



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **Évaluation
du CSA**
p. 11

➔ **Protégeons
nos enfants !**
p. 12

➔ **Conseil
aux victimes**
p. 16



Les accidents aux carrefours prioritaires

DOSSIER p. 13



SOMMAIRE

3 – Édito

4 – Les chiffres de juin 2016

5 – « Pas intéressant de réduire la vitesse... »

6 – Porte ouverte à l'Élysée

7 – 4 questions à...
Michel Barthélémy

9 – Qui c'est les plus forts ?
Évidemment c'est les verres !

11 – Évaluation du CSA

12 – Protégeons nos enfants !

13 – Dossier : Les accidents
aux carrefours prioritaires

16 – Conseil aux victimes,
une action essentielle

18 – Revue de presse

21 – Vie de la Ligue

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 : Renaud Bouthier, Véronique Canet, Claude Chabot, Emmanuel Fruchart, Jean-Marie Leverrier, Chantal Perrichon, Jacques Robin, Michel Ternier.

Imprimerie :

Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

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

Crédits Photos : Fotolia Q (couverture), LCVR Loire Atlantique-Vendée (p. 5), Fotolia Franz Massard (p. 6), LCVR Lot (p. 11), LCVR (p. 12), Jacques Robin (p. 14 et 15), Fotolia Momius (p. 16), Fotolia JPC-PROD (p. 17), Escota-J Cabanel (p. 19), Fotolia Radiorio (p. 20), LCVR (p. 21), LCVR Haute Savoie (p. 22).

Pondération

D'UN RELÂCHEMENT À L'AUTRE...



Pierre LAGACHE, Rédacteur en chef de Pondération

En août 2014, la presse dévoilait le rapport de la Direction Générale de l'Administration sur « L'évaluation de la politique de sécurité routière » qui pointait les dysfonctionnements de la gouvernance en matière de sécurité routière. En juin dernier, c'est la Cour des comptes qui a publié un rapport sur « Les politiques de lutte contre les consommations nocives d'alcool » intégrant un volet sécurité routière. Ce dernier met à nouveau en exergue une politique non coordonnée et donc globalement inefficace (cf. article p. 10).

Les rapports se suivent et se ressemblent ...

Dans le dernier, on retrouve au chapitre des solutions préconisées des actions souhaitées depuis longtemps par la Ligue, mais non mises en œuvre (éva-

luation des campagnes de prévention, développement des éthylo-tests antidémarrage, durcissement des sanctions...).

La mise en lumière, par les propres organes de l'État, des défaillances de notre politique nationale de sécurité routière est naturellement à mettre en relation avec la dégradation, sans précédent, des chiffres de l'accidentalité !

À l'heure proche du bilan du mandat présidentiel en cours, le relâchement du comportement des usagers de la route ne manquera pas d'être brandi comme la cause de tous les maux.

Tout qualicien le sait, une bonne analyse des causes impose de remonter à la source. D'un relâchement à l'autre... chacun aura donc à répondre de sa responsabilité.

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

Les semaines à venir nous ménagent un suspens difficile à supporter, malgré l'entraînement intensif que nous avons suivi avec l'eurofoot, le *brexit*, le referendum de Notre-Dame d'Ayrault et j'en passe... En effet, si la compétition entre les scientifiques peut parfois s'avérer âpre, celle qui sévit entre les politiques est impitoyable. Que présager alors de candidats souhaitant émarger dans les deux mondes ? Comment réussirons-nous à départager les Anglais et les Français ? À quel jury international impartial devons-nous faire appel ? D'un côté, « Énorme découverte scientifique¹ : des Anglais ont réussi à prouver qu'il est possible de sortir d'un espace dans lequel on n'est jamais entré », de l'autre, l'expérimentation sur le 80 km/h proposée par Bernard Cazeneuve.

Nous avons réduit la voilure de nos critiques en apprenant que douze mois seraient nécessaires pour respecter les paramètres de l'expérience. Du lourd en quelque sorte, pas l'enfumage habituel pour gagner du temps et compter sur les prochaines élections, car nul ne peut ignorer que la décision de faire passer de 90 à 80 km/h les routes qui n'ont pas de séparateur médian est inéluctable, et que le ministre de l'Intérieur prochain, ayant à cœur de sauver des vies, n'hésitera pas – lui – à faire précéder d'une campagne informative cette mesure, sans attendre benoîtement l'acceptabilité des Français soumis au feu nourri de la désinformation.

Pour éviter une nouvelle sortie de route², les fonctionnaires réquisitionnés pour ce test à vocation internationale (ne s'agit-il pas de vérifier ce qui est déjà connu des experts du monde entier ?) ont sélectionné, avec la plus grande des minuties sans doute, 81 km et quelques décimètres de route sur les 350 000 km concernés. Plus d'un an de mise au point pour être d'équerre avec l'exigence ministérielle : « un dispositif d'évaluation permettra de suivre, sur ces tronçons, l'évolution du comportement des automobilistes ». Il n'en fallait pas moins pour répondre scrupuleusement aux nécessités de l'expérimentation. D'ailleurs, le ministre peut compter sur notre dévouement indéfectible à la lutte contre la violence routière pour relayer le plus largement possible ces résultats tant attendus : nous diffuserons volontiers les vitesses moyennes observées sur ces tronçons au cours des cinq années précédant cette nano-révolution, le nombre de contrôles effectués par les forces de l'ordre, ainsi que les infractions relevées. Comme nous ne doutons pas que le recueil des données a été établi pendant l'année d'expérimentation, nous allons avoir la confirmation que... la terre est ronde, qu'elle tourne autour du soleil et que Leibnitz avait bien raison de nous apprendre (en 1691) que l'énergie d'un mobile qui se déplace variait comme le carré de la vitesse ! Une fois cette porte ouverte enfoncée avec toute la fougue du débutant, que fera notre ministre ?

Hélas, nouvelle alarme de dernière minute depuis que nous avons appris, de source non officielle, que rien n'aurait été fait correctement et qu'aucune conclusion ne découlera de cette nano-expérimentation d'anthologie. Mais nous pouvons nous fier à l'agence de communication de la DSCR qui pourra toujours accommoder à la bonne franquette un questionnaire de cette eau-là : « Avez-vous VRAIMENT perçu une différence entre le 90 et le 80 km/h ? Vous êtes-vous VRAIMENT senti plus en sécurité ? Pensez-vous qu'il faille VRAIMENT poursuivre dans cette voie ? Ne croyez-vous pas qu'il faut faire uniquement appel à la responsabilité des automobilistes ? etc. »

Une année de perdue par conséquent et un ministre qui ne changera pas d'avis. Ses choix sont faits, éclairants et sans équivoque possible : il peut ainsi débusquer dans ses effectifs 70 000 policiers et gendarmes pour surveiller l'Eurofoot (sponsorisé par les brassiers dans les fan-zones) mais il n'en affecte que 6 000 pour les plus meurtriers des week-ends du mois de mai. La classe politique actuelle, plus sensible aux diktats des médias qu'à la défense des problèmes de santé publique, sait faire montre de son intérêt lors des accidents collectifs, sans pour autant réussir à camoufler son désengagement par le faire-semblant.

Nous dédions ce numéro de *Pondération* à Michel Rocard dont le décès a provoqué de nombreux articles qui n'ont pas mentionné la loi du 10 juillet 1989 créant le permis à points, le contrôle technique obligatoire des véhicules, la limitation généralisée à 50 km/h en agglomération et la commande du Livre blanc de la sécurité routière avec une méthode se situant aux antipodes des comités dont il ne sort rien : ce rapport osa proposer une limitation de la vitesse des véhicules de tourisme à la construction ! Rappelons également le vote de la loi Évin, dont la partie alcool a été en partie détruite récemment.

Nous vivons une époque où les politiques osaient encore décider.

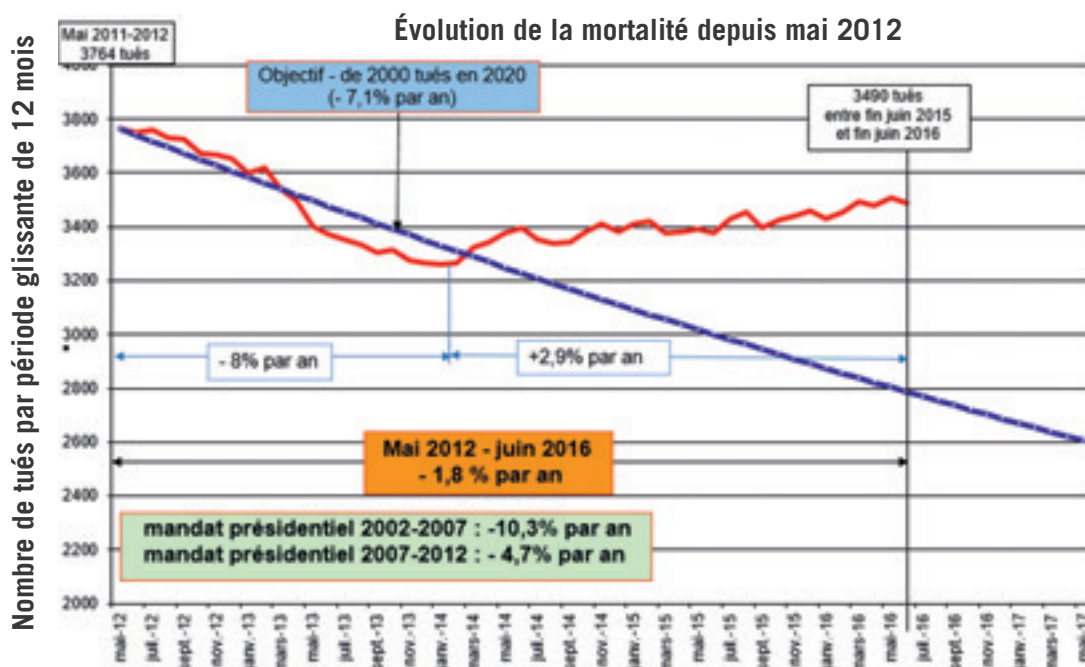
¹ Plaisanterie qui circule actuellement sur internet.

² B. Cazeneuve, dans un discours du 11 mai 2014, nous décrit un « premier plan d'ensemble de lutte contre l'insécurité routière » du 1^{er} juin 1966, qui n'a... jamais existé !

Les chiffres de juin 2016

Jean-Marie LEVERRIER

Fort du bilan de juin 2016, le ministre s'est déplacé le 8 juillet au péage de Fleury-en-Bière (Seine-et-Marne) sur l'autoroute A6 pour annoncer à la presse la baisse du nombre de tués durant le mois de juin 2016 par rapport à juin 2015.



↓
Juin 2015 = 299 tués
Juin 2016 = 281 tués
moins 6 % par rapport
à juin 2015 !
↑

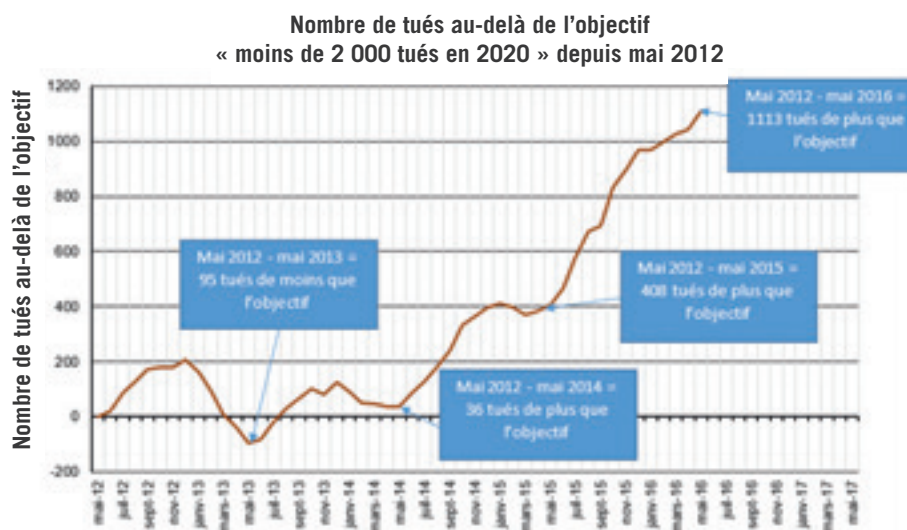
2013 = année la moins meurtrière (3 268 tués)

Juin	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
juin 16	281	- 6,00 %	3 490	+ 3,30 %
juin 15	299	- 3,90 %	3 378	- 0,60 %
juin 14	311	+ 6,10 %	3 397	+ 0,70 %
juin 13	293	- 9,00 %	3 373	- 10,00 %
juin 12	322	- 4,20 %	3 750	- 8,90 %
juin 11	336	+ 2,10 %	4 116	+ 1,30 %
juin 10	329	- 18,60 %	4 064	- 4,90 %
juin 09	403	+ 32,10 %	4 275	- 6,20 %

Actuellement, nous sommes dans une période très riche en événements qui font la une des journaux : l'euro de football, le tour de France, les prochaines élections nationales, le Brexit, etc. Les médias sont restés très discrets sur les 10 tués et 70 blessés hospitalisés chaque jour. Ce quotidien est devenu une habitude-accoutumance. La publication de ces chiffres et les commentaires qui en découlent ne font plus qu'un tout petit entrefilet dans la presse.

Depuis 2013, la mortalité routière a globalement augmenté durant ces 30 mois exception faite de 10 mois. Bien qu'il y ait moins de 6 % de tués pour ce mois de juin, il n'en demeure pas moins que **pendant ces 12 derniers mois il y a eu 222 tués de plus qu'en 2013.**

Enfin, nous notons que le ministre ne s'engage plus à tenir l'objectif « moins de 2 000 tués en 2020 » que la France avait promis auprès de l'Europe. Il espère seulement qu'il y ait moins de tués cette année que l'an dernier, c'est-à-dire moins de 3 461 !



« Pas intéressant de réduire la vitesse... »

Claude CHABOT

Un habitant de la commune de G. en Bretagne qui demandait à son maire de faire réduire la vitesse des véhicules aux abords de l'agglomération a eu la surprise de recevoir la réponse suivante :

« Suite à un échange avec mes maires adjoints en bureau municipal au sujet de la réduction de la vitesse, il ne nous apparaît pas intéressant de réduire la vitesse de façon obligatoire sur ce secteur. En effet, depuis plusieurs années, toutes les routes pour accéder à nos communes voient une recrudescence des limitations de vitesses et autres ronds-points qui finalement augmentent le temps de route entre cités. C'est l'addition des réductions de vitesse qui pose problème. Par conséquent, le bureau municipal ne souhaite pas d'intervention de la collectivité pour demander ce type d'action sur votre secteur ».

Le Maire peut beaucoup

Ce sont bien les maires qui détiennent l'autorité qui leur permet de réglementer la vitesse des voies qui sont de leur compétence exclusive⁽¹⁾, en même temps que le pouvoir de police pour les faire respecter. Ces mêmes élus ne peuvent en revanche prendre des décisions contraires aux prescriptions qui assurent la sécurité de leurs administrés et des usagers en transit. Mais leur devoir ne s'arrête pas là : la prévention du risque routier est un esprit autant voire plus qu'une consigne ou un règlement et il convient que chaque maire en soit imprégné.

Anachronisme

Il ne peut être question pour nous de prendre une position sur ce cas précis sans disposer des éléments techniques. Par contre, les arguments du maire de G., condensé des principes d'un autre temps, appellent quelques commentaires.

« Pas intéressant de réduire la vitesse »

Pas intéressant pour qui ? Il y a 1 000 tués par an en agglomération et plus de 2 500 sur les RD. Sur les 500 piétons tués, 140 le sont sur un passage dédié, 40 sur un accotement ou une bande d'arrêt d'urgence et 170 traversaient la chaussée. La vitesse excessive est la cause principale et ce n'est pas parce que l'on est à proximité d'une agglomération qu'elle échappe à la règle.

La « recrudescence des limitations de vitesse et autres ronds points »

Comme la recrudescence des vols à la roulotte ou des tapages nocturnes ?... Monsieur le Maire oublie-t-il que des milliers de vies ont été épargnées grâce aux ronds-points et que leur présence en entrée d'agglomération est un puissant moyen d'apaisement de la circulation ?

« ...qui finalement augmentent le temps de route... »

Un mythe délabré que l'inconscient collectif peine à éradiquer. Gagner 30 secondes en roulant plus vite avec plus de risque et perdre 3 minutes au prochain feu de croisement ou 10 à fumer sa clope sur l'aire d'autoroute. Pour aller de Ker Duc à Lande-doc, 2,7 minutes à 50 km/h au lieu de 2,3 minutes à 60 km/h. Intolérable.

« C'est l'addition des réductions de vitesse qui pose problème »

Drôle d'algèbre. Ce ne serait pas plutôt la « réduction des réductions » ou l'« augmentation de l'absence de réductions... » qui posent problème ? ...

Un problème bien connu de La Ligue

Ce qui nous paraît être un bond en arrière dans l'esprit et les principes d'aménagement et de sécurité n'est pourtant pas aussi rare qu'on le pense. Tous les responsables d'association de La Ligue connaissent les appels de riverains angoissés par la vitesse dans les entrées d'agglomération, les stationnements sauvages obligeant leur enfant collégien à cheminer sur la chaussée ou encore l'absence de moyens pour rendre plus sûr un arrêt de bus scolaire. Nous sommes le plus souvent bien démunis devant la pusillanimité révoltante des élus qui reculent encore devant la fronde de certains usagers locaux.



Poids-lourds interdits ? On passe !

Cette commune du Maine-et-Loire est traversée par la RD 952 qui longe la Loire, bordée de maisons à 3 mètres de la voie. Cette route touristique entre Angers et Saumur est interdite aux poids-lourds (> 3,5 t) hors locaux, mais les 38 tonnes de toutes provenances y circulent allègrement par centaines chaque jour, au vu et au su de tous ceux qui devraient s'en émouvoir. La vitesse y est limitée à 50 km/h. Mais le tracé rectiligne de la voie, un panneau AB6 donnant toute priorité, l'absence d'aménagements ralentisseurs et la rareté des contrôles conduisent à des vitesses très excessives*, à un danger permanent (2007-2011 : 16 accidents) et à des nuisances épouvantables pour les riverains.

L'un de ces riverains membre de la Ligue se lance il y a 10 ans dans une action méthodique pour faire rétablir des conditions normales de circulation. Tout y passe : expertise à ses frais du trafic et des vitesses, lettres au Maire, au Conseil Départemental, démarches auprès du Préfet. Un dossier parfaitement documenté est monté, donné à tous. Peine perdue. À ce jour, rien n'a changé.

(*) 80 % des VL et 64 % des PL le jour (100 % la nuit) sont mesurés en excès de vitesse.



Plus de 100 poids-lourds chaque jour, malgré l'interdiction et mesurés en excès de vitesse frôlent les maisons.



⁽¹⁾ Voir *Pondération* n° 75 de mars 2008 : Pouvoirs de police et autorités compétentes.

Conduite sans permis

Article L. 221-2
Modifié par LOI n° 2015-990
du 6 août 2015 - art. 27

I. Le fait de conduire un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule considéré est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende. (...)

II. Toute personne coupable de l'infraction prévue au présent article encourt également les peines complémentaires suivantes :

1° – La confiscation obligatoire du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire. La juridiction peut toutefois ne pas prononcer cette peine, par une décision spécialement motivée.

2° – La peine de travail d'intérêt général selon des modalités prévues à l'article 131-8 du code pénal et selon les conditions prévues aux articles 131-22 à 131-24 du même code et à l'article 20-5 de l'ordonnance n° 45-174 du 2 février 1945 relative à l'enfance délinquante ;

3° – La peine de jours-amende dans les conditions fixées aux articles 131-5 et 131-25 du code pénal.

4° – L'interdiction de conduire certains véhicules terrestres à moteur, y compris ceux pour la conduite desquels le permis de conduire n'est pas exigé, pour une durée de cinq ans au plus ;

5° – L'obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière.

III. L'immobilisation peut être prescrite, dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.



Porte ouverte à l'Élysée

Claude CHABOT

Mi février, la présentatrice TV Mme Léa Salamé est arrêtée par la police : conduite sans permis – invalidé pour perte de points – d'un véhicule non assuré. Pas nécessaire ici de dire la réaction du citoyen respectueux des règles et de la Loi, payeur d'assurance et pourvoyeur du Fonds de garantie (FGAO) ainsi que de quelques autres.

Les 2 infractions « papier » étant délicieuses – parce que graves –, Mme Léa Salamé passerait donc, comme M. ou Mme Toulemonde en pareil cas, quelques-unes de ses très chères heures dans une salle d'audience correctionnelle aux côtés de quelques pochards ou voleurs de téléphone avec à la clé les effets d'une bonne justice (le tableau ci-contre en donne une idée) et on n'en parlerait plus.

Un casting calamiteux

Deux mois après le constat de l'infraction, le 14 Avril à 20 heures, lors d'un entretien télévisé à l'Élysée, Mme Léa Salamé est l'un des 2 journalistes qui questionnent le Chef de l'État...

Anecdote ?

Qu'une personne présumée délinquante routière – risquant un an de prison et 15 000 € d'amende – occupe un plateau TV n'est qu'un épiphénomène : s'il ne devait y avoir que des parangons de vertu citoyenne sur les plateaux TV, ceux-ci seraient bien vides. Mais était-ce bien la place de cette animatrice très connue

devant le chef de l'État sous le regard de millions de téléspectateurs alors que son infraction était largement commentée ? Non. Passe encore le traitement médiatique de ce délit, bâclé sur l'autel de la gaudriole télévisuelle. Mais de telles fautes de casting ne font qu'alimenter l'idée mollesse que si le moindre intérêt se présente, alors tout est dans tout, rien n'est grave, « on ne va pas faire une histoire pour si peu ». Principes, lois et autres fadaises doivent forcément céder place au bling-bling, aux priorités médiatiques, et au petit arrangement quelque en soit le prix moral. De quoi désespérer Montesquieu et Valéry qui décrivent si bien la chute de Rome quand la déliquescence de ses mœurs y prit trop grande place...

Il y a des circonstances où jouer les Pères la morale est un devoir sacré.

Dernière minute : pas de chance pour Léa !

La Chancellerie propose de glisser dans la Loi « Justice XXI^e siècle » le déclassement en simple contravention de la conduite sans permis et sans assurance. Une amende y suffira. Un peu tard pour Mme Salamé : quelques centaines d'euros auraient réglé son affaire. Mais en France, les lois ne sont pas rétroactives...

Pouvoir, notoriété, impunité : le syndrome du melon.

Les ci-devant Kociusko-Morizet (conduisant en communiquant avec sa tablette sous l'œil d'une TV), Le Pen (Marine) perdant tous ses points de permis, Debré (Jean-Louis) qui tente de s'imposer à un barrage de police, Hortefeux qui s'offre un 170 km/h au lieu de 110, Le Pen (le père) à 185, Sarkozy à 190, Tapie à 185, Bové à 135 (pour 90...), Huchon à 171 (encore...), Royal à 158...

Il faudrait des pages de Pondération pour dresser la liste des élus de la nation, potentats locaux, princes exotiques, diplomates étrangers, footballeurs, chanteurs, pilotes de rallyes, vedettes de l'écran, pipoles ripolinés qui à un moment ou à un autre, plus pressés que les autres, affranchis de la règle commune, spéculant sur leur statut ou l'épaisseur de leur portefeuille, ont « pris le melon » et franchi la ligne blanche. Psychologues ... Au secours !



4 questions à ... Michel Barthélémy

Commissaire de police honoraire

Michel Barthélémy a débuté sa carrière comme gardien de la paix à la Préfecture de Police de Paris en 1979. Devenu rapidement officier, il a été promu au choix de commissaire de police en 1999. En tant que commissaire, il a été adjoint et chef de circonscription de police, OMP, et conseiller technique des Délégués interministériels à la sécurité routière (Rémy Heitz puis Cécile Petit), chef de la division sécurité routière à la Direction Centrale de la Sécurité Publique (à ce titre autorité sur les Centres d'Information Routière et le Centre Automatique de Constatation des Infractions Routières), chef du service de répression de la délinquance routière de la Préfecture de police, conseiller sécurité routière en Seine-et-Marne, chef d'un service judiciaire à Paris, conseiller sécurité routière du préfet de police de Paris et chef de projet sécurité routière pour Paris et son agglomération.

Qu'est-ce qu'un OMP ?

L'OMP (Officier du Ministère Public) est le représentant du parquet auprès du tribunal de police ou la juridiction de proximité pour les contraventions des quatre premières classes (les contraventions sont divisées en cinq classes selon le montant maximal de l'amende encourue : 1^{re} classe : 38 €, 2^e classe : 150 €, 3^e classe : 450 €, 4^e classe : 750 €, 5^e classe : 1 500 € et 3 000 € en cas de récidive).

L'OMP est en principe le commissaire de police, chef de la circonscription dans laquelle se situe le siège du tribunal de police. Lorsqu'il y a plusieurs commissaires dans la même zone géographique, des suppléants peuvent être désignés par le procureur de la République. Ce dernier désigne aussi le commissaire compétent lorsque le tribunal est situé hors « zone police » puisque cette mission ne peut pas être effectuée par un officier de gendarmerie.

Commandants et capitaines de police peuvent également être désignés comme OMP ou OMP suppléant. Il y a autant d'OMP que de tribunaux de police (307), et un nombre important d'OMP suppléants.

Quel est le rôle de l'OMP ?

Placé sous l'autorité hiérarchique du procureur de la République, l'OMP est chargé de défendre les intérêts de la société en requérant l'application de la Loi et en proposant une peine. Il est également chargé d'appliquer les décisions de justice.

Il est destinataire des contestations des contraventions, quel que soit le service verbalisateur (gendarmerie, CRS, police municipale, garde champêtre, agent des sociétés d'autoroute pour les infractions au péage, agent assermentés des sociétés de transports publics tels que SNCF et RATP, agents des parcs nationaux, etc.).

Il constate le non-paiement des amendes forfaitaires et ordonne aux services de la direction des finances publiques d'émettre les amendes forfaitaires majorées.

Le cas échéant, il avise le gestionnaire du fichier national des permis de conduire de la nécessité de procéder à un retrait de points.

Il vérifie la recevabilité de la contestation et, dans l'affirmative, n'a le choix que de classer sans suite, (éventuellement conditionnel), ou, le cas échéant après demande d'enquête supplémentaire auprès des services, de saisir le juge, soit par la procédure simplifiée de l'ordonnance pénale, soit en faisant citer le prévenu à une prochaine audience.

Il est assisté par un secrétariat principalement composé de fonctionnaires administratifs et de quelques gradés et gardiens de la paix de la police nationale qui sont généralement formés « sur le tas ». Il existe cependant une structure nationale de coordination mais celle-ci est surtout orientée sur la problématique du logiciel de gestion des contraventions, l'informatique étant très présente dans ce domaine, surtout avec le procès-verbal électronique et le contrôle sanction automatisé.

Quelles sont les difficultés rencontrées dans la fonction d'OMP ?

Il n'y a pas de formation initiale spécifique, mais seulement quelques stages de formation continue organisés soit par l'École Nationale Supérieure de la Police, soit par l'École Nationale de la Magistrature.

La fonction d'OMP est exercée en supplément des nombreuses missions dévolues au commissaire de police (gestion d'un service, officier de police judiciaire, autorité civile pour le maintien de l'ordre, etc.). Ce n'est que dans les grandes villes (Paris, Lyon, Marseille, Strasbourg, Nantes, Lille, etc.) qu'il y a un commissaire spécifiquement affecté à cette tâche.

La très grande majorité du contentieux géré par les OMP concerne les contraventions au code de la route.

La défense des contrevenants, surtout lorsqu'un retrait de points est encouru, est de plus en plus fine. L'OMP doit répondre à toutes les causes de nullité soulevées par les avocats, même si celles-ci sont fallacieuses. La connaissance de la jurisprudence est indispensable pour contrer les arguments évoqués. En outre, l'OMP étant généralement confronté à un juge de proximité et non à un magistrat de carrière, certaines décisions peuvent ne pas correspondre à la jurisprudence nationale, ce qui justifie un appel ou un pourvoi en cassation mais, par manque de temps, d'expérience ou d'insuffisance de connaissance de la jurisprudence, ces recours ne sont pas toujours effectués.

Depuis quelques années, l'accès à la jurisprudence s'est amélioré par la création de sites Internet tel que *Légifrance* mais la compréhension des arrêts de la Cour de Cassation n'est pas toujours aisée.

Par ailleurs, le nombre d'audiences est trop souvent limité pour des raisons de moyens budgétaires ou humains insuffisants du ministère de la Justice.

Quelles améliorations pourraient-elles être envisagées ?

La diffusion de la jurisprudence doit pouvoir être fortement améliorée par la création d'une petite structure au niveau national. À titre de comparaison, la création de l'UCLIR (Unité de Coordination de Lutte contre l'Insécurité Routière) a permis d'améliorer les pratiques en matière de constatation des infractions et de prévention des risques routiers. Certains sujets évoqués dans cette structure mixte police-gendarmerie, suite aux remontées d'informations des unités de terrain, ont débouché sur une évolution du droit routier.

Indépendamment d'un éventuel renforcement des moyens mis en œuvre par le ministère de la Justice pour le traitement du contentieux contraventionnel, une véritable formation des OMP et de leurs secrétariats améliorerait le fonctionnement de ces juridictions.

Au vu des procès-verbaux examinés suite aux contestations, on constate trop souvent un problème d'insuffisance de formation des agents verbalisateurs, quelle que soit leur origine. Le développement du procès-verbal électronique, s'il a simplifié la chaîne de traitement des contraventions, a rendu plus difficile le contrôle hiérarchique. En conséquence, il est indispensable que le contrôle de gestion budgétaire évolue vers un contrôle de qualité.

À l'instar de ce qui a été réalisé depuis longtemps à Paris, dans certains départements où l'activité contraventionnelle est importante, compte tenu de l'évolution de la défense des contrevenants et de la complexité croissante de la réglementation, il serait utile de « professionnaliser » l'activité d'OMP par la création d'un secrétariat départemental unique qui serait placé sous l'autorité d'un commissaire qui n'aurait pas à gérer simultanément une circonscription de police.

Quelques évolutions du droit pourraient aussi améliorer l'efficacité des poursuites pénales contraventionnelles. Il est encore trop facile d'échapper légalement au retrait de points, dans la mesure où c'est à l'OMP de déterminer le conducteur d'un véhicule lorsque l'infraction est constatée par photographie prise par l'arrière ou lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation est un nourrisson ou une personne morale. Des évolutions sont heureusement actuellement à l'étude.



EN SAVOIR PLUS AVEC LES VIDÉOS DES « ENTRETIENS DE LA LIGUE »

Délégué interministériel à la sécurité routière de 2003 à 2006, Rémy Heitz revient sur cette fonction. Le rôle du délégué, les arbitrages entre les ministères, le travail en amont des comités interministériels...

Rémy Heitz évoque également la pression des lobbies, son meilleur et son pire souvenir.



JUSTICE & SÉCURITÉ ROUTIÈRE

➤ Qui c'est les plus forts ? Évidemment c'est les verres ! (et le *lobby* de l'alcool)

Pour l'association Avenir Santé France, Renaud BOUTHIER, pharmacien, directeur

L'alcool est un fait économique. Producteurs, distributeurs, vendeurs, s'inscrivant naturellement dans cette logique ont un objectif clair : accroître leur chiffre d'affaires, donc les niveaux de consommation des Français. Ne comptons pas sur eux pour participer à leur diminution globale que l'État et les tenants de la santé publique encouragent (objectif non négociable au regard des dommages que créent les boissons alcoolisées). Au demeurant, quelle entreprise dotée d'actionnaires (privés) accepterait que ses revenus diminuent ?

Cette contradiction, intérêt financier contre préoccupations de santé, les alcooliers l'ont bien intégrée : ils déploieront donc des stratégies marketing visant clairement à l'incitation, y compris chez les jeunes, mais sans l'afficher trop nettement, usant des moyens détournés, subtils pour y parvenir, s'intéressant même à des questions de prévention bien choisies.

En réalité, l'enjeu principal pour eux est la banalisation du produit, l'instauration d'un lien évident avec celui-ci, tout en évitant ce qui fâcherait, car trop spectaculaire et touchant les jeunes : nous pensons notamment aux accidents de la route. Ainsi les entreprises alcoolières ont affiché un réel volontarisme sur le risque routier, avec en particulier des distributions massives d'éthylotests (ce qui est tout à fait louable, sauf qu'à côté de cela, elles font leur possible pour développer les consommations régulières, dont les conséquences sont beaucoup plus surnoises en termes de santé publique et moins visibles pour l'opinion publique).

Une fois la préoccupation de l'accident de route « traitée », ces mêmes entreprises peuvent donc déployer des actions commerciales, partenariales, événementielles (lors des festivals par exemple) montrant très bien leur volonté de maintenir leur très bonne image et de développer les consommations. Elles sont d'ailleurs comblées du slogan : « celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas »... puisque cette répétition induit que seul celui qui conduit ne boira pas, les autres pouvant se lâcher. À coup sûr, elles seraient en désaccord avec « celui qui conduit ne boit pas » (qui a notre préférence), qui aurait le mérite d'être moins insistant sur le seul conducteur, donc moins incitatif pour les autres.

À propos d'insistance, relevons la leur sur la notion de modération (l'association qui, pour leur compte, agit en prévention s'appelle désormais « avec modération » plutôt que « entreprise et prévention » qui, à tort certainement, étaient constitué de deux termes souvent jugés comme des gros mots en France). La modération, mais pour quoi faire ? S'il s'agit d'être raisonnable, responsable, oui (un rapport étant possible avec l'alcool, nous ne faisons pas de l'abstinence un principe, mais une possibilité). S'il s'agit de créer un lien régulier, évident, entre le

consommateur et le produit, c'est beaucoup plus contestable d'un point de vue sanitaire. Et même du côté de la conduite automobile, puisque désormais les conducteurs novices ne peuvent plus consommer (la limite légale à 0,2 g/l leur interdisant le moindre verre). Y compris en matière d'accidentologie la modération aura ses limites.

Loi Évin mise à mal

Des paroles, mais aussi des actes, de *lobbying* et d'interventionnisme politique, comme avec cette récente (début 2016) modification de la loi Évin qu'on leur doit. Une modification qui, dans le texte, permettrait de « clarifier la législation actuelle en distinguant d'une part, publicité et, d'autre part contenu journalistique, informatif tels que les reportages ». Très concrètement, les contenus consacrés à une région de production ou au patrimoine culturel, gas-

tronomique ou paysager liés à une boisson alcoolique ne seront plus considérés comme de la publicité (qui, jusqu'ici, était seulement autorisée sur les affiches, dans la presse et à la radio – à certaines plages horaires – mais pas à la télévision). Désormais, la promotion de toute boisson alcoolique (bières, vin, whisky, vodka...) justifiant d'une appellation d'origine pourra être diffusée sur tous les supports médiatiques. Ainsi, après internet, on élargit encore les possibilités pour les alcooliers. Plus de communication, c'est plus de consommation, donc statistiquement plus de problèmes, y compris sur les routes : c'est désarmant de simplicité. Un raisonnement que certains de nos politiques, malheureusement majoritaires au parlement, n'entendent pas. C'est que le goût que développe chez eux le *lobby* de l'alcool, qui les influence largement, n'est pas celui de la santé publique.

« Avenir Santé est une association nationale dont la vocation est d'améliorer la santé des 12-25 ans par des actions de prévention (alcool, cannabis, tabac, accidents de la route, risques sexuels et auditifs) qui leur sont destinées. Celles-ci sont réalisées par les 20 salariés, 61 volontaires et 160 jeunes intervenants bénévoles, dans les établissements d'enseignement (secondaire et supérieur), en milieux festifs, sur l'espace public (via des équipes mobiles urbaines de prévention) ou bien encore sur internet et les réseaux sociaux (www.montetasoiree.com). L'association réalise également des enquêtes/observations liées à sa présence de terrain : observations sur le respect de la réglementation tabac dans les lieux de convivialité, sur les niveaux sonores en établissements de nuit ou sur la publicité/promotion alcool sur la sphère numérique (*alcoolorator*) ».



www.avenir-sante.com

Alcoolorator
...ET À TRAVERS ?

Prévention et alcool : le rapport qui accuse

Un rapport de la Cour des comptes sur « Les politiques de lutte contre les consommations nocives d'alcool » est paru en juin. Ce rapport est un rapport public thématique consacré à l'évaluation de cette politique publique examinée au regard à la fois des objectifs poursuivis (efficacité) et des moyens mis en œuvre (efficience).

Très richement documenté, le document révèle l'inefficacité globale de notre politique publique. L'extrait suivant de la conclusion générale qui établit un parallèle avec la politique de prévention contre le tabagisme dresse clairement un constat d'échec.

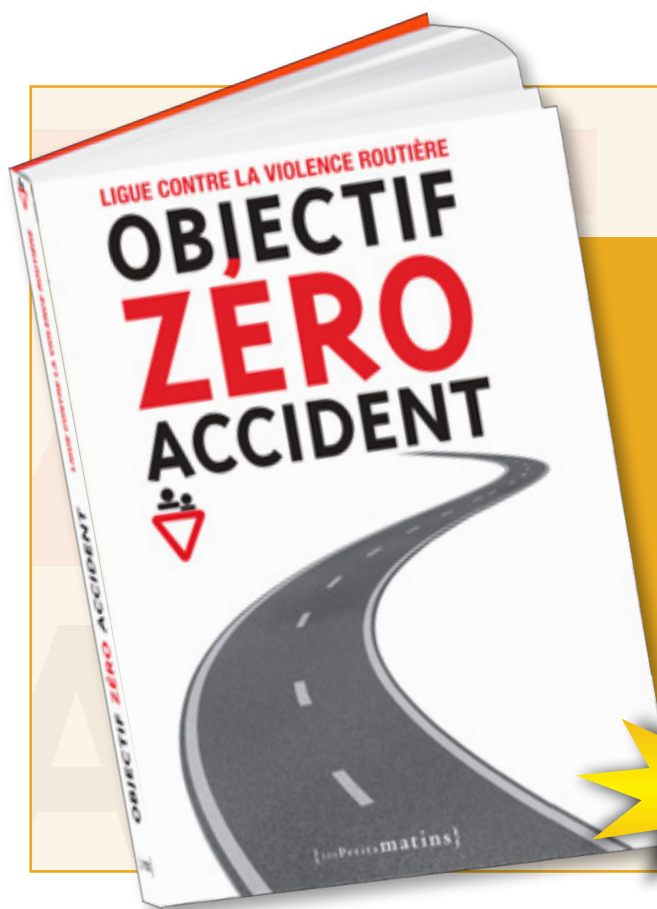
« Peuvent certes être portées à l'actif des pouvoirs publics quelques avancées notables mais désormais un peu anciennes en matière de sécurité routière ou de limitation de la publicité (loi Évin de 1991). Quelques campagnes de prévention sont restées dans les mémoires et la prise en charge

addictologique, de son côté, a progressé. Mais cet ensemble ne fait pas une politique et, par comparaison avec d'autres pays, on voit précisément que c'est d'une politique affirmée, cohérente et continue que la France a manqué. Absence de fiscalité comportementale, érosion de l'effort de prévention, passivité devant l'accès facilité au produit, y compris pour les mineurs, assouplissements successifs de la limitation de la publicité sont, parmi d'autres, les traits manifestes d'une certaine indifférence qui ne peut laisser espérer d'efficacité globale. Sur chacun de ces points, au demeurant, on a fait moins qu'à l'égard du tabac. Alors que l'OMS fait de la lutte contre l'usage nocif de l'alcool une priorité de santé publique, les actions conduites dans notre pays, qui sont intégrées aujourd'hui à la lutte contre l'ensemble des addictions, ne comportent pas, malgré leur coût, d'objectifs précis, ni d'indicateurs satisfaisants, contrairement aux luttes

contre le tabagisme ou les excès de vitesse qui ont obtenu des résultats significatifs.

Sans doute y a-t-il à cette situation des causes collectives, économiques ou culturelles. La consommation d'alcool est associée, dans notre société, à l'art de vivre et à la convivialité et représente, à la différence du tabac, un secteur d'activité important en termes d'emploi, de valeur ajoutée et d'exportation. Mais à la différence du tabac également, les consommations nocives d'alcool ont une lourde responsabilité dans l'insécurité routière, la délinquance et les manifestations de violence, notamment intrafamiliales et d'abord aux dépens des femmes. ».

Ce rapport comporte une analyse et des propositions d'action sur la sécurité routière recoupant partiellement les positions défendues par la Ligue. Nous y reviendrons dans un prochain numéro de Pondération.



“ 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 €



L'acceptation individuelle de la sanction et la prise en compte de l'intérêt général ne sont pas encore intégrés par tous ! La pédagogie du radar reste à construire...

Évaluation du Contrôle-Sanction-Automatisé (CSA)

Michel TERNIER

La mise en place du CSA au moyen de radars a été annoncée en 2002. Elle a été effective en 2003. Le nombre de radars installés a augmenté régulièrement au cours des années suivantes. Quel a été l'impact de cette décision sur les accidents de la route ?

35 000 vies environ ont été sauvées par le CSA depuis 2002.

Pourquoi peut-on estimer que près de 35 000 vies ont été sauvées par le CSA ?

De 1975 à 2001, le nombre de morts a diminué, en moyenne, de 2,1 % par an.

Sans le CSA, on peut estimer que l'amélioration de la sécurité routière se serait poursuivie au même rythme. Cette amélioration résulte essentiellement de celle des véhicules et de celle des infrastructures. D'autres facteurs ont pu influencer l'évolution. La « crise », avec la réduction de la croissance du trafic a contribué à diminuer le nombre de victimes. En sens inverse, le développement rapide de l'usage néfaste du téléphone au volant a entraîné de nombreux accidents.

Sans le CSA, il y aurait eu environ 6 130 morts en 2015. Grâce au CSA, le nombre de morts a été de 3 461.

Le tableau donne une évaluation du nombre de vies sauvées chaque année par la mise en œuvre du CSA (Contrôle-Sanction Automatisé).

Si on était resté au niveau d'accidentalité de 2001 il y aurait eu, de 2002 à 2015, 115 542 morts sur la route, soit 51 304 morts de plus.

La mise en œuvre du CSA a contribué, à elle seule, à sauver 34 662 vies, c'est-à-dire près de 70 % de ces vies épargnées.

Cette politique a été caractérisée par une mise en œuvre progressive des radars fixes, à partir de 2003, et des radars mobiles, dits de troisième génération, à partir de 2013. Une communication importante y a été associée.

La communication a joué un rôle très important. Elle a eu des effets dès 2002,

avant même que les radars ne soient déployés.

De 2006 à 2012, la montée en puissance du nombre de radars a permis seulement de neutraliser la montée en puissance des avertisseurs de radars (Coyote et autres...).

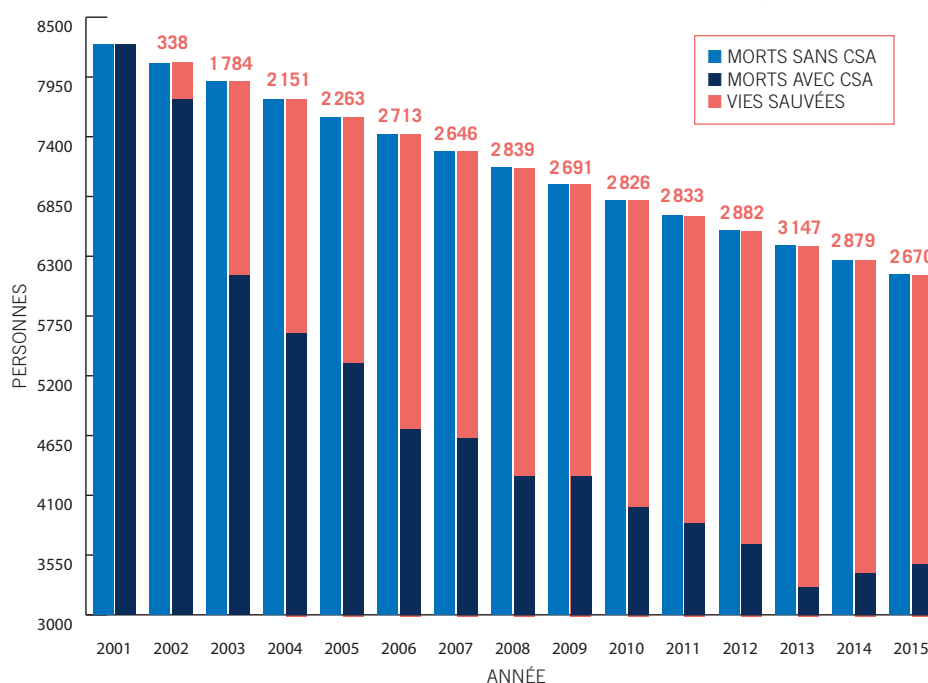
En revanche, la communication sur la mise en place des radars de troisième génération a certainement renforcé leur efficacité en 2013.

Malheureusement, les automobilistes ont vite constaté que le risque d'être contrôlé par les véhicules mis à disposition des forces de police était faible.

Depuis plus de 2 ans, l'efficacité du CSA diminue, bien qu'il permette encore de sauver encore de nombreuses vies.

Évaluation du nombre de vies sauvées par la mise en œuvre du CSA

Année	Morts sans CSA	Morts avec CSA	Vies sauvées
2001	8 253	8 253	—
2002	8 080	7 742	338
2003	7 910	6 126	1 784
2004	7 744	5 593	2 151
2005	7 581	5 318	2 263
2006	7 422	4 709	2 713
2007	7 266	4 620	2 646
2008	7 114	4 275	2 839
2009	6 964	4 273	2 691
2010	6 818	3 992	2 826
2011	6 675	3 842	2 833
2012	6 535	3 653	2 882
2013	6 397	3 250	3 147
2014	6 263	3 384	2 879
2015	6 131	3 461	2 670
Total 2002-2015	98 900	64 238	34 662





➡ Protégeons nos enfants ! Georges DARBOIS

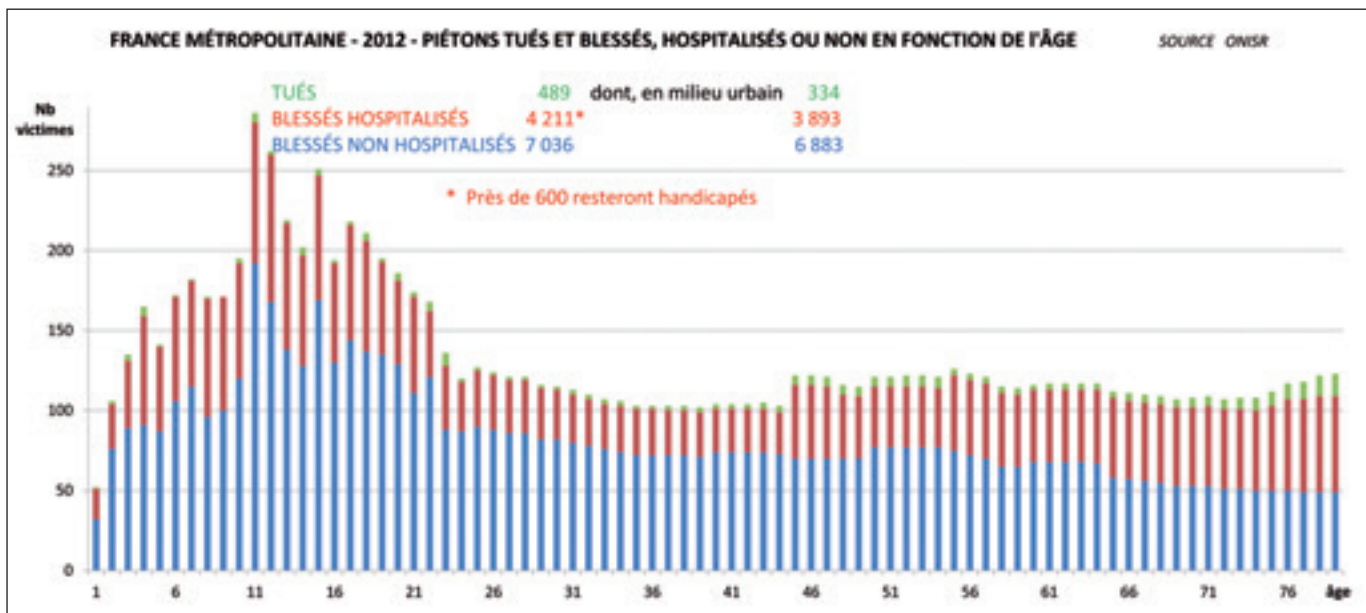
C'est une tragique réalité : les enfants sont particulièrement exposés aux accidents de la rue. Dans le monde, 1,8 milliard d'enfants vont à l'école ; chaque jour, 500 n'y parviendront pas. En France, les statistiques montrent que dans nos rues, la proportion d'accidents chez les enfants de 6 à 20 ans (notamment 11 à 15 ans) est beaucoup plus importante que dans les autres tranches d'âges (cf. graphique).

Les statistiques nous montrent qu'en France métropolitaine et principalement dans les rues, il y a plus d'accidents de piétons chez les enfants et adolescents de 6-20 ans que dans les autres âges : 250 enfants de 11 ans, 250 enfants de 12 ans et 250 adolescents de 15 ans blessés ou tués, **deux fois plus que les adultes et plus**. On observe un pic d'accidentalité à 11, 12 et 15 ans, âge où

ils découvrent souvent un nouveau trajet vers le chemin du collège ou du lycée.

Pourquoi et comment agir ?

Ce n'est pas seulement en courant après leur ballon que les enfants français sont accidentés. Pour beaucoup de raisons, les rues de nos villes ne sont pas sûres. Comme les accidents sont dispersés dans le temps



et dans l'espace, il est exceptionnel que l'on puisse mettre en évidence les « points noirs » (ZAAC des accidents de la route).

Il est facile mais vain de mettre ces accidents sur le compte de la jeunesse des victimes, leur spontanéité, leur manque d'attention.

Les accompagnateurs des enfants de moins de 10 ans connaissent-ils les risques de la rue, et prennent-ils le temps d'éduquer les enfants pour les en protéger ? Beaucoup donnent un exemple fâcheux : vêtements sombres, usage abusif du téléphone, etc.

Fidèle à l'« Objectif Zéro Accident », la LCVR des Yvelines veut attirer l'attention sur ces accidents dans la rue et en faire éliminer les causes, tant par la sensibilisation des parents et des enfants que par l'amélioration des rues.

Elle souhaite reprendre l'initiative de la LCVR de Paris en 2009.

Un premier travail a été réalisé sur un projet de questionnaire qui devra permettre d'identifier les risques à l'échelle d'un quartier ou d'une commune. À suivre...

LES ACCIDENTS DE LA RUE – PROJET DE QUESTIONNAIRE

Commune _____ Rue _____ N° pair ____ N° impair _____
 Carrefour _____ En venant de _____ En allant vers _____
 De jour ☐ De nuit ☐ Par temps de pluie ☐ De gel ☐ En heures de pointe ☐ En heures creuses ☐

TROTTOIRS

En mauvais état _____ Pavés glissants ou irréguliers _____ Aspérités _____
 Encombré par des voitures ☐ des motos ☐ des vélos ☐ en stationnement ☐
 Encombré par poubelles _____ bornes _____ chaînes _____
 Vélos ou trottinettes circulant rapidement sur le trottoir _____
 Sorties d'immeubles _____ ou de garages _____ ou de parkings _____ traversant le trottoir
 Autres _____

TRAVERSÉE DE RUE

Passage marqué au sol masqué _____ par stationnement de voitures ☐ de motos ☐ de bus ☐
 " " " " _____ par décor floral ☐ publicité ☐ autre cause _____
 Passage trop long, sans flot-refuge _____

Une voiture ou une moto peuvent-elles doubler ou croiser un véhicule arrêté pour laisser passer le piéton et ne pas voir le piéton à temps pour s'arrêter ? _____

Passage sans visibilité en retrait par rapport aux trottoirs _____

Intersection trop ouverte, incitant à « couper le virage » à vitesse excessive _____

Passage mal placé, par exemple à l'aval d'une intersection dans une rue à sens unique _____

Signaux pour piétons manquant ou peu visibles _____ Signal vert trop court _____

Surveillance insuffisante aux heures d'entrée et sortie _____

Autres _____

VITESSE EXCESSIVE DES VÉHICULES

VÉHICULES FORÇANT LE PASSAGE _____

ÉCLAIRAGE INSUFFISANT _____

RISQUE D'ACCIDENT DE PARKING OU DE STATIONNEMENT (notamment Marche Arrière) _____

Les accidents aux carrefours prioritaires

La priorité et la sécurité ne font pas bon ménage

Jacques ROBIN

Historiquement, au siècle dernier, au cours de l'expansion de l'automobile, les carrefours ont posé trois problèmes : le blocage du carrefour lorsque plusieurs voitures en provenance des quatre voies s'y sont engagées en même temps, l'hésitation lorsque deux ou plusieurs voitures se présentaient simultanément, et en troisième lieu l'accrochage matériel lorsque deux voitures venant de voies perpendiculaires ont tenté de passer en même temps. Pour régler ces problèmes des priorités ont été instaurées : d'abord la priorité au véhicule venant de droite, ensuite, plusieurs autres dispositions ont été établies : d'une part le stop pour des carrefours sans visibilité, puis la priorité ponctuelle donnée à une des deux voies à certains carrefours, puis en dernier lieu, la désignation des routes à grande circulation où la priorité est donnée à tous les carrefours.

Progressivement, à l'usage, vers 1960-1970, en une ou deux décennies, un glissement s'est opéré de la « **priorité de passage** » vers la « **priorité avec droit de passer vite** ». D'une part un glissement concernant les véhicules sur la voie secondaire non prioritaire : « le cédez le passage », qui leur permettait de s'insérer dans le carrefour à vitesse réduite si personne ne venait sur la voie prioritaire, a été remplacé à profusion par le « stop » qui est ainsi sorti de son emploi restreint initial qui concernait les carrefours sans visibilité. Sur cette affaire, le poseur de panneau pensait béatement que le panneau stop agirait directement et infailliblement sur les freins du véhicule. Dans le même temps, concernant la signalisation sur la voie prioritaire, ce glissement a été conforté par les instructions officielles qui ont demandé de placer le panneau AB6 (carré jaune) non pas avant le carrefour mais en général après, afin d'informer l'usager entrant qu'il circule sur une route prioritaire : le panneau ne sert donc pas pour prévenir de l'approche du carrefour. Cela a été le début des ennuis car cette consigne sous-entendait l'idée irréfléchie que l'usager n'a pas besoin de savoir qu'il approche d'un carrefour puisque, étant prioritaire, il n'a pas besoin de ralentir.



Cette position reflétait l'opinion de l'époque que la vitesse permettait de gagner du temps et était donc synonyme de dynamisme, de richesse économique et qu'en conséquence il fallait la faciliter, reléguant la sécurité au nième plan.

Carrefour avec tourne à gauche central

L'aspect le plus visible de cette volonté de ne pas faire ralentir aux carrefours a été la conception du type de carrefour auquel on rajoute une voie centrale affectée aux « tourne à gauche » dans le but de ne pas encombrer la voie principale afin de permettre ainsi aux véhicules allant tout droit de franchir le carrefour à la vitesse maximale.

Ce type de carrefour a été, et est encore, un grand pourvoyeur d'accidents mortels car la possibilité d'évitement de l'accident repose UNIQUEMENT sur le conducteur de la voie secondaire intersectée. Or ce dernier, arrêté au stop, doit assurer une séquence de plusieurs tâches qui ne sont pas à la portée du conducteur moyen : d'abord attendre l'instant « t » où aucun véhicule ne vient simultanément de droite et de gauche, puis profiter vite de cet instant « t » pour redémarrer (minimum 3 secondes), puis franchir la largeur d'une dizaine de mètres du carrefour. Il termine ces manœuvres à l'instant t + 8 sec. (parfois plus) et si un véhicule survient à grande vitesse pendant ces 8 secondes (= 200 m à 90 km/h), il est accusé d'homicide.

Les responsabilités de l'accident

Lorsque le franchissement du stop a abouti à un accident, ce franchissement peut bien sûr être reproché au conducteur de la voie secondaire mais la faute commise par un

usager n'exempte pas l'autre usager de l'obligation de se conformer au code de la route et ne l'autorise pas à s'affranchir des prescriptions qui lui sont imposées. Or, pour le conducteur de la voie prioritaire, le code de la route lui prescrit d'une part de régler sa vitesse en fonction des obstacles prévisibles (article R. 413-17) et d'adopter à tout moment un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation (article R. 412-6). Ceux qui, à propos de ce type d'accident, expriment un jugement (médias, force de l'ordre, compagnies d'assurance, juges, inspecteur de permis de conduire, etc.) commettent souvent ces oublis, passent outre ces prescriptions, et se contentent d'observer ce qui est observable : la présence du panneau stop et de mesurer ce qui est mesurable : l'alcoolémie. On en est arrivé à rapprocher, puis à confondre, deux concepts différents : les seuils qui sont définis pour des « contrôles hors accident » (dépassement ou non de la vitesse autorisée) et les critères qui déterminent les « responsabilités d'accidents ».

Ces oublis sont bien ancrés dans les mentalités, témoin cette phrase relevée récemment dans les médias à propos de l'accident de Campuzan (trois jeunes tués) « *C'est un refus de priorité du conducteur du véhicule léger qui est bien à l'origine de l'accident. En revanche, il n'y a rien à reprocher au chauffeur du poids lourd, confirme le vice-procureur de la République.* » Mais si, mais si : on peut lui reprocher la non observation de l'article R. 413-17 : régler sa vitesse en fonction des obstacles prévisibles, car (1) il a bien vu le faisceau de phare de la voiture arrivant à droite puisqu'il faisait nuit et qu'il n'y avait absolument aucun masque à la visibilité sur une très grande longueur et (2) il a bien vu le panneau présignalant le carrefour (AB2). On peut lui reprocher



également la non-observation de l'article R. 412-6 : adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers.

Il apparaît donc que, même pour les professionnels, les prescriptions du code de la route ne sont pas suffisamment explicites pour ce qui concerne l'obligation de ralentir à l'approche des carrefours en général dont les carrefours prioritaires.

La certitude supposée et l'obstacle prévisible

Le conducteur circulant sur la voie prioritaire suppose, avec certitude, que la voiture qui arrive au stop sur la route croisée va s'arrêter et ne va pas redémarrer inopinément. Du fait de cette certitude supposée le véhicule prioritaire passent le carrefour sans ralentir à 90 km/h, voire plus. Or il y a de nombreuses raisons pour que l'autre voiture ne s'arrête pas, ou redémarre si elle est arrêtée et constitue de ce fait un obstacle qui est prévisible et qu'il eut fallu prendre en compte.

La notion d'obstacles prévisibles est spécifiée dans l'article R. 413-17 du code de la route : « *Les vitesses maximales autorisées par les dispositions du présent code (...) ne dispensent en aucun cas le conducteur de rester constamment maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles* ».

De façon évidente une voiture qui arrive sur la voie secondaire ou qui attend au stop est un obstacle prévisible car il peut franchir le stop au moment où la voiture prioritaire passe, pour les multiples raisons ci-après dont certaines ont pu être confirmées dans les auditions des procès ou lorsqu'une case était prévue dans les fiches BAAC.

Les multiples raisons de franchir le stop

- ✚ Jeune conducteur sans permis (accident Campuzan 30 octobre 2015 – 3 jeunes tués),
- ✚ conducteur distrait,
- ✚ alcoolisé (accidents 1^{er} mars 2015 et 1^{er} décembre 2013),
- ✚ envoi ou lecture d'un SMS,
- ✚ mauvaise appréciation (accident du 18 mars 2014),
- ✚ conducteur trop pressé,
- ✚ inexpérimenté (accidents du 25 avril 2014 : 1^{re} leçon de conduite et 19 octobre 2014 : permis depuis 15 jours),
- ✚ stressé par un problème professionnel,
- ✚ énervé par un problème familial,
- ✚ insuffisamment attentionné (accidents du 4 juin 2012 et du 21 août 2013),
- ✚ gêné par un passager,
- ✚ drogue (accident du 4 juin 2012),
- ✚ vue défectueuse,
- ✚ malaise ou trouble de vigilance,

- ✚ visibilité réduite, n'a pas vu la moto arriver (accident du 20 décembre 2011),
- ✚ buée sur la vitre,
- ✚ ébloui par le soleil (accidents du 7 mars 2015 et 19 février 2013),
- ✚ glissement du pied sur la pédale,
- ✚ moteur qui cale,
- ✚ détention récente du véhicule,
- ✚ panneau stop mal placé ou pas bien visible (accident du 1^{er} décembre 2014),
- ✚ manque d'îlot central sur voie secondaire (accidents du 30 octobre 15 et 12 janvier 2016),
- ✚ bâtiment masquant la visibilité (La Bernardière le 3 juin 2000 : 5 tués dont 4 enfants).

Mieux préciser dans le code de la route

Il apparaît donc que, même pour les professionnels (justice, forces de l'ordre, enseignement de la conduite), les prescriptions concernant la nécessaire obligation de ralentir à l'approche des carrefours, bien que contenues dans le code de la route, n'y sont pas formulées suffisamment clairement pour concurrencer l'idée sacrée, ancrée depuis des décennies, que la priorité est vertueuse. Il est donc nécessaire de modifier urgemment les termes de l'article R. 413-17.

Actuellement le code de la route dit : « *Le conducteur doit rester constamment maître de sa vitesse et la régler en fonction des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles (...) Sa vitesse doit être réduite (...) à l'approche des sommets de côte et des intersections où la visibilité n'est pas assurée* ». Une telle rédaction laisse supposer que si, à l'inverse, la visibilité est assurée il n'est pas nécessaire de ralentir !

Ce qu'il est donc nécessaire d'y préciser est que même dans le cas où la visibilité est assurée, il faut ralentir, et que dans le cas où, en plus, on constate que la visibilité n'est pas assurée ou qu'un usager est en approche ou en attente sur la voie croisée « la vitesse doit être TRÈS réduite ». La rédaction de l'article serait donc : « *Quelle que soit la vitesse maximale autorisée par le statut de la voie ou localement par panneau, sa vitesse doit être réduite à l'approche des intersections et particulièrement très réduite lorsque la visibilité n'est pas assurée ou lorsque qu'un usager est en approche ou en attente sur la voie croisée* ».

La boîte noire pour connaître la vitesse

Nous voyons donc que dans ces accidents de carrefours prioritaires, tout tourne donc autour de la vitesse or elle est bruyamment absente des procès-verbaux d'accidents et des fiches BAAC (Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la Circulation) du

fait quelle n'est pas mesurable après un accident. Le « présumé responsable » reporté sur la fiche BAAC sera donc indiqué « non-respect de la priorité » et non « vitesse excessive de l'usager de la voie prioritaire ». Pour parer à ce manque, on connaît depuis longtemps la solution : c'est la boîte noire qui enregistre les données du véhicule juste avant l'accident, et en premier lieu la vitesse. L'installation de boîte noire sur les voitures et les motos devrait être la première priorité absolue : cela permettrait aux juges et aux assurances de déterminer si une infraction par dépassement de la vitesse autorisée peut être attribuée au véhicule prioritaire.

Comment informer les usagers de la voie prioritaire qu'ils approchent d'un carrefour et que de ce fait ils doivent ralentir ?

Lorsqu'il s'agit de carrefours ponctuellement prioritaires situés sur une route non classée prioritaire, ce problème est réglé : on pose avant le carrefour un panneau AB2 (triangle portant une grosse flèche coupée par un petit trait). Par contre le problème reste entier lorsqu'il s'agit d'une route classée prioritaire. Sémiologiquement le panneau AB6 (carré jaune), même s'il était placé avant le carrefour, ne conviendrait pas car il ne comporte pas le symbole graphique d'un carrefour. En outre, il

enfreindrait le plus grand principe de la signalisation : l'homogénéité car l'usager trouverait, selon les lieux, deux panneaux différents l'informant du même danger : l'AB6 sur les routes prioritaires et l'AB2 sur les routes ordinaires. La bonne solution est donc, sans pour autant remettre en cause l'utilisation de l'AB6 pour informer que l'on circule sur une route prioritaire, de signaler l'approche des carrefours avec le panneau AB2 comme pour les carrefours situés sur les autres routes ordinaires. Dans le code de la route rien ne l'interdirait, il suffirait de modifier une phrase de l'article 42-2-B de l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière. Certains pays européens le font (exemple la Slovaquie) et utilisent les deux : l'AB6 pour informer que la route est prioritaire, et l'AB2 pour signaler les carrefours sur ces routes. D'autres pays européens n'ayant pas l'usage de l'AB6 (UK, Irlande) utilisent le AB2 (ou ressemblant) pour tous leurs grands carrefours indistinctement. Si cette solution d'adopter le AB2 à tous les grands carrefours était avalisée, cela permettrait d'informer l'usager de façon clairement comprise qu'il doit ralentir c'est-à-dire en adjoignant au panneau AB2 une limitation de vitesse à 70 km/h (50 pour des cas extrêmes) sur le même support car, pour être clairement comprise et respectée, une limitation de vitesse doit impérativement dire pourquoi, et donc être placée sur le même support que le panneau carrefour.



Conseil aux victimes, une action essentielle

Véronique CANET, Avocate spécialisée en réparation du dommage corporel
(Master II Droit du dommage corporel)



Savoir conseiller utilement la victime : tel était l'objet de mon intervention auprès de la LCVR de la Haute-Savoie et des délégations régionales du Rhône, de l'Ardèche, de l'Ain, de la Savoie, de la Haute-Savoie, de la Drôme et de la Loire qui étaient présentes à cette réunion.

La victime d'un accident de la circulation est par définition une personne vulnérable.

C'est la raison pour laquelle l'assistance d'un conseil spécialisé en dommages corporels (médecin, avocat) est, dans bien des cas, nécessaire, sinon indispensable.

En cas d'accident de la circulation, les victimes ou leurs ayants-droit ont des droits.

L'écoute et le réconfort aux victimes et aux proches des victimes d'accidents de la route sont des fondamentaux. Tout aussi indispensable est le conseil aux victimes, et ce, tant sur le plan pénal que civil.

Cet article n'est en l'état qu'un « concentré d'explications » sur la législation BADINTER qui, je l'espère, vous permettra d'être mieux armé pour répondre aux questions de victimes d'accidents de la circulation.

Sur le plan pénal

Il faut savoir que la victime peut ou non déposer plainte à l'encontre de l'auteur de l'accident de la circulation. Il s'agit d'un droit et non d'une obligation.

En cas de dépôt de plainte de la victime, l'enquête est menée pour déterminer si l'auteur de l'accident de la circulation a commis une infraction aux règles légales et réglementaires. Si tel est le cas, le Procureur de la République poursuivra l'auteur des faits par devant la juridiction répressive afin qu'il soit condamné à une sanction pénale (amende, peine d'emprisonnement...).

Pour une victime, le dépôt de plainte constitue bien souvent une démarche personnelle destinée à lui permettre d'obtenir la reconnaissance de l'infraction et, par voie de conséquence, la reconnaissance de ses préjudices par la Justice pénale. Sur le plan psychologique, le dépôt de plainte a donc toute son importance pour la victime puisqu'il s'agit de la condamnation de l'auteur de l'accident aux yeux de la société. Selon la gravité de l'accident, il ne peut qu'être recommandé de déposer plainte.

Il est ici utile de souligner que l'absence de dépôt de plainte n'aura aucune incidence sur l'indemnisation des préjudices subis par la victime, s'agissant d'une procédure civile et non pénale.

Sur le plan civil

Le cadre législatif : la loi du 5 juillet 1985 dite « loi Badinter »

La loi Badinter prévoit un « droit à indemnisation » pour toute victime d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur.

Si vous êtes piéton, cycliste ou passager d'une voiture ou conducteur, blessé lors d'un accident de la route, vous serez indemnisé.

Les dommages corporels sont intégralement indemnisés, sauf lorsque la victime a :

- provoqué volontairement ses blessures (comportement suicidaire),
- commis une « faute inexcusable », cause exclusive de l'accident. Cependant, cette faute ne sera pas retenue si, au moment de l'accident, la victime est âgée de moins de 16 ans, de plus de 70 ans ou atteinte d'une incapacité permanente ou d'une invalidité au moins égale à 80 %.

La notion de « faute inexcusable » retenue par les tribunaux est par ailleurs très restrictive.

À titre d'exemple : un piéton ivre, traversant la chaussée de nuit, au feu vert, sera indemnisé.

Si vous êtes conducteur, votre indemnisation dépendra de votre responsabilité dans l'accident et des garanties que vous aurez souscrites.

Ainsi, le conducteur a droit à indemnisation de ses dommages corporels, sauf en cas de faute commise, faute qui pourra limiter, voire même exclure, son droit à indemnisation.

En tout état de cause, il appartiendra à l'assureur d'établir la faute du conducteur pour réduire ou supprimer son droit à réparation. Dès lors, une faute non démontrée permettra au conducteur d'obtenir la réparation intégrale de son préjudice. Ainsi, lorsque les circonstances exactes d'un accident de la circulation ne sont pas déterminées, tous les conducteurs impliqués dans cet accident sont susceptibles d'être indemnisés.

La notion d'accident de la circulation

Un accident de la circulation implique obligatoirement un véhicule terrestre à moteur, qu'il soit ou non en mouvement.

Il faut savoir que la notion de VTM est très large : voiture, moto, camion, scooter ou autre deux-roues, autocar, tracteur, engins



de damage, fenwick, moissonneuse, tondeuse...

Par contre, les accidents causés par les trains et les tramways circulant sur des voies qui leur sont propres ne sont pas considérés comme des accidents de la circulation.

La notion de « dommage corporel »

Un dommage corporel recouvre l'atteinte à l'intégrité physique mais également psychique (lié notamment au choc post traumatique) de la personne.

Les préjudices corporels

Il n'existe pas de liste légale des préjudices indemnisables mais une pratique qui s'est instaurée au fil des décisions judiciaires sur la base d'une nomenclature dite Nomenclature DINTHILAC, qui distingue :

- les **préjudices des victimes directes**,
- les **préjudices des victimes indirectes ou victimes par ricochet** qui ont également droit à indemnisation. C'est le cas des préjudices subis par le conjoint et les enfants lorsque leur époux et père est tué dans l'accident. Ce sont essentiellement les proches mais aucun lien de parenté n'est exigé, il suffit que les préjudices invoqués soient personnels et directs, certains et licites.

Les parents d'un enfant gravement handicapé à la suite d'un accident de la circulation peuvent justifier de l'existence d'un préjudice personnel direct qui ouvre droit à indemnisation. Les principaux préjudices indemnissables des proches (victimes par ricochet) sont le préjudice moral (ou préjudice d'affection), les troubles dans les conditions d'existence, les pertes de revenus, les frais de déplacements ; mais cette liste n'est pas exhaustive...

Ces deux catégories sont divisées en 2 sous-catégories :

- ✚ préjudices patrimoniaux, à savoir les préjudices purement **économiques**,
- ✚ préjudices extrapatrimoniaux, à savoir les préjudices **personnels**.

Ces préjudices sont eux-mêmes divisés en préjudices **temporaires** et préjudices **permanents**, la consolidation de la victime sur le plan médical permettant le passage de l'un à l'autre.

Si j'ai détaillé la Nomenclature DINTHILAC lors de notre intervention, je ne la détaillerai pas ici, cette liste de préjudices étant longue et facilement consultable sur internet.

La notion de consolidation

La consolidation c'est « le moment où les lésions se fixent et prennent un caractère permanent tel qu'un traitement n'est plus nécessaire, si ce n'est pour éviter une aggravation et qu'il est possible d'apprécier un certain degré d'incapacité permanente réalisant un préjudice définitif ».

Le processus d'indemnisation

Sous peine de sanctions (notamment le paiement d'intérêts légaux doublés sur l'indemnité revenant à la victime), l'assureur doit se manifester rapidement auprès de la victime. La loi Badinter lui impose d'avoir une attitude active dans le cadre du processus d'indemnisation.

Il convient de relever que l'intervention de l'assureur auprès de la victime présente le mérite d'accélérer le processus d'indemnisation, mais, bien souvent, l'inconvénient majeur résulte du fait que la victime va se contenter des conclusions médicales du médecin expert de l'assureur et des offres d'indemnisation de celui-ci.

Dès la déclaration de sinistre, l'assureur va écrire à la victime (l'informe de ses droits : obtention gratuite du procès-verbal de gendarmerie ou de police, assistance de l'avocat ou du médecin de son choix), courrier auquel est joint un questionnaire auquel la victime doit répondre dans les six semaines, faute de quoi le délai d'offre d'indemnisation est suspendu.

La compagnie d'assurance peut également décider de déléguer l'un de ses inspecteurs régionaux pour rencontrer la victime ou sa famille.



L'assureur va proposer le versement d'une provision (provisionnelle ou définitive), soit dans un délai de trois mois à compter de la demande d'indemnisation de la victime sauf s'il peut justifier que le dommage n'est pas entièrement quantifié ou que la responsabilité n'est pas clairement établie, soit dans les 8 mois de l'accident.

Selon les cas, l'assureur proposera également une expertise médicale confiée à l'un de ses médecins-conseils.

Il est impératif de savoir que la victime n'a aucune obligation d'accepter l'expertise amiable proposée par la compagnie d'assurance et qu'elle peut se diriger vers une demande d'expertise judiciaire.

Si la victime accepte l'expertise médicale amiable organisée par la compagnie d'assurance, il est indispensable que la victime soit assistée par un médecin conseil indépendant spécialisé en matière de dommages corporels, dès ce premier examen.

Il convient de savoir que la pratique met en évidence que les conclusions médicales, au mieux sont incomplètes, au pire :

- ✚ sont insuffisantes,

- ✚ ne correspondent pas à la réalité des séquelles de la victime,

- ✚ ont un montant d'indemnités toujours très insuffisant, voir dérisoire par rapport aux préjudices subis.

Aussi, en cas de dommages corporels graves, il ne peut qu'être souligné le caractère indispensable d'un avocat spécialisé et indépendant des compagnies d'assurances qui orientera utilement la victime, soit vers l'expertise amiable de la compagnie, soit vers une expertise judiciaire.

En tout état de cause, une fois la victime consolidée, l'assureur a l'obligation de formuler son offre définitive d'indemnisation dans les 5 mois de la réception du rapport médical.

Il convient de savoir qu'outre les compagnies d'assurances, un fonds de garantie a été instauré pour l'indemnisation des victimes si l'auteur de l'accident est inconnu (a pris la fuite) ou n'est pas assuré : il s'agit du Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de Dommages (FGAO).

Cas spécifiques d'accidents de la route

L'accident de la route survenu en France avec un étranger

En cas d'accident de la route causé en France par un véhicule immatriculé à l'étranger, il est possible de saisir en France le correspondant de cet assureur étranger.

L'accident de la route survenu à l'étranger

En cas d'accident de la route survenu dans un pays mentionné au recto de la carte verte et causé par un véhicule immatriculé dans l'un des pays de l'Union européenne, il est possible de saisir, au choix :

- le représentant en France de l'assureur de responsabilité civile du conducteur responsable ;
- l'assureur de responsabilité civile du conducteur responsable dans le pays du lieu de l'accident.

En règle générale, c'est la loi du pays du lieu de l'accident qui s'applique pour déterminer les responsabilités et l'indemnisation des dommages subis.

Revue de presse

La nouvelle révolution de l'assurance auto connectée

Le Journal du Net 22/06/2016 – Chronique de Olivier Hue.

De plus en plus d'assureurs proposent aux automobilistes une assurance auto connectée, qui prend en compte des données sur la conduite en temps réel.

La multiplication des voitures connectées a offert aux compagnies d'assurance de nouvelles perspectives. Depuis quelques années, elles s'attachent notamment à déployer un système de « payez comme vous conduisez », qui consiste à analyser les données sur le comportement de conduite de l'assuré pour moduler sa prime d'assurance en fonction d'une note. C'est ce qu'on appelle l'assurance auto connectée, et c'est déjà une réalité !

La télématique appliquée à l'automobile.

56 % des automobilistes français seraient prêts à communiquer des informations personnelles sur leur conduite à leur assureur, selon un rapport de PwC. Et 70 % d'entre eux accepteraient d'installer un capteur de données dans leur véhicule, pour transmettre ces informations en temps réel. Les Français seraient-ils donc prêts à adopter le système « payez comme vous conduisez » (« Pay how you drive »), la révolution de l'assurance voiture ?

Depuis deux ans, plusieurs assureurs ont mis en place des applications mobiles qui aident les automobilistes à conduire mieux : conseils d'éco-conduite, informations sur la consommation de carburant et sur le comportement du conducteur... Ces applications ont aussi une autre vertu : celle de permettre aux assureurs d'adapter leurs primes en fonction du profil de leurs assurés.

L'application fonctionne en trio avec un capteur installé dans la voiture, qui collecte les données de conduite, et un GPS. Ces données sont transmises via le téléphone de l'assuré. Grâce au GPS, le boîtier est capable de prodiguer des conseils en temps réel, en fonction de l'itinéraire et des points délicats de la route.

Jusqu'à quatre facteurs peuvent être pris en compte en fonction des systèmes :

- ❖ La vitesse (conduire en respectant les limitations).
- ❖ L'accélération (éviter les changements brusques de vitesse).
- ❖ Le freinage (bannir les freinages brutaux).
- ❖ La façon de prendre les virages (gérer sa vitesse et sa tenue de route).

L'assurance auto connectée : une façon de récompenser le conducteur vertueux.

À partir de ces quatre facteurs, l'assuré reçoit une note qui valide (ou non) sa conduite. L'automobiliste est ainsi poussé à améliorer son mode de conduite et à rouler plus sereinement. Outre un comportement vertueux, l'application encourage une conduite éco-responsable, comme le fait l'outil Ecorouler de la Maaf depuis deux ans.

L'objectif pour les assureurs ? Réduire le risque d'accident chez leurs assurés. Conduire mieux et plus lentement, être plus attentif aux autres sur la route, c'est encore le meilleur moyen de diminuer l'accidentologie. Pour les compagnies d'assurance, moins d'accidents, c'est aussi moins de frais. En retour, l'assuré y gagne une diminution de sa prime d'assurance.

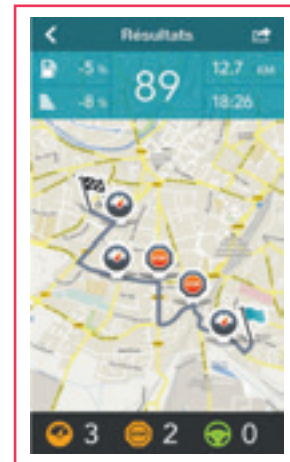
La réduction du coût est l'avantage numéro un de l'assurance voiture connectée. Les assureurs proposeront de plus en plus des offres modulables, inspirées des forfaits téléphoniques : sur une base mensuelle de X euros, le conducteur paiera moins s'il fait preuve d'un comportement vertueux sur la route, plus s'il adopte une conduite considérée comme dangereuse. Aujourd'hui, le consentement d'un automobiliste quant à l'envoi de ses données peut lui faire économiser jusqu'à 30 % sur sa prime d'assurance.

Quels sont les avantages d'une assurance voiture connectée ?

- ❖ Des réductions à effet rapide sur la prime d'assurance.
- ❖ Tous les profils de conducteurs peuvent demander à en bénéficier.
- ❖ Les données privées restent protégées.
- ❖ En cas d'accident ou de panne, l'assureur peut assister l'automobiliste au plus vite.
- ❖ Le conducteur apprend à moduler sa conduite en fonction des situations et à adopter un comportement vertueux au volant.

Une révolution dans le monde de l'assurance auto.

Il s'agit rien de moins que d'une véritable révolution : traditionnellement, une assu-



rance est liée à un véhicule, pas à son conducteur. L'assurance auto connectée change la donne, intégrant une mutation profonde de la consommation des produits assurantiels automobiles.

Reste à savoir ce qu'il va advenir de toutes ces données. Certes, elles sont sécurisées par le partenariat obligatoire entre les assureurs et la CNIL, et certaines d'entre elles ne sont même pas collectées. Mais comment en être sûr ? À charge aux assurés de demander à leur compagnie ce qu'elle compte faire de leurs données et de bien lire les conditions générales d'utilisation de l'application dans leur contrat d'assurance auto connectée.

Bien entendu, tout cela n'a rien d'une opération philanthropique pour les assureurs. En proposant un tel système, dont le résultat peut être une baisse attrayante de la prime, l'assurance voiture connectée permet également aux compagnies d'assurance de mieux protéger les assurés contre le vol, et de mieux se prémunir elles-mêmes contre la fraude.

Le boîtier embarqué collecte ainsi des informations sur la position géographique et sur les conditions d'un accident, de telle façon que l'assureur peut connaître dans le détail les circonstances de l'événement et attribuer la responsabilité au plus juste. Dans un avenir proche, l'assureur pourra donc refuser d'indemniser un automobiliste qui aura tenté de dissimuler sa propre erreur.

Mais cela, c'est le versant négatif. Le versant positif, c'est qu'à la suite d'une collision, l'automobiliste sera pris en charge immédiatement sans avoir à passer des heures au téléphone : envoi d'une ambulance si besoin, mise à disposition d'une dépanneuse et d'un véhicule de remplacement le cas échéant, indemnisation directement sur le compte en banque de l'assuré, etc. L'assurance voiture connectée est donc, aussi, la garantie d'un règlement plus rapide et plus efficace des sinistres.



Conduite automobile : les comportements à risques augmentent

(AFP 30/06/2016)

Le concessionnaire d'autoroutes Sanef pointe des « évolutions inquiétantes dans les comportements à risques », avec de plus en plus d'automobilistes qui dépassent la vitesse maximale autorisée ou utilisent leur téléphone au volant, dans une étude annuelle menée sur son réseau.

Selon cette étude conduite durant une semaine en mars en un point représentatif de l'autoroute A13 où ont transité près de 140 000 véhicules, plus d'un automobiliste sur quatre (43%) dépasse la vitesse maximale autorisée de 130 km/h, contre 37 % l'an dernier.

Et 4 % des véhicules légers dépassent même les 150 km/h, alors qu'ils étaient 3 % depuis 2012.

La vitesse moyenne constatée, elle aussi stable depuis 2012 (127 km/h), augmente de 2 km/h, « un bond préoccupant » pour la Sanef, qui exploite 1 929 km d'autoroutes en Normandie et dans le nord et l'est de la France.

« L'enjeu de la vitesse sur autoroute est moins fort qu'il y a dix ans, mais il revient au devant de la scène avec cette hausse très significative », estime le concessionnaire.

Une étude en immersion dans la circulation a également révélé que 4,9 % des 1 000 conducteurs observés tenaient leur

téléphone en main ou à l'oreille, contre 3,7 % en 2015.

« Ce résultat est un minimum. L'observation en immersion dans le trafic ne permet pas de prendre en compte les utilisations du téléphone tenu en main en position basse, sur les genoux par exemple, et l'envoi de SMS ou de mail », souligne la Sanef.

« Des efforts importants restent à faire » sur l'usage du clignotant, ajoute-t-elle. Plus d'un tiers des automobilistes (37 %) ne l'utilisent pas pour doubler. Mais la Sanef note « une amélioration significative » de l'utilisation du clignotant pour se rabattre : alors que six automobilistes sur dix (59 %) n'y avaient pas recours l'an dernier, ils étaient 45 % en mars.

Le respect des distances de sécurité est globalement stable : 22% des automobilistes n'observent pas la règle des « deux traits, sécurité ».

Après douze années de baisse, le nombre de morts sur les routes de France métropolitaine est reparti à la hausse en 2014 (3384 morts, + 3,5 % par rapport à 2013),

une tendance qui s'est poursuivie en 2015 avec 3 464 tués (+ 2,4 % par rapport à 2014) et sur les cinq premiers mois de 2016 (+ 3,8%). La France n'avait pas connu deux années de suite de hausse de la mortalité routière depuis 35 ans.

Pour tenter d'enrayer cette tendance, le gouvernement avait annoncé deux plans en janvier et octobre 2015, avec notamment l'interdiction du kit mains libres au volant et l'augmentation du nombre de radars (500 supplémentaires en trois ans et 10 000 radars « leurres »).



USA. L'avènement des voitures autonomes retardé par des dilemmes éthiques?

AFP Washington 23/06/2016 Jean-Louis Santini.

Décider si une voiture autonome, sans chauffeur, doit sacrifier ses occupants ou sauver la vie de piétons : c'est le dilemme cornélien posé aux chercheurs et qui pourrait retarder l'avènement de ces véhicules, selon une étude.



Des prototypes sont testés sur les routes depuis plusieurs années, dont notamment un modèle de Google, et l'adoption généralisée de telles voitures pourrait éliminer jusqu'à 90% des accidents de la circulation, selon les auteurs de ces travaux parus dans la revue américaine *Science*.

Les chercheurs ont déterminé que le public est généralement en faveur de voitures autonomes permettant de minimiser le nombre de blessés et de morts dans des situations de danger extrême, en s'appuyant sur les résultats de six enquêtes menées auprès de 1 928 personnes aux États-Unis.

Cela signifie par exemple que le logiciel pilotant la voiture foncerait sur un mur ou un arbre, choisissant de sacrifier le ou les passagers pour éviter un groupe de piétons. Ainsi 76 % des personnes interrogées pensent que ce scénario est le plus souhaitable moralement pour ce type de véhicules.

Mais en même temps, ces enquêtes révèlent un manque d'enthousiasme parmi les mêmes sondés face à l'idée d'acheter des voitures autonomes programmées pour éviter les piétons au détriment des passagers. Ainsi, lorsqu'on leur a demandé s'il était moralement acceptable de voyager en famille dans une voiture dont le logiciel prévoirait de sacrifier les occupants pour sauver la vie de piétons, le taux de réponses favorables a chuté d'un tiers.

Une majorité des personnes interrogées se sont aussi déclarées vivement hostiles à l'idée que les pouvoirs publics réglementent en faveur de voitures sans chauffeur programmées pour préserver la sécurité

des piétons au détriment de celle des passagers.

Clarifier les valeurs morales

Dans ces enquêtes, menées en ligne entre juin et novembre 2015, seul un tiers des personnes ont dit qu'elles achèteraient probablement un tel véhicule comparativement à une forte majorité qui a choisi l'option d'une voiture autonome pouvant être programmée selon leurs souhaits.

« La plupart des personnes veulent vivre dans un monde où les voitures minimiseraient au maximum le nombre de morts et les blessés », relève Iyad Rahwan, professeur adjoint au Massachusetts Institute of Technology (MIT), un des co-auteurs de l'étude.

« Mais en même temps, tous veulent que leur propre voiture les protègent à tout prix », ajoute-t-il, soulignant que le résultat constitue « un dilemme social » dans lequel on finit par créer un environnement moins sûr pour tous en agissant surtout pour son intérêt propre.

« C'est le défi auquel devraient réfléchir les constructeurs automobiles ainsi que les autorités de réglementation », écrivent les chercheurs, dont Jean-François Bonnefon de la « *Toulouse School of Economics* » (TSE).

En outre, si les voitures autonomes deviennent en fait vraiment plus sûres que les véhicules actuels, ces dilemmes éthiques « pourraient paradoxalement accroître le nombre de victimes d'accidents en retardant l'adoption de technologies encore plus sûres », estiment les auteurs.

Mais « avant que nous puissions programmer nos valeurs morales dans des machines, nous devons nous efforcer de les clarifier et de les rendre cohérentes, ce qui pourrait être l'heure de vérité pour la philosophie morale du XXI^e siècle », écrit Joshua Greene, psychologue à l'université de Harvard, dans un éditorial publié dans *Science* qui accompagne l'étude à laquelle il n'a pas participé.

Azim Shariff, professeur de psychologie à l'université d'Oregon, un des co-auteurs, insiste quant à lui sur les bienfaits potentiels importants que représentent les voitures autonomes.

« Les automobiles actuelles ne sont pas pratiques et sont coûteuses, mais elles sont aussi hors de portée pour les personnes âgées et les handicapés et nous forcent aussi à consacrer de vastes espaces urbains à des stationnements », a-t-il dit durant une conférence de presse téléphonique.

« Rien qu'aux États-Unis, les accidents de la route ont fait près de 40 000 morts et 4,5 millions de blessés sérieux en 2015... coûtant près de mille milliards de dollars », a pointé le chercheur.





Vie de La Ligue

Les Orientations de La Ligue en 2017



Un constat

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

Nos orientations permanentes

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

Nos actions prioritaires

1. Faire respecter les limitations de vitesse

- ✚ Faire respecter la vitesse maximale autorisée par le déploiement à grande échelle des radars de 3^e génération (automatiques et embarqués sur des véhicules banalisés) et demander l'intensification des contrôles en agglomération.
- ✚ Demander que les contrôles par les radars 3^e génération soient réalisés dès 2016 par des unités dédiées à plein temps.
- ✚ Établir l'égalité de tous les usagers devant les contrôles de vitesse, en imposant des plaques de format lisible à l'avant et à l'arrière des 2 roues motorisées.
- ✚ Obtenir l'interdiction de la vente et de l'usage des systèmes et dispositifs d'avertissement de la présence des contrôles.
- ✚ Restaurer l'efficacité du permis à points en ramenant de 4 à 2 le nombre de points restitués lors des stages de récupération devenus annuels.
- ✚ Obtenir le retrait effectif des points qui doivent l'être après une intervention des forces de l'ordre ou un contrôle sanction automatisé, en appliquant une démarche qualité.

2. Réduire les vitesses maximales autorisées

- ✚ Demander l'abaissement généralisé de 10 km/h des Vitesses Maximales Autorisées (VMA) hors agglomération en priorité sur les routes bidirectionnelles sans séparateur médian.
- ✚ Promouvoir la limitation de vitesse à 30 km/h en agglomération.

3. Protéger les usagers les plus vulnérables

- ✚ Proposer des mesures, notamment sur la vitesse et les remontées de files, qui permettraient de réduire l'accidentalité particulièrement élevée des 2 roues motorisées ; exiger des contrôles efficaces pour empêcher le débridage trop fréquent des cyclomoteurs.
- ✚ Promouvoir toutes mesures destinées à protéger les usagers vulnérables et accélérer la mise en place d'un « code de la rue ».



Intervention de Claude Got lors de l'AG 2016.

- ✎ Demander l'obligation du port du gilet rétro réfléchissant pour les enfants piétons circulant hors agglomération, de nuit ou de jour, et l'obligation aux collectivités territoriales organisatrices des transports scolaires de mettre des gilets rétro réfléchissants à la disposition des enfants transportés.

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

- ✎ Promouvoir la mise en œuvre rapide du LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée).
- ✎ Promouvoir la généralisation de la boîte noire accidentologique dans tous les véhicules légers.
- ✎ Continuer à exiger l'interdiction de l'utilisation du téléphone au volant (y compris par matériel à commande vocale ou bluetooth), et plus généralement de tout système de communication interactif avec le conducteur perturbant son attention.
- ✎ Exiger l'obligation d'équiper tous les VUL (Véhicule Utilitaire Léger, dit camionnette) d'un carnet de bord permettant d'identifier les missions et leurs conducteurs et d'une boîte noire accidentologique.

- ✎ Obtenir l'application de la loi LOPPSI2 par la création d'établissements agréés pour l'installation d'un Éthylotest Anti-Démarrage (EAD) sur le véhicule de tout conducteur condamné pour alcoolémie délictuelle.
- ✎ Inviter l'autorité judiciaire à recueillir systématiquement toutes les données technologiques susceptibles de fournir des éclairages sur les causes d'un accident.

Conclusion

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

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

Pour que la sécurité routière redevienne un enjeu de la campagne présidentielle 2017, nous allons interpellier tous les candidats aux primaires puis aux élections.

✎ Rencontre régionale Rhône-Alpes



Le 26 avril dernier, dans le beau cadre des Balcons du Lac d'Annecy à Sevrier, une rencontre régionale a rassemblé sept représentations départementales de la Ligue en région Rhône-Alpes, avec la participation de Chantal Perrichon, présidente et porte-parole de la Ligue. À noter, et c'est une nouveauté pour la Ligue, que le département de la Loire était représenté, ce qui permet d'espérer une activité pérenne de la Ligue dans ce territoire.

La matinée a été consacrée à un exposé très approfondi de Maître Véronique Canet, avocate à Annecy et membre de la LCVR 74, sur le droit des victimes (cf. article dans ce numéro).

On retiendra que le droit des victimes est assez complexe, car il met en jeu de nombreux textes dont la loi de 1985 dite Baudin, mais également les lois relatives au droit des malades, au droit du travail, etc. Par ailleurs, les conséquences d'un accident corporel sont difficiles à identifier et peuvent affecter toute la vie des victimes et de leurs proches. Donc un examen médical approfondi par un praticien indépendant et l'aide d'un avocat spécialisé sont vivement conseillés, même si les dommages corporels apparaissent bénins en première approche ; ainsi un traumatisme crânien peut passer inaperçu alors qu'il risque d'occasionner ultérieurement des troubles sérieux, par exemple des difficultés de concentration handicapantes pour la carrière future de l'intéressé. Une fois établi l'ensemble des dommages, la réparation intégrale des préjudices subis doit être obtenue auprès des organismes sociaux et des assurances, ce qui nécessite beaucoup de rigueur et de ténacité pour venir à bout des procédures.

La réunion s'est poursuivie avec un point d'actualité de Chan-

tal Perrichon qui a mis en évidence les faiblesses gouvernementales face à l'insécurité routière, avec pour conséquence une remontée de la mortalité routière ces deux dernières années ; le pilotage bien défaillant de la sécurité routière reste attribué au ministère de l'Intérieur, alors que le caractère interministériel de cette mission est évident et que l'on ne voit guère ce qui justifierait la prééminence du ministre de l'Intérieur pour en assurer la conduite. Chantal Perrichon a également rappelé la position de la Ligue en faveur du déploiement de voitures-radars banalisées, sans qu'il faille avoir des états d'âme vis-à-vis d'une délégation de service public pour la conduite de ces véhicules, et a évoqué l'entretien constructif tenu avec le ministre de la Justice.

De nombreux sujets ont fait ensuite l'objet d'un dialogue avec les participants.

La réunion s'est terminée par des entretiens en comité plus restreint :

- ✎ avec Hervé Gérin, directeur de cabinet du Préfet de Haute-Savoie ; la question des éthylomètres anti-démarrage a été abordée et la mise en œuvre du processus judiciaire dans le Département est espérée pour la fin de l'année 2016 ;
- ✎ avec les médias (TV8 Mont-Blanc, Radio Mont-Blanc, Radio Semnoz, RCF Haute-Savoie, Dauphiné Libéré et Essor savoyard) qui ont présenté ultérieurement leurs reportages dans leurs organes respectifs.

En conclusion, cette rencontre régionale a permis aux différents acteurs de la Ligue présents de mieux se connaître, de partager leurs expériences et de renforcer leurs connaissances nécessaires à la lutte quotidienne contre l'insécurité routière, et a également permis de faire entendre la voix de la Ligue dans les médias et auprès des autorités locales.



sances nécessaires à la lutte quotidienne contre l'insécurité routière, et a également permis de faire entendre la voix de la Ligue dans les médias et auprès des autorités locales.

Associations départementales



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

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

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

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

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

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

21 – Côte-d'Or : Catherine Pepoz – LCVR – Centre Municipal des associations – Boite M2 – 2, rue des Corroyeurs – 21000 Dijon – Tél. : 07 71 75 73 32 (lcvrldijon@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 – LCVR33 – C/O Santander – 7, rue Charles Gounod – 33700 Mérignac – Tél. : 05 35 54 26 46 (violenceroutiere33.fr) – (lcvr33@gmail.com)

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

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

38 – Isère : Aline Chadrin – 6, rue Louise Michel – 38100 Grenoble – Tél. : 06 25 52 60 67 (Siège départemental) (chadrinaline@gmail.com)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

83 – Var : (lcvr83@wanadoo.fr)

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Conseil d'administration

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

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



Bureau national

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



Délégués régionaux

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

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

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

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

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

Midi-Pyrénées (Ariège – Aveyron – Gers – Haute-Garonne – Hautes-Pyrénées – Lot – Tarn – Tarn-et-Garonne) : **André Abadie** – 3, rue

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

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

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

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

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

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère : ☐

Je renouvelle mon adhésion : ☐

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél. : Profession :

E-mail :

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

Chèque à libeller à l'ordre de : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**
Bulletin à renvoyer à : **Adresse de votre association départementale**
ou 15, rue Jobbé-Duval – 75015 PARIS

La cotisation compte pour l'année civile en cours, comprend l'abonnement à PONDÉRATION (4 numéros par an) et donne droit à un reçu fiscal.