



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➡ **Le rapport
secret**

p.05

➡ **Téléphone au volant :
le pire approche...**

p.07

➡ **Cars scolaires :
danger aux points d'arrêt**

p.14



➡ **Vitesse,
la vérité des chiffres**

DOSSIER p.10

SOMMAIRE

- 3 - Édito
- 4 - Comment « 40 millions d'automobilistes » recrute de l'adhérent
- 5 - Le rapport secret
- 6 - Téléphone intégré au véhicule : la mort en plus moderne
- 7 - Téléphone au volant : le pire approche...
- 8 - 2014 : l'année noire
- 9 - 4 questions à ... Claude Got
- 10 - Vitesse, la vérité des chiffres
- 11 - L'impact des limitations de vitesse
- 12 - La voiture de demain
- 13 - Facebook, Coyote... même combat !
- 14 - Cars scolaires : danger aux points d'arrêt
- 16 - Les orientations de la Ligue en 2015
- 17 - Formation pour les adhérents
- 18 - Revue de presse
- 20 - Vie des asso's
- 23 - Associations départementales
- 24 - Conseil d'administration, Bureau national, Délégués régionaux et Bulletin d'adhésion

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

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

Directrice de la publication :
Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :
Pierre Lagache

Comité de rédaction : Jean-Yves Lamant,
Philippe Laville, Jean-Marie Leverrier,
Chantal Perrichon, Gérard Pétin,
Jacques Robin, Odile Van Hée.

Imprimerie :
Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

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

Crédits Photos :
Escota J. Cabanel (couverture); IFFSTAR (p.18);
La Dépêche (p.20); LCVR 44 (p. 21 et 22)

Pondération

PONDÉRATION, UN OUTIL ESSENTIEL POUR LA LIGUE

Pierre LAGACHE
Rédacteur en chef

Les propos de Claude Got lors de notre dernière assemblée générale à l'égard de la Revue *Pondération* étaient sans équivoque :

« Cet outil est exceptionnel et joue un rôle considérable dans la reconnaissance de la Ligue »

J'ai naturellement accueilli ces mots comme un formidable encouragement dans ma nouvelle fonction de rédacteur en chef.

Je mesure la responsabilité qui m'est confiée en succédant à Claude Chabot qui a tant apporté dans la qualité et la pertinence des contenus. Rassurez-vous ! Vous retrouverez encore dans ce numéro les traits de sa plume aiguisée ... et celle de beaucoup d'autres car la Revue est, à l'image de la Ligue, le fruit d'un travail d'équipe.

Le passage de relais est aussi l'occasion de faire évoluer la Revue, sans en trahir l'esprit que nous voulons de grande qualité. Une nouvelle mise en page plus aérée devrait faciliter la lecture sans transiger sur l'essentiel : le fond. J'aurai aussi à cœur de valoriser le formidable travail réalisé sur le terrain par les Associations Départementales.

Je vous souhaite une bonne lecture en restant à l'écoute de vos remarques et suggestions.



Un passage de relais entre Claude et Pierre dans la bonne humeur !

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

Nos Valeurs

Indépendance

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

Rigueur

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

Proximité

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

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



Chantal PERRICHON,
Présidente de la Ligue
contre la violence routière

Faut-il supprimer le CNSR ?

Deux ans après sa réactivation par Manuel Valls, le « OUI » s'impose pour des raisons de coût, d'efficacité et de cohérence.

Plus de cent quarante réunions pour les Commissions du CNSR ont plombé les agendas de ses membres, des experts scientifiques, de la DSCR, de l'ONISR et des représentants des différents ministères (Intérieur, Justice, Recherche, Éducation Nationale, Transports, etc.). L'estimation du coût économique de ces heures perdues avoisine les trois millions d'euros¹.

La preuve de son inutilité s'affichera en fin d'année, quand vraisemblablement, pour la première fois depuis 2001, la courbe de l'accidentalité mortelle sera inversée en France. Il ne s'agit pas de remettre en cause la qualité des documents produits (je parle des deux rapports des experts), mais de constater les capitulations à répétition des ministres qui n'ont que faire des recommandations du CNSR. Cette fuite devant leurs responsabilités a tempéré l'ardeur des plus enthousiastes, et conforté l'opinion des « anciens » qui ont toujours répété qu'en 2002 les Pouvoirs Publics n'avaient pas eu besoin des avis de commissions Théodule pour affronter la lutte contre la violence routière, cadrer une stratégie volontariste (grâce à la consultation de deux ou trois experts reconnus) et obtenir des résultats exceptionnels divisant par deux la mortalité. Une volonté politique existait. Aujourd'hui, son absence transforme le CNSR en un lieu de palabres favorisant l'émergence de groupes de pression parasites, dont le seul but est de torpiller tout ce qui pourrait contrarier leurs passions et leurs intérêts. Manuel Valls, Bernard Cazeneuve, Christiane Taubira, Frédéric Cuvillier le savent bien qui, indépendamment du CNSR, ont fait et font des choix, sans aucune concertation les uns avec les autres, pour la plus grande joie des journalistes qui soulignent avec gourmandise leurs cafouillages à répétition, et l'inadéquation de décisions retenues par rapport à la réalité du terrain et l'objectif fixé.

Il est loin le temps où les quatre directeurs de Cabinet des ministres directement concernés par la sécurité routière se réunissaient chaque mois avec le Délégué Interministériel de l'époque, Rémy Heitz !

Comment admettre que nos responsables politiques refusent de réunir un CISR² (aucun depuis mai 2011 !) par crainte de se voir accusés de capitulation devant les ennemis de la sécurité routière, ce qui serait inéluctable en cas de renoncement à l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale sur les routes à 90, actuellement les plus meurtrières. Le 16 juin, contre l'avis du CNSR, le ministre de l'Intérieur, a privilégié publiquement une expérimentation sur quelques axes accidentogènes... Six mois plus tard, rien !

Devant les chiffres catastrophiques du mois d'octobre, une phrase conclut le communiqué de presse de la DSCR³ : « *Face à ce constat, il appartient à chacun d'avoir conscience de sa responsabilité citoyenne et de réagir pour faire reculer le nombre de vies sacrifiées sur les routes* ». Nos décideurs ne peuvent se défaire de leurs propres responsabilités à la lecture de l'auteur mal inspiré de cette vaine exhortation au civisme.

(**Responsabiliser les usagers, c'est bien.**
Responsabiliser les décideurs.... C'est mieux !)

Nous dédions ce numéro de *Pondération* à Charlotte Lagache, tuée le 1^{er} avril 2012, à Montoir-de-Bretagne, par un chauffard qui estimait pouvoir conduire avec 2,31 g d'alcool dans le sang. À 23 ans, Charlotte meurt parce qu'abruti par l'alcool, cet individu roule à contresens sur une 2X2 voies. Sa famille tente maintenant de faire évoluer le droit dans notre pays car, n'est-il pas coupable de laisser une personne visiblement hors d'état de conduire, prendre le volant et utiliser son véhicule comme une arme ?

(1) Calcul basé sur les honoraires d'experts, de l'ordre de 2 000 euros par jour en moyenne.

(2) Comité Interministériel de Sécurité Routière.

(3) Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières.

➤ Comment « 40 Millions d'automobilistes » recrute de l'adhérent

On connaissait la convergence génétique entre le réseau des « automobile clubs » et l'association « 40 millions d'automobilistes », mais le témoignage de Patrick Rogeon, membre de la Ligue de la Sarthe est édifiant. La technique de recrutement de « 40 millions d'automobilistes » érige le mélange des genres en principe ! Ce témoignage relativise fortement la représentativité de cette association puisque, dans le cas évoqué, l'adhésion à l'association est obligatoire, gratuite, et non liée au point de vue sur la sécurité routière. Morceaux choisis de l'intervention de Patrick Rogeon lors de notre Assemblée Générale en juin dernier.

Adhérent de l'Automobile Club de l'Ouest j'ai demandé à renouveler mon adhésion pour 2014 sans adhérer à « 40 millions d'automobilistes ». « Ceci est impossible » m'a répondu une commerciale de l'ACO... J'ai donc expliqué pourquoi je ne souhaitais pas être adhérent de « 40 millions d'automobilistes » en leur reprochant d'être inefficaces pour faire diminuer le nombre de morts sur les routes. Elle n'a donc pas renouvelé mon adhésion mais a essayé de me convaincre du fait que l'association « 40 millions d'automobilistes » était une institution respectable et une actrice active de la sécurité routière. Je lui ai demandé de me confirmer ses dires par écrit, ce qui a été fait quelques jours plus tard.

À la réception du courrier, cherchant à me convaincre du caractère raisonnable et responsable de l'association, j'ai donc décidé de ne pas renouveler mon adhésion à l'ACO dans ces conditions.

Il y a vraiment lieu de s'interroger sur la façon dont « 40 Millions d'automobilistes » recrute ses adhérents. Au moment de la signature de l'adhésion à l'ACO, la plupart des gens le font, comme moi, **pour bénéficier d'un tarif préférentiel** aux 24 heures du Mans ou pour être assisté juridiquement face à un garagiste ou la justice. Nombreux sont ceux qui ignorent qu'ils participent au lobbying contre toutes les mesures visant à améliorer la sécurité routière : contrôle et abaissement de la vitesse, installation de « boîtes noires »...

La gratuité de l'adhésion est la clé principale du système de recrutement

Concernant la gratuité de l'adhésion à « 40 millions d'automobilistes », le site web de l'ACO donne une information sans équivoque :

« Compte tenu de votre adhésion à l'ACO, vous êtes, de fait, membre sympathisant, à titre gratuit, de " 40 millions d'automobilistes ", association d'intérêt général indépendante à vocation nationale et parrainée par l'ACO. Ses objectifs sont de défendre la place de l'automobile dans le monde de demain en regroupant les automobilistes raisonnables qui souhaitent agir pour qu'existe enfin un vrai mouvement national, porte-parole de leurs attentes. Vous pouvez également soutenir financièrement l'association en devenant membre donateur. »



« 40 millions d'automobilistes » se targue de représenter plus de 300 000 automobilistes.

Combien partagent réellement leurs positions anti-radars et pro-vitesse ???

➤ Quand Humour ... rime avec Prévention

Afin de soigner le fameux « syndrome du champignon » la Mairie de Saint-Cergues en Haute-Savoie a lancé une campagne de prévention contre la vitesse en jouant la carte de l'humour. Six panneaux seront ainsi régulièrement déplacés en fonction des routes où la vitesse excessive est constatée ou suite à la demande des habitants. Coup de chapeau à cette communication qui ne laisse pas indifférent. Quant à la traduction en résultats... à suivre... La rédaction vous dévoilera l'ensemble des panneaux au fil des prochains numéros de Pondération.



Pourquoi le rapport

« Évaluation de la politique de sécurité routière »

de Marianne Bondaz

Inspectrice générale de l'administration

n'est-il pas rendu public ?

Plusieurs hypothèses :

- Nécessité d'une longue formation des ministres concernés pour en assurer la compréhension (quelques 300 pages).
- Crainte du gouvernement de livrer ce document complexe à des ignorants.
- Mise en place d'une cellule de soutien psychologique pour convaincre les décideurs de faire le contraire de ce qu'ils envisagent et disent.
- Attente du prochain Conseil National de Sécurité Routière pour le contourner et éviter ainsi de tenir compte de son avis (cf. la technique de décision avant consultation employée par le ministre de l'Intérieur B. Cazeneuve le 16 juin dernier).



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

Il vise à procéder à « une évaluation partenariale de la politique publique de sécurité routière ». Ce rapport a fait l'objet d'une première publication (Tome 1) en juillet dernier. Chantal Perrichon avait été auditionnée.

Il n'est à ce jour toujours pas diffusé ...



➤ Téléphone intégré au véhicule : la mort en plus moderne

Claude CHABOT

Le 23 novembre 2012 sur une route départementale de Vendée, un cyclomotoriste attend sur l'axe médian de la chaussée car un véhicule vient en sens inverse alors qu'il doit s'engager dans une station-service située à sa gauche. Son clignoteur fonctionne et son feu arrière est allumé. Deux adolescents sont sur la machine. Il est 18 heures 39, M.C. arrive dans le même sens à bord de son véhicule 5008 Peugeot et percute très violemment le scooter par l'arrière. Le jeune A., 15 ans, est tué sur le coup et son passager M.T. est grièvement blessé.

L'enquête minutieuse et l'instruction montrent que le véhicule de M.C. est équipé d'un téléphone intégré au tableau de bord. Ce système n'est pas interdit mais les constructeurs l'installent sur leurs véhicules homologués malgré les rapports d'experts et études internationales qui concluent à sa dangerosité (charge mentale augmentée, détournement du regard, focalisation de celui-ci et manipulations au tableau de commande).

Le rapport établi par l'opérateur téléphonique montre qu'entre 18 h 20 et 18 h 39, 5 communications ont été établies avec 4 correspondants différents (3 appels sortants et 2 entrants). Un SMS est arrivé. Il est formellement établi et non contesté que le conducteur regardait et manipulait son téléphone depuis plusieurs minutes et à l'instant précis où il causa l'accident. L'enquête montre aussi que sur cette route de 6,40 mètres de large (double-sens), il roulait à environ 80 à 90 km/h, vitesse créant ainsi un risque majeur pour les cyclomotoristes qu'il dépassait.

Dans son jugement d'avril, le Tribunal de La Roche-sur-Yon n'évoque ni l'usage du téléphone pourtant à l'origine de la mort du jeune A., ni la vitesse du véhicule extrêmement dangereuse. Le Tribunal a jugé que ces causes n'aggravaient pas le délit d'homicide et a condamné M.C. à 3 mois d'emprisonnement avec sursis simple et 1 an de suspension de son permis de conduire.

La Ligue contre la violence routière est déboutée de sa constitution de partie civile sans aucun motif malgré l'obligation de motivation qui s'attache aux décisions de justice.

*Mains libres, « Bluetooth », intégré, vocal :
il y a toujours un geste, un détournement du regard,
le prélèvement d'attention.*



La photo montre le modèle en service à l'époque de l'accident. Actuellement, l'écran est situé sur la console centrale et l'ergonomie est améliorée. Mais contrairement à ce qu'affirment les promoteurs du téléphone « intégré », son usage entraîne toujours :

- ⇒ Des manipulations sur la console centrale ou sur l'écran tactile.
- ⇒ La lecture de caractères (chiffres, lettres, voir messages complets) sur les commandes ou/et l'écran.
- ⇒ Un détournement du regard de 30 à 40° avec délaissement de la scène routière (focalisation, perte de vision périphérique).
- ⇒ Le prélèvement d'une part de la ressource attentionnelle.
- ⇒ Comme toutes les formes de communications interactives depuis un véhicule en mouvement, des effets sur la charge mentale, sur les délais de réponse aux stimuli (ressources) et sur le taux de détection des indices extérieurs (ex. panneaux).

Téléphone et accidents... Le niveau (presque) zéro de la connaissance

Lors d'accidents pour lesquels la cause « téléphone » peut être évoquée (sortie de route inexplicquée, dévoiement et choc frontal, etc.), l'autorité enquêtrice (gendarmerie, police) peut, sur réquisition du procureur de la République faire appel à l'opérateur téléphonique qui fournira un état détaillé des communications : date/heure – N° d'émetteur – Type de communication ou de service (appels entrants et sortants, SMS...) – Durée etc.

D'un point de vue technique, pas de problème. Hélas, hélas...

- 1 – La plupart des accidents échappent à cette procédure. Tel ou tel accident avec cause « téléphone » n'ayant fait « que » des blessés, – voire matériel – n'est pas recensé.
- 2 – Les opérateurs facturent leurs prestations.
- 3 – C'est la Justice qui paye*. Les budgets de la Justice ne permettent pas de recherches systématiques.

* Dans l'accident évoqué ci-dessus, l'automobiliste n'a eu à payer aucune amende. Seul un droit fixe de 90 € au titre de l'article 1018A du Code des impôts est demandé.

➤ Téléphone au volant : le pire approche...



Après avoir fait passer l'idée que « *toute forme de téléphone au volant est dangereuse car ce ne sont pas les mains qui comptent mais le cerveau* », il semble que le vent ait tourné. Comme si une soudaine accélération des lois darwiniennes de l'évolution augmentait les pouvoirs du cerveau humain pour le rendre multi-tâches. En laissant subsister l'usage de certains types de téléphone – intégrés, à commande vocale –, la commission *ad hoc* du CNSR (Outils technologiques et infrastructure routière) ouvre une boîte de Pandore.

Le constat du CNSR

- ⇒ Conversation téléphonique quel que soit le type de téléphone utilisé = facteur de distraction.
- ⇒ Usage du téléphone au volant = pratique dangereuse (risque d'accident X 3)
- ⇒ Selon Code de la route pas de téléphone tenu en main.
- ⇒ Nouveaux usages se répandent, notamment les SMS.
- ⇒ Obscurcissement des vitres latérales = handicap pour le contrôle et pour la communication visuelle entre usagers.
- ⇒ Connaissances sur le facteur « usage du téléphone ».

Incohérence

La majoration du risque – quel que soit le dispositif utilisé – n'est pas contestée par la commission. Comment l'ignorer alors que de nombreuses études apportent toute la connaissance nécessaire (effets sur la charge mentale, l'augmentation des temps de réaction, la non-détection d'objets de la scène routière, etc.) ?

Homologuer des véhicules avec un téléphone intégré dès la construction ne vaut certes pas autorisation de téléphoner dans un véhicule en mouvement. Mais le surcroît de sécurité de ce genre de téléphone – dont l'ergonomie certes améliorée n'est pas exempte de défauts – n'apparaît pas vraiment dans la littérature scientifique.

Ne pas interdire l'acte de téléphoner en roulant est un appel d'air pour téléphoner plus encore

Avec plus de véhicules équipés de téléphones intégrés, plus d'utilisateurs et, on peut le penser, une fréquence et une durée des communications augmentées. Donc une majoration de l'exposition au risque.

Et en cas d'accident avec téléphone ?

« *Sensibiliser, former, enrichir les connaissances, organiser le travail des entreprises* » dit le CNSR. Très bien. Mais pour les entreprises, pour les constructeurs et leurs organisations professionnelles, le téléphone doit pouvoir être utilisé comme outil de travail. Dans l'opinion, les sondages montrent le paradoxe d'une bonne connaissance du risque associée à un usage croissant. Va-t-on tout droit vers cette terrible notion de « rançon » du progrès – téléphoner à tout prix – comme naguère ce fut le cas avec la vitesse ?

Il est vital d'éviter la banalisation – voire la négation – de la cause téléphone dans les accidents comme c'est le cas actuellement.

1. Téléphoner en conduisant quel que soit le moyen est reconnu comme majorant le risque.
2. Celui qui téléphone néglige délibérément son devoir de prudence et met la vie d'autrui en danger.

Les préconisations

- ⇒ Sensibiliser et prévenir : communiquer, former, usages en entreprise, assureurs et responsabilité, valorisation des systèmes prévenant les interlocuteurs extérieurs.
- ⇒ Faire évoluer la réglementation et le contrôle : Interdire le surteintage des vitres latérales. Étendre l'interdiction de téléphoner au volant aux systèmes nécessitant des écouteurs (type kit mains libres piéton), une oreillette ou un casque.
- ⇒ Enrichir les connaissances : facteur « téléphone » dans les accidents, enregistrement dans les BAAC, étude UDRIVE de l'Union européenne, boîtes noires.

Si l'installation du téléphone « intégré » ne peut être proscrite pour les passagers et pour téléphoner à l'arrêt, le législateur devra en interdire l'usage en conduisant, se donner les moyens de la preuve par des contrôles systématiques lors des accidents et aggraver les sanctions.

En se souvenant que le téléphone en conduisant équivaut à une alcoolémie entre 0,5 et 0,8 g/l, que c'est une action délibérée qui majore le risque et que 20 ans après l'apparition de cette pratique, nul ne peut l'ignorer.

➤ Étude INSERM-INRETS*

Cette étude basée sur l'observation en 2008 des conducteurs téléphonant en conduisant tablait sur une « prévalence » de 5% (5% du temps de trajet à téléphoner) et un risque multiplié par 3 durant cette activité. Le risque attribuable au téléphone dans ces conditions était de 9% des accidents. Si le temps passé au téléphone augmente – prévalence de 10% au lieu de 5%, avec le même niveau de risque (X3), le risque passe à 17% des accidents. Les nouveaux usages en hausse (dont SMS et smartphones ayant un risque multiplié par 23), le score devient catastrophique. Nous commençons à en sentir les effets.

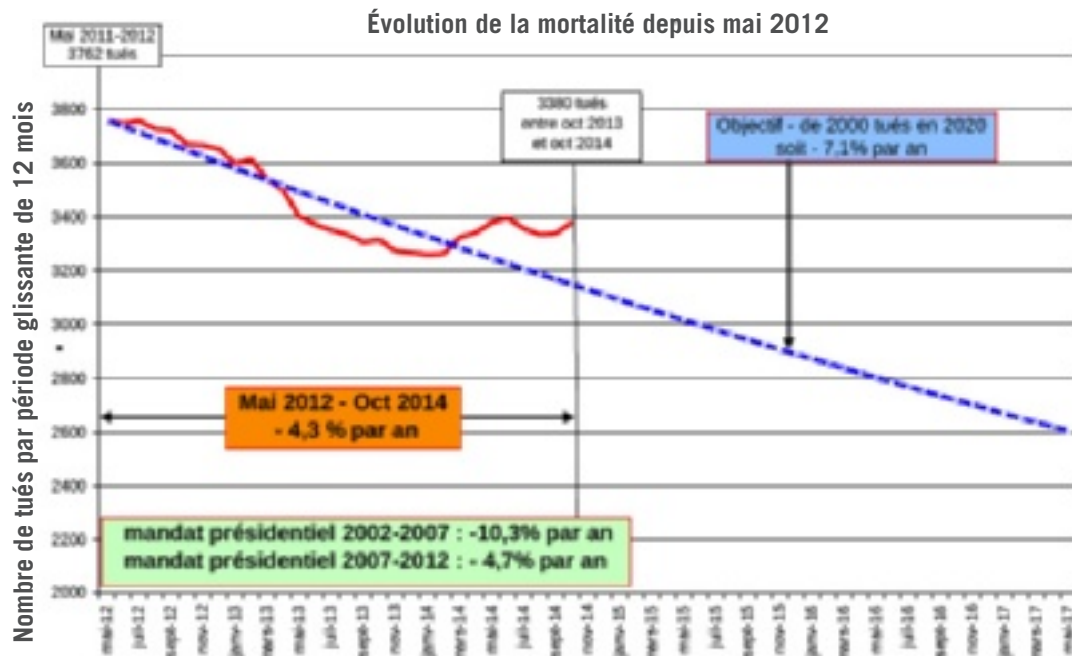
*Téléphone et sécurité routière – Expertise collective-Rapport final – Décembre 2012.



2014 : l'année noire

Jean-Marie LEVERRIER

L'année 2014 restera une année noire pour la sécurité routière : il y aura plus de tués qu'en 2013, ce qui n'était plus arrivé depuis 12 ans. Depuis 1973, seules 6 années ont vu leur mortalité remonter par rapport à l'année précédente : 1979 (+3%), 1980 (+1%), 1986 (+5%), 1988 (+7%), 1998 (+6%) et 2001 (+1%).



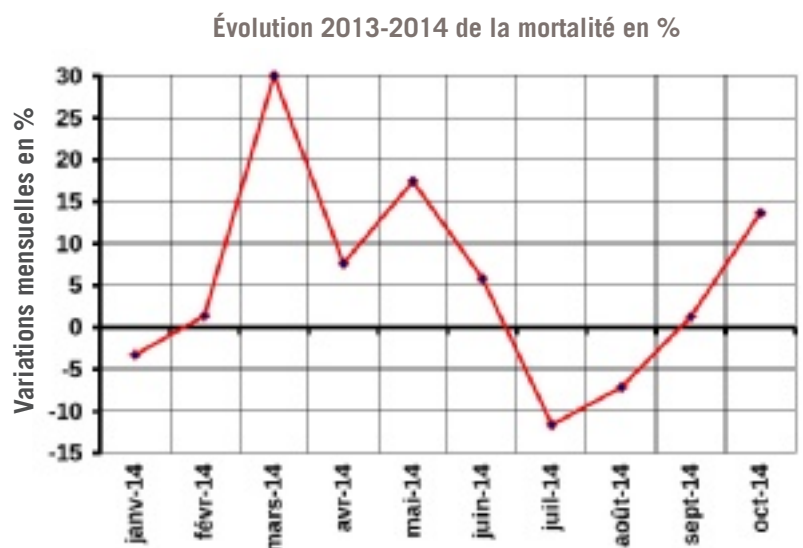
Il n'y a aucune amélioration depuis 1 an. L'amélioration observée en juillet et août n'a été qu'un accident heureux. Sur les 10 premiers mois de l'année, le nombre de personnes tuées est en augmentation de 4,1% (+ 112 tués) par rapport à la même période de l'année précédente. Les usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes paient cette année un tribut particulièrement lourd.

*La courbe montre que l'écart se creuse avec l'objectif « moins de 2 000 tués en 2020 »
Si l'objectif avait été rigoureusement suivi (courbe rouge et bleue confondues),
près de 300 vies auraient été épargnées depuis mai 2012*

D'expérience nous savons que pour inverser durablement la courbe il faut une détermination courageuse pour mettre en œuvre des mesures fortes et pérennes. Le meilleur signal serait l'abaissement de 90 à 80 km/h de la vitesse maximale sur le réseau à chaussées non séparées. Nous rappelons qu'aux dires des experts, cette mesure sauverait environ 400 vies par an.

Ne pas prendre cette mesure, c'est ne pas éviter des morts évitables.

Mortalité	2013	2014	Variation en %
Janvier	243	235	- 3,3%
Février	221	224	+ 1,4%
Mars	200	260	+ 30,0%
Avril	236	254	+ 7,6%
Mai	224	263	+ 17,4%
Juin	293	310	+ 5,8%
Juillet	344	304	- 11,6%
Août	322	299	- 7,1%
Septembre	312	316	+ 1,3%
Octobre	308	350	+ 13,6%
Total	2 703	2 815	+ 4,1%





4 questions à ...

Claude Got

Accidentologue

Professeur de médecine Honoraire

Pourquoi la baisse généralisée de la vitesse sur le réseau bidirectionnel (sans séparateur médian) à 80 km/h au lieu de 90 km/h est t-elle une bonne mesure ?

Plus de la moitié des tués sont sur le réseau à 90 km/h sans séparateur médian. Compte tenu de l'efficacité de la réduction de la vitesse, l'abaissement à 80 km/h est la méthode qui apportera les résultats les plus importants dans un délai très court.

Les experts du CNSR sont-ils tous d'accord pour cette proposition ?

Ce sont les experts qui, dans un rapport stratégique commandé par Armand Jung, Président du CNSR, ont proposé cette mesure.

Leur seule divergence porte sur l'étendue de l'application de cette mesure et son calendrier :

- 1) Application immédiate sur tout le réseau pour que tous les usagers aient le bénéfice de cette mesure.
- 2) Expérimentation sérieuse (au moins la moitié du réseau) pour confirmer les hypothèses faites.
- 3) Application sur certaines voies en fonction de leurs caractéristiques de sécurité.

Pourquoi ces trois orientations ?

Il s'agit d'un bon exemple illustrant la différence entre une expertise à visée décisionnelle et une expertise des connaissances. Elle est fréquente : certains chercheurs préfèrent présenter un catalogue des possibles, d'autres, beaucoup plus pragmatiques, veulent retenir la décision la plus efficace, avec comme seul critère le nombre de vies épargnées.

Pourquoi ces tergiversations du gouvernement, alors que l'on s'éloigne actuellement de l'objectif de moins de 2 000 tués sur nos routes en 2020 ?

Dans ce domaine, la prise de décision efficace, donc contraignante, exige des qualités à la fois humaines et techniques. Cette conjonction est rare. Je l'ai connue deux fois au cours des quarante dernières années : en 1973 pour les limitations de vitesses et le port obligatoire de la ceinture, et en 2002 pour le retour à la crédibilité du système contrôle-sanction (fin des indulgences, faible tolérance pour les petits excès de vitesse, et radars automatiques). Se laisser inhiber par les adversaires de ces mesures, en se cachant derrière le concept d'acceptabilité sociale, correspond à un fonctionnement dégradé du système politique. La passivité des États pour lutter contre les paradis fiscaux est de même nature. Dans les deux cas, c'est le manque de courage politique qui conduit à l'inaction.

➤ Vitesse, la vérité des chiffres

Jean-Marie LEVERRIER

Dans un contexte où les bonnes décisions en matière de limitation des vitesses maximales autorisées ne sont pas prises (voir interview de Claude Got), il est bon de rappeler quelques vérités qui, loin des discussions de comptoir, s'appuient sur une réalité intangible : celle des chiffres.

Les motocyclistes roulent toujours plus vite que les automobilistes. L'écart des vitesses moyennes entre ces usagers est quasiment constant, il est toujours aux environs de 7 km/h.

Depuis 2000, la vitesse moyenne de jour pratiquée par l'ensemble des véhicules a diminué, elle est passée de 88,1 km/h à 78,4 km/h en 2012, soit une réduction de 11 %. Dans le même temps, la mortalité a été réduite de 55,3 %. Près des trois quarts de la baisse de la mortalité constatée entre novembre 2003 et décembre 2010 peuvent être attribués à la mise en place du dispositif de déploiement des radars.

Halte à l'obscurantisme

Toute augmentation de la vitesse accroît la probabilité de survenue d'accident (distances d'arrêt plus importantes, perte de contrôle, etc.). A contrario, toute diminution de la vitesse réduit cette probabilité. La deuxième particularité de la vitesse est qu'elle aggrave la sévérité de l'accident. Les lois physiques et les études épidémiologiques convergent pour souligner la relation entre la vitesse et à la fois la fréquence et la gravité des accidents.

En 1982, Göran Nilsson (Institut National Suédois de Recherche sur la Route et les Transports (VTI) établit une relation mathéma-

tique entre la vitesse d'une part, et l'accidentalité et la mortalité d'autre part. Lorsque la variation de la vitesse moyenne est de l'ordre de quelques km/h, cette formule peut se traduire de façon simplifiée par

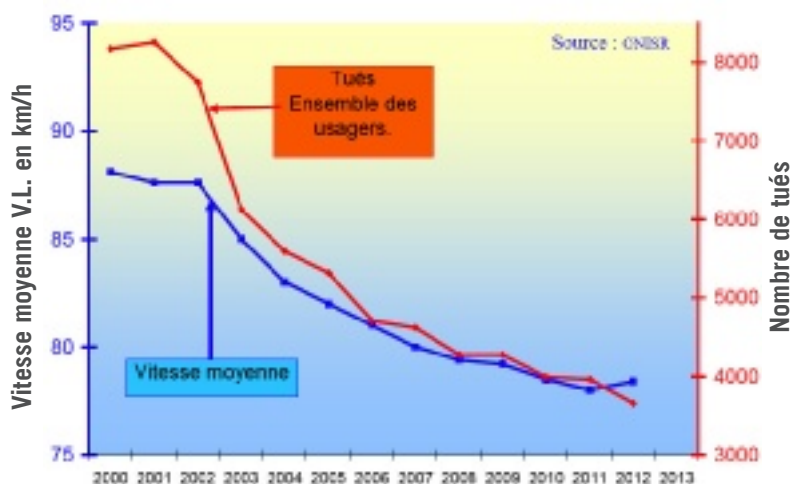
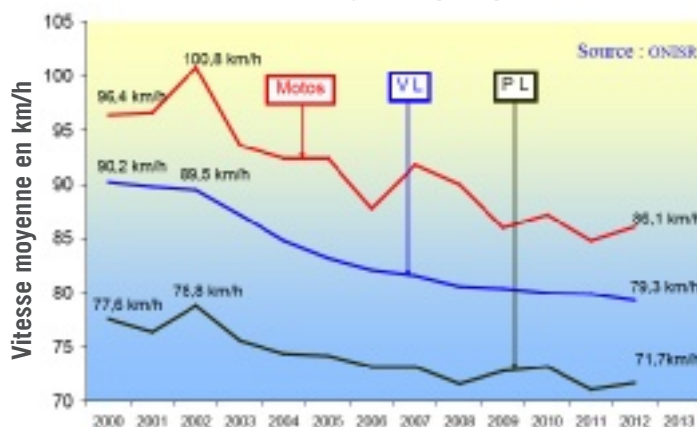
Une variation de la vitesse de 1 % induit une variation du nombre d'accidents mortels de 4 %

Ainsi une faible variation de vitesse implique une variation significative du risque d'accidents mortels. Cette relation a été admise par la communauté scientifique. En 2005 des chercheurs hollandais, Letty Aarts et Ingrid Van Schagen, publient un article sur la relation entre la vitesse et l'accidentalité. En 2000 Rune Elvik (Institut d'Économie des Transports, Centre Norvégien de Recherche sur les Transports (TØI) conclut que la forme proposée par Nilsson est la plus adaptée et en 2009 il la peaufine en distinguant les différents réseaux routiers. Etc.

Bien que cette modélisation mathématique ait été confirmée par moult analyses en situation réelle tant nationales qu'internationales, les « pro-vitesse » nient la validité de cette relation.



Vitesses moyennes pratiquées



Le graphique ci-dessus met en évidence la relation entre la vitesse moyenne de circulation et la mortalité.

➤ L'impact des limitations de vitesse

*Une baisse des limites de vitesse
=
Une baisse de la mortalité*

✎ Une première expérience en 1959-1960 a consisté à limiter la vitesse à 90 km/h pour les voitures particulières et à 70 km/h pour les poids lourds sur 2 000 km de routes. La chute du nombre d'accidents est de 23 %.

✎ En 1973, au moment du premier choc pétrolier, la vitesse sur les autoroutes n'était pas limitée. Le taux de mortalité était de 3,6 tués par 100 millions de kilomètres parcourus. Quand la vitesse a été abaissée à 130 km/h, ce taux est passé à 1,5, soit une réduction de plus de 50 % de la mortalité.

✎ En 1985, au Danemark, l'abaissement de la vitesse de 60 à 50 km/h en agglomération s'est traduit par une diminution de 9 % des accidents et de 24 % des tués.

✎ En 1990, la France a abaissé la vitesse en agglomération de 60 km/h à 50 km/h. Au cours des deux années suivantes, il y a eu une diminution de 15,4% du nombre des tués. Une étude statistique a montré que l'introduction du « 50 en ville » avait permis d'éviter 14 000 accidents en milieu urbain et de sauver 580 vies en deux ans (1991 et 1992).

✎ En 1994, Graz, deuxième ville d'Autriche avec 250 000 habitants, a limité la quasi-totalité de ses rues à 30 km/h : Un an après, les accidents graves avaient diminué de 24%, et ceux impliquant des piétons, de 17%.

✎ Toulouse a examiné l'accidentalité avant/après la mise en œuvre de ses zones 30 (230 km linéaire en septembre 2009) et constaté une baisse de près de 40% des accidents corporels dans les rues aménagées (calcul sur moyenne d'une période de 5 ans), et n'y enregistre depuis aucun accident mortel.

*Une augmentation des limites de vitesse
=
Une augmentation de la mortalité*

✎ En 1987, aux États-Unis, le relèvement de la vitesse sur certaines voies interurbaines de rase campagne de 90 à 105 km/h se traduit par une augmentation de 3 % des vitesses pratiquées et une hausse de 18 % des tués par rapport aux routes restées à l'ancienne limitation.

✎ En 1996, aux États-Unis, 24 États relèvent de 10 km/h la vitesse sur certaines voies : quelques mois plus tard on enregistre sur ces voies une augmentation de 12 % des tués.



L'idée selon laquelle les petits excès seraient sans danger et devraient cesser d'être sanctionnés est une idée fausse.

En 2010, environ 32 % des automobilistes (contre 59 % en 2002) dépassent les limites de vitesse. Les chiffres sont de 50 % pour les motocyclistes (contre 76 % en 2002), tous réseaux et toutes limitations confondues. 10,2 % des automobilistes (contre 34 % en 2002) dépassent de plus de 10 km/h les limites de vitesse et le chiffre atteint 25,6 % pour les motards (contre 56 % en 2002). Les très grands excès de vitesse sont passés sous la barre des 0,1 %. En 2013, des chercheurs de l'Ifsttar (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux) montrent qu'entre 2001 et 2010, la fraction des accidents mortels attribuables à la vitesse évolue ainsi :

- Excès de vitesse supérieurs de 20 km/h : baisse de 25%, à 6 %.
- Excès de vitesse entre 10 et 20 km/h : baisse de 13 % à 9 %.
- Excès de vitesse de moins de 10 km/h : stable, mais leur proportion au sein des accidents mortels a augmenté, passant de 7 % à 13 %.



La voiture de demain...

Pierre LAGACHE

La voiture d'aujourd'hui n'en serait t-elle finalement qu'à l'âge de pierre ? À ceux qui traitent la Ligue «d'autophobe», lançons cette invitation : rejoignez nous dans un bel exercice de prospective. Imaginons la voiture de demain pour mieux anticiper les changements profonds qui nous attendent...

Vers la voiture « intelligente » ?

Les 500 experts des transports, réunis en février dernier par l'IFFSTAR (1), sont unanimes : les évolutions technologiques numériques appliquées aux transports, seront considérables tant en termes de sécurité que de confort, d'accessibilité ou d'économie d'énergie. Le défi de la mobilité consiste à rendre nos voitures plus intelligentes, en les faisant communiquer entre elles, avec les autres usagers de la route, les infrastructures ou les centres de gestion routière. C'est ce que les experts appellent les Systèmes de Transports Intelligents Coopératifs (STI-C). On comprend alors aisément que les avantages peuvent être considérables : alerter d'un danger imminent, indiquer la vitesse à adopter pour fluidifier le trafic, informer sur l'état de la chaussée...

Un programme de recherche associant les constructeurs

Un premier programme de recherche SCOREF@1 (2) qui s'est achevé en 2013 a porté sur plusieurs axes : développer des services aux usagers, déterminer le taux de détection de messages de dangers imminents envoyés aux véhicules, évaluer la portée et la qualité des signaux émis et les temps entre la survenue d'un événement et le moment où le conducteur est prévenu, etc. Le travail a, par exemple, permis de montrer qu'un véhicule à contresens reçoit à coup sûr le message d'alerte et que 95 % des véhicules environnants sont prévenus.

Le programme doit se poursuivre en France. Scoop@F2 affiche son ambition : d'ici à 2016, plus de 3 000 véhicules seront testés sur 2 000 kilomètres de routes connectées. Le champ technologique est considérable et les phases de tests seront essentielles.



Voiture connectée : le miroir aux alouettes ?

À n'en pas douter, la technologie pourra contribuer à améliorer la sécurité sur nos routes, mais le mythe annoncé d'une voiture autonome n'est pas encore tout à fait pour demain. Force est de constater que ces technologies ont aussi aujourd'hui des impacts négatifs non négligeables (téléphone au volant, dispositif de détection des contrôles...). Par ailleurs, sous couvert de la traditionnelle revendication libertaire, des technologies sécuritaires ne sont toujours pas mises en œuvre (Boîte noire, LAVIA). La Ligue devra donc être très vigilante sur les évolutions futures et rester militante pour que les technologies au service de la sécurité soient priorisées face aux sirènes du marketing de la connexion.

(1) Institut Français des Sciences et Technologies des Transports et de l'Aménagement des Réseaux.

(2) Système coopératif routier expérimental @ en France. Projet piloté par Renault et labellisé par le pôle Move'o.

**À notre connaissance,
les voitures sont encore sous le contrôle
d'un conducteur !**

La sécurité d'abord

Les analyses des comportements des conducteurs (réalisées par Renault et PSA) sont visiblement riches d'enseignements. Point important : les services destinés à accroître la sécurité sont particulièrement appréciés, améliorant significativement la vigilance des conducteurs. Ils anticipent davantage les décélérations ou les changements de voie. Inversement, une information jugée non pertinente par le conducteur peut le stresser inutilement, ce qui peut s'avérer dangereux.

« Trajectoire » (numéro d'avril 2014)

La dernière revue de L'IFSSTAR consacre un dossier à la voiture de demain. L'IFSSTAR est un laboratoire de recherche sur les évolutions des pratiques de mobilité.

En savoir Plus : <http://www.ifsstar.fr>



Consulter la revue

Facebook, Coyote... même combat !

Claude LIENHARD

Professeur des Universités

spécialiste en réparation des dommages corporels

Les nouvelles technologies, en toute matière, viennent bouleverser la donne. Il ne faut ni s'en réjouir, ni s'en plaindre. Il suffit d'en prendre acte.

C'est dans cet environnement que doit être analysée l'initiative judiciaire du Procureur de la République de Rodez de poursuivre devant le Tribunal correctionnel 15 personnes qui à un titre ou un autre ont fait le choix volontaire d'utiliser Facebook pour mettre en échec le dispositif de contrôle de vitesse, et pour certains de se montrer outrageants vis-à-vis des gendarmes.

Actuellement, il s'agissait d'un groupe Facebook « Le groupe qui te dit où est la Police en Aveyron », et d'une page anti-radar très active avec de nombreux adeptes signalant la présence de radar.

Cette initiative judiciaire entrant dans les missions du Parquet – agir contre celles et ceux qui s'affranchissent de la loi et de veil-

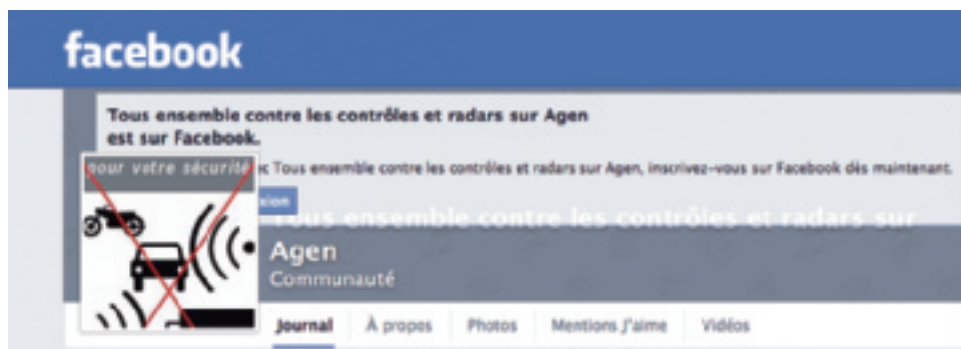
ler à la sauvegarde des droits des victimes – a fait grand bruit.

Le sujet est sensible et méritait sans doute débat. Il est tout à fait pertinent que ce débat se joue sur la scène judiciaire. C'est le rôle du juge républicain dans une société démocratique que de dire le droit. Tout comme il appartient aux médias, à condition de garder mesure et distance par rapport au groupe de pression, de relayer la controverse sans oublier de l'approfondir.

Le cœur du débat est l'interprétation de l'article R. 413-15 du Code de la route.

La question qu'aura à trancher le tribunal correctionnel dans le jugement qui sera rendu le 3 décembre 2014 est de savoir si la pratique des prévenus, établie et même revendiquée, peut être considérée comme faisant œuvre de « détection de radar ».

Comme toujours, le juge ici pénal, devra s'interroger sur l'objectif social du texte répressif, sur le but à atteindre, faire une fine appréciation conjuguant de l'esprit et de la loi au sens large. Les chiffres de l'accidentalité, l'ombre portée de comportements asociaux (notamment chez de jeunes conducteurs usagers des réseaux sociaux), la connaissance que peuvent avoir les juges composant un tribunal correctionnel des conséquences concrètes dévastatrices des violences routières, la nécessité d'un ordre public routier, comme il existe un ordre public sanitaire, technologique ou économique et financier, sont autant d'éléments qui peuvent guider le raisonnement. Ces éléments d'appréciation seront mis en perspective avec les arguments de la défense largement exprimés, aussi bien sur les marches médiatiques du Palais que dans le prétoire, si l'on en croit les nombreux comptes rendus de presse.



Rappelons à quoi sert le droit pénal et plus particulièrement le droit pénal routier

À protéger les valeurs que la société tient pour essentielles. Il en est ainsi pour le droit à la vie, à l'intégrité physique et psychique et le droit à la sécurité. C'est pourquoi tout ce qui concourt à l'occurrence de violences routières ou de simples risques de violence doit être combattu sans faille.

Le droit doit être capable de s'adapter, certains même n'hésitent pas à parler de droit souple. Certes le droit pénal se doit aussi de rester dans l'épure d'une interprétation stricte, ce qui ne veut pas dire surannée.

L'article R. 413-15 du Code de la route tel que modifié par décret du 11 juillet 2003 ne fait désormais aucune différence entre avertisseurs et détecteurs de radars.

« Le fait de détenir ou de transporter un appareil, dispositif ou produit de nature ou présenté comme étant de nature à déceler la présence ou perturber le fonctionnement d'appareils, instruments ou systèmes servant à la constatation des infractions à la législation ou à la réglementation de la circulation routière ou de permettre de se soustraire à la constatation des infractions est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe ». L'article R. 413-15 précise également que ses « dispositions sont également applicables aux dispositifs ou produits visant à avertir ou informer de la localisation d'appareils, instruments ou systèmes servant à la constatation des infractions à la législation ou à la réglementation de la circulation routière ».

Suite à la rédaction de l'article, début décembre, les quinze membres du groupe Facebook ont été condamnés à un mois de suspension de leur permis de conduire par le tribunal correctionnel de Rodez pour « soustraction à la constatation des infractions routières ». Concernant les poursuites pour outrage, ils ont été relaxés.

➤ Cars scolaires : danger aux points d'arrêt

Jean-Marie LEVERRIER

Les deux types d'accidents d'enfants fréquents aux abords des points d'arrêts de cars scolaires sont :

- Véhicule croisant ou dépassant le car à l'arrêt et qui heurte un enfant lorsqu'il traverse la route.
- Un enfant percuté par le car alors qu'il en descend puis qu'il traverse devant ou qu'il court à côté.

Accident causé par un véhicule croisant ou dépassant le car (à l'arrêt ou proche) et heurtant un enfant lorsqu'il traverse la chaussée après être descendu du car ou pour y monter.



Dans ce type d'accident, trois éléments sont souvent réunis : il fait nuit ou il pleut, l'automobiliste roule trop vite.

- dans l'Orne le 27 novembre 1995 : Il fait nuit, deux fillettes traversent pour rejoindre le car et sont renversées par une voiture et décèdent.
- dans le Tarn et Garonne le 31 janvier 2013 il faisait encore nuit, vers 7 h 45, une collégienne est percutée par une voiture en traversant la chaussée et décède.
- dans le Morbihan le 21 novembre 2007 des enfants descendus du car traversent la route derrière le car sont heurtés par un véhicule qui croise le car à l'arrêt. Une enfant est tuée.

C'est ce dernier type d'accident, en rase campagne qui est le plus fréquent et qui fera l'objet ci-après de notre analyse sur les moyens à mettre en œuvre pour les éviter.

⇒ Bien informer les enfants et les parents

Aux parents : lorsqu'ils déposent ou reprennent leurs enfants, ils doivent stationner dans la mesure du possible du côté de la voie où circule le car. Aux enfants : traverser la route derrière le car mais après avoir attendu qu'il soit reparti loin : des autocollants clairs devraient être affichés sur le bas de toutes les vitres afin que les enfants assis les voient, et non sur la porte où ils passent sans regarder.

⇒ Rendre la signalisation routière plus explicite

Lors de l'arrêt du car, l'automobiliste voit successivement trois informations :
> le panneau A13 (triangle enfants) à 150 m > le car > le panneau C6 (carré bleu car).

Cette dispersion des informations nécessite de la part de l'automobiliste observation + mémoire + réflexion, et enlève de la prégnance au message, prégnance nécessaire pour générer un comportement réflexe ne nécessitant ni observation, ni mémoire ni réflexion de synthèse.

La solution est de grouper ces trois informations afin qu'elles soient simultanées et délivrent le message suivant :

« Du car que vous voyez là devant vous, arrêté ou redémarrant, des enfants sont descendus et vont peut-être traverser ». Pour être perçu de la sorte, les deux panneaux doivent être groupés à 50 m (pas 150). L'article 25-A de l'IISR (Instruction interministérielle sur la signalisation routière) permet de placer le panneau de danger (le A13) à moins de 100 m à condition d'être complétés par un panneau de distance (ex : 50 m). L'article 69-5 stipule que les panneaux d'indication C peuvent être implantés en position avancée s'ils sont complétés par un panneau de distance (ex : 50 m).

Rappelons que le Code de la route (art. R.413-17) impose de réduire sa vitesse lors de croisements ou dépassement de cars arrêtés.

⇒ Construire un îlot central séparateur

Un tel îlot permet :

- d'empêcher les dépassements du car à l'arrêt.
- d'assurer la covisibilité entre l'automobiliste qui croise et l'enfant qui traverse, même si les enfants font l'erreur de traverser avant que le car ne soit reparti loin.



Le photomontage reproduit un aménagement souvent mis en œuvre en Autriche.

⇒ Faire porter un gilet jaune aux enfants

Le port d'un gilet rétro réfléchissant est obligatoire pour les cyclistes (y compris les enfants) circulant hors agglomération, de nuit ou de jour lorsque la visibilité est insuffisante. Le gilet rétro réfléchissant est obligatoire dans tous les véhicules. Ainsi, si le véhicule est immobilisé sur la chaussée ou ses abords à la suite d'un arrêt d'urgence, son conducteur doit le porter avant de sortir du véhicule.

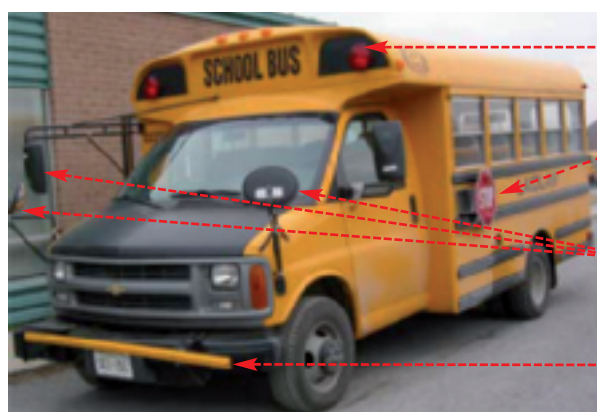
Paradoxalement, les enfants piétons qui cheminent en rase campagne le long de ces mêmes routes pour rejoindre l'arrêt de bus et attendent les cars scolaires ne bénéficient pas de cette obligation de sécurité ! Cependant il nous semble indispensable de corriger cette anomalie en distribuant et faisant porter aux enfants un gilet jaune avec bandes rétro réfléchissantes afin de les rendre plus visibles aux abords du bus lorsqu'ils traversent la route, mais aussi sur l'ensemble du trajet entre leur domicile et le point d'arrêt. La difficulté sera de s'assurer que les enfants portent le gilet jaune qui

leur a été distribué. En ce qui concerne le trajet à pied entre leur domicile et le point d'arrêt, aucun adulte n'est présent pour les inciter à le porter, mais au départ de la maison ou dans la voiture qui les amène, les parents ont le pouvoir de leur imposer.

⇒ Améliorer la signalisation du car

Depuis 2008 (arrêté du 3 août 2007), les cars scolaires « doivent être équipés d'un signal de transport d'enfants muni d'un éclairage soulignant la silhouette des personnages. Le signal de détresse doit impérativement être utilisé à l'arrêt du véhicule lors de la montée ou de la descente des enfants ».

Mais le panneau n'est pas très visible : en fait il est dérisoire. D'autre part, le signal de détresse (warning) n'est pas très fort et n'est pas un signal « dédié ». Depuis 30 ans les associations demandent en vain l'utilisation de gros feux spéciaux comme au Canada.



Feux d'avertissement

Bras d'arrêt mobile

Miroirs spéciaux

Bras de contrôle de traverse pour piétons

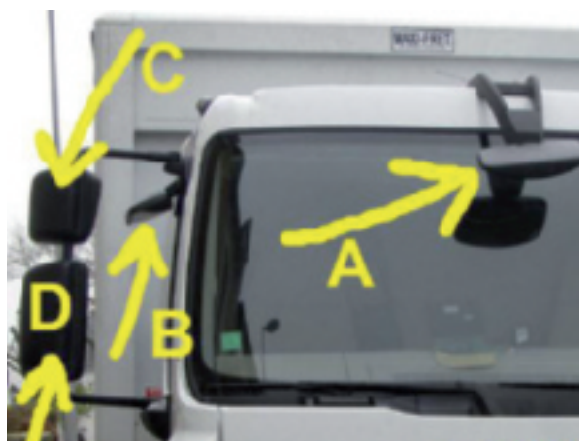


Exemple des bus canadiens.

Accident causé par le car lui-même avec un enfant descendu du car et qui traverse devant le car, ou sur un enfant qui court à côté du car qui redémarre.

Exemples : Dans le Lot et Garonne le 22 février 2013, un garçon de 3 ans est mort accidenté par la roue avant droite du car de ramassage scolaire : il traversait devant le car qui a démarré, le conducteur ne l'avait pas vu. En Mayenne, le 22 décembre 2012, une adolescente de 13 ans a été écrasée et tuée par un bus : elle venait de rater son bus et courait à côté du véhicule, elle a glissé sur la chaussée humide et a été écrasée par les roues arrière du bus.

Il existe un angle mort devant le car et un angle mort à droite du car, près des roues. Des rétroviseurs spécifiques, en plus du rétroviseur habituel (D), permettent de pallier à ces angles morts, certains sont obligatoires, mais qu'ils le soient ou non, il est important que tous soient installés : l'antévisseur (A) à l'avant, placé au dessus du parebrise, permet de voir tout ce qui se passe devant le car, le rétroviseur d'accostage (B) au dessus de la portière droite permet de voir tout ce qui se passe sur la partie avant du côté droit près de la roue avant, le rétroviseur grand angle (C) permet de voir tout le côté droit du car. La mise en place de capteurs associés à des caméras sur les nouveaux modèles serait de nature à limiter le risque.



➤ Les ORIENTATIONS de la Ligue en 2015

Les chiffres actuels ne permettront pas d'atteindre l'objectif fixé de moins de 2 000 morts en 2020, sans mesures nouvelles ciblant prioritairement la vitesse, première cause de mortalité sur la route, et facteur de gravité des blessures.



Dans ce contexte, l'Assemblée Générale de la Ligue du 7 juin 2014 a validé l'ensemble des orientations suivantes :

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 :

- Demander l'abaissement généralisé de 10 km/h des vitesses maximales autorisées (VMA) hors agglomération.

- 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.
- 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 la limitation de vitesse à 30 km/h en agglomération.
- Obtenir l'interdiction de la vente et de l'usage des systèmes et dispositifs d'avertissement de la présence des contrôles.
- Promouvoir la mise en œuvre rapide du LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée).
- Confirmer l'interdiction de l'utilisation du téléphone ou de tout système de communication (kit mains libres, matériel à commande vocale, mail, sms, internet...) perturbant l'attention du conducteur.
- Promouvoir la généralisation de la boîte noire accidentologique dans tous les véhicules légers.
- Exiger l'obligation d'équiper tous les VUL (Véhicules Utilitaires Légers, dits « camionnettes ») d'une boîte noire et d'un carnet de bord permettant d'identifier les missions et leurs conducteurs.
- 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.
- 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.
- Promouvoir toutes mesures destinées à protéger les usagers vulnérables et accélérer la mise en place des dispositions du « code de la rue ».
- Demander l'obligation du port du gilet rétro réfléchissant pour les enfants piétons circulant hors agglomération, de nuit ou de jour, lorsque la visibilité est insuffisante, et l'obligation aux collectivités territoriales organisatrices des transports scolaires de mettre des gilets rétro réfléchissants à la disposition des enfants transportés.
- 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, et continuer à soutenir les familles de victimes qui nous le demandent, dans la mesure de nos moyens.

Conclusion :

Nous devons rester vigilants et combattifs, pour contrer les lobbies et pour promouvoir les solutions qui permettront de réduire encore le nombre des victimes de la route et de la rue.

Formation pour les adhérents

Que faire juste après l'accident ? Quels sont mes interlocuteurs ? Quel avocat prendre, vous avez bien un avocat à me conseiller... ? Est ce que je dois déposer plainte ? Quelles sont les indemnités que je vais percevoir ? Dois-je accepter la proposition qui m'est faite ? Comment se déroulent les expertises ? Qui sont les experts ? Autant d'interrogations nécessaires et légitimes...

Afin de mieux armer les bénévoles dans leur mission de premier accueil des familles touchées par les drames de la route, la Ligue propose à ses adhérents une formation animée par l'avocat Claude Lienhard sur le thème :

Justice et victimes de la route : quelles réponses apporter ?

Samedi 17 janvier 2015 de 9H30 à 17H30 à Paris

Inscriptions : contacter la Ligue.



Voiture Citoyenne 9^e Palmarès

Lancé en 2005 en partenariat avec « 60 millions de consommateurs » le Palmarès de la voiture citoyenne est un classement pour vous guider dans le choix d'une voiture plus sûre et plus économe, respectueuse à la fois de ses occupants, des autres usagers de la route et de l'environnement. Il est établi par un groupe d'experts indépendants réuni par la Ligue contre la violence routière.

A quelle place se situe dans le palmarès « Voiture Citoyenne » votre véhicule ou celui que vous souhaitez acquérir ?

Cliquez sur www.voiturecitoyenne.fr

Nouveau : vidéo en ligne ! Voiture citoyenne : l'histoire d'un Palmarès

Interview de Marie-Jeanne Husset, journaliste scientifique, directrice de « 60 Millions de consommateurs » durant 18 ans. À découvrir sur le site web de la Ligue.



Voir la vidéo



Le site de la ligue : www.violenceroutiere.org



Les Entretiens de la Ligue

9 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière



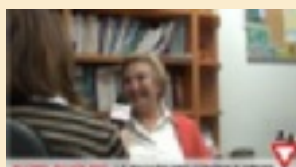
Le LAVIA



Le LAVIA, caméra embarquée



La vitesse, première cause d'accident



Prise en charge de l'alcool



Justice et sécurité routière



Rémy Heitz : mon passage à la sécurité



La désinformation



Médias : le rôle des lobbies



Voiture citoyenne



Revue de presse

Les entreprises vont pouvoir interdire tout alcool au travail

Le Monde.fr avec AFP 03/07/2014

Est-ce la fin des pots au bureau ?

Les entreprises vont désormais pouvoir interdire la consommation de toute boisson alcoolisée en leur sein par le biais de leur règlement intérieur

Jusqu'à présent, le Code du travail stipulait qu'« aucune boisson alcoolisée autre que le vin, la bière, le cidre et le poiré n'est autorisée sur le lieu de travail ». Mais un décret publié jeudi 3 juillet au *Journal officiel* ajoute un alinéa, selon lequel « lorsque la consommation de boissons alcoolisées » est « susceptible de porter atteinte à la sécurité et la santé physique et mentale des travailleurs », l'employeur peut prendre des mesures par le biais « le règlement intérieur ou, à défaut, par note de service ». « Ces mesures, qui peuvent notamment prendre la forme d'une limitation, voire d'une interdiction de cette consommation, doivent être proportionnées au but recherché », précise le texte.

2,7 verres d'alcool par jour

Le ministère du Travail, à l'origine de ce décret, souligne que « l'alcool est la substance psychoactive la plus consommée » en

France. Il rappelle que « le présent décret vise à donner aux employeurs les moyens d'assumer l'obligation de sécurité de résultat qui leur incombe en matière de préservation de la santé et de la sécurité des travailleurs, et de prévenir tout risque d'accident ».

L'abus d'alcool est responsable de 49 000 morts par an en France, selon une étude de l'institut Gustave-Roussy, soit de l'ordre de 134 morts par jour. Les Français de plus de 15 ans consomment 27 grammes d'alcool pur par adulte et par jour, ce qui correspond à 2,7 verres d'une boisson alcoolisée servie dans un café.

Suisse : 10 sièges auto testés, 1 seul plébiscité

Prévention Routière 29/10/2014

Régulièrement, comme les associations de consommateurs en France, le Touring club suisse (TCS) vérifie que les dispositifs de retenue pour enfants répondent bien aux normes et aux exigences de sécurité. Pour la deuxième vague d'essai de l'année, 10 sièges auto ont subi une batterie de tests portant sur la sécurité en cas de collision, le maniement, l'ergonomie, les qualités pratiques et la présence de substances toxiques.

Et comme en France, les conclusions des experts, qui intéressent au premier chef les parents de jeunes enfants, montrent que les fabricants disposent encore de marges d'amélioration.

Pour le TCS, plus de la moitié des modèles testés sont recalés dans la catégorie « non recommandés » ; aucun ne recueille la mention « excellent » et un seul siège, une coque pour bébé (jusqu'à 13 kg ou environ 9 mois), se qualifie comme « très recommandé ». Et encore n'est-il pas doté du système Isofix. Il est vrai que les tests du TCS sont exigeants. Mais la sécurité des enfants est à ce prix.



Ma Liberté de foncer « Tout est Permis » de Coline Serreau

Charlie Hebdo – Gérard Biard – 10/09/2014

Quand, il y a huit ans, Coline Serreau a effectué un stage de récupération de points, au milieu de chauffards de tous âges, de tous sexes, de toutes conditions sociales, une évidence lui a sauté au visage : la bagnole, du moins l'usage qu'on en fait, est le plus fidèle miroir de la société contemporaine. La route et la rue espaces collectifs que chacun, à plus forte raison quand il est dans sa voiture, considère comme des espaces privés au sein desquels il fait « ce qu'il veut », incarnent mieux que tout les travers d'une société individualiste et machiste, où compétition, performance et vitesse sont les maîtres mots, et où l'acceptation d'appartenance à un collectif est perçue comme un aveu de faiblesse.

C'est donc une vraie analyse sociale et politique de la société française à laquelle se livre la réalisatrice, plantant sa caméra au milieu de ces stagiaires amenés soudain à réfléchir – ou pas, pour certains – sur eux-mêmes, sur leur comportement, sur leurs actes et leurs conséquences, et donnant la parole à tous les acteurs de la sécurité routière, de ses plus ardents défenseurs à ses plus acharnés adversaires – parmi ces derniers, Éric de Caumont, l'avocat des points perdus, mérite la palme du cynisme satisfait.

Abattant un à un les clichés matraqués par les lobbies – l'automobiliste « vache à lait » et « racketté par l'État », la légende des autoroutes allemandes où la vitesse n'est pas limitée, l'impossibilité de conserver ses douze points quand on conduit tous les jours, la vitesse qui ne serait pas dangereuse quand on sait maîtriser son véhicule ... – Coline Serreau dresse un état des lieux parfois comique, parfois affligeant, parfois terrifiant, d'une humanité où un moyen de transport est devenu une arme, que l'on dirige le plus souvent contre soi. Mais une humanité qu'elle ne désespère pas de voir s'éveiller un jour...



À voir absolument !

Le film de Coline Serreau « *Tout est permis* » est sorti en DVD.
Pour le commander se rendre sur le site <http://www.bacboutique.com>

Un tarif préférentiel est accordé aux Associations Départementales de la Ligue (réduction de 40% soit 9 € le DVD).

Pour les projections publiques gratuites le tarif est de 200 € HT.



La bande-annonce de « *Tout est permis* »



Piétons, poussez-vous, les vélos arrivent sur les trottoirs !

Lemond.fr 08/12/2014 Blog SOS Conso Rafaële Rivals

Les vélos pourront bientôt circuler aux côtés des piétons sur certains espaces qui deviendraient mixtes.

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), instance de conseil du gouvernement en matière de sécurité routière, vient en tout cas d'en recommander le principe aujourd'hui lundi 8 décembre, lors de sa septième réunion plénière, à l'Assemblée nationale. L'adoption de cette recommandation a donné lieu à un échange savoureux. **Chantal Perrichon, la présidente de la Ligue contre la violence routière, s'est opposée à cette mixité, car « elle se fera au détriment du piéton, qui est l'usager le plus vulnérable ». Or, a-t-elle précisé, « la Ligue défend toujours les plus vulnérables, qui seront en l'occurrence surtout des enfants et des personnes âgées ».** Patrick Jacquot, président de la commission « deux roues, deux roues motorisés » du CNSR, a répondu : « *On préfère qu'un cycliste donne un petit coup de guidon à un piéton plutôt qu'il soit percuté par un quinze tonnes* ».

Le docteur Philippe Lauwick, président de la commission « alcool, stupéfiants vitesse » du CNSR, n'a pas manqué de réagir : « Un petit coup d'épaule à une vieille dame frêle atteinte d'ostéoporose peut la faire tomber, l'immobiliser et la condamner à l'isolement, votre propos était inentendable ».

M. Jacquot a persévéré : « Nous ne sommes pas là pour protéger les plus faibles, la vieille dame va apprendre la mixité, elle deviendra attentive aux vélos. Si on craint un coup de guidon, il ne faut plus sortir de chez soi ».

La recommandation du CNSR ne précise pas sur quelles voies il s'agirait d'organiser cette mixité.

Elle indique que « *les dispositifs réglementaires actuels prévoient déjà des espaces de cohabitation entre les piétons et les cyclistes (aire piétonne, voie verte ou zone de rencontre), mais ne correspondent pas au besoin de séparer usagers motorisés des usagers non motorisés sur une même voie* ».

Elle constate que « *les espaces mixtes piétons cyclistes définis dans d'autres pays d'Europe sont des zones partagées entre piétons et cyclistes, sans délimitation des cheminements piétons et cyclistes au niveau d'un trottoir. Ces espaces permettent de séparer les usagers les plus vulnérables des usagers motorisés* ».

Elle ajoute qu'« *une expérimentation a été mise en place dans la communauté urbaine de Strasbourg. Tant sur la période 2007-2010, que pour l'évaluation plus formelle organisée entre 2010 et 2012, elle n'a enregistré aucun accident corporel impliquant un cycliste responsable, ces derniers ayant l'obligation de rouler à l'allure au pas* ».

Petit détail : cette expérimentation a été annulée par le tribunal administratif de Strasbourg, le 23 janvier 2013, faute d'assise juridique suffisante. C'est l'association Piétons 67, soutenue par les Droits du piéton, qui a fait un recours. Elle estimait que l'arrêté du 1^{er} juillet 2006 qui créait des trottoirs mixtes était illégal, le Code de la route réservant, selon elle, l'usage des trottoirs aux seuls piétons ou cyclistes de moins de huit ans. Elle a demandé l'annulation d'une décision implicite de rejet de leur suppression.

Le tribunal administratif juge que le Code de la route n'interdit pas la création d'une piste cyclable sur des trottoirs (alors même qu'ils auraient été réservés antérieurement à l'usage exclusif des piétons et usagers assimilés), à condition qu'elle soit délimitée et séparée de l'espace réservé aux piétons, « *qui doit rester normalement praticable par eux* ».

Il juge donc que la communauté urbaine de Strasbourg a pu mettre légalement en place sur les trottoirs des « zones mixtes », dès lors qu'y sont aménagés des emplacements réservés aux cycles et d'autres aux piétons, séparés et délimités par un marquage au sol. En revanche, les zones pour lesquelles aucun espace réservé aux cycles ou aux piétons n'est identifié et délimité matériellement étant « *illégalement instituées* », elle donne raison à l'association.

« *Si d'autres zones mixtes sont instituées de manière illégale, nous ferons d'autres recours* », promet Jean-Paul Lechevalier, président de l'association les Droits du piéton.

Le CNSR a également proposé d'expérimenter un dispositif d'amendes minorées pour les cyclistes, déjà mis en place à Strasbourg. M. Jacquot a assuré, sans expliquer pourquoi, que ce dispositif entraîne plus de verbalisations de cyclistes.

À Strasbourg, neuf infractions de quatrième classe voient leur montant minoré d'environ 50 % (circulation en sens interdit, inobservation de l'arrêt absolu imposé par un panneau stop, refus de priorité là où l'obligation de céder le passage est signalée, inobservation de l'arrêt imposé au feu rouge...).

Le délégué interministériel à la sécurité routière, Jean-Robert Lopez, a indiqué « *avoir saisi la chancellerie, pour savoir si ce traitement différencié des amendes ne posait pas un problème d'égalité de traitement devant la loi* ».

Il s'est abstenu, lors du vote.

M. Lopez s'est également abstenu lors du vote d'une recommandation sur le transport des enfants sur les deux roues à moteur, qui s'abstient d'interdire cette pratique. « *Elle ne dit rien de l'équipement devant être porté par les enfants* », a-t-il expliqué.

Comme nous l'indiquons dans cet article, le CNSR a recommandé le port du casque pour les cyclistes, mais n'a pas imposé d'obligation, car cela pourrait les dissuader de prendre leur vélo.

Espaces mixtes piétons et cyclistes : position résumée de l'avis de la Ligue

Claude CHABOT

⇒ **Le piéton est le seul usager totalement vulnérable.** Il est lent, sans protection, exposé aux aléas divers de la rue et de la météo. Il subit une pression importante.

⇒ **Tous les autres usagers de la voie publique sont plus rapides et pesants.** Le vélo n'échappe pas à cette règle avec les risques qui s'y attachent. Les vélos assistés électriquement sont des engins motorisés plus lourds et plus rapides qui majorent le risque des piétons en circulant sur les trottoirs.

⇒ **Les vélos sont des véhicules** (R. 311-1) qui doivent - sauf nécessité absolue - circuler sur la chaussée (R. 412-7). Faire circuler les vélos sur les trottoirs fait du piéton un usager soumis à des règles de circulation dans le seul espace où il est censé trouver la tranquillité.

⇒ **Le trottoir a toujours été sanctuarisé au profit des piétons** qui doivent pouvoir s'y mouvoir et y déambuler sans contrainte et sans risque selon la trajectoire qu'ils choisissent. Les parents doivent pouvoir laisser leurs petits enfants y marcher librement afin qu'ils acquièrent de l'autonomie.

⇒ **Le fait de n'avoir recensé « aucun accident corporel avec cycliste responsable »** est un artifice qui ne démontre nullement que chacun trouve son compte dans ce dispositif.

⇒ **Le volet juridique de cette expérimentation** consacre la volonté de réduire les sanctions pour les cyclistes et demeure muet sur les conséquences de droit pour les piétons qui auraient à souffrir de l'usage de leurs espaces par des véhicules plus rapides qu'eux et imprévisibles.



Les cyclistes ne doivent pas circuler dans l'espace réservé aux piétons. Si par le fait d'une tolérance (y compris lors de l'expérimentation) cela se produit, la priorité du piéton est réaffirmée avec les conséquences de droit qui s'y attachent et la responsabilité civile et pénale du cycliste est toujours retenue en cas d'accident.



➡ Vie des asso's

📌 Une renaissance pour l'AD du Rhône

Philippe Duchêne a été l'artisan de la reconstitution de l'AD du Rhône en Mai 2013 dont il est Président. L'association a centré ses actions prioritairement sur l'information et la sensibilisation. Après une participation au Forum des Associations du 7^e arrondissement de Lyon en 2013, puis la diffusion du film « Tout est permis » au printemps, la Ligue 69 a été partenaire de la journée organisée par la commune de Belleville sur Saône le 8 octobre 2014 sur le thème général de la sécurité. « *L'Association a tenu un stand d'information* » précise Philippe Duchêne « *Nous avons eu à cette occasion un contact très intéressant avec le Directeur du Point Info Jeunesse de la commune et avec quelques jeunes lycéens. L'idée d'organiser une action avec la projection du film "Tout est permis" auprès du public lycéen a germé et nous travaillons depuis sur le projet* ». Une action peut en générer une autre...



📌 Une nouvelle AD dans le Lot

Le 2 octobre dernier, la nouvelle Association « Ligue Contre la Violence Routière du Lot » a officialisé sa création en organisant une journée à Cahors sur le thème de la sécurité routière. Pierre Lagache, Président de cette nouvelle Association s'est appuyé sur une équipe d'une dizaine de bénévoles pour mettre en place cette journée.

« *La création d'une nouvelle association est un événement important. Il est donc essentiel que l'implication de ce nouvel acteur dans le paysage de la sécurité routière départementale fasse l'objet d'une large communication* » précise-t-il. « *Je tenais à ce que cette journée soit l'occasion d'une rencontre avec les médias locaux et les instances officielles. La présence de Chantal Perrichon était également très importante, car le réseau national nous donne du poids et de la crédibilité.* »

À cette occasion le film « Tout est Permis » a été présenté à deux reprises. En matinée, 300 Lycéen(e)s ont assisté à la projection. « Nous ne savions pas comment ce public allait réagir » déclare Pierre Lagache. « *Nous sommes rassurés car le débat qui a suivi*

a été riche. Les retours des enseignants sont excellents et ceci nous encourage à reconduire cette action. »

L'après-midi, un point presse était organisé dans les locaux de Groupama qui est partenaire de l'Association. Tous les médias locaux ont répondu présent. Les orientations nationales ont été évoquées par Chantal Perrichon et l'Association Départementale a été présentée par Pierre Lagache. « *Nous serons un partenaire constructif mais vigilant. Je m'adresse aux élus locaux qui souhaitent remettre en cause l'arrêté préfectoral limitant les horaires nocturnes de vente d'alcool dans les buvettes des fêtes de villages. Je les appelle à leurs responsabilités d'élus de la République et à s'interroger sur le message qu'ils envoient à notre jeunesse.* » Le ton était donné !

En soirée, la seconde projection du Film « Tout est Permis » a réuni une centaine de personnes dont le Président du Département et le Directeur de Cabinet du Préfet. « Cette présence est un bel encouragement » considère Pierre Lagache. Chantal Perrichon est longuement intervenue au cours du débat qui a suivi rappelant que la Ligue assume clairement son rôle « d'aiguillon des institutions ».



Point presse organisé dans les locaux de Groupama (partenaire de l'association), à Cahors.

L'AD de la Vendée « Pour toi, Mathilde »

Le 5 février 2013, Mathilde, 16 ans, rentre de son lycée. Elle emprunte le passage pour piétons pour traverser une rue à quelques centaines de mètres de son domicile. Alors qu'elle a presque terminé cette traversée, une voiture survient et la renverse. Mathilde décède quelques heures après.

Le 6 septembre 2014, plus de 400 personnes se sont réunies aux Essarts en Vendée pour une **marche blanche** dans ce calme village. Des centaines de jeunes, un lancer de ballons portant un message personnel. Des amis, des poèmes. Après la maman de Mathilde, deux associations, dont la Ligue contre la violence routière ont exprimé leur soutien et aussi leur inquiétude sur les accidents du département : et en cette fin de vacances d'été, autant de décès que pour toute l'année dernière.

Des centaines de ballons emportant chacun un message sont partis dans le ciel. Pour Mathilde.

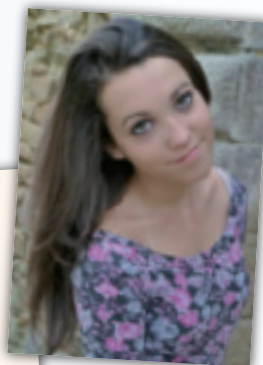


« Mathilde, 7 mois que tu nous as quittés et que les anges t'ont pris sous leurs ailes... Les mots ne sont pas assez forts pour dire à quel point tu nous manques et à quel point il est difficile d'avancer sans toi. Nous te revoyons des mois en arrière, le sourire aux lèvres, pétillante, avec ta joie de vivre. Pourquoi es-tu partie toi qui aimais la vie ?

Désormais, nous nous raccrochons à tous ces moments de bonheur partagés ensemble, mais aussi à la force quotidienne que tu nous transmets. Une nouvelle vie a commencé pour toi là haut, ici notre vie continue sans toi mais nous savons que tu es toujours là. En ce jour, nous sommes tous réunis pour te rendre hommage car ton départ a chamboulé nos vies. Sache que tu seras à jamais gravée dans nos pensées et dans nos cœurs. Nous n'oublierons jamais la fille formidable que tu étais. Ce n'est pas un adieu mais un au revoir car on se retrouvera

Nous t'aimons. »

Eva et Julie



Première participation de l'AD Ariège à une manifestation publique

Cette toute jeune AD créée fin 2013 s'est mobilisée du 28 mai au 1^{er} juin 2014 lors de la 43^e foire exposition de l'Ariège et du Couserans à Saint Giron (09) réunissant 140 exposants venant de toute la région Midi-Pyrénées. Jean Pierre Baubeau, Président de l'Association précise : « Nous avons mis en place un stand de 9 m² composé de matériels prêtés par la Direction Des Territoires auxquels sont venus s'ajouter des dépliant de la sécurité routière. Des numéros de la revue "Pondération" ainsi que des dépliant d'information de la Ligue contre la violence routière ont été également mis à la disposition des visiteurs ».

Les thèmes traités ont prioritairement été : la lutte contre l'alcool au volant, le téléphone portable, la vitesse, les deux roues, les seniors. Des réponses aux questions diverses provenant des échanges avec les visiteurs ont été apportées. L'animation du stand était assurée par des adhérents et sympathisants bénévoles.

Jean Pierre Baubeau tient à souligner : « L'investissement de nos bénévoles est essentiel. Eliane Tusseau et André Delque avec également l'appui d'Olivier Philip accompagné de son épouse Laetitia ont contribué à la réussite de cette action ».

Lors de l'inauguration qui s'est déroulée le jeudi 29 mai 2014 vers 16h30 en présence des autorités civiles et militaires du département, Monsieur François Murillo, maire de Saint-Giron, s'est arrêté longuement sur notre stand témoignant de ce fait de son intérêt pour la lutte contre la violence routière.

Malgré un temps peu clément, le stand a reçu la visite de nombreuses personnes et même si aucune adhésion n'a été réalisée à cette occasion, les contacts qui ont été pris ont été fructueux et laissent augurer des actions à venir.

L'AD de Loire-Atlantique en action à la Baule

Le 4 octobre 2014, 41 stands – dont celui de la Ligue 44 animé par Annie Le Botlan et Claude Chabot – étaient installés dans un gymnase pour la Fête des associations de La Baule. Visuel de simulation alcoolémie, documentation, réflexomètre. Claude Chabot confirme l'intérêt de l'outil en terme de pédagogie : « Le réflexomètre permet de découvrir instantanément, et parfois au grand étonnement de la personne, les distances parcourues durant la réaction et pendant le freinage ». Une vidéo « 50 km/h – 60 km/h » confirme la nécessité d'un respect strict des limites en agglomération. De nombreux entretiens ont eu lieu, avec comme support les projets de réduction de la vitesse limite sur certains réseaux routiers.



On peut apprendre à tout âge. Où l'on découvre que le réflexe prétendument atténué des personnes « âgées » est souvent aussi bon que chez les jeunes.

L'AD Haute-Savoie se mobilise

Le 3 novembre 2014, à Lugrin en Haute-Savoie, un automobiliste de 64 ans trouve la mort sur la RD 1005 dans un choc frontal provoqué par un conducteur sous l'emprise de la drogue. Le dépassement de la ligne continue et la vitesse excessive sont, par ailleurs, des éléments à charge établis par l'enquête.

« Cet accident a été l'élément déclencheur d'une prise de conscience de la dangerosité de cet axe qui est fortement fréquenté par des usagers se rendant sur leur lieu de travail en Suisse » déclare Guy Ovigneur, Président de l'AD de Haute-Savoie. « Une pétition a été mise en place et a recueilli de nombreuses signatures et témoignages. » Ces derniers sont souvent alarmistes « Je fais tous les jours cette route avec la peur au ventre » ; « Pour moi c'est la route de la roulette russe ».

Fin novembre, lors d'une réunion locale, les élus du secteur ont interpellé le Préfet qui s'est alors engagé à établir très rapidement un plan d'aménagement routier et à renforcer les contrôles.

Sur ce point, Guy Ovigneur est très combatif. « Nous avons eu beaucoup de difficultés à obtenir des informations de la part de la Préfecture, ce qui est absolument anormal. Les médias nous ont aidé à faire pression. De façon générale, la concertation avec les services de l'État est inexistante, la commission départementale de sécurité routière ne fonctionne pas. »

Dans ce contexte, le Président de la Ligue de Haute-Savoie a la certitude que la Ligue a un rôle essentiel à jouer. « Nous avons informé et sensibilisé les médias locaux (France Bleue, Le Dauphiné, Le Messenger) qui ont bien relayé notre message sur la nécessité à agir sur cet axe très dangereux. La vitesse doit y être impérativement limitée à 80 km/heure car la route est très sinueuse. À ce jour, nous sommes toujours dans l'attente de décisions concrètes de la Préfecture mais nous ne lâcherons pas ! ».

Le Messenger.fr

« Il faut limiter la vitesse à 80 km/h sur la RD 1005 »

jeudi 04.12.2014, 14:00

Guy Ovigneur, président de la Ligue contre la violence routière, voudrait plus de transparence sur le nombre de tués, afin de marquer les esprits.



Pondération

Associations départementales



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

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

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

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

11 – Aude : Christian Arnaud – 1, place Léon Blum – 11600 Villalier – Tél. : 06 85 61 16 54 – (lcvr11@orange.fr)

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

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

21 – Côte-d'Or : Dominique Gigon – Maison des Associations – 2, rue des Corroyeurs – 21000 Dijon – Boîte M2 – Tél. : 06 85 02 53 48 (lcvr21dijon@gmail.com)

25 – Doubs : Geneviève Chavigny – 21, rue Bel Air – 25870 Châtillon-le-Duc – Tél. : 03 81 58 82 18 (michel.chavigny@wanadoo.fr)

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

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

33 – Gironde : Robert Santander – LCVR33 – M.N.E. – 3, rue de Tauzia – 33800 Bordeaux – Tél. : 05 35 54 26 46 (violenceroutiere33.fr) – (lcvr33@gmail.com)

34 – Hérault : Guylaine Lang-Cheymol – LCVR 34 – 40, rue Favre de Saint-Castor – 34080 Montpellier – Tél. : 06 25 25 42 35 (lcvr34accueil@gmail.com) (www.violence-routiere-herault.org)

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

38 – Isère : Aline Chadrin – 6, rue Louise Michel – 38100 Grenoble – Tél. : 04 38 12 84 96 (Siège départemental)

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

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

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

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

46 – Lot : Pierre Lagache – 323A clos Lacassagne – 46090 Pradines – Tél. 06 07 45 75 77 (violenceroutiere46orange.fr)

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) – (violenceroutiere.5962.free.fr)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

77 – Seine-et-Marne : Charles Glize – 25, rue Jean Mermoz – 15 La Fontaine au bois – 77210 Avon – Tél. : 06 83 18 79 55 (lcvr.77@orange.fr)

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 : Laurence Gaillard – 600, route de Trets – 83640 Saint-Zacharie – Tél. : 04 42 62 74 96 – 06 33 35 22 01 (lcvr83@wanadoo.fr)

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

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

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

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

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

95 – Val-d'Oise : Jacques Yvroud – 7, rue Alexandre Dumas – 95130 Franconville – Tél. : 06 30 19 17 46 (lcvr95@laposte.net)

974 – Ligue contre la violence routière Réunion : Marlène Dijoux – 29, chemin Stéphane – Villa Vanille – Trois Mares – 97430 Le Tampon – Tél. : 06 92 77 68 80 (christophe-cesbron@mediaserv.net)

Conseil d'administration

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

**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 Générale 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 :

Claude Chabot

Jean-Luc Carl (violenceroutiere41@free.fr)

Guy Ovigneur

Invités : Pierre Lagache – Rédacteur en chef *Pondération* –
Philippe Laville, Ghislaine Leverrier, Michel Ternier, Odile Van Hée
(odile.vanhee@gmail.com), Christian Verdier.

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

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

(lcvr33@gmail.com)

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

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

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

Ile-de-France (Essonne – Hauts-de-Seine – Seine-et-Marne – Seine-Saint-Denis – Val-de-Marne – Val-d'Oise – Ville de Paris – Yvelines) :

Philippe Laville – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. & Fax : 01 69 44 48 79 (phlaville@free.fr)

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

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 les douze mois qui suivent, comprend l'abonnement à PONDÉRATION
(4 numéros par an) et donne droit à un reçu fiscal.