauvaise heure, mauvais endroit, pas de chance, pensons à elle, applaudissons ». Et puis circulons, rien à voir de plus. Attendons que ça se calme, on se revoit dans 3 semaines ici même à 23 heures ⁽²⁾.

Non, Mélissa n'est pas morte d'un accident de la voie publique

Avec les « runs », le risque ne peut être méconnu (c'est ce qui est recherché). La volonté d'y exposer autrui et d'en faire un spectacle va de soi. Il y a des organisateurs. L'association de personnes dans un espace contraint pour un but illégal, l'absence de toute autorisation, de tous moyens de régulation, de protection et de sécurité, la dissimulation, la répétition sont constitutifs d'un délit et de sanctions bien plus lourdes que la gentille « vitesse excessive en agglomération » qu'on vient de décerner le 28 novembre à un récidiviste au même endroit.

Mélissa a été tuée par un collectif d'hommes assemblés pour une œuvre violente et délibérée. Homicide collectif ? Une telle qualification n'existe sans doute pas pour de tels faits dans notre code pénal. Mais dans notre code moral ?

⁽¹⁾ Presse-Océan du 16 décembre – Jérôme Jolivet : De la sévérité contre les runs.

⁽²⁾ 28 jours après l'accident de Mélissa, les runs ont repris au même endroit.

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

Bonjour Madame, Monsieur, Juste quelques mots pour ne pas adhérer à votre ligue qui à mon avis n'a que peu d'intérêts de par votre idée unique et bornée à propos des 80 km/h que vous voulez imposer plus par intérêt personnel et preuves infondées, vous n'allez que dans le sens de l'État (rentrée d'argent) et n'avez rien à apporter en solutions valables.

Réponse de la Ligue

Juste quelques mots pour vous convaincre d'adhérer à la Ligue contre la violence routière. Notre « idée unique et bornée » du 80 km/h est d'abord celle d'experts plus qualifiés que nous et vos arguments montrent que vous auriez grand intérêt à écouter ce qu'ils écrivent avant de tenir de tels propos.

Rouler à 80 km/h pour les voitures c'est avoir 40 tonnes qui vous talonnent à 15 mètres derrière vous, parce que les poids lourds roulent à 90 voir 92 km/h sur les départementales.

Réponse de la Ligue

Tout le monde adaptera sa vitesse, les autres véhicules n'ont pas plus de raison de vous talonner à 15 mètres en roulant moins vite. Ceci étant, nous pouvons déplorer avec vous qu'en France, la majorité des conducteurs semblent ignorer le code de la route qui prescrit une distance de sécurité de 2 secondes (ex. : à 90 km/h – soit 25 m/s – la distance de sécurité nécessaire est de $2 \times 25 \text{ m} = 50 \text{ mètres}$). C'est la cause principale des collisions en chaîne avec de nombreuses victimes.

Rouler à 80 km/h c'est inciter les autres à vous dépasser à tous moments parce que vous serez à 65, ou 70 km/h on rencontre déjà ce problème qui provoque des bouchons et des risques lors de dépassements.

Imposer 80 km/h c'est se ranger du côté de l'État qui voit là une autre façon de faire des grosses rentrées d'argent au détriment de la sécurité. Car nos dirigeants ne font rien à part prévoir ces rentrées d'argent, la preuve quand on voit le taux de tués qui varie en fonction des saisons et pas des radars. Certains sont implantés sur des zones non accidentogènes ou l'on sait qu'ils vont rapporter gros.

Réponse de la Ligue

Qu'est-ce qui changera avec 80 km/h ? Vous le dites vous-même, vous rencontrez déjà des impatients chroniques qui pour gagner ... rien ou 4 secondes, vous dépassent. Vous êtes sans doute de ceux qui savent que sur la route ou en ville, la fable du lièvre et de la tortue se répète sans cesse. Roulez calme, vous arriverez plus vite.

Réponse de la Ligue

Et si le nombre de tués variait selon les saisons, le jour, la nuit, la pluie, le brouillard, les contrôles de vitesse ou d'alcoolémie, les radars fixes, les événements climatiques, etc. ? Convenez que votre méthode pour analyser l'accidentalité mérite quelques perfectionnements. Tout cela pour dire que c'est l'État qui s'en met plein les poches, comme le débitent les bonimenteurs du lobby de la voiture qui ont leur permanence à la TV ou la radio. La réalité est que chaque année les radars automatiques « rapportent » 700 millions d'€, alors que les accidents coûtent – VOUS coûtent – 23 milliards d'€, dont une dizaine pour les accidents corporels. Si les radars n'avaient pas été installés en France en 2003, savez-vous qu'environ 40 000 personnes de plus seraient mortes sur la route ? Personnellement, je ne puis m'empêcher de penser que peut-être moi-même ou l'un de mes proches sommes dans cet heureux bataillon de vivants. Et vous ?

Quand il y a des accidents il faut voir pourquoi il y a eu accident, si c'est une faute de conduite ou un problème d'infrastructures en mauvais état, s'il y a eu une défaillance mécanique, alors là un choc à 90 ou 80 km/h la différence fait quand même des morts, donc peu d'intérêts au 80 km/h.

Réponse de la Ligue

Cela s'appelle l'arbre des causes. Après plus de 30 ans de travail sur de nombreux accidents, nous en connaissons la complexité. Pour les chocs à 80 ou à 90, nous en savons les conséquences : vous oubliez juste qu'à 80 km/h, on a plus de chances d'éviter le choc. On anticipe mieux, le freinage est plus court (90 km/h : 3,5 secondes et 70 mètres et 80 km/h : 3,2 secondes et 58 mètres). Quant à l'énergie de choc, elle est de 20 % plus faible à 80 qu'à 90 : c'est considérable et peut faire la différence. Je vous rappelle que la mesure du 80 km/h est demandée sur les 384 000 km (sur 1 million) de routes sans séparation médiane et sur lesquelles on déplore les 2/3 des tués : collisions frontales, sorties de route, chocs en intersection. Beaucoup sont évitables par une modération de la vitesse.

Avez vous pensé à tous ces piétons tués chaque année par le non respect des passages cloutés et de par une vitesse inadaptée dans certaines rues.

Réponse de la Ligue

Oui, nous y pensons, depuis 33 ans. Et c'est justement parce que la vitesse a été limitée à 50, 30, 20 km/h que le nombre de victimes a été réduit en agglomération. Juste une observation : nous recevions déjà des lettres qui nous reprochaient d'être « pour » le 50 km/h au lieu du 60 de l'époque. C'est la même chose aujourd'hui avec le 80 km/h. L'histoire se renouvelle.

Avez vous pensé à ces ivrognes et pétardeurs récidivistes à qui on laisse la voiture bien qu'ils aient provoqué un accident plus ou moins grave (vers chez moi un collègue c'est fait accrocher par un de ces ivrognes et il s'en est sorti heureusement, mais l'ivrogne roule toujours). Je vais arrêter là, mais pensez qu'il y a plein de chose et d'actions à mener et qu'il ne faut pas voir que la rentrée d'argent pour l'État.

Réponse de la Ligue

Nous faisons ce que nous pouvons, avec des moyens financiers extrêmement limités et des bénévoles. Personnellement, je viens de prendre une heure et demi pour vous répondre.

Précision : L'ensemble des points ici évoqué, est issu d'un courrier unique auquel nous avons apporté une réponse point par point.

L'adaptateur de vitesse intelligent (ISA) est la version belge d'un système avancé d'assistance à la conduite visant à faire respecter les limitations de vitesse. En collaboration avec l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR), la Ministre belge de la Mobilité Jacqueline Galant a testé fin juin pour la première fois un véhicule équipé dans la circulation. Un test globalement concluant mais qui démontre que des mesures d'accompagnement seront nécessaires sur l'infrastructure routière.

ISA : mode d'emploi

Le système ISA détermine la position du véhicule, compare la vitesse à la vitesse maximale autorisée à cet endroit (cette vitesse autorisée est donnée actuellement par la cartographie digitale embarquée dans le véhicule) et donne ensuite un retour d'information au conducteur. D'autres solutions se basent sur la reconnaissance des panneaux routiers ou une combinaison des deux sources.

Le retour d'information et l'action associée diffèrent en fonction du type de système :

- **Système ouvert** : information et avertissement du conducteur.
- **Système semi-ouvert** : intervention du système sur la vitesse du véhicule.
- **Système fermé** : contrôle automatique avec limiteur de vitesse sachant que le conducteur a la possibilité de le désactiver.

Actuellement l'introduction rapide de l'ISA en Belgique est surtout rendue difficile par l'absence d'une carte numérique contenant les limites de vitesses. L'industrie automobile privilégie donc une autre solution : une caméra qui détecte les panneaux de signalisation.

Le test

Selon l'IBSR, il s'agissait d'un « *premier test indépendant sur les routes belges* ». Et celui-ci « *démontre que les systèmes d'assistance technique à la conduite peuvent améliorer la sécurité routière, mais que les pouvoirs publics doivent continuer d'assumer une grande part de responsabilité au niveau de l'infrastructure routière* ».

En effet, sur le trajet parcouru avec des vitesses maximales autorisées variant entre 30 et 90 km/h, le test a mis en évidence la nécessité de mieux penser le placement des panneaux de signalisation le long des routes pour que l'ISA avec caméra puisse les détecter et fonctionner correctement.

Malgré l'alternative de la caméra détectant les signaux routiers, il est également jugé



nécessaire de développer une « carte numérique 100 % actualisée avec une délimitation correcte des agglomérations et des régimes de vitesse », couvrant toutes les routes belges.

La variante de l'ISA sur base volontaire

Début 2015, Ford a lancé une variante de l'ISA sur base volontaire sur l'un de ses modèles : l'*Intelligent Speed Limiter*. Le constructeur automobile combine ici deux systèmes existants : un limiteur de vitesse flexible en un système de reconnaissance des panneaux routiers contenant des limites de vitesse. En appuyant sur un bouton le conducteur allume le système et établit une vitesse maximale. Une caméra détecte si des panneaux indiquant une vitesse maximale se situent le long de la route. La vitesse du véhicule est alors automatiquement adaptée. Le conducteur peut également couper le système en appuyant sur la pédale d'accélération.

Une étude sur l'acceptabilité riche d'enseignement

Le projet européen (SARTRE 4) a démontré que 60 % des conducteurs belges sont

favorables à l'utilisation d'un système ISA (étude réalisée en 2011). L'acceptation est cependant moindre dès que le système ISA devient plus envahissant et plus contraignant. En général, la préférence est donnée au retour d'information (uniquement) visuel et auditif. L'étude de Vlassenroot (2011) a confirmé le paradoxe de l'acceptation face à l'efficacité : une forte intervention de l'ISA sur la vitesse diminuera l'acceptation par le conducteur, mais augmentera le bénéfice pour la sécurité et l'environnement.

L'acceptation varie aussi en fonction du type de voirie. L'acceptation est la meilleure pour les rues en milieu urbain, où la vitesse est limitée à 30 et à 50 km/h. Point très positif : Les tests effectués ont révélé que les conducteurs voient les systèmes ISA d'un œil beaucoup plus positif une fois qu'ils ont pu les utiliser. « *Finalement, une combinaison d'avantages (moins d'amendes pour excès de vitesse, plus de confort et d'économie lors de la conduite, ainsi que des temps de parcours optimaux) pourrait améliorer l'image du produit de telle manière que l'ISA devienne plus attrayant pour le conducteur individuel* ».



Le système belge ISA a son équivalent en France avec le LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée) qui est confronté au principal verrou de la constitution d'une cartographie des limitations de vitesse mais surtout à un manque de volonté politique. Il nous faut espérer que l'exemple de la Belgique devienne un élément moteur au niveau européen.

La présentation du Lavia a fait l'objet de réalisations de vidéos par la Ligue et sont visibles sur le site web www.violenceroutiere.org/ (cf. p. 17).

➔ Pour 14 millions de tonnes de CO₂...

Claude CHABOT

Au moment où vous lirez ces lignes, la COP 21 sera conjuguée au passé. Beaucoup aura été dit et espérons-le, des résolutions dûment signées, même si l'on sait que tout ne se décide pas lors de ces grandes messes dont les précédentes ont montré les limites. Un exemple est celui des rapports entre automobile et environnement, historiquement freiné par le poids des institutions, de l'industrie, des lobbies et des marchés dont les visées ne sont pas toujours compatibles avec le bien public.

Une contribution à portée de main

Il n'est pas impérieux d'émettre des suggestions universelles – dont on connaît le pouvoir de dilution dans le temps et l'espace – pour contribuer efficacement à la réduction des nuisances. Des décisions décisives sont du ressort de chaque État, de l'U.E., peuvent passer par voie réglementaire locale, ne demandent que des investissements modestes et peuvent être adaptées dans leurs modalités d'application.



Dégonfler la grenouille

En 50 ans, l'objet « automobile » a évolué à la manière de la grenouille de la fable. Plus confortable, plus fiable, mais aussi toujours plus gros, plus puissant, plus véloce, avec peu d'égards pour la notion d'utilité planétaire. L'affaire Volkswagen et ses développements ont permis de rendre public ce que tous les spécialistes savaient, la véritable consommation de ces véhicules vantés

comme de plus en plus économiques. Ainsi, tel véhicule vendu pour 3,8 litres aux 100 km consomme en réalité plus de 6 litres en conduisant avec un pied de velours, ce qui est rarement le cas. Différence : + 60 %. Or, il suffit d'ouvrir un magazine pour trouver une offre pléthorique de véhicules de 150 à 250 ch lançant dans l'atmosphère entre 18 et 25 kg de CO₂ par chaque 100 km parcouru, soit de l'ordre de 10 tonnes pour 50 000 km. Ceci pour transporter souvent 1 personne, soit 4 à 6 % du poids du véhicule. Si l'on peut convenir qu'il faut aux gens qui roulent beaucoup des voitures bien motorisées, confortables et protectrices, on doit aussi convenir que de telles super performances sont inutiles à tous points de vue, et dangereuses pour l'environnement. Stopper la course infernale à la performance devrait être un objectif commun.

Autre temps, autre auto

Cette épopée du « tout, toujours plus, partout » ne va cependant pas tarder à disparaître dans le brouillard du passé. Les pratiques évoluent. La voiture devient un objet utilitaire après avoir été un bijou de famille. Le besoin d'une mobilité éclatée force l'ingéniosité. Nombre d'élus comprennent que la voiture dans les rues de la ville est un pis-aller qu'il faut réguler drastiquement. Les *accros* de la performance trôneront bientôt dans les galeries d'Halloween. Et les constructeurs sont contraints à descendre massivement en gamme vers des véhicules plus écologiquement compatibles.

Un vrai sujet (aussi) pour la COP 21 !

Les progrès purement technologiques offerts par les constructeurs ont en partie été absorbés au fil du temps par l'augmentation des performances dynamiques (vitesse, accélération) mises à disposition des usagers qui en profitent. Rendre ainsi les véhicules plus « compatibles » n'a de sens que si l'esprit et les usages de mobilité changent aussi. Entre 1990 et 2012, le trafic du parc total a augmenté de 35 %. Les émissions de CO₂ ont baissé de 16 % pour le transport routier en général et de 4 % pour les voitures, mais finalement la masse émise varie peu (111 millions de tonnes en 1990, 118 en 2012). On ne peut s'en réjouir.

Le transport routier, ça G.A.S. ... ⁽¹⁾

- ✎ En 2012, le transport routier a produit :
 - > 118 millions de tonnes de CO₂ (95 % du total des transports).
- ✎ Les véhicules légers y contribuent pour 56 %, les véhicules utilitaires légers pour 19 % et les poids lourds pour 18 %.
- ✎ C'est aussi un contributeur massif des polluants atmosphériques avec :
 - > 92 % des NO_x (oxydes d'azote),
 - > 73 % du CO (monoxyde de carbone),
 - > 70 % des COVNM (COmposés Volatiles Non Métalliques),
 - > 89 % des particules fines (< 25 microns),
 - > 74 % du cuivre Cu,
 - > HFC – Gaz fluorés (hydrofluorocarbures).

Répartition des émissions des équivalents CO₂ du transport routier par type de véhicule⁽¹⁾.

En %	1990	2009	2010	2011
Véhicules particuliers	60,2	58,3	57,4	56,7
Poids lourds	24,0	22,6	23,2	23,6
Véhicules utilitaires légers	15,2	17,8	18,1	18,4
Deux roues	0,6	1,3	1,3	1,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0

⁽¹⁾ Commissariat Général du Développement Durable – Chiffres-clés du transport – CITEPA – Février 2014.

À force de tout voir, on finit par tout supporter...
 À force de tout supporter, on finit par tout tolérer...
 À force de tout tolérer, on finit par tout accepter...
 À force de tout accepter, on finit par tout approuver...

Saint Augustin – 430 après J.-C.

Vitesse : changer le référentiel

Curieusement, depuis des décennies, on s'est peu intéressé au facteur vitesse comme contribuant majeur à la consommation de carburant. Les constructeurs réussissent des exploits sur le rendement des moteurs, mais en offrant toujours plus de performances, ce qui réjouit les amateurs mais annule en partie leurs efforts. Pourtant, ces données techniques ont un effet important sur les coûts environnementaux et économiques.

En dehors de l'urgence vitale, de la sécurité publique ou de quelques cas spéciaux, on peinerait pour trouver dans la vitesse telle qu'elle est pratiquée aujourd'hui le moindre intérêt autre qu'individuel, passionnel, addictif... En revanche, est-il possible d'en nier les nuisances ?

- 1 – La sûreté de circulation baisse, avec des coûts importants pour la collectivité.
- 2 – Les équipements collectifs et l'économie sont impactés par le besoin de répondre à des contraintes supplémentaires (adaptation des infrastructures...).
- 3 – La dépense énergétique supplémentaire creuse les comptes d'entreprise et la balance commerciale du pays.
- 4 – Les émissions de gaz à effet de serre, de pollution, de particules nocives sont majorées.

Pourquoi réduire la vitesse ?

Quels arguments subsistent pour ne pas calmer structurellement le jeu – « *Slow Movement* » ? –, autrement dit pour changer le référentiel des vitesses dans lequel nous vivons ?

L'Histoire nous a montré qu'il est possible de changer radicalement la donne lorsque nécessité fait loi et que la raison l'emporte. De la vitesse illimitée des années 60, nous sommes passés sans encombre aux limites actuelles (90, 110, 130) sous l'effet du choc pétrolier en 1974. En 2003, le courage politique a payé pour épargner 35 000 vies en 5 ans par la massification et l'automatisation des contrôles. Aujourd'hui,

c'est de la survie de l'humanité qu'il s'agit : le traditionnel dilemme « bénéfice / risque » y devient ridicule. Or la marge de progrès sur l'automobile est importante. Et sur ce sujet, de nombreuses études ont montré l'intérêt de la baisse des vitesses : ce discours ne peut rester sans écho.

La vitesse, principal contributeur de la consommation



Pour faire avancer une voiture, le moteur doit produire une force de traction afin de vaincre la résistance à l'avancement dans toutes les circonstances de route (vitesse stable, accélération, montée, descente...).

Cette résistance à l'avancement provient des résistances internes (chaîne cinématique), du roulement (contact pneumatiques/sol) et de la pénétration dans l'air qui dépend des lois de l'aérodynamique. La résistance au roulement est proportionnelle à la vitesse, elle ne sollicite qu'environ 20 % de l'énergie nécessaire pour stabiliser la vitesse d'un véhicule terrestre à 90 km/h sur une route horizontale. Les 80 % restants seront utilisés pour contrer la résistance de l'air qui croît quant à elle comme son carré. En réduisant celle-ci, le gain est d'autant plus substantiel que l'on opère sur une vitesse élevée.

Exemple : rouler à 90 km/h au lieu de 80 km/h, c'est consommer une énergie supplémentaire équivalente à celle d'une vitesse de 41 km/h. L'inverse est valable en terme d'économie de carburant. Le même calcul entre 130 km/h et 110 km/h demande un supplément d'énergie équivalent à une vitesse de 69 km/h⁽²⁾.

La résistance de l'air, prépondérante dans les conditions routières, est donc le principal contributeur de la consommation. C'est sur ce point précis que peuvent s'articuler des mesures de réduction de vitesse⁽³⁾.

→ **Traduit en termes de consommation, 10 km/h en moins, c'est 5 litres de carburant et 12 kg de CO₂ gagnés sur un parcours de 500 km⁽⁴⁾.**

14 millions de tonnes de CO₂ !

Je laisse aux spécialistes le soin de calculer plus précisément les effets : il est cependant tout à fait possible de faire une estimation grossière des gains attendus :

- 1 – Kilométrage total des véhicules en France par an (base 2012) : 565 milliards de kilomètres.
- 2 – Variation imposée des vitesses maximales autorisées sur routes et autoroutes : – 10 km/h.
- 3 – Gain de carburant moyen estimé sur la consommation : 1 litre pour 100 km parcourus.
- 4 – Gain annuel sur la consommation : 5,65 milliards de litres de carburant.
- 5 – Baisse annuelle estimée de la production de gaz à effet de serre (base 2,5 kg de CO₂ par litre de carburant) : **14 125 000 tonnes de CO₂.**

Il apparaît clairement que réduire l'échelle des vitesses permet une économie considérable.

Info CO₂

Tous les carburants en combustion émettent du CO₂ (dioxyde de carbone) qui est un « gaz à effet de serre » (G.A.S.).

Il y a un rapport direct entre la consommation et l'émission de CO₂. Plus on consomme, plus on rejette. Les valeurs moyennes utilisées par l'Union Européenne et les États sont :

- > 1 litre d'essence 2,38 kg de CO₂,
- > 1 litre de gazole 2,65 kg de CO₂,
- > 1 litre de GPL 1,78 kg de CO₂,
- > 1 kilo de gaz naturel 2,74 kg de CO₂.

Ex. : un moteur qui consomme 8 litres de gazole/100 km, émet sur cette distance plus de 21 kg de CO₂.

Ces valeurs moyennes varient un peu avec la qualité du carburant, la température, l'altitude, l'hygrométrie, les caractéristiques du moteur etc.

La tonne équivalente CO₂ est l'unité de mesure conventionnelle qui permet de quantifier ensemble ces différents gaz à effet de serre en prenant en compte leur durée de vie dans l'atmosphère et leur capacité à absorber les rayons infrarouges.

⁽²⁾ ADILCA – Association anciens élèves des sections scientifiques du Conservatoire National des Arts et Métiers de Paris – www.adilca.com

⁽³⁾ Ce n'est pas pour rien que les constructeurs déploient des trésors d'ingénierie pour donner aux véhicules la forme la plus « pénétrante » (proche de l'œuf), ils savent que c'est là que l'on fait des économies de carburant.

⁽⁴⁾ Ademe.



Les tricheurs

Claude CHABOT



Nous connaissons maintenant l'ampleur de l'abus de confiance dont s'est rendu coupable Volkswagen envers ses clients en trichant sur les émissions de dioxyde de carbone de ses modèles. En toile de fond et sous le sceau européen cette fois, une autre magouille se trame avec le respect des normes d'oxyde d'azote. Difficile de faire court sur ce sujet, mais impossible de l'ignorer. Et l'on peine à trouver dans la presse spécialisée une évocation sous un angle critique, tant cette presse est proche des constructeurs par de nombreux aspects. Résumons :

- 1 – Les moteurs diesel émettent beaucoup d'oxyde d'azote (NOx), l'un des polluants majeurs de l'automobile.
- 2 – Depuis 1992, les normes européennes contenaient ces émissions (250 mg/km en 2005, 180 en 2009).
- 3 – Le protocole d'homologation – très accommodant – minorait les consommations de carburant de 30 à 60 % : et donc parallèlement les valeurs d'émissions nocives, à la grande satisfaction des

constructeurs qui pouvaient ainsi – grâce aux facilités fiscales –, mettre sur le marché des voitures inutilement consommatrices.

4 – 2007 : le Parlement et le Conseil Européen adoptent la norme Euro 6 qui réduit l'émission à 80 mg/km pour application en 2014. Cette valeur n'est pas inatteignable : aux États-Unis, le maximum est déjà à 43 mg/km, soit presque la moitié de l'Euro 6 de base !

5 – Et le temps passe... 7 ans !

6 – 2014 : la Commission européenne diligente un Comité pour préparer un nouveau protocole – plus réaliste – de mesure des consommations et effluents : les industriels y ont porté ouverte au côté des États. Pour leur permettre de s'adapter à la nouvelle norme (ils ont déjà eu 7 ans...) et au futur protocole, la Commission propose une tolérance de + 60 % de la norme de 2017 à 2019 et + 20 % ensuite. Le recul est commencé puisqu'on ne parle déjà que de 2017 (au lieu de 2014).

7 – 2014 à 2015 : le lobby automobile part en guerre pour obtenir encore plus de marge. Finalement, sous la pression de la France, du Royaume-Uni et de l'Allemagne, on recule encore : ce sera + 110 % pendant 3 ans, puis + 50 %...

Jusqu'à septembre 2014 (c'est Euro 5 qui s'applique)	<input type="checkbox"/> 2007 : naissance de la norme Euro 6 <input type="checkbox"/> Septembre 2014 Euro 6 applicable	2014 : proposition d'amendement de la Commission européenne	2015 : adopté sous la pression des lobbies
<input type="checkbox"/> Norme Euro 5 180 mg/km	<input type="checkbox"/> Norme Euro 6 80 mg/km	<input type="checkbox"/> De 2015 à 2019 80 mg/km + 60 % soit 128 mg/km <input type="checkbox"/> Au-delà : 80 mg/km + 20 % soit 96 mg/km	<input type="checkbox"/> De 2015 à 2019 80 mg/km + 110 % soit 168 mg/km <input type="checkbox"/> À partir de 2020 : 80 mg/km + 50 % soit 120 mg/km



Ainsi, par ce recul scandaleux, le projet Euro 6 de 2007 aura-t-il été d'abord méprisé par les industriels, puis détricoté au point que l'avancée par rapport à la norme Euro 5 est réduite à peu de chagrin. L'hypocrisie culmine quand, à la question d'un journaliste⁽¹⁾ « Mais le texte assouplit aussi les normes anti-pollution ? » François Roudier, porte-parole du CCFA⁽²⁾, répond « C'est vrai, mais ça, c'est la volonté des États, ils ont veillé à faire une loi qui soit applicable (...) ». Duplicité ? Le ministre de l'Écologie Ségolène Royal feint-elle lorsqu'elle s'étonne de cet accord « qui doit être discuté au niveau politique » ? Il serait temps que le lobby de la soupape cesse de tricher.

⁽¹⁾ Carl Guillet – Ouest-France du 30 octobre 2015.

⁽²⁾ Comité des constructeurs français d'automobiles.

Le rapport Colin-Le Gallou : infractions constatées et retraits de points

Philippe LAVILLE

Un article paru le 13 septembre dernier dans le Journal du Dimanche a révélé l'existence d'un rapport remis en juin 2012 au ministre de l'Intérieur et non rendu public à cette époque. Ce rapport pointe une différence importante entre le nombre des infractions routières constatées et celles sanctionnées par un retrait de points, à peu près la moitié. Ce rapport qui est dû à MM. Colin et Le Gallou porte sur des données de 2010. Par ailleurs le Professeur Claude Got a analysé les données de 2013 concernant les infractions pour alcoolémie et constaté lui aussi une différence sensible entre infractions constatées et infractions sanctionnées par un retrait de points. Là encore la « perte en ligne » est de l'ordre de 50 %. Cet article se propose de résumer très brièvement ces deux documents. Ces deux rapports ne sont pas comparables car portant sur des données différentes, mais ils aboutissent à la même conclusion : l'autorité en charge de la sécurité routière s'est désintéressée depuis des années du suivi du constat des infractions et n'a rien engagé pour remédier aux dysfonctionnements constatés.

Le Rapport Colin-Le Gallou

Ce rapport comporte de nombreuses données chiffrées très précises : nous n'en donnerons que les plus significatives arrondies au millier. Les voici :

- En 2010 : 12 007 000 d'infractions passibles d'un retrait de points ont été constatées, 6 486 000 ont donné lieu effectivement à retrait de points.
- Les radars automatiques ont flashé 18 millions de fois, mais seulement 9 138 000 ont été retenues comme sanctionnables. Les flashes non retenus concernent des plaques illisibles (ou absence de plaque à l'avant pour les motos), étrangères (sauf pour la Suisse et le Luxembourg en 2010) ou de fausses plaques, mais seulement 4 549 000 ont donné lieu à retrait de points.
- Les contrôles effectués par les forces de l'ordre, soit préventifs, soit lors d'un accident, et ayant donné lieu à constat d'une infraction ou d'un délit (alcoolémie de plus de 0,8 g, grand excès de vitesse,...) sont au nombre de 2 456 000 pour les infractions, ayant donné lieu à 1 814 000 décisions de retrait de points, et de 432 000 pour les délits, ayant donné lieu à 126 000 décisions de retrait de points.

Les raisons de cette importante « perte en ligne » sont multiples : plaque étrangère, fausse plaque, délit de fuite lors d'un accident, véhicules prioritaires indûment flashés, peine alternative ne donnant pas lieu à une perte de points, mais aussi identité du permis non conforme à celle de l'état-civil (Marie-Claude à l'état-civil, Marie sur le permis), adresse périmée, relevé erroné, véhicule de société ; mais aussi défaut de transmission dans la chaîne de traitement, fichiers des cartes grises et des permis non à jour, etc.

Les rapporteurs formulent 29 préconisations, la majeure partie concernant l'organisation interne du traitement des constats et la tenue à jour des fichiers, propositions très techniques dont nous ne donnerons pas le détail, ainsi que quelques propositions permettant une meilleure identification des contrevenants : sanctionner la non-désignation du conducteur (le dernier Conseil interministériel a rendu obligatoire la désignation des conducteurs



de véhicules de société pris en infraction, mesure que la Ligue réclamait depuis plusieurs années), augmenter la taille de la plaque des motos (mesure qui rencontre l'opposition déterminée des Motards en colère). Notons également que depuis 2010 d'autres accords de coopération avec des pays voisins ont été passés permettant de sanctionner les conducteurs étrangers, non seulement d'une amende, mais aussi d'un retrait de points selon les règles de leur pays.

L'analyse de Claude Got

Celui-ci a analysé les infractions à l'alcool rapportées par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière dans son bilan 2013. Il relève les données suivantes :

- 7 900 000 contrôles préventifs avec un taux d'infraction de 3,8 % soit 300 000 contrevenants, 2 300 000 contrôles lors d'une autre infraction avec un taux d'infraction à l'alcool de 3,7 % soit 85 000 contrevenants,
- 298 000 contrôles réalisés lors d'un accident avec un taux d'infraction de 8,4 % soit 25 000 contrevenants (dont il estime le nombre de tués lors de l'accident à 1 000), soit un total de 409 000 contrevenants sanctionnables.

Mais il relève à une autre page du document 101 864 infractions contraventionnelles (alcoolémie inférieure à 0,8 g) et 148 209 délictuelles (alcoolémie supérieure à 0,8 g) soit un total arrondi à 250 000.

Il relève une erreur manifeste à propos des 3,8 % d'infraction en contrôle préventif, ce taux étant d'environ 2,7 % au cours des 8 années précédentes, ce qui ramène les 300 000 contrevenants à 213 000 et le total à 322 000.

Le document de l'ONISR indique par ailleurs que 512 000 points ont été retirés pour alcoolémie inférieure à 0,8 g et 479 000 pour alcoolémie supérieure à 0,8 g. À 6 points par retrait, cela fait 165 000 contrevenants effectivement sanctionnés. Les raisons de l'écart 322 000/165 000 :

- des contrevenants sans permis,
- des étrangers,
- des contestations pour irrégularité du contrôle de l'éthylomètre et surtout la non fiabilité du fichier des permis.

Là encore ce sont les procédures internes au contrôle-sanction qui sont en cause.

Conclusion générale

Au-delà des « pertes en ligne » dues à des causes externes au système contrôle-sanction, plaques étrangères, trop petites, véhicules de société, etc. pour lesquelles des améliorations sont possibles et déjà partiellement réalisées depuis 2010, il reste des causes imputables à l'organisation du système lui-même : il semble qu'en ce domaine l'autorité en charge de la sécurité routière n'ait pas porté toute l'attention requise ni pris les mesures propres à corriger rapidement les dysfonctionnements constatés.

➔ La réparation des préjudices découlant des dommages psychiques

Claude LIENHARD
Avocat spécialiste en droit du dommage corporel
Professeur des Universités

Face aux accidents de la route comme dans d'autres domaines tels que les agressions, les catastrophes ou les attentats, les victimes ayant été exposées à des violences volontaires ou involontaires peuvent présenter des symptômes permettant de présumer une atteinte d'ordre psychique.

La réparation intégrale

Le principe de réparation intégrale implique la reconnaissance et la prise en charge indemnitaire par l'auteur ou son assureur ou par les mécanismes *ad hoc* (notamment les fonds) de tous les préjudices qui portent atteinte à l'intégrité de la personne victime ou de ses proches y compris dans la composante liée au dommage psychique.

En effet les conséquences et répercussions d'un événement vécu ou subi ne s'inscrivent pas que dans les chairs. Le dommage psychique doit également être pris en compte.

L'identification et la reconnaissance médicale, juridique et judiciaire des syndromes psycho-traumatiques sont certes assez récentes mais désormais acquises⁽¹⁾.

Cette identification entre dans la mission d'audit réparatoire de l'avocat de la victime directe ou indirecte et doit attirer l'attention

de tous ceux qui sont dans une démarche d'accompagnement ou de conseil.

Qui est concerné ?

Le dommage psychique peut aussi bien concerner une victime directe qu'une victime indirecte.

Ainsi, le conducteur d'un véhicule qui sera blessé et dont la passagère, son épouse, est tuée lors de l'accident, est susceptible de présenter les symptômes d'un tel dommage. Il en sera de même pour une passagère épargnée d'un accident dont les autres occupants seront blessés ou tués.

De tels dommages peuvent également atteindre les proches d'une famille dont l'existence sera bouleversée par la perte d'êtres chers dans un accident mortel ou encore l'épouse, l'époux, la compagne, le compagnon de personnes décédées.

Sur quels éléments s'appuie la prise en compte ?

Les aspects psychiques doivent être repérés et pris en compte notamment dans l'établissement du certificat médical initial⁽²⁾. C'est à la victime de rapporter les preuves permettant d'évaluer les préjudices découlant des dommages, sous forme d'attestation de suivi par un médecin généraliste, par un psychiatre et/ou un psychologue ou par des comptes-rendus d'hospitalisation.

Il est important, chaque fois que cela est possible de faire établir un rapport d'expertise privée par un médecin psychiatre spécialisé qui pourra identifier, décrire et évaluer les traumatismes psychiques à partir du bouleversement total de l'existence qui peut entraîner des altérations de fonctionnement individuel, familial, social et professionnel⁽³⁾.

⁽¹⁾ Identification, évaluation et réparation des préjudices des victimes directes et indirectes découlant d'un dommage psychique M. Leroy – JD, Leroy, F. Bibal, LexisNexis « évaluation du dommage corporel » 20^e édition.

⁽²⁾ Cf. HAS synthèse de recommandation de bonnes pratiques – certificat médical initial concernant une personne victime de violences – octobre 2011.

⁽³⁾ F. LE BIGOT – Traiter les traumatismes psychiques cliniques et prise en charge ; Dunod ; C. DAMIANI, F. LE BIGOT « Les Maux du Trauma – Vocabulaire de psychotraumatologie ». Éditions Philippe Duval.

En cas de contestation ou de discussion sur l'existence, la densité de ce dommage et des préjudices en découlant, une expertise médico-psychiatrique peut être ordonnée par le Juge judiciaire qui demandera à un médecin psychiatre de procéder à l'évaluation des conséquences d'un éventuel syndrome psycho-traumatique dont peuvent par exemple souffrir une veuve et les enfants de la personne décédée.

Quels types de dommages peuvent être pris en compte ?

Sur la base des rapports d'expertise médico-légales, les victimes seront indemnisées au titre des préjudices extra-patrimoniaux d'un déficit fonctionnel temporaire, de souffrances endurées et d'un déficit fonctionnel permanent psychique. Les préjudices patrimoniaux peuvent aussi être pris en compte. Ainsi un préjudice économique peut être indemnisé.

En effet la Cour de Cassation a décidé (Cass. II civ. 28.04.2011 – n° 10-17380) « qu'est un préjudice imputable l'état dépressif de la victime par ricochet qui est la conséquence de l'état psychologique réactionnel résultant du décès de sa fille car elle est la suite directe du traumatisme créé par l'accident ».

Dommage psychique et préjudice d'affection

La réparation du dommage psychique doit être clairement distinguée de l'indemnisation du préjudice d'affection.

Par un arrêt du 13 octobre 2015, la Cour d'Appel de Paris (n°14/07850) a rappelé au visa du principe de la réparation intégrale du préjudice que le traumatisme psychique subi par la victime par ricochet du fait du décès de la victime directe est distinct du préjudice moral.

On relèvera également une décision rendue par le Tribunal de Grande Instance de Saint-Malo le 15 décembre 2014 (2014-12/0) où l'évaluation du déficit fonctionnel permanent « de nature psychique » a été faite sur la seule base d'un rapport d'expertise privée du Dr Archambault, médecin psychiatre expert agréé auprès de la Cour de Cassation, le Tribunal relevant que « si cette évaluation psychologique n'a pas été faite de manière contradictoire, le rapport résultant a été produit aux débats, le prévenu et son assureur ont été ainsi en mesure d'en débattre contradictoirement et de faire toutes observations, réserves et critiques sur le contenu. Une nouvelle expertise n'apparaît donc pas nécessaire ».



En résumé et en conclusion, il convient que les professionnels amenés à quelque titre que ce soit à informer et à conseiller les victimes d'accident de la circulation et leurs proches soient attentifs à la dimension d'éventuels dommages psychiques afin que celle-ci soit au moins explorée.



Accident de la route : 1 enfant sur 3 souffre de stress post-traumatique

Source : article du site « Pourquoi docteur » Antoine Llorca-29/05/2014

Une chercheuse suédoise, Eva Olofsson, s'est intéressée aux conséquences des blessures liées à un accident de la route chez l'enfant. Selon sa thèse, un tiers des enfants, victimes d'un accident, souffriraient de stress post-traumatique plusieurs mois après. La peur qu'un nouveau drame se produise les maintiendrait dans cet état d'anxiété sévère.

Un stress qui perdure un an après l'accident

La chercheuse a pu démontrer qu'un grand nombre d'enfants pouvaient souffrir de stress post-traumatique à la suite d'un accident de la route. Pour se faire, la chercheuse est allée interroger, à deux reprises, 292 enfants victimes d'un accident de la route : la première fois, un mois après l'accident et la seconde fois, un an après. Lors

de la première entrevue, 30 % des enfants interrogés ont dit avoir très peur et être stressés lorsqu'ils voyaient une voiture ou autre chose qui leur rappelaient l'accident. Grâce à ces réponses, elle a pu déterminer que ces 30 % souffraient de stress post-traumatique.

Un an plus tard, la chercheuse leur a fourni un nouveau questionnaire pour connaître leur état. Après analyse, 22 % des enfants interrogés souffraient encore de stress post-traumatique. Pour la chercheuse, ce chiffre démontre que les séquelles psychologiques sont plus marquantes que les séquelles physiques pour un enfant.

La peur de perdre la vie

Les réponses des enfants interrogés lui ont donné une meilleure vision de ce qui pouvait causer ce stress post-traumatique.

« Les enfants ressentent beaucoup de stress et de peur en lien avec l'accident, et ont encore l'impression que leur vie est en danger », précise Eva Olofsson. Ils souffrent encore de ce traumatisme car ils ont l'impression qu'ils ne sont pas en sécurité et que la mort les guette à chaque coin de rue. Ce qu'elle remarque aussi, c'est que la sévérité des blessures physiques n'influence pas le risque de connaître du stress post-traumatique.

Le fait que la plupart des collisions ait lieu avec une voiture peut aussi expliquer pourquoi les enfants souffrent de stress post-traumatique. « Être blessé par une voiture alors qu'on est un piéton sans défense est souvent ressenti comme une expérience bien plus stressante, effrayante et menaçante qu'une simple accident de vélo », affirme l'auteur de cette thèse.



« La démocratie des crédules » de Gérald BRONNER (PUF)

Jean-Yves LAMANT

Dans une vie, il arrive assez rarement que des livres vous marquent à jamais, que vous ayez tout naturellement le désir de les relire et les relire encore pour être sûr que vous en avez bien tiré toute l'essence et le sens. Le livre de Gérald Bronner « La démocratie des crédules » en fait désormais partie, depuis que j'ai fortuitement découvert son existence au détour d'un article du Point sur Etienne Klein qui parlait de notre société du risque qui se méfie de la science et ne croit plus au progrès. Etienne Klein, Centralien, philosophe des sciences, appelait les scientifiques à monter au créneau pour contrer ce que Gérald Bronner nomme le « démagogisme cognitif », « cette ambiance qui donne du crédit aux points de vue les plus intuitifs et parfois les plus erronés sur toutes sortes de sujets ». Et si la sécurité et la violence routière faisaient partie de ces sujets ? L'expression « démagogisme cognitif » dont j'aurais bien souhaité être l'auteur, résume à merveille le contexte dans lequel la Ligue contre la violence routière tente avec peine de faire partager ses positions argumentées et ses propositions. Dans ces quelques lignes je vais tenter le redoutable exercice de partager avec vous les idées-force de ce livre. Je vous laisserai imaginer l'application de toutes ces idées à la sécurité et à la violence routière. Vous verrez aussi que ce livre est d'une extraordinaire actualité car il traite assez naturellement les mécanismes qui mènent au fanatisme et à la radicalisation. Et, si d'aventure, vous décidez de lire ce livre, vous m'aurez donné le sentiment que nous avons contribué à remporter une toute petite victoire contre l'obscurantisme rampant qui détruit nos sociétés.

La confiance rompue... par Internet

Ce livre tente de montrer que les processus inquiétants qui « permettent au faux et au douteux de s'emparer de l'espace public » sont favorisés par le développement de la technologie de l'information, le fonctionnement de notre esprit et la nature même de la démocratie. Il nous fait prendre conscience que « nous sommes tous responsables de ce qui est en train de nous

arriver ». Ces mots résonnent en nous d'autant plus fortement après les événements tragiques qui ont, en particulier, touché Paris et la France en 2015.

Le livre démarre, dans son introduction, sur la discussion du droit au doute, doute de croire ce qui nous est dit ou écrit, en rappelant que ce droit, s'il devient invasif, sous forme d'intimidation morale par exemple, devient un abus de droit. Sans devoir en regard de ce droit et sans contrainte, ce droit devient alors « une forme de nihilisme

mental, une négation de tout discours ». Or toute vie sociale a une essence : la confiance. Tout ordre social a besoin que cette croyance en la prévisibilité des comportements des autres soit solide. Si un conducteur souhaite passer au feu vert, mais suppose que ceux de la rue perpendiculaire risquent fortement de ne pas respecter le code de la route et s'arrêter au feu rouge, tout le système se grippe. De manière plus générale, nos sociétés démocratiques qui s'organisent autour des progrès de la connaissance et de la division du travail intellectuel, sont paradoxalement des sociétés de croyance par délégation et donc de confiance. Plus l'on sait de choses, moins la part de ce que je sais est proportionnellement importante. Cela peut être déstabilisant mais c'est là où la nécessaire confiance entre en jeu.

Dans les démocraties et plus spécifiquement en France, il existe une suspicion non seulement à l'égard de la science mais aussi de la presse et de nos gouvernants. Le doute permet d'obtenir un statut de victime de la part de ceux qui complotent contre la vérité. Invoquer la seule bêtise ou la malhonnêteté serait très réducteur car il faut plutôt tenter de comprendre pourquoi les gens ont « des raisons de croire ce qu'ils croient », même s'ils n'ont pas forcément raison de le croire. La puissance argumentative déployée sur ce que l'on veut nous faire tenir pour des faits et les propositions trompeuses qui prétendent éclairer le monde nourrissent la face obscure de notre rationalité. Ceci vient d'un double processus de « démocratisation » : la libéralisation du marché de l'information et la révolution de l'« offre » des produits sur ce marché. Le danger de nos démocraties réside dans le fait qu'elles permettent l'extension rapide des modes de raisonnement fautifs, qui, auparavant demeuraient privés. Il est encore temps de réagir puisque les mécanismes en sont désormais connus et formalisés.

Quels sont les mécanismes des raisonnements fautifs ?

Gérald Bronner rend compte dans son livre du fait contre-intuitif que ce qu'il nomme notre « contemporanéité » favorise la diffusion des croyances. Ce fait est d'abord la conséquence de l'histoire de la structuration du marché cognitif : libéralisation de l'offre et progrès vertigineux de la demande ont entraîné une série d'effets que le livre détaille et explique à l'aide d'exemples très pertinents. Plusieurs effets sont en cause :

- ❖ L'effet de concurrence accrue entre diffuseurs d'information qui limite parfois la vérification des sources.
- ❖ L'effet de diminution du temps d'incubation des produits cognitifs.
- ❖ L'effet Olson qui laisse les petits groupes motivés dépenser une grande énergie pour jouer contre la connaissance alors que les grands groupes qui ont intérêt à agir ne le font pas en attendant que d'autres le fassent à leur place.
- ❖ L'effet Fort qui construit un mille-feuilles argumentatif dont chaque étage est fragile mais dont l'ensemble de la construction donne l'impression que tout ne peut pas être faux.
- ❖ L'effet Othello qui manipule les croyances à l'aide de scénarios.

ou bien encore l'effet râteau qui illustre l'une des nombreuses erreurs de raisonnement consistant à surestimer les faibles probabilités.

L'alimentation du *démagogisme cognitif* se fait au travers de divers stratagèmes dont l'invocation très commune du prétendu « bon sens ».

Au final on comprend que l'homme est faible, influençable et que certains exploitent son penchant naturel à l'« avarice mentale » qui l'incline à rester dans sa « zone de confort intellectuel ». Émergent alors, sans que personne ne l'ait décidé, les faces obscures de la rationalité que l'auteur appelle la « démocratie des crédules ».

Les démocraties en grave danger

Le livre traite dans une dernière partie de la démocratie participative et délibérative. La démocratie politique ou cognitive peut entraîner le populisme dès lors que l'expression politique flatte les penches les moins honorables et les mieux partagées de l'esprit humain. Opinion publique et intérêt général ne sont pas toujours alignés.

Que peut-on faire ? Ne jamais perdre de vue que les 3 limites – dimensionnelle, culturelle (penchant à agir selon nos représentations) et cognitive (capacité à traiter des sujets complexes) – font de nous des sujets

croyants ce qui nous éloigne de la connaissance. Pour réduire le pouvoir de nuisance de ces biais, et dompter l'aveugle cognitif qui est en nous, les solutions principales proposées concernent non seulement l'éducation (la culture de l'esprit critique avec méthode) mais aussi l'ingénierie de la connaissance, l'identification des arguments les plus saillants des personnes crédibles mais aussi le socle de leur possible défaillance, le marketing cognitif et le partage de la connaissance dans la sphère micro sociale. Ne pas oublier l'encadrement du 4^e pouvoir que sont les médias par une instance de sanction par ses pairs comme le pratiquent d'autres tels que la médecine ou le sport...



Pour finir, je ne peux résister à citer dans son intégralité la dernière phrase du livre :

« Il est urgent que chaque acteur compétent engage la bataille sur le marché cognitif en faveur de la démocratie de la connaissance et de la pensée méthodique pour faire reculer partout les savants d'illusions ».

Bonne lecture.

www.violenceroutiere.org

Le site de la ligue :



LES ENTRETIENS DE LA LIGUE

9 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière



Le LAVIA



Le LAVIA, caméra embarquée



La vitesse, première cause d'accident



Prise en charge de l'alcool



Justice et sécurité routière



Rémy Heitz : mon passage à la sécurité



La désinformation



Médias : le rôle des lobbies



Voiture citoyenne



Revue de presse

Les enfants font la leçon aux parents

Le Parisien 18/12/2015 Frédéric Mouchon

Impitoyables, les bambins pointent tous les écarts de conduite des grands... et ils sont nombreux, selon l'étude que nous dévoilons aujourd'hui.

Avoir ses enfants à bord n'est en rien un gage de conduite responsable, selon une étude Ipsos. Et ces chères têtes blondes remarquent tous les défauts...

oublier le clignotant. Un tiers a même remarqué que ses parents ne s'arrêtent pas pour laisser passer les piétons. « *Les enfants sont particulièrement attentifs à la conduite de leurs parents et leur observation des comportements inciviques ou du non-respect des règles est très développée* », souligne la déléguée générale de la Fondation Vinci Autoroutes, Bernadette Moreau.

Certains comportements à risques, que l'on pensait définitivement tombés aux oubliettes, ont malheureusement tendance à perdurer. Alors que 34 % des passagers arrière tués en 2014 ne portaient pas de ceinture, 17 %

des 8-11 ans avouent ne pas s'attacher pour des trajets quotidiens. Et 27% des enfants ont pointé que leurs parents démarrent sans avoir vérifié au préalable s'ils ont ou pas bouclé leur ceinture à l'arrière.

Une inconscience du danger qui atteint son paroxysme lorsque la sonnerie d'un portable retentit dans l'habitacle. Alors qu'un accident sur dix est

lié à un coup de fil et plus d'un tiers les ont surpris en train de rédiger ou de lire un SMS en conduisant. « *C'est très dangereux, car lorsqu'on est au téléphone au volant l'attention s'échappe et l'esprit n'est plus dans la voiture*, constate le professeur Daniel Marcelli, psychiatre de l'enfant et de l'adolescent. *Au-delà de la responsabilité physique qu'ils ont de protéger leurs passagers, les parents devraient prendre conscience qu'ils sont des modèles pour leurs enfants et qu'ils ne peuvent donc pas leur inculquer n'importe quoi au volant.* »

Certains, comme Annabelle, ont trouvé la parade en demandant à leur enfant de répondre à leur place : « *Parfois, je lui donne mon téléphone et je lui demande de décrocher pour moi, de dire que je suis en train de conduire et que je rappelle.* »

Plus les enfants grandissent, plus ils deviennent critiques lorsque leurs parents ne respectent pas le Code de la route. « *À l'adolescence, ils sont de plus en plus attentifs aux écarts de conduite des adultes*, constate Daniel Marcelli. *C'est pour eux l'occasion de vérifier si les parents se conduisent bien ou s'ils font le contraire de ce qu'ils préconisent à leurs propres enfants.* »

Et le psychiatre de mettre en garde ceux qui ne mettent pas en adéquation au volant leurs paroles et leurs actes : « *Dans ce cas, quand l'adolescent prendra son scooter, il ne faudra pas s'étonner qu'à son tour il ne respecte pas les règles puisque ses parents les ont outrepassées devant lui.* »



« *Papa, tu roules trop vite !* » « *Maman, tu es passée au rouge.* » Quel parent n'a jamais entendu cette petite voix sur le siège arrière de la voiture pointant ses écarts de conduite? Nos enfants sont aux premières loges pour juger si l'on est un bon ou un mauvais conducteur, et ils voient tout. Téléphone au volant, excès de vitesse, gros mots... D'après une étude Ipsos pour la Fondation Vinci Autoroutes réalisée auprès de 1 000 parents et enfants âgés de 8 à 16 ans* et dévoilée aujourd'hui, avoir sa progéniture à bord n'est en rien un gage de conduite responsable. Des résultats à méditer alors que beaucoup vont prendre ce soir ou demain la route des vacances) et que les adultes s'auto-congratulent un peu trop facilement.

Soixante-huit pour cent des parents estiment ainsi rouler moins vite lorsqu'ils circulent en famille. Mais quand on interroge les bambins, une majorité d'entre eux ont bien enregistré que papa et maman ont tendance à dépasser les limitations de vitesse et à

lié à l'usage du téléphone en voiture, 54 % des enfants ont déjà vu leurs parents répon-

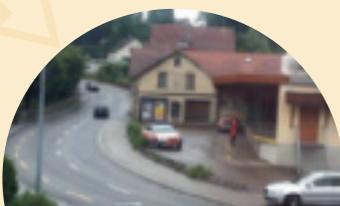
Zurich. Des utilisateurs du réseau social se sont rassemblés

20 Minutes.ch 15/12/2015 Pascal Schmuck

Ces utilisateurs thurgoviens d'un groupe Facebook ne s'attendaient sûrement pas à recevoir une convocation de la police cantonale. Ils postaient sur le réseau social des photos d'installations radar ou de contrôles routiers. Or cette pratique est illégale, a expliqué la police cantonale. Elle a donc demandé à s'entretenir avec des membres du groupe pour leur rappeler la loi, a raconté l'administratrice du groupe. Cette dernière s'est vue demander pourquoi elle annonçait les contrôles routiers sur Facebook.

Il reste encore des lacunes

« *J'ai expliqué que nous n'avions aucune mauvaise intention et que nous ne faisons*



* Étude réalisée sur Internet du 4 au 10 juin auprès de 502 enfants de 8 à 16 ans et 501 parents d'enfants de cette même tranche d'âge.

Pourquoi certains deviennent-ils odieux au volant ?

Metro News 04/12/2015

Metronews fait le tour de tous ces comportements qui vous tapent sur le système chez les autres... mais aussi chez vous. Appelés à la rescousse, des experts vous expliquent le comment du pourquoi.

Enfants, vie quotidienne ou en voiture, tout y passe.

Vous vous apprêtez à prendre la route avec Jean-Patrick, rencontré il y a deux semaines chez des amis, pour aller à un mariage. Sauf qu'après un kilomètre, le voilà qui vocifère et hurle à tout va, sous prétexte que la conduite de Mōssieur est polluée par la cohorte d'andouilles motorisées qui l'entourent. Jean-Patrick n'est plus le même à peine la portière fermée et contact mis. Jean-Pascal Assailly, psychologue chercheur à l'Institut Français des Sciences et technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFST-TAR), et expert auprès du conseil national de la sécurité routière, décrypte en trois points ces comportements parfois troubles.

Ce que l'on ressent

« En gagnant en confort, la voiture est devenue une seconde maison (accueillante, silencieuse). Comme une bulle, un utérus. À tel point que l'on ne sent même plus la vitesse. L'effet pervers est que les autres n'ont pas d'importance. À l'image du nourrisson, le conducteur retrouve la toute-puissance et la sensation d'être le maître du monde. Sentiment démultiplié alors que l'espace se réduit, créant des réac-



tions animales. Que les femmes n'ont pas voire très peu. Elles ne se transforment donc pas en louves sur la route. S'ajoute le fait que la route reste le dernier endroit où l'on peut être violent. Les 130 morts par semaine sur les routes françaises ne choquent personne » rappelle Jean-Pascal Assailly.

À quand le retour des vans peace and love sur toutes les routes ?

Ce qui se passe

« La plupart des 40 millions d'automobilistes ne conduisent pas comme ils vivent ? De fait, il n'y a pas de correspondance entre leurs comportements au quotidien et ceux qu'ils font au volant. Deux catégories émergent. On aura ceux dont le rapport à la règle est très altéré et qui conduisent dangereusement alors que par ailleurs, ils font particulièrement attention à leur cholestérol ou à leurs finances. Et à l'inverse, il y a ceux qui, au quotidien, prennent beaucoup de risques à travers par exemple la pratique de sports extrêmes, mais qui

conduisent tranquillement, parce que la prise de risque sur la route ne les intéresse pas. »

En somme, être limite dans la vie ou au volant, il faut choisir.

Comment s'en sortir

« Quand on monte en voiture, la vie quotidienne est aussi du voyage. Sujets au stress, les conducteurs le transfèrent donc sur leur conduite. Pour autant, un divorce ne peut pas justifier de rouler à 150 à l'heure ou avec 4 grammes d'alcool. Si la relaxation et le yoga sont de bonnes pistes pour limiter la pression, penser à ses enfants, à ses passagers et plus globalement à la responsabilité que l'on a envers autrui s'avère être de bons freins. La voiture nous fait régresser, mais il y a nécessité à résister. »

Chiche de sourire plus de 4 fois pendant votre prochain trajet ? Allez courage, c'est pas la mer à boire !

pour s'avertir des radars et des contrôles dans la région. Illégal, les avertis la police cantonale.

aucune annonce publique puisque notre groupe est fermé », a souligné l'administratrice à 20 Minuten.

Les forces de l'ordre ont par ailleurs été incapables de dire à partir de combien de personnes un groupe fermé est considéré comme public. La définition légale est pour le moment inexistante. Le groupe Facebook en question compte un peu plus de 3 000 personnes.

Autre canton, autres pratiques

Il est toutefois très probable que l'administratrice récolte une amende, pour sa plus grande incompréhension. La police thurgo-

vienne a confirmé son action sur le réseau social. « Nous avons constaté que ces services étaient toujours plus utilisés pour s'avertir mutuellement des contrôles de police », a indiqué son porte-parole Daniel Metzler.

Le phénomène a pris une telle dimension qu'il a nécessité une action. Les personnes convoquées sont ensuite dénoncées au Ministère public, en respect de l'article 98a de la Loi fédérale sur la circulation routière. Qui punit d'une amende « quiconque adresse des avertissements publics aux usagers de la route concernant les contrôles officiels du trafic ».

Les cantons voisins sont conscients de l'existence de tels groupes sur Facebook. « Nous les avons à l'œil mais nous ne prévoyons pas pour le moment d'agir », a déclaré Hanspeter Krüsi, porte-parole de la police cantonale de Saint-Gall.



↙ Vie de La Ligue

Conseil d'Administration du 14 novembre 2015

Quelques heures seulement après les événements tragiques de la nuit du 13 novembre nous nous sommes retrouvés à Paris ce samedi matin. Sans se concerter, chacun avait décidé de dépasser l'anxiété liée aux circonstances, de traverser les rues désertes de la capitale, pour nous réunir et poursuivre notre combat pour une société moins violente.

Comme à chaque Conseil d'Administration, nous avons échangé sur plusieurs sujets, dont celui concernant la décision de se porter partie civile dans le procès de l'accident de Puisseguin (cf. encadré).

Plusieurs points concernant l'organisation de la Ligue furent également actés : mise en place d'un dispositif de paiement en ligne pour les adhésions, création d'un groupe de travail pour la refonte du site internet de la Ligue, réflexion sur la mise en place d'une information régulière des adhérents (news-letter)...



La Ligue contre la violence routière a été particulièrement touchée par le drame de l'accident de Puisseguin.

Au delà de l'émotion et de la compassion pour les victimes, la Ligue considère qu'il est très important de pouvoir identifier précisément les causes de l'accident et surtout de son ampleur. Il est primordial que l'enquête diligentée et les expertises associées soient réalisées dans les meilleures conditions afin de pouvoir comprendre toutes les causes de l'accident.



La Ligue conformément à ses objectifs et ses statuts a donc pris la décision de se porter partie civile dans le cadre de l'instruction actuellement en cours devant le Tribunal de Grande Instance de Libourne et a désigné comme avocat Me Claude LIENHARD avocat au barreau de Strasbourg.



Jacqueline FURBEYRE

Jacqueline FURBEYRE

Chantal PERRICHON

J'ai eu la chance de rencontrer des personnes exceptionnelles lorsque je suis devenue adhérente de la Ligue. Jacqueline Furbeyre fut l'une d'elles. Nous sommes devenus une association reconnue en France et dans le monde entier, grâce à l'engagement de ces pionniers qui ont posé les fondations d'une association qui peut se prévaloir aujourd'hui d'un bilan plus qu'honorable. Ghislaine Leverrier, ancienne présidente, et Odile Van Hee, ancienne Secrétaire Générale, ont eu le privilège de militer avec Jacqueline et ont souhaité nous faire part de leur reconnaissance à son égard.

Ghislaine LEVERRIER et Odile VAN HEE

Jacqueline FURBEYRE est arrivée à la Ligue dans les premières années de notre association. Il fallait se former, s'organiser, se structurer et afficher clairement nos objectifs. Secrétaire Générale, elle fut l'un des piliers dans cette organisation, grâce à son expérience professionnelle acquise à Antenne 2, son esprit de synthèse et sa vivacité. Au-delà, elle possédait des qualités d'écoute et d'empathie à l'égard de ces pionniers qui ont constitué le noyau dur de la Ligue, et qui souvent étaient en grande souffrance.

Jacqueline était de toutes les actions militantes que nous organisions, notamment l'opération des « lits-nacelles » pour transporter les bébés dans les voitures. Grâce au partenariat qu'elle a établi avec le GEMA, 4 000 lits-nacelles ont été offerts à des maternités situées dans toute la France, pour les mettre à la disposition des jeunes parents. Cette action de la Ligue fut déterminante pour mettre en place l'obligation d'attacher les enfants dans les voitures à compter du 1^{er} janvier 1992.

Nous garderons de Jacqueline le souvenir d'une très grande dame.



↳ Vie des asso's

↳ Des interventions diversifiées pour l'AD des Haut-Rhin et Bas-Rhin

La Ligue Haut-Rhin/Bas-Rhin intervient depuis de nombreuses années dans les établissements scolaires de tous niveaux (écoles, collèges et lycées) pour y faire des exposés sur la sécurité routière et amener la bonne parole auprès des enfants et des jeunes.

« Depuis quelque temps nous avons voulu diversifier les lieux d'intervention : Maisons d'arrêt, établissements d'insertion et Centres socio-culturels » déclare Gilles Huguet, Président de l'AD. « Les interventions à la Maison d'arrêt de Strasbourg et à l'EPIDE ("Établissement public d'insertion par la défense", et depuis peu "dans l'emploi") de Strasbourg présentent un point commun : elles concernent dans le 1^{er} cas des détenus, et dans le 2^e cas des jeunes de 18 à 25 ans en difficulté et en recherche de formation, qui pour nombre d'entre eux préparent leur permis de conduire,

d'où leur intérêt pour les propos que la Ligue leur apporte, et des échanges intéressants avec eux. »

Dans les centres socio-culturels l'objectif est différent selon Gilles Huguet.

« Les interventions au Centre socio-culturel d'un quartier populaire de Strasbourg ont concerné des personnes de nationalité étrangère arrivées plus ou moins récemment en France, qui suivent des cours de français ainsi que des séances d'information sur plusieurs "grandes causes nationales" dont la sécurité routière. Ces personnes sans permis souhaitent rarement le passer, mais sont intéressées par les problématiques des piétons et des cyclistes. »

↳ L'AD du Morbihan sur tous les fronts...



Les actions de prévention à la sécurité routière en milieu scolaire (collèges, lycées...) mobilisent très régulièrement l'AD du Morbihan. « Lors de notre Assemblée Générale en avril 2015, nous avons décidé de mettre au point et d'éditer un tract sur le thème – Comment bien préparer son départ en vacances – » déclare Geneviève Potier Présidente de l'AD. « Ce tract a été distribué dès la fin juin dans les mairies, gendarmeries, offices de tourisme, garages... Cette démarche a été très appréciée. »

Dans le Morbihan chaque commune compte un élu délégué à la sécurité routière. Le 23 juin, 3 militants avec Jacques Robin ont participé à une journée d'information pour ces ERSR (Élus Référents Sécurité Routière).

« En juillet, une de nos équipes a passé la journée avec 85 adolescents réunis en camp-bivouac sur le thème "Prévention et lutte contre les comportements à risques, les addictions, sport et santé" précise Geneviève Potier. « Notre atelier proposait des tests avec les "lunettes alcoolémie", le réactiomètre... Les jeunes se sont montrés très attentifs et réceptifs. »

Geneviève Potier conclue sur une note plus mitigée « Début septembre, la présence au Forum des Associations de Vannes a généré de bons échanges mais avec une réelle difficulté pour concrétiser des adhésions, ce qui est à déplorer ».



➤ Vie des asso's

➤ L'AD de Moselle présente le projet MEVICA*

En juin 2015, la société de production sollicitée par l'émission « Envoyé Spécial » de France 2 a contacté la Ligue de Moselle pour filmer ses essais de boîte noire accidentologique. Le thème de l'émission portait sur les « dashcams » autrement dit les vidéos embarquées dans les véhicules. « Après discussion avec la pro-

duction, notre projet de procès virtuel permettant de démontrer l'intérêt des boîtes noires accidentologiques les a finalement intéressés » précise Jean-Yves Lamant Président de l'AD. « C'est ainsi qu'une équipe de tournage est venue en Moselle mi juin pour filmer les essais de boîte noire fournies par Road Eyes et que Pierre de Gonneville, notre expert a réalisé ».



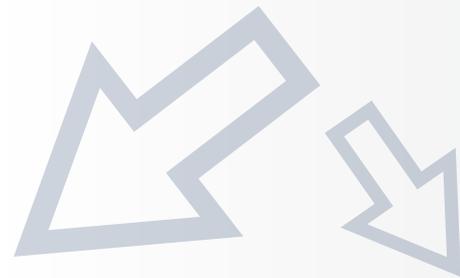
Jean-Yves Lamant est aussi très satisfait d'avoir pu mobiliser l'équipe de tournage sur le volet juridique du projet : « La rencontre avec le Procureur de Metz M. Christian Mercuri à qui nous avons présenté notre projet de procès virtuel a été filmée. Au cours de cet entretien le procureur nous a donné son accord pour solliciter la participation de l'Institution Judiciaire de Metz. » Malgré le temps réduit consacré au sujet (2 à 3 minutes) dans l'émission « Envoyé Spécial » du 17 septembre, celui-ci a néanmoins permis de montrer que les essais ont eu une contribution positive au dossier boîte noire (mise en évidence de la nécessité d'associer la vitesse mesurée par le constructeur et prise en compte du rétrécissement du champ de vision avec l'augmentation de la vitesse).

*(Mesure de la Vitesse en Cas d'Accident).

ADHÉSIONS ET DONNS

LE PAIEMENT EN LIGNE EST EN PLACE !

Suite à la décision du conseil d'administration du 14 novembre Hervé et Daniel auront mis les bouchées doubles pour proposer un nouveau service : la possibilité de paiement en ligne pour les dons et les adhésions.



Quelques précisions sur le système mis en place :

- Le dispositif est totalement sécurisé car il utilise la solution de la société Payzen qui est spécialisée dans ce domaine.
- Trois entrées distinctes sont proposées sur le site national de la ligue : Dons (avec paiement en ligne), Adhésion (avec paiement en ligne), Paiement par chèque pour les dons et les adhésions (renvoi sur le téléchargement du bulletin qui peut être téléchargé et imprimé).
- La Ligue contre la violence routière et la société Payzen s'engagent à ne pas utiliser les contacts à des fins commerciales (revente des fichiers).

Les avantages du paiement en ligne

- Une facilité de paiement qui incitera les plus hésitants à concrétiser leurs dons et/ou adhésions.
- Une charge de gestion allégée pour la ligue nationale mais également pour l'ensemble des AD.
- La constitution d'une base de contacts mails qui permettra à la ligue nationale et les associations départementales de communiquer plus régulièrement auprès des donateurs et adhérents qui le souhaitent.

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 Vaysette – 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 (lcvr21dijon@gmail.com)

25 – Doubs : Christian Tarroux – 26 chemin de la Naitoure – 25000 Besançon – Tél. : 03 81 88 39 09 (ctarroux@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-Valgalgues – 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 – (fabienethomasazars@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. : 06 25 52 60 67 (Siège départemental) (chadrinaline@gmail.com)

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 Dizy – 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 Lasपालes – 65200 Bagnères-de-Bigorre – Tél. : 05 62 91 16 39 – Portable : 06 82 74 28 31 (abadieandre@aol.com)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

83 – Var : (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 (pplaville@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 (lcvr.reunion@wanadoo.fr)

Conseil d'administration

Blanc Myriam, Jean-Luc Carl, Claude Chabot, Josiane Confais, Alexis Coussement, Hervé Dizi, 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, Odile Van Hée, 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. : 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, Christian Machu,
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 (françoise.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 l'année civile en cours, comprend l'abonnement à PONDÉRATION (4 numéros par an) et donne droit à un reçu fiscal.