



# Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

↙ **Remontée  
de file**  
p.6

↙ **Automatisation  
des véhicules**  
p.8

↙ **Risque  
et alcool**  
p.10

↙ **Sécurité routière  
en Europe** **DOSSIER** p.13



# SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 4 – Les chiffres de juin et du premier semestre 2017
- 5 – Avertisseurs de radars : vers la fin d'une mascarade ?
- 6 – Remontée de file : infraction ou pas ?
- 8 – Automatisation des véhicules : vers un changement de paradigme
- 10 – Risque et alcool
- 12 – L'éthylotest anti-démarrage « médico-administratif »
- 13 – Statistiques et performances en sécurité routière en 2016 : une Europe à plusieurs vitesses ?
- 16 – Lu pour vous
- 16 – Réflexions parallèles (suite)
- 18 – Objectif zéro accident : et si la vraie solution était « l'intériorité citoyenne » ?
- 19 – Revue de presse
- 20 – Vie de la Ligue
- 22 – Vie des asso's

## LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

15, rue Jobbé-Duval  
75015 PARIS  
Tél. : 01 45 32 91 00  
E-mail : [secretariat@violenceroutiere.org](mailto:secretariat@violenceroutiere.org)  
Site Internet : [www.violenceroutiere.org](http://www.violenceroutiere.org)  
[www.voiturecitoyenne.fr](http://www.voiturecitoyenne.fr)

**Directrice de la publication :**  
Chantal Perrichon

**Rédacteur en chef :**  
Pierre Lagache

**Comité de rédaction :** Claude Chabot, Ilyas Daoud, Claude Got, Jean-Yves Lamant, Philippe Lauwick, Christian Machu.

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

**Crédits Photos :** Fotolia ©Denys Rudyi (couverture et p. 13), Claude Chabot (p. 7-p. 22), Fotolia ©chombosan (p. 8), Fotolia ©folienfeuer (p. 9), Fotolia ©Olivier Le Moal (p. 11), Drager (p. 12), Fotolia ©kamasigns (p. 13), Fotolia ©JackStock (p. 14), Fotolia ©fotodo (p. 16-17), Fotolia ©Syda Productions et ©Ralf Geithe (p. 18), Bilan.CH (p. 19), Pierre Lagache (p. 20-21), LCVR Savoie, LCVR Loire-Atlantique (p. 22).

# ation

## HISTOIRE D'UN RACCOURCI !



L'évaluation des politiques publiques est clairement dans l'air du temps. On ne peut d'ailleurs que s'en féliciter. Chercher à apprécier l'impact d'une politique au travers d'indicateurs relève du bon sens et du souci vertueux de la bonne utilisation des deniers publics.

Dans le domaine de la sécurité routière, la Ligue a toujours porté cette nécessité d'évaluer au mieux les actions mises en œuvre.

L'évaluation pose toutefois la question essentielle des indicateurs pertinents et de la qualité de l'analyse qui en est faite. Si ces deux prérequis ne sont pas respectés, l'évaluation peut vite conduire à une conclusion hasardeuse.



Pierre LAGACHE,  
Rédacteur en chef de Pondération

Le récent rapport de la très respectable Cour des comptes en est un criant exemple. Celui-ci pointe la hausse des recettes du dispositif national de contrôle-sanction et la met en relation directe avec la dégradation des résultats de la sécurité routière observés ces dernières années. La logique arithmétique trouve ici sa limite car il était absolument nécessaire d'analyser les résultats avec les experts de la sécurité routière. En occultant les 35 000 vies sauvées depuis 2002<sup>(1)</sup> par le CSA, ce rapport a bien entendu nourri l'argumentaire des opposants farouches à la politique de contrôle automatisé, visiblement très friands des évaluations au doigt mouillé !

(1) Évaluation du Contrôle-Sanction-Automatisé (CSA) – Pondération n° 107 – Juin 2016.



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

## Nos Valeurs

### Indépendance

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

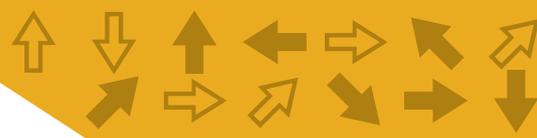
### Rigueur

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

### Proximité

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

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



**Chantal PERRICHON,**  
Présidente de la Ligue  
contre la violence routière

Rassérénés par les bons résultats des deux premières années du quinquennat de F. Hollande<sup>(1)</sup>, nous avons ensuite déchanté. La nomination de B. Cazeneuve au ministère de l'Intérieur a marqué la fin de l'efficacité de l'État pour la sécurité routière. Les protestations d'empathie envers les familles de victimes, les assurances d'engagement sans faille, ont tenté de travestir la crainte perpétuelle de déplaire durant ces années de mortalité croissante sur les routes. Or, la sous-utilisation des radars mobiles par insuffisance de personnels, la peur de neutraliser les avertisseurs de radars et d'abaisser la vitesse maximale sur le réseau secondaire, détérioraient les résultats. Un flot de mesurette inefficaces et d'affirmations sans fondement ont remplacé l'adoption de mesures capables de nous faire atteindre l'objectif gouvernemental de 2 000 tués en 2020. Cette faillite a été politique, nous ne l'oublierons jamais !

Les faits ont balayé sèchement les prétentions des gestionnaires pusillanimes de ce quinquennat. Quelques rescapés des incompétences passées tentent bien piteusement de dissimuler leurs échecs, en invoquant le « plancher de verre », le refus social d'une politique contraignante, voire les revers d'autres pays européens. L'article d'I. Daoud dans ce numéro vous convaincra de l'inanité de cette esquivance. La mortalité routière en France se situe hélas dans la moyenne haute de l'Europe et le premier semestre de 2017 laisse craindre le pire : nous allons sans doute vers une quatrième mauvaise année consécutive.

Convaincus d'avoir été trahis, nous aspirons aujourd'hui à plus de sincérité et de courage. Il en faudra pour maîtriser des *lobbies* devenus tout puissants, car « *c'est la faiblesse de l'État qui fait la force des groupes de pression* »<sup>(2)</sup>. Nous avons pu le vérifier. Le « politiquement correct » a remplacé la connaissance, l'attribution... la décision.

Nouveau quinquennat, nouvelles espérances.

Mais comment ne pas s'alarmer de la nomination d'A. Bourolleau comme « conseillère agriculture, pêche, forêt et développement rural » à l'Élysée ? La satisfaction provocante et sans retenue de Vin et société<sup>(3)</sup> dont elle a été déléguée générale durant quatre ans, après avoir exercé ses talents de commerciale chez Baron Philippe de Rothschild, Heineken et l'Union des côtes de Bordeaux prouve que ses réseaux ont bien fonctionné, « *que le vent tourne et la France remet enfin le vin à sa place*<sup>(4)</sup> » et que « *le lobby hygiéniste... business gavé de centaines de millions d'euros de subventions publiques (sic)* » doit se le tenir pour dit ! Laisser croire qu'il y aura équilibre entre la santé et la promotion du vin ne convainc personne, y compris ceux qui profèrent ces inepties.

Emmanuel Macron, dans sa profession de foi, s'est engagé à être un Président « *qui protège* », notamment « *les plus faibles* ». Or, d'une part notre jeunesse est la proie ciblée par la publicité des alcooliers pour leur plus grand profit, d'autre part notre économie pâtit des 50 000 décès prématurés chaque année dus à la consommation d'alcool. Pratiquer l'entrisme pour un *lobby* aussi toxique sans « *en même temps* » délaissier la santé des Français revient à résoudre la quadrature du cercle. C'est dire notre scepticisme et notre inquiétude !

Nous dédions ce numéro de *Pondération* à une jeune femme de 26 ans, tuée en décembre 2014, dont le meurtrier vient d'être jugé. À 127 km/h, dans une rue de Caen, avec 1,80 g d'alcool dans le sang, ce multirécidiviste de 24 ans (jugé trois fois pour conduite en état d'ivresse) avait condamné à mort une conductrice et grièvement blessé sa passagère. Durant l'audience, son avocat s'est insurgé contre des réquisitions qu'il a jugées disproportionnées et a même tenté de s'opposer à l'annulation du permis !

<sup>(1)</sup> Avec une baisse de 9 % du nombre des tués chaque année, l'objectif de moins de 2 000 tués sur nos routes était atteignable. Hélas, une politique inadaptée, timorée a suivi, sanctionnée par une augmentation de 2 % du nombre de tués sur nos routes. Si le cap avait été maintenu, deux mille familles n'auraient pas basculé dans l'horreur !

<sup>(2)</sup> Phrase extraite d'un *Rapport sur l'alcoolisme*, rédigé par un groupe de travail présidé par le Professeur Jean Bernard, à la demande de V. Giscard d'Estaing. Ont participé notamment M. Allain Régnault, journaliste, les Professeurs C. Got, B. Metz, J.-C. Sournia, L. Averseng, magistrat...

<sup>(3)</sup> Association qui défend les intérêts du *lobby* viticole et se prétend acteur de la prévention, à l'instar d'Entreprises et prévention rebaptisée, Avec modération ! (car rien ne les arrête) que nos militants ont appris à connaître grâce au film de Coline Serreau *Tout est permis*.

<sup>(4)</sup> Editorial de D. Saverot dans *La revue du vin français* du 21 juin 2017.

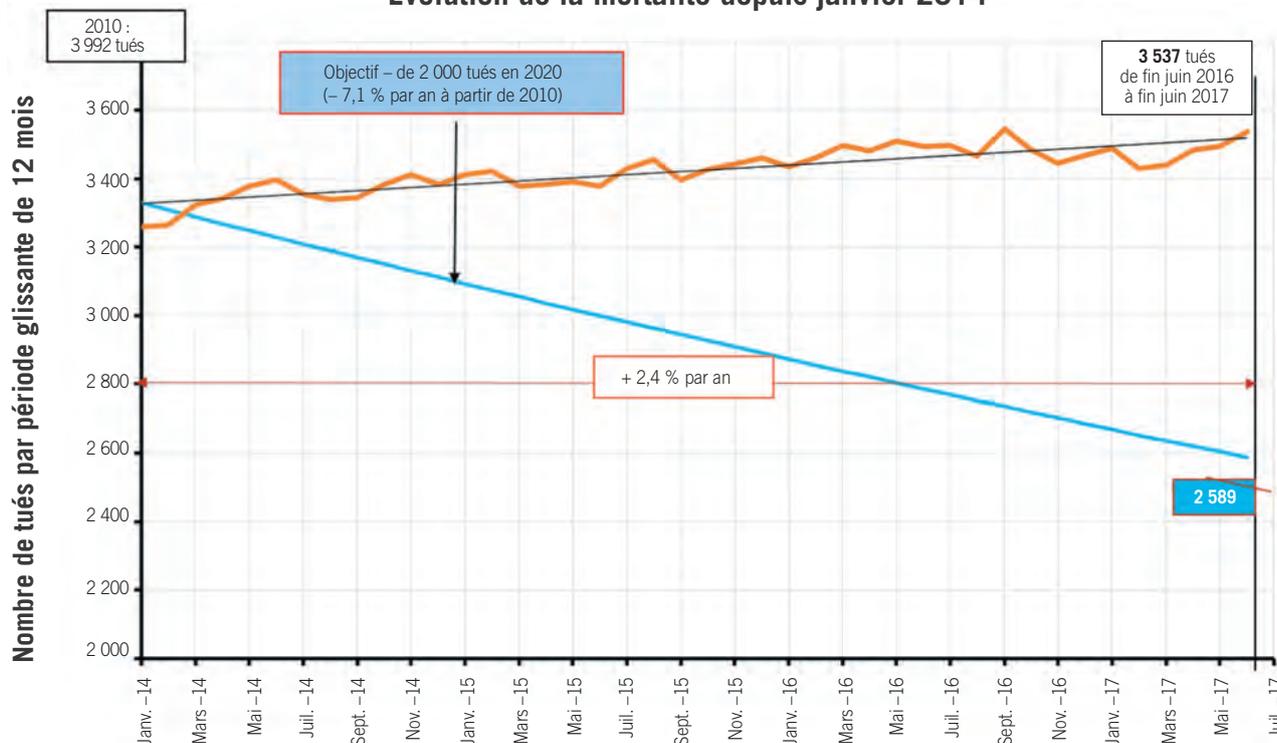
# Les chiffres de juin 2017

Très forte hausse	> + 30 %
Forte hausse	+ 30 % > x % > + 15 %
Hausse importante	15 % > x % > 5 %
Variation dans la marge d'erreur	- 5 % < x % < + 5 %
Baisse importante	- 5 % < x % < - 15 %
Forte baisse	- 30 % < x % < - 15 %
Très forte baisse	x % < - 30 %

## Analyse de la mortalité routière de juin et du 1<sup>er</sup> semestre 2017

Juin	Dans le mois		Au premier semestre			Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %	Part dans l'année en %	Mortalité	Variation en %
<b>Juin 17</b>	329	<b>15,8</b>	1 636	3,9	-	3 530	1,0
<b>Juin 16</b>	284	- 5,0	1 575	2,3	45,4	3 496	3,5
<b>Juin 15</b>	299	- 3,9	1 540	- 0,4	44,5	3 378	0,6
<b>Juin 14</b>	311	<b>6,1</b>	1 546	9,1	45,7	3 357	- 0,5
<b>Juin 13</b>	293	- 9,0	1 417	- 16,5	43,4	3 373	- 10,0
<b>Juin 12</b>	322	- 4,2	1 697	- 11,2	46,5	3 748	- 8,9
<b>Juin 11</b>	336	2,1	1 912	6,9	48,2	4 116	1,3
<b>Juin 10</b>	329	- 18,4	1 788	- 10,5	44,8	4 064	- 4,9

## Évolution de la mortalité depuis janvier 2014



Selon le baromètre de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), 329 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine en juin 2017. Comparé au mois de juin 2016, il s'agit d'une augmentation significative de + 15,8 %.

Hormis février qui s'est avéré un mois atypique par sa forte baisse (- 22,8 %), le bilan du premier semestre 2017 est alarmant. Il est en augmentation de + 3,9 % par rapport au premier semestre 2016 et de 14,6 % par rapport au premier semestre 2013, année de référence pour être la dernière année à avoir connu une baisse de la mortalité.

Les premiers semestres d'une année représentant en moyenne 45,5 % de la mortalité annuelle, s'il n'y a pas inversion de la tendance, le bilan de la mortalité en 2017 pourrait s'approcher des 3 600 personnes tuées.

Cette tendance à la hausse a été constante depuis 2014, après une année 2013 encourageante. Elle a touché toutes les catégories d'utilisateurs.

En trois ans et demi, la mortalité des usagers automobilistes a augmenté de + 10,9 %, celle des cyclistes de + 22,4 % et celle des piétons de + 18,3 %. La mortalité des motocyclistes a augmenté de + 6,4 % avec une amplification très forte

ce dernier semestre. C'est d'ailleurs la mortalité motocycliste qui affecte essentiellement le bilan de ce mois de juin.

Le nouveau gouvernement va devoir réagir rapidement pour éviter que 4 000 personnes ne soient tuées en 2020, soit le double de l'objectif fixé pour le quinquennat précédent.

La mise en œuvre des mesures souhaitées par la Ligue (voir *Orientations 2018* en pages 20 et 21) impose que la Délégation interministérielle soit rattachée au Premier ministre et que ce dossier redevienne une priorité au plus haut niveau de l'État.

# ➤ Avertisseurs de radars : vers la fin d'une mascarade ?

**Le projet d'interdiction des avertisseurs – détecteurs de radars envoyé par la DSCR en avril 2017<sup>(1)</sup> à la commission européenne peut être perçu comme un avertissement aux marchands... de bases de données. Une veille active sur les réseaux sociaux et la compilation de très nombreux articles nous ont permis d'y voir plus clair.**

Officiellement, le décret d'interdiction des signalements peut légitimement servir à lutter contre des chauffards, des cambrioleurs, des criminels, des terroristes et des ravisseurs d'enfants susceptibles d'utiliser ces avertisseurs. Signaler un point de contrôle en précisant « véhicule sur le bas côté » revient également à prévenir les accrocs à la vitesse, les conducteurs alcoolisés, les utilisateurs de téléphone au volant. Ces signalements remettent en cause l'ensemble du système contrôle-sanction. Ceux qui pratiquent du co-voiturage déplorent d'ailleurs des attitudes irresponsables « je fais du co-voiturage avec des gars qui possèdent des "Coyote" et là c'est comme à l'ancienne à savoir le plus vite possible ! No ! ».

## Vers une reprise en main de l'État ?

Suite à la mascarade du protocole d'accord de 2011 avec les marchands d'avertisseurs de radars<sup>(2)</sup>, ceux-ci sont aujourd'hui divisés et concurrencés par des constructeurs automobiles, des opérateurs téléphoniques et des firmes multinationales de l'informatique. Dans ce contexte, l'État pourrait être tenté de reprendre la main ! Les anciens avertisseurs payants sont concurrencés voire dépassés par des applications gratuites. Les avertisseurs historiques sont en vente sur « Le bon coin » à des prix dérisoires. Quant aux radars de nouvelle génération (radars mobiles-mobiles), certaines applications prétendent pouvoir les signaler. Par communiqué de presse interposé, les autorités les mettent donc en garde.

## Les bases de données au centre de la négociation

Ces outils signalent non seulement la présence des forces de l'ordre sur le terrain en temps réel, mais également leurs stratégies et leurs habitudes. En ouvrant son Smartphone pour utiliser une application, le conducteur est immédiatement informé. Mais aussi, en signalant un point de contrôle sur internet, l'internaute administrateur-bénévole offre ainsi gracieusement ses données privées monnayables à son fournisseur.

En récupérant les bases de données produites, ces entreprises connaissent les vitesses moyennes de leurs clients, leur temps de conduite. Pour l'instant, seules les vitesses réduites en cas de bouchon, de travaux ou d'accident, sont indiquées aux utilisateurs. Les dépassements des VMA (Vitesses Moyennes Autorisées), de chaque conducteur sont connues et enregistrées. Des puces GPS permettent de géolocaliser les usagers et d'indiquer leurs habitudes au volant.

L'État français possède une partie des informations sur le comportement des conducteurs. Mais par ailleurs, les marchands d'avertisseurs qui possèdent leurs propres données cherchent à les monnayer. La sécurité routière est devenue un marché. Aujourd'hui Coyote se lance dans les assurances et les EDR (Enregistreurs de données). Cette société écrit sur un forum de discussion le 30 avril « Ce texte n'est pour l'heure qu'un projet, Coyote travaille déjà avec les autorités pour la mise en place d'un protocole d'urgence qui

visent à aider les forces de l'ordre en cas de menace pour la sécurité de tous. La qualité de notre service reste notre priorité... » Waze, société filiale du géant américain de l'internet Alphabet (Google), qui propose une application mobile de navigation routière, travaille quant à elle sur un projet européen qui vise à améliorer les services d'urgence.

Au niveau européen, des constructeurs automobiles allemands de véhicules inutilement puissants pourraient être tentés de bloquer ce projet d'interdiction des EDR. Par ailleurs, la Suisse, le Lichtenstein et l'Autriche ont déjà interdit ces outils. Souhaitons que ces derniers puissent inspirer utilement le gouvernement français et dans le sillage, la Commission Européenne. La mascarade n'a que trop duré...



Voir p. 273 :  
Le contrôle Sanction  
Automatisé.

(1) Cf. Article décret 24/05 24 juin 2017-06-10.  
(2) Voir article de Pondération n° 106.

# Remontée de file : infraction ou pas ?

Claude Chabot

« Remonter » les files de voitures par la gauche est extrêmement fréquent chez les motocyclistes. C'est une pratique dangereuse hélas banalisée et même encouragée sous une forme non moins dangereuse, la circulation entre les files<sup>(1)</sup>. En cas d'accident, caractériser les infractions et constater la responsabilité reste une gageure pour les tribunaux tant la difficulté à connaître les faits est constante : où circulait exactement le motard ?

Respectait-il des distances de sécurité ? La voiture ou le motocycliste n'ont-ils pas dévié leur trajectoire trop brusquement et/ou sans prévenir ? A quelle vitesse roulaient les impliqués ? Quels témoins possibles dans les flux de circulation où il est impossible de s'arrêter ?

**Le cas de M. A** – Sur une route départementale à double sens (une seule voie dans chaque sens), une file de véhicules à vitesse lente ou à l'arrêt. M. A. qui circule en moto décide de remonter la file des voitures par la gauche. Il est mentionné dans l'enquête qu'il circule sur la partie gauche de la chaussée, ce qui sera contesté faute de preuve. Par déduction, il était donc dans la même voie que les voitures<sup>(2)</sup>. Sa vitesse est « excessive pour les circonstances » pour les forces de l'ordre mais « modérée » pour les témoins. Elle sera aussi contestée. C'est alors qu'un automobiliste dans le même sens que la moto se dévie sur la gauche pour éviter de percuter le véhicule qui le précède lors d'un brusque ralentissement. Il est noté qu'il n'a pas allumé son clignotant. Le motocycliste percute le flanc gauche de la voiture, puis l'avant d'un autre véhicule venant en face. Il tombe au sol et il est blessé légèrement.

Le premier Tribunal condamne le motocycliste pour circulation sur la partie gauche de la chaussée et vitesse excessive. Le motocycliste forme opposition à ce jugement. Le Tribunal de grande instance examine alors les 2 infractions reprochées à M. A. avant de retourner la décision à l'avantage de celui-ci et de condamner l'automobiliste.

## Que s'est-il passé ?

Le Tribunal, considérant que les preuves sont insuffisantes précise « qu'il ne résulte pas des éléments du dossier qu'il puisse être reproché à M. A. d'avoir réellement circulé au guidon de sa motocyclette en marche normale sur la partie gauche d'une chaussée à double sens de circulation ». Dont acte. Mais comme il y a bien circulation entre les files, il faut alors savoir si celle-ci était légale.

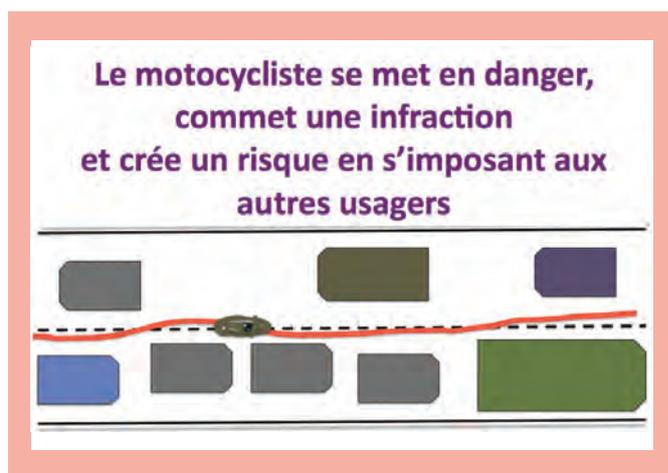
► « **Quelle soit fréquente ne la rend pas légale...** » – Les articles R. 419-9 (« En marche normale, tout conducteur doit maintenir son véhicule près du bord droit de la chaussée (...) »), R. 412-23 (« en marche normale emprunter celle qui est le plus à droite et ne franchir les lignes discontinues qu'en cas de dépassement ») et R. 424-24 (rester dans la file si le trafic est dense) suffisent largement à montrer que M. A. n'aurait jamais dû être à cet endroit à ce moment. Et comme il effectue un **dépassement, en double file dans la même voie** que les autres véhicules, il ne peut se prévaloir d'avoir respecté l'article R. 414-4 (ci-contre). Il devient évident que s'il n'avait pas décidé de circuler en double file à proximité des voitures, la faute de l'automobiliste qui ne met pas son clignotant était sans conséquence, il n'y aurait pas eu d'accident.

À ce point, le Tribunal dit que « l'infraction qui lui est reprochée doit dès lors être analysée en une **remontée de file par la gauche sur une même voie de circulation** ». L'analyse du Tribunal ne porte pas sur d'éventuelles infractions antérieures à la collision, mais seulement sur le terme « remontée de file ». Son point de vue est le suivant : « (...) toutefois, selon les termes mêmes de la réponse du ministre de l'Intérieur (...) à une question écrite n° 103412, posée devant l'Assemblée nationale, et publiée au Journal Officiel (...) en date du 17/5/2011 : « l'infraction de remontée de file n'existe pas juridiquement ».

► **Remontée de files invalide et infractions réelles** – « l'infraction de remontée de file n'existe pas juridiquement ». Évidemment ! Elle est vide d'éléments positifs permettant de la qualifier, donc pas d'existence juridique.

En revanche, les infractions qui y conduisent sont, elles, bien définies : s'il n'en était pas ainsi, pourquoi fallut-il déroger à trois articles du Code s'y rapportant (R. 412-24, R. 412-23, R. 416-9) pour expérimenter la « circulation inter files » ?

D'ailleurs, les réponses ministérielles<sup>(3)</sup> aux questions écrites ou orales en séance d'Assemblée n'ont « en principe aucune valeur juridique et ne lient pas l'administration ». Comment appuyer une décision lourde de conséquences sur ce qui n'est qu'un concept non documenté et sans valeur légale ?



(1) Décret du n° 2015-1750 du 23 décembre 2015 portant expérimentation de la circulation inter-files.

(2) Pour mémoire, une voiture de tourisme qui roule au milieu d'une voie de 3,50 mètres laisse libre de chaque côté une distance d'environ 0,80 mètre. Le Code prescrit une distance de sécurité de 1 à 1,5 mètre (Art. R. 414-4).

(3) Assemblée nationale – Fiche de synthèse n° 51 : Les questions au Gouvernement – 29 mai 2017 – (...) « Les réponses aux questions n'ont en principe aucune valeur juridique et ne lient pas l'administration sauf en matière fiscale où elles sont considérées comme exprimant l'interprétation administrative des textes (...) ». Il semble en outre que le JO mentionné ne fait état ni de la question ni de la réponse dans aucune de ses rubriques.

❑ **Et le Tribunal conclut :** « Il ne résulte pas des circonstances de l'espèce que les manœuvres effectuées par M. A. aient été dangereuses. En conséquences, il y a lieu de relaxer M. A. du chef de l'infraction tendant en une circulation d'un véhicule en marche normale sur la partie gauche d'une chaussée à double sens de circulation ».

➤ Ce n'est pas la circulation sur la voie de gauche (R. 414-8) qui est en cause puisqu'elle a été écartée d'emblée. La question était : en circulant au milieu des files de voitures M. A. commettait-il une infraction causale ? À l'évidence oui, et elle précède celle de l'automobiliste, ce qui ne peut être ignoré. Ses manœuvres délibérées étaient bien « dangereuses » puisqu'elles ont conduit à un accident qui n'aurait pas eu lieu sans cela. Rappelons que sur ce point, pas moins de huit articles du Code sont utilisables par les magistrats.

### La « remontée de file » est-elle interdite ?

Cette affaire exprime assez bien le problème plus général des motos qui occupent dans une grande impunité sur la chaussée des espaces où elles créent du risque pour eux et pour autrui (dépas-

sements hors zone, bandes cyclables, voies bus, zébras etc.). Une étude de 2011<sup>(4)</sup> évoque la circulation inter files et de son avatar le « remonte file » : on y remarque que les motocyclistes seraient plus vigilants que les automobilistes, mais on comprend aussi que leur pratique quotidienne exige une performance acrobatique difficilement compatible avec une sécurité pérenne pour eux et pour les autres. La Loi a depuis longtemps anticipé en réglant autant que possible les rapports entre usagers très différents. Encore faut-il arrêter de se payer de mots et l'appliquer.

### La remontée de file n'existe pas en droit.

Ce sont les actes qui y contribuent qui sont infractionnels mais si peu sanctionnés qu'ils ont fini par paraître normaux. Le consensus et la complaisance qui entourent cette pratique, une « tolérance » libératrice, voire une prétendue « légalité » font le reste. Certes, ces écarts à la règle sont souvent sans conséquence. Mais risque et droit ne sont pas de même nature : quand il y a des victimes, on l'oublie un peu trop.

## 👉 L'article R. 414-4 du Code de la route

I. – Avant de dépasser, tout conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger.

II. – Il ne peut entreprendre le dépassement d'un véhicule que si :

1° Il a la possibilité de reprendre sa place dans le courant normal de la circulation sans gêner celle-ci.

2° La vitesse relative des deux véhicules permettra d'effectuer le dépassement dans un temps suffisamment bref.

3° Il n'est pas lui-même sur le point d'être dépassé.

III. – Il doit, en outre, avertir de son intention l'usager qu'il veut dépasser.

IV. – Pour effectuer le dépassement, il doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et d'un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier ou d'un animal.

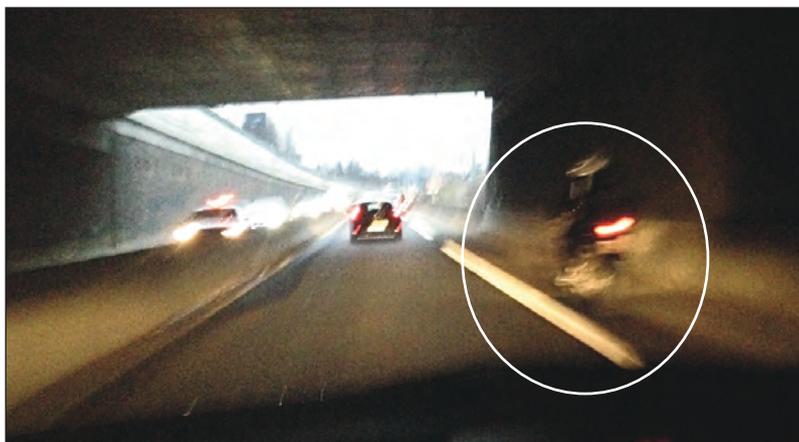
## 👉 Voies\* et files : l'embrouille

L'article 414-15 du Code précise que « Lorsque, sur les routes à sens unique et sur les routes à plus de deux voies, la circulation s'est, en raison de sa densité, établie en file ininterrompue sur toutes les voies, le fait que les véhicules d'une file circulent plus vite que les véhicules d'une autre file n'est pas considéré comme un dépassement ».

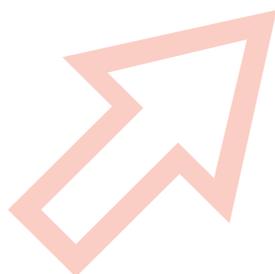
a) « Sens unique et plus de 2 voies » limite son usage à un nombre restreint d'axes routiers et exclut entre autres les routes départementales bi-directionnelles.

b) Le sens du texte est : « si la file d'une voie circule plus vite que la file d'une autre voie, il n'y a pas d'infraction ». C'est donc « voie par voie » et « file par file » qui donne un droit, et non « une deuxième file dans la même voie ».

\* Chaussée, voie et file sont définis par l'article R. 110-2 du Code.



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



Voir p. 227 : Motos entre files : la Ligue s'interroge et interroge.

(4) Le guidon d'une moto mesure 0,65 mètre. Il est impossible de dépasser en sécurité en respectant la consigne. Étude des comportements spontanés de conduite des usagers de deux-roues motorisés dans le trafic – urbain et périurbain – IFFSTAR DSCR – Oct. 2011.

# Automatisation des véhicules : vers un changement de paradigme

Pierre LAGACHE

**Par lettre datée du 17 mars 2016, le ministre de l'Intérieur et le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche ont confié une mission sur le déploiement en France des véhicules autonomes à l'Inspection Générale de l'Administration (IGA) et au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD). Les ministres demandaient aux deux inspections de les éclairer sur les impacts des transformations à venir, ainsi que sur les évolutions réglementaires destinées à accompagner et à faciliter l'arrivée des véhicules autonomes dans notre pays.**

Le rapport publié en février 2017<sup>(1)</sup> nous plonge au cœur d'une problématique nouvelle et complexe. Contrairement à certaines annonces empressées, il y apparaît clairement que l'automatisation n'est pas une panacée car la mutation sera très progressive. La question de la sécurité se posera certes de plus en plus en terme de technologie mais sans exclure le facteur humain et ce, pour une durée encore indéterminée...

## Qu'est-ce qu'un véhicule autonome ?

Les appellations ne sont pas encore clairement fixées. Les francophones parlent de véhicules automatisés, de véhicules semi-autonomes ou autonomes, de véhicules sans conducteurs, de véhicules à délégation de conduite. Les anglophones parlent de *self-driving vehicles*, de *driverless vehicles*, d'*autonomous vehicles*, etc. Plus précisément, les véhicules sont classés d'un niveau de 0 à 5 selon leur capacité d'autonomie<sup>(2)</sup>.

Tous les véhicules vendus aujourd'hui renferment déjà des équipements comportant une part importante d'électronique. Les systèmes plus ou moins avancés d'assistance et d'aide à la conduite (ADAS pour *Advanced Driver Assistance System*) permettent une première automatisation de la conduite. Les plus récentes aides à la conduite sont des systèmes monofonctionnels avec une intelligence informatique plus poussée : il s'agit des régulateurs de vitesse adaptatifs, des freinages automatiques d'urgence, des dispositifs de maintien dans la file, ou de direction automatique, etc.

En plus de ces systèmes touchant la fonction de conduite, il faut ajouter les systèmes de connexion des véhicules à leur environnement extérieur : géolocalisation, appel d'urgence (*eCall*), connexion automatique du véhicule avec le constructeur, l'équipementier ou le réparateur, boîtier relié à l'assureur, etc.

## La France jugée insuffisamment préparée

« Les évolutions dans le monde pressent la France d'agir et de s'organiser de manière efficace » telle est résumée la conclusion du rapport sur la position française dans le contexte international. Le rapport nous apprend qu'au niveau des services de l'État, Le MINistère de l'Économie et des Finances (MINEFI) et le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

(MEEM) se sont placés dans une démarche de projet impliquant notamment la Direction Générale des Entreprises (DGE).

Côté ministère de l'Intérieur, il est précisé que la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières (DSCR), n'a quant à elle pas mis en place d'organisation spécifique.

La France entendrait rattraper son retard en lançant des expérimentations en nombre croissant. Le sujet juridique et assurantiel (législation, règlements, normes,...) reste aussi à investiguer.

Une fois de plus, le rapport pointe l'insuffisance de coordination interministérielle en regrettant que « les services du Premier ministre n'assurent pas le rôle de chef d'orchestre ».

## Automatisation et sécurité routière

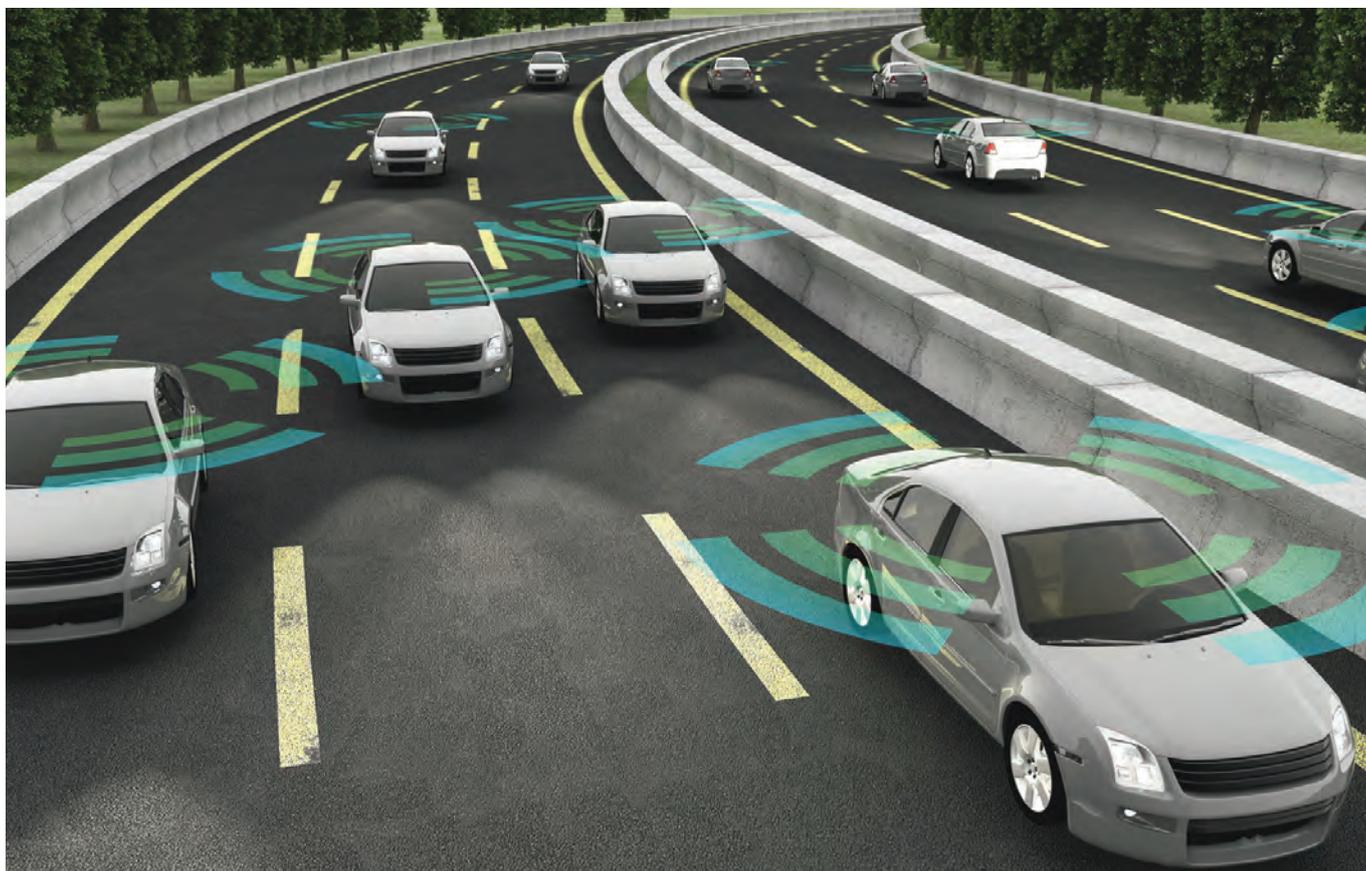
Les études réalisées sur l'impact des technologies sur la sécurité convergent sur un constat globalement positif. Des travaux ont ainsi démontré les nets avantages apportés à la sécurité routière par des connexions entre véhicules, ou entre routes et véhicules.

En revanche, de nouvelles causes d'accidents pourraient survenir (coexistence de véhicules autonomes et non autonomes, pannes de logiciels, cybersécurité). Plusieurs accidents mettant en cause la responsabilité des véhicules autonomes ont déjà été constatés et étudiés (*Google Car* et *Tesla*).



<sup>(1)</sup> L'automatisation des véhicules – Février 2017 – Rapport de l'Inspection Générale de l'Administration et du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable – Établi par Jean-François Rocchi, Inspecteur général de l'administration ; Philippe Bodino, Chargé de mission à l'inspection générale de l'administration ; Hervé de Tréglodé, Ingénieur général des mines ; Bernard Flury-Hérard, Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, Frédéric Ricard, Ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts. [http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/010629-01\\_rapport\\_cle22b51f.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/010629-01_rapport_cle22b51f.pdf)

<sup>(2)</sup> En référence au classement le plus utilisé qui est celui de la SAE International, association internationale dont le siège est aux États-Unis.



L'analyse des causes établies et probables fait apparaître une nouvelle accidentalité. Les auteurs du rapport estiment que les nouveaux types de danger se rapporteront d'abord à la longue période de cohabitation prévisible entre les véhicules autonomes et les autres. Ils pourraient résulter aussi des défaillances des systèmes techniques : bugs, usure, conditions d'utilisation, robustesse, fiabilité, lisibilité de la route, conditions météo... Les risques pourront aussi découler de l'émergence de nouveaux comportements accidentogènes : excès de confiance du conducteur (et donc, par exemple, dépassement du taux d'alcool), multiplication de situations dégradées, non vigilance, mauvaise posture dans le véhicule, etc.

« La reprise en main du véhicule par le conducteur, lorsque le système le demande par une alerte, et la mise en sécurité du véhicule si le conducteur ne répond pas à l'injonction, sont actuellement les deux questions les plus difficiles à dénouer par les industriels » pointe le rapport.

### La boîte noire au cœur de la réflexion

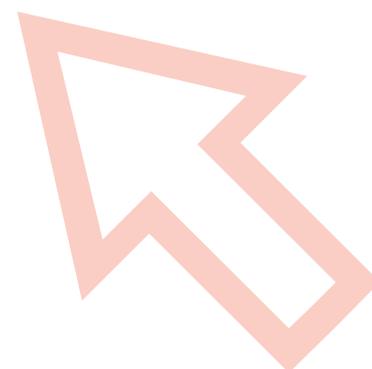
L'étude pointe à plusieurs reprises la nécessité d'équiper les véhicules d'enregistreurs de données.

En Allemagne un projet d'évolution de la loi sur la circulation routière évoque la nécessité de pouvoir disposer d'informations qui

permettraient en cas d'accident de distinguer les défaillances techniques du système des erreurs humaines du conducteur. Le rapport précise : « De plus cette loi rendrait obligatoire l'installation d'enregistreur de données dans le but de pouvoir déterminer notamment si le système automatisé était actif au moment de l'accident ».

Le rapport va même plus loin sur cette question, considérant qu'il faut, sans attendre, préparer la police routière aux changements à venir. « L'exploitation des données contenues dans les EDR (Event Data Recorder) améliorerait les constatations d'accidents et la recherche de responsabilités. En outre, comme il a été prouvé aux États-Unis, cet équipement se révèle être une bonne mesure de prévention routière : il incite les conducteurs à de meilleurs comportements. (-) Afin que ces nouvelles ressources soient pleinement utilisées, il est nécessaire de travailler sur la capacité des véhicules à produire une information qui permette l'investigation dans le cadre des enquêtes de police judiciaire. Il faut donc que les services de police puissent obtenir des données utiles de la part des constructeurs ou avoir accès directement aux données du véhicule lui-même, et pour cela harmoniser les pratiques et les cadres juridiques. Un standard européen de données (boîtes noires) est en cours d'émergence. Il faut que les forces de l'ordre disposent des moyens de l'exploiter. »

En conclusion, les quelques lignes de cet article ne permettent qu'un haut survol du sujet. Celui-ci méritera des approfondissements dans nos prochains numéros tant les implications de l'automatisation en matière de sécurité routière sont profondes et diverses. La lecture de l'étude est éclairante. La Ligue dispose donc d'un outil de réflexion qui doit lui permettre d'orienter sa vigilance sur une mutation irrémédiablement lancée. Aussi, on ne peut que souscrire au propos du rapport qui conclut très clairement sur la question de la sécurité : « Il est essentiel que les autorisations de nouveaux dispositifs soient très bien encadrées au niveau national et international, pour que toutes les garanties existent en matière de sécurité routière : il serait en effet paradoxal que des outils censés améliorer la sécurité n'en viennent à la menacer. »



**Prendre des décisions dans le domaine de la sécurité routière n'est pas une pratique simple. L'identification des mécanismes qui tuent sur les routes ne garantit pas l'efficacité des mesures que l'on peut adopter en se fondant sur les connaissances disponibles et le bon sens. L'histoire de l'évolution de la mortalité depuis l'inversion du nombre de tués en 1972 est une longue suite de succès et d'échecs.**

Les accidentologues ont appris à être modestes et à développer des connaissances de nature très diverses avant de recommander des décisions. Ils doivent :

- Identifier la nature du risque.
- Comprendre ses modes de production.
- Établir une liste des mesures *a priori* efficaces.
- Préciser les conditions de leur mise en œuvre (faisabilité, coût).
- Définir leurs avantages et leurs inconvénients.
- Analyser les résultats obtenus dans les pays qui ont traité le problème.
- Établir des procédures d'évaluation rigoureuses permettant de faire évoluer les résultats.

## Risque et alcool

La réduction du risque d'accident lié à la consommation d'alcool est l'un des meilleurs exemples utilisables pour comprendre les difficultés rencontrées.

Le niveau de risque est connu quantitativement depuis l'étude de Borckenstein à Grand Rapids en 1962. Il croît très rapidement en fonction de l'alcoolisation. Ainsi le risque pour un usager d'être impliqué dans un accident mortel dont il sera considéré comme responsable est multiplié par cinquante quand l'alcoolémie est supérieure ou égale à 2 grammes par litre. Les alcoolémies élevées sont les plus fréquentes, la moyenne est de 1,7 g/l pour les alcoolémies supérieures au seuil actuel. Le risque n'est pas nul pour des alcoolémies comprises entre 0,20 et 0,49 g/l, il s'élèverait à une valeur comprise entre 2 et 3. Une cinquantaine de vies humaines sont en jeu, mais il y en a un millier avec des alcoolémies à 0,50 ou plus et nous n'avons pas su modifier ce tiers d'accidents mortels attribuables à l'alcool. Ce constat implique une analyse approfondie d'une telle situation, notamment les moyens mis en œuvre et les résultats obtenus quand une décision a été prise.

## Les leviers d'action : méfiance !

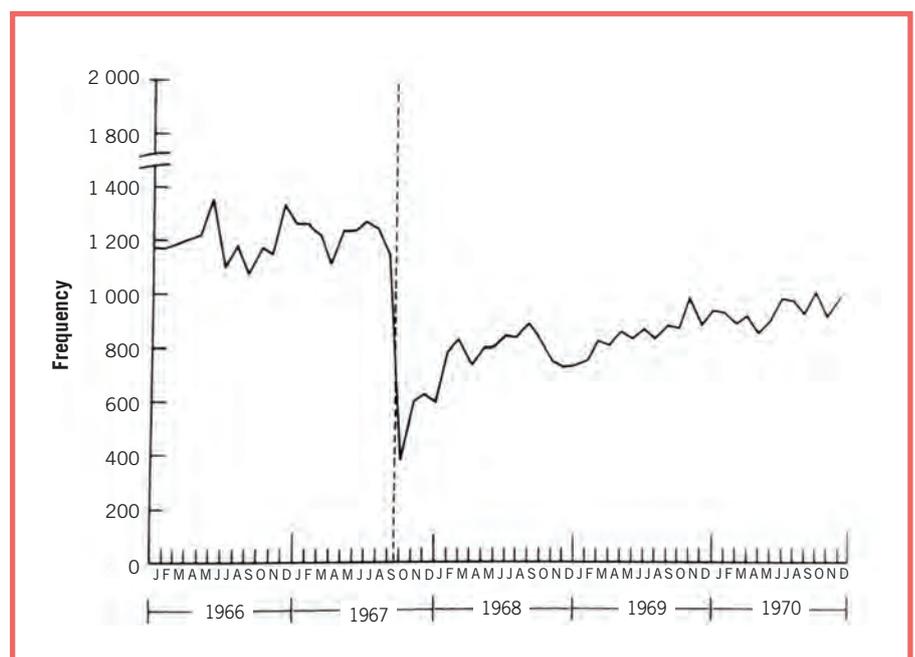
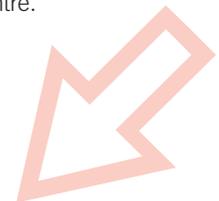
Les décisions légales visant à dissuader la conduite sous l'influence de l'alcool sont

multiples. Elles portent sur le ou les seuils d'alcoolémie qui ne doivent pas être dépassés, l'accroissement des sanctions, les conditions des contrôles (en cas d'infraction ou d'accident, éventuellement des contrôles aléatoires), les techniques utilisées (test suivi éventuellement d'une prise de sang, mesure dans l'air expiré), la prévention des récidives (éthylotests antidémarrage, prise en charge médico-sociale, vérification du respect des suspensions ou des suppressions de permis). Il est indispensable de prendre en considération les résultats obtenus avec des méthodes fiables, notamment des comparaisons avant et après la mise en œuvre d'une nouvelle réglementation. Il faut se méfier des comparaisons entre pays. Les données statistiques concernant l'alcool sont habituellement sous-estimées et l'*International Traffic Safety Data and Analysis Group* (IRTAD), indiquait dans une étude publiée en 2016 de 5 à 35 % d'accidents mortels en relation avec l'alcool. Cette amplitude ne correspond pas à la réalité.

Il faut également se méfier des idées reçues. Laurence Ross est le chercheur américain qui a le mieux décrit ce qu'il qualifiait de « mythe scandinave » en

matière de réussite de la dissuasion de conduire sous l'influence de l'alcool (loi de 1941 – emprisonnement au-delà de 1,5 g/l et contravention à partir de 0,80 g/l, abaissée à 0,50 g/l en 1957). Il concluait à l'absence de progrès sur le long terme et ce résultat confirmait le constat exprimé en 1970 par William Haddon. Après un changement de la législation, il faut observer l'évolution pendant plusieurs années successives, une amélioration transitoire étant la règle. Les études anglaises réalisées après l'adoption du « Road Safety Act » de 1967 ont illustré ce fait.

La possibilité de pratiquer des dépistages d'alcoolémie en dehors de toute infraction ou accident a été rendue possible en France à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1978. Un effet immédiat sur la mortalité en relation avec la présence d'alcool à un taux illicite a été obtenu, mais il ne s'est pas maintenu, comme le montre le graphique ci-contre.



Évolution de l'accidentalité en Grande-Bretagne après le *Road Safety Act*.

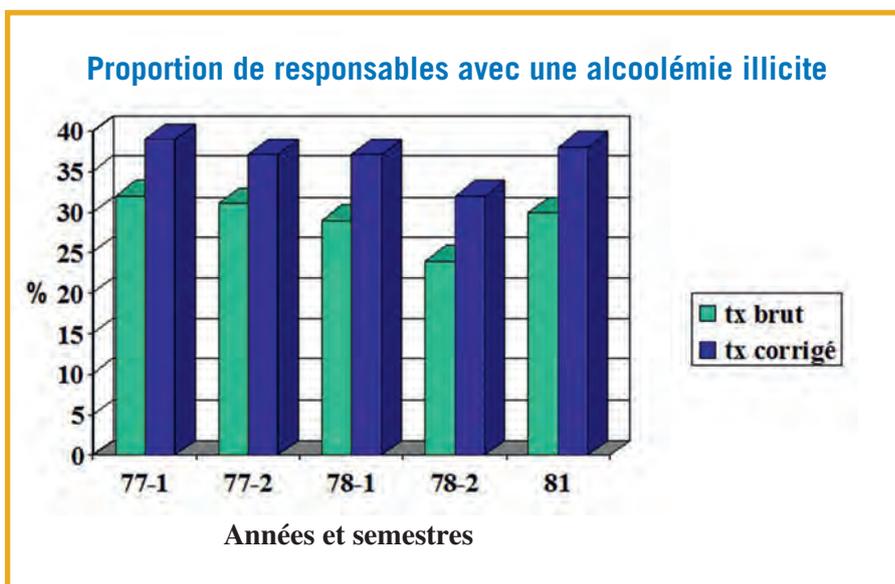
## Le taux de 0,20 g/l

À partir du 1<sup>er</sup> août 2007, l'Allemagne a fixé le taux légal d'alcoolémie à 0,2 g/l pour les conducteurs novices (moins de 2 ans de conduite) et ceux âgés de moins de 21 ans. Au cours de l'année qui a suivi (1<sup>er</sup> août 2007 – 1<sup>er</sup> août 2008) la proportion d'usagers novices accidentés dont l'alcoolémie était égale ou supérieure à 0,3 g/l s'est réduite de 15 % et celle des usagers accidentés de moins de 21 ans s'est réduite de 17 %, alors que la réduction n'était que de 2,5 % pour les usagers de plus de 21 ans. Claudia Evers a publié une analyse de cette modification de la législation, l'étude évaluant le maintien de ce résultat vient de débuter, elle sera achevée en 2019.

En France, le seuil de 0,20 g/l pendant trois ans chez les conducteurs ayant un permis probatoire a été appliqué le 1<sup>er</sup> juillet 2015. Les données disponibles avec les résultats de 2015 sont insuffisantes pour conclure. 45 conducteurs décédés avaient une alcoolémie entre 0,20 et 0,49 dont 8 avaient obtenu leur permis de 2012 à 2015. Par ailleurs, 35 usagers ont été tués par un conducteur se situant dans l'intervalle 0,20 et 0,49. Nos connaissances du niveau de risque pour ces tranches d'alcoolémie basses sont trop imprécises pour permettre des conclusions fiables. Nous pouvons juste préciser que 13 des 45 conducteurs décédés avaient une alcoolémie de 0,20 à 0,29, 16 de 30 à 39 et 16 de 40 à 49.

Il est indispensable d'assurer un suivi des résultats français sur plusieurs années avant de vouloir modifier la loi pour l'ensemble des usagers.

Adopter dès maintenant le seuil de 0,20 g/l aurait des conséquences qui ne sont pas négligeables :



- Augmentation importante du nombre d'infractions à gérer, alors que le dispositif actuel n'assure pas la bonne fin de la procédure (retrait de points) dans la moitié des infractions constatées.
- Perte de permis après consommation d'une bière si l'on ne modifie pas le barème actuel.
- Donner l'impression d'une action importante et efficace dans le domaine de la prévention du risque lié à l'alcool, alors que l'on traîne à prendre les mesures indispensables :
  - Appliquer très largement dans tous les départements l'usage des éthylotests anti-démarrage au lieu de multiplier les expérimentations depuis 10 ans.
  - Compte tenu de l'importance de la conduite sans permis après des suspensions ou des suppressions après des infractions ou des accidents liés à

l'alcool, organiser des contrôles permettant de s'assurer de l'absence de conduite.

- Donner aux commissions médicales un accès très large aux antécédents de conduite sous l'influence de l'alcool.

Un ensemble de textes sur les problèmes liés à la conduite sous l'influence de l'alcool est accessible sur le site :

[www.securite-routiere.org](http://www.securite-routiere.org) à partir de la page : <http://www.securite-routiere.org/usagers/alcool.htm> elle donne notamment accès aux deux rapports du comité des experts auprès du Conseil National de la Sécurité Routière traitant ce problème (2004 et 2007). Ces deux rapports déconseillaient l'application de la limite à 0,20 g/l à l'ensemble des conducteurs.



Voir p. 27 :  
Peut-on réduire  
le nombre de morts  
sur la route ?

Voir p. 167 :  
Relations entre  
individus et alcool.

# ➔ L'éthylotest anti-démarrage « médico-administratif »

Docteur Philippe LAUWICK. Président Automobile Club Médical de France, membre du comité national de pilotage pour la préfiguration de l'EAD médico-administratif

**La lutte contre l'alcool au volant est un des grands échecs de la sécurité routière, le taux d'accident mortel imputable restant désespérément autour de 30 % avec des récurrences estimées entre 15 et 25 %. L'alcool est donc un enjeu capital de sécurité routière et plus globalement un problème majeur de santé publique. Le taux élevé de récurrence de la conduite sous l'emprise de l'alcool est corrélé aux difficultés du suivi et de la prise en charge de ces conducteurs incapables de maîtriser leur consommation.**



Dans ce contexte la réponse doit être axée sur l'aspect judiciaire et la sanction, mais aussi sur le volet médical notamment à travers les commissions médicales primaires du permis de conduire. L'objectif est de favoriser le repérage des usagers à risque important de récurrence, et de développer l'utilisation d'outils aidant à l'obtention ou au maintien du sevrage.

L'éthylotest anti-démarrage, au vu des expériences menées dans les pays nordiques ou aux États-Unis et en France à Annecy paraît une solution pertinente, même si elle ne saurait être exclusive. On retient notamment que si l'EAD permet d'éviter la quasi-totalité des récurrences pendant sa période d'installation, les bénéfices à moyen et long terme ne sont acquis qu'avec un accompagnement médico-psychologique visant à induire une modification comportementale durable. Cet outil permet aussi de maintenir ou restaurer le « droit de conduire encadré » pour certains usagers auxquels on impose par précaution légitime une interdiction de conduire. Le faible taux d'installation d'EAD en dépit des possibilités données par le décret du 5 septembre 2011 et la nécessité d'une évaluation médicale de l'intérêt de mise en place ou du maintien de l'obligation de conduire un véhicule équipé d'un éthylotest anti-démarrage afin de faire entrer l'utilisateur dans une démarche globale de réduction des risques justifient que les médecins de

commission médicale, qui voient en principe tous les usagers ayant commis une infraction « alcool » puissent se saisir de l'EAD.

## Proposition du CNSR

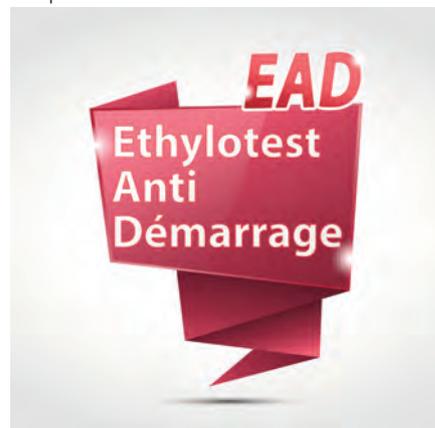
Ce constat a incité la commission Alcool-Vitesse-Stupéfiant du CNSR à proposer que « l'outil de réduction des risques que constitue l'EAD devrait aussi pouvoir être proposé par les commissions médicales primaires du permis de conduire pour certains usagers dont elles estiment le risque de récurrence important ». Cette recommandation, adoptée à l'unanimité le 21 juin 2013 a motivé la mesure n° 7 du comité interministériel de la sécurité routière du 2 octobre 2015 préconisant « d'élargir les possibilités de recours à l'EAD sur décision judiciaire et de le permettre sur décision préfectorale ».

Un comité de pilotage a été mis en place pour le lancement opérationnel dans le Nord, la Drôme et la Marne début 2017. Les textes permettant aux médecins de réaliser les prescriptions ont été publiés au JO le 22 novembre 2016. Dans ces trois départements, les médecins de la commission médicale ont la possibilité de donner un avis favorable au préfet à la restitution d'un permis de conduire sous deux conditions : l'utilisateur fait installer à ses frais, un dispositif homologué d'anti-démarrage électronique dans le véhicule qu'il conduit et il

accepte un suivi médico-psychologique dans un établissement spécialisé en addictologie. Sur le fondement de cet avis médical, le préfet du département délivre un permis de conduire d'une durée temporaire. Une mention indique l'obligation d'EAD sur le permis, afin de permettre les contrôles.

Pratiquement dans nombre de situations de difficultés avec l'alcool, la prescription d'un éthylotest anti-démarrage permet une restitution du permis, conciliant sécurité publique, sécurité routière, maintien dans l'emploi et préservation du lien social. La prescription de l'EAD ne doit pas être une sanction supplémentaire, ou un « principe de précaution » systématique, utilisé sans argument objectif.

Après six mois, on constate un obstacle important à la montée en puissance du dispositif. Le coût (achat 1 500 à 2 000 € environ, location 60 à 100 €/mois) entraîne le refus de nombre d'usagers qui font le choix de ne pas récupérer le permis alors que le dispositif permettrait une sécurisation de la reprise de conduite et une modification des comportements d'alcoolisation. La mise en place de processus innovants de financement et l'obligation dans certaines situations (alcoolémie élevée, récurrence...) s'imposeront probablement dans les prochains mois.



Voir p. 176 :  
EAD : donner du souffle à la lutte contre l'alcool au volant.

## Statistiques et performances en sécurité routière en 2016 : une Europe à plusieurs vitesses ?

Ilyas DAOUD

Chef de projet à l'European Safety Council (ETSC)

**Selon les chiffres provisoires publiés par la Commission européenne, le nombre de victimes sur les routes a reculé de 2 %, suite à deux années consécutives de stagnation. 25 500 personnes ont perdu la vie, soit 600 de moins qu'en 2015 et 6 000 de moins qu'en 2010. Sur la base des données communiquées<sup>(1)</sup>, on estime que la moyenne des tués dans l'Union européenne s'établit désormais à 50 victimes par millions d'habitants, contre 63 en 2010. L'UE vise une réduction de 50 % du nombre de tués entre 2011 et 2020. Toutefois, les tendances observées ainsi que les fortes disparités parmi les États membres semblent compromettre la réalisation de cet objectif stratégique.**

En 2016, près de la moitié des États membres de l'UE enregistraient les meilleurs résultats jamais obtenus dans le domaine de la sécurité routière. Cependant, si la plupart des États membres affichent une amélioration significative, avec une réduction moyenne de plus de 19 % du nombre de tués sur les routes entre 2010 et 2016, 10 pays seulement figurent aujourd'hui sous la moyenne des 50 tués par millions d'habitants. En 2016, les plus faibles taux de mortalité ont été enregistrés en Suède (27), au Royaume-Uni (28), aux Pays-Bas (33), au Danemark (37), en Espagne (37), en Allemagne (39), en Irlande (40), en Finlande (45), en Autriche (49) ainsi qu'en Slovaquie (50).

On peut identifier un second groupe de 12 pays dont la moyenne se situe entre 50 et 70 tués par million d'habitants, se composant de Malte (51), du Luxembourg (52),

de Chypre (54), d'Estonie (54), de France (54), d'Italie (54), du Portugal (54), de la Belgique (56), de la République tchèque (59), de la Hongrie (62), de la Slovénie (63) et de la Lituanie (65).

Les pays suivants ferment la marche avec la Croatie (73), la Grèce (75), la Pologne (79), la Lettonie (80), la Roumanie (97) ainsi que la Bulgarie (99). Pour la seconde année consécutive, aucun État membre n'a enregistré un taux de mortalité supérieur à 100 tués par million d'habitants – contrastant avec les 174 tués en moyenne dans le monde.

### Quelques tendances remarquables relatives aux chiffres européens de l'année 2016

Parmi le groupe des États membres les plus performants, on peut noter une légère

augmentation de la mortalité entre 2015 et 2016 concernant le trio de tête : + 2 % en Suède, + 1 % au Royaume-Uni et + 4 % aux Pays-Bas. Tandis que d'autres États membres du même groupe poursuivent sur la même période, une baisse significative comme en Allemagne – 7 %, en Autriche – 11 % ou en Finlande – 6 %.

Parmi le groupe des États membres figurant entre 50 et 70 tués par million d'habitants, on enregistre entre 2015 et 2016, de spectaculaires diminutions : – 10 % au Portugal, – 13 % en Belgique, – 16 % en République tchèque. Ces tendances se sont confirmées ces dernières années, puisqu'entre 2010 et 2016, ces mêmes pays ont enregistré des baisses largement au-dessus de la moyenne européenne, établissant ainsi des records comme au Portugal avec – 40 % : leur permettant aujourd'hui de se hisser au même niveau que des pays traditionnellement plus performants, comme en France (– 13 % sur la même période).

Les derniers États membres qui ont rejoint l'Union européenne et qui forment principalement le dernier groupe, ont quant à eux vu leur mortalité se stabiliser entre 2015 et 2016, comme en Bulgarie (≈ 0 %) et en Roumanie (+ 1 %), même si la baisse entre 2010 et 2016 reste globalement très soutenue dans ce dernier groupe, comme en Croatie (– 28 %) ou en Pologne (– 23 %).

### Quels sont les types de routes et les usagers les plus touchés dans l'UE ?

Les données préliminaires fournies par la Commission européenne lors de sa conférence de presse<sup>(2)</sup>, tenue lors du Conseil européen des 28 et 29 mars à Malte, indiquent que si 8 % seulement des accidents



(1) <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-03-28-road-deaths-per-million-inhabitants.pdf>

(2) <https://webcasting.streamdis.eu/Mediasite/Play/af659999811a4e4bebe2941b17b518bdd1d>

mortels sont survenus sur les autoroutes, plus de 37 % se sont produits dans les zones urbaines. La plupart des victimes se concentrent sur les routes rurales avec plus de 55 % du total des tués.

Les occupants de voitures représentent la part la plus importante des victimes (46 %). Ensemble, les usagers vulnérables, notamment les piétons, les cyclistes et les motocyclistes, représentent la même proportion et sont particulièrement exposés dans les zones urbaines. 21 % des victimes de la route étaient des piétons. Le nombre de piétons tués a reculé plus lentement que les autres catégories de victimes (- 11 % depuis 2010, contre une baisse de 19 % du nombre total de tués sur les routes). Les cyclistes représentaient 8 % des victimes de la route dans l'UE. Les motocyclistes, qui sont moins protégés lors d'une collision, représentaient 14 % des accidents mortels. De manière générale, la Commission européenne souligne que le nombre d'usagers vulnérables victimes de la route a beaucoup moins baissé que le nombre total de tués sur les routes<sup>(3)</sup>.

### 135 000 blessés graves : vers une stratégie européenne de prévention des accidents corporels graves de la circulation

Si les routes européennes demeurent les plus sûres du monde, on enregistre chaque jour plus de 70 victimes et plus de 350 blessés graves, particulièrement auprès des usagers vulnérables : piétons, cyclistes, motocyclistes ou personnes âgées. Les blessures graves les plus fréquentes sont les lésions à la tête et au cerveau, suivies par celles aux membres inférieurs et à la colonne vertébrale. Souvent, ces blessures entraînent de nombreuses souffrances et autres incapacités permanentes. Ces accidents corporels graves demeurent plus fréquents en zone urbaine que sur les routes rurales.

Outre la souffrance humaine causée par ces blessures, les coûts socio-économiques

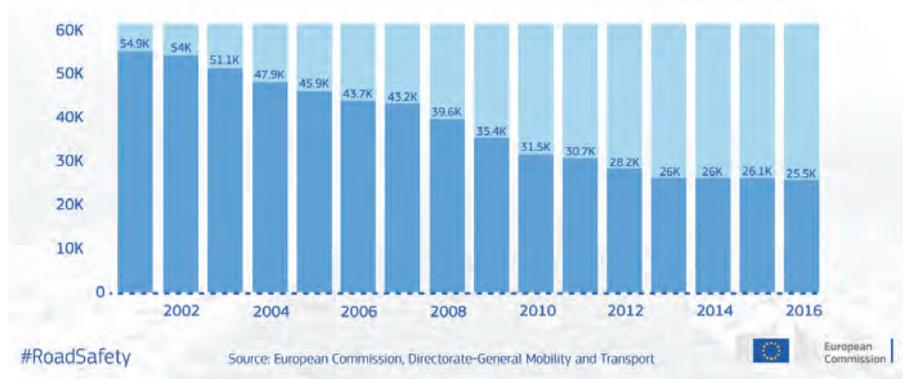


induits sont estimés à environ 2 % du PIB<sup>(4)</sup> annuel de l'UE (100 milliards d'euros).

Jusqu'en 2013, l'absence de définitions communes, la fréquence de sous-déclaration et des déclarations erronées rendaient les informations concernant l'ampleur et la nature des blessures graves difficilement utilisables pour les pouvoirs publics. En 2015, les États membres ont commencé à

communiquer des statistiques sur les blessés graves en s'appuyant sur une nouvelle définition et répondant à des critères médicaux. Depuis, la définition européenne des blessures graves causées par un accident de la route se fonde sur l'échelle de classification lésionnelle internationale MAIS (Maximum Abbreviated Injury Score). Lorsque son score est de 3 ou plus (MAIS3+), un blessé est considéré comme blessé grave.

## Accidents de la route dans l'UE de 2001 à 2016



**L'étude européenne SUSTAIN** (Study on Serious Road Traffic Injuries in the EU<sup>(5)</sup>) réalisée avec le soutien de la Commission européenne a récemment analysé les caractéristiques les plus courantes des accidents de la route ayant causé des blessures de gravité MAIS3+. L'étude permet de comprendre les facteurs les plus courants qui contribuent aux accidents corporels graves et propose un système de gestion facilitant le croisement des données de la police et des données hospitalières. À l'instar de l'objectif stratégique relatif au nombre de tués, l'UE vise à présent l'adoption d'un objectif de réduction des accidents corporels graves permettant aux États

(3) [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-17-675\\_fr.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-675_fr.htm)

(4) [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-236\\_fr.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-236_fr.htm)

(5) [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/roadsafety/files/injuries\\_study\\_2016.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/injuries_study_2016.pdf)

membres d'ajuster leurs politiques de prévention et d'adapter les mesures pays par pays.

En novembre 2016, la Commission a été en mesure de publier des données sur les blessures provenant de seize États membres : la Belgique, la République tchèque, l'Allemagne, l'Espagne, la France, l'Irlande, l'Italie, Chypre, les Pays-Bas, l'Autriche, la Pologne, le Portugal, la Slovaquie, la Finlande, la Suède et le Royaume-Uni. Il s'agit d'un grand progrès dans l'enregistrement des accidents corporels graves de la circulation et la comparaison des données.

### Belgique et Portugal : futurs modèles de réussite ?

Si la Commission européenne reconnaît qu'il sera extrêmement difficile d'atteindre l'objectif stratégique de réduction de 50 % du nombre de victimes entre 2011 et 2020, le Portugal semble être en mesure de réitérer son succès, puisque cet objectif avait déjà été accompli entre 2001 et 2010.

### Introduction du permis à points au Portugal – « Carta de Condução por Pontos »

Le 1<sup>er</sup> juin 2016, l'Autorité Nationale en charge de la Sécurité Routière (ANSR) a introduit au Portugal, un système de permis à points. Délivrés avec 12 points, ce nouveau système classe et précise les sanctions relatives aux différentes infractions sur

le modèle de différents pays, comme en Espagne ou en France.

Les conducteurs disposant de quatre points devront obligatoirement suivre une formation supplémentaire sur la sécurité routière, tandis que ceux avec deux points se verront dans l'obligation de repasser l'examen théorique du permis de conduire. Les conducteurs n'enregistrant aucune infraction pendant trois ans pourront ainsi récupérer trois points. Un site internet dédié permettant aux conducteurs de pouvoir vérifier ses points en ligne est également disponible.

De nombreuses études ont montré l'efficacité des systèmes de permis à points afin de responsabiliser les usagers et réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes. Ainsi, une étude portant sur l'impact<sup>(6)</sup> et les effets de l'introduction du permis à points révélait une baisse de plus de 11 % en Espagne. Le Luxembourg – qui a également enregistré de très bons résultats en 2016 – a également renforcé son système de permis à points : augmentant ainsi le nombre de points enlevés pour les infractions concernant la vitesse et la conduite sous influence.

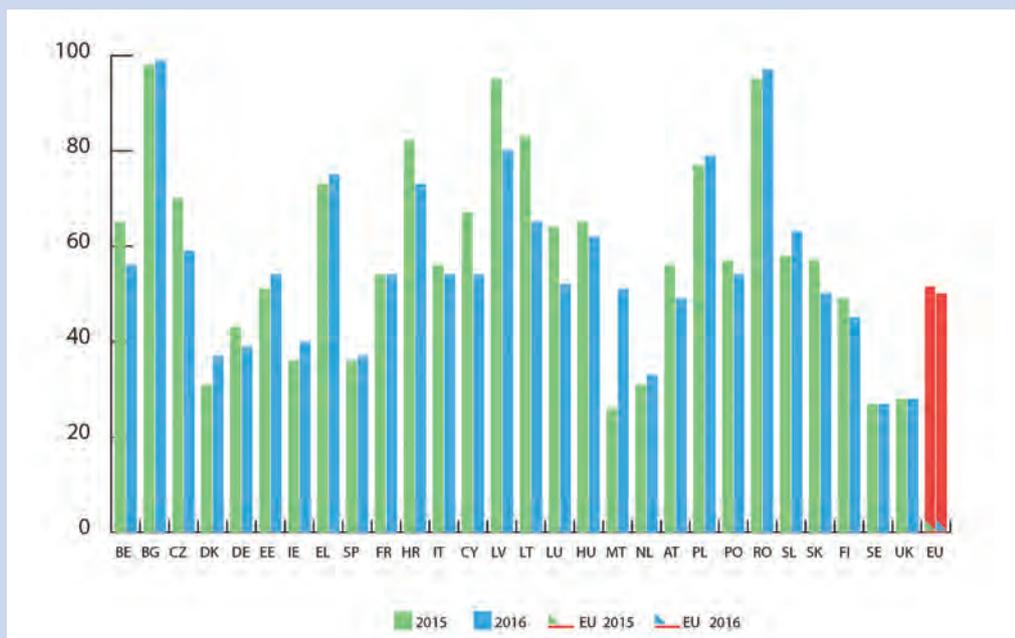
### Renforcement des contrôles et meilleure coordination en Belgique

L'année 2016 a vu tous les indicateurs d'accidentalité afficher des résultats encourageants à l'échelle du pays : le nombre d'accidents corporels (- 0,5 %) est en très légère diminution et le nombre de blessés

(- 1,4 %) est en baisse également. Le nombre de tués sur place diminue quant à lui de manière considérable (- 13,3 %). Même si le nombre d'accidents corporels est en quasi-stagnation par rapport à 2015. **La Belgique enregistre en 2016 un record à la baisse pour l'ensemble des indicateurs d'accidents<sup>(7)</sup>**. Durant l'année 2016, la Belgique a enregistré en nombres absolus : 39 839 accidents corporels, 50 957 blessés et 540 tués sur place. Cela correspond respectivement à 215 accidents corporels, 705 blessés et 83 tués de moins que durant l'année 2015. Une telle diminution du nombre de tués (- 83) n'avait plus eu lieu depuis la baisse record enregistrée entre 2011 et 2012 (- 131).

Selon le dernier baromètre de la sécurité routière de l'IBSR (Institut Belge pour la Sécurité Routière) publié en juin 2017<sup>(8)</sup>, le nombre de tués sur les routes a poursuivi sa diminution au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2017 par rapport à la même période en 2016. **La Belgique enregistre ainsi des résultats plus favorables que ses pays voisins puisque le nombre de tués a baissé de plus de 15 %, alors qu'il stagne en Allemagne et que la réduction reste moins prononcée en France (- 3,7 %).**

Le Ministre Belge de la Mobilité, François Bellot, a récemment annoncé un renforcement des contrôles parmi d'autres mesures lors d'un **conseil des Ministres extraordinaire afin de soutenir la réalisation de l'objectif stratégique d'ici à 2020.**



Mortalité routière par millions d'habitants.

(6) <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2951942/>

(7) <http://www.ibsr.be/storage/main/barometre-de-la-securite-routiere-annee-2016.pdf>

(8) <http://www.ibsr.be/storage/main/barometre-de-la-securite-routiere-1er-trimestre-2017.pdf>



## Lu pour vous

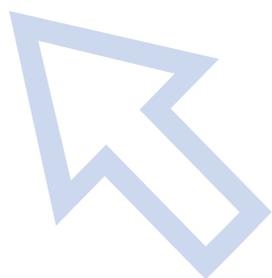
### Les politiques d'automatisation des contrôles de vitesses



Laurent CARNIS est chargé de recherche à l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTARR).  
Avril 2017 – Prix HT : 45 €.

Édité dans les collections de l'IFSTTAR, cet ouvrage présente successivement les programmes de contrôle automatisé de la vitesse mis en œuvre dans différents pays.

Chaque pays est étudié de sorte que l'on puisse faire des comparaisons. L'ouvrage identifie ce qui peut être considéré comme des bonnes pratiques utiles pour les décideurs, les acteurs de la sécurité routière et les citoyens souhaitant s'informer sur le sujet.



## Réflexions parallèles (suite)

Jean-Yves LAMANT

*Les journaux continuent à annoncer inexorablement que des accidents de la route arrachent des gens à la vie en une fraction de seconde. Comment ne pas se révolter face à une telle situation dont d'ailleurs vous et moi pourrions être les victimes lors d'un prochain déplacement ?*

*Très modestement, nous continuons avec les quelques lignes qui suivent, nos « réflexions parallèles » qui proposent de partager avec vous des éléments de réponse à la question de savoir comment de telles tragédies de la route parfaitement évitables peuvent ne plus se produire.*

*Rien de tel que de prendre des exemples en dehors de la route, où le « zéro accident » est possible parce que souhaité. Après la comparaison proposée entre conduite d'un véhicule et conduite de sa vie (Pondération numéro 109) ou conduite d'une réunion (Pondération n° 110), intéressons-nous à la comparaison avec la conduite d'un projet, situation commune en entreprise ou dans l'administration.*

# PROJETS

## Comment et quoi faire pour que de telles situations parfaitement évitables ne se reproduisent plus ?

Alors que des forces de l'ordre sont assez naturellement déployées sur tout le territoire national pour empêcher des attentats en raison du risque élevé de déplorer des victimes innocentes, pourquoi des efforts équivalents ne sont-ils pas consentis par les pouvoirs publics alors que le risque objectif de déplorer des victimes sur les routes est de loin beaucoup plus élevé ? Être la victime d'un coup de couteau d'un terroriste mérite-t-il plus d'attention de la part des pouvoirs publics qu'être la victime d'une collision frontale suite à un dépassement dangereux totalement inutile ? Notre nouveau président de la République s'est engagé à construire une République qui protège les citoyens. Aura-t-il le courage de prendre les mesures qui s'imposent pour les protéger sur la route ? Sera-t-il cohérent en refusant de céder aux pressions des *lobbies* et prétendues associations de sécurité routière qui nagent depuis si longtemps dans le conflit d'intérêts qu'elles ne le voient plus ?

## Les 5 caractéristiques majeures d'une conduite de projet efficace

Un projet qui réussit (que nous pouvons comparer à un trajet programmé où tous les occupants du véhicule arrivent sains et saufs) a les 5 caractéristiques majeures suivantes : un objectif clair, une équipe projet formée et solidaire (le qui ?), des équipements et des installations bien identifiées (le quoi ?), l'utilisation de méthodes et d'outils efficaces dont l'analyse de risque (le comment ?), la mesure de son degré de réalisation de l'objectif (le combien ?).

Un trajet en véhicule d'un point A à un point B peut être facilement comparé à la réussite d'un projet qui part d'une situation A et doit aboutir à fournir un livrable satisfaisant les exigences de qualité attendues par le client dans des conditions de limites de coût et de délais (situation B).

**1 – Un objectif clair.** En effet un projet, pour réussir, doit avoir un objectif clair et se donner les moyens humains et matériels d'y parvenir. Le chef de projet a des droits mais aussi des devoirs. Il doit partager, demander, alerter, valider afin de garantir l'atteinte de cet objectif. Autant d'actions que les conducteurs devraient assurer avec plus de rigueur dans leur mission de conduite.

**2 – Une équipe projet formée et solidaire.** Cette deuxième condition de réussite d'un projet suppose que les membres de l'équipe soient bien informés de l'objectif du projet et formés efficacement aux méthodes de conduite de projet, qu'ils s'engagent à soutenir le chef de projet dans sa mission et à ne pas le distraire avec des sujets qui n'ont rien à voir avec le projet. C'est la solidarité. Les membres de l'équipe « projet » doivent par ailleurs être formés au management de projet et posséder ou acquérir les compétences qui leur permettent d'y apporter une contribution significative au projet. Au regard de ces remarques, on peut légitimement s'interroger sur l'efficacité de la formation au permis de conduire et confirmer tout l'intérêt potentiel que représente la proposition de renommer le per-

mis de conduire en contrat de conduite. C'est en effet cette notion de droits et devoirs vis-à-vis de la société qui devrait être rappelée et mieux intégrée grâce à ce choc psychologique qu'apporterait ce concept de contrat lequel aurait une durée de vie limitée et serait prolongé sous conditions de santé, de formation, ... On comprend alors mieux pourquoi tout ce qui distrait l'attention du conducteur ne peut qu'augmenter le risque d'accident. Ce concept de contrat devrait convaincre les conducteurs de ne pas se laisser distraire car il s'agit d'un élément essentiel de leur mission de conduite.

**3 – Des équipements et des installations bien identifiés.** Pour réussir, un projet doit pouvoir bénéficier des équipements, des installations et matériels indispensables à son bon déroulement et en état de fonctionnement. C'est le rôle du chef de projet que de veiller à ce que cela soit le cas ou d'alerter si cela ne l'est pas. C'est pourquoi, la responsabilité du conducteur d'un véhicule doit être de vérifier que tous les équipements nécessaires au bon déroulement du trajet doivent être disponibles (pneus gonflés, roue de secours, couvertures de survie, pleins d'essence et d'huile, contrôles techniques et révisions à jour, ...).

**4 – L'utilisation de méthodes et d'outils efficaces dont l'analyse de risque.** La notion de risque et de la maîtrise des risques est en effet un des facteurs de succès d'un projet si ce n'est le facteur principal de succès. Risque pour le projet non seulement de ne pas atteindre son objectif, mais aussi risque pour le livrable du projet de ne pas satisfaire son client. La nouvelle norme ISO 9001 qui permet de se doter de bonnes méthodes pour réussir les projets insiste beaucoup sur la nécessité d'analyser les risques pour le projet mais aussi pour les entités qui sont impliquées. Pourquoi ne rappelle-t-on pas de manière intelligente, pédagogique et non répétitive au conducteur que la conduite de son véhicule comporte des risques importants et que sa responsabilité unique est d'amener ses passagers et lui-même à destination en bonne santé ? Les mentions rappelées sur les écrans ne suffisent pas et sont même contre-productives, car elles ne bloquent pas leur utilisation en cas de conduite, ce qui devrait être le cas.

**5 – La mesure du degré de réalisation de l'objectif.** En effet, pas de progrès sans mesure. Pas de réalisation d'un projet sans objectiver à intervalles très réguliers l'état d'avancement du projet et se donner les moyens de comprendre les dérives et les corriger si elles surviennent. On comprend alors mieux les raisons pour lesquelles il ne peut y avoir de politique de sécurité routière véritablement efficace sans évaluation des actions menées. La mesure doit en effet aussi permettre d'aider très rapidement à identifier les causes d'un dysfonctionnement, d'un incident ou d'un accident. Et de mettre en œuvre des actions correctives pour y remédier.



Voir p. 32 :  
Sécurité routière :  
Le modèle de l'entreprise.

# Objectif zéro accident : et si la vraie solution était « l'intériorité citoyenne » ?

Jean-Yves LAMANT

Le mois dernier je participais à une conférence de Marc Luyckx-Ghisi sur les 15 grands chantiers du XXI<sup>e</sup> siècle. Je lui ai demandé s'il avait une solution à proposer pour faire cesser le scandale de santé publique que représentent les plus de 3 400 tués et autant de blessés graves sur les routes de France. Après quelques secondes de réflexion, il m'a dit de manière étonnamment claire : « pour moi la solution durable tient en deux mots : "L'intériorité citoyenne". Lisez le livre de Thomas d'Ansembourg<sup>(1)</sup> qui s'intitule "Du Je au Nous, l'intériorité citoyenne : le meilleur de soi au service de tous » aux Éditions de l'Homme.



J'ai aimé ce livre car il part d'un constat que nous faisons tous de notre impuissance devant les injustices et les catastrophes, mais il va plus loin. Il propose en effet un diagnostic sans concession, ainsi qu'une solution de fond et durable qui donne des clés d'accès à une **intériorité transformante** qui concerne chacun d'entre nous.

Le constat, au final assez simple, fait par l'auteur, est que nous avons de nombreuses frustrations et avons beaucoup de mal à trouver des réponses claires aux questions suivantes que nous nous posons tous : Qui fuis-je ? Où cours-je ? À quoi sers-je ? On constate souvent qu'« une vie pleine de choses à faire est souvent vide de sens ». Inversement l'oisiveté est compensée par des activités où, puisqu'il n'y a plus rien à gagner, il n'y a donc plus rien à perdre. Dans les deux cas, nous courons hors de nous. Nous fuyons, nous courons trop vite au sein d'une société qui valorise la vitesse et l'immédiateté sans vraiment en contrôler les effets. Ainsi, nous nous épuisons et nous épuisons la planète. Lorsque nous conduisons un véhicule, la tentation est grande de s'affirmer au volant en conduisant vite, en impressionnant ses passagers, de doubler pour apparemment gagner quelques secondes souvent inutilement. Pourquoi vouloir traverser hors des passages piétons, ne pas attendre quelques secondes que le feu soit vert pour les piétons ?

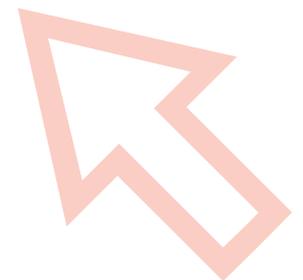
Le diagnostic posé est que notre mal-être personnel génère des tensions que ni l'hyperactivité, ni la surconsommation, ni la course à l'argent ne peuvent arrêter. Ces tensions se répercutent alors sur la société. Ce diagnostic nous rappelle que nos souf-

frances personnelles sont engendrées dès lors que nous marchons trop longtemps dans une autre direction que celle vers laquelle tend notre « élan de vie ». Notre culture occidentale nous tire en dehors de nous. Elle nous invite à compenser ces frustrations, à poursuivre cette fuite devant nous-même. Notre culture occidentale sépare, cloisonne, encourage la compétition et ne fait que trop rarement appel aux analyses systémiques. Cette pensée binaire est le mécanisme le plus subtil de la violence ordinaire, cette violence qui résulte de l'habitude qu'a notre esprit de cloisonner, de diviser au lieu d'harmoniser et de rassembler.

Pour sortir de cette fuite de l'inconnu qui est nous-même, il est donc indispensable de prendre conscience de cette situation d'enfermement dans nos croyances parfois non fondées et de s'engager sur le chemin de notre intériorité. C'est alors que nous découvrons que cette intériorité transformante peut aussi transformer la société. On comprend alors que notre **intériorité personnelle devient citoyenne**. Christiane Singer<sup>(2)</sup> le dit avec ses propres mots :

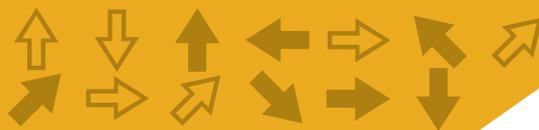
« chacun peut alors se considérer comme un point d'acupuncture, qui activé, contribue à guérir le corps entier ». Ralentir, changer de rythme quand tout bouge vite autour de nous n'est pas simple.

En conclusion, pour trouver les moyens concrets permettant cette intériorité citoyenne, je vous livre une question très interpellante de l'auteur : « En ne favorisant pas l'accès à l'intériorité transformante, nos familles, nos écoles, nos institutions, nos églises et nos États ne seraient-ils pas en situation de non-assistance à personne en danger ? »



<sup>(1)</sup> Thomas d'Ansembourg a été avocat, conseiller juridique et animateur d'une association pour jeunes en difficulté.

<sup>(2)</sup> Christiane Singer, est une écrivain, essayiste et romancière française.



## Revue de presse

### L'assurance auto connectée YouDrive, Direct Assurance revendique 20 % d'accidents en moins

LesFurets.com – 06/07/2017

**Direct Assurance affirme que son assurance « YouDrive » aurait réduit de 20 % les accidents chez les conducteurs novices depuis 2015. La formule fonctionne avec un boîtier connecté qui analyse la conduite de l'assuré.**

Une assurance auto connectée peut-elle vous protéger des accidents de la route ? Notre partenaire, Direct Assurance affirme que sa formule « YouDrive » réduirait l'accidentologie, a rapporté ce mercredi Décision Atelier. L'assureur propose cette formule à ses clients depuis 2015.

#### 20 % d'accidents de la route en moins

YouDrive s'adresse aux conducteurs avec moins de 7 ans de permis. Cette offre de la filiale d'Axa repose sur le principe du « *pay how you drive* ». L'assuré installe un boîtier connecté baptisé DriveBox dans son véhicule. Ce petit appareil enregistre des

données sur la conduite de l'automobiliste, en tenant notamment compte de la vitesse, des freinages brusques ou des virages trop brutaux. Après chaque trajet, l'automobiliste reçoit un score de conduite.

Objectif : ajuster les cotisations pour encourager les bons comportements au volant. Plus un conducteur est responsable, moins il paiera cher son assurance auto. Direct Assurance revendique une baisse moyenne de 20 % des accidents en 2 ans chez ses abonnés YouDrive. Les autres clients ne peuvent pas en dire autant, souligne l'assureur. Ce bon résultat présente l'avantage de se traduire très concrètement dans le porte-monnaie.



#### 200 euros d'économies en moyenne

Selon Direct Assurance, 96 % des assurés YouDrive auraient réalisé des économies. Les meilleurs conducteurs auraient même réussi à réduire leur prime d'assurance auto de 50 %. En moyenne, YouDrive garantirait 200 euros d'économie. Les statistiques révèlent aussi une différence nette entre les femmes et les hommes. 72 % des conductrices obtiennent un bon score de conduite contre 67 % pour les hommes.

### Suisse. « Je ne savais pas que le Coyote équivalait à avoir une arme sur soi »

RTL.be – 10/09/2017

#### Les détecteurs de radars formellement interdits en Suisse

Attention si vous traversez certains pays européens en voiture et que vous disposez d'un détecteur de radars. Même si celui-ci n'est pas installé, il peut vous valoir une sévère amende. Un automobiliste belge vient de l'apprendre à ses dépens, alors qu'il traversait la Suisse. Il a reçu une amende de 580 euros pour la possession d'un appareil Coyote qui était, dit-il, éteint, dans sa valise. Nathanaël Pauly et Dominique Sokolowski ont recueilli son témoignage pour le RTL INFO 13H.

C'est une mésaventure qu'il n'est pas près d'oublier, son portefeuille non plus : Michaël est parti de Châtelet pour ses vacances en Italie, au lac de Garde. Mais une fois arrivé au poste-frontière de Bâle, en Suisse, il a été contrôlé et emmené par les douaniers pour interrogatoire à cause de son Coyote. « *J'avais passé la nuit en France, et en démarrant de l'hôtel en France, j'ai dit à mon épouse, le Coyote est interdit en Suisse, donc je l'éteins, et je le mets dans la valise. Ils m'ont dit, vous l'avez avec vous, j'ai dit oui mais dans le coffre dans la valise. Ils m'ont fait ouvrir les bagages, ouvrir la valise, et à ce moment-là, ils ont trouvé le Coyote et m'ont demandé de les accompagner dans le bureau. Je ne savais pas que le Coyote équivalait à avoir une arme sur soi* », témoigne-t-il.

Après une heure d'interrogatoire, Michaël s'en est finalement sorti avec 580 € d'amende à payer sur place et a repris la route, sans son Coyote, car les avertisseurs de radars sont strictement interdits dans plusieurs pays : l'Autriche, la Suisse, la Turquie, la Bosnie, la Slovaquie et Chypre.

« *Le simple fait d'avoir un avertisseur de radars dans l'habitacle, vous vaudra une amende, et quand on dit amende, généralement ce sont des pays qui ne rigolent pas avec ça* », Benoit Godart, porte-parole de l'IBSR (Institut Belge pour la Sécurité Routière).

Les utilisateurs de Coyote ne sont pas les seuls concernés par cette interdiction, la loi est la même pour toutes les applications d'assistance à la conduite qui signalent les radars, y compris celles sur votre smartphone, même si dans ce cas-ci, les contrôles sont beaucoup plus difficiles à réaliser. « *Évidemment, si vous avez votre avertisseur de radars en plein milieu de la voiture, sur le tableau de bord, ça va se voir. Si vous utilisez une application, il faut vraiment que le policier soit à ce point tatillon qu'il aille chipoter dans votre GSM* », ajoute Benoît Godart.

Le conseil, c'est donc de prendre la route des vacances sans ces avertisseurs de radars ou de désinstaller les applications avant d'arriver dans les pays où c'est interdit. Cela vous évitera une bien mauvaise surprise.



# ↘ Vie de la Ligue

## 📌 Une Assemblée Générale engagée

Le 10 juin dernier, l'Assemblée Générale de la Ligue contre la Violence Routière aura été particulièrement marquée par l'exposé introductif de Fabrice Hamelin, Maître de conférences en science politique à l'université Paris-Est Créteil (UPEC). Celui-ci a su captiver l'attention de son auditoire sur le sujet des politiques nationales de sécurité routière. Faite d'une suite de succès et d'échecs, l'histoire nationale de la sécurité routière nous éclaire sur l'importance de l'implication de l'État. Une implication très variable au fil des années, jalonnée d'avancées et de reculs successifs. La question de l'acceptabilité d'une politique de sécurité routière fut au centre du débat. Pour les absents, le témoignage de Fabrice Hamelin, très riche et instructif, a fait l'objet d'un Entretien de la Ligue (voir ci-après).

Au-delà du volet administratif et financier, cette assemblée générale fut ponctuée et animée par de nombreuses interventions portant sur des sujets de préoccupation des bénévoles : distracteurs au volant, circulation sur les trottoirs, affectation de recettes du contrôle automatisé...

L'Assemblée Générale fut enfin l'occasion de valider à l'unanimité le rapport d'orientation 2018 présenté ci-après.

## Rapport d'orientation 2018

### Un constat

Le bilan catastrophique des trois dernières années ne permettra malheureusement pas d'atteindre l'objectif « Moins de 2 000 morts en 2020 ». Il est urgent d'appliquer les mesures préconisées par les experts, notamment en ce qui concerne la vitesse, première cause de mortalité sur la route et facteur de gravité des blessures.

### Nos orientations permanentes

- Relancer sans relâche les Pouvoirs Publics pour qu'ils fassent respecter la loi sur la route et sur la rue, et pour qu'ils contentent systématiquement la désinformation relayée par les médias.
- Intervenir auprès de tous les partenaires de la sécurité routière (politiques, industriels, aménageurs, assureurs) pour que le système routier soit évalué, contrôlé et adapté pour plus de sécurité routière.
- Être une force de proposition pour que les campagnes gouvernementales deviennent des campagnes d'information et d'explication, et non seulement de sensibilisation, et contribuent à l'acceptabilité des mesures prises.
- Être une force de proposition pour la formation et l'éducation des usagers.
- Promouvoir le Palmarès de la Voiture Citoyenne.
- Soutenir, lorsqu'elles le demandent, les victimes et leurs familles après l'accident, dans les limites des possibilités du bénévolat.
- Attirer de nouveaux adhérents et sympathisants par des campagnes d'adhésion de proximité, et rechercher subventions et dons.

### Nos actions prioritaires

#### 1. Faire respecter les limitations de vitesse

- a. Faire respecter la vitesse maximale autorisée par le déploiement à grande échelle des radars de 3<sup>e</sup> génération (automatiques et embarqués sur des véhicules banalisés) et demander l'intensification des contrôles en agglomération.
- b. Demander que les contrôles par les radars 3<sup>e</sup> génération soient réalisés dès 2017 par des unités dédiées à plein temps.
- c. Établir l'égalité de tous les usagers devant les contrôles de vitesse, en imposant des plaques de format lisible à l'avant et à l'arrière des 2 roues motorisées comme dans d'autres pays.
- d. Obtenir l'interdiction de la vente et de l'usage des systèmes et dispositifs d'avertissement de la présence des contrôles.
- e. Abroger la loi de décembre 2010 sur l'affaiblissement du permis à points.
- f. Obtenir le retrait effectif des points qui doivent l'être après une intervention des forces de l'ordre, un contrôle sanction automatisé, ou à la suite d'un accident responsable, en appliquant une démarche qualité.

#### 2. Réduire les vitesses maximales autorisées

- a. Demander l'abaissement généralisé de 10 km/h des Vitesses Maximales Autorisées (VMA) hors agglomération en priorité sur les routes bidirectionnelles sans séparateur médian.
- b. Encourager la généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h en agglomération, sauf sur les grandes artères.



### 3. Protéger les usagers les plus vulnérables

- a. Proposer des mesures, notamment contre la vitesse et les remontées de files, qui permettraient de réduire l'accidentalité particulièrement élevée des 2 roues motorisées ; exiger des contrôles efficaces désormais possibles pour empêcher le débridage trop fréquent des cyclomoteurs.
- b. Promouvoir toutes mesures destinées à protéger les usagers vulnérables, en particulier lutter efficacement contre le stationnement sur les trottoirs et mieux rendre visibles les piétons qui traversent sur les passages piétons en indiquant le point d'arrêt des voitures cinq mètres en amont.
- c. Demander l'obligation du port du gilet rétro réfléchissant pour les enfants piétons circulant hors agglomération, et l'obligation aux collectivités territoriales organisatrices des transports scolaires de mettre des gilets rétro réfléchissants à la disposition des enfants transportés.

### 4. Promouvoir/utiliser/voire limiter les technologies qui impactent la sécurité routière

- a. Promouvoir la mise en œuvre rapide du LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée).
- b. Promouvoir la généralisation de la boîte noire accidentologique dans tous les véhicules légers : voitures et motos.
- c. Continuer à exiger l'interdiction de l'utilisation du téléphone au volant (y compris par matériel à commande vocale ou bluetooth), et plus généralement de tout système de communication interactif avec le conducteur perturbant son attention.
- d. Exiger l'obligation d'équiper tous les VUL (Véhicule Utilitaire Léger, dit camionnette) d'un carnet de bord permettant d'identifier les missions et leurs conducteurs et d'une boîte noire accidentologique.
- e. Obtenir l'application de la loi LOPPS12 par la création d'établissements agréés pour l'installation d'un Éthylotest Anti-Démarrage (EAD) sur le véhicule de tout conducteur condamné pour alcoolémie délictuelle.

- f. Inviter l'autorité judiciaire à recueillir systématiquement toutes les données technologiques susceptibles de fournir des éclairages sur les causes d'un accident.
- g. Identifier les nouveaux risques induits par les technologies émergentes (voitures autonomes, électriques, connectées, etc.).

### Conclusion

Au plan local, il faut poursuivre nos actions de sensibilisation à la sécurité routière auprès des pouvoirs publics locaux, du public et notamment des jeunes, assurer une large diffusion du livre « Zéro accident » paru en 2015, et continuer à soutenir les familles de victimes qui nous le demandent, dans la mesure de nos moyens.

Nous ne devons avoir de cesse d'aiguillonner l'État pour qu'il joue son rôle, qu'il mobilise tous les acteurs de la sécurité routière, et qu'il maintienne les politiques locales de sécurité routière.



Intervention de Fabrice Hamelin lors de l'Assemblée générale.

# Nouveau !



## LES ENTRETIENS DE LA LIGUE N° 12 avec Fabrice Hamelin : les politiques de sécurité routière



Fabrice Hamelin, Maître de conférences en science politique, Université Paris-Est Créteil (UPEC) s'exprime sur la question de l'acceptabilité d'une politique de sécurité routière comme condition de sa réussite.

Quelle acceptabilité ?

L'acceptabilité politique qui va dépendre des pressions exercées par les lobbys sur les politiques.

L'acceptabilité professionnelle avec les professionnels qui vont exercer une résistance.

L'acceptabilité sociale qui va avoir les défauts du sondage d'opinion dont les réponses sont conditionnées par la forme des questions et l'information à laquelle les sondés ont accès.

Comment définir une politique qui va réussir ?



Découvrez les entretiens de la Ligue sur le site :  
[www.violenceroutiere.org](http://www.violenceroutiere.org)



## ↳ Vie des asso's

### ↳ AD de Savoie : des jeunes s'adressent aux jeunes

« Nous sommes entrés en contact avec les responsables du centre social des hauts de Chambéry et nous avons listé avec les animateurs du centre les problèmes spécifiques au quartier. Par exemple la vitesse, les espaces présentant des risques ... » précise Marie-Hélène Vauché, la Présidente de l'AD.

« Nous avons réalisé un diaporama avec photos du quartier et prévu une soirée d'information pour les habitants du quartier. » Le quartier comporte beaucoup de familles d'origine étrangère et le public n'a finalement pas été très nombreux. « L'enseignement que nous en avons tiré est que s'il est facile d'avoir un public lorsqu'une action est imposée, en établissement scolaire ou organisée par une entreprise, il n'est pas facile de faire venir librement des personnes pour parler de la sécurité routière, même dans leur quartier » conclut la Présidente.

Parallèlement les jeunes fréquentant le centre social ont réalisé des panneaux destinés à laisser un message à d'autres jeunes. Ils ont été présentés au public lors de la fête de quartier, une grande affiche sur bâche a été réalisée.



### ↳ Opération « Gilets » dans l'Aveyron



Au dernier trimestre de l'année scolaire 2016-2017, près de 650 gilets « enfant » ont été distribués par la Ligue contre la violence routière de l'Aveyron, aux élèves du second cycle, du CP au CM2 dans cinq écoles de la Commune d'Onet-le-Château, à quelques pas de Rodez. Une centaine de gilets « adulte » furent également distribués pour les accompagnateurs.

À propos de ces gilets qui resteront dans les écoles, Christiane POINSOT, Présidente de l'AD déclara aux écoliers : « Ce gilet vous protégera, comme il protège les travailleurs sur les bords de routes, comme il protège les jardiniers sur nos espaces-verts. Oui, ce gilet vous permettra de briller comme une étoile dans la nuit... ».

### ↳ L'AD de Loire-Atlantique sensibilise les gendarmes

Lors des accidents de la route, les gendarmes présents sur le lieu de l'accident sont très sollicités : sécurisation des lieux, contacts avec les divers intervenants, maintien de l'espace, coordination, etc. S'ajoutent souvent aux tâches de cette mission les rapports avec les proches, dans des conditions dramatiques et dans un espace parfois très contraint (nuit, conditions climatiques, trafic intense...).

« La Ligue, étant intervenue dans le passé lors de formations avec plusieurs compagnies locales sur ce sujet, a été à nouveau pressentie pour des actions plus courtes, mais portant sur l'ensemble de l'effectif du Groupement de Loire-Atlantique » précise Claude Chabot, qui intervient dans ces formations avec Stéphane Cottineau.

Au total, 12 séances ont été réalisées en 2016/2017 au profit des 6 compagnies du département (170 militaires formés), en partenariat avec le Groupement et les associations d'aide aux victimes (ADAVI et Prévenir et réparer).

Après une information par une psychologue sur les conséquences pour les personnes (comportements, adaptation, suites traumatiques...), une heure de présentation (avec un diaporama) permettait à la Ligue d'exprimer le ressenti des proches sur le lieu de l'accident et lors des contacts ultérieurs en brigade. Plusieurs thèmes sont abordés : la spécificité de l'accident de la voie publique, l'environnement de l'accident et le rapport entre intervenants et les victimes ainsi que leurs proches,

le mécanisme du « chaos », les attitudes à adopter et quelles précautions à prendre dans ce contexte, la communication interpersonnelle.

« Un débriefing réalisé le 22 juin a permis de constater un intérêt pour l'ensemble des

prestations et de mettre en évidence une durée trop courte pour des échanges sur ce point de la relation Militaires / proches. Une suite est donc envisagée en 2017/2018 avec un nouveau format d'intervention. » conclut Claude Chabot.



# Associations départementales



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

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

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

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

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

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

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

**13 – Bouches-du-Rhône :** Correspondante : Chantal-Marie Laurent – 3, bd de la Présentation – 13013 Marseille – Tél. : 09 50 64 53 61 – 06 63 11 02 53 ([chamalaurent@free.fr](mailto:chamalaurent@free.fr))

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

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

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

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

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

**33 – Gironde :** Robert Santander – LCVR 33 – C/O M.N.E. – 3 rue de Tausia – 33800 Bordeaux – Tél. : 05 35 54 26 46 ([lcvr33@violenceroutiere33.fr](mailto:lcvr33@violenceroutiere33.fr)) – ([www.violenceroutiere33.fr](http://www.violenceroutiere33.fr))

**34 – Hérault :** Fabienne Thomas – LCVR 34 – 40, rue Favre de Saint-Castor – 34080 Montpellier – Tél. : 06 25 25 42 35 ([lcvr34accueil@gmail.com](mailto:lcvr34accueil@gmail.com)) – ([www.violence-routiere-herault.org](http://www.violence-routiere-herault.org))

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

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

**39 – Jura :** Michel Guillemain – 57, boulevard Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 03 84 72 66 78 ([michel.guillemain.3@free.fr](mailto:michel.guillemain.3@free.fr)) ([www.violenceroutiere-jura.fr](http://www.violenceroutiere-jura.fr)) <http://facebook.com/liguejura>

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

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

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

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

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

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

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

**59-62 – Nord – Pas-de-Calais :** Hervé Dizey – 69, rue de Linselles – 59223 Roncq – Tél. : 03 20 03 19 05 ([hdizey@nordnet.fr](mailto:hdizey@nordnet.fr)) – ([violenceroutiere5962.free.fr](http://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](mailto:marielle.belia@laposte.net))

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

**66 – Pyrénées-Orientales :** Cécile Llobères-Hernandez – 2, chemin de la Pavé – 66400 Saint-Jean-Pla-de-Corts – Tél. : 06 88 31 45 31 ([lcvr@orange.fr](mailto: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](mailto:lcvr.6867@yahoo.fr))

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

**72 – Sarthe :** Dominique Langlet – 30, l'Augoterie – 72600 Louvigny – Tél. : 02 43 97 52 24 ([violenceroutiere72@gmail.com](mailto: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](mailto: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](mailto:lcvr74@laposte.net))

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

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

**78 – Yvelines :** Christian Machu – LCVR 78 – BP 80003 – 78053 Saint-Quentin-en-Yvelines – Tél. : 06 73 74 18 94 ([contact@violenceroutiere78.org](mailto:contact@violenceroutiere78.org)) – ([www.violenceroutiere78.org](http://www.violenceroutiere78.org))

**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](mailto:liguecontrelaviolenceroutiere@gmail.com))

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 👉 Conseil d'administration

Blanc Myriam, Jean-Luc Carl, Josiane Confais, Hervé Dizi, Bernard Heritier, Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant, Guylaine Lang-Cheymol, Daniel Le Jean, Claude Lienhard, Christian Machu, Guy Ovigneur, Chantal Perrichon, Gérard Pétin, Jacques Robin, Robert Santander, Michel Ternier, Christian Verdier.

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

## ➔ Bureau national

**Présidente et porte-parole :** Chantal Perrichon  
Tél. : 01 45 32 91 00 – ([secretariat@violenceroutiere.org](mailto:secretariat@violenceroutiere.org))  
**Vice-Président :** Jean-Yves Lamant  
Tél. : 06 12 12 78 20 – ([jean-yves.lamant@centraliens.net](mailto:jean-yves.lamant@centraliens.net))  
**Secrétaire Général :**  
Christian Verdier  
**Secrétaire Générale Adjointe et Responsable de la revue de presse :** Josiane Confais – ([josiane.confais@numericable.fr](mailto:josiane.confais@numericable.fr))  
**Trésorier :** Daniel Le Jean  
Tél. : 01 47 50 88 71 – ([dlejean@gmail.com](mailto:dlejean@gmail.com))  
**Membres du Bureau :**  
Jean-Luc Carl ([violenceroutiere41@free.fr](mailto:violenceroutiere41@free.fr))  
Christian Machu  
Guy Ovigneur  
**Invités :** Claude Chabot, Pierre Lagache – Rédacteur en chef  
*Pondération*, Philippe Laville, Ghislaine Leverrier, Michel Ternier, Odile Van Hée.



## ADHÉSIONS ET DONNS

LE PAIEMENT EN LIGNE C'EST FACILE !  
sur [www.violenceroutiere.org](http://www.violenceroutiere.org)

**Vous partagez les convictions de la Ligue et vous souhaitez soutenir notre action. Faites un don ou adhérez à la Ligue. Votre soutien est précieux !**

**Important !** Votre don ou votre adhésion vous donne droit à un reçu fiscal permettant une réduction de vos impôts à hauteur de 66 % du montant souscrit.  
Une adhésion à 36 € vous coûte en définitif que 12 €.

## 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.