



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **Rallyes mortels**
p.6

➔ **Pompiers et secours routier**
p.10

➔ **Trajets professionnels : étude inquiétante**
p.12



Les EDP

DOSSIER p.14

SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 4 – Les chiffres du premier semestre 2017
- 5 – Bon à savoir : renouvellement du permis de conduire
- 5 – La vitesse dans le viseur de l'OMS
- 6 – Chut... Rallyes mortels...
- 8 – Voyage dans un « autre monde »
- 9 – 4 questions à Raphaël Bartolt
- 10 – Secours routier : adaptation difficile pour les sapeurs-pompiers !
- 12 – Trajets professionnels : une étude qui nous alerte
- 14 – Dossier : Engins de Déplacement Personnels (EDP) : être vertueux...
- 17 – Non (hélas) la voiture électrique n'est pas une révolution
- 18 – Lu pour vous
- 19 – Revue de presse
- 20 – Témoignage
- 21 – Le site internet de la Ligue fait peau neuve !
- 22 – Vie des asso's
- 23 – Associations départementales
- 24 – Conseil d'administration, Bureau National, Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

15, rue Jobbé-Duval

75015 PARIS

Tél. : 01 45 32 91 00

E-mail : secretariat@violenceroutiere.org

Site Internet : www.violenceroutiere.org

www.voiturecitoyenne.fr

Directrice de la publication :

Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :

Pierre Lagache

Comité de rédaction : André Abadie, Michel Barthélémy, Claude Chabot, Pierre Courbe, Michel Gentilleau, Jean Marie Leverrier, Thierry Nicot, Koen Van Wontherghem.

Imprimerie :

Compédit Beaugard – 61600 La Ferté-Macé

ISSN : 0297-5874

Crédits Photos : Fotolia ©Christophe Fouquin (couverture), Fotolia ©Jean-Jacques Cordier (p. 6), Thierry Nicot (p. 8), Fotolia ©Thomas Pajot (p. 10), Michel Gentilleau (p. 11), Fotolia ©WavebreakmediaMicro (p. 13), Fotolia ©zinkevych (p. 16), Fotolia ©robsonphoto (p. 17), André Abadi (p. 18), LCVR 46 (p. 22).

ÉVALUER POUR INFORMER...



Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

Nous avons souligné dans des numéros précédents de *Pondération* tout l'intérêt de la nouvelle loi sur la désignation des salariés infractionnistes. À l'évidence, il s'agit d'une bonne mesure car elle met fin à une forme d'impunité déresponsabilisante et injuste. Mais quel en sera l'impact sur le comportement et donc sur l'évolution du nombre des victimes de la route en contexte professionnel ?

D'après un sondage réalisé par la société d'assurances MMA en mai, 50 % seulement des patrons appliqueraient la règle de la « désignation » du salarié en infraction.

Par ailleurs, certains DRH affirment que la loi produirait ses effets car elle aurait permis de réduire de quatre à cinq fois le nombre de PV gérés par leur société.

Face au flou, les détracteurs d'une politique jugée toujours trop répressive expriment leur scepticisme : « *approximations étranges* », « *déclaration au doigt mouillé* » font partie des commentaires relayés par les médias.

Sauf à accepter de laisser s'installer le doute et son corollaire, la désinformation, il est donc urgent d'évaluer l'impact de cette nouvelle mesure.

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

Nos Valeurs

Indépendance

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

Rigueur

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

Proximité

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

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



édito



Chantal PERRICHON,
Présidente de la Ligue
contre la violence routière

Au cours de nos rencontres, de nos discussions par téléphone ou par mails, nous tous, bénévoles de la Ligue, échangeons librement sur notre engagement, nos attentes et les exigences qui nous semblent légitimes pour que, après trois années consécutives catastrophiques, la sécurité routière redevienne une priorité nationale.

Porte-parole d'une association qui n'a jamais démerité depuis sa création en 1983 quand il s'est agi de défendre et d'accompagner des mesures courageuses prises par des gouvernements, de droite ou de gauche, je me fais le relais aujourd'hui de commentaires entendus ça et là.

- Protégez notre jeunesse, protégez les usagers les plus vulnérables.
- Montrez aux Français que vous êtes attentifs à leur sécurité.
- Entourez-vous d'experts reconnus.
- Faites-nous oublier l'arrogance de ceux qui se croient omniscients.
- Opposez-vous aux pervers qui nient les connaissances établies.
- Hiérarchisez des mesures de rupture.
- Osez toucher à la vitesse, elle tue, elle pollue et elle consomme inutilement des matières premières qui manqueront à nos enfants.
- Planifiez des CISR annuels.
- Concertez-vous en réunions interministérielles.
- Séparez-vous des courtisans qui n'ont pas osé se confronter avec la réalité.
- Choisissez des collaborateurs rigoureux, opiniâtres, investis de leur mission.
- Remplacez les discours d'autosatisfaction par des actes.
- Démontrez et défendez sans relâche le bien-fondé des mesures.
- Abandonnez la culture de l'opacité et du secret.
- Rendez publics les rapports « gênants » et corrigez les dysfonctionnements qu'ils dénoncent au lieu de les dissimuler.
- Divulguiez largement les documents nécessaires à la compréhension de tous (journalistes, députés, sénateurs, élus, administratifs, etc.).
- Déconstruisez les pseudo rapports scientifiques d'experts à la solde des lobbies.
- Contrez la désinformation et les bateleurs qui ne communiquent qu'à coups de slogans mensongers.
- Affrontez les lobbies pro-vitesse et les alcooliers.
- Opposez-vous aux malintentionnés qui politisent la sécurité routière.
- Reconstituez sur le champ de ruines laissé par vos prédécesseurs une politique de sécurité routière ambitieuse.
- Tirez des erreurs passées les évaluations qui éviteront de nouveaux échecs.
- Rendez à la France le rang qu'elle a piteusement perdu dans le classement de l'Union européenne.

Ne soyez ni timorés, ni incompetents, n'hésitez pas, ne nous décevez pas, montrez de l'ambition et de l'audace, et vous ferez reculer la mortalité sur nos routes !

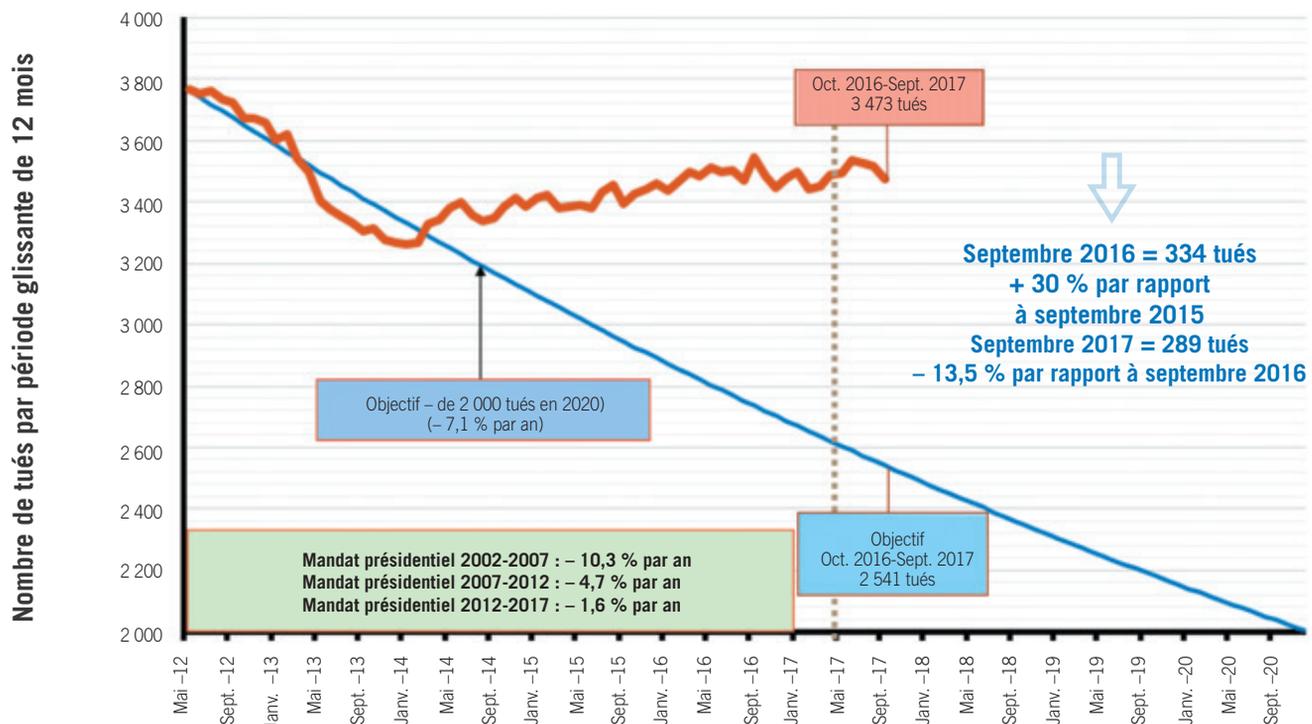
Durant un « week-end sanglant », titre de *l'Est Républicain* du 2 octobre 2017, trois jeunes sont morts dans la ville de Besançon, à l'aube, parce que leur conducteur, sous l'influence de l'alcool et de stupéfiants, avait décidé de conduire vite, très vite, trop vite. Nous dédions ce numéro de *Pondération* à Delphine et Assalah, âgées de 19 ans et à Enzo, 21 ans.

Les chiffres du premier semestre 2017

2013 = année la moins meurtrière (3 268 tués)				
Septembre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
Sept. 17	289	- 13,5	3 473	- 2,0
Sept. 16	334	30,0	3 546	4,4
Sept. 15	257	- 19,0	3 395	1,5
Sept. 14	317	1,6	3 344	1,2
Sept. 13	312	- 8,5	3 305	- 11,5
Sept. 12	341	1,7	3 725	- 6,7
Sept. 11	347	- 2,8	3 994	- 1,7
Sept. 10	357	- 7,0	4 065	- 6,0

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 %

Évolution de la mortalité depuis mai 2012



Une baisse à la hausse

La mortalité routière après avoir augmenté de 30 % en septembre 2016, diminue de 13,5 % en septembre 2017 : en fait, cette baisse n'est qu'une baisse à la hausse qu'il faut souligner.

La tendance des trois derniers mois est à la baisse, mais il n'en reste pas moins que pendant ces 12 derniers mois il y a eu 205 tués de plus (+ 6 %) que pendant toute l'année 2013.

Le nombre de tués sur les routes s'accroît depuis 3 ans et demi, ce qui n'a pas été observé depuis 45 ans.

Pour atteindre l'objectif de moins de 2 000 tués en 2020, il faudrait qu'il y ait une baisse mensuelle de la mortalité de 15,6 %.

En 2016, le coût des accidents corporels en France métropolitaine s'établirait à 38,3 mil-

liards d'euros (Md€). Le coût total de l'insécurité routière serait de près de 50 Md€, soit 2,2 % du PIB.

Tous ces mauvais résultats devraient pousser nos nouveaux gouvernants à mettre en œuvre les mesures d'urgence qui s'imposent :

- diminuer la vitesse maximale autorisée de 10 km/h sur tous les réseaux, en particulier abaisser de 90 à 80 km/h la vitesse maximale autorisée sur le réseau à chaussées non séparées,
- neutraliser les avertisseurs de radars travestis en avertisseurs de dangers,
- sous-traiter l'usage des véhicules équipés de radar mobile,
- interdire le téléphone « main libre » en situation de conduite,
- mettre en place les moyens nécessaires pour appliquer la loi du 14 mars 2011,

permettant aux juges d'imposer un Éthylotest AntiDémarrage (EAD) pour des faits de conduite sous l'empire d'un état alcoolique,

- favoriser l'installation dans les véhicules des dispositifs limitant la vitesse à la valeur autorisée localement ; en France, la mise au point du LAVIA (Limiteur de vitesse s'adaptant à la vitesse autorisée) a été achevée en 2006,
- inciter l'installation de « boîte noire » dans les véhicules.

De 2013 à 2016 la mortalité en France s'est accrue de 6 %, la Suisse, qui devient un modèle de rigueur dans l'application des règles, a réduit de 24 % le nombre de victimes pendant cette même période.

Nous attendons de nos nouveaux dirigeants qu'ils s'engagent comme ont su le faire ceux de 2002.

La vitesse dans le viseur de l'OMS

Dans un rapport intitulé « Gestion de la vitesse »⁽¹⁾, paru en mai 2017, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pointe l'effet positif de la vitesse sur la mobilité en réduisant le temps de transport, mais en souligne également les limites, considérant qu'elle joue un rôle négatif majeur dans les accidents routiers. Des propositions très en phase avec les positions de la Ligue contre la violence routière jalonnent ce rapport. Ci-après la conclusion reproduite partiellement.

« Se déplacer facilement, rapidement et à coût relativement bas est essentiel pour des raisons professionnelles et personnelles et, à l'échelle nationale, c'est important pour la croissance économique. Au cours des dernières décennies, l'industrie a fabriqué des véhicules pouvant se déplacer de plus en plus vite, alors que la construction de réseaux routiers plus étendus et de services associés, a également facilité la réduction des temps de transport sur les routes.

Néanmoins, cette accélération de la vitesse n'a pas été sans conséquences en ce qui concerne l'augmentation des traumatismes liés à des accidents de la circulation, les embouteillages et les niveaux de bruit et d'émissions.

Si de nombreuses mesures sont prises à l'échelle locale dans certains pays afin de mettre sur pied des stratégies de gestion de la vitesse, il faut faire davantage pour

convaincre les décideurs politiques et le grand public du danger associé à la vitesse, ainsi que des multiples avantages que présente la gestion de la vitesse. (–)

Si tous les pays du monde mettaient en œuvre des mesures de gestion de la vitesse dans le cadre plus général des interventions de sécurité routière, des progrès pourraient être accomplis dans la réalisation des objectifs mondiaux de sécurité routière. Ces efforts permettraient aux pays et aux communautés de faire baisser les accidents de la circulation dus à la vitesse tout en encourageant les formes de transport non motorisées (des déplacements plus nombreux, et plus sûrs, à vélo et à pied), ce qui aurait des conséquences positives pour la santé. Les initiatives de gestion de la vitesse permettraient également de réduire les niveaux d'émission et les bruits dus à la circulation, ce qui améliorerait l'habitabilité des rues. »



⁽¹⁾ Rapport téléchargeable sur : http://www.who.int/roadsafety/week/2017/ManagingSpeed_FR.pdf

BON À SAVOIR Renouvellement du permis de conduire

Michel BARTHÉLÉMY, Commissaire de police honoraire

Depuis le 19 janvier 2013, le permis de conduire a une validité maximale de 15 ans. Passé ce délai, son renouvellement est nécessaire. La date limite de validité est désormais inscrite sur le titre de conduite. Si les modalités pratiques de ce renouvellement ne sont pas entièrement déterminées à ce jour, il ne s'agit en aucun cas de repasser les épreuves du code ou de la conduite. Ce n'est qu'un renouvellement administratif, permettant la mise à jour des données, notamment adresse et photographie. Une visite médicale systématique n'est pas prévue.

Toutefois, puisqu'il est interdit de renouveler un titre de conduite sans visite médicale préalable lorsque le conducteur est atteint de certaines pathologies ou fait l'objet d'une addiction à l'alcool ou aux produits stupéfiants, un questionnaire de santé, à verser au dossier, est envisagé.

Pour les permis délivrés antérieurement au 19 janvier 2013, le renouvellement devra intervenir avant le 19 janvier 2033 dans des conditions qui seront fixées ultérieurement par arrêté ministériel. Les intéressés seront avisés en temps utile. Il est donc inutile de se précipiter. Seuls les permis de conduire détériorés méritent



d'être changés dans de courts délais. Les démarches s'effectuent via Internet : <https://permisdeconduire.ants.gouv.fr>

Cette limitation de durée est la conséquence d'un renforcement de la lutte contre les fraudes, résultant de la directive européenne 2006/125/CE du 20 décembre 2006. Désormais, tous les pays de l'Union Européenne ne peuvent délivrer que des titres de conduite plastifiés et sécurisés. Le format retenu est identique à celui d'une carte de crédit.

Pour les permis professionnels, la validité est moindre, elle correspond à celle de la visite médicale périodique obligatoire et ne peut excéder 5 ans.

Chut... Rallyes mortels...

Claude CHABOT

Chaque année, en France, se déroulent environ 250 rallyes automobiles. Ce sport mécanique attire chaque dimanche des spectateurs passionnés, des curieux, des badauds, de tous âges, souvent en famille, le long des circuits, sur des routes « ordinaires ». Les voitures y sont aussi « ordinaires », sauf que, transformées et re-motorisées plus puissamment, ce sont des « engins roulants » qui n'ont rien à voir avec les voitures de M. et Mme Tout-le-monde. Il faut distinguer cette activité de celles organisées sur circuit spécialisé où les véhicules roulent en milieu fermé avec des conditions d'organisation et de sécurité optima pour pilotes et spectateurs. Il n'en va pas de même en rallye : des bolides y roulent à grande vitesse sur des routes au bord desquelles se massent des spectateurs souvent très exposés, sans protection dans une grande insécurité.

La mort plusieurs fois par an

Chaque année des centaines d'accidents dont certains relèvent du miracle pour ne pas avoir fait plus de victimes. Une étude de l'INVS⁽¹⁾ portant sur 2010 en métropole mentionnait 23 tués dans sa catégorie « sports mécaniques ». Les recensements officiels (car les institutions sont mutiques sur le sujet) mentionnent plusieurs centaines de morts en compétition depuis une dizaine d'années dans le monde. Sur le seul Paris-Dakar, en 38 éditions, 73 personnes ont perdu la vie. La lecture des pages du web à laquelle nous sommes contraints est consternante : chaque année en France, on constate des centaines de sorties de route mais aussi entre 5 et 10 tués et des centaines de blessés.

Surtout ne pas voir. On cherche vainement dans l'abondante documentation de la FFSA⁽²⁾ une évocation ou un bilan « sécurité » de cette activité dont elle assure la promotion. Les accidents semblent relégués aux faits divers de la presse quotidienne et aux hommages attristés d'une association locale. L'ONISR⁽³⁾ ne présente pas d'analyse du phénomène dans ses bilans annuels, l'accident en rallye étant traité comme n'importe quel autre accident. Un si faible nombre de victimes effacerait-il toute responsabilité ? Ou bien la toute puissante passion-auto, les budgets publics colossaux et le business qui la supportent seraient-ils des remparts à toute auto-critique ?

Il suffit pourtant d'imaginer le (relativement) faible kilométrage parcouru en compétition et de le comparer au nombre de victimes pour s'apercevoir que ce « sport » est sans doute l'un des plus dangereux qui soit pour ceux qui le pratiquent et pour les spectateurs.

L'accident de rallye n'est pas un « accident de la route »

Une « enquête sur un accident de la circulation comme les autres », souligne un Procureur après un accident mortel. « C'est le risque inhérent à la course automobile » dit-on autour de l'accident. C'est ainsi que tout va passer, que tout va s'oublier dans le petit monde automobile et que le cirque mortel pourra continuer.

Non, ce n'est pas un accident de la route comme les autres.

On autorise des véhicules à rouler à des allures qui ne correspondent pas aux règles d'emploi des routes et voies qui sont ouvertes. Quand un virage est dessiné par les techniciens routiers pour être abordé à 80 km/h maximum, la probabilité d'un « crash » augmente si on l'aborde à 110 km/h : celui qui n'en tient pas compte est un conducteur incompetent. Et des sorties de route souvent qualifiées de « violentes », il y en a souvent plusieurs dans chaque rallye.

« On respecte les règles »

La FFSA⁽²⁾ ne peut *a priori* être taxée de laxisme lorsqu'elle édit un ensemble très complet de dispositions réglementaires. Ce ne sont pas les règles qui manquent. En apparence, tout va pour le

mieux dans le meilleur des mondes et il est peu d'accidents dont les causes affichées dérangent ce magnifique ordre des choses. « Les voitures sont aux normes ». « On respecte le nombre de décibels ». « On a des accords avec la Gendarmerie ». « Des commissaires font respecter les règles ». Quant au public, il est régulièrement taxé d'être indiscipliné, imprudent, etc.

Trop de victimes ? On arrête tout. Si malgré réglementation, consignes, formation, commissaires, signalisation, on constate de trop nombreux accidents et des drames comme c'est le cas, c'est que l'arsenal des textes est insuffisant ou/et inopérant ce qui doit conduire à des conclusions drastiques, voire à arrêter l'organisation de ces courses. Il est absurde – pour ne pas dire plus – de se retrancher derrière des textes protecteurs en attribuant le plus souvent l'accident aux spectateurs indisciplinés ou à du gravillon mal placé. La vérité est qu'il est impossible de mettre une route « normale » et ses abords en sécurité alors qu'elle est publique et n'est techniquement pas conçue pour des compétitions de ce genre.

Et si les associations locales et la Fédération sportive (financée par l'État) ne sont pas capables d'assurer la sécurité, c'est aux Pouvoirs publics – à commencer par les Préfets qui les autorisent – de prendre les dispositions indispensables de sauvegarde. Dans de nombreux domaines, il en faut cent fois moins pour que l'on dise « stop ».

Qui paye ?

À côté de ces drames, parler des nuisances et des coûts exorbitants de ces rallyes semble être un grief déplacé. Des jours durant, les riverains devront obtempérer aux interdictions de circuler et se cloîtrer chez eux durant les longues séances d'essais ou en course. Le jour de la course, beaucoup sont assignés à résidence, leurs accès étant fermés. Il leur faudra supporter le bruit intense à chaque passage de voiture. On peut ne pas aimer.

Gros budgets et coûts cachés. Quant au coût de ce « sport » où argent public et carburant coulent à flot – mais où le spectacle est gratuit –, il est impossible de le mesurer, pas plus que les *retombées économiques*, nébuleuse de croyances, d'estimations cavalières et d'affirmations gratuites propres à tromper le chaland. Mais si les concurrents en financent une part par leurs inscriptions et licences, on sait que les collectivités territoriales sont très largement sollicitées (cf. encart Rallye Corse). Outre les subventions, les moyens matériels, le personnel, la réparation des chaussées et des



⁽¹⁾ INVS – Institut National de Veille Sanitaire.

⁽²⁾ FFSA – Fédération Française des Sports Automobiles

⁽³⁾ ONISR – Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

dégâts après la course sont aussi à leur charge. L'Administration (préfectures), la Justice, les forces de l'ordre, les dispositifs de sécurité et de sauvetage sont largement mobilisés. Après les rotations d'hélicoptères des Smur, l'hôpital public et les centres de rééducation recueillent les blessés et chacun sait que dans ce circuit-là, les assurances sont loin de couvrir les frais engagés par l'État. Ainsi, le contribuable finance une part importante de cette coûteuse activité dite « sportive », qu'il soit d'accord ou non.

Les vertus du sport ?

Le rallye ou ses formes voisines sont des « sports mécaniques ». Sport. On attend là des valeurs humaines, des savoir-faire personnels ou collectifs, des engagements personnels, la gratuité de l'effort, une possible exemplarité ... Ces valeurs ne peuvent être déniées sans discernement aux acteurs de cette discipline. Mais où sont-elles quand des participants souvent jeunes décèdent ou sont blessés ? Quand le drame survient dans des familles paisiblement assises sur un talus pour voir la course ? En disant « sport », on attend autre chose que des passions exacerbées au point d'en mourir. Autre chose que la banalisation de la prise de risque. Autre chose que des images d'accident extrêmement violentes, très recherchées sur internet et l'émulation malsaine qu'elles peuvent développer.

Une litanie (incomplète) qui semble ne gêner personne

- 17 septembre 2015 : un tué au rallye vosgien.
- 5 septembre 2015 : sept tués lors d'un rallye en Espagne.
- 9 avril 2016 : un tué et des blessés lors d'un essai d'une voiture d'un rallye dans le Calvados.
- 15 mai 2016 : 2 spectateurs tués (le père et son fils) dans une course de côte à Istres.
- 22 septembre 2016 : un tué à la course de côte de Tancarville.
- 12 novembre 2016 : en Corse, un photographe tué.
- 19 janvier 2017 : un spectateur tué au rallye de Monte-Carlo.
- 22 avril 2017 : un tué lors du rallye Lyon-Charbonnières.
- 22 avril 2017 : 2 tués au rallye Targa Florio en Sicile.
- 10 mai 2017 : un concurrent français tué lors d'un rallye au Maroc.
- 4 juin 2017 : un spectateur tué après une sortie de route au rallye des Vosges.

Un week-end d'octobre : 3 tués en rallye

Le Parisien.fr – 9 octobre 2017

Un pilote et sa copilote sont morts en Savoie ce dimanche. Un autre pilote est décédé dans une épreuve disputée en Dordogne. (...)

Rallye Montagne Noire : deux spectateurs blessés

lejournaldici.com/actualité – Lundi 24 juillet 2017

Un accident est survenu lors de la 38^e édition du rallye Montagne Noire, samedi en début de matinée. La voiture d'un concurrent a fait une sortie de route, fauchant deux spectateurs (...)

Var : grave accident de rallye, un copilote entre la vie et la mort

23 septembre 2017

Le pilote et le copilote de la voiture qui a foncé dans la foule samedi au Rallye des Maures dans le Var en garde à vue. Les enquêteurs tentent de comprendre comment leur voiture a pu manquer de tourner et foncer dans la foule samedi, faisant **deux morts et dix-neuf blessés dont cinq en urgence absolue** avec un pronostic vital engagé, notamment deux mineurs de 12 et 17 ans.

Un cas : le Tour de Corse 2015

On note dans le rapport de l'assemblée de Corse^(*) : « *Le Président de la FFSA^(**) sollicite une subvention de la Communauté Territoriale de Corse de 700 000 euros (31 % du budget prévisionnel) pour l'organisation du Tour de Corse « WRC » 2015, d'un coût total prévisionnel de 2 290 000 euros. D'autres collectivités^(***) ont aussi été sollicitées par la FFSA pour un montant total de 560 000 euros et elles ont donné leur accord pour le financement de cette épreuve (...). Le reste du financement, d'ordre privé, est constitué par les partenariats (570 000 euros) et les engagements (460 000 euros) ».*

NDRL : **Les collectivités territoriales auront donc contribué pour 1 260 000 €.** C'est ce qu'ont payé une partie des 330 000 citoyens Corse, qu'ils soient d'accord ou non. Quant aux retombées économiques, qualifiées de très importantes, elles restent à prouver.

^(*) Rapport (extrait) de la 2^e session ordinaire 2015 de l'Assemblée de Corse – Financement (du Tour de Corse).

^(**) FFSA – Fédération Française des Sports Automobiles

^(***) Les Départements de la Haute-Corse et de la Corse-du-Sud (150 000 euros chacun), les Communes d'Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Corte et Propriano.

Rallye Lyon Charbonnières : un riverain raconte⁽⁴⁾

Ce rallye traditionnel se déroule au mois d'avril. Il faut piocher dans l'histoire pour découvrir que chaque édition a son lot de violentes sorties de route avec parfois des victimes. En 2017, un pilote s'est tué et son co-équipier est grièvement blessé. On apprend que la rampe de phare du véhicule a été « projetée dans la buvette ». Durant la 2^e partie de la course, il y a eu plusieurs sorties de route en raison des chaussées dégradées en 1^{re} partie. Durant la course, alors que la route est réservée aux voitures en course, un tracteur agricole circule pour aller dégager des voitures accidentées. Durant la préparation qui dure 4 jours, les voitures essaient le circuit en champ libre entre 8 h et 20 h : ils doivent respecter le Code, ce qui ne les empêche pas de rouler à très vive allure et d'aborder les courbes en trajectoire « rallye » (en « coupant » le virage) c'est-à-dire en empiétant sur l'ensemble de la chaussée au mépris des lignes continues. On imagine ce qui peut arriver si par exemple un enfant vient en face sur son vélo (nous sommes en période scolaire). Pendant 4 jours, il faut supporter un bruit assourdissant lors des accélérations et décélérations. Après cette course, certaines chaussées sont très dégradées, des morceaux d'accotement décrochés sont dangereux et la route n'est balayée que la semaine suivante.

⁽⁴⁾ Témoignage résumé, avec l'autorisation de M. Baumet, riverain (Lettre du 3 juillet 2017).

➔ Voyage dans un « autre monde »

Thierry NICOT

Nous décidons de passer un petit séjour familial en Hollande pour découvrir le côté plus rural des Pays-Bas et quelques villes moyennes comme Venlo et Roermond situées non loin de la frontière allemande avec Maastricht. Pour ces vacances, nous empruntons les routes de France, puis celles du Luxembourg et de la Belgique et enfin celles du sud de la Hollande. Nous connaissons par ailleurs certaines routes allemandes que nous utilisons régulièrement pour nous rendre notamment à Freiburg im Breisgau (référence européenne dans l'aménagement écologique d'un grand centre urbain). Récit d'un voyage riche d'enseignements qui nous questionnent...

L'autre Monde

Le passage de la frontière de la Belgique à la Hollande est frappant. Nous pénétrons dans « un autre monde ». La pression des automobilistes semble soudain diminuer et l'on découvre des magnifiques infrastructures de pistes cyclables sécurisées, bien conçues et entretenues. À l'usage, le civisme hollandais est bien réel, que l'on soit cycliste, piéton ou automobiliste.

Nous découvrons à vélo des régions où rarement les voitures et vélos sont sur la même route : En Hollande, les pistes cyclables sont présentes partout en ville et relient les différentes communes entre elles. Par ailleurs, les forces de l'ordre sont très peu présentes, voire invisibles.

Sur les quelques routes de campagne communes avec les voitures, systématiquement l'automobiliste ralentit et dépasse avec grande précaution nos trois vélos (nous avons circulé partout avec notre fils Antoine âgé de 10 ans). Au début on se dit que c'est une exception, mais au bout de 10 dépassements, on se rend compte que c'est la norme, que les différents usagers de la route se respectent les uns les autres.

Expérience urbaine

En ville, même constat : les centres-villes sont entièrement piétonniers et cyclables ; par ailleurs les séparations entre les piétons, cyclistes et automobilistes sont claires et respectées. La pression de la voiture se fait peu sentir : la voiture devient quasiment l'exception, les autres modes de déplacement la norme.

Autre originalité, dont je n'ai pris conscience qu'au bout de quelques jours d'imprégnation, les personnes handicapées devant se déplacer en fauteuil électrique (jeunes et surtout âgées) sont nombreuses en ville mais aussi dans les petites communes. L'accessibilité des commerces, la conception des trottoirs et l'abondance des pistes cyclables favorisent la mobilité de ces personnes.



Un tableau idéaliste ?

Sûrement un peu vu ma passion pour les déplacements doux.

Tout de même, cela se vérifie lors de notre retour : la frontière des Pays-Bas passée, dès les autoroutes belges, luxembourgeoises et françaises retrouvées, voici les vitesses excessives, les dépassements dangereux revenus.

Dernière anecdote : arrivés à notre domicile, nous retrouvons des amis et échangeons sur notre séjour, lorsque soudain deux véhicules puissants, une Mercedes et un SUV Audi, descendent notre rue, sans aucune visibilité, à une vitesse ahurissante, pneus et moteurs hurlants, brûlant le stop en pleine accélération.

Les quatre adultes témoins de la scène sont restés tétanisés avec un sentiment de complète impuissance et d'impunité. Comme le déclara mon fils Antoine : « *c'est comme s'ils avaient une kalachnikov entre les mains* ».

Pourquoi de telles différences de comportement entre des pays si proches ?

Répondre à cette question nécessiterait évidemment une sérieuse analyse comparée

de l'histoire, de la sociologie, bref de tout ce qui concourt au fondement de la société de chaque pays.

Une chose est certaine : il y a un lien entre sécurité routière et valeurs de respect, de citoyenneté, de tolérance.

Les chiffres de la mortalité en Europe (voir n° 111 de *Pondération*) sont d'ailleurs explicites.

Parmi le 1^{er} groupe des bons élèves, figurent la Hollande avec 33 morts par million d'habitants, l'Allemagne avec 39 morts.

Dans le 2^e groupe des mauvais élèves « transgressifs » nous trouvons : La Belgique (56 morts), la France (54 morts), et le Luxembourg (52 morts).

Au-delà de ces tristes constats, je me pose personnellement des questions sur les clés pour progresser dans le sens de la civilité et donc de la sécurité.

En référence au concept « d'intériorité citoyenne » (voir n° 111 de *Pondération*), une piste est sans aucun doute à trouver dans l'éducation au respect et à l'empathie, mot très souvent galvaudé actuellement⁽¹⁾, mais très certainement essentiel.

⁽¹⁾ En psychologie, l'**empathie** est la capacité de **ressentir les émotions, les sentiments**, d'une autre personne et de **se mettre à sa place**. En matière de comportement routier, le conducteur empathique considérera donc la route comme un espace partagé où l'attention positive et respectueuse portée à l'autre usager, est pleinement intégrée dans l'attitude de conduite. Concrètement, une conduite empathique exclurait toute expression de rapport de force et intégrerait la prise en compte du niveau de vulnérabilité des usagers sans que cela soit vécu comme une contrainte.



Voir p. 127, 203, 207 : Cyclistes (accidentalité et réglementation)





4 questions à ... Raphaël Bartolt Préfet du Doubs



Quel est le rôle joué par le Préfet en matière de sécurité routière ?

Institutionnellement, le Préfet dispose d'un « pouvoir de police » dans son département et s'occupe de tous les aspects relatifs à la sécurité ou aux sécurités.

Bien évidemment, le Préfet de département est responsable de la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière. À ce titre, il élabore, en coordination avec l'ensemble des partenaires locaux, le Document Général d'Orientation (DGO), programme pluri-annuel qui fixe les grandes orientations en matière de sécurité routière.

Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDSAR) est ce qu'on pourrait appeler une « déclinaison annuelle du DGO ». Il permet une mise à jour et un suivi annuel des objectifs de mise en œuvre des actions déclinées à partir du DGO. La conduite de ce plan est confiée au « chef de projet sécurité routière » appartenant à la Direction Départementale des Territoires (DDT). Mais d'une manière générale, c'est le directeur de cabinet du Préfet qui suit, pour le compte du Préfet, tous les sujets de sécurité routière.

Le Préfet préside également des réunions de sécurité toutes les semaines qui comportent un important volet consacré à la Sécurité Routière puisque celle-ci fait partie intégrante des objectifs de prévention de la délinquance et de lutte contre l'insécurité.

Enfin, le Préfet, en tant que garant de l'ordre public au niveau départemental, peut prendre des mesures répressives afin de lutter contre l'insécurité routière. Il peut, entre autres actions, renforcer les contrôles des forces de l'ordre ou durcir les sanctions administratives en matière d'infraction au Code de la route.

Quels sont vos partenaires au niveau du département ?

La Sécurité Routière est un sujet fondamental qui mobilise de nombreux acteurs : les responsables des administrations de l'État, y compris les forces de l'ordre, policiers et gendarmes, mais aussi les élus, notamment les conseillers départementaux et les élus des principales communes et groupements de communes, le représentant de l'association des maires, les assureurs, les associations de prévention routière, et les professionnels comme par exemple les responsables de boîtes de nuit.

Quelles sont les politiques prioritaires en matière de Sécurité Routière ?

Suite à une proportion inquiétante de motards parmi les victimes d'accident mortel, nous avons mis en place, dans le Doubs, de nombreuses actions de sensibilisation sur le sujet en partenariat avec la gendarmerie nationale, les services de la DDT et l'Association Française des Traumatismes Crâniens (AFTC).

En effet, on a constaté que les week-end printaniers ou à « redoux » sont particulièrement dangereux.

En outre, l'alcool et la vitesse restent les premières causes d'accidents mortels dans le département du Doubs, nous avons implanté de nouveaux radars, « chantiers » par exemple, mis à double sens les radars fixes déjà existants, et globalement renforcé l'action des forces de l'ordre.

Le Doubs a vécu un mois de septembre particulièrement noir en matière de Sécurité Routière avec onze personnes tuées. Quelles mesures avez-vous prises en réaction ?

Rappelons d'abord que pour les huit premiers mois de l'année 2017, le bilan de la Sécurité Routière dans le Doubs a été maîtrisé avec un nombre d'accidents, de morts et de blessés en nette baisse par rapport à notre année record de baisse 2015, avec seulement 27 décès.

Tragiquement, le mois de septembre constitue un brutal retournement de situation avec onze personnes qui ont perdu la vie sur les routes du Doubs, soit plus du tiers de personnes décédées par accident de la route depuis le début de l'année.

J'ai donc décidé de réagir avec fermeté en prenant deux mesures concrètes pour lutter encore davantage contre l'insécurité routière.

Tout d'abord, l'allongement de la durée de suspension des permis de conduire pour conduite sous emprise d'alcool et de stupéfiant, et cela accompagné d'un renforcement des contrôles des services de police et de gendarmerie notamment aux abords des établissements de nuit.

Enfin, j'ai beaucoup communiqué pour rappeler aux automobilistes trois mots d'ordre qu'il conviendrait de ne jamais oublier lorsqu'on prend le volant : responsabilité, prudence et vigilance.

Comme vous pouvez le constater, les préfets sont pleinement investis dans cette mission et veillent, sans relâche, à l'application des instructions très précises du ministre de l'Intérieur concernant cette mission prioritaire de l'État.

➔ Secours routier : adaptation difficile pour les sapeurs-pompiers !

Lieutenant-colonel Michel GENTILLEAU.

Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Vienne

Membre de la commission « secours routier » de la Fédération Nationale des Sapeurs-Pompiers

Il est une mission historique qui, malheureusement, reste l'une des principales de nos soldats du feu : le secours routier. Si l'on n'a plus à faire à l'hécatombe des années noires, force est de constater que le bilan d'activité des services départementaux d'incendie et de secours de notre territoire français, fait toujours ressortir le ratio de 10 % d'interventions pour accident de circulation (sur plus de 4 millions d'interventions). Ces 10 % d'interventions ne donnent, bien sûr et heureusement, pas lieu à la mise en œuvre de moyens lourds (matériels de désincarcération) pour chacun de ces cas (1 cas sur 20 en moyenne). Dans ces dernières situations, l'impact des technologies utilisées dans nos voitures est réel pour les sapeurs-pompiers. Pas étonnant, donc, que, à ce que les sapeurs-pompiers s'y intéressent particulièrement.



Des véhicules de nouvelle génération qui impactent fortement les secours

Depuis 30 ans, l'évolution de nos véhicules est considérable, que ce soit dans le domaine du confort de conduite, de la sécurité de la conduite, de la qualité des matériaux employés, de l'esthétique et de la sécurité des passagers.

Tous les équipements nécessaires pour satisfaire les consommateurs (et les victimes potentielles) que nous sommes, sont loin d'être anodins dans le cadre de la mise en œuvre d'une opération de secours.

« Sanctuariser » l'habitacle d'une voiture, afin d'assurer une protection maximale des occupants en cas de choc, passera, entre autres solutions, par l'utilisation de matériaux spécifiques (de type « ultra haute limite élastique »). Or, ces mêmes matériaux pourront s'avérer difficiles (voire impossibles) à sectionner par les moyens traditionnels de nos sapeurs-pompiers,

dans le cadre d'une procédure de désincarcération.

Protéger les occupants des conséquences d'un accident de circulation, passe aussi par la multiplication des airbags à l'intérieur du véhicule (jusqu'à une dizaine) : airbag conducteur, airbag passager, airbag rideau, airbag anti sous-marinage, airbag de genou et même maintenant des airbags extérieurs au véhicule avec l'airbag piéton !

Paradoxalement, ces moyens pyrotechniques, à l'efficacité incontestable, vont impacter lourdement l'action de nos secours. La section ou la compression d'un de ces éléments pyrotechniques pourrait avoir des conséquences dramatiques (effet missile notamment) dans un espace aussi confiné et avec la densité de personnes généralement rencontrée autour d'un véhicule accidenté (pompiers mais aussi personnel médical et... victimes).

Appliquer la transition énergétique à l'automobile se traduit par l'arrivée massive d'énergies nouvelles : véhicules au GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié), véhicules au

GNC (Gaz Naturel Comprimé), véhicules hybrides/ électriques, véhicules électriques... et maintenant véhicules à hydrogène.

Autant de technologies embarquées qui se traduisent pour les services de secours par : gaz inflammable sous pression, tension embarquée de 200 ou 400 volts (et ce n'est qu'un début), avec des conséquences évidentes, si ces équipements ne sont pas identifiés et neutralisés, en terme de risque thermique ou électrique.

À ces quelques exemples, pourraient s'ajouter les prétensionneurs de ceinture (autre matériel pyrotechnique), les ultra capacités (parfois utilisées pour les « stop and start »), les vérins de hayons ou de coffre (matériel sous pression)...autant d'équipements impactant les secours, sans oublier la multiplication par 30 du potentiel calorifique de nos véhicules en l'espace de quelques décennies.

La sécurité tertiaire : nouvel enjeu des acteurs de la sécurité routière

Toute action sur la structure du véhicule (découpe notamment) devra donc passer par un repérage préalable de l'impact de ces équipements. Pour cela, les sapeurs-pompiers pourront s'aider de documents réalisés et mis à disposition par les constructeurs : les FAD⁽¹⁾.

Mais au-delà, c'est toute la méthodologie d'intervention des sapeurs-pompiers qui a dû être repensée : identification du véhicule (au regard de l'énergie notamment), immobilisation des véhicules électriques, neutralisation des sources d'énergie embarquées (gaz, électricité), nouvelles techniques de dégageage des victimes (compte tenu du renforcement des structures du véhicule)...

⁽¹⁾ Fiches d'Aide à la Désincarcération.



Le risque routier étant réparti de manière égale sur le territoire français (!), on comprend que c'est bien l'ensemble des 250 000 sapeurs-pompiers qui sont concernés par cette nouvelle donne, avec en point d'orgue la difficulté de diffuser des nouvelles pratiques au plus grand nombre dans des délais acceptables.

Cette évolution, si elle devait se figer pour un temps, ne pourrait être qu'une évolution de plus pour les sapeurs-pompiers. Mais, cette évolution ne semble pas devoir faire de pause dans le contexte concurrentiel que nous connaissons dans le monde automobile. Il suffit pour cela de voir l'actuel engouement des constructeurs pour les nouvelles énergies mais aussi pour les véhicules autonomes ! Les services de secours ne pourront pas, seuls, suivre le train de la créativité imposé par les constructeurs, eux-mêmes boostés par la compétitivité ou les réglementations.

La prise en compte de la sécurité tertiaire (le pendant « laissé pour compte » de la sécurité primaire et secondaire), qui vise à mettre en œuvre des équipements susceptibles de faciliter l'action des secours et donc d'améliorer les chances de survie des victimes) devient un impératif majeur de l'ensemble des acteurs de la sécurité routière.

La nécessaire prise en compte des attentes des sapeurs-pompiers

L'amélioration de cette sécurité tertiaire ne sera pas le résultat de l'action d'un seul acteur. Elle sera collective ou ne sera pas...

Les constructeurs sont, bien entendu, attendus sur ce sujet et force est de constater que peu répondent à l'appel d'une problématique dont ils sont à l'origine.

Dans ce domaine, reconnaissons à la France d'avoir, avec Renault, un très bon exemple à suivre pour l'ensemble des constructeurs. Une politique clairement

tournée vers l'ouverture au monde des sapeurs-pompiers avec des notions de transparence, de travail collaboratif (réalisation d'essais réels sur véhicules accidentés ou en feu par exemple) ou d'aide à la formation, donne à cette démarche une valeur incomparable pour les sapeurs-pompiers. La prise en compte de l'avis de ces derniers, en amont de la construction des véhicules Renault, pour certains points particuliers, est d'ailleurs la mesure la plus pragmatique et la plus lourde de sens et d'intérêt.

Les organismes de normalisation, garants de mesures partagées, pérennes et généralisées, doivent aussi être aux côtés des sapeurs-pompiers. Un premier chantier a abouti, il y a quelques années à la normalisation ISO des FAD⁽¹⁾ pour les voitures, suivi de celui de la normalisation ISO des FAD pour poids lourds. La normalisation des guides d'intervention d'urgence (documents complémentaires des FAD) viendra continuer cette démarche.

D'autres devront suivre rapidement.

Comment imaginer, en effet, que pour les véhicules hybrides/électriques ou électriques, le système permettant la neutralisation de l'énergie embarquée (pièce appelée service plug situé sur les batteries de traction) ne soit pas d'un modèle unique et identique. Chaque constructeur installe un service plug propre à sa marque et intègre dans son protocole d'intervention la nécessité pour les sapeurs-pompiers de l'utiliser ou non, avant chaque désincarcération. Comment imaginer les sapeurs-pompiers aptes à manipuler tous ces différents matériels dans des conditions dégradées (de nuit, dans l'urgence...) avec la dextérité nécessaire... !!!

De la même manière, comment imaginer ne pas avoir un système d'identification des énergies embarquées quel que soit le modèle du véhicule, qui soit le même pour tous les constructeurs et qui permette une « lecture » simple et fiable aux services de secours.



L'EuroNCap, organisme essentiel à l'amélioration de la sécurité des véhicules par l'attribution d'un niveau de sécurité sur la base de différents tests réels (crashes-tests notamment), doit intégrer la sécurité tertiaire dans ses critères de classement. Très attentifs à ce classement sécuritaire, les constructeurs s'obligeront à travailler sur des mesures ciblées par EuroNcap. Par

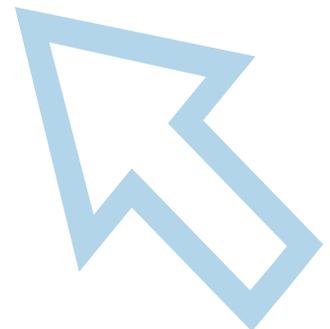
exemple, l'intégration d'informations supplémentaires aux seules informations réglementaires prévues pour l'E-call serait de nature à améliorer la qualité des secours rendus (nombre de victimes dans le véhicule, données sur l'impact...). Cette proposition d'implication d'EuroNCap dans la sécurité tertiaire a été faite récemment, par la Fédération Nationale des Sapeurs-Pompiers Français, en mettant en avant une dizaine de critères possibles à intégrer. Ce projet est porté par le Comité Technique International du Feu (CTIF). Il est soutenu par les représentants français à l'EuroNCap. Le succès de cette démarche serait à coup sûr un grand pas vers une amélioration du secours aux victimes de la route.



Enfin, et bien entendu, **les pouvoirs publics** devront participer à cette nécessaire dynamique, par le biais de réglementations mais aussi d'incitations auprès des constructeurs. Mais cela va de soi...

Une « feuille de route » donc, ... pour une route meilleure et pour participer à cet autre objectif affiché par bon nombre d'acteurs de la sécurité routière : « zéro mort sur nos routes ! ».

Photos prises lors des dernières Journées Techniques « Intervention d'urgence sur véhicules » organisées par le SDIS 86.



➔ Trajets professionnels : une étude qui nous alerte

Pierre LAGACHE

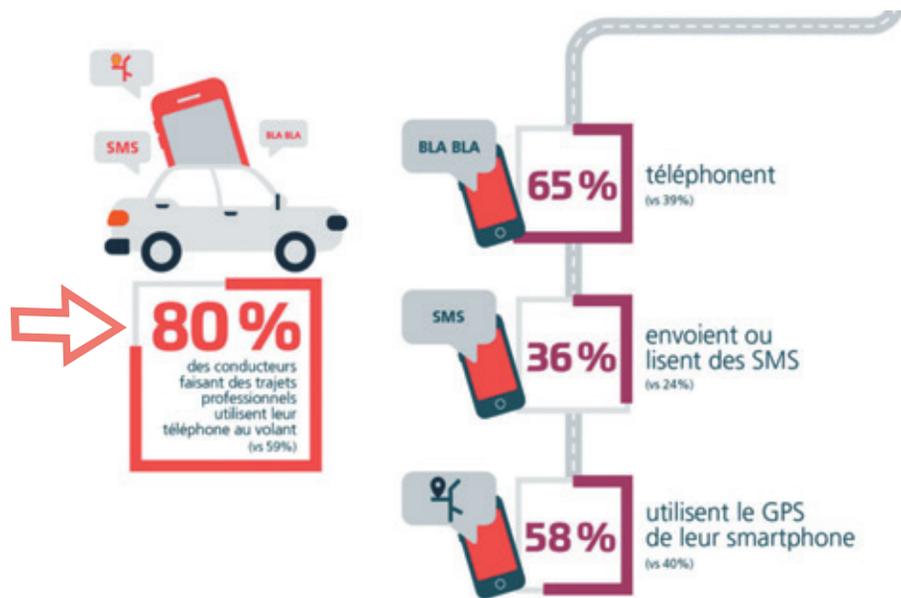


Il faut agir ! C'est le sentiment qu'inspire la lecture de la dernière enquête du Baromètre Axa Prévention⁽¹⁾ sur le comportement des conducteurs lors de leurs trajets professionnels⁽²⁾. Cette étude qui a été effectuée avant la mise en place de la clause de désignation⁽³⁾ démontre en effet que les Français prennent systématiquement plus de risques pendant leurs trajets professionnels que lors de leurs déplacements privés. Sentiment d'impunité et pression des employeurs sont sans doute les ingrédients d'un cocktail mortel qui font de la route la première cause d'accidents grave en milieu professionnel.

Pour la première fois, le Baromètre AXA Prévention montre l'ampleur du phénomène : ces conducteurs passent leur temps au téléphone, roulent trop vite et sont très exposés à la fatigue... Les chiffres sont donc comparés (vs) aux résultats d'une précédente enquête qui portait sur la conduite de l'ensemble des Français. Le constat est clair : au travail, la prise de risque est à chaque fois plus excessive.

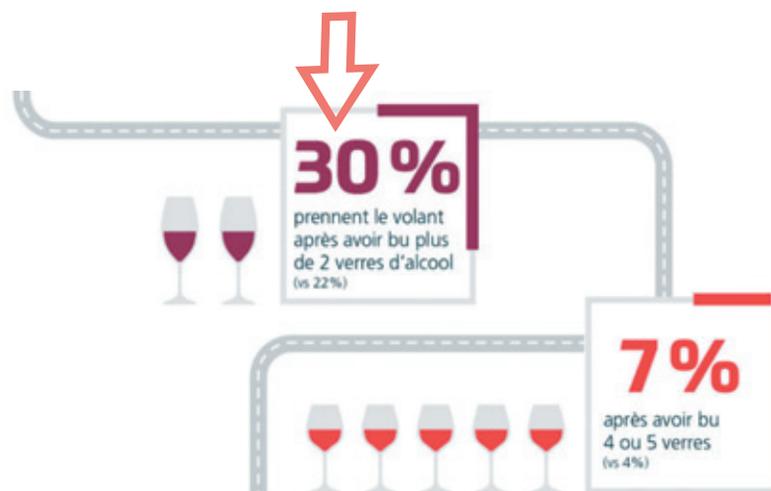
Un usage du téléphone extrêmement inquiétant

C'est dans ce domaine que l'écart entre le comportement à titre privé et professionnel est le plus important. Pas très étonnant lorsque l'on sait à quel point la communication connectée impacte de plus en plus de professions. La réactivité permanente pour traiter de pseudos urgences s'imposerait donc comme la règle. Les managers les plus éclairés ont pourtant bien perçu le piège que nous tend cette hyper-connectivité addictive qui contribue à accélérer le rythme déjà effreiné d'une société qui fabrique de l'urgence et qui conduit certains au devenu familier *burn-out* !



Le mythe du déjeuner professionnel arrosé reste une réalité

Près d'un tiers des conducteurs déclarent prendre le volant après avoir consommé de l'alcool. Il y a donc des comportements déviants qui ont la vie dure. Concernant les consommations très excessives d'alcool (4 ou 5 verres), le constat est dramatique puisque le comportement déviant est près de 2 deux fois plus présent dans le cadre professionnel que dans le cadre privé. Ces déclarations très inquiétantes démontrent l'impérieuse nécessité d'une mutation profonde du rapport à la consommation d'alcool en milieu professionnel.



⁽¹⁾ Méthodologie : enquête du 13^e Baromètre Enquête AXA Prévention – Kantar TNS Sofres sur le comportement des Français au volant réalisée du 23 décembre 2016 au 10 janvier 2017 auprès d'un échantillon national représentatif de 1 476 automobilistes, avec un focus sur les 29 % de conducteurs interrogés qui réalisent des trajets professionnels régulièrement.

⁽²⁾ On entend par « trajets professionnels » les trajets qui s'effectuent dans le cadre du travail, hors trajets domicile-travail.

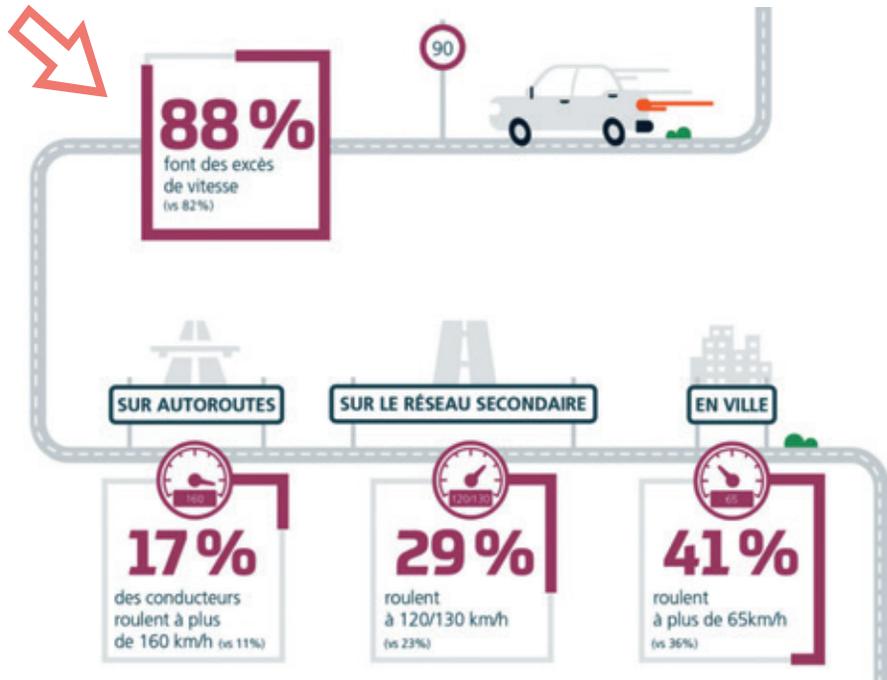
⁽³⁾ Cf. dossier du n° 110 de *Pondération* « Signalement des conducteurs de véhicules d'entreprises ».

Toujours plus vite... !

Faire vite, gagner du temps, et c'est l'excès de vitesse assuré pour 88 % des conducteurs en trajet professionnel (vs 82 % pour l'ensemble des Français).

Ils commettent plus de grands excès de vitesse que l'ensemble des automobilistes mais ils sont encore plus laxistes sur les excès de vitesse modérés (dans la limite de 20 km/h au dessus de la vitesse autorisée) qui sont largement répandus et relativisés, alors qu'ils génèrent un nombre élevé d'accidents. La prise de risque la plus importante concerne le réseau secondaire, où 29 % roulent à 120-130 km/h (vs 23 %) et 66 % à 100-110km/h (vs 51 %).

L'enquête aborde également la question de la fatigue au volant et démontre que la prise de risque est encore plus importante lorsqu'il y a usage d'un véhicule de fonction... En savoir plus sur : <https://www.axaprevention.fr/barometre-trajets-professionnels>.



L'entreprise doit devenir un territoire prioritaire de prévention

Responsabilité pénale du chef d'entreprise, droit à la déconnexion du collaborateur (voir encart) et désignation des salariés infractionnistes marquent des évolutions qui vont dans le bon sens. L'organisation, le management, mais aussi les critères de performance de l'entreprise doivent désormais intégrer cet enjeu au quotidien.

Au regard des résultats de l'enquête, on mesure toutefois l'ampleur du chemin qui reste à parcourir. Il s'agit bien de générer une nouvelle culture de la prévention du risque routier au travail !

Droit à la déconnexion

Afin de mieux respecter les temps de repos et de congés mais aussi la vie personnelle et familiale des salariés, l'article 55 de la loi du 8 août 2016 dite « loi Travail » a introduit un droit à la déconnexion.

Les partenaires sociaux sont dans l'obligation, depuis le 1^{er} janvier 2017, d'aborder ce thème dans le cadre des « négociations annuelles sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et la qualité de vie au travail ».

En cas d'absence d'accord sur la mise en place de dispositifs de régulation de l'utilisation des outils numériques, l'employeur se trouve dans l'obligation d'élaborer une charte après avis du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel. Cette charte doit définir les modalités d'application de ce droit à la déconnexion. Elle prévoit aussi, pour les salariés, le personnel d'encadrement et la direction, des actions de formation et de sensibilisation à un usage raisonnable des outils numériques.



Voir p. 235 :
Déplacements professionnels.

Voir p. 9, 32 et 35 :
Entreprise zéro accident.

Engins de Déplacement Personnels (EDP) : être vertueux...

Claude CHABOT

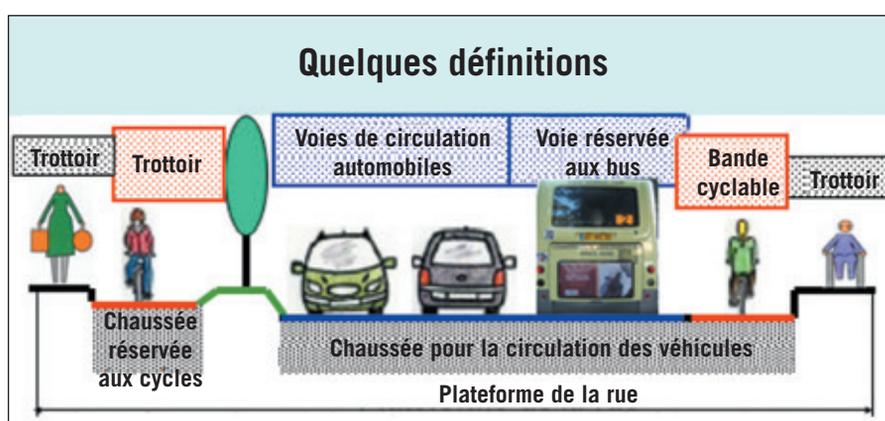
Les « EDP (Engins de Déplacement Personnels) sont de plus en plus nombreux sur les trottoirs, créant un risque pour les piétons. Nous avons abordé ce problème avec 2 articles dans le N°109 de Pondération⁽¹⁾. Si la « mobilité douce » se veut vertueuse, elle ne peut laisser s'installer insidieusement ce qui n'est rien moins qu'un rapport de force entre des usagers « forts » et des « faibles ». L'espace public n'est pas une nature brute où les « petits » sont dévorés par de plus gros qu'eux, lesquels sont à leur tour dévorés par... etc.

Les EDP sur le trottoir ?

Les insuffisances, les vides juridiques et les interprétations apparaissent quant à la circulation de ces engins, dont il faut d'ores et déjà mesurer l'impact futur sur la quiétude et la sécurité des piétons en raison de leur multiplication : l'EDP est-il un véhicule ? Dans quelle catégorie ? Comment est-il défini, homologué, réceptionné, immatriculé ? Où le faire circuler ? Est-il un « piéton » ? Quelles règles pour sa vitesse maximum ? Constat et assurance en cas d'accident ? Identification de l'engin ? Moyens de sécurité ? Etc.

La pratique en Europe et à l'étranger est diverse, allant de l'interdiction (Royaume-Uni, Suisse, Allemagne) à une liberté sans contrainte pour circuler sur les trottoirs. Les qualifications « assimilé piéton » voisinent avec « assimilé vélo », ce qui montre une grande différence de perception du problème ! En général, la vitesse maximum est celle « du piéton < 6 km/h ». Des obligations techniques sont à remarquer dans certains pays (avertisseurs, feux, frein, plaque d'immatriculation). Aux États-Unis, où est né en 2001 le « Segway » (le « Gyropode » en France), ils sont autorisés sur les trottoirs dans certains États, mais sont aussi interdits dans quelques grandes villes. La trottinette électrique y est interdite à peu près partout. Les EDP sont mis sur la chaussée sous certaines conditions en Allemagne, Autriche, Belgique. Le lecteur peut se reporter au rapport très complet du Cerema cité en renvoi⁽²⁾.

Les interrogations sur l'EDP dans la rue sont plus que techniques. L'enjeu de sécurité routière n'est pas le seul à considérer. Il s'agit de la ligne de partage entre 2 mondes très différents : des personnes physiques – individus forcément très divers, pouvant



être déficients, exposés aux nuisances locales (bruit, intempéries...), immédiatement vulnérables, – et des « usagers » équipés d'un moyen mécanique de transport – un véhicule – dont la vitesse potentielle est de 3 fois celle du piéton, avec une masse et une énergie pouvant être destruc-

trices. Ici, le fond dépasse la lettre, textes consensuels et incantations n'y suffisent pas et posent d'ores et déjà le problème du respect inconditionnel et de l'empathie à autrui. Il faut comprendre que les habitudes et compromis de la circulation routière n'y ont pas de place.



Article R. 412-34

I. – Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux aires piétonnes et aux zones de rencontre.

I bis. – Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent utiliser les trottoirs ou accotements, sauf dispositions contraires prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

II. – Sont assimilés aux piétons :

- 1° Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, ou **tout autre véhicule de petite dimension sans moteur** ;
- 2° Les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur ;
- 3° Les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas.

III. – La circulation de tous véhicules à deux roues conduits à la main est tolérée sur la chaussée. Dans ce cas, les conducteurs sont tenus d'observer les règles imposées aux piétons.

⁽¹⁾ Pondération N°109 – Décembre 2016 – Claude Chabot – Engins roulants non identifiés... Piétons inquiets – Marie-Hélène Vauché – « Non, ils ne deviendront pas "attentifs aux vélos" ».

⁽²⁾ Cerema – Rapport_EDP-cerema_20120521.pdf : Parangonnage Engins de déplacement personnel.

Vitesse et proximité : le couple dangereux

Tout mobile en mouvement – quelle que soit sa vitesse, même inférieure à 6 km/h – crée un risque dommageable pour un piéton percuté, majoré pour les personnes âgées, les enfants, les personnes diminuées physiquement ou psychiquement ou/et n'ayant pas le réflexe de protection. La proximité (piéton dépassé), l'impossibilité de percevoir l'engin qui vient vers soi ne font pas qu'accroître le risque, elles créent aussi un stress inadmissible. Le piéton ne communique pas avec l'autre, n'est pas capable d'anticiper (à moins d'inventer un rétroviseur d'oreille), peut ne pas pouvoir réagir efficacement pour sa sauvegarde et celle de ses intérêts. En cas d'accident, le rapport de force s'établit *a priori* au bénéfice de l'usager le plus mobile et le plus lourd et les conséquences qui se régleraient au mieux par les assurances laissent place à de nombreuses incertitudes.

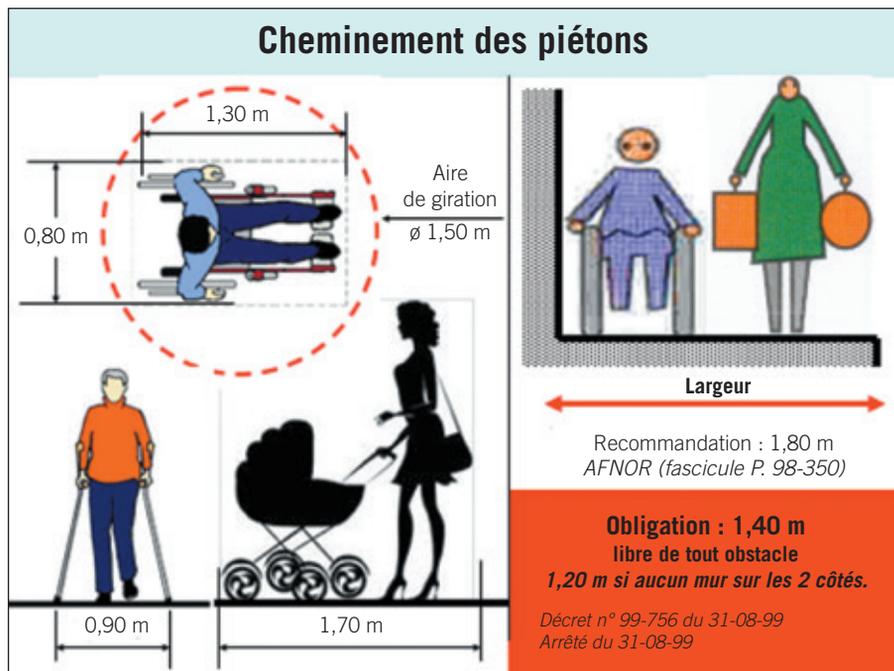
L'incantation des 6 km/h maximum

On a vu que les pays qui autorisent les EDP sur les trottoirs préconisent cette limite. C'est un minimum... mais c'est illusoire. Sauf à rêver d'un monde idéal dont il semble que nous n'ayons pas encore les clés en cette matière. D'autant plus illusoire que de toutes façons, aucun contrôle n'est possible. Le jeune cadre dynamique rentrant habituellement du travail sur sa « mono-roue » à 18 km/h saura-t-il respecter le senior, la femme enceinte ou le malvoyant qui chemine lentement ? Sur la route, en raison du différentiel de vitesse, on impose une distance latérale de sécurité aux automobilistes qui dépassent un cycliste (1 m en agglomération, 1,50 m sur route). Le risque est le même entre piéton et EDP rapide. Imposer une distance de sécurité ?

Quelques rappels méthodologiques

L'EDP est un véhicule

Un « véhicule » est « *ce qui sert à transporter, à transporter* »⁽³⁾. L'EDP, qu'il soit motorisé ou non, *transporte* des personnes mais pourra aussi demain emporter des petites charges et se professionnaliser voire s'« uberiser » (ex. : livraison du dernier kilomètre, plis urgents, petits colis). Cette perspective exclut de traiter ce moyen de transport comme un objet « *de petite dimension sans moteur* » qui serait autorisé au sens de l'article R. 412-34, II, al. 1 du Code de la route. Elle demande aussi que soient anticipées les règles d'un développe-



ment important de ce mode de transport en milieu urbain et périurbain.

L'EDP n'est pas homologué, il n'a pas d'existence légale

Selon le Code de la route (Art. R. 311-1), les véhicules sont classés en catégories. Tout véhicule commercialisé doit être conforme à des *normes* (notamment de sécurité) avec des *caractéristiques techniques* et des *méthodes de vérification*. Un véhicule mis sur le marché, classé dans une catégorie, doit donc être homologué et réceptionné pour pouvoir rouler.

L'encart (Art. 311-1, page suivante) montre que l'EDP serait *stricto sensu* un véhicule de catégorie L1e, L2e ou 6.10 selon sa motorisation. Les obligations propres à ces catégories de véhicules s'y appliqueraient (notamment, circuler sur la chaussée). Mais il n'est pas homologué et n'a donc pas d'existence légale.

L'EDP, comme véhicule, doit circuler sur la chaussée

Les véhicules doivent, sauf en cas de nécessité absolue, circuler sur la chaussée (Art. R. 412-7, Code de la route). À ce jour, l'idée que les EDP *non motorisés* doivent

circuler sur les trottoirs s'est imposée par défaut, sur le seul critère de l'origine de leur force motrice et de leur dimension au demeurant non définies (R. 412-34). Il est évident que les risques et la prise d'espace de ces engins ne peuvent être mesurés que sur ces critères flous. Les fabricants se sont cependant engouffrés dans cette libéralité et indiquent que même les engins motorisés peuvent circuler sur les trottoirs.

Le trottoir est affecté à la circulation piétonne

Il n'existe pas à ce jour à l'article R. 110-2⁽⁴⁾ du Code de la route une définition du terme « trottoir ». Il est cependant compris comme étant « la partie d'une rue ou d'une route affectée à la circulation piétonne, distincte de la chaussée et dépourvue de tout emplacement aménagé pour le stationnement des véhicules ». De nombreux articles du Code s'y rapportent, attestant sa réalité juridique en tant qu'espace dédié ; une fiche du Cerema⁽⁵⁾ apporte des précisions sur ce point. *Le Code de la rue*⁽⁶⁾ insiste sur le fait que « *le trottoir est une partie de la route affectée à la circulation des piétons, distincte de la chaussée et de tout emplacement aménagé pour le station-*

⁽³⁾ Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales – cnrtl.fr

⁽⁴⁾ Article R. 110-2 – Code de la route, Définitions (des espaces publics).

⁽⁵⁾ Certu/Cerema – Fiche3_decret_12112010_UsagesTrottoirs_cle5c3e47+(1).pdf

⁽⁶⁾ Code de la rue : démarche instituée en 2008 – décret 2008 – 754 – pour donner à la mobilité urbaine une dimension sécurisée, apaisée et durable – <http://www.securite-rouriere.gouv.fr/connaitre-les-regles/la-route-la-rue/le-code-de-la-rue2>



Article 311-1 du Code de la route (partiel)

4. 1. *Véhicule de catégorie L1e* : véhicule à deux roues dont la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 45 km/h et équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur ;
4. 2. *Véhicule de catégorie L2e* : véhicule à trois roues (L2e) dont la vitesse maximale par construction est égale ou supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 45 km/h et équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à allumage commandé ou d'une puissance maximale nette n'excédant pas 4 kilowatts pour les autres types de moteur ;
- Al. 6.10. *Cycle* : véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles ;
- Al. 6.11. *Cycle à pédalage assisté* : cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler.

nement. Sa limite est repérable et détectable ». Aucun texte n'indique que des véhicules sont autorisés à y circuler excepté les enfants en vélo.

Les obligations du piéton

C'est l'article R. 412-34 (cf. encadré page 14) qui oblige le piéton à circuler sur le trottoir. (« *Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée (...)* »). Cette obligation doit avoir une contrepartie : que le piéton puisse y être capable de « gérer » sa sécurité et celle des siens (enfants...), ce qui se révèle impossible dès lors qu'il est dans un milieu instable et que des véhicules peuvent surgir à son insu autour de lui et le mettre en difficulté.

Le trottoir, c'est pour les piétons

Le trottoir, bien que mal défini par les textes, n'a pas vocation à être utilisé par des

véhicules, sauf les cas où il peut être divisé en parties distinctes et physiquement séparées. La taille modeste des EDP ne les rend pas moins dangereux, car c'est le rapport des masses et la vulnérabilité des impliqués qu'il faut examiner. L'évolution sociétale – EDP = outils de mobilité douce = vertu – ne peut se faire au détriment d'une catégorie de citoyens.

Il faut donner au trottoir une définition qui améliore et pérennise son rôle protecteur des citoyens vulnérables que sont les piétons et les petits cyclistes.

Le statut du piéton

Le piéton ne peut être contraint à une vigilance particulière à l'égard de véhicules qui l'environnent en circulant illégalement sur le trottoir.

Le piéton ne peut être contraint à l'application de règles formelles comme celles du Code de la route, qu'il a le droit d'ignorer (hormis sur la chaussée : traver-

ser, suivre accotements, signalisation spécifique).

Tout véhicule circulant sur un trottoir est réputé y être en situation illégale, sauf dérogation. En cas de conflit avec l'utilisateur d'un EDP motorisé ou non, aucune responsabilité civile ou pénale ne peut être appliquée au piéton s'il circule sur un trottoir, quelle que soit sa pratique à l'instant de l'accident.

Intégrer l'EDP dans le système de circulation

Le réflexe sécuritaire qui consisterait à préconiser la circulation des EDP sur le trottoir serait compréhensible à partir d'une situation connue par le monde cycliste : circulation trop rapide, non-respect des espaces dédiés (ex. les bandes cyclables) et des distances latérales de sécurité, état des revêtements sur les marges de la chaussée, etc. Mais l'EDP, moyen vertueux de transport qui peut être un atout majeur de mobilité, doit être intégré à la circulation, et ne pas être exclu, surtout au détriment d'une autre catégorie plus sensible encore.

L'EDP était destiné surtout à la ville ou à des faibles distances en périurbain, c'est à ce milieu d'évoluer pour devenir plus accueillant et sûr.

- Développer exclusivement sur les trottoirs larges des voies dédiées et repérables, éloignées du trafic piéton. Faire mieux appliquer les textes existants sur le partage matérialisé du trottoir.
- Améliorer les « marges » de la chaussée (qualité du revêtement, pavés, etc.) afin de faciliter et rendre confortable la circulation des EDP.
- Promouvoir le 30 km/h par défaut en agglomération pour une meilleure compatibilité entre EDP et autres véhicules.
- Systématiser les bandes/pistes cyclables sur les axes dont la vitesse est supérieure à 30 km/h.
- Développer les réseaux de bandes cyclables en bon état de revêtement ou de pistes cyclables.
- Donner aux EDP ayant des performances élevées un statut proche des 2RM (cyclomoteur).
- Obligation du port du casque, voire d'autres protections individuelles.
- Mise en place de moyens d'identification du véhicule.
- Etc.



Voir p. 74, 98, 100, 191, 207, 248 et 250 :
Infrastructures et aménagements urbains.

Voir p. 74-206 :
Piétons (espaces de circulation).

➤ Non (hélas) la voiture électrique n'est pas une révolution

Une carte blanche de Pierre COURBE, chargé de mission mobilité à Inter-Environnement Wallonie, et Koen VAN WONTERGHEM, administrateur-délégué de l'ASBL Parents d'enfants victimes de la route.

Début juillet, Tesla annonçait l'entrée en production de son modèle « 3 », commercialisé entre 35 000 et 44 000 dollars HTVA. Quelques jours plus tard, Volvo déclarait son intention de ne plus mettre sur le marché, dès 2019, que de nouveaux modèles électriques ou hybrides. De nombreux analystes y ont vu le signe d'une révolution dans l'industrie automobile : nous entrons dans l'ère électrique, les problèmes de destruction du climat et de pollution de l'air allaient disparaître, les lendemains chantaient. Le quotidien néerlandais *De Volkskrant* alla jusqu'à titrer « Het nieuwe Teslament ». (« Le nouveau Teslament »).

Cette exaltation s'explique aisément. Les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques des transports ne faiblissent pas. Face à cette situation anxiogène, tout semblant de solution est accueilli à bras ouverts – surtout s'il nous exonère de toute remise en question personnelle et collective de nos habitudes de déplacement. La fièvre étant quelque peu retombée, il convient de s'interroger sur les raisons des décisions annoncées début juillet et sur les effets qu'elles pourraient – ou non – produire sur le marché automobile.

Migrer vers des modèles plus modestes ou quitter le thermique ?

Concentrons-nous sur le cas Volvo. Ce constructeur vend de (très) grosses voitures. Lourdes : le poids moyen des Volvo neuves vendues en Europe en 2015 était de 1 744 kg, contre 1 385 pour l'ensemble des constructeurs. Puissantes (125 kW contre 93). Rapides (205 km/h de vitesse de pointe contre 190 en moyenne). Or, plus ces caractéristiques sont élevées, plus il faut d'énergie pour mouvoir la voiture et plus elle émet de CO₂. Jusqu'à présent, Volvo pouvait encore, avec des moteurs thermiques, répondre aux objectifs contraignants de réduction des émissions de CO₂ que lui assigne la législation européenne. Mais de nouveaux cycles et procédures de tests, plus fiables, sont ou vont être introduits, et des objectifs plus ambitieux fixés pour 2025 et 2030. Il ne sera plus techniquement possible de les respecter en vendant des voitures lourdes et puissantes équipées de

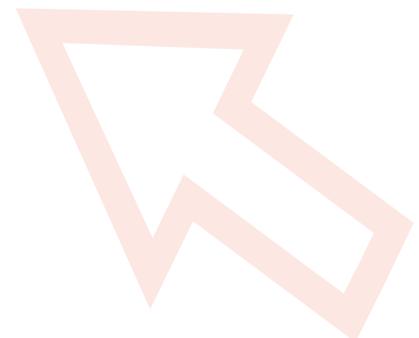


moteurs thermiques. Migrer vers des modèles plus modestes ou quitter le thermique ? Volvo a choisi : le passage à l'électrique est une nécessité pour un constructeur voulant rester dans le créneau des voitures dites prestigieuses. Le constructeur sino-suédois a compris que la troisième voie, privilégiée par les constructeurs allemands (combattre le renforcement de la législation), n'est plus tenable.

Nulle motivation écologique donc, mais un simple calcul commercial. Ce qui ne serait pas grave en soi, n'en étaient les conséquences. Car ce qui est en train de se produire est le pire scénario de l'électrification des transports. Celui que, depuis bientôt dix ans, Inter-Environnement Wallonie recommande aux pouvoirs publics d'éviter. Celui qui permet aux constructeurs de maintenir l'évolution vers des voitures toujours plus lourdes et plus puissantes. Or, « les statistiques établissent que plus un véhicule est puissant, plus la fréquence et la gravité des accidents sont élevées. ». *A contrario*, des voitures plus modestes permettent des avancées non seulement sur le plan de la Sécurité routière mais aussi sur ceux de la consommation énergétique, des émissions de gaz à effet de serre, de la pollution de l'air, du bruit, de l'occupation de l'espace public, de la consommation de matières premières, des déchets et même du vivre ensemble, du respect mutuel.

Des véhicules plus petits, moins puissants

Certes, l'électrification (associée au développement des énergies renouvelables) est indispensable pour rencontrer les objectifs climatiques et de santé publique dès lors que l'on souhaite maintenir un système de mobilité utilisant des véhicules individuels motorisés. Mais elle ne sera bénéfique que si elle est couplée à une diminution drastique de la taille et de la puissance des voitures. C'est le sens du concept LISA Car (*light and safe car* – voiture légère et sûre) développée par la fédération Inter-Environnement Wallonie et l'ASBL Parents d'Enfants Victimes de la Route.

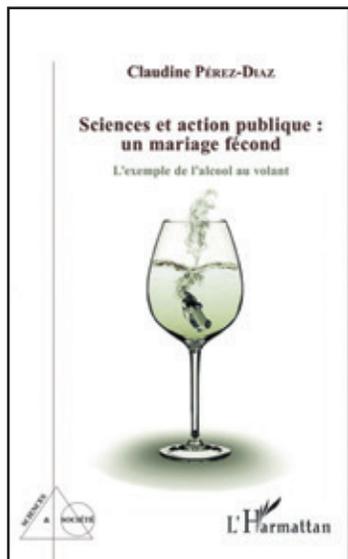




Lu pour vous

Sciences et action publique : un mariage fécond L'exemple de l'alcool au volant

Juillet 2017 – 248 pages – Prix TTC : 25 euros.



Faut-il fonder des politiques publiques sur des sciences ? Ce travail répond à cette question sur le phénomène de l'alcool au volant, en rassemblant les apports de travaux scientifiques et d'archives institutionnelles. La genèse de diverses lois montre que le droit intègre tardivement des savoirs qui pourtant le légitiment. L'analyse de la mise en œuvre de ces lois atteste d'une lente imprégnation de l'action publique par des acquis scientifiques. Et ces actions deviennent effectives et effi-

caces grâce à des méthodes de dissuasion robustes et précises, évaluées et éprouvées internationalement.

Il apparaît aussi que le phénomène de l'alcool au volant s'inscrit nécessairement dans la problématique de l'alcool en général et que la répression seule ne peut régler de tels problèmes. Il faudrait donc recourir massivement à des soins – efficaces et peu coûteux – ce qui réduirait les usages dangereux de l'alcool au volant ou ailleurs. Pour cela, il faudrait prendre conscience du coût réel de ces usages dans la société, sans constamment privilégier des gains immédiats face à des coûts de tous ordres, différés mais considérables. Et mettre en perspective les coûts-bénéfice privé et public.

Claudine Pérez-Diaz, chercheur honoraire au CNRS et longtemps membre du Comité des experts du Conseil National de la Sécurité Routière mène une réflexion sur les politiques publiques actuelles et passées, grâce à différentes analyses de prise en charge de comportements à risque par le système pénal. Elle pose la question de l'adéquation entre des motivations individuelles hétérogènes et des réponses pénales et institutionnelles nécessairement massives. Elle a travaillé en particulier sur la sécurité routière, l'alcool et les violences conjugales.



Signalisation routière Les responsables regardent-ils les panneaux ?

Lorsque vous circulez sur cette départementale, vous êtes avertis que vous allez franchir un passage surélevé, et on vous indique donc que votre vitesse ne doit pas être supérieure à 30 km/h. Rien que de très normal.

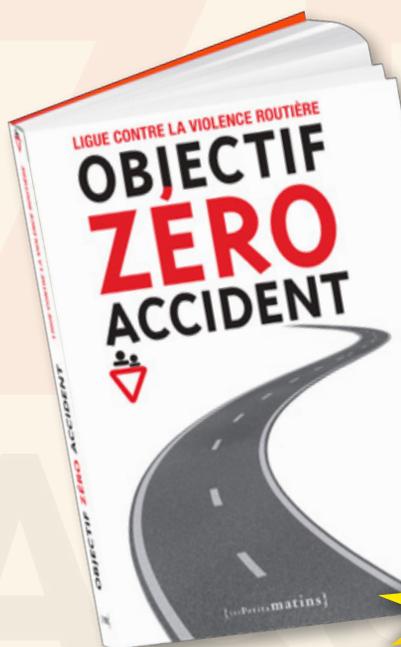
Mais lorsque vous passez sur le plateau surélevé (et sur ce plateau !), prière de ne pas dépasser les 50 km/h (rappel)... puis quelques mètres plus loin... limitation à 50 km/h.

La photo ci-jointe date d'octobre 2014, ce qui exclut une incohérence provisoire à la suite de travaux d'aménagement de ce carrefour. On peut donc affirmer que ni le maire, ni la direction des routes, ni la DDT, ni personne n'a constaté l'anomalie pendant plusieurs années !

Si la question de la responsabilité leur était posée, il y a fort à parier que chacun se renverrait la balle...

André Abadie
Président de l'AD
des Hautes Pyrénées

“385 pages pour un ouvrage de référence sur la sécurité routière”



**Vous pouvez vous
procurer ce livre**

au prix de 18 €

en librairie ou en contactant la Ligue.

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

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

18 €



Revue de presse

En 2016, 91,8 % des recettes des « amendes radars » ont financé la lutte contre l'insécurité routière et 8,2 % le désendettement de l'État

ONSIR – 17 octobre 2017

À quoi sert l'argent des radars automatiques ? Pour la première fois, la réponse à cette question est développée en détails dans un rapport officiel annexé au Projet de loi de finances de l'année 2018.

Ce document de 46 pages sera déposé prochainement sur le bureau des assemblées parlementaires avant l'examen par l'Assemblée nationale de l'article d'équilibre du Projet de Loi de Finances (PLF) pour l'année 2018. Sa publication résulte de la volonté du Gouvernement, exprimée lors du Comité interministériel de la Sécurité routière du 2 octobre 2015, d'informer chaque année les élus et les citoyens de la destination des crédits issus du produit des amendes (mesure D24).

Selon le rapport annexé cette année au Projet de Loi de Finances, la quasi-totalité des « amendes radars » (91,8 %, soit 845,2 M€), a bien été consacrée à la lutte contre l'insécurité routière, notamment à travers l'amélioration du réseau routier, contre 8,2 % (75 M€) affectée au désendettement de l'État.

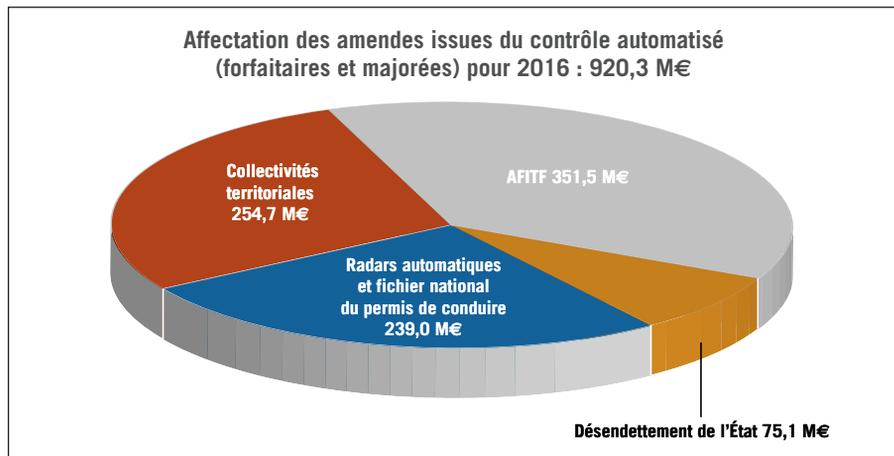
À quoi ont servi concrètement les recettes des amendes radar en 2016 ?

Hormis les 8,2 % affectés au désendettement de l'État, les recettes générées par les radars sont réparties entre 3 destinataires : l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFITF), les collectivités territoriales, la Délégation à la Sécurité Routière (DSR). En 2016, ces trois institutions ont reçu respectivement 351,5 M€, 254,7 M€ et 239 M€.

351,5 M€ pour améliorer le réseau routier et sa sécurité

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) a été créée en novembre 2004 pour financer les projets d'infrastructures nationales. Avec l'appui des recettes du contrôle automatisé, l'AFITF contribue pleinement à la lutte contre l'insécurité routière en modernisant le réseau routier et en sécurisant des itinéraires sur l'ensemble du territoire.

Le rapport annexé au Projet de Loi de Finances 2018 donne le détail des multiples opérations financées par l'AFITF. Ainsi, le budget du bitumage du réseau routier national s'élève en 2016 à près de 289 M€. La mise en sécurité de 8 tunnels en Ile-de-France, en Normandie et en Occitanie, le percement de deux galeries de sécurité en Auvergne-Rhône-Alpes ont coûté près de 83 M€. Plus de 35 M€ ont été consacrés à la pose de panneaux de signalisation intel-



ligents (panneaux à messages variables...). Des opérations particulières ont également pu être financées comme l'aménagement d'une partie de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) ou la liaison autoroutière L2 à Marseille.

254,7 M€ pour les projets sécurité routière des collectivités territoriales

Le rapport détaille également l'utilisation du produit de l'ensemble des amendes « infractions de la route » affecté aux collectivités territoriales. Celui-ci s'élève à 672 M€ dont 502 M€ au titre du produit des amendes forfaitaires et majorées de la police de circulation et 170 M€ au titre des amendes forfaitaires issues des contrôles automatisés. C'est le Comité des Finances Locales (CFL), instance composée de 64 membres élus titulaires et suppléants (représentants des assemblées parlementaires et représentants élus des régions, des départements, des communes et de leurs groupements) et de onze représentants de l'État et leurs suppléants, qui procède à la répartition du produit des amendes de la police de circulation. Le rapport contient le montant des sommes versées à chaque département en 2016.

239 M€ pour le bon fonctionnement du contrôle automatique

Les sommes allouées à la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) servent à déployer et maintenir les systèmes automatiques de contrôle et de sanction. Elles permettent également de financer le système de gestion des points du permis de conduire, dont l'expédition des lettres relatives à l'information des contrevenants sur les points dont ils disposent. Elles financent enfin des dispositifs de prévention de sécurité routière pour mieux lutter contre les mauvais comportements sur la route (études et campagnes de communication).

Un compte spécial pour une totale traçabilité

Le contrôle automatisé a été mis en place en 2003 pour lutter efficacement contre les excès de vitesse qui sont tenus responsables d'un accident mortel sur trois. En 2006, un Compte d'Affectation Spéciale (CAS) a été créé par la loi pour « retracer la répartition du produit des amendes issu du contrôle automatisé et le produit des autres amendes forfaitaires de la police de la circulation ».

En 2016, le produit des amendes « infractions de la route » s'est élevé à 1,8 Md€ dont près de la moitié, 920 M€, provient des amendes liées au contrôle automatisé. Le reste de la somme, 897 M€, constitue le produit des amendes de stationnement et des contraventions émises par la police de circulation après constatation d'une infraction au Code de la route.

Concernant la Branche du contrôle automatisé, en 2016, les 4 398 équipements du parc ont été à l'origine de l'envoi de 16 millions de contraventions. Ces avis ont généré 760,5 M€ d'amendes forfaitaires et 159,8 M€ d'amendes majorées (c'est-à-dire d'amende d'un montant supérieur dans le cas où le contrevenant ne paye pas l'amende dans les délais, soit 920 M€).

Ce premier rapport officiel (qui sera publié chaque année en annexe du Projet de loi de finances) témoigne de la volonté de transparence des pouvoirs publics sur l'affectation du produit des amendes liées au contrôle radar.

La décision d'implanter ou d'utiliser des radars n'est jamais prise en considération d'intérêts financiers, mais uniquement pour contribuer à la réduction des morts et des blessés sur nos routes. D'ailleurs, l'État a mobilisé en 2016 plus de 3,6 Md€ à la politique de sécurité routière et le coût total des 59 432 accidents corporels survenus l'an passé est estimé, quant à lui, à 38,3 Md€.

↳ Témoignage

Tout l'engagement de la Ligue contre la violence routière est concentré sur l'objectif « Zéro Accident ». Le débat technique sur telle ou telle mesure à prendre pour viser cet objectif ne doit jamais nous faire perdre de vue l'indicible souffrance des familles face aux drames de la route. C'est dans cet esprit que *Pondération* est ouvert à l'accueil de témoignages à la fois dignes et bouleversants.

Lettre à Lionel



Lionel, tu avais la joie de vivre, tu avais le cœur sur la main, mais on t'a volé ta vie le 29 juillet à 22 h 30. Jamais je ne pourrai oublier cet appel téléphonique, jamais. Ta sœur, qui elle-même a été contactée par des amis, m'annonce que tu as eu un accident. Elle comme moi, nous ne savions rien de plus. Je suis partie aussitôt sur les lieux et là, j'ai vu 3 camions de pompiers, le SAMU et la gendarmerie. J'ai compris que ton état de santé était grave. Ta sœur m'a rejointe et une attente interminable a commencé.

Nous avons pu te voir quelques secondes dans le camion des pompiers avant l'évacuation sur l'hôpital de Perpignan où ton frère, que l'on avait appelé également, t'attendait. Nous étions détruits.

Tu as été percuté par une voiture alors que tu roulais tranquillement sur ton scooter neuf. Tu t'es battu pendant 6 jours dans le coma, mais ton cœur s'est arrêté à 17 h 58 le vendredi 4 août 2017. Un tel drame a bouleversé notre petite famille, toi qui avais une joie de vivre incroyable, toujours le sourire et un regard qui dégageait une infinie sérénité. Tu avais la vie devant toi.

Tes passions : la cuisine, le sport, tes amis, ta famille et ta chienne Lilou. Tu aimais tout partager, tu avais des rêves et des projets plein la tête, tu voulais être un grand chef cuisinier, te spécialiser dans le sport.

Je garde de toi, mon fils, ta joie, ton rire, ton amour de la vie que tu croquais à pleines dents et tant de choses personnelles d'une maman, je te donne tout mon Amour.

Nous voulons, ton frère, ta sœur et moi ta maman, nous battre pour toi.

Parler de toi, c'est te faire exister, ne rien dire serait t'oublier.

C'est un long combat, mais rien ne nous fera changer, la vérité sera mentionnée, nous n'entraverons pas la justice, mais ce qui s'est réellement passé sera publié.

Coralie Pailhès, Maman de Lionel

Une association pour un combat



On pense toujours que le pire ne peut pas nous arriver. On pense toujours que les accidents mortels ne peuvent pas nous toucher, mais quand un tel drame se produit, en une minute, en une seconde, les mots « anéanti » – « atterré » – « effondré » ne sont pas assez forts pour exprimer ce que l'on ressent. **La route constitue un danger.**

Les autorités ne cessent de multiplier les actions, les préventions, mais malgré cela, des chauffards restent indifférents à la sécurité routière.

À aucun moment, nous n'avons été aidés. Personne ne nous a expliqué ce qui s'était passé, hormis les habituelles rumeurs qui circulent toujours en de telles circonstances. Aucune aide, aucun soutien ne nous ont été apportés. **Nous avons dû prendre contact avec différentes associations nationales pour enfin comprendre quel chemin il convenait de suivre, les démarches à entamer et le déroulement de la justice.**

L'association Lionel, 17 ans, et les autres... victimes de la route a été créée pour défendre le droit des victimes, aider les familles et les orienter vers des associations nationales, faire valoir le respect de la/des personne/s blessé/e/s, du/des défunt/s, de la famille lors des accidents routiers.

Un site internet a été créé pour relayer ce combat : <http://www.lioneletlesautresvictimesdelaroute.fr>



Quelques heures avant le bouclage de ce numéro, le 26 octobre, nous avons appris le décès de **Odile VAN HEE**, Secrétaire Générale de la Ligue durant de longues années. Nous lui rendrons hommage dans le prochain numéro de *Pondération*.

« Merci, Odile, pour tout ce que tu as apporté à la Ligue. »

Le site internet de la Ligue fait peau neuve !

Pierre LAGACHE

Après plusieurs années d'existence, le site internet de la Ligue méritait un sérieux lifting. La cure de jouvence a été radicale. Le nouveau site mis en ligne avant l'été et enrichi progressivement s'est mis au goût du jour.

Place à l'actu !

On le sait, les internautes sont très friands d'informations mises à jour régulièrement et correspondant à l'actualité du moment.

Le nouveau cahier des charges s'est donc fixé comme objectif de favoriser l'accès à l'actualité dès la page d'accueil. Sont ainsi en bonne place, les actualités de la Sécurité Routière et les toutes dernières productions de la Ligue (éditorial de *Pondération*, analyse du bilan de la Sécurité Routière, *Pondération*, vidéo des entretiens de la Ligue).

La présentation du Livre de la Ligue « Objectif Zéro accident », ouvrage de référence sur la Sécurité Routière complète le tableau.

Enfin, pour faciliter les adhésions et dons, les boutons sont en bonne place en haut de page.

Des nouveautés dans la barre des menus

Les entrées « NOS POSITIONS » et « STOP DESINFO » sont de nouvelles rubriques qui ont pour objectif de clarifier le point de vue de la Ligue sur différents sujets et, point très important, de lutter contre la désinformation qui est régulièrement entretenue sur la Sécurité Routière. Ces rubriques seront fort utiles pour l'ensemble des adhérents mais également pour les médias.

Une rubrique « DROIT-JUSTICE » regroupe une riche information qui peut être fort utile notamment pour les victimes. On y trouve notamment la fiche « Que faire si vous êtes victime d'un accident de la route ? ». Cette rubrique a vocation à être complétée dans les prochains mois.



Nouveau : une newsletter pour rester informé

En bas de page d'accueil, l'internaute a la possibilité de s'abonner à une newsletter qui a pour objectif de l'informer sur l'actualité qui sera relayée sur le site.

La Ligue dispose désormais d'un outil de communication performant. Nous restons bien entendu à l'écoute de vos suggestions d'amélioration. Un lien vers le mail de la Ligue est présent dans la rubrique « Liens utiles – Contactez nous ».



LES ENTRETIENS DE LA LIGUE

10 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière



Le LAVIA



Le LAVIA, caméra embarquée



La vitesse, première cause d'accident



Prise en charge de l'alcool



Justice et sécurité routière



Rémy Heitz : mon passage à la sécurité



La désinformation



Médias : le rôle des lobbies



Voiture citoyenne



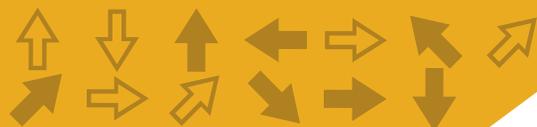
Risque routier professionnel



Les politiques de sécurité routière



Le site de la ligue :
www.violenceroutiere.org



➤ Vie des asso's

📞 Téléphone et distance de sécurité : l'AD de la Sarthe mobilisée



Face au relâchement du comportement des usagers de la route, l'AD de la Sarthe a décidé de créer de nouveaux outils de communication. L'idée du Vice-Président de l'association, Patrick Rogeon, a été de cibler le message de prévention sur deux thèmes : **les distances de sécurité et le téléphone au volant**. C'est ainsi que 2 autocollants ont été créés. « Nous diffusons ces nouveaux supports de communication lors des actions que nous menons sur le terrain » précise Dominique Langlet, Président de l'AD de la Sarthe. « La dernière opération en date a été notre participation les 23 et 24 septembre à la fête communale de Saint-Cosme-en-Vairais à laquelle nous participions pour la troisième fois. Nous occupions un stand qui nous a permis de sensibiliser le public. C'est aussi parfois l'occasion de toucher les médias locaux ».



📞 Téléphone au volant : des étudiants graphistes mobilisés dans le Lot



Face au danger de l'usage du téléphone au volant, l'AD du Lot s'est mobilisée pour mettre en œuvre une action de sensibilisation. Le problème concerne tous les usagers de la route mais on sait que les jeunes sont particulièrement concernés. « L'idée a donc été de faire travailler des jeunes sur le projet car nous avons pensé que des jeunes étaient sans doute les mieux placés pour concevoir cette communication » précise Pierre Lagache, Président de l'AD du Lot. Le projet a été travaillé par la section BTS Graphisme et Design du Lycée Saint-Étienne à Cahors. Les enseignants et une vingtaine d'étudiants ont été très motivés par le projet. Les étudiants ont présenté chacun des pistes créatives concernant des vidéos, dépliants, autocollants et affiches... Un comité de sélection composé de l'AD du Lot et de ses partenaires (Conseil Départemental, Préfecture et Groupama) a choisi les lauréats. Les supports de communication ont été produits grâce au soutien financier de ces partenaires.



« Nous avons été impressionnés par la qualité du travail des étudiants » précise Pierre Lagache. « Ces supports sont diffusés lors des actions de sensibilisation que nous menons auprès des jeunes et des entreprises. Une campagne de sensibilisation associant le Conseil Départemental est à l'étude ».



Associations départementales



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

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

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

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

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

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

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

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)

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

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

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

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

30 – Gard : Jacques Thierry – 12, hameau de La Vabreille – 30520 Saint-Martin-de-Vergalgues – Tél. : 04 66 30 41 70 – 06 62 81 41 70 (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) – (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) – (www.violence-routiere-herault.org)

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

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

39 – Jura : Michel Guillemain – 57, boulevard Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 03 84 72 66 78 (michel.guillemain.3@free.fr) (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) (violenceroutiere41.monsite.wanadoo.fr)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

78 – Yvelines : Christian Machu – LCVR 78 – BP 80003 – 78053 Saint-Quentin-en-Yvelines – Tél. : 06 73 74 18 94 (contact@violenceroutiere78.org) – (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)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Conseil d'administration

Blanc Myriam, Jean-Luc Carl, Josiane Confais, Hervé Dizey, Bernard Heritier, Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant, Guylaine Lang-Cheymol, Daniel Le Jean, Claude Lienhard, Christian Machu, Guy Ovigneur, Chantal Perrichon, 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)

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

Secrétaire Général :
Christian Verdier

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

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

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

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



ADHÉSIONS ET DONNS

LE PAIEMENT EN LIGNE C'EST FACILE !
sur 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.