



OBJECTIF :
ZÉRO ACCIDENT

Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **Campagnes de sécurité
routière : quel impact ?**

p.09

➔ **Projet
MEVICA**

p.11

➔ **Droit pénal et
co-responsabilité**

p.16



**Contresens
routiers**

DOSSIER p.12

SOMMAIRE

- 3 - Édito
- 5 - Le point chiffres
- 6 - 4 questions à ... Philippe Péchenard
- 7 - LDC : la nausée
- 8 - Les « zones de danger en mouvement »
Le « bureau mobile »
Publicité « coyote »
- 9 - Les campagnes de sécurité routière :
quel impact ?
- 11 - Le projet MEVICA
- 12 - Dossier – Contresens :
un enjeu de coordination au national
- 15 - Le modèle de Nilsson pour les Nuls
- 16 - Droit pénal et co-responsabilité
d'homicide involontaire
- 17 - Revue de presse
- 19 - Vie de la Ligue
- 21 - Vie des asso's
- 23 - Associations départementales
- 24 - Conseil d'administration, Bureau
National, Délégués Régionaux
et Bulletin d'adhésion

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

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

Directrice de la publication :
Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :
Pierre Lagache

Comité de rédaction : 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 :

Christian Müller (couverture, p.12), mairie de Saint-Cergues (p.7), LCVR14 (p.8), Goodluz (p.13), Fotolia SE (p.14), LCVR44 (p.16), APSRE (p.17), Dimitry Vereshchagin (p.17), photograph.eu (p.19), LCVR95 (p.12), LCVR14 (p.12). Dessins de Cabu et de Charb publiés avec l'aimable autorisation de Charlie Hebdo.

Pondération

CONTRESENS : UN SUJET INSPIRANT...



Pierre LAGACHE, Rédacteur en chef de Pondération

Ma plongée en eaux profondes au cœur du dossier de la prévention des contresens m'aura finalement inspiré cet édito. Face à ce type d'accident rare mais grave et ressenti justement comme inacceptable par les victimes, les solutions impliquent de nombreux acteurs. Pour réduire l'accidentalité, ceux-ci doivent agir et surtout inter-agir de façon ciblée et coordonnée au service d'un même objectif clair.

Une méthode de travail de type « mode projet » s'imposerait donc (cf. article). Mais on est loin du compte. Malgré un travail d'enquête approfondi, il m'a été impossible de connaître l'objectif précis à atteindre et de déterminer qui était véritablement le pilote dans l'avion.

*... La bonne volonté
et les compétences des
opérateurs techniques sont
indispensables mais ne sont
pas suffisants ...*

La bonne volonté et les compétences des opérateurs techniques sont indispensables mais ne sont pas suffisants. L'absence d'objectif politique et d'un véritable porteur de projet nous confronte fatalement à la lourdeur du système.

Comme d'autres, ce sujet particulier des contresens doit être placé dans un cadre plus large et inviter l'État à une réflexion sur ses méthodes de travail. Volonté politique, s'affranchir de la recherche du consensus absolu, éviter le piège redoutable de « l'expérimentalité » aiguë. Certains services en raffolent... certains politiques en redemandent...

Si la connaissance est indispensable, n'oublions pas qu'elle n'est pas une fin en soi !

La **Ligue contre la violence routière** a été créée en 1983, alors que 12000 personnes mouraient chaque année sur la route. L'indifférence de l'opinion publique accompagnait alors ce drame national dont nous subissons encore les effets. La violence routière traduit une réalité : c'est chaque jour près de 10 morts et des centaines de blessés graves, c'est la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 25 ans.

Nos Valeurs

Indépendance

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

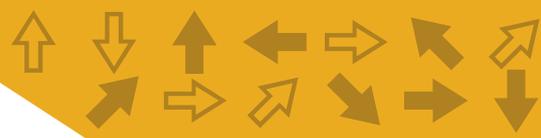
Rigueur

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

Proximité

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

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



Chantal PERRICHON,
Présidente de la Ligue
contre la violence routière

26 janvier 2015... 26 mesures annoncées¹ par le ministre de l'Intérieur.

Il faudra attendre le bilan 2015 pour espérer l'annonce d'**une mesure de rupture** et **une seule** : celle préconisée par le Comité des experts du Conseil National de Sécurité Routière, à savoir 80 km/h sur les routes à double sens, dépourvues de séparateur médian. Des centaines de vies sont en jeu !

Les chiffres de février viennent de tomber : nouvel échec de la politique menée par le ministre de l'Intérieur, qui sanctionne son acharnement à vouloir gérer – seul – un dossier majeur de santé publique : refuser de réunir un Comité Interministériel de Sécurité Routière (aucun depuis mai 2011), ignorer l'avis des experts pour ne sélectionner que les recommandations les plus inopérantes d'un CNSR impuissant et d'une DSCR aux ordres nous font craindre le pire. Nous avons déjà vécu cette situation entre 1997 et 2002 : J.-C. Gaysot, ministre des Transports de l'époque, avait clairement durant les 5 ans du gouvernement Jospin que la mortalité serait divisée par deux. Refus de Matignon d'écouter les experts : à part la loi sur les GEV (Grands Excès de Vitesse) qui ne touchait qu'un très petit pourcentage de conducteurs, rien d'efficace. Résultat : – 2,2% de la mortalité sur les routes pour le quinquennat. Responsables, mais pas coupables puisque plusieurs de ces « responsables » ont repris du service depuis 2012.

« Refusant d'être associés sans réagir à l'incompétence, la surdité et l'obstination dans l'erreur », Claude Got et Claudine Pérez-Diaz, experts auprès du Conseil National de Sécurité Routière, viennent de démissionner². Ces deux chercheurs qui collaborent depuis des décennies avec tous les gouvernements qui se succèdent, de gauche comme de droite, écrivent : « Quand des organisations n'assument pas leurs fonctions, il faut expliquer pourquoi et les quitter. Toute autre attitude relève d'une forme de compromission irresponsable conduisant à la culpabilité ». Les médiocres s'accommoderont parfaitement de cette situation !

Aucune gêne lors de la séance de photo pour la signature d'une convention entre J.-R. Lopez de la DSCR et E. Perez de la DCI (Direction de la coopération Internationale du ministère de l'Intérieur) : figures réjouies, épanouies, alors qu'ils apposent leurs paraphe respectifs pour travailler « ensemble à la promotion de la politique de sécurité routière française à l'international »...

À part promouvoir le modèle de 2002, ni intégré ni compris, est-il bien nécessaire d'exporter nos capacités à dégrader la sécurité routière ? Pour ne pas alourdir inutilement le bilan carbone d'éventuels futurs ambassadeurs, nous suggérons d'éviter les responsables de la sécurité routière chinois : ils pourraient avoir lu l'article de Ren Yaqui³...

Face à la persévérance et l'entêtement dans l'erreur, il ne nous reste plus qu'à attendre les résultats qui concrétiseront la faillite de l'objectif gouvernemental de moins de 2 000 tués sur les routes en 2020. Pour résumer nos appréhensions actuelles, une bulle du dessinateur Xavier Gorce me revient en mémoire : « Le réalisme nous oblige à revoir nos prévisions pessimistes à la baisse »...

Ce numéro de *Pondération* est dédié à Varouny, une kinésithérapeute de 25 ans, fauchée par une bétonnière tournant à droite, alors qu'elle utilisait un passage pour piéton dont le feu était passé au vert à un carrefour de Nice. Plusieurs accidents mortels ou très graves ont eu lieu dans le secteur de cette avenue Ray. Les riverains s'interrogent : combien de drames supplémentaires pour obtenir les aménagements nécessaires ?

Dernière minute : nous apprenons la mutation de J.-R. Lopez au ministère des Anciens Combattants et la nomination d'Emmanuel Barbe au poste de Délégué Interministériel. Nous lui souhaitons beaucoup de courage, car il devra assumer ses fonctions dans un contexte extrêmement défavorable.

(1) Lire les commentaires de Claude Got sur son site : securite-routiere.org

(2) *Le Monde* du 18 mars 2015 p.14.

(3) *Le Quotidien du Peuple* en ligne, 25 novembre 2014, « pourquoi les accidents de la route augmentent-ils en France ? » <http://french.peopledaily.com.cn/International/n/2014/1125/c31356-8813959.html>

26 janvier 2015... 26 mesures annoncées¹ par le ministre de l'Intérieur.

Il faudra attendre le bilan 2015 pour espérer l'annonce d'**une mesure de rupture** et **une seule** : celle préconisée par le Comité des experts du Conseil National de Sécurité Routière, à savoir 80 km/h sur les routes à double sens, dépourvues de séparateur médian. Des centaines de vies sont en jeu !

Les chiffres de février viennent de tomber : nouvel échec de la politique menée par le ministre de l'Intérieur, qui sanctionne son acharnement à vouloir gérer – seul – un dossier majeur de santé publique : refuser de réunir un Comité Interministériel de Sécurité Routière (aucun depuis mai 2011), ignorer l'avis des experts pour ne sélectionner que les recommandations les plus inopérantes d'un CNSR impuissant et d'une DSCR aux ordres nous font craindre le pire. Nous avons déjà vécu cette situation entre 1997 et 2002 : J.-C. Gaysot, ministre des Transports de l'époque, avait clairement dit durant les 5 ans du gouvernement Jospin que la mortalité serait divisée par deux. Refus de Matignon d'écouter les experts : à part la loi sur les GEV (Grands Excès de Vitesse) qui ne touchait qu'un très petit pourcentage de conducteurs, rien d'efficace. Résultat : – 2,2% de la mortalité sur les routes pour le quinquennat. Responsables, mais pas coupables puisque plusieurs de ces « responsables » ont repris du service depuis 2012.

« Refusant d'être associés sans réagir à l'incompétence, la surdité et l'obstination dans l'erreur », Claude Got et Claudine Pérez-Diaz, experts auprès du Conseil National de Sécurité Routière, viennent de démissionner². Ces deux chercheurs qui collaborent depuis des décennies avec tous les gouvernements qui se succèdent, de gauche comme de droite, écrivent : « Quand des organisations n'assument pas leurs fonctions, il faut expliquer pourquoi et les quitter. Toute autre attitude relève d'une forme de compromission irresponsable conduisant à la culpabilité ». Les médiocres s'accommoderont parfaitement de cette situation !

Aucune gêne lors de la séance de photo pour la signature d'une convention entre J.-R. Lopez de la DSCR et E. Perez de la DCI (Direction de la coopération Internationale du ministère de l'Intérieur) : figures réjouies, épanouies, alors qu'ils apposent leurs paraphe respectifs pour travailler « ensemble à la promotion de la politique de sécurité routière française à l'international »...

À part promouvoir le modèle de 2002, ni intégré ni compris, est-il bien nécessaire d'exporter nos capacités à dégrader la sécurité routière ? Pour ne pas alourdir inutilement le bilan carbone d'éventuels futurs ambassadeurs, nous suggérons d'éviter les responsables de la sécurité routière chinois : ils pourraient avoir lu l'article de Ren Yaqui³...

Face à la persévérance et l'entêtement dans l'erreur, il ne nous reste plus qu'à attendre les résultats qui concrétiseront la faillite de l'objectif gouvernemental de moins de 2 000 tués sur les routes en 2020. Pour résumer nos appréhensions actuelles, une bulle du dessinateur Xavier Gorce me revient en mémoire : « Le réalisme nous oblige à revoir nos prévisions pessimistes à la baisse »...

Ce numéro de *Pondération* est dédié à Varouny, une kinésithérapeute de 25 ans, fauchée par une bétonnière tournant à droite, alors qu'elle utilisait un passage pour piéton dont le feu était passé au vert à un carrefour de Nice. Plusieurs accidents mortels ou très graves ont eu lieu dans le secteur de cette avenue Ray. Les riverains s'interrogent : combien de drames supplémentaires pour obtenir les aménagements nécessaires ?

Dernière minute : nous apprenons la mutation de J.-R. Lopez au ministère des Anciens Combattants et la nomination d'Emmanuel Barbe au poste de Délégué Interministériel. Nous lui souhaitons beaucoup de courage, car il devra assumer ses fonctions dans un contexte extrêmement défavorable.

(1) Lire les commentaires de Claude Got sur son site : securite-routiere.org

(2) *Le Monde* du 18 mars 2015 p.14.

(3) *Le Quotidien du Peuple* en ligne, 25 novembre 2014, « pourquoi les accidents de la route augmentent-ils en France ? » <http://french.peopledaily.com.cn/International/n/2014/1125/c31356-8813959.html>

Analyse de la mortalité routière de mai 2015

???? Jean-Marie LEVERRIER

Mai	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
Mai 2015	265	+ 1,90 %	3 413	+ 1,00 %
Mai 2014	260	+ 16,00 %	3 379	- 7,00 %
Mai 2013	224	- 30,20 %	3 402	- 9,60 %
Mai 2012	321	- 0,31 %	3 762	- 8,40 %
Mai 2011	322	- 4,17 %	4 109	- 0,70 %
Mai 2010	336	- 12,90 %	4 138	- 0,90 %
Mai 2009	386	- 3,30 %	4 177	- 8,30 %

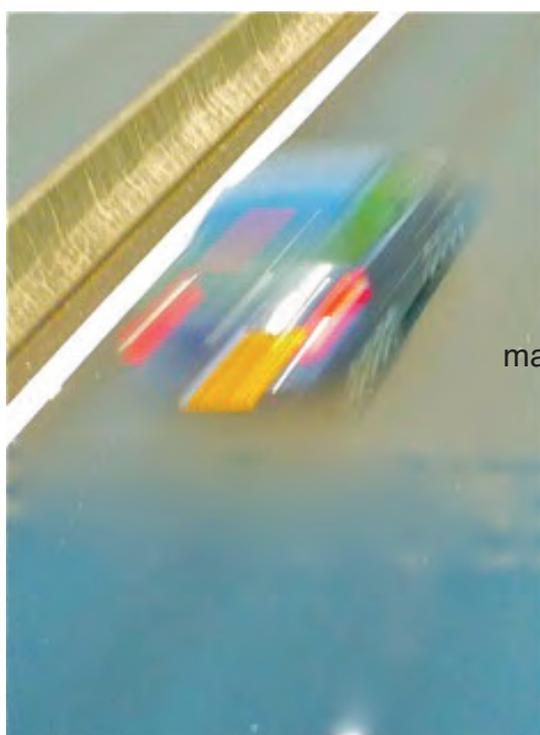
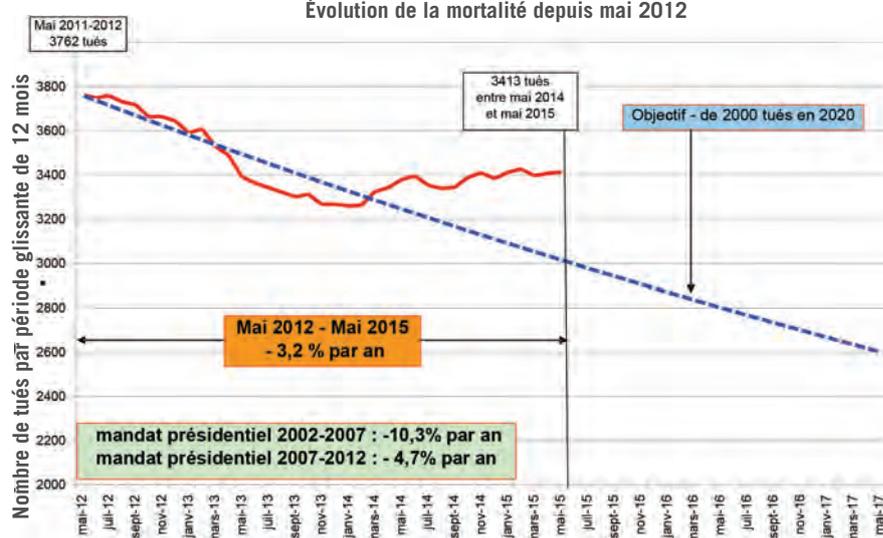
Mai 2015 : + 1,9 %

Janvier + 11,9 %,
Février + 6,7 %,
Avril + 4,3 %,
Mai + 1,9 %.

Si pendant les 18 premiers mois de ce mandat présidentiel le gouvernement a tenu son engagement, à savoir moins de 2 000 morts en 2020, depuis il n'en est plus rien. Avec +1,9 %, nous nous en éloignons. Cette dérive par rapport à cet objectif a coûté la vie à 400 personnes. La mortalité routière relevée sur 12 mois consécutifs augmente, 3 268 tués en 2013 et 3 421 de mai 2013 à mai 2014. Jusqu'alors, pendant les 3 premières années de ce mandat présidentiel la baisse moyenne annuelle n'est que de 3,2 %, bien en deçà des 2 mandats précédents. Ces quelques chiffres annoncent une nouvelle année noire que nos gouvernants veulent ignorer. Ils ne prennent toujours pas les mesures qui s'imposent pour éviter des morts et des blessés évitables, en particulier l'abaissement de 90 à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur le réseau à chaussées non séparées, le LAVIA, la boîte noire, l'éthylotest antidémarrage pour les conduites en état alcoolique prévue par la loi Loppsi 2 de mars 2011, etc.

À la satisfaction du lobby « vroum-vroum » le ministre de l'Intérieur reste dans le discours creux et se contente de promouvoir des mesurette : uniformisation des plaques d'immatriculation des motos, gilet de sécurité en cas d'arrêt d'urgence des motards, expérimentation de l'abaissement de la vitesse à 80 km/h sur quelques kilomètres (18, 17, 32 et 14 km), interdiction du surteintage des vitres à l'avant du véhicule, etc. Ainsi, s'en va la vie !

Évolution de la mortalité depuis mai 2012



mauvaise qualité



4 questions à ... Philippe Péchenard



Entre autres multiples responsabilités, vous avez été Directeur de la Brigade Criminelle à la direction de la Police Judiciaire, Directeur Général de la Police Nationale, et plus récemment nommé Délégué Interministériel à la Sécurité routière début juin 2012. Pouvez-vous nous décrire les enseignements les plus importants que vous reprenez de cette responsabilité que vous avez exercée durant 18 mois ?

Cette mission, pendant 18 mois, a été très intéressante et passionnante. En arrivant à la tête de la délégation, j'ai rencontré des hommes et des femmes qui ont voué leur vie à la lutte contre l'insécurité routière. Souvent victimes elles-mêmes des conséquences de la délinquance routière. On ne peut pas rester insensible ; on prend vite conscience de l'importance de mener une lutte contre les comportements à risques et que l'on peut être touché à tout moment. Que nos enfants sont extrêmement vulnérables puisque c'est la première cause de mortalité chez les 18/24 ans. Il faut mettre tous les moyens qui sont à notre disposition pour lutter contre l'insécurité routière. La détermination et le volontarisme sont la clé d'une politique efficace en la matière.

Le tandem Manuel Valls, ministre de l'Intérieur, et Frédéric Péchenard, Délégué Interministériel, a parfaitement fonctionné et remis au centre des préoccupations la vitesse, premier facteur de mort sur la route. Il fallait du courage pour le dire et prendre les mesures qui en découlaient. C'est ainsi qu'en mars 2013, les radars mobiles-mobiles (dits de 3^e génération) ont été mis en place (ils étaient programmés depuis 2006), seule mesure d'importance prise depuis le début de ce quinquennat. Comment expliquer leur sous-exploitation et l'insuffisance de leur déploiement ?

Comme je vous le disais, pour qu'une politique de sécurité routière soit efficace et donne des résultats, que le nombre de morts et de blessés sur les routes diminue, il faut une volonté politique forte, assumée et portée au plus haut niveau. Jacques Chirac, en faisant de la sécurité routière une grande cause nationale, avait affiché ce volontarisme. Nicolas Sarkozy avait poursuivi dans cette voie. La répression, à travers la mise en place de radars, est indéniablement très efficace. Il est nécessaire de continuer leur déploiement si l'on souhaite obtenir une baisse du nombre des victimes de la route et si l'on veut responsabiliser chaque conducteur. Il faut rappeler que grâce aux radars automatiques et à la diminution moyenne de la vitesse en France, nous sommes passés de près de 8 000 morts en 2002 à moins de 4 000 en 2013.

Vous utilisez un scooter depuis des années. Avez-vous changé votre pratique du 2RM durant et après les responsabilités que vous avez exercées à la DSCR ?

Je suis motard depuis toujours. J'aime me déplacer en 2 roues. Je suis extrêmement prudent et surtout très vigilant en conduisant. J'avais fait les stages de pilotage de la police nationale lorsque j'étais policier. Pendant ces 18 mois à la Délégation interministérielle à la sécurité routière, j'ai rencontré, à de nombreuses reprises, les associations de motards et nous avons cherché en permanence à sensibiliser les automobilistes à la coexistence sur la route avec les motards, et également insisté auprès des deux roues sur les équipements nécessaires qui jouent un rôle très important en cas d'accident. Le développement par exemple de l'airbag moto est très important. En tant qu'élu de Paris, je suis également très attentif aux décisions prises par la ville en matière de cohabitation des voitures et des deux roues, ainsi qu'aux questions liées au stationnement.

Que pensez-vous de l'organisation du fonctionnement interministériel dans le domaine de la sécurité routière, dans le passé et maintenant? Faut-il localiser le Délégué à Matignon ou le laisser à l'Intérieur ? »

Je ne crois pas que ce soit une question de lieu, mais encore une fois une question de volonté politique portée à haut niveau et assumée. Je souhaite que nous entendions plus fortement la voix du gouvernement dans ce domaine et que les actes suivent les discours. Un discours volontariste, engagé et assumé doit exister. Ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Certains courriels indésirables méritent pleinement l'appellation de « pourriels » tant leur contenu est nauséux. Ainsi d'un message de février 2015 intitulé « Ils veulent généraliser le 80 km/h : aidez-nous à mener la contre-offensive ! » et signé « Christiane Bayard, Secrétaire générale de la Ligue de Défense des Conducteurs (LDC) ». Le fond du message comme les pseudo-arguments mobilisés et le ton débilisant : tout y est, de mon point de vue, parfaitement écœurant.

Deux traits caractéristiques...

Le poujadisme (au sens dérivé d'anti-tatisme populiste) est une atterrante constante de ce genre de message : tout ce qui alimente le budget de l'État serait condamnable. Les amendes perçues pour sanctionner des infractions au code de la route constituent dès lors un « *juteux pactole* ». Ceci est martelé sans nulle mise en perspective et en ignorant, entre autres, deux points essentiels. Un, l'État n'alimente pas son budget par vice – mais pour le redistribuer, en finançant notamment la protection sociale, les soins de santé, l'éducation. Deux, il est malheureusement indispensable de mener des opérations de contrôle et de sanction (financière notamment) pour faire respecter la loi relative à la sécurité routière.

Deuxième caractéristique : la théorie du complot. Dans son courriel, la LDC y sombre dès la première phrase : « *Les pouvoirs publics sont en train de finaliser un plan à grande échelle pour prendre les conducteurs en tenaille* ». La Ligue de Défense des Conducteurs dénonce les « *manipulations scandaleuses* » des pouvoirs publics qui veulent « *tester en catimini leurs techniques d'arnaque* ».

... trois grosses ficelles...

Le procès d'intention est la première ficelle qu'utilise abondamment la LDC, comme ici : « *Près de Dieppe, en Normandie, ils viennent d'abaisser la vitesse au niveau de l'un des radars qui flashait le moins en France, pour qu'il rapporte plus* ». A supposer que l'information soit basée sur un fond de vérité, pourquoi ne pas envisager que la vitesse autorisée ait été réduite pour

d'autres raisons (comme, par exemple, une nouvelle implantation générant beaucoup de manœuvres, la mise en cohérence des limites de vitesse dans la zone, ...)?

Deuxième ficelle, l'inversion de logique est omniprésente dans le texte :

- ✚ la perception d'amendes pour sanctionner un comportement illégal est assimilée à ... un comportement illégal : « *technique de racket* » ;
- ✚ les excès de vitesse ne sont pas dénoncés, mais bien le fait de les constater.

La personnification et le dénigrement, troisième ficelle, permettent à la LDC de désigner des boucs émissaires sur lesquels la vindicte populaire pourra se déchaîner. Elle caricature et diabolise ainsi certains membres du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) : « *un psychologue pour qui la voiture libère les "pulsions" qui sont en nous. Autrement dit, pour lui, nous sommes tous des bêtes sauvages et des fous furieux en puissance... ou encore une présidente très connue d'une association anti-voitures, qui nous traite d'assassins à la moindre occasion* ». Semblant de rien, on se trouve, ici, à la limite de l'incitation à la haine.

... et beaucoup de méconnaissance

Dans son courriel, Madame Bayard s'indigne en ces termes : « *Rendez-vous compte : aujourd'hui, ce sont déjà environ 240 000 personnes qui perdent leur permis chaque année. Et un tiers d'entre elles*

perd son emploi par la suite, alors que le taux de chômage explose dans le pays... »

On se rend surtout compte que :

- ✚ la LDC ne connaît pas les chiffres sur la base desquels elle est censée travailler : 85 189 permis ont été retirés en France en 2013 – ou bien elle ment sciemment ;
- ✚ le fameux tiers qui aurait perdu son emploi est totalement fantaisiste (toutes les données chiffrées du courriel sont non documentées et floues) ;
- ✚ quand on connaît les modalités de retrait du permis, ce qui apparaît ahurissant est le nombre de personnes auxquelles il est retiré et non le fait qu'on le retire effectivement à celles et ceux dont le comportement

met, objectivement, la vie des autres utilisateurs de la route en danger.

Le rejet dogmatique, par la LDC, de tout lien de causalité entre vitesse et insécurité routière relève d'une méconnaissance totale des lois élémentaires de la physique comme de tous les retours d'expérience de ces dernières dizaines d'années.

Pour conclure

En 2013, l'association Parents d'Enfants Victimes de la Route (PEVR) et IEW concluaient en ces termes leur réponse commune à une carte blanche similaire au courriel de la LDC (<http://www.iew.be/spip.php?article6102>) : « *toute remise en cause du bienfondé du contrôle des vitesses constitue une insulte*

à la mémoire des victimes et une plaie supplémentaire infligée à leurs proches ».

IEW a pour but la défense de l'intégrité et de la diversité des environnements et la promotion d'un milieu de vie de qualité. Elle étend son action à l'ensemble de la Région wallonne et peut agir au niveau fédéral, européen et international. En matière de mobilité, l'action d'IEW tend à promouvoir un système



Un Grand merci à Pierre Courbe et plus largement à nos amis belges de l'IEW pour cette contribution spontanée qui aurait pu, à la virgule près, être écrite par la Ligue contre la violence routière. Preuve s'il en est que nous n'avons pas le monopole de l'indignation. La Rédaction.



Le « bureau mobile » est arrivé !

« Véritable "Bureau mobile", la cabine de Nouveau Trafic propose des solutions innovantes pour simplifier la vie du professionnel à bord.

Support smartphone, support tablette numérique, espace d'accueil pour ordinateur portable, tablette écriture permettent de garder à portée de main tous vos outils de travail ».



Bureau mobile.

La publicité du nouveau Trafic de Renault nous conforte dans la conviction du danger que représente l'intrusion massive des outils de communication connectés au sein du véhicule. La notion de bureau mobile est ici non seulement assumée mais revendiquée comme un argument commercial laissant presque à penser que la conduite du véhicule deviendrait presque subsidiaire.

Rassurons nous, les équipements de sécurité font aussi partie des arguments de vente avec notamment un nouvel ESP dernière génération. La gestion de la tablette, du téléphone et de la conduite étant assurée par un seul et même cerveau, l'ESP risque effectivement d'être fort utile, lui. !

Les « zones de danger en mouvement » : un concept nouveau de sécurité routière

Claude CHABOT – Sur une idée d'Hervé DIZY, président de la Ligue 59-62

Le système « Coyote » est un système dit « communautaire » (en matière communautaire, on aura tout vu) qui permet aux automobilistes de se signaler mutuellement la présence des forces de l'ordre sur le bord des routes.

Ainsi, un type complètement alcoolisé mais averti par son « coyote » peut emprunter une autre route et échapper au contrôle. Les « go fast » n'ont plus de souci à se faire. Pour d'autres, « cravacher » devient sans risque puisque la voie est signalée libre de contrôle.

En 2011, le ministre Guéant, pressé par les spécialistes de sécurité routière (dont la Ligue, de longue date) qui lui demandait d'interdire ces parasites avait eu la faiblesse de céder au lobby des entreprises du secteur d'activité* en autorisant le « coyote » à condition qu'ils trichent sur les termes : un avertisseur de radars devenait une « aide à la conduite » et un radar fixe devenait une « zone de danger »... Termes lénifiants pour un concept idiot et des affirmations fallacieuses, car il est démon-

tré que 90% des accidents se produisent hors des zones qualifiées de « dangereuses ».

Darwin chez les coyotes

S'adapter ! S'adapter ! L'arrivée des voitures banalisées, mobiles, contrôlant les vitesses dans le flux de circulation perturbe cette mécanique de triche mortifère. Il fallait s'adapter. Le « coyote » l'a fait avec un message nouveau qui confirme la perversité du système : la voiture mobile de gendarmerie devient une « Zone à risque en mouvement ». « La zone de danger » se déplace donc avec la voiture radar ! Le ridicule ne tue pas, c'est bien connu. Mais il semble qu'en cette matière, plus la ficelle est grosse, mieux elle passe : car le danger ce n'est pas le radar mais bien le « coyote » lui-même puisque qu'il incite à rouler plus vite, affaiblit les comportements de prudence ou permet des stratégies d'évitement sans craindre de sanction. Pour les vitesses moyennes, elles ne peuvent qu'augmenter avec une hausse arithmétique de l'accidentalité.

La perversité congénitale – et, au fond, l'amoralité – des systèmes dits « coyote » apparaît encore plus en consacrant l'idée que le risque est de « perdre des points », pas de commettre des infractions et risquer sa peau et celle des autres.

* Réunies dans une association de circonstance nommée AFFTAC.

Publicité « coyote »

Cette photo prise à Tours sur une avenue principale de la ville présente une publicité pour les avertisseurs de radars « Coyote ». Pour la petite histoire, le panneau est installé à 200 mètres du siège de groupement de gendarmerie de l'Indre-et-Loire... Pour la grande histoire, le comportement d'Edward Smith, commandant du Titanic, avait à l'époque été dénoncé, notamment parce qu'il avait maintenu le paquebot à une vitesse trop élevée compte tenu des conditions de navigation. L'agence de PUB a donc vu juste !



Les campagnes de sécurité routière : quel impact ?

Pierre LAGACHE

(D'après un article de Patricia Delhomme et de Thierry Meyer – RISQUES n° 44 / Décembre 2000)

Si chacun peut aisément s'accorder sur l'idée qu'elles ne sont sans doute pas inutiles, les campagnes de sécurité routière posent nécessairement le doute sur la réalité de leur impact. Sur ce sujet, le travail de recherche de Patricia Delhomme et de Thierry Meyer⁽¹⁾ avait fait l'objet d'un article en 2000. Il s'appuyait alors sur l'analyse d'un échantillon international de 265 campagnes de sécurité routière. Cet article a pour objectif d'en extraire les idées forces qui, sans aucun doute, prévalent toujours aujourd'hui et peuvent nous aider à la réflexion sur un sujet à fort enjeu.

Une faible culture de l'évaluation

Le premier constat est que, curieusement, peu de bilans sont réalisés sur les campagnes aussi bien à l'échelle nationale qu'internationale. On ne sait donc que peu de choses quant à l'évaluation des campagnes et à leurs effets éventuels sur l'inflexion du risque routier. Cette absence d'évaluation interroge. L'objectif premier est-t-il d'infléchir sur les comportements et les accidents ? Ou bien s'agit-t-il de manifester publiquement la prise en charge politique d'un problème et, par là, d'apaiser les inquiétudes des usagers ?

Quels indicateurs pour évaluer une campagne ?

L'étude identifie 4 niveaux d'indicateurs :

La campagne elle-même

Du simple souvenir de l'existence de la campagne (« avoir entendu parler d'une campagne ») jusqu'aux détails de son contenu, la compréhension de la campagne touche à l'ensemble du message et implique un jugement de valeur (« Est-ce que cette campagne vous agréée ? »).

Les connaissances et les attitudes relatives à l'objet de la campagne

L'évaluation porte ici sur les connaissances des pratiques sécuritaires comme le taux d'alcoolémie légal ou les causes d'accident. L'automobiliste porte ici un jugement de valeur sur un domaine particulier (par exemple sur les avantages et les inconvénients à porter la ceinture).

Les comportements rapportés ou observés

On demande aux automobilistes de rapporter leurs comportements à l'aide de questions précises : « Combien de fois avez-vous porté la ceinture au cours des dix derniers trajets ?... », « Pour les douze prochains mois, avez-vous l'intention de respecter les limites de vitesse ?... ».

Les accidents

D'origine multifactorielle, l'accident implique la prise en compte de durées d'observation longues et le maintien de conditions d'observation comparables. Rares sont les campagnes qui ont testé spécifiquement leur effet en termes de santé publique. Ainsi, très exceptionnellement, les campagnes portant sur l'alcool au volant ou la vitesse excessive ont été évaluées en distinguant la principale cause de l'accident (alcool ou vitesse).

L'évaluation des effets : une approche peu développée en France

Une fois le ou les indicateurs choisis, il s'agit de mettre en place un plan de recueil des données susceptible de mesurer l'effet de la campagne. L'objectif est de diminuer au maximum les biais qui impactent sur la perception subjective du risque routier (accidents médiatisés, campagnes commerciales dans le domaine automobile...), ainsi que les facteurs susceptibles de faire varier le risque objectif (conditions météorologiques par exemple). Une évaluation correcte implique idéalement de comparer un groupe de personnes qui a été exposé à la campagne (groupe test) à un groupe qui ne l'a pas été (groupe témoin). En l'absence de groupe témoin, aucune conclusion ne peut être assurée quant à l'effet de la campagne et les chances sont grandes de confondre cet effet avec d'autres facteurs.

Dans l'échantillon de l'étude, aucune campagne française n'avait bénéficié d'une véritable évaluation impliquant un groupe témoin. De fait, en France, les mesures portent essentiellement sur la campagne elle-même (notamment mémoire de celle-ci), sans évaluer l'impact en termes de santé publique ou même de changements d'attitudes ou de comportement. Peu fréquente



Visuels issus de la campagne «Go for Zero» de l'IBSR (Institut Belge pour la Sécurité Routière) publiés avec leur aimable autorisation.

en Europe, sauf aux Pays-Bas, l'évaluation est plus présente dans les pays non européens, principalement de culture anglo-saxonne (Australie, Canada, États-Unis, Nouvelle-Zélande) où existe une forte tradition d'évaluation des programmes de prévention et de communication de leurs résultats. L'évaluation porte principalement sur les accidents (47 %) ou les comportements observés (26 %) plutôt que sur les mesures rapportées par les usagers eux-mêmes (10 %).

... Seules les campagnes associées à d'autres actions contribuent à abaisser de manière significative le nombre d'accidents...

Les chercheurs⁽¹⁾ ont réalisé une méta-analyse relative à l'impact sur les accidents des campagnes associées ou non à d'autres actions telles que l'application de la loi, la législation, les récompenses, l'engagement... (35 études réalisées avec un groupe témoin ou de comparaison, 72 résultats).

L'effet global estimé des campagnes fait apparaître une réduction du nombre d'accidents de 8,5% (compris entre 9,8% et 7,1% pour un intervalle de confiance de 95%) pour la période avant-pendant la campagne (31 études et 52 résultats) et 14,8% (compris entre 17,1% et 12,6% pour un même degré de confiance) pour la période avant-après la campagne (12 études et 20 résultats).

Seules les campagnes associées à d'autres actions contribuent à abaisser de manière significative le nombre d'accidents.

Les principales variables qui amplifient les effets des campagnes sur les accidents sont l'augmentation des contrôles visant à faire appliquer la loi, les campagnes réalisées à petite

échelle (échelle locale ou de la ville) plutôt que les campagnes de grande envergure (province, État ou nationale), et la présence d'un modèle théorique explicite pour la conception et la mise en œuvre de la campagne.

Pour conclure

Le cas français, qui exclut toute véritable évaluation, hormis d'enregistrer après la campagne les évaluations du public sur la campagne elle-même doit donc nous interpeler. Beaucoup d'efforts devront être engagés pour que l'évaluation rigoureuse devienne plus systématique. L'articulation avec le domaine de la recherche aujourd'hui très largement insuffisante devrait pourtant aider à comprendre les motifs de réussite ou d'échec des campagnes de prévention et d'aider à la préconisation de contenus pour de futures campagnes et à leur évaluation.

La méta-analyse : un élément clé de compréhension

La méta-analyse agrège les résultats quantitatifs des études même si celles-ci utilisent des mesures différentes (Hunter & Schmidt, 1996). Sa spécificité consiste à proposer une mesure standardisée capable de corriger des biais statistiques et de dégager des régularités masquées par les conditions spécifiques de chaque campagne.

(1) Patricia Delhomme – Thierry Meyer – Directeur de recherche, laboratoire de Psychologie de la conduite à l'Inrets. – Maître de conférences, Psychologie sociale des cognitions et des comportements, université Paris-X-Nanterre.

(2) RISQUES n° 44 / Décembre 2000.

LE COUP DE FIL ANONYME

Aider la Ligue contre la violence routière

L'enjeu Adhérer à la LCVR et voir comment on peut la soutenir dans son combat contre l'automobiliste !

- Allô ? J'aimerais d'adhérer à la Ligue. Comment faire ?**
(long silence) Euh, vous êtes dans quel département, Monsieur ?
- Paris. Alors, je peux adhérer ?**
(encore un long silence) Oui, c'est possible, Monsieur. Je vais vous envoyer le bulletin par la poste. L'adhésion coûte 30 €, ou 36 € avec la revue Pondération.
- Bien. Dites-moi, mon argent va servir à quoi ou juste ?**
Pour ce genre de question, il faudrait m'envoyer un e-mail.
- Je n'ai pas internet. Vous n'avez pas quelqu'un à me passer ?**
Non, il n'y a personne. Ils sont tous bénévoles. Je suis la secrétaire.
- Je les joins comment, alors ?**
Il faut essayer d'appeler un autre jour. Ils passent quand ils ont le temps.
- Bon, et militer avec la Ligue sera possible ? Je pourrai mener une opération escargot pour empêcher les automobilistes de rouler vite ?**
Les adhérents peuvent participer aux activités de la Ligue ! Et vous pourrez même proposer des actions.

Auto-Minus : Un grand pas dans la petitesse.

L'édition du 5 juin de la revue **Auto Plus** montre qu'il y a dans l'équipe de rédaction au moins un journaliste un peu désœuvré. Ou un peu léger. Ou vraiment hors sol. On sait bien que pour faire *vroom-vroom* au volant de voitures prêtées et glousser devant le « 100 m en 4 secondes », il n'est pas nécessaire d'avoir fait Polytechnique, mais en venant faire le « client mystère » par téléphone au secrétariat de la Ligue pour nous piéger, un grand pas vient encore d'être franchi dans la petitesse journalistique. « Encore », car un journaliste d'Auto Plus avait déjà sévi une fois en 2013 et nous lui avons répondu (Pondération N° 98). C'est l'époque des stagiaires dans les rédactions, le rédacteur en chef d'Auto Plus n'aura sans doute aucune difficulté pour remplacer cette vedette par un jeune plus talentueux. Mais si l'ineffable « client-mystère » partait exercer ses talents ailleurs, qu'il vienne à notre Siège un jour où des membres militants de la Ligue seront réunis. Ils lui expliqueront gentiment comment il peut vraiment adhérer.

A propos du discours du ministre de l'Intérieur du 11 mai 2015

Claude GOT



Quand un ministre en charge de la sécurité routière prononce un discours devant le CNSR, qui est à la fois une manipulation de l'Histoire et une occultation des mesures efficaces sur la vitesse introduites à partir de 1973, il est indispensable de développer deux analyses : l'une fondée sur la transformation des faits, c'est la plus facile ; l'autre tente de démonter le mécanisme de la construction de ces faits, en

recherchant les sources plausibles qui ont été falsifiées pour produire ce monument de désinformation. J'ai pu les conduire à leur terme. Pour gérer un système complexe – et la sécurité routière est le produit d'un système associant des usagers, des véhicules et une infrastructure – il faut se fonder sur l'Histoire. Elle indique ce qui a été efficace et ce qui ne l'a pas été. Quand l'Histoire est manipulée et que la sincérité du discours politique n'existe plus, l'espoir d'une efficacité disparaît. <http://securite-routiere.org>



Devant l'immobilisme saisissant des pouvoirs publics français et de l'Europe sur le dossier des boîtes noires accidentologiques, alors qu'une loi fédérale américaine imposait enfin un cahier des charges précis d'un tel équipement, la Préfecture de la Moselle et la Ligue contre la violence routière et la Préfecture de la Moselle ont décidé de lancer le projet MEVICA en décembre 2013.

Les autres partenaires qui ont accepté de s'associer au projet dès son lancement sont : la Ville de Metz, ArcelorMittal Research, CARSAT Moselle, Road Eyes, la Gendarmerie Nationale, la Police Nationale, le lycée André Citroën, un avocat de Metz, un ancien responsable de sécurité routière et enfin l'IFFSTAR qui a accepté le rôle de conseiller.

Un objectif qui a suscité le débat

La finalité a été définie après des discussions très animées : Obtenir un cadre légal pour l'utilisation des boîtes noires accidentologiques* dans les véhicules d'ici 2018 (*enregistrement des seules données du contexte d'accident, 30 secondes avant et 30 secondes après l'accident, le reste des données étant effacé).

L'objectif du projet a également été précisé : Démontrez les avantages de la boîte noire accidentologique et proposer, aux constructeurs et décideurs, un cahier des charges pour une technologie opérationnelle.

Les moyens principaux retenus sont l'expérimentation fiable de l'enregistrement et de l'exploitation des paramètres des accidents ou incidents tout au long de la chaîne d'utilisation des données, pour une définition pertinente du cahier des charges. Le groupe projet fonctionne pour le moment avec zéro subvention et l'énergie des bénévoles impliqués !

Deux utilisations ultimes majeures ont été retenues : l'utilisation des données de l'accident par l'institution judiciaire et les données liées aux situations d'urgence ou dangereuses enregistrées lors des parcours de conduite avec un moniteur d'auto-école ou lors de parcours en conduite accompagnée.

La technologie sélectionnée pour l'expérimentation est la technologie commercialisée par ma société Road Eyes qui permettait d'avoir à la fois des données de vitesse issues du GPS et des images de la route vues par le conducteur via une caméra positionnée sur le pare-brise pouvant être stockées automatiquement dans une mémoire en cas d'accident ou de situation d'urgence (décélération brutale) ou par action manuelle après constat d'une situation dangereuse ou de quasi accident.

Les 5 phases principales du projet

Phase 1 (septembre 2014 à avril 2015) : Expérimentation préliminaire

- **Objectif** : valider le draft de protocole d'expérimentation pour la phase 2.
- **Comment ?** : avec des véhicules en nombre très limité appartenant à des particuliers (pour traiter le cas de l'utilisation des données par l'institution judiciaire) et à une auto-école (pour traiter le cas du débriefing pédagogique).

Phase 2 (avril – automne 2015) : Extension de l'expérimentation

- **Objectif** : extension à des flottes de véhicules d'entreprises, de collectivités locales et d'autres auto-écoles partenaires du projet MEVICA.
- **Comment ?** : avec un protocole d'expérimentation limité aux données de contexte d'accidents.

Phase 3 (optionnel) : Expérimentation sur circuit

- **Objectif** : simuler des situations à risques pertinentes pour la pédagogie.
- **Comment ?** : sur circuit automobile si les données de l'expérimentation sur route, limitée dans le temps, ne produit pas de situation suffisamment pertinente pour la pédagogie.

Phase 4 (avant le 2^e trimestre 2016) : Organisation d'un procès virtuel

- **Objectif** : montrer objectivement l'apport et les limites de cette technologie pour l'institution judiciaire.
- **Comment ?** : avec un procès virtuel intégrant toutes les acteurs d'un procès suite à accident de la route sur lequel s'appuiera la communication des résultats du projet.

Phase 5 (avant l'été 2016) : Conclusions du projet

Le point de situation à fin mai 2015

Les essais de la phase 1 ont montré que l'information vitesse donnée par le GPS ne présente pas suffisamment de précision pour être utilisée valablement pour la description objective des circonstances d'un accident. Une des conclusions majeures est qu'il est nécessaire de coupler les images vidéos très informatives aux données constructeurs de vitesse en particulier via la prise appelée OBD (On Board Diagnosis). La récupération des informations constructeurs et le couplage avec la dashcam sont programmés pour l'été 2015. Le procès virtuel est en cours de discussion avec les acteurs de l'institution judiciaire de Metz. Une chaîne nationale devrait évoquer le projet à l'automne 2015 dans une émission en prime time. Nous vous tiendrons régulièrement informés de l'avancement du projet dans les éditions suivantes de Pondération.



Contresens : coordonner pour mieux agir

Pierre LAGACHE

En annonçant le 26 janvier 2015 la mesure n° 24 concernant la mise en place de panneaux « sens interdit » sur fond rétro-réfléchissant, l'État a pointé une mesure utile mais qui n'est qu'un maillon dans la chaîne des actions à mener. Les systèmes « radicaux » de type « herses qui se soulèvent » ou « radars de détection couplés à des barrières automatiques » sont souvent identifiés spontanément comme les solutions « miracles » : on oublie alors que le remède peut être plus dangereux que le mal, mais surtout non généralisable car très onéreux et donc inadapté à l'enjeu global de sécurité. Pour autant, les solutions existent...

Des accidents rares mais graves

Définition : un contresens est caractérisé par la circulation d'un véhicule dans le sens contraire du sens prévu sur une voie de circulation (y compris franchissement involontaire d'une ligne continue de séparation de deux sens de circulation sur une bretelle).

Le CEREMA a évalué pour l'année 2014 que les contresens généraient 1 % des accidents corporels mais 5,5 % des tués sur

les routes à chaussées séparées. Sur la période 2008-2012, les fiches BAAC (Buletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation) dénombrent 60 accidents corporels et entre 15 et 20 tués par an en moyenne. Selon le SETRA, on estime que le taux d'accidents corporels dus à des contresens est de 4 pour 10 milliards de kilomètres parcourus. Environ une prise à contresens avérée sur vingt conduit à un accident corporel.

Contrairement à certaines idées reçues, c'est sur le réseau 2X2 voies non autoroutier que le niveau de risque et le nombre de contresens est le plus important. Cette situation s'explique par la présence de points d'échanges plus nombreux (un point tous les 3 km par exemple sur le réseau breton) et une architecture des voies souvent plus confuse sur les points de décision.

Une observation à coordonner

Nous ne disposons malheureusement pas d'un véritable dispositif national d'observation des contresens. Le tableau ci-après présente toutefois un comparatif des deux principaux observatoires existants. L'observation exhaustive des prises à contresens est aujourd'hui impossible du fait que ceux-ci sont parfois très brefs et que la grande majorité ne génère fort heureusement pas d'accidents. Le recueil de la donnée par les forces de l'ordre est aussi très souvent déficient.

Observatoire ASFA

Pour améliorer la connaissance des contresens, les sociétés d'autoroutes ont constitué en 2009 un observatoire national des contresens géré au sein de l'ASFA par 14 concessionnaires exploitant un réseau de 9 053 km.

Les chiffres clés :

- 📍 Depuis 10 ans, les accidents liés à la prise à contresens de l'autoroute représentent 5,4 % des tués, 4,5 % des accidents mortels et 0,2 % de l'ensemble des accidents.
- 📍 Sur l'ensemble du réseau autoroutier français, 350 à 400 événements contresens sont identifiés par an.
- 📍 29 accidents en 2014 dont 6 mortels (8 tués), 36 accidents en 2013 dont 9 mortels (17 tués).

Origine de la manœuvre du contresens (2014) :

- 📍 26 % au droit des barrières de péage
- 📍 15 % sur diffuseur et échangeur
- 📍 16 % en section courante
- 📍 11 % en Gare de péage

À noter, la part importante des origines inconnues (1/4).

Il apparaît aussi que les péages ouverts, c'est à dire sans barrière de péage aux entrées, en contexte urbain, sont plus favorables aux prises à contresens.

Observatoire OCER@

Mis en œuvre fin 2011 par la DIR Ouest qui exploite un réseau de 1 200 km de sections à 2X2 voies issu du « plan routier breton ». Avec un point d'échange tous les 3 km en moyenne, ce réseau est particulièrement exposé au risque. L'outil permet de recouper les signalements de contresens redondants, de rattacher un contresens avéré – lorsque c'est possible – à l'échangeur où a eu lieu la prise à contresens, et de mieux communiquer sur le sujet, par une représentation cartographique notamment.

Les statistiques disponibles jusqu'en 2013 font état d'environ 120 signalements de contresens par an, soit 1 tous les 3 jours en moyenne (cf. carte)

Si ce taux est assez élevé, il se traduit par un nombre d'accidents réduit, mais dont les conséquences corporelles sont très souvent dramatiques. On dénombre 4 morts en 2009, 2 en 2010, aucun en 2011, 3 en 2012 et aucun en 2013.

À noter que seul un quart environ des contresens signalés aux exploitants sont confirmés par les équipes d'intervention. Un travail a été engagé en 2014 et 2015 avec les services de gendarmerie de Bretagne afin d'améliorer la collecte de la donnée sur l'origine des contresens et le profil des conducteurs. Ces éléments permettront une exploitation plus riche des informations toujours en cours de traitement pour l'année 2014.

Selon l'étude de Jacques Robin⁽¹⁾, seulement 50 % des contresens sont initiés en accédant par des bretelles de sortie. Les autres 50 % sont des demi-tours en section courante soit parce que les conducteurs pensent s'être trompés de direction, soit parce qu'ils savent qu'ils se sont trompés et refusent un long parcours supplémentaire.



Carte des signalements de contresens en 2013 – réseau DIR Ouest – Source : Ocer@.

Nuit, alcool et âge sont des facteurs aggravants

Les chiffres de l'observatoire de l'ASFA démontrent :

- Une surreprésentation des prises à contresens la nuit et par rapport au niveau de trafic constaté : 42 % des événements entre 22 h et 6 h du matin (2012-2013) (cf. graphique).
- Des conducteurs sous l'emprise de l'alcool ou de psychotropes : 43 % des contresens mortels liés à l'alcool avec un taux moyen de 1,83 g/l.
- Des personnes âgées désorientées : 39 % des conducteurs à l'origine des prises à contresens mortelles sont âgés de 70 ans et plus, dont la moitié ont 80 ans et plus. L'étude de Jacques Robin démontre toutefois que ce ne sont pas les séniors qui sont les plus dangereux car s'ils sont très légèrement plus nombreux à contresens, en revanche ils provoquent des accidents beaucoup moins graves.



Panneaux B1J* : une bonne mesure à généraliser rapidement !

* panneaux sens interdits B1 sur fond jaune fluorescent

Le plus grand pas positif réalisé ces dernières années a été la modification en 2008 de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) qui a demandé de doubler la paire de panneaux de sens interdit (B1) dans les extrémités des bretelles de sortie (2x2 = 4 panneaux) : « ... Pour alerter l'utilisateur ayant emprunté la bretelle à contresens, deux autres panneaux B1 sont répétés. » Le SETRA a publié une note très explicite sur ce point en 2009 précisant d'implanter cette paire supplémentaire de panneaux B1 à 50 m avant la sortie.

Aussi, on peut se satisfaire de l'annonce de la mesure 24 présentée par le ministre de l'Intérieur le 26 janvier 2015 : **Réduire les risques de contresens sur autoroute en alertant les conducteurs désorientés par l'installation de panneaux « sens interdit » sur fond rétro réfléchissant sur les bretelles de sortie.**

L'intégration des panneaux B1J dans le dispositif réglementaire (voir schéma) est une mesure de bon sens qui avait déjà été mise en œuvre dans d'autres pays. Une expérimentation fût toutefois mise en œuvre en

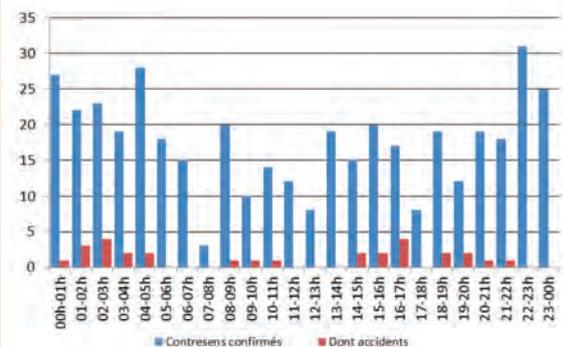
2010 dans les départements 35 et 44. Cette dernière n'a fait que confirmer l'intérêt de la mesure puisque l'amélioration de la visibilité des panneaux a généré une diminution d'environ 50 % des signalements.

La mesure annoncée par le Ministre était suffisamment imprécise pour qu'il y ait doute sur le caractère prescriptif de la mesure. Alors que le document officiel est toujours en cours de validation, on peut craindre que cette mesure ne soit qu'une recommandation : chaque gestionnaire aurait donc toute latitude à mettre en œuvre... ou pas, alors qu'il s'agit d'une solution dont le rapport coût/efficacité a été démontré.

Schéma type



La Croatie, les Pays-Bas et le Portugal ont déjà mis en œuvre les panneaux sur fond jaune en poussant le dispositif jusqu'à intégrer un message d'alerte. La mention « vous êtes en contresens » n'a pas été retenue sur le territoire français... sans doute à expérimenter... ?



Répartition horaire des contresens confirmés recensés pour l'année 2014 (source observatoire ASFA).

Une évolution récente du Code de la route

Si la circulation en sens interdit peut être sanctionnée (passible d'un retrait de 4 points), il s'avèrera, très curieusement, que la circulation en contresens sur les autoroutes, les nationales 2x2 voies ainsi que sur les boulevards périphériques en agglomération ne constituait pas une infraction au Code de la route.

Les autorités compétentes, lorsqu'elles constataient un tel comportement, ne pouvaient que relever une infraction connexe à savoir, la mise en danger de la vie d'autrui.

Sur une proposition de loi d'octobre 2014, un nouvel article a ainsi été inséré dans le Code de la route qui définit la faute et la sanction (jusqu'à 3 ans d'emprisonnement et 9 000 euros d'amende).



L'expérimentation des barrières lumineuses anti-contresens

Lancée en 2006 par les DDE de Loire-Atlantique, du Morbihan et du Finistère, en lien avec la DSCR, cette expérimentation vise à évaluer l'efficacité de dispositifs lumineux visibles par l'utilisateur en contresens (plots au sol avec leds équipées de

capteurs solaires). Le bilan de cette expérimentation, dressé par le CETE de l'ouest en 2010, montre une légère tendance à la baisse des prises à contresens, plus marquée de nuit. Le CEREMA a conclu qu'il semblait judicieux de maintenir le dispositif en place. On peut toutefois être sceptique sur l'efficacité du système. Les plots ne se remarquent pas beaucoup, certains sont parfois en panne, mais surtout ils ne se décodent pas instantanément par les conducteurs car ils ne correspondent pas à un code connu (sens interdit ou feu rouge) pour lesquels le cheminement dans le cerveau est court et quasi-instantané.

Un guide méthodologique pour l'aménagement des aires

Un groupe technique piloté par le CEREMA a été mis en place début 2013 afin d'apporter aux gestionnaires de routes à chaussées séparées des recommandations et outils pour concevoir la géométrie des aires de repos et de services. Quatre grands ensembles de préconisations y figurent :

- Éviter un emplacement des services trop proche de l'entrée de l'aire.
- La géométrie de la voirie doit contraindre physiquement les usagers à s'orienter et à ne circuler que dans le bon sens.
- Limiter et gérer les points de conflits au sein de l'aire.
- Rendre visible et lisible l'ensemble de la signalisation au sein de l'aire.

Ce guide qui est en cours de validation sera disponible prochainement.

Prévenir les usagers en danger

L'expérience montre que les services de l'autoroute ou la gendarmerie reçoivent beaucoup d'appels téléphoniques pour informer de la présence d'une voiture à contresens. Mais comment informer et avec quel message de sécurité ? Le réseau autoroutier dispose d'outils plus facilement mobilisables que sur les autres réseaux 2X2 voies : PMV (panneaux à messages variables), radio 107.7. Un dispositif unifié vient enfin d'être mis en œuvre en mars 2015 sur le réseau autoroutier. A contrario, toujours rien de véritablement effectif sur le réseau 2X2 voies qui est pourtant le plus exposé au risque. Les nouvelles technologies de communication embarquées doivent pouvoir être utilisées pour diffuser le message d'alerte. Les études de l'IFSTTAR sur la voiture connectée (projet SCORE@F) ont considéré que les technologies connectées pouvaient être particulièrement efficaces dans la prévention du risque des contresens (« un véhicule à contresens reçoit à coup sûr le message d'alerte et 95 % des véhicules environnants sont prévenus »). Une sérieuse piste de travail est donc à explorer.



matière de sécurité routière. Par ailleurs, il n'a toujours pas été évoqué au sein du CNSR.

La création en 2012 d'un Comité de pilotage animé par le CERAMA-DteciTM regroupant les principaux acteurs concernés est certes une avancée qui garantit un minimum de coordination. On peut aussi saluer l'initiative des « journées techniques consacrées à la lutte contre les prises à contresens » organisées en 2011 puis en 2014 par le CEREMA (Direction Territoriale Ouest). Mais la dilution des énergies et des responsabilités est encore bien présente...

Dispositif d'alerte sur autoroute

Les radios 107.7, premier média écouté sur autoroute, ont défini une nouvelle procédure d'alerte des automobilistes en cas de contresens, sous la forme d'une alerte sonore commune.

Cette alerte est destinée à prévenir les automobilistes, roulant dans le bon sens, qu'un véhicule en contresens est signalé sur la portion d'autoroute sur laquelle ils se trouvent.

Cette alerte est diffusée en liaison avec les services d'exploitation. Dans le cadre des procédures d'alerte, les messages diffusés sur les PMV (panneaux à messages varia-



bles) renvoient à l'écoute de la fréquence 107.7 pour le suivi de l'événement. Le message d'alerte rappelle à chaque diffusion les conseils de conduite à adopter :

- ❖ S'arrêter sur la prochaine aire de services ou de repos.
- ❖ Réduire la vitesse pour augmenter les distances de sécurité et le champ de vision.
- ❖ Ne surtout pas dépasser d'autres véhicules.

L'architecture de voies et la signalisation directionnelle sont des éléments clés

Partant du principe que dans la moitié des cas, le contresens est involontaire, la meilleure des préventions consiste donc à faire en sorte que l'engagement dans le mauvais sens de voie soit rendu très difficile voire impossible pour l'utilisateur. La solution consiste donc à croiser différents éléments :

- ❖ L'architecture des voies afin de rendre « physiquement » la prise à contresens involontaire quasi impossible.
- ❖ La prise en compte de la signalisation directionnelle qui est souvent négligée alors qu'elle est un facteur aggravant lorsqu'elle est particulièrement confuse. La technique de « l'œil neuf » est une méthode qui devrait être appliquée à tous les points de choix. Concernant le directionnel, on peut poser l'hypothèse qu'une personne diminuée (alcool, désorientation...), connaissant son lieu de destination, suivra un jalonnement directionnel clair.
- ❖ Le renforcement de la signalisation horizontale et verticale selon le principe du « trou de souris » largement argumenté par Jacques Robin dans sa note technique (voir en fin d'article). Celui-ci propose par ailleurs des solutions pour que l'utilisateur engagé dans une bretelle puisse facilement faire demi-tour.

Gouvernance : agir en mode projet

L'approche de ce sujet confirme que la prévention des contresens est bien un objet de préoccupation des acteurs concernés. Tous s'accordent sur le fait que ce type d'accident est particulièrement inacceptable et agissent à leur niveau pour étudier, expérimenter et mettre en œuvre des solutions.

On constate, à contrario, que ce sujet n'est pas pointé officiellement dans les priorités nationales en

La bonne volonté, les compétences ne sont pas la garantie de l'efficacité. Il est urgent sur des sujets aussi transversaux d'insuffler de nouvelles méthodes de travail qui s'inspirent du mode projet : une commande politique claire, un objectif précisé et enfin : un chef de projet clairement identifié qui est garant de l'atteinte des objectifs.

Cette nouvelle gouvernance pourrait être mobilisée sur plusieurs actions :

- ❖ Unifier le dispositif d'observation au niveau national.
- ❖ Centraliser l'exhaustivité des résultats des diagnostics infrastructures réalisés et assurer le suivi des actions correctives apportées.
- ❖ Définir un guide méthodologique permettant l'amélioration de la signalisation directionnelle.
- ❖ Préciser et généraliser un dispositif de prévention adapté aux barrières de péages.
- ❖ Définir au niveau national et pour l'ensemble des réseaux concernés une procédure d'alerte auprès des usagers en utilisant les technologies de communication embarquées...

Glossaire : ASFA : Association de Sociétés Françaises d'autoroutes - CEREMA : Centre d'Etudes et d'Expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - DteciTM : Direction Technique Infrastructures de transports et matériaux (ex SETRA) - DIR Ouest : Direction interdépartementale des routes de l'Ouest - IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux - OCER@ : Observatoire Contresens Expérimental recueil et @analyse - SETRA : Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements - Projet SCORE@F : cf. Pondération n°101



Le modèle de Nilsson pour les Nuls !

Claude CHABOT

C'est au début des années 80 que le suédois Nilsson travailla sur la relation entre la vitesse, le nombre et la gravité des accidents. Il observa le comportement de ces 3 éléments, et remarqua que pour une variation faible de la vitesse moyenne – et si les autres paramètres ne changent pas –, le nombre d'accidents corporels et mortels varie avec le rapport entre la vitesse avant et la vitesse après. Ce modèle de base est sans doute incomplet, et peut être jugé imparfait, mais il fonctionne de manière concrète et permet d'éclairer les décisions dans un domaine où l'irrationnel est le lot habituel imposé aux décideurs. Cela devrait être compris par ceux qui en parlent comme d'une vieillerie obsolète. Une tromperie un tantinet obscurantiste.

Le sens du modèle de Nilsson⁽¹⁾

– revisité plus tard – est que le nombre d'accidents évolue comme une puissance (l'exposant est nommé « e ») du rapport des vitesses après/avant la variation (cf encart ci-contre)

- ❗ Puissance 2 (e = 2) pour les accidents non mortels.
- ❗ Puissance 4 (e = 4) pour les accidents mortels.

Ce domaine d'étude étant lié à des aspects cinétiques (notamment énergie des systèmes variant comme le carré de la vitesse instantanée), il n'est pas étonnant de découvrir que les effets induits d'une variation de vitesse prennent une allure exponentielle (Cf courbe).

Un exemple pour mieux comprendre

- ❗ La vitesse moyenne sur un réseau passe d'une valeur V_0 de 80 km/h à une valeur V_1 de 76 km/h (moins 5%).
- ❗ La courbe rouge (accidents mortels) montre une baisse de 20 % du nombre d'événements mortels.

Le calcul exprime aussi cette variation. En reprenant l'exemple : $V_0 = 80$ km/h et

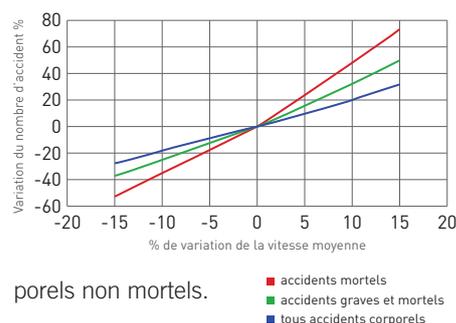
$V_1 = 76$ km/h :

- 1 – Le rapport des vitesses après/avant variation V_1/V_0 est : $76/80 = 0,95$ (soit – 5 % de vitesse).
- 2 – Le nombre de tués varie comme $(V_1/V_0)^4$: $0,95^4 = 0,815...$ Soit $\approx 18,5$ % en moins.
- 3 – Le nombre de blessés variera comme $(V_1/V_0)^2$: $0,95^2 = 0,902...$ Soit ≈ 10 % en moins.

La présentation simplifiée

Une variation (baisse ou hausse) de la vitesse moyenne pratiquée de 1 % entraîne

une (baisse ou hausse) de 4 % des accidents mortels et de 2 % des accidents corporels non mortels.



Nilsson et Elvik pour les matheux...

$$\frac{\text{Nombre d'accidents APRES variation de vitesse}}{\text{Nombre d'accidents AVANT variation de vitesse}} = \left[\frac{\text{Vitesse moyenne } (V_1) \text{ APRES variation de vitesse}}{\text{Vitesse moyenne } (V_0) \text{ AVANT variation de vitesse}} \right]^e$$

L'exposant e du rapport « vitesses » est de 2 pour les accidents corporels non mortels et de 4 pour les accidents mortels. Rune Elvik, autre chercheur suédois a contribué en 2009 à affiner cette formule en distinguant les réseaux : l'exposant e est d'après cet étude :

- ❗ $e = 1,6$ pour les accidents corporels, 2,2 pour les blessés et 4,1 pour les accidents mortels et 4,6 pour le nombre de tués sur les routes hors agglomérations et autoroutes.
- ❗ $e = 1,2$ pour les accidents corporels, 1,4 pour les blessés, 2,6 pour les accidents mortels, 3,0 pour le nombre de tués sur les axes urbains.

Une formule confirmée par les études de terrain

Le phénomène « vitesse », apparu comme majeur à la fin des années 1960 a entraîné de nombreuses expérimentations de VMA (Vitesse maximum autorisée) dans le monde. Dans les années 1990, l'approche de Nilsson a été confrontée aux résultats de plusieurs observations effectuées en Scandinavie à l'occasion de modifications de la vitesse maximale autorisée, puis éprouvée par l'analyse de 70 rapports d'études internationaux rendant compte de l'évolution de l'accidentalité sur un réseau donné suite à

une variation des vitesses pratiquées. Ces comparaisons ont conclu à la pertinence du modèle pour les routes hors agglomération. On trouve sur ce point des informations dans le **Livre des 30 ans de la Ligue**⁽²⁾. Toutes ces études conduisent à des résultats conformes au modèle de Nilsson, à la fois dans le sens des écarts constatés et quant aux ordres de grandeurs des gains/pertes en vies humaines ou nombre de blessés. Il est navrant de voir encore aujourd'hui des pays – y compris en Europe – augmenter les VMA, sans aucune considération scientifique et en niant l'histoire.

Imparfait ? Mais tellement réaliste !

Le modèle de Nilsson a été depuis revisité et amélioré par lui-même et d'autres scientifiques, notamment par la distinction entre les différents types de réseaux⁽³⁾ et le calcul d'intervalles de confiance. C'est un outil opérationnel, basé sur de l'expérimental, pas une théorie ni une construction intellectuelle hors sol. Pour un « outil », ce qui compte c'est l'opérationnalité.

⁽¹⁾ Nilsson, G. (2004). *Traffic safety dimensions and the power model to describe the effect of speed on safety*. Lund – Bulletin 221. Lund Institute of Technology, Lund. – http://www.lub.lu.se/luft/diss/tec_733/tec_733.pdf

⁽²⁾ Objectif Zéro accident – Ligue contre la violence routière – 2015 – ED. Les petits matins – Diffusion Seuil.

⁽³⁾ Elvik, R., Christensen, P. & Amundsen, A. (2004). *Speed and road accidents: An evaluation of the Power Model*. TØI-Report 740/2004. Institute of Transport Economics TØI, Oslo – <https://www.toi.no/publications/speed-and-road-accidents-an-evaluation-of-the-power-model-article17882-29.html> – Elvik, R. (2009). *The Power Model of the relationship between speed and road safety: update and new analyses*. TØI – Report 1034/2009. Institute of Transport Economics TØI, Oslo. <https://www.toi.no/publications/the-power-model-of-the-relationship-between-speed-and-road-safety-update-and-new-analyses-article27943-29.html>

➔ Droit pénal et co-responsabilité d'homicide involontaire

Claude LIENHARD,

Avocat et Professeur des Universités spécialiste en réparation du dommage corporel

Cet article puise sa réflexion dans l'arrêt de la Cour d'Appel de Montpellier du 5 février et dans le jugement du Tribunal de Grande Instance de Saint-Nazaire, Chambre Correctionnelle, du 10 mars 2015.

Les Juges disent le droit et n'ont pas à donner des leçons de morale. Nous sommes donc dans deux dimensions nécessairement différentes. Mais les Juges ont la capacité par les décisions qu'ils rendent de faire évoluer la jurisprudence ou à défaut d'amener le législateur à modifier ou amender la loi dans le sens de l'intérêt général. Les faits de violence routière graves sont journalièrement évoqués devant toutes les juridictions pénales de la République. Les Procureurs sont amenés au regard des faits et des comportements à initier des poursuites, à établir les responsabilités et culpabilités et à prononcer les sanctions les plus adéquates. C'est dans les prétoires que se fabrique le droit qui peut une fois qu'il est façonné influencer les comportements de chacun et plus largement l'évolution de la société.

Les Deux affaires

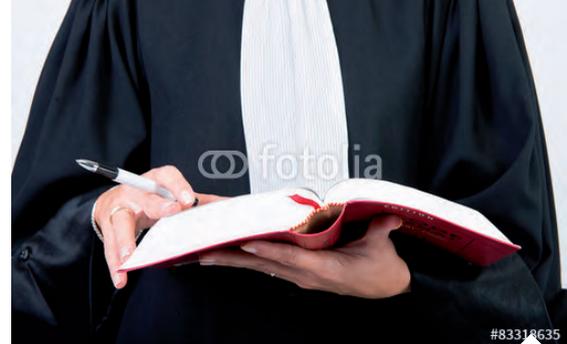
La Cour d'Appel de Montpellier et le Tribunal Correctionnel de Saint-Nazaire ont eu l'un comme l'autre à apprécier, suite à des accidents de la route mortels, le comportement de deux prévenus dont les agissements ont eu des conséquences dramatiques et irréversibles.

- **Les faits dont était saisie la Cour d'Appel de Montpellier peuvent se résumer comme suit :** le 22 décembre 2012 vers 5 h 45 du matin, une jeune femme âgée de 18 ans était percutée par un véhicule automobile alors qu'elle traversait une voie pour regagner son domicile. Le conducteur qui circulait à une vitesse d'environ 100 km/heure n'a pas freiné et a pris la fuite. Le prévenu mentira aux enquêteurs sur son emploi du temps. Il conduisait sous l'emprise d'un état alcoolique et avait fait l'usage de stupéfiants. Le prévenu n'avait plus de permis de conduire valide. Le prévenu auteur principal était le jour des faits accompagné de son « meilleur ami » qui dans un premier temps prendra le volant et puis qui laissera son ami reprendre ce même volant estimant qu'il pouvait conduire.
- **Les faits dont était saisi le Tribunal Correctionnel de Saint-Nazaire étaient eux les suivants :** le 1^{er} avril 2012 à 2 h 05 une autre jeune femme décédait, son véhicule étant percuté de plein fouet par le véhicule Renault Mégane arrivant à contresens sur une 2X2 voies. Le conducteur qui décédera également présentait un taux de 2,31 g d'alcool par litre de sang. Le conducteur avait passé sa journée avec un collègue de travail et « ami » et avait consommé des bières, acheté du vin et du whisky, participait à un barbecue. L'ami, prévenu, avait menti sur le déroulement de sa journée et avait demandé à sa compagne et à deux amis de faire de faux témoignages. Grâce à l'implication et la persévérance des parents de la victime, le Procureur Général ordonnera la saisine du Tribunal Correctionnel de Saint-Nazaire, le parquet local s'y étant refusé.

2 affaires... 2 approches pénales

En présence de ces deux comportements le juge pénal a eu des approches différentes qui interpellent.

- Pour retenir la culpabilité de la personne physique qui n'a pas commis directement de dommages mais qui y a contribué ou qui a contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, ou qui n'a pas pris les mesures permettant de l'éviter, la Cour d'Appel de Montpellier a estimé que le prévenu avait commis une faute caractérisée exposant autrui à un risque d'accident d'une particulière gravité qu'il ne pouvait ignorer en laissant repartir au volant de son véhicule son ami qu'il savait dans l'incapacité totale de conduire, celui-ci étant dans un quasi coma éthylique puisqu'il présentait au moment de l'accident un taux compris entre 2,36 et 4,20 g/litre. Par ailleurs, la Cour a relevé que l'ami bien que non titulaire du permis de conduire avait décidé de prendre le volant des mains de l'auteur principal après s'être assuré sa propre sécurité. Il aurait parfaitement pu raccompagner ce dernier à son domicile ou lui subtiliser les clés s'agissant d'un ami de très longue date, compagnon de beuveries dont il connaissait parfaitement la dangerosité habituelle au volant. Il n'a pris aucune disposition pour éviter le dommage uniquement préoccupé par le fait de rentrer chez lui et la Cour prononce une peine de 18 mois d'emprisonnement assortie du sursis.
- Le Tribunal Correctionnel de Saint-Nazaire a quant à lui relaxé le prévenu dans le raisonnement suivant : « *Il est certain que S. F. savait que son ami était dans un état d'ébriété avancé mais il ne peut lui être reproché de n'avoir pas réussi à prendre le volant ou de poursuivre sa route après qu'il l'ait déposé à son domicile. La jurisprudence dont il est fait état à l'audience sur la co-responsabilité se réfère à des actes positifs opérés par les prévenus qui ont contribué à créer le dommage. La responsabilité pénale indirecte au moins dans le cadre de la circulation routière ne peut être étendue à une interprétation trop large du texte sans dénaturer celui-ci. Il n'en demeure pas moins que le prévenu a commis une faute morale dont il a lui-même eu conscience comme le démontre bien malheureusement les mensonges qu'il a bâti après les faits.* »



Quels enseignements en tirer ?

Face à ces différences d'interprétation, on pressent qu'une clarification s'impose car la question de la co-responsabilité en matière de violence est une question essentielle.

On peut estimer que le Tribunal de Grande Instance de Saint-Nazaire et le Parquet représenté à l'audience par le Procureur auraient pu avoir une autre lecture dès lors que le prévenu avait une conscience du risque et que par son attitude il a rendu possible la conduite en état d'ivresse de son ami, qu'il aurait pu à plusieurs moments intervenir mais qu'il ne l'a pas fait et que même par sa présence il a contribué à l'alcoolisation. Enfin la stratégie de mensonge mise en œuvre témoignant d'un évident sentiment de culpabilité, on peut regretter que le Parquet Général n'ait pas souhaité poursuivre le débat à hauteur de Cour.

Un débat à poursuivre

Pour autant le débat judiciaire et sociétal est loin d'être clos.

La justice est au cœur de la prévention, si elle s'en fixe l'objectif et elle peut à partir d'éléments factuels avérés faire œuvre de prévention réelle.

Il est certain que l'accidentalité routière amènera à bref délai à ce que se repose la question de la co-responsabilité pénale soit dans le cadre des choix de poursuite qu'auront à faire les parquets d'initiative, soit à l'initiative de proches de victimes.



Revue de presse

« Ce texte veut dynamiser la loi Evin »

Nouvelle république 09/06/2015

Alain Rigaud, président de l'association nationale d'alcoologie et d'addictologie

Quelle réflexion vous inspire cet amendement déposé par Gérard César ?

La loi Evin telle qu'elle a été conçue autorise la publicité pour les alcools dans le cadre seulement informatif, et elle ne doit pas être incitative. C'est le principe. Mais ce que propose l'amendement, c'est de remplacer la publicité par l'information. mais en vérité, ce texte va tout simplement dynamiser la loi Evin, car elle va la rendre totalement inapplicable. Si après cet amendement, une association veut attaquer une publicité qu'elle juge trop incitative, alors il faudra qu'elle démontre qu'il existe un lien entre l'acte de promotion et la personne qui le promeut dans un intérêt financier ! C'est impossible à prouver. Autre problème : il faut que la communication puisse être reconnue comme publicité par un consommateur d'attention moyenne... Cela veut dire quoi ? En fait, la loi empêchera dans la pratique de poursuivre les abus, dans la mesure où les juges n'auront que des critères très subjectifs pour se prononcer. À partir de là, les procédures

vont s'épuiser, et on pourra faire de la promotion comme on le souhaite ! C'est la porte ouverte au sponsoring, aux événements commerciaux où sont invités des « peoples », on ne pourra plus combattre ces publicités qui auront un espace totalement ouvert.

Mais cette mesure n'est censée concerner que le vin ?

Non, l'amendement ne fait pas de distinction entre les boissons alcooliques. D'ailleurs, je ne comprends pas la stratégie de la viticulture. Car en voulant libéraliser la publicité, elle va en faire profiter les grands groupes de boissons anisées, de spiritueux ou de bière. Ils pourront dire merci aux viticulteurs !

L'alcool et l'alcoolisme sont toujours un danger pour le pays ?

Le danger est le même qu'il y a 30 ans. Une partie de la population a réduit sa consommation d'alcool, pour des consommations facultatives et épisodiques. Mais il y a tou-

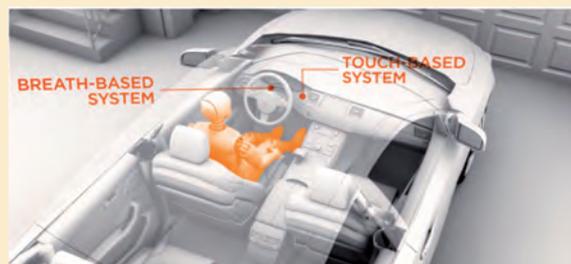


jours 25 % de la population qui consomme 80 % de l'alcool ! On voit se creuser une sorte de fossé alcoolique entre les populations. Parmi ces 25 % de buveurs excessifs, il y a des personnes plus âgées qui sont dans des consommations régulières ou des jeunes qui sont dans des consommations de fin de semaine. Alors, on voit effectivement diminuer les cas de cirrhoses ou de cancers liés à l'alcoolisme social, mais il y a un noyau dur qui résiste.

Et puis, en ce qui concerne les accidents de la route, la proportion ne varie pas : un tiers des accidents mortels est dû à l'alcool.

Enfin, l'alcool est présent dans 50 % des activités judiciaires.

En France, l'alcool est deuxième cause de mortalité après le tabac.



USA : Vous ne pourrez bientôt plus conduire ivre

Slate.fr 08/06/2015

Un système de détection digitale de l'alcool dans le sang pourrait voir le jour d'ici 2020 au États-Unis

Après trois verres d'alcool, vous vous dirigez légèrement saoul vers votre véhicule. Vous vous installez confortablement sur le siège, allumez le moteur, posez vos mains sur le volant... mais la voiture se bloque, car vous êtes au dessus de la limite d'alcool autorisée.

C'est ce qui pourrait bientôt se produire, selon le site Modern Readers, lorsque sera

développé le « *Système de détection de l'alcool pour la sécurité* » ("Driver Alcohol Detection System for Safety", ou DADSS), une technologie encouragée par la National Highway Traffic Safety Administration, une agence fédérale américaine des États-Unis chargée de la sécurité routière, l'équivalent de notre Conseil National de la Sécurité Routière.

Ce système, mis au point par l'équipementier automobile japonais Takata, la firme américaine Tru Touch et la société suédoise Autoliv, fonctionne en analysant une partie de l'air exhalé par le conducteur.

Une autre technique est aussi explorée, via le toucher cette fois : elle consiste à apposer son doigt sur un capteur capable de mesurer dans le sang les différences de lumière émise par les molécules de dioxyde de carbone et d'éthanol (ces dernières en absorbant moins). Ce capteur pourrait être prêt avant 2020 et sauver près de 7 000 vies par an outre-Atlantique.



Vidéo de démonstration du «Driver Alcohol Detection System for Safety»
<https://youtu.be/yykyT4YRw4A>



Tous les conducteurs doivent être « égaux » devant les radars

La Croix 11/05/2015 Emmanuelle RÉJU

Le conseil national de la sécurité routière souhaite notamment que les salariés fautifs n'échappent plus au retrait des points de permis. Les salariés qui se trouvent au volant d'une voiture de société échappent souvent à la sanction car les dirigeants d'entreprise ne désignent pas toujours le salarié pris en flagrant délit d'excès de vitesse.

À l'aube des années 2000, les radars ont révolutionné la politique de sécurité routière. Pas seulement parce qu'ils ont permis de multiplier les contrôles de vitesse, mais surtout parce que l'ensemble de la chaîne, du constat de l'infraction à la sanction, a été automatisé. Ce fut la fin du sport national consistant « à faire sauter un PV ».

Le radar enregistre en effet une infraction, transmet directement les données au centre des infractions routières de Rennes qui, lui-même, envoie directement le procès-verbal au contrevenant. Le tout sans aucune intervention humaine.

Le dispositif s'est révélé d'une grande efficacité : depuis sa généralisation à partir de 2005, le « contrôle sanction automatique » a provoqué une baisse des vitesses pratiquées et contribué à la majorité des gains enregistrés en matière de mortalité routière.

Trop d'automobilistes échappent encore au dispositif

« Ce dispositif repose sur l'équité, a plaidé lundi 11 mai Philippe Lauwick, qui préside une des commissions du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR). *La probabilité d'être contrôlé et la sanction appliquée doivent être les mêmes pour tous les conducteurs.* »

Or trop d'automobilistes échappent encore au dispositif, « rompant ainsi le principe d'égalité entre citoyens ». Parmi eux figurent en majorité les salariés qui se trouvent au volant d'une voiture de société. En effet, le radar se contente le plus souvent de photographier la plaque d'immatriculation arrière du véhicule en infraction qui est enregistré au nom de l'entreprise. Le conducteur, lui, n'est pas identifiable.

« Le plus souvent, l'entreprise paie l'amende mais refuse de donner le nom du salarié qui conduisait au moment de l'infraction », explique Philippe Lauwick. Aucun retrait de points n'est de ce fait appliqué. Cette pratique est d'autant plus répréhensible que l'entreprise n'a pas le droit de s'acquitter de l'amende, son dirigeant se rendant alors coupable d'abus de bien social.

Obliger l'entreprise à désigner le salarié pris en flagrant délit d'excès de vitesse

Dans une recommandation adoptée hier à la majorité, le CNSR a donc proposé de rendre obligatoire la tenue d'un tableau de bord dans chaque entreprise disposant d'une flotte de véhicules. Devra y être indiqué qui conduisait quel véhicule à quel moment. « Il faudra ensuite modifier la loi pour obliger le dirigeant d'entreprise à désigner le salarié pris en flagrant délit d'excès de vitesse », ajoute Philippe Lauwick.

Le ministre de l'Intérieur Bernard Cazeneuve a par ailleurs confirmé hier devant le CNSR que « l'expérimentation » des radars double face allait être poursuivie. Ces nouveaux radars permettent en effet de « flasher » l'arrière et l'avant du véhicule, améliorant ainsi la lecture des plaques d'immatriculation et l'identification des conducteurs en cas d'enquête.

Dans le même esprit, le CNSR souhaite réduire le nombre de contraventions qui ne parviennent pas à leur destinataire faute d'avoir la bonne adresse. « Il faut rappeler par des campagnes d'information qu'il est obligatoire de modifier sa carte grise au moment d'un déménagement », a souhaité Philippe Lauwick.

Vous avez peur en voiture ? Faites du covoiturage ! C'est beaucoup moins dangereux.

Le Monde 16/04/2015
Blog de Olivier RAZEMON

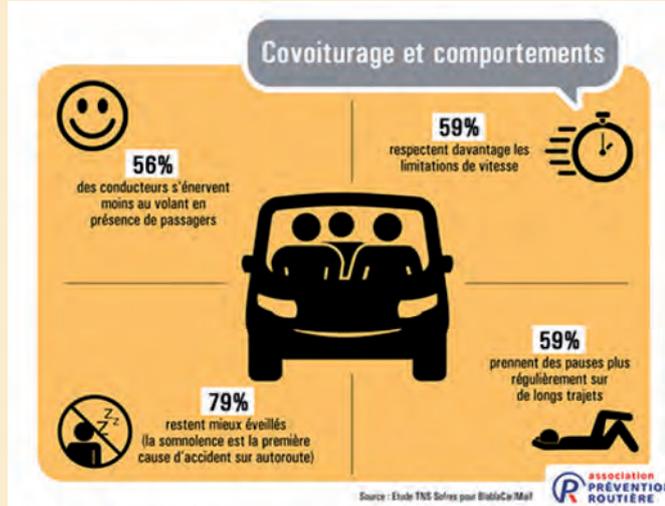
Un sondage réalisé par la Sofres pour le leader du secteur Blablacar et la MAIF montre que le covoiturage est l'un des moyens de transport les plus sûrs, à l'instar du train ou de l'avion. Selon cette enquête parue ce 16 avril (ici dans son intégralité <http://fr.sli-deshare.net/BlablaKevin/etude-tns-sofres-pour-blablacar-et-la-maif-sur-le-covoiturage-et-la-scurit-routiere>), 74 % des covoitureurs disent adopter « un comportement exemplaire » au volant, contre 45 % des automobilistes en moyenne. Les adhérents de Blablacar maîtrisent leur énervement bien plus que les autres automobilistes. Ils sont aussi plus nombreux à vérifier la pression des pneus ou à résister à l'assoupissement.

Sondage Sofres. Certes, ce n'est qu'un sondage. Lorsqu'on vous demande si vous respectez le Code de la route, vous répondez oui, bien sûr, et puis vous faites des pauses pour éviter l'endormissement, cela va de soi. Mais la Sofres a posé les mêmes questions à

500 covoitureurs d'une part, et à un « groupe témoin » de 1 000 automobilistes d'autre part, ce qui permet d'effectuer des comparaisons.

Une autre étude, publiée début avril par l'assureur Axa (rapportée ici par Le Figaro), confirme le phénomène. 28 % des automobilistes disent « rouler après avoir bu plus de deux verres d'alcool », mais « la proportion chute à 7 % » chez les covoitureurs. Seuls 5 % de ces derniers reconnaissent qu'il leur arrive de dépasser les 160 km/h sur une autoroute, alors que ce comportement concerne 19 % des conducteurs dans leur ensemble.

Évaluation par les passagers. Lorsqu'on transporte plusieurs passagers, on se montrera donc naturellement prudent. En outre, les conducteurs, évalués par leurs passagers, ont intérêt à se montrer irréprochables. « Nous avons cette intuition depuis longtemps », indique Laure Wagner, porte-parole de Blablacar, qui a généré 35 millions de trajets, d'une durée moyenne de 330 kilomètres, depuis 10 ans. Soit 11,5 milliards de kilomètres. En voiture, on compte en moyenne 0,4 décès pour 100 millions de



kilomètres parcourus. Ce qui équivaudrait, pour les 11,5 milliards de kilomètres de Blablacar, à 46 décès (et non 80 comme indiqué précédemment, sur la foi des chiffres datant de 2002).

Un seul accident mortel. Or, le leader du secteur n'a répertorié qu'un seul accident mortel depuis sa création. « C'était il y a quelques mois, en janvier, lors d'un carambolage impliquant trois camions, sur une plaque de verglas. Une passagère est décédée », rapporte Mme Wagner. Un seul accident mortel pour 35 millions de trajets. Selon la responsable, « c'est pour cela que les compagnies d'assurance s'intéressent au secteur ».



↳ Vie de La Ligue

↳ Une Assemblée Générale mobilisée

Pour un peu, tant la présence était nombreuse ce samedi 6 juin, il aurait fallu pousser les murs de la salle qui accueillait l'Assemblée Générale de la Ligue contre la violence routière. L'implication du nombre trouva son prolongement dans la richesse et l'intensité des échanges. Les réactions vis à vis du discours du ministre de l'Intérieur adressé au CNSR furent vives et nombreuses. La présentation de Claude Chabot sur la mesure du 80 km/h suscita un intérêt général souligné par des applaudissements approbateurs.

Mobilisation : c'est sans doute le mot le plus évocateur de cette Assemblée Générale qui s'inscrivait, il est vrai, dans un contexte où le « laisser aller » s'affiche comme la loi du genre. Une fois de plus, la Ligue est à contre courant et c'est une bonne nouvelle !



↳ Formation des adhérents de la LCVR



Christian ARNAUD,
LCVR de l'Aude

Ce samedi 28 mars 2015, à l'invitation de la LCVR, je me suis rendu à Paris suivre un stage animé par Claude Chabot et Jean-Marie Leverrier.

Nous étions une quinzaine, dans une salle bien adaptée à notre nombre. Un regret : il n'y avait que trois dames, ce qui ne garantissait même pas, entre les deux sexes, un rapport remarquable tel, par exemple, que Pi ou le nombre d'or, rapport dont on subodore qu'il ne peut émaner que de fécondes réflexions...

Ce stage a satisfait mes attentes en ce qu'il m'a offert ce que je suis venu chercher à la LCVR : une élévation du débat par une réflexion théorique sur la circulation et les accidents. Cette réflexion s'est déployée dans les deux dimensions qui me tiennent à cœur : sémantique et mathématique.

La dimension sémantique est fondamentale puisque c'est par les mots que nous pensons et appréhendons le monde. Il est significatif, par exemple, que le panneau « Danger » signalant la proximité de passages d'enfants (à proximité d'une école) est une inversion (perverse) du sens des mots, puisque, potentiellement, les enfants ne sont pas un danger, mais en danger...

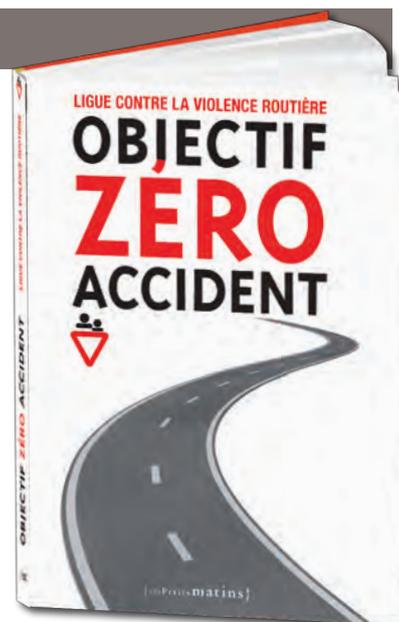
La dimension mathématique a été illustrée par les nombreux graphiques (sur l'évolution du trafic, la mortalité selon le type d'usager de la route, le nombre de points retirés, la largeur du champ de vision en fonction de la vitesse, les distances d'arrêt, etc.). Ce qui était parlant, au travers de ces graphiques, c'est qu'ils étaient suffisamment nombreux, divers et croisés pour que leur parallélisme atteste non d'une simple corrélation mais, véritablement, d'une relation de cause à effet.

En résumé : je me suis couché, samedi soir, plus savant que je ne m'étais levé samedi matin. Et (le dernier mais pas le moindre), j'y ai fait la connaissance d'agréables commensaux (et commensales, bien entendu...).

↳ Le Livre est un objet de fierté pour la Ligue !

Il était attendu et il n'a pas déçu. Le Livre a visiblement fait l'unanimité lors de l'Assemblée Générale, certains considérant l'ouvrage comme une véritable « Bible » de la sécurité routière. Les médias ont souligné sa parution (La Croix, Le Parisien, Le Monde). Ci après un extrait de l'article de Raphaële Rivais, journaliste au « Monde ».

« L'ouvrage, parfaitement documenté par de nombreux experts, dénonce la « désinformation » de ceux qui vont jusqu'à contester les acquis de l'accidentologie. Il explique pourquoi l'on ne peut pas dire que l'alcool serait la première cause d'accident mortel. Il dénonce le Lobby des constructeurs qui proposent des véhicules puissants, ou celui des opérateurs de téléphonie mobile, qui incitent à téléphoner en conduisant. Il prône l'usage des boîtes noires pour analyser encore mieux les accidents et passer sous la barre des 2 000 morts en 2020. Fort sérieux, le livre est aussi agrémenté de dessins de Charb, Cabu, Plantu ou Pessin ».



↳ Titre

Née en mars dernier, la petite Kate s'est rendue avec sa maman Claudine (Secrétaire salariée de la Ligue) dans les locaux de la Ligue. L'occasion pour Josiane Confais de pouponner...



↳ Les orientations de La Ligue en 2016

Ces orientations ont fait l'objet d'une validation lors de l'Assemblée Générale du 6 juin.

Un constat

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.

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.
- ↳ Demander que les contrôles par les radars 3^e génération soient réalisés par des unités dédiées à plein temps.
- ↳ 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).
- ↳ 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.
- ↳ Promouvoir la généralisation de la boîte noire accidentologique dans tous les véhicules légers.
- ↳ Exiger l'obligation d'équiper tous les VUL (Véhicule Utilitaire Léger, dit camionnette) d'une boîte noire et d'un carnet de bord permettant d'identifier les missions et leurs conducteurs.
- ↳ Obtenir l'application de la loi LOPPS12 par la création d'établissements agréés pour l'installation d'un EthyloTest 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 d'un « 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, 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, 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.

Conclusion

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





➔ Vie des asso's

📺 L'AD de L'Ain mise sur la vidéo



<https://www.youtube.com/watch?v=i8Y2iEBOEMU>

La Ligue de l'Ain a joué collectif avec le centre social Est d'Oyonnax et le Centre Culturel Aragon d'Oyonnax pour contribuer à la réalisation de 3 petits films entièrement conçus par des jeunes de 12/13 ans au cours de leurs vacances de la Toussaint 2014. Alain Berthet, Président de l'AD apporte des précisions : « Les Adolescents ont fait le choix de traiter 3 thèmes : le téléphone au volant, la vitesse, l'alcool au volant. Nous sommes intervenus bien en amont de la réalisation pour échanger avec les jeunes sur la violence routière et sur les bons comportements à avoir. Le tout a été réalisé en 3 jours ! ». Pour le financement, l'AD et le Centre Social Est ont su mobiliser des aides croisées : PDASR, Politique de la ville, ... Alain Berthet est très satisfait du résultat : « Ce support nous permettra d'intervenir auprès des collégiens et des adultes dans les quartiers d'Oyonnax et avec l'ensemble des acteurs qui nous feront appel. Au cours de l'été 2015, ces films seront projetés dans les différentes fêtes organisées dans la ville Oyonnax ». Ces 3 petits films ont été projetés le dimanche 7 juin à Paris à l'issue de l'Assemblée Générale de la LCVR. Ils sont visibles sur le site You Tube et ainsi à la disposition de toute AD qui souhaiterait en faire bon usage...

À la demande de la sous-Préfète de Nantua, l'AD de l'Ain, avec l'aide du délégué à la Sécurité Routière, a tenu un stand au cours du dernier match en TOP 14 de Rugby USOyonnax/LOU avec borne éthylotest et diffusion de supports d'information invitant à la prudence face à l'excès de consommation d'alcool. Cette présence fera l'objet d'une évaluation avec les différents acteurs (LCVR, USO Rugby et Préfecture).

📺 AD du Gard : un gala au profit de la sécurité routière

Le 25 avril dernier s'est déroulé le gala annuel animé par la « Bande à Cat » au profit de l'AD du Gard. Cet événement a démontré, une fois de plus, que le plaisir partagé lors d'une soirée culturelle pouvait se conjuguer utilement avec la lutte contre la violence routière. Jacques Thierry, Président de l'AD est très clair sur l'objectif : « Il s'agit pour nous de recueillir des moyens qui nous permettent de mener nos actions et d'acheter du matériel de

sécurité. C'est aussi l'occasion de valoriser la Ligue ». L'événement a effectivement été bien relayé dans la presse locale qui a également fait état du discours alarmiste de Jacques Thierry sur la situation dans le département. « La situation est désespérante. Avec 18 décès et une augmentation de 100 % enregistrés à la fin mars, l'objectif de ne pas dépasser 34 morts en 2020 ne sera jamais atteint ! » déplore le Président.

📺 Le cri de colère de l'AD de l'Hérault

Samedi 2 mai, l'AD du Gard tenait son Assemblée Générale à Vacquières dans un contexte très préoccupant. Le public fût particulièrement attentif aux propos de la présidente Guylaine Lang Cheymol, qui ouvrait le débat, avec à ses côtés Bernadette Siméant, Fabien Thomas et Hélène Bras. « Nous poussons aujourd'hui un cri de colère pour tous ces morts et blessés qui auraient pu être évités si les autorités avaient su réagir à temps face à l'inexorable aggravation de l'accidentologie. » a déclaré la Présidente. « Il faut savoir que notre département est l'un des plus notés en accidentologie*. La carence des mesures répressives semble être la cause de comportements dangereux. » Hélène Bras, avocate spécialiste en droit public, demandait que des mesures soient prises rapidement et énergiquement par les élus afin d'anticiper, prévenir et éviter le plus possible des accidents routiers sur le territoire. En conclusion, la Présidente précisait que la ligue intervenait dans les collèges, les lycées, auprès des jeunes délinquants, mais aussi sur les chaînes de télé et de radio qui touchent un large public. « Nous accompagnons également les familles de victimes et là, Bernadette fait un travail remarquable. Nous invitons tous ceux qui le souhaitent à nous rejoindre pour ce combat pour la vie ».



* Un article paru dans le Midi Libre du 13/06/2015 titrait « Hérault, Gard : champions des écarts de conduite ». Dans cet article, il est fait référence à une étude lancée par l'ex-préfet Claude Baland en 2012 pour comprendre le « micro-climat » dans ces deux départements. L'enquête menée selon la technique des focus group, croisant point de vue des usagers et des forces de l'ordre est visiblement contestée sur la méthode. Elle aura au moins eu le mérite d'aborder le sujet...



Le site de la ligue :
www.violenceroutiere.org

↙ Vie des asso's

↘ Trois ateliers animés par l'AD de la Sarthe



Le 9 octobre 2014, la Ligue de la Sarthe est intervenue pour la 2^e année consécutive à la Maison Familiale Rurale de Verneil-le-Chétif. Les dangers de la route ont été abordés avec des jeunes de 4^e et de 2^e bac pro. Dominique Langlet, Président de l'AD précise « *Nous avons organisé et animé trois ateliers* » **Le Réactionmètre**, a permis aux jeunes de mesurer (parfois avec surprise) le temps de réaction à partir du moment où le conducteur perçoit un obstacle, avec les différentes variables possibles : concentration, fatigue, alcool.... Le second atelier « **Lunettes** » permettait de simuler différents états d'alcoolisation et leurs conséquences, en se déplaçant sur un parcours figuré sur un tapis. Enfin, un **témoignage sur** un accident a été assuré par Christiane Langlet... auquel les jeunes sont particulièrement sensibles. Dominique Langlet considère que ce type d'action est utile mais s'interroge : « *Combien sont vraiment touchés à l'issue de la journée ? Il est difficile de répondre. Quelques jeunes ont du être rappelés à l'ordre par leurs moniteurs et monitrices, mais un s'est montré particulièrement intéressé et convaincu, proposant même de faire de la "publicité" pour la Ligue ! Son environnement familial y est sûrement pour quelque chose.* »



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.

À quelle place se situe dans le palmarès « Voiture Citoyenne » votre véhicule ou celui que vous souhaitez acquérir ? Cliquez sur www.voiturecitoyenne.fr

↘ L'AD du Lot, partenaire de l'action pilote « Garantie Jeunes »

Le dispositif Garantie Jeunes, mis en place par l'État Français à titre expérimental jusqu'en 2016, a pour but d'accompagner les jeunes âgés de 16 à 25 ans qui sont en recherche d'emploi mais qui rencontrent des difficultés multiples dans leur accès à l'emploi. La démarche s'appuie sur un accompagnement renforcé d'un an visant à rendre ces jeunes autonomes dans les actes de leur vie quotidienne et donc dans leur recherche d'emploi.

« *Le point de départ est un contact avec la Mission Locale du Lot qui s'est positionnée en organisme pilote au niveau national pour 3 ans* » précise Pierre Lagache, Président de l'AD du Lot. « *Le cursus comprend un atelier "Charte de vie en groupe" qui intègre l'objectif de respect des consignes de sécurité et de sensibilité aux risques et à la*



prévention des accidents du travail. Nous avons rapidement fait le lien avec le sujet de la sécurité routière ». Avec l'appui du Directeur de la Mission Locale, M. Ahmed Taha, l'AD du Lot s'est donc proposée pour intervenir pour animer un atelier d'une durée de 3 h 00 maxi

comportant une projection du Film « *Tout est Permis* » suivie d'un débat animé par un membre de la Ligue.

Pierre Lagache précise l'objectif : « *En 2015, nous envisageons d'intervenir auprès de 16 groupes de 12 à 15 jeunes, soit 200 jeunes. Les 3 premiers ateliers se sont déroulés en mai et juin. Le public est réceptif, c'est très encourageant... À cette occasion, nous sensibilisons aussi les animateurs de la Mission Locale qui pourront à terme relayer le message sécurité routière.* »

↘ Guillaume est parti il y a 20 ans !

Mais où est-il ? Au paradis des Petits Princes, bien sûr !

J'en ai eu la certitude dans les semaines qui ont suivi ; deux inventeurs ont identifié la comète à laquelle ils ont associé leurs noms : HALE BOP ! Appellation un peu clownesque et fantasque, qui met un peu d'humour dans un Univers tellement sérieux ! Et c'est un peu comme cela que je voyais Guillaume : un peu clown mais sérieux dans ses projets de chercheur du temps qu'il fera demain.

Deux ans après sa découverte, la comète a été bien visible durant une grande partie d'un printemps de très beau temps : tous les soirs, je regardais la comète au Nord-Ouest, qui brillait beaucoup et se déplaçait vite.

Pour moi, c'était sûr, cette lumière était un signal de Guillaume : je suis là ! Je l'imaginai chevauchant la comète ! Le passage de la comète était ainsi programmé par lui ! Puis, comprenant que j'avais compris, il fit en sorte que la lumière s'estompe peu à peu, puis disparaisse.

Il était donc parti dans l'Univers, rendre visite aux milliards d'étoiles créées par Dieu – Allah – Yahvé pour enchanter les milliards



d'humains, et leur rappeler qu'ils sont tous égaux, parce que tout petits dans l'Univers. Le Petit Prince a dit : « *Les étoiles sont belles à cause d'une fleur que l'on ne voit pas.* »

Poursuivant le chemin du Petit Prince, Guillaume ajoute : « *Les hommes sont bons à cause d'une lumière en eux que l'on ne voit pas !* ».

Un grand merci à toi Guillaume ! On se reverra !

Associations départementales



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

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

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

09 – 31 – Ariège – Haute Garonne : Jean-Pierre Baubeau – 7, rue de Rigail – 09100 Pamiers – Tél. : 06 99 44 03 52 (jean-pierre-baubeau@orange.fr)

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

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

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

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

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

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

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

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

34 – Hérault : Fabienne Thomas – Route de Saint Bauzille – 34270 Vacquières – Tél. : 06 28 94 58 44 – (fabienethomasamazars@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. : 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 – Loir-et-Cher : Jean-Luc Carl – 15, rue Bel Air – 41000 Blois – Tél. : 02 54 42 64 74 – (violenceroutiere41@free.fr) (violenceroutiere41.monsite.wanadoo.fr)

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

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

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

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

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

59-62 – Nord – Pas-de-Calais : Hervé Dizi – 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 Lescaur – Tél. : 05 59 81 05 08 (marielle.belia@laposte.net)

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

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

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

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

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

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

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

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

77 – Seine-et-Marne : 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 : (lcvr83@wanadoo.fr)

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

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

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

91 – Essonne : Philippe Laville – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. + Fax : 01 69 44 48 79 (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

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

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)
Secrétaire Général adjoint :
Christian Verdier
Trésorier : Daniel Le Jean
Tél. : 01 47 50 88 71 – (dlejean@gmail.com)
Membres du Bureau :
Claude Chabot
Jean-Luc Carl (violenceroutiere41@free.fr)
Guy Ovigneur
Invités : Pierre Lagache – Rédacteur en chef *Pondération* –
Philippe Laville, Ghislaine Leverrier, 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. & 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.