



**OBJECTIF :  
ZÉRO ACCIDENT**

# Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **2015 : la mortalité  
progresses**

p.05

➔ **Fonds  
de Garantie**

p.14

➔ **Voiture autonome  
et responsabilité**

p.15



**La fin des avertisseurs  
de radars !**

**DOSSIER** p.10



- 3 – Édito
- 5 – 2015 : la mortalité routière progresse pour la seconde année consécutive
- 6 – Des chiffres de janvier et février 2016 toujours aussi inquiétants
- 7 – Téléphone au volant : une dérive prévisible
- 8 – Non ! Les radars ne sont pas une « pompe à fric » pour l'État Vitres (sur) teintées : un décret, mais...
- 9 – Le retour des « vieux » démons
- 10 – Dossier : La fin des avertisseurs de radars !
- 13 – Économie politique de la sécurité routière, études théoriques et empiriques
- 14 – Fonds de Garantie (FGAO) et accident de la circulation
- 15 – Voiture autonome : qui sera responsable en cas d'accident ?
- 17 – Revue de presse
- 20 – 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](mailto:secretariat@violenceroutiere.org)  
Site Internet : [www.violenceroutiere.org](http://www.violenceroutiere.org)  
[www.voiturecitoyenne.fr](http://www.voiturecitoyenne.fr)

### Directrice de la publication :

Chantal Perrichon

### Rédacteur en chef :

Pierre Lagache

### Comité de rédaction :

Claude Chabot, Anne Combier, Josiane Confais, Jean-Yves Lamant, Dominique Langlet, Philippe Laville, Jean-Marie Leverrier, Claude Lienhard, Chantal Perrichon, Gérard Pétin, Jacques Robin, Odile Van Hée.

### Imprimerie :

Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

N° CPPAP : 0707 6 88243 – ISSN : 0297-5874

Crédits Photos : Ouest France (couverture), Fotolia benjaminolte (p. 6), Fotolia photographee.eu (p. 8), Fotolia Frdric Massard (p. 10), Fotolia scorcom (p. 11), Fotolia Olivier Le Moal (p. 14), Mairie de Lorient (p. 17 et 18), Ouest France (p. 19), LCVR Sarthe et LCVR Ain (p. 21), Dan le photographe/Catherine Piernay (p. 22).

## LA TECHNOLOGIE : pour le meilleur ou pour le pire ?



Pierre LAGACHE, Rédacteur en chef de Pondération

En matière de sécurité routière, comme dans beaucoup d'autres domaines, les évolutions technologiques peuvent être sources du meilleur comme du pire. Face à une utilisation déviante de la technologie, les pouvoirs publics doivent s'adapter, trouver les parades et dans l'idéal pouvoir anticiper. L'exercice impose de disposer de compétences, de moyens mais aussi et surtout de souplesse et de réactivité. Les réponses à apporter nécessitent une approche globale qui ne se limite pas au simple champ technique mais qui relèvent aussi du cadre réglementaire.

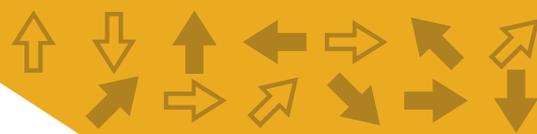
*Face à une utilisation déviante de la technologie, les pouvoirs publics doivent s'adapter, trouver les parades et dans l'idéal pouvoir anticiper.*

Sur la question de l'efficacité du contrôle-sanction, le dossier de ce numéro démontre clairement que les nouvelles technologies de communication et les systèmes et usages qui en

découlent permettent de plus en plus d'échapper aux contrôles. Pire, les récentes décisions de justice viennent conforter chez certains conducteurs un sentiment d'impunité totale.

Le dossier nous montre pourtant que des solutions réalistes existent pour maîtriser cette dérive. L'inertie ne trouve donc pas sa source dans la difficulté mais dans l'absence de résistance à l'action des *lobbies* souhaitant préserver leurs intérêts économiques.

Pour ceux qui s'interrogeraient encore sur les causes d'un relâchement dans le comportement sur la route avec pour conséquence l'augmentation des vitesses moyennes observées, il y a là un sérieux élément de réponse...



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

Dans un contexte d'abandon de la sécurité routière par les pouvoirs publics, la dégradation des résultats se poursuit. Si le niveau de risque du premier trimestre 2016 se maintient, nous aurons une troisième année d'accroissement de la mortalité, ce qui n'a pas été observé depuis les réformes de 1972. Cet échec dramatique prouve l'insuffisance des incantations psalmodiées par nos ministres, spécialistes des déplacements éclairés sur les lieux d'accidents « spectaculaires », et qui souhaitent s'assurer d'un passage au JT du 20 h au lieu d'agir avec compétence et détermination.

L'incapacité du ministre de l'Intérieur qui a en charge la sécurité routière, se combine à la disparition de la gestion interministérielle, soulignée par le rapport piloté par Marianne Bondaz, inspectrice générale de l'administration (un comité interministériel en 4 ans). Un nouvel exemple de cette désorganisation nous est donné par l'attitude de la ministre de l'Éducation nationale qui se désintéresse des activités de la Ligue dans les établissements scolaires, alors qu'elle encourage l'intervention de motards en colère qui expriment régulièrement leur opposition aux mesures de sécurité routière.

Je vous laisse juges !

Nous avons sollicité un rendez-vous auprès de madame Najat Vallaud-Belkacem par un courrier daté du 20 octobre 2014. La réponse ne nous parviendra que le 20 janvier 2015, uniquement après avoir fait part de cette négligence à Matignon... Nous lisons alors la réponse de son chef de Cabinet avec beaucoup d'attention : « *Les contraintes de son agenda ne lui permettent pas de vous recevoir personnellement. Croyez bien qu'elle le regrette* ». Nous sommes orientés vers l'une de ses conseillères que nous joindrons dans la foulée et qui nous fixera un rendez-vous le 9 mars ! À la dernière minute, un autre conseiller (interchangeable ?) la remplacera au pied levé...

Domage, car entre temps la liste des sujets que nous souhaitions aborder s'était allongée, notamment avec une demande d'agrément pour intervenir dans les établissements scolaires, même s'il est précisé dans le « *Vade-mecum sur la demande ou le renouvellement d'agrément des associations éducatives complémentaires de l'enseignement public* » que « *L'agrément du ministère de l'Éducation nationale n'est pas juridiquement nécessaire pour les interventions en établissements...* ». Qu'à cela ne tienne, nous avons déposé une demande. Las, dans le cadre de la simplification administrative... qui n'a pas encore atteint la rue de Grenelle, nous avons eu droit à un questionnaire supplémentaire pour que les membres du Conseil National des Associations Éducatives Complémentaires de l'Enseignement Public (qui se réunit 3 ou 4 fois par an) nous adoubent !

Nous pensions naïvement que la fiche concernant la Ligue dans ce ministère mentionnait que parmi nos actions, il y avait notamment celle qui avait permis d'instaurer en 1992 l'obligation d'un dispositif spécifique pour les enfants dans les voitures, que nous avons été les pionniers pour inciter les responsables locaux à faire des aménagements sur le chemin des écoles et que cette démarche avait été généralisée et rendue obligatoire en 2005 par le « *diagnostic de sécurité routière aux abords des écoles* ». Après des milliers d'interventions dans les lycées, les centres d'apprentissage, les universités, les grandes Écoles, nous n'imaginions pas que les conseillers techniques du ministère ignoraient et notre bilan, et nos prises de position pour améliorer également la sécurité dans les transports scolaires, la protection des jeunes cyclistes, la lutte contre le débridage des cyclomoteurs, etc. La lecture de « *Zone scolaire* »<sup>(1)</sup>, numéro spécial de notre revue *Pondération*, et de notre livre « *Objectif Zéro accident* »<sup>(2)</sup> que nous avons publié l'an passé, aurait sans doute permis une remise à niveau indispensable et rapide des conseillers de la ministre. Nous n'éprouvons que de la consternation devant ces poulets sans tête qui sprintent dans les couloirs des ministères pour obéir aux ordres de leur hiérarchie et produire au plus vite textes, fiches et discours exigés. Un de ces pauvrets du ministère de l'Intérieur n'a-t-il pas, dans l'affolement, rêvé puis décrit un événement<sup>(3)</sup> qui n'avait jamais existé ?

En lieu et place du temps confisqué pour la logistique des déplacements de la ministre, pouvons-nous espérer que ses services étudient sérieusement notre demande d'agrément, même si les réformes de l'orthographe, des programmes, des ouvrages scolaires, de la discipline, de l'uniformisation des tenues vestimentaires, l'abandon ou non du latin, la création d'espaces fumeurs au lycée pour protéger les élèves (sic !) accaparent toute leur attention ? Devons-nous rappeler que la violence routière est la première cause de mort de notre jeunesse ?

Nous serions moins critiques si madame Najat Vallaud-Belkacem assumait pleinement ses responsabilités : nous ne l'avons jamais entendue épauler Marie-Sol Touraine pour contrer les destructeurs de la loi Evin. Sans doute par manque d'information sur les ravages de l'alcool chez nos jeunes ou méconnaissance de l'entrisme des lobbies alcooliers dans les établissements qui relèvent de son ministère ? Nous devons à Martine Daoust, présidente du comité scientifique de l'association « Entreprise et prévention<sup>(4)</sup> » (qui vient de se parer d'un faux-nez en se rebaptisant « Avec modération ! »), l'introduction de ces représentants de l'alcool dans des institutions scolaires. Que fait ce ministère en découvrant qu'en première année de BTS<sup>(5)</sup>, à Tarbes, sous couvert d'apprentissage du commerce international, une visite de caves avec dégustation pour des lycéens est programmée ? Quelles sont les actions que la ministre a menées et ses résultats contre les beuveries régulières sponsorisées par les alcooliers dans les grandes Écoles et les universités ? Comment supervise-t-elle le travail des référents sécurité routière des campus... quand il y en a ?

Pimprenelle<sup>(6)</sup> ne nous apprécie pas et c'est tout à notre honneur. Je précise que ce sobriquet lui a été attribué par le président de la République sous le charme de ses talents d'anesthésiste pour endormir des opposants... Il n'empêche, nous nous interrogeons sur la discrimination dont nous sommes l'objet, car la ministre ne semble guère s'embarrasser des avis de ses fonctionnaires lorsqu'il s'agit de renouveler l'agrément de motards en colère : elle a même trouvé le temps d'ajouter à sa signature des félicitations manuscrites<sup>(7)</sup> ! Avouons cependant que nous mettons de la mauvaise volonté, car si les motards de notre association se livraient à des expéditions hasardeuses nécessitant la protection des forces de l'ordre pendant qu'ils peignent les routes pour signaler l'emplacement des radars (ce qui entraîne des dégradations de la chaussée quand la DDE doit intervenir ensuite, mobilise policiers et gendarmes en nombre insuffisant actuellement et affaiblit un système qui permet de sauver des vies), s'ils s'opposaient systématiquement à toutes les mesures impliquant une quelconque contrainte pour les protéger, s'ils se posaient en victime d'une répression aveugle, alors nous bénéficierions d'un attrait supplémentaire pour être agréés, voire même encouragés. Désolée, Madame, mais dans les statuts de notre association, figure l'engagement de « *lutter par tous les moyens légaux contre les manifestations de la violence routière* », et nous attendrons votre départ et votre nomination vers de nouvelles « responsabilités » pour que l'agrément soit signé.

Devant les mauvaises manières que nous fait la ministre et sa désinvolture à notre égard, nous proposons que le prochain ministère de l'Éducation nationale prenne le nom et surtout **devienne** « le ministère du respect de l'Autre ». Pas pire, au final, que le secrétariat d'État à l'Égalité réelle<sup>(8)</sup>.

Nous dédions ce numéro de *Pondération* à Lucas, plongé dans le coma et dont l'état est désespéré. Alors qu'il rejoignait l'arrêt du bus pour se rendre à ses cours, il a été percuté par une camionnette sur un passage piétons. Sur cette route départementale qui traverse un petit village près d'Épinal, les automobilistes refusent de respecter les limitations de vitesse témoigne la maire, « *en dépit de plusieurs radars pédagogiques* ». Lucas est, à 14 ans, entre la vie et la mort parce que notre société se montre incapable de protéger ses enfants.

<sup>(1)</sup> Publié en 1996 et réédité en 2003.

<sup>(2)</sup> Publié en avril 2015 aux Éditions *Les Petits Matins*.

<sup>(3)</sup> Discours de Bernard Cazeneuve ([http://www.securite-routiere.org/docacrobat/analysecourtediscourscazeneuve\\_got.pdf](http://www.securite-routiere.org/docacrobat/analysecourtediscourscazeneuve_got.pdf))

<sup>(4)</sup> L'Association, dont Ricard SA est l'un des membres fondateurs en 1990, est financée notamment par Bacardi-Martini, Pernod-Ricard, Kronenbourg, Remy-Cointreau, Heineken, Moët-Hennessy, rhums de la réunion, etc. Leur site est édifiant : le décryptage de leurs actions et de leurs orientations ne camoufle pas les cibles visées, notre jeunesse. Le film de Coline Serreau « Tout est permis », grâce au témoignage d'un ancien employé de cette association, dévoile leur scélératesse. Son visionnage pourrait éclairer le personnel du ministère et les responsables d'établissements. Le prédécesseur de la ministre actuelle devait s'y atteler...

<sup>(5)</sup> <http://www.ladepeche.fr/article/2016/01/28/2265056-le-vin-local-interesse-les-lyceens.html#swOYd7C4vQtuSy8e.99>

<sup>(6)</sup> *L'Opinion* du 12 octobre 2015.

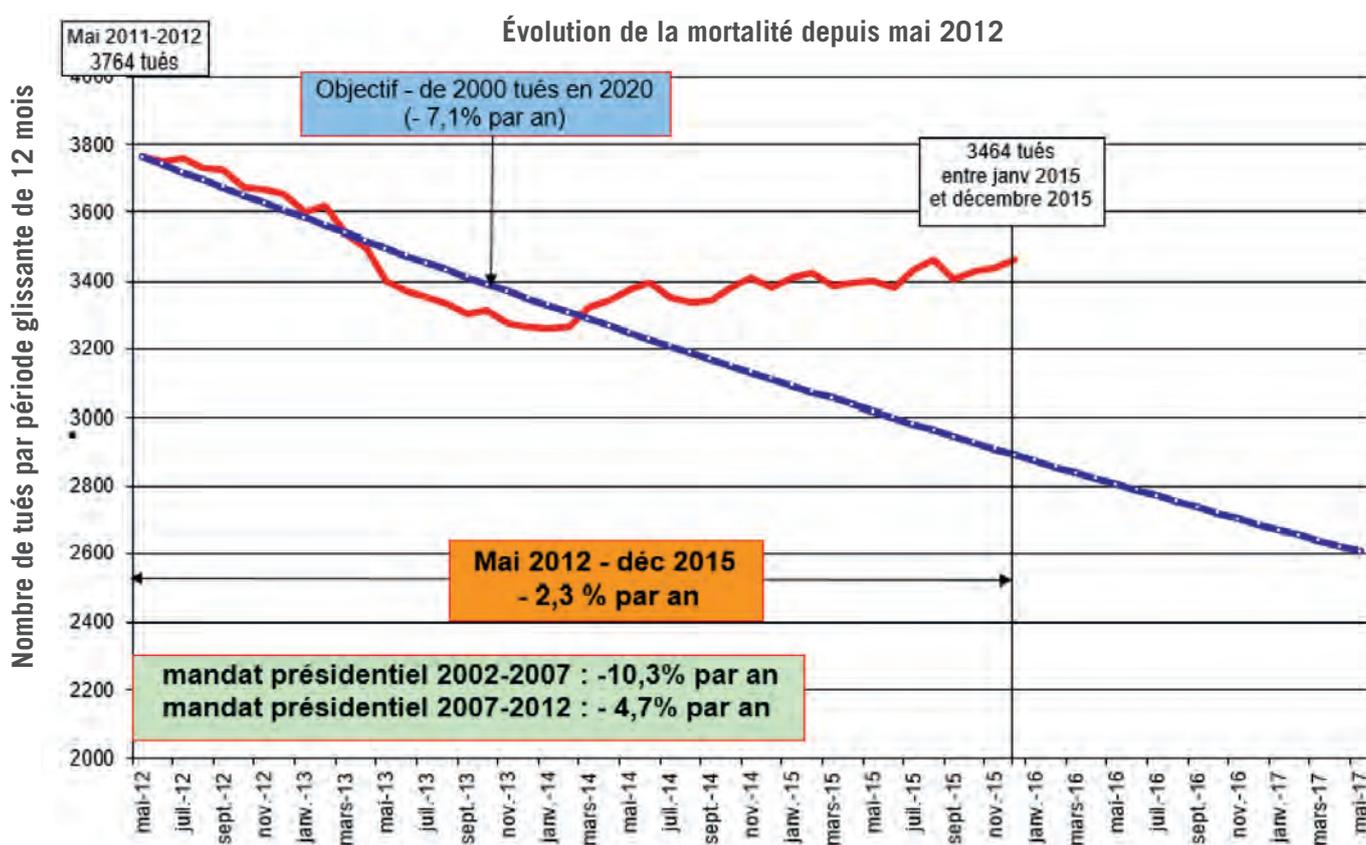
<sup>(7)</sup> Cf. Facebook la FFMC du 06.

<sup>(8)</sup> Fonction créée en mars 2016.

# 2015 : la mortalité routière progresse pour la seconde année consécutive

Jean-Marie LEVERRIER

*Il faut remonter à 1979 pour observer deux années consécutives de hausse de la mortalité routière sur le territoire national. Il y a un an, nous publions dans Pondération n°102 : « 2014 : un bilan qui doit nous alerter ». Nous considérons dès lors que les mesures annoncées le 26 janvier 2015 ne suffiraient pas pour inverser la tendance. Les faits nous ont malheureusement donné raison. 2015 aura compté 196 tués de plus qu'en 2013 !*



## Un bilan catastrophique

+ 3,6% en 2014, + 2,4 % en 2015. Cette année 2015 confirme la dégradation de la sécurité routière que nous subissons depuis 2 ans. Dans l'attente des résultats définitifs (fin mai 2016), 3 464 personnes auraient perdu la vie sur les routes de France en 2015, soit 80 décès supplémentaires par rapport à 2014. La hausse de la mortalité enregistrée concerne principalement les automobilistes. L'ONISR dénombre 135 décès supplémentaires dans cette catégorie d'utilisateurs, soit une hausse de 8 %.

La mortalité des motocyclistes est stable, elle représente toujours 18 % des personnes tuées, alors que l'on observe une mortalité en diminution de 7 % pour les autres usagers vulnérables (piétons, cyclistes et cyclo-motocyclistes).

	PIÉTONS	CYCLISTES	CYCLOS	ENSEMBLE
2014	499	159	165	823
2015	463	151	149	763
	- 7 %	- 5 %	- 10 %	- 7,3 %

## Le poids des lobbys

En octobre 2013, les 17 experts du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR), reconnus par toute la communauté scientifique, recommandant un abaissement de 90 à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur le réseau à chaussées non séparées. **Ils estiment que cette mesure sauverait plus de 350 vies par an.**

Aucune étude au monde n'a mis en évidence un accroissement de la mortalité alors que la vitesse de circulation diminue. Au contraire, toutes les études montrent une hausse de la mortalité quand la vitesse de circulation augmente. Malgré cela, pour plaire au lobby pro-vitesse, le 16 juin 2014 le ministre de l'Intérieur annonce sous couvert « d'acceptabilité » qu'il refuse cette baisse généralisée de la vitesse sur le réseau bidirectionnel. Bien qu'il n'y ait pas d'incertitude sur les effets attendus de cette mesure, il se dérobe en mai 2015 en lançant sur 81 km de routes réparties dans 4 départements une pseudo-micro-observation sans intérêt scientifique.

Ainsi cette mesure qui pouvait être prise en 2013 ne sera pas mise en œuvre avant 2017, au plus tôt. À en croire les experts du CNSR, ce faux-fuyant est lourd de conséquences puisque pendant tout ce temps des centaines de vies qui auraient pu être sauvées ne le seront pas !

# Des chiffres de janvier et février 2016 toujours aussi inquiétants\*

Jean-Marie LEVERRIER

## Le brain-storming gouvernemental

Compte tenu de la dégradation de la sécurité routière, le gouvernement s'agite. Le 26 janvier et le 2 octobre 2015, il propose 81 mesures tous azimuts, peu argumentées, voire incohérentes, parmi lesquelles on trouve :

- ✎ La conduite accompagnée dès 15 ans.
- ✎ L'expérimentation de l'utilisation de drones au service de la sécurité routière.
- ✎ L'élaboration et la distribution d'un label «sécurité routière».
- ✎ Etc.

Parmi toutes ces annonces, nous relevons des incohérences flagrantes :

- ✎ Interdiction du « téléphone kit-mains-libres » en situation de conduite, mais autorisation du kit bluetooth (téléphone intégré à la voiture, sans fil ni oreillette).
- ✎ Abaissement du taux légal d'alcoolémie chez les conducteurs novices à 0,2 g/l de sang, quand dans le même temps sous la pression des alcooliers et des publicitaires, le Parlement ouvre les vannes à la publicité de l'alcool.
- ✎ Augmentation du nombre des radars autonomes déplaçables, mais ils restent au garage faute de personnel.
- ✎ Etc.

Février	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
janv-16	233	- 10,70 %	3 436	0,80 %
janv-15	261	11,00 %	3 410	4,60 %
janv-14	235	- 3,30 %	3 260	- 9,20 %
févr-16	259	8,40 %	3 456	0,93 %
févr-15	239	6,22 %	3 424	4,90 %
févr-14	225	1,80 %	3 264	- 9,80 %

- Janvier 2016 : 233 tués soit autant de tués que pendant le mois de janvier 2014 !
- Février 2016 : 259 tués, + 20 tués (+ 8,4 %) par rapport à février 2015, et + 55 tués (+ 27 %) par rapport à février 2012, dernière année bissextile !

« Moins de 2 000 tués en 2020 » : un objectif qui ne sera pas tenu !

En 2012, le gouvernement avait fixé un objectif : « moins de 2 000 tués en 2020 ». Si l'objectif qu'avait fixé le gouvernement en 2012, « moins de 2 000 tués en 2020 », avait été suivi comme il l'a été pendant les 21 premiers mois de cette mandature, à ce jour 900 personnes auraient été sauvées. Autrement dit, cette dérive a d'ores et déjà coûté la vie à 900 personnes.

Cet objectif impliquait une baisse moyenne annuelle de 7,1 % de 2012 à 2020. C'était réalisable. De 2002 à 2007 nous avons connu une réduction moyenne annuelle de 10,3 % de la mortalité routière. Cet objectif a été tenu de mai 2012 jusqu'à la fin de 2013 avec une baisse annuelle de 8 %.

Puis au début de l'année 2014, il y a eu une rupture, en quelques mois, le nombre de tués sur 12 mois consécutifs passe de 3 260 à 3 400 et depuis se maintient à ce niveau. La situation est bloquée, il n'y a plus de progrès. La cause majeure avancée par le ministère pour justifier cette soudaine inversion de la courbe, à savoir une détérioration du comportement des conducteurs (vitesse, ceinture, stupéfiants,...) n'est pas acceptable en soi. Il nous faut aussi savoir :

- ✎ Pourquoi cette détérioration du comportement a été aussi brutale ?
- ✎ Pourquoi la vitesse moyenne de circulation a augmenté ?
- ✎ Pourquoi les radars mobiles sont si peu utilisés ?
- ✎ Pourquoi les moyens nécessaires pour appliquer la loi du 14 mars 2011, permettant aux juges d'imposer un Éthylotest AntiDémarrage (EAD) ne sont toujours pas mis en œuvre ?
- ✎ Etc.

Dans le dossier de presse du Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR) du 2 octobre 2015, on relève qu'en 2014 les vitesses moyennes pratiquées ont augmenté de 1 % alors que le nombre de tués s'est accru de 3,6 %.

Dans ce même dossier, il est écrit : « La vitesse reste donc bien la question centrale en matière de sécurité routière. Elle détermine la survenue de l'accident et accroît sa gravité ».

\* Au moment de la mise sous presse, nous disposons des chiffres de mars 2016 : + 14 % de mortalité. La série noire se poursuit.



# 👉 Téléphone au volant : une dérive prévisible

Pierre LAGACHE

*L'évolution de la réglementation en matière d'usage du téléphone au volant a, une fois de plus, fait dans la demi-mesure. Alors que les études ont clairement démontré que le danger relève de l'utilisation de fonctions cognitives du cerveau mobilisées dans la conversation, l'État n'a pas jugé bon d'interdire l'usage du bluetooth intégré au véhicule qui présente pourtant un impact en terme de distraction équivalent aux autres usages (téléphone en main ou oreillette).*

Les extraits de publicités publiés dans un catalogue d'un vendeur de dispositifs (voir ci-contre) illustrent parfaitement la dérive constatée qui laisse à croire que téléphoner au volant, et de façon plus générale rester connecté au sein du véhicule, peut se faire en toute sécurité.

## Conséquences :

- 👉 Une incompréhension de la nouvelle réglementation du fait de son caractère extrêmement confus (oreillette bluetooth interdite mais système intégré autorisé).

👉 Plus grave, l'usage du bluetooth intégré est progressivement compris comme un usage sans risque alors qu'il n'en est rien. Cette idée est largement confortée par la communication commerciale des vendeurs de dispositifs. **D'autorisé, le système bluetooth intégré est passé au statut de conseillé voire franchement présenté comme un élément de sécurité !**

**Les acteurs de la Prévention auront donc fort à faire pour faire intégrer l'idée que tous les usages du téléphone au volant sont dangereux.**

**les infos l'auto**  
**LE SAVIEZ-VOUS !**  
**JE TÉLÉPHONE AVEC MON AUTORADIO**

L'usage du téléphone portable tenu en main par un conducteur de véhicule en circulation entraîne un retrait de 3 points et une amende de 135 €. En plus du risque d'accident...

La solution ?  
Un autoradio avec connexion Bluetooth vous permettant de gérer vos appels tout en gardant les mains sur le volant. La fonction mains-libres vous permet d'émettre et de recevoir vos appels en toute sécurité et la fonction dite "audio streaming" permet d'écouter (sans fil) la musique stockée sur votre téléphone, le tout à travers les haut-parleurs de votre véhicule.

**JE RESTE CONNECTÉ MÊME DANS MA VOITURE**

Le développement de l'Internet mobile et des smartphones ne cesse d'augmenter

et ces derniers sont maintenant au cœur de nos environnements multimédia.

Aujourd'hui des solutions existent pour que vous restiez connecté même en voiture !

Le but ? Utiliser ses applications dédiées à l'automobile (assistant d'aide à la conduite, navigation, musique en ligne, web radio...) ou accéder à Internet sans toucher à son smartphone en conduisant.

**Trait d'humour**

Les ingénieurs de Volkswagen ont résolu les problèmes de pollution... Ils expérimentent un modèle hybride en Afrique.

# 👉 États-Unis : une Google car\* impliquée dans un accident de la route

Source AFP – Le Point.fr/automobile – 4 mars 2016

Le géant d'Internet a reconnu qu'une de ses voitures a une part de responsabilité dans un récent accrochage sur une route de Californie.

La Lexus convertie en véhicule sans conducteur est entrée en collision à petite vitesse avec un autocar le 14 février. C'est la première fois que Google admet **une part de responsabilité du cerveau informatique automobile** dans un accident.

(...) **La voiture pensait que l'autocar allait s'arrêter.**

## Redoutable glissement sémantique...

Ainsi, la voiture, qui « pensait » que le car allait s'arrêter, ou encore son « cerveau informatique » ont-ils « une part de responsabilité » dans cet accident...

Des nuits blanches promises aux magistrats lorsqu'il faudra former une décision de justice après un accident.

➔ Voir article p. 15

\* Voiture autonome expérimentale autorisée à circuler aux États-Unis.



## ➤ Vitres (sur) teintées : un décret, mais...

Claude CHABOT

*Dans Pondération, nous avons déjà évoqué le problème de la visibilité réciproque de tous les usagers, mise à mal par la prolifération des vitres teintées au-delà des normes. Un décret vient enfin d'en préciser les conditions réglementaires (Cf encart).*

## ➤ Non ! Les radars ne sont pas une « pompe à fric » pour l'État

Michel TERNIER

### “ Dialogue entre deux amis ”

**Paul :** Je me suis fait encore piéger par un radar. Je roulais à 52 km/h en ville. Tout de même, je ne suis pas un délinquant !

**Jean :** Pas délinquant, mais dangereux quand même. Si tu roulais à 52 km/h ; tu n'aurais pas été verbalisé puisque la marge de tolérance est de 5 km/h. Tu roulais à 57 km/h, ce qui est trop pour rester maître de sa vitesse en ville.

**Paul :** Ces radars, c'est quand même un vrai racket. Tout le monde le dit, c'est une « pompe à fric » pour l'État !

**Jean :** Tu te trompes. Le contrôle-radar n'est pas un piège mais un filet de sécurité pour nous tous. Cette politique coûte à l'État, mais en retour elle a déjà sauvé des dizaines de milliers de vies dont peut-être la tienne ou la mienne, et elle n'a pas rempli les poches de l'État.

**Paul :** Pourtant une étude de « 40 millions d'automobilistes » montre que les radars ont rapporté 658 M€ en 2015 ; Je te cite leur conclusion :

« Des montants astronomiques que les pouvoirs publics légitiment par le fait que cet argent sert à améliorer la sécurité des routes. Sauf qu'en réalité, seul un tiers environ est consacré à l'entretien, la sécurisation ou la modernisation du réseau routier. Où va le reste de l'argent ? Une grosse partie, un quart environ, sert à... rembourser la dette de l'État. Pas grand chose à voir avec la sécurité routière donc. Plusieurs autres centaines de millions sont utilisés pour entretenir l'ensemble du système de contrôle sur les routes : cela va du coût d'envoi des contraventions par la Poste à l'entretien ou l'achat de radars, en passant par le programme de dématérialisation des amendes. »

Que peux-tu répondre ?

**Jean :** Ils constatent que les recettes nettes des radars, c'est-à-dire après déduction des « millions utilisés pour entretenir l'ensemble du système de contrôle sur les routes », sont d'environ 450 M€. Mais ils ne tiennent pas compte d'une perte de recette fiscale induite par les radars. En effet :

- ✎ Les radars ont entraîné depuis 2002 une diminution de la vitesse moyenne des voitures de 10 km/h.
- ✎ La consommation de carburant a ainsi été réduite d'environ 5 %.
- ✎ La taxe sur les carburants a diminué d'autant.
- ✎ Cette taxe a rapporté 15 milliards d'euros en 2015.
- ✎ La perte de recette sur la TICPE est donc d'environ 750 M€. Elle est bien supérieure au produit des radars.

Le détail des coûts est accessible sur internet. Il est contrôlé par le Parlement<sup>(1)</sup>. Tu pourras ainsi vérifier toi-même que **les radars ne sont pas une « pompe à fric » pour l'État.**

Tu devrais te demander qui sont les perdants et qui sont les gagnants avec la mise en œuvre des radars depuis 2003. Je peux te démontrer que les automobilistes ont beaucoup gagné. Si tu veux bien nous en reparlerons plus tard.

<sup>(1)</sup> Programme751 ([http://www.performancepublique.budget.gouv.fr/sites/performance\\_publique/files/farandole/ressources/2015/pap/pdf/PAP\\_2015\\_CAS\\_Radars.pdf](http://www.performancepublique.budget.gouv.fr/sites/performance_publique/files/farandole/ressources/2015/pap/pdf/PAP_2015_CAS_Radars.pdf)).

Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, les propriétaires ayant obscurci leurs vitres illégalement devront rétablir la transparence d'origine et les entreprises spécialisées devront cesser cette activité. Quant aux constructeurs, ils sont naturellement obligés de respecter les prescriptions européennes d'homologation des véhicules livrés quant à la teinte dans la masse des vitres (« d'origine »).

### Un décret à questions

Ce décret est un grand pas pour améliorer l'indispensable communication visuelle entre usagers : enfin on parle de visibilité de l'extérieur, par les autres, nouveauté dans un monde où on parle depuis 100 ans que de celle du conducteur. C'est aussi l'effet programmé de l'effet *burqa*, cette manière détestable de se cacher, de se mettre à l'écart, de voir sans être vu dans l'espace public.

**Mais l'analyse de la directive européenne** amont (extrêmement documentée)<sup>(1)</sup> transposée en droit français montre que **le pare-brise doit laisser passer 75 % de la lumière, et 70 % pour toutes les vitres latérales et arrière**. Or, le décret mentionne seulement les « vitres du pare-brise et les vitres latérales avant côté conducteur et côté passager », ce qui laisse des questions pendantes :

- ✎ Ainsi le pare-brise préconisé à 75% passerait-il à 70 %, ce qui diminuerait la visibilité frontale avec peut-être un impact sur le contrôle sanction automatisé (photos) ?
- ✎ Ainsi les vitres latérales arrière et la vitre arrière échapperaient-elles à la règle et pourraient continuer à être obscurcies sans limites<sup>(2)</sup> ? Nous avons déjà dit combien il est important pour les 2 roues longeant un véhicule arrêté d'anticiper sur l'ouverture inopinée des portières<sup>(3)</sup> : une fois de plus l'utilisateur vulnérable serait-il sacrifié par une disposition technique inconséquente alors même que la directive européenne prévoyait ce cas ?
- ✎ Ainsi le décret français prendrait-il des libertés avec la directive européenne ? Des précisions doivent-elles être apportées lors de sa mise en œuvre ?

**Décret n° 2016-448 du 13 avril 2016 modifiant certaines dispositions du Code de la route relatives aux véhicules (extraits)**

**Article 27**

« Les vitres du pare-brise et les vitres latérales avant côté conducteur et côté passager doivent en outre avoir une transparence suffisante, tant de l'intérieur que de l'extérieur du véhicule, et ne provoquer aucune déformation notable des objets vus par transparence ni aucune modification notable de leurs couleurs. La transparence de ces vitres est considérée comme suffisante si le facteur de transmission régulière de la lumière est d'au moins 70 %. En cas de bris, elles doivent permettre au conducteur de continuer à voir distinctement la route.

« Toute opération susceptible de réduire les caractéristiques de sécurité ou les conditions de transparence des vitres prévues aux alinéas précédents est interdite.

« Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article ou à celles prises pour son application, à l'exception de celles relatives aux conditions de transparence, est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe. »

**Article 28**

Après l'article R. 316-3, il est inséré un article R. 316-3-1 ainsi rédigé :

« Art. R. 316-3-1. - Le fait, pour tout conducteur, de circuler avec un véhicule ne respectant pas les dispositions de l'article R. 316-3 relatives aux conditions de

transparence des vitres fixées à cet article ou à celles prises pour son application est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire.

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

(1) Document 392L0022 – Directive 92/22/CEE, du 31 mars 1992, concernant les vitrages de sécurité et les matériaux pour vitrages des véhicules à moteur et de leurs remorques – Journal officiel n° L. 129 du 14/05/1992, p. 0011 – Modifié par 194N.

(2) Ce que font depuis longtemps des constructeurs qui livrent des véhicules non conformes (vitres ne permettant aucune visibilité de l'extérieur par les vitres latérales arrière et arrière. La présence de fenêtres latérales arrière et arrière caractérise la berline par rapport au véhicule utilitaire qui ne dispose que d'une vitre à l'avant du « pied milieu »). Ces ouvertures ne devraient pas être occultées comme le prévoit la directive.

(3) A Paris, 15 % des accidents mortels par ouverture de portière (ONISR – Bilan 2014).

# Le retour des « vieux » démons

Pierre LAGACHE

*Le Jury de déontologie Publicitaire a été saisi, le 14 janvier 2016, d'une plainte d'un particulier, afin qu'il se prononce sur la conformité aux règles déontologiques en vigueur d'une vidéo publicitaire en faveur de la société Mercedes Benz, pour l'AMG C Coupé.*

Cette vidéo diffusée au cinéma, présente en parallèle, un enfant dans la pratique de différentes activités à risque et jouant avec de petites voitures, et un homme au volant du véhicule circulant à vive allure dans un décor de zone industrielle désaffectée.

Le texte accompagnant ces images est éloquent ! Il donne même dans la caricature du message totalement déviant en matière de responsabilité liée à la conduite d'un véhicule. Une petite analyse de texte s'imposait donc (voir ci-dessous).

Informée de la plainte, la société Mercedes Benz a indiqué avoir mis fin à la campagne. S'appuyant sur la recommandation « Automobile » de l'Autorité de Régulation Professionnelle de la Publicité (ARPP), le Jury a considéré que « ... Cette publicité, qui joue sur l'attrait de la vitesse et de la prise de risque, tant en ce qui concerne le visuel

« C'est votre vie. Personne ne peut vous arrêter. Suivez votre instinct. Allez de l'avant. Volez de vos propres ailes. Franchissez les obstacles. »

Il n'y a pas de limites tant que vous les refusez. C'est votre vie. Gardez le toujours à l'esprit.

Parce que la vie est une aventure. Votre aventure. N'arrêtez jamais de relever les défis. »

## Vidéo : la Mercedes-AMG C 63 S Coupé met la gomme



Ce n'est pas parce qu'on est à la pointe de la **voiture autonome** que l'on ne peut pas défendre le plaisir de conduire à l'ancienne. Mercedes-AMG a tenu à le rappeler dans le spot publicitaire dédié à la nouvelle **C 63 S Coupé**, dont le V8 4.0 biturbo développe 510 ch intégralement transmis aux roues arrière. Ah, l'odeur de la gomme au petit matin (sur la fameuse *Moldau* de Smetana).

que le texte, contrevient frontalement à la recommandation de l'ARPP. Avis adopté le 1<sup>er</sup> mars 2016 ».

On peut se féliciter de cette décision mais toutefois s'interroger sur le fait qu'une telle publicité ait eu l'autorisation d'être diffusée.

**Sans la plainte déposée, l'ARPP aurait-elle réagi ?**

Mais il nous faut être lucide, le message publicitaire de Mercedes ne trouve de sens qu'au travers des performances extravagantes que le véhicule proposé est en capacité de déployer. Les arguments de vente sont donc en accord avec le produit.

L'article d'*Auto News* (voir ci-dessus) est en phase totale avec la publicité mise en cause. On y revendique la nostalgie de la conduite à l'ancienne – vous savez, celle qui était de mise lorsque nous comptions plus de 17 000 morts par an sur nos routes – et la sacro sainte odeur de la gomme au petit matin (sans commentaire !).

**La vie est ici assimilée à un combat. Le message nous invite à suivre notre instinct animal. La route serait une jungle où le plus fort devrait vaincre.**

**Sans l'ombre d'une ambiguïté, il s'agit d'un appel au non-respect des règles.**

**La notion d'aventure est associée implicitement à la recherche du risque et du défi. La puissance des chevaux sous le capot et la vitesse sont érigés comme des éléments d'accomplissement et de surpassement au mépris total de tout sens de responsabilité.**

### Recommandation « Automobile » de l'ARPP

« En plus des dispositions législatives et réglementaires applicables, la publicité pour un véhicule de tourisme doit, sous quelque forme que ce soit, respecter les règles déontologiques suivantes : **La publicité ne doit pas argumenter sur la vitesse, non plus qu'exploiter l'attrait que celle-ci pourrait représenter, tant dans l'expression visuelle, sonore, qu'écrite dans le message.**

Elle ne doit pas donner à penser, dans les messages, que les qualités des véhicules en matière de sécurité active et passive permettent de transgresser les règles élémentaires de prudence qui s'imposent à tout conducteur.

Elle ne doit pas susciter chez les conducteurs un comportement agressif, violent ou portant atteinte aux usagers de la route.

## La fin des avertisseurs de radars !

Pierre LAGACHE

**Les mauvais chiffres de la sécurité routière enregistrés ces deux dernières années sont à mettre en relation avec le relâchement du comportement qui a pour conséquence une augmentation des vitesses moyennes observées.**

**Nous savons bien, sur cette question, que les principaux leviers d'action efficaces sont de deux ordres : l'abaissement du niveau de la vitesse autorisée d'une part et l'intensification de la pression en matière de contrôle de la vitesse d'autre part.**

**Face à cela, les pseudo-systèmes d'aide à la conduite permettent toujours aux conducteurs souhaitant enfreindre les règles d'échapper aux contrôles. Pourtant, démonstration à l'appui, la fin des avertisseurs de radars est possible.**

*Le Code de la route interdit la mise à disposition et la possession de détecteurs de radars, mais il existe des avertisseurs communautaires qui n'entrent pas dans cette catégorie et qui remplissent les mêmes fonctions : ils permettent notamment le signalement par les utilisateurs de la position géographique des radars. »*

### ...À une parodie de protocole

La pugnacité des fabricants, appuyée par l'écoute bienveillante d'une poignée de parlementaires, aura finalement eu raison des belles déclarations en accouchant d'un protocole inscrit à jamais au panthéon de la pirouette salvatrice.

Pour éviter l'interdiction totale des avertisseurs radars, l'Association Française des Fournisseurs et utilisateurs de Technologies d'Aide à la Conduite (AFFTAC) et le ministère de l'Intérieur ont en effet conclu un protocole<sup>(1)</sup> en 2011.

Ce dernier fixe les modalités de la collaboration entre les entreprises membres de l'AFFTAC, qui conçoivent, fabriquent, développent et commercialisent les produits et services d'aide à la conduite (boîtiers, applications, GPS intégrés ou nomades), et les différents intervenants publics de la sécurité routière.

Une mesure particulièrement intéressante est à mentionner dans ce protocole puisqu'il y est clairement spécifié un engagement fort de la part des membres de l'AFFTAC :

*« Ne pas indiquer la localisation précise des radars fixes ou mobiles, ainsi que celle des contrôles routiers opérés par les forces de*

*l'ordre ».*

Il s'agit précisément de l'engagement clé qui a contraint l'AFFTAC à un exercice de haute

### D'un CISR prometteur...

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 11 mai 2011 avait pourtant annoncé la couleur en affichant sa mesure 2 : Interdire tous les avertisseurs de radars. Il s'agissait plus précisément :

- ✦ « d'interdire la fabrication, l'import, l'offre et l'incitation à l'usage des dispositifs techniques signalant la localisation des radars, sous peine de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende ».
- ✦ « d'interdire la détention ou le transport de ces dispositifs, sous peine d'une amende prévue pour les contraventions ».

Le propos était alors particulièrement clair :

*« La connaissance de la localisation des radars nuit à la politique de sécurité routière en alimentant le sentiment d'impunité des conducteurs qui ne craignent plus d'être contrôlés inopinément sur la vitesse.*

**La solution technique que nous présentons dans ce dossier est à prendre très au sérieux...**

Il est curieux de constater que le dernier Comité Interministériel d'octobre 2015 n'a pas jugé bon de s'intéresser à la dérive pourtant constatée en matière d'utilisation des outils de communication embarqués (outils d'aide à la conduite, smartphones, tablettes intégrées...) pour signaler les contrôles des forces de l'ordre.

On trouve dans cette catégorie les « outils d'aide à la conduite » dont la principale finalité consiste, en fait, à déjouer les contrôles. Dans le même registre, nous assistons à l'éclosion de réseaux sociaux organisés autour du seul objectif revendiqué de signaler la présence de forces de l'ordre. Face à cette dérive, l'inertie et l'hypocrisie sont de mise. D'un côté l'État affirme vouloir renforcer le niveau de pression des contrôles en annonçant la mise en place de radars fixes supplémentaires et de l'autre, il laisse s'installer une véritable culture de la défiance du contrôle.

Les parades seraient-elles si complexes à mettre en œuvre ? Ou s'agirait-t-il, une fois de plus, d'une abdication de nos décideurs face aux sirènes de la sacrosainte acceptabilité ? Enfin, dans le contexte actuel d'État d'Urgence, comment ne pas être inquiet sur la capacité qu'auront les individus transgressifs à utiliser ces outils pour déjouer les forces de l'ordre et renforcer ainsi notre niveau de vulnérabilité ?

La solution technique que nous présentons dans ce dossier est à prendre très au sérieux puisqu'elle a été imaginée par un technicien concepteur des avertisseurs de radars. Son application permettrait, de façon très simple et réaliste, de recentrer des outils de communication aujourd'hui à l'effet déviant en matière de sécurité routière sur un véritable service d'aide à la conduite.





voltige sémantique visant à transformer le radar en « zone à risque » dont la longueur du tronçon varie en fonction du contexte routier.

Soyons parfaitement objectif. Un système collaboratif qui permet de communiquer en temps réel sur l'existence de dangers présents sur la route peut être un véritable atout en matière de sécurité routière. Pourquoi se priver de tels outils au prétexte qu'ils auraient un caractère déviant en permettant de signaler les contrôles... Si l'on pousse le raisonnement, l'outil d'aide à la conduite véritablement efficace en matière de sécurité routière serait celui qui permettrait donc de ne signaler que les véritables dangers et non les contrôles.

Sommes-nous rendus au pays des Bisounours ? Un tel outil est-t-il réaliste ? Serions-nous en capacité de mettre la technologie de communication embarquée au seul service de la sécurité routière et non l'inverse ?

Très bonne nouvelle, nous avons la solution ou plutôt celle qui nous a été soufflée par un des concepteurs de la technologie des avertisseurs de radars devenus outils d'aide à la conduite...

### La fin des avertisseurs de radars ; c'est possible !

Comme souvent, la solution répondant à un problème complexe est d'une relative simplicité (voir schéma p.12). Partant du principe que l'objectif est de rendre impossible la large diffusion d'une information sur une zone de danger qui correspond en fait à la présence d'un contrôle, il faut que le sys-

tème soit en capacité de filtrer les informations.

La prise en compte de la géolocalisation est l'élément clé qui rend réaliste la mise en place d'un dispositif automatisé de sélection des informations. Le préalable consiste à ce que les forces de l'ordre via une application sécurisée accessible d'un simple smartphone puissent géolocaliser chaque contrôle en temps réel. Toute information sur une zone de danger liée à la zone géolocalisée serait alors interdite de diffusion et bloquée automatiquement par le serveur.

Cette solution nécessite qu'un serveur localisé dans les services du ministère de l'Intérieur puisse faire office de centre de tri. Le technicien compétent est formel sur le caractère extrêmement minime d'alourdissement du temps de transmission des données (impact estimé inférieur à 200 millisecondes) et au caractère très léger de l'investissement (de l'ordre de 50 000 € pour la conception du dispositif).

La mise en place d'un tel dispositif n'aurait que des avantages en terme d'amélioration de la sécurité routière :

- ✚ Il permet de mettre un terme à l'usage déviant de l'outil d'aide à la conduite par des usagers de la route qui y voient un moyen de conforter leur transgression des règles.
- ✚ Il conforte le respect du protocole en positionnant l'outil d'aide à la conduite comme un élément de sécurité pour les usagers.
- ✚ Dans un contexte budgétaire contraint, il permet d'optimiser la mobilisation des

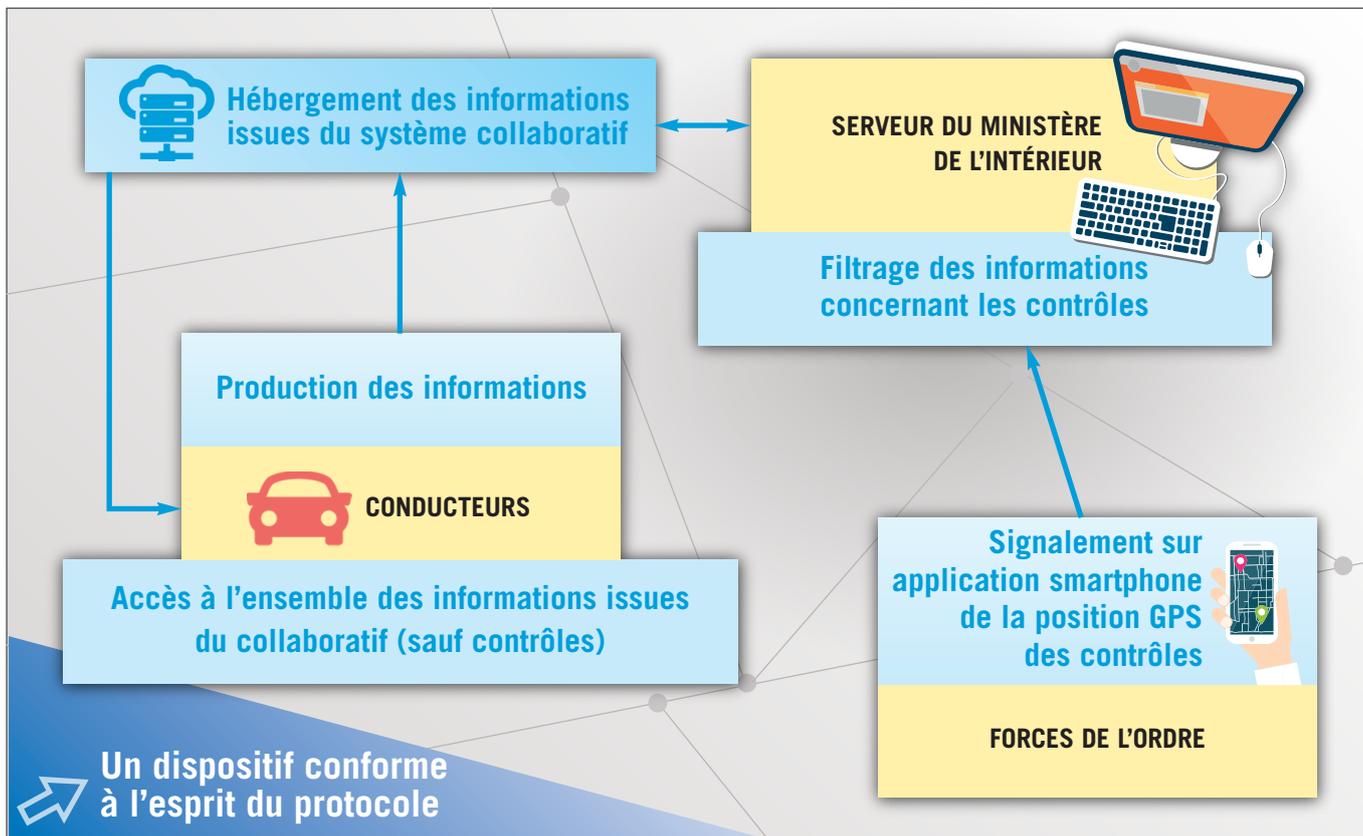
forces de l'ordre sur leur mission de contrôle.

- ✚ Enfin et surtout, dans un contexte sécuritaire global durablement tendu, il permet d'apporter une parade efficace à l'utilisation des outils existants pour déjouer les contrôles des forces de l'ordre mobilisées sur un objectif plus large de sécurité publique.

Et les membres de l'AFFTAC, dans tout cela ? En premier lieu, ils ont signé un accord et il serait de bon ton de sortir de l'hypocrisie pour que l'engagement évoqué<sup>(1)</sup> soit précisément respecté. Ces fabricants ont porté depuis 2011 la bonne parole de la sécurité routière, il s'agit donc simplement de mettre en cohérence les paroles et les actes. Dans la perspective, à terme, de généralisation du LAVIA (Limiteur s'adaptant à la Vitesse Autorisée), puis des radars mobiles embarqués (cf. exemple de la Grande-Bretagne), il est fort probable que l'intérêt pour la fonction d'avertisseurs de radars soit sérieusement amoindrie. Par contre, l'accès à une information véritablement sécuritaire alimentée pour une part par le collaboratif et d'autre part par l'ouverture progressive des données (DATA) ouvre des perspectives véritablement porteuses. Nous ne pouvons donc qu'inviter les membres de l'AFFTAC à quitter leur posture historique qui ne sera pas tenable dans la durée pour d'ores et déjà s'inscrire dans un schéma de prospective véritablement durable pour les outils de communication dédiés à l'aide à la conduite.

Finalement, dans cette histoire, tout le monde aurait à y gagner ?

<sup>(1)</sup> Protocole relatif aux outils technologiques d'aide à la conduite de véhicules terrestres à moteur, conclu le 28 juillet 2011, entre le ministère de l'Intérieur et l'Association Française des Fournisseurs et utilisateurs de Technologies d'Aide à la Conduite (AFFTAC).



Le projet de suppression de tous systèmes avertisseur de radars ne peut faire l'économie d'une évolution de la loi sur le foisonnement des réseaux sociaux dédiés à l'information sur les contrôles des forces de l'ordre.

### Facebook Connexion

Les conclusions d'un travail récent réalisé par la Prévention routière sur les réseaux sociaux dédiés à l'information sur les contrôles des forces de l'ordre sont riches d'enseignement. Il a recensé 33 groupes au niveau national regroupant près de 500 000 fans dont l'objectif est d'informer sur la présence des contrôles ! Plus grave encore, la jurisprudence créée par la décision de la Cour d'appel de Montpellier qui a relaxé en 2015 le groupe « Qui te dit ou est la Police en Aveyron ». Celle-ci crée un véritable appel d'air. Concernant les réseaux sociaux, la solution ne peut être technique mais bien réglementaire. Il est plus que temps que l'État s'empare de ce sujet pour que la justice soit en capacité de sanctionner les agissements de ces groupes dont l'action pose, au-delà de la seule sécurité routière, un véritable problème de sécurité publique.

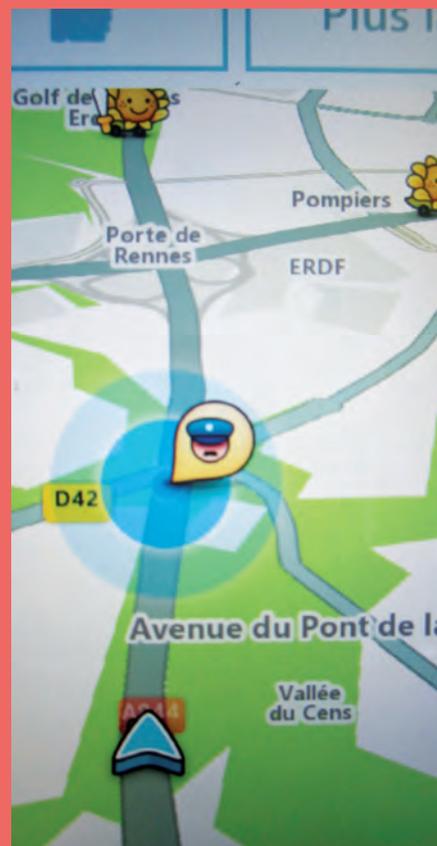


### Waze, l'application qui pose question

Distribuée sur le marché mondial, Waze se présente comme une application collaborative d'aide à la conduite. Plus d'un million d'automobilistes l'utiliseraient régulièrement sur le territoire national.

Officiellement, en conformité avec la loi française, Waze ne signale plus précisément les contrôles et les radars. En fait, une simple manipulation permet de retrouver cette fonction. L'application ne signale alors plus des « zones de danger » (zones couvrant 4 km sur autoroute, 2 km sur nationale et 500 m en ville) mais des points précis. Les radars fixes sont systématiquement signalés au mètre près.

Le conducteur reste théoriquement en infraction mais le risque est toutefois minime, les forces de l'ordre n'ayant pas le droit de fouiller dans votre téléphone. Waze a donc réussi à se couvrir, et ses utilisateurs peuvent continuer de repérer précisément les radars et contrôles de police en toute tranquillité. Dans le contexte sécuritaire ambiant est-t-il responsable de continuer à fermer les yeux ?



# Économie politique de la sécurité routière, études théoriques et empiriques\*

Laurent CARNIS, Chargé de recherche, IFSTTAR, AME-DEST

*Les enjeux de sécurité routière sont généralement abordés par des approches privilégiant l'ingénierie sociale ou technologique. En somme, il suffirait d'orienter les comportements des usagers de la route par des politiques de communication et d'éducation, et d'instrumenter la technologie pour répondre aux défis de la sécurité routière. L'intervention publique jouerait un rôle de prothèse pratique aux défaillances individuelles et collectives en jouant sur les attitudes et en mobilisant le progrès technique.*

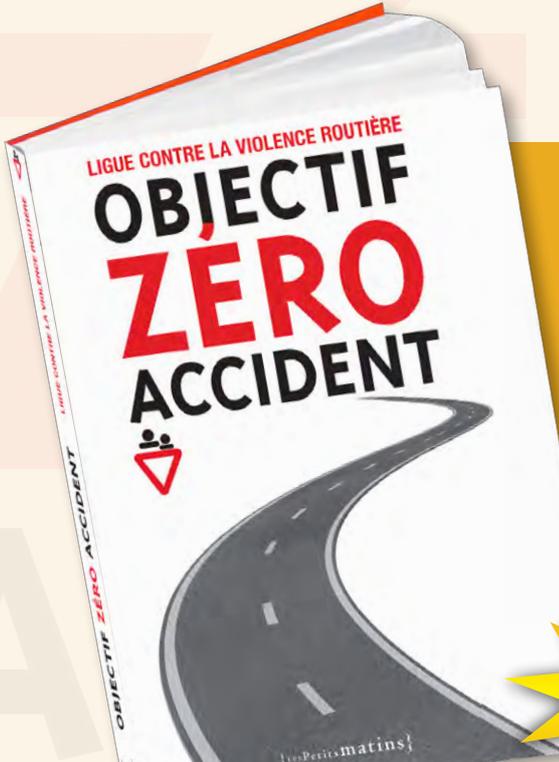
L'approche défendue dans ces travaux de recherche consiste à mettre en lumière et analyser des dimensions relativement peu étudiées dans ce domaine en vue de produire des recommandations de politique publique. Ainsi, le comportement de l'agent peut être régulé par des incitations appropriées, comme le démontre l'analyse économique des actes illégaux (le contrevenant peut être dissuadé par la sanction). Toutefois, la décision publique doit composer aussi avec des comportements de recherche de rente et la satisfaction d'objectifs plus politiques. Enfin, la mobilisation d'organisations enchâssées dans des ordres institutionnels requiert des investigations poussées pour comprendre leur rôle, leurs contraintes et les interactions. En cela, une économie politique de la sécurité routière constitue une approche appropriée pour cerner et analyser ces enjeux, en mobilisant à la fois des approches théoriques et empiriques, en s'appuyant sur une démarche comparative et institutionnelle et en confrontant les résultats obtenus aux connaissances de disciplines complémentaires.

Les études développées embrassent un large champ des enjeux de sécurité routière, comme la dissuasion des contrevenants au Code de la route, la mise en œuvre de programme d'automatisation des infractions routières, l'étude des systèmes de gouvernance permettant à la fois de saisir l'influence du design institutionnel sur la confection des politiques menées, mais aussi l'importance des organisations dans la mise en œuvre des politiques publiques. La compréhension de ces contraintes est d'autant plus importante pour le décideur compte tenu du coût de l'insécurité routière. Ce coût se doit d'être mieux appréhendé par l'étude des conséquences de l'accident de la route pour la victime et par une meilleure connaissance des enjeux liés à son indemnisation.

L'analyse des enjeux en sécurité routière ne peut faire également l'économie d'une approche plus conceptuelle, qui nécessite de penser l'importance des droits des individus et ses conséquences, la logique bureaucratique qui anime les organisations chargées de la politique publique, le processus d'hybridation à l'œuvre entre opérateurs public et privé et les conséquences sur le calcul économique. En cela, la constitution d'une économie politique de la sécurité routière est primordiale pour relever ces défis.

\* Travaux soutenus dans le cadre de l'habilitation à diriger des recherches le 25 janvier 2016 à l'Université Catholique de Lille.

*Référence : CARNIS, Laurent, 2016, Économie politique de la sécurité routière : Études théoriques et empiriques, Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches, Université de Lille 1, Sciences et Technologies, UNIVERSITÉ DE LILLE, 93 p.*



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

**Vous pouvez vous procurer ce livre au prix de 18 € en librairie ou en contactant la Ligue.**

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

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

**18 €**

# ↳ Fonds de Garantie (FGAO) et accident de la circulation

Claude LIENHARD, Professeur des Universités,  
Avocat spécialiste en réparation du dommage corporel

*Le Fonds de garantie automobile existe depuis 1951, il est devenu depuis le Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires (FGAO) en 2003. Son rôle consiste à indemniser les victimes d'accident de la circulation quand le responsable n'est pas identifié, quand il n'est pas assuré ou quand son assureur est insolvable. Son objectif est de faire en sorte qu'il n'existe pas de « trou de garantie » par rapport à un risque que la société doit rendre acceptable.*



## La réparation : une notion délicate

L'indemnisation par le FGAO consiste en une réparation pécuniaire par le versement d'une somme d'argent sensée « réparer » partiellement ou totalement les préjudices créés par le dommage.

« Réparer » par de l'argent, ce qui est le plus souvent irréparable dans le cadre d'atteintes à la personne, relève d'une fiction difficile à expliquer. Le principe qui considère qu'un « équivalent financier » puisse être évalué face à l'importance d'un dommage subi et qu'une somme d'argent puisse compenser le dommage est souvent difficile à faire admettre aux victimes. C'est tout l'art de la réparation du dommage que d'arriver à une juste indemnisation.

## Quelles sont les conditions du recours ?

Le recours au Fonds de garantie est, le plus souvent, motivé par l'une des deux situations suivantes qui sont de plus en plus fréquentes :

- ↳ Le conducteur responsable de l'accident n'est pas formellement identifié car il a pris la fuite et aucun autre processus d'indemnisation n'est possible.
- ↳ Le conducteur a été retrouvé mais se trouve en défaut de couverture d'assurance.

La procédure suivie devant le FGAO est subsidiaire c'est-à-dire qu'elle n'intervient que si aucun débiteur indemnitaire ne peut être trouvé. Le Fonds peut notamment opposer à la victime l'existence d'un autre véhicule impliqué dans l'accident. Préalablement à la saisine du Fonds, la victime peut essayer de transiger avec

l'auteur de l'accident ou obtenir une décision judiciaire le condamnant.

## Comment est alimenté le FGAO ?

Il est alimenté par des contributions des entreprises d'assurance, des automobilistes assurés, des responsables d'accidents d'automobiles non bénéficiaires d'une assurance et par les recours exercés à l'encontre des responsables d'accidents de la circulation.

Il est également alimenté par les amendes prononcées pour violation de l'obligation d'assurance.

## Les conditions d'intervention

Le FGAO n'intervient que sous certaines conditions, qu'il faut cumuler.

### Lieu de l'accident

L'accident de la circulation doit être survenu en France ou dans l'Union européenne. Il ne doit pas être survenu dans un lieu privé.

### Circonstances

L'accident de la circulation doit impliquer :

- ↳ un véhicule terrestre à moteur,
- ↳ ou une personne circulant sur la voie publique,
- ↳ ou un animal.

### Saisine

Le FGAO doit être saisi par la victime ou ses ayants droit. Cependant, certaines personnes ne seront pas indemnisées par le FGAO, notamment :

- ↳ le conducteur quand il est l'auteur de l'accident,
- ↳ le(s) voleur(s) du véhicule ou ses complices,
- ↳ les étrangers qui ne résident pas en France ou dans l'Union européenne.

Le législateur a par ailleurs prévu des conditions relatives à la nationalité de la victime.

- ↳ Pour les demandes formées devant le FGAO, il convient de distinguer selon que l'accident a été ou non causé par un véhicule terrestre à moteur. Si l'accident a été causé par un véhicule terrestre à moteur, les victimes doivent : soit être françaises, soit avoir leur résidence principale sur le territoire de la Répu-

blique Française, soit être ressortissantes d'un État qui a conclu un accord de réciprocité avec la France et remplir les conditions fixées par ledit accord, soit être ressortissantes ou résidentes de l'Union européenne ou du Saint Siège.

- ↳ Si l'accident a été causé par une personne ou un animal ? celles-ci doivent : soit être françaises, soit avoir leur résidence principale sur le territoire de la République Française.

## Les dommages concernés

### 1. Les dommages corporels

Les dommages corporels sont pris en charge sans limitation de montant, si :

- ↳ le responsable (ou le propriétaire de l'animal responsable) est inconnu,
- ↳ ou le responsable (ou le propriétaire de l'animal responsable) n'est pas assuré,
- ↳ ou si l'accident a été provoqué par un animal sauvage.

Le FGAO ne prendra pas en charge les dommages causés au conducteur auteur de l'accident.

### 2. Les dommages matériels

Les dommages matériels sont pris en charge :

- ↳ si le responsable (ou le propriétaire de l'animal responsable) de l'accident est inconnu et que la victime a subi en même temps des dommages corporels,
- ↳ ou si le responsable n'est pas assuré. L'indemnisation des dommages aux biens par le FGAO ne peut excéder, par sinistre, un certain plafond.

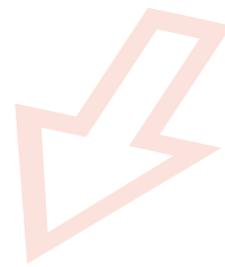
Les dommages matériels d'un accident avec un animal sauvage ne sont pas pris en charge par le FGAO.

## Les modalités

Un formulaire d'ouverture du dossier peut être téléchargé sur le site du FGAO rappelant les délais et les pièces à fournir : [www.fondsdegarantie.fr](http://www.fondsdegarantie.fr)

Il est conseiller de consulter préalablement un avocat spécialisé en réparation du dommage corporel notamment pour préparer le parcours expertal qui seul permet l'appréhension médico-légale des dommages qui doivent être individualisés pour chaque victime.

# Voiture autonome : qui sera responsable en cas d'accident ?



Claude CHABOT

*Le progrès technique a permis de doter nos véhicules de nombreuses fonctions qui améliorent leur confort, la sécurité et l'économie d'usage. La « voiture autonome » représente plus qu'une nouvelle fonction : guider automatiquement le véhicule dans son mouvement au milieu du trafic, s'affranchir des instructions du conducteur qui peut lire, dormir ou converser avec ses passagers durant sa route est une révolution que dans l'emballage de la presse spécialisée, les techniciens – constructeurs et équipementiers – assortissent cependant de beaucoup de réserves.*

## Conducteur : un super-héros fatigué

En conduisant, un conducteur doit percevoir son environnement pour adopter les bons gestes et anticiper. Pour cette tâche constante qui demande une attention soutenue, l'être humain est imparfait, instable, fatigable, perméable aux émotions et aux sensations.

## Des « grosses » questions

L'un des avantages avancé pour la voiture autonome est que la perception de l'environnement et le traitement des informations seraient techniquement définis, systématiques, mécanisés, fiables et plus performants que ceux de l'imprévisible humain. S'il est impossible de contrer totalement ce propos, il l'est tout autant d'y être péremptoire.

- ❖ Peut-on mettre « tous les œufs dans le même panier » dans une fonction aussi capitale que la conduite ?
- ❖ La cybernétique peut-elle remplacer l'incroyable puissance du cerveau humain pour traiter ce genre de problème complexe ?
- ❖ Comment oublier le caractère tenu d'une trajectoire – une « ligne » sans écart possible – à l'opposé de celle d'un avion par exemple qui se fait sur

3 dimensions, donc avec de la « marge » ?

- ❖ Comment ne pas craindre sur l'étroit ruban d'une route départementale le croisement à moins de 2 mètres et à 50 mètres par seconde de mobiles d'une tonne et demi dont les conducteurs dorment, regardent la télévision ou traitent un dossier important ?
- ❖ Comment ne pas redouter les pannes ou les perturbations électromagnétiques extérieures – voire les attaques – d'un système vulnérable et dont on sait que sa protection sera toujours remise en question (voir l'informatique et les réseaux mis à mal par des « hackers ») ?

Il semble qu'on se pose peu de questions. La voiture autonome – avatar de la « voiture intelligente », fruit de l'« intelligence artificielle », de la connectique, de l'automatique, et de quelques autres « iques », peut-elle s'affranchir de toute référence à l'humanité ?

## Performances comparées

L'environnement du conducteur est complexe. Certains signaux lui parviennent facilement (ex. : distance à la voiture qui précède), d'autres sont plus discrets (ex. : humidité de la chaussée pouvant virer au verglas), certains sont explicites (ex. : un panneau), d'autres implicites (ex. : « présence humaine possible », « le piéton peut ne pas m'entendre venir »). La pertinence des indices est donc variable, certains utiles immédiatement (ex. : sur le pont, verglas) – d'autres à mettre en réserve (ex. : un très gros nuage sur l'horizon précurseur de pluie violente), d'autres sans intérêt : c'est donc au conducteur de les discriminer, de les regrouper ou les synthétiser et d'engager en temps réel les bonnes actions si nécessaire.

## Dans cette activité, l'humain discriminant est-il remplaçable ?

Le regard de Dan Carter, célèbre demi d'ouverture et buteur des *All Blacks* est élo-



quent : il va tirer une transformation importante, le ballon doit passer entre les mâts à plus de 40 mètres, selon un angle très fermé, avec du vent latéral instable. La course du ballon va durer une demi-seconde. Dans le 1/10<sup>e</sup> de seconde que dure son tir, Dan Carter doit intégrer toutes ces données et les réduire à un coup de pied dont la force, l'angle d'attaque du ballon, l'orientation sont précis.

Cette synergie est la même que celle imposée au conducteur dans le trafic, avec des circonstances variant rapidement, dans le désordre, sur un revêtement inconstant, avec la nécessité d'anticiper des stimuli nouveaux qui ne figurent même pas dans sa scène routière. Or, tout système complexe fonctionne selon des processus ou des algorithmes qui s'enchaînent, se régulent, se neutralisent, s'additionnent et qui demandent chacun « un certain temps ». La somme des processus n'est jamais nulle. Il y a bien des cas où le « système » humain se montre plus adapté à une tâche de synthèse instantanée.

## Anticiper : comment fait la machine ?

Le véhicule dépasse par la gauche un car scolaire arrêté ; des élèves en sortent. Anticiper, c'est lever le pied et tomber la vitesse à 20 ou 30 km/h pour ne pas être surpris par un enfant débouchant devant le car. Cette opération est intellectuelle, prédictive, elle fait appel au champ expérientiel du conducteur sur un « non-événement » pour lequel la machine, elle, ne dispose ni d'indice, ni d'expérience, ni la moindre intelligence. Elle ne fera pas plus appel à un élément éthique comme la courtoisie, accorder une priorité à un usager sans droit, ralentir pour ne pas effrayer un piéton âgé ou un enfant, etc.

Les spécialistes diront que l'intelligence artificielle peut y parvenir en obligeant la machine à un apprentissage. Il faut absolument douter d'un tel point de vue.



### « Il va falloir adapter le droit »

Les quelques points abordés plus haut montrent que la voiture autonome est très loin d'être la machine ultime qui ne fait plus d'accidents, ou qui permet de résoudre tous les problèmes de l'humain dans sa voiture et à côté. Et déjà, une petite partition se fait entendre ici et là : qui sera responsable en cas d'accident ? Car, si actuellement le conducteur est responsable de sa conduite et doit rester maître du mouvement, que dire quand c'est la voiture qui décide à sa place ?

Pour le moment, on entend que « le droit va devoir être adapté », ce qui ne manque pas d'inquiéter. Il vaudrait mieux y penser dès maintenant. Au début de l'automobile, la guerre fut ouverte pendant des décennies entre piétons, charrettes à chevaux, propriétaires ancestraux de troupeaux pais-

sant au bord des chemins avant que les premiers se voient reconnaître quelques minces droits et que les autres fussent chassés de la voie publique. Même dans le Code de la route de 1922, on ne put limiter la vitesse, le massacre des chiens offerts à la fureur à 4 roues n'ayant guère pesé dans le débat. Il fallut beaucoup de temps avant que le Droit vienne concrétiser un équilibre entre les usagers (la loi *Badinter* ne date « que » de 1985...). Bref, quand il s'agit de voiture, la vigilance s'impose.

### « On fait, le droit suivra »

Le droit est certes une matière qui doit rester plastique afin de s'adapter aux évolutions de la société. En cela, il suit plus qu'il ne précède. Mais quand un risque est certain et qu'il est documenté, il devient criminel de reculer devant le débat.

Sur ce point, certaines décisions de justice auraient dû constituer des alertes. Ainsi, en 2010, la Cour d'Appel de Rennes relaxe-t-elle au pénal un conducteur qui, roulant au régulateur à l'approche d'un péage autoroutier prétendait n'avoir pu s'arrêter, ce qui l'avait amené à tuer une employée en service. Le régulateur utilisé par le propriétaire du véhicule est devenu une espèce de « coupable » de ferraille et de plastique. On voit bien ici le risque de dérives, dont le glissement des responsabilités et les contentieux sans fin, qu'il faut mettre en perspective avec la très grande difficulté de la Justice à commander des expertises.

### Chantier à ouvrir d'urgence

La voiture « autonome » verra le jour sur nos routes. Des vides juridiques apparaîtront : le pire des scénarios serait que les règles qui entoureront son usage fussent élaborées dans l'urgence par les seules professions de l'automobile et les assureurs. On peut être étonné de découvrir que c'est bizarrement par un texte sur la croissance verte (voir encadré ci-dessous) que d'ores et déjà, le législateur peut par ordonnance autoriser la circulation sur nos routes de véhicules « à délégation partielle ou totale ».

**Il est urgent d'ouvrir le chantier où juristes, législateurs, État régaliens devraient prendre le problème dans son ensemble et définir le périmètre des contraintes techniques, légales, sociales qui pourraient être intégrées fermement à tous les projets. Chacun y trouverait son compte.**

## Un petit cavalier législatif...

C'est dans un océan de textes environnementaux que l'on découvre que « la voiture à délégation partielle ou totale de conduite » peut circuler sur nos routes... On voit mal le rapport.

*Article L. 311 du Code de la route – Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte – Article 37 – Titre III (développer les transports propres) – Chapitre II (Efficacité énergétique) – Alinéa IX.*

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de permettre la circulation sur la voie publique de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite, qu'il s'agisse de voitures particulières, de véhicules de transport de marchandises ou de véhicules de transport de personnes, à des fins expérimentales, dans des conditions assurant la sécurité de tous les usagers et en prévoyant, le cas échéant, un régime de responsabilité approprié. La circulation des véhicules à délégation partielle ou totale de conduite ne peut être autorisée sur les voies réservées aux transports collectifs, sauf s'il s'agit de véhicules affectés à un transport public de personnes. Cette ordonnance est prise dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Il ne faut pas compter sur ceux qui ont créé les problèmes pour les résoudre.

Albert Einstein



## Revue de presse



### Le 30 km/h en ville gagne du terrain

Le Figaro – Angélique Négroni – vendredi 1<sup>er</sup> avril 2016

**Il y a encore seulement une poignée d'années, on comptait sur les doigts de la main les villes qui adoptaient le 30 km/h sur leur territoire, mais bientôt on devrait plutôt remarquer celles qui conservent le 50 km/h. Indéniablement, la tendance est en train de gagner du terrain. De plus en plus de collectivités contraignent les automobilistes à lever le pied.**

Dans le sillage des pionnières, telles que Fontenay-aux-Roses, dans les Hauts-de-Seine, ou Lorient dans le Morbihan (voir ci-dessous), d'autres communes imposent le 30. Tout récemment, Ville-du-Bois (Essonne), Noisy-le-Roi (Yvelines) ont jeté aux orties leurs panneaux « 50 ». D'autres encore ont annoncé leur intention de le faire. C'est le cas d'Annecy, qui après des applications localisées du 30, veut le généraliser.

Deux villes donnent aujourd'hui un écho retentissant à cette évolution. Paris, où on a déploré 47 tués en 2015, dont 21 piétons, a décidé d'imposer le 30 à toutes ses rues d'ici à 2020 (lire ci-dessous). Grenoble qui a imposé cette limitation en janvier, attire aussi les projecteurs en entraînant avec elle quasiment toute l'agglomération, soit 43 des 49 communes qui bientôt imposeront cette même réglementation. Les raisons à cette adhésion croissante sont connues. Avec une vitesse bridée, les accidents sont moins nombreux et moins

graves et on roulerait finalement à peine moins vite qu'avec le 50 km/h. Les études démontrent que la vitesse moyenne est de 18,9 km/h à 50 km/h et de 17,3 km/h à 30 km/h. En adoptant cette dernière, ne ferait-on alors que régulariser ce qui se pratique ? En réalité, sanctuariser le 30, c'est aussi le plus souvent adhérer à une nouvelle conception de la ville, fondée sur la mise en valeur des circulations douces (marche, vélo)... La rue ne doit plus être un lieu de passage mais un lieu de vie.

Sur le papier c'est donc une ville de rêve qui se dessine. Mais le 30 km/h a aussi ses détracteurs qui, dénonçant un angélisme excessif, mettent en avant la réalité du quotidien. Ainsi 40 Millions d'automobilistes, hostile à la généralisation du 30, a recueilli, à Grenoble, la parole des opposants. Artisans, commerçants qui mettent en avant les besoins impérieux de circuler pour travailler dénoncent ce tour de vis. Leurs récriminations pointent un vrai problème : totalement embouteillée, la

région grenobloise doit améliorer le trafic et pour être accepté, le 30 km/h doit s'accompagner d'un nouveau plan de circulation.

En charge des déplacements sur la métropole, Yann Mongaburu affirme que les élus s'y emploient en ajoutant : « Je comprends les questionnements mais nous tablons sur des changements d'habitudes et cela prend du temps ».

#### Conduite apaisée

**Toute cette politique destinée à « briser » la vitesse a pour corollaire la fluidification de la circulation. Si le conducteur doit rouler moins vite, il doit aussi y parvenir sans freinage et sans à-coups. Pour encourager cette conduite apaisée, Lorient a été « décorsetée » d'une grande partie de ses feux rouges et de ses stops, remplacés par de discrets ronds-points aux carrefours.**

« Mais le respect de ce 30 km/h est surveillé comme le lait sur le feu. En mairie, où il tient des tableaux de relevés de vitesse

sur différentes rues, Thierry Marchand est prêt à dégainer le marteau-piqueur pour entamer de nouveaux aménagements sur des axes où la vitesse repartirait à la hausse. Outre ces relevés, ses meilleurs informateurs sur ces dérapages restent les habitants des rues concernées. Dans le flot de lettres qu'ils adressent chaque année en mairie, ces derniers se plaignent du non-respect du 30 km/h sous leurs fenêtres. Mais ce sont parfois aussi les mêmes qui, ailleurs en ville, ne sont pas toujours regardants sur l'aiguille du compteur... D'ailleurs, en matière d'information et d'adhésion à cette politique de déplacement, il reste du chemin à faire. « *Ah bon, Lorient est limité à 30 km/h ? Je l'ignoraient totalement* », s'esclaffe une commerçante de la ville. « *J'aime la vitesse, et c'est dur de se faire à cette limitation. Mais comme j'ai été plusieurs fois verbalisée, je me calme* », explique pour sa part une conductrice. Et il y a aussi les réfractaires. « *Avec toutes ces priorités à droite, on a que des emmerdes ! Tout ça c'est de la m... !* », vitupère dans un langage fleuri un résident, soutenu par un autre habitant, tout aussi remonté, lors d'une réunion consacrée... au 20 km/h. Car Lorient veut aussi lancer des « zones de rencontre », ces lieux où l'on roule à 20 km/h et où l'usager le plus vulnérable (piéton, cycliste) est prioritaire. Une centaine de rues devrait être concernée, dont une où, justement, se tenait sur le trottoir, en petit comité, une réunion avec les habitants. Pour tâcher d'emporter l'adhésion et avec un tableau dressé à la hâte dans la rue, Bruno Blanchard, conseiller municipal, est à chaque fois désigné pour aller au contact de la population... Pour le pire, donc, et le meilleur. « *C'est intéressant* », lâche timi-

dement une mère de famille face aux deux compères vociférants.

Mais Lorient veut aller encore plus loin et offrir la possibilité à ses habitants de décider de fermer leur rue à la circulation à l'occasion, par exemple, d'une fête entre voisins où l'on sortirait les tables sur le bitume. « *Bâle, en Suisse, s'est lancée dans cette initiative et j'y adhère. Je suis totalement admiratif de ce modèle* », explique Olivier Le Lamer. La ville bretonne devrait tester à son tour cette nouvelle manière de vivre sa rue et, cette fois, sans voiture.

#### ➤ Depuis 2007, Lorient a « brisé » la vitesse

**Encadrée par les eaux du Blavet et du Scorff qui se jettent dans l'Atlantique, Lorient s'est forgé le destin de ville pionnière dans la généralisation du 30 km/h sur l'ensemble de son territoire. Alors que l'adoption de cette vitesse par de nombreuses communes s'est accélérée ces dernières années, cette ville du Morbihan s'y est pliée dès 2007. Depuis huit ans, les automobilistes sont donc priés de rouler au rythme d'un cheval au galop. Un choix qui s'est peu à peu imposé et qui tient à la survenance d'un drame et à la clairvoyance du Corps médical.**

En 1993, un banal accident est survenu. Devant une école, un enfant est renversé par une voiture et l'émoi suscité par cet épisode avait interpellé des experts en traumatologie du Kerpape, situé un peu plus loin à Ploemeur. Dans ce centre de rééducation, réputé en France dans la prise en charge des accidentés de la route, ces derniers se sont rapprochés des élus locaux et leur ont transmis leurs connais-

sances en rapport avec tous ces corps mutilés arrachés au fatras de tôle froissée.

« *À l'époque, le bilan était lourd. On dénombrait chaque année une dizaine de tués dans nos rues. Il fallait réagir* », raconte Olivier Le Lamer, premier adjoint à l'aménagement de l'espace public. Or la configuration de la ville n'allait pas faciliter la tâche de l'équipe municipale. Quasiment rasée durant la Seconde Guerre Mondiale, Lorient a été rebâtie à coups de grandes artères. Des boulevards pour les adeptes de la vitesse.

Vouloir instaurer une conduite plus apaisée dans un pareil environnement tenait alors de la gageure. Mais huit ans plus tard, et après une montée progressive du 30 km/h dans la ville, les résultats sont encourageants. Avec 95 % du territoire aujourd'hui soumis à cette limitation, et dont sont épargnés les axes structurants, les automobilistes roulent en moyenne à 40 km/h, soit une baisse de 10 km/h. 2015 – année noire en France où le nombre de morts a progressé – s'est achevée sans un seul tué. Sur les blessés, par ailleurs moins nombreux, on relève des traumatismes moins importants. On comptait 28 hospitalisés en 2006 contre 10 l'an passé et on est passé de 157 accidents à 119.

Or le Breton n'est guère plus discipliné que les autres. La recette de Lorient a été de conjuguer la contrainte et le dialogue. Pour ses 920 rues, les habitants ont été consultés, en même temps qu'une rafale d'aménagements ont été réalisés pour les « aider » à lever le pied. Ainsi, les sens uniques, propices à plus de vitesse, ont été en grande partie supprimés. Un temps délaissée, la priorité à droite a fait son retour, car érigée comme la garantie d'une plus grande vigi-

lance au volant. Les chaussées ont été réduites avec des voies pour les bus et les vélos, des stationnements en chicane ont été mis aussi en place sur une voie pour obliger à une circulation en alternance. Impossible dans ce cas, il est vrai, d'oser un coup d'accélérateur. « *Mais on évite les dos-d'âne, car cela fait du bruit et cela gêne les riverains* », souligne Thierry Marchand, directeur de l'espace public sur la ville.



## La gestion larmoyante de l'insécurité routière

Libération – 14 mars 2016

Tribune de Claude GOT,  
Professeur de médecine, Accidentologiste

**Le nombre de morts sur les routes françaises a augmenté de 8,4 % en février 2016 selon les chiffres de la Sécurité routière publiés vendredi.**

Le signe de l'autocar est devenu l'expression symbolique de la gestion larmoyante de l'insécurité routière par le gouvernement. À Puyseguin, Montflovin, Rochefort, des accidents d'autocars rares, n'impliquant pas la responsabilité de l'État, ont provoqué une affluence ministérielle et un flot de paroles compassionnelles exprimant le passage insupportable de l'incapacité décisionnelle à un excès de mise en scène des sentiments. Les responsables tentent de masquer la gravité d'un bilan de sécurité routière pitoyable, dont ils ne veulent pas assumer la responsabilité. Pour la première fois depuis trente-cinq ans, la France vient de subir pendant deux années successives l'accroissement de la mortalité sur les routes.

En novembre 2012, Manuel Valls avait fixé l'objectif gouvernemental de 2 000 tués en 2020. L'évolution au cours des mois suivants était compatible avec cette ambition. Le nombre de tués s'est abaissé à 3 268 tués à la fin de 2013, mais la courbe s'est inversée avec 3 464 morts en 2015. Il en fallait 2 912 pour respecter l'engagement gouvernemental. Une faillite dont j'affirme le caractère politique a remplacé les succès d'une décennie de réformes qui avaient réduit la mortalité de 61 %.

Face à ce désastre, pas un mot d'excuse, aucune expression de culpabilité, de reconnaissance de la somme d'erreurs à l'origine des centaines d'accidents qui pouvaient être prévenus. Des dirigeants inconsistants ont cru à une forme d'évolution devenue automatique, n'exigeant ni compétence, ni courage, ni décisions nouvelles contraignantes. Quand on abandonne la gestion interministérielle (pas de comité interministériel pendant trois ans), quand on refuse les propositions des experts, quand on tolère la désinformation et quand on ne sait pas gérer, la preuve de l'incompétence ne se fait pas attendre.

Un dispositif, qui avait redonné sa crédibilité au système de contrôle et de sanctions des excès de vitesse, a été détruit par un



ensemble de mécanismes associant différents acteurs.

Le premier coup de canif dans le dispositif a été l'acceptation, par Nicolas Sarkozy en septembre 2010, de l'amendement de sa droite populaire qui a affaibli le permis à points, en multipliant les stages permettant de les récupérer. L'accidentalité s'est accrue et le gouvernement a décidé de supprimer les panneaux annonçant les radars et d'interdire leur signalement. Le lobbying des producteurs d'avertisseurs de radars a été un modèle du genre. L'élection présidentielle se profilait à l'horizon et les décideurs publics ont mangé leur chapeau : rétablissement des panneaux et maquillage des « avertisseurs de radars » en « avertisseurs de dangers ». Leur efficacité actuelle témoigne de la puissance des réseaux associatifs, plus de 95 % des contrôles par des forces de l'ordre sont signalés.

L'alternance de 2012 se produit au moment où le rapport Colin, rédigé par l'Inspection Générale de l'Administration (IGA), démontre que la moitié des points de permis qui devaient être retirés ne le sont pas. Cette destruction de l'équité pouvait être corrigée par les 29 mesures proposées dans le rapport. Rien n'a été fait. Par chance, le nouveau gouvernement a bénéficié de la mise en service, à partir du mois de mars 2013, d'une nouvelle génération de radars installés dans des véhicules banalisés en déplacement, mais le petit nombre de ces nouveaux véhicules et leur sous-utilisation a réduit leur efficacité. Il fallait sous-traiter leur usage en évitant de mobiliser des policiers et des gendarmes. Le gouvernement a décidé de faire ce choix en octobre dernier et la mesure serait opérationnelle à la fin de l'année 2016 ! Le rapport Colin décrivait également l'absence massive d'identification des conducteurs de véhicules d'entreprise flashés en excès de vitesse. L'amende est payée, mais les points de permis ne sont pas retirés. Il fallait imposer le carnet de bord permettant à chacun d'assumer ses responsabilités, cela n'a pas été fait.

Peut-on compenser ces défauts de qualité par l'adoption de nouvelles règles ? En mars 2013, le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) avait commandé à son Comité des experts un « projet stratégique » destiné à atteindre l'objectif de 2 000 tués en 2020. La proposition la plus importante était l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale sur le réseau ne comportant pas de séparation des voies de circulation. Elle a été refusée par Bernard Cazeneuve qui a montré son ignorance complète de la sécurité routière dont il a la charge, lors d'un discours devant le CNSR le 13 mai 2015. Il a préféré une politique « tous azimuts » additionnant une soixantaine de mesures qui ne dérangent pas grand monde, mais se sont révélées inefficaces.

Les progrès de la sécurité routière sont assurés par des mesures pertinentes mais conflictuelles, exigeant des compétences et du courage. Le gouvernement a choisi l'exploitation des sentiments, solution de facilité fondée sur l'apparence, avec un spot télévisé émouvant mettant en scène les dommages produits au niveau des familles et des proches par les accidents de la route, et une attribution aux usagers du relâchement du respect des règles. La création d'un secrétariat d'État chargé de l'aide aux victimes est en cohérence avec l'abandon de la prévention par des actes.

C'est l'État qui doit assurer le respect des règles. Peut-on imaginer un ministre des Finances pleurant sur le déficit budgétaire au lieu de multiplier les contrôles fiscaux ? Faire le choix de provoquer l'émotion et de jouer un rôle de cellule de soutien psychologique est une dérive qui exprime la peur de s'opposer à ceux qui assurent la promotion des risques. Un président de la République qui affirme que « la sécurité routière, c'est une priorité, c'est une exigence », alors qu'il n'a rien fait pour elle depuis 2012, est en décalage complet avec l'exigence de sincérité des citoyens. Il dévalorise sa fonction.



## ↳ Vie de La Ligue

### Correspondant de la Ligue : une nouvelle mission à développer

Le réseau des Associations départementales est une particularité de la Ligue Contre la Violence Routière qui représente une formidable force d'action de proximité, au plus près des adhérents et des acteurs de terrain impliqués dans la sécurité routière.

Guy Ovigneur, membre du Bureau, et qui a la tâche d'animer ce réseau, dresse un bilan positif sur ce réseau mais en pointe aussi les limites. « Nos 32 associations départementales et interdépartementales en métropole et notre association réunionnaise font un travail remarquable. Toutefois, dans les départements où il n'y a pas d'association, nous sommes régulièrement sollicités par des personnes souhaitant s'impliquer dans notre action. Créer une association est parfois un challenge jugé trop lourd. Il nous fallait donc proposer une alternative. ».

Partant de ce constat, le Conseil d'Administration de la LCVR a validé la stratégie de développement du statut de correspondant de la Ligue. « Comme pour les associations, chaque correspondant inscrira naturellement son action en cohérence avec la politique générale de la Ligue et disposera d'une lettre de mission officielle » précise Guy Ovigneur.

Plusieurs projets sont en cours pour la mise en place de correspondants dans les départements suivants : Loire, Vosges, Val-de-Marne, Alpes-Maritimes, Ille-et-Vilaine. Guy Ovigneur insiste sur un point : « Il est très important de bien former nos correspondants. Nous les accueillons dans nos locaux à Paris pour leur présenter l'action de la Ligue et l'ensemble des outils dont nous disposons. Des rencontres peuvent aussi être organisées au niveau régional entre associations existantes et les militants souhaitant devenir des correspondants. Une rencontre régionale, regroupant 8 départements, a ainsi été organisée le 26 avril en Haute-Savoie en présence de Chantal Perrichon, la Présidente nationale ».

La mise en place de nouvelles associations départementales reste naturellement un objectif. Le statut de correspondant peut être une première étape. Bonne nouvelle, à signaler : le projet en cours de création d'une association à la Guadeloupe !

## ADHÉSIONS ET DONNS

**LE PAIEMENT EN LIGNE EST EN PLACE !**

La possibilité de règlement des dons et cotisations en ligne est l'occasion d'accueillir de nouveaux adhérents et donateurs qui expriment très souvent leur motivation. Extraits choisis :

« Dégradation des conditions de circulation, augmentation des risques, absence de politique pour endiguer la mortalité routière. »

« J'enseigne la sécurité routière dans ma vie professionnelle et je crois en la valeur et la qualité de vos discours, la justesse de vos revendications, la légitimité de vos actions. »

« J'adhère par conviction. Je n'ai pas de victimes de la route dans mes proches mais votre association répond à mes engagements. »



### UNE NOUVELLE VIDÉO DES « ENTRETIENS DE LA LIGUE »

**Thierry FASSENOT,**  
Ingénieur Conseil sur les risques professionnels à la CNAM  
et membre du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR)  
expose son point de vue sur le risque routier dans l'entreprise.

**À VOIR ABSOLUMENT !**





## Vie des asso's

### L'AD de l'Ain mobilisée en équipe

Le 9 février 2016, 7 bénévoles de l'AD de l'Ain ont joué collectif en animant 3 ateliers au Lycée public de Nantua. « Cette action s'est inscrite dans le cadre de la demi-journée obligatoire de sensibilisation à la sécurité routière pour les entrants en lycée et en centre de formation d'apprentis public » précise Alain Berthet, Président de l'AD. Les thèmes abordés ont été variés : vitesse au volant, téléphone portable, alcool au volant et les stupéfiants. Les grandes avancées dues aux actions de la LCVR furent également abordées.



« Concernant les supports de communication, nous avons projeté le film "Tout est Permis" de Coline Serreau et nous avons préparé des Powerpoint, ce qui a favorisé les échanges avec les 150 lycéens-lycéennes qui ont participé aux séances. » précise Alain Berthet.

Dans un deuxième temps ces élèves ont assisté à la mise en scène d'une manœuvre d'intervention après un accident par les pompiers de Nantua et à la désincarcération. Cet exercice a été riche d'enseignement car chaque étape était présentée de façon détaillée par des pompiers rompus à l'exercice.



« Un questionnaire d'évaluation de l'action a été donné aux 180 élèves concernés ce qui a permis de réaliser un bilan détaillé très instructif » conclut Alain Berthet. Parmi les thèmes qui ont le plus marqués : l'alcool, la vitesse et l'exercice lié à l'accident ont été cités par les élèves qui se sont déclarés satisfaits ou très satisfaits de cette matinée à près de 80 %.

### L'AD de la Sarthe conjugue fête de village et prévention



Les 26 et 27 septembre 2015, les bénévoles de la LCVR de la Sarthe ont été présents à Saint-Cosme-en-Vairais, commune du nord de la Sarthe (2 000 habitants) pour sa fête annuelle. « Nous avons animé un parcours avec obstacles à effectuer avec des lunettes de simulation d'alcoolémie. L'exercice incluait plusieurs variantes de simulation: 0,5 g/l, 0,8, 1,5 et cannabis. »

déclare Dominique Langlais, Président de l'AD. Il précise « Nous avons eu la visite d'environ 150 personnes, ce qui est bien pour ce genre d'activité ».

Parmi les personnes touchées, des groupes de jeunes se sont montrés intéressés par le test, des parents aussi, avec pratiquement toujours la même réaction de surprise : « on ne pensait pas que c'était comme ça »... notamment lors de la simulation à 1,5 g/l, au cours de laquelle certaines personnes n'ont pas pu effectuer le parcours !

Un point très positif : le Comité des Fêtes a adhéré à la Ligue et a acheté 4 livres « Objectif zéro accident » pour les donner au collège et à la bibliothèque. « Nous avons maintenant notre propre matériel, ce qui nous donne davantage de souplesse pour nos interventions. » précise Dominique Langlais. Cette acquisition a été facilitée par une subvention PDASR de 300 € couvrant un peu plus de la moitié de l'investissement.

« Nous avons eu pas mal de discussions intéressantes avec nos visiteurs. C'est un encouragement à poursuivre ce genre d'actions. » conclut Dominique Langlais qui remercie au passage José Borence et Alain Dubuc.



## ➤ Vie des asso's

### 📍 Le Gala annuel de l'AD du Gard fêtera ses quinze ans !

Comme chaque année, la LCVR du Gard met les bouchées doubles pour préparer son prochain gala au profit de la Ligue contre la Violence qui aura lieu :

**le dimanche 29 mai à 16 h à la salle Becmil de Salindres.**

La bande à Cat animera cette soirée à caractère exceptionnelle puisqu'elle donnera l'occasion de fêter les 15 ans de ce gala. Une opération originale et exemplaire au profit de la Ligue !

De nombreuses surprises sont au programme... 9 € tarif d'entrée + une magnifique tombola.



### 📍 L'AD du Lot organise un premier accueil pour les victimes

Lorsqu'elles sont confrontées à un drame de la route, les victimes ont besoin d'un soutien qui soit mobilisable très rapidement. Très vite après l'accident, de nombreuses questions se posent effectivement dans les domaines du droit et de l'assurance. Face au choc psychologique, il est aussi très important de pouvoir accompagner au plus tôt les victimes. « *Aucun dispositif d'intervention global et réactif n'existait dans notre département* » précise Pierre Lagache, Président de la Ligue du Lot. « *Plusieurs bénévoles de l'association ont réfléchi à la constitution d'un dispositif qui permet d'accompagner les victimes sur le plan psychologique. Il est articulé autour de 6 séances qui sont proposées gratuitement aux victimes qui le souhaitent.* » Ce dispositif conçu par Valérie Rodriguez, Marie Claire Gatineau et Bertrand Martaguet, disposant chacun de compétences dans le domaine thérapeutique, s'appuie sur une approche en 3 étapes :



- Recevoir de façon anonyme chaque personne volontaire concernée par l'accident afin de faire le point sur le traumatisme psychologique et/ou physique subi.
- Mettre en place un accueil personnalisé en fonction des conséquences identifiées (psychologiques et/ou physiques).
- Travailler dans la durée par le biais d'un accompagnement adapté.

« *Cet accompagnement a été mis en œuvre en fin d'année 2015 auprès d'une première famille. Il a été très apprécié* » précise Pierre Lagache. La LCVR46 s'appuie par ailleurs sur les documents de la Ligue nationale pour fournir les premiers conseils d'ordre juridique et administratif avec, en fonction du besoin, possibilité d'accès à un avocat conseil spécialisé dans la défense du droit des victimes. Pour faire connaître ce dispositif un dépliant et une affiche ont été édités et largement diffusés sur l'ensemble du département (gendarmerie, police, tribunaux, hôpitaux, pompiers...).



Jean LANGLOIS

### Hommage à Jean LANGLOIS

Notre ami Jean LANGLOIS, militant de 30 ans de la Ligue, est décédé le 5 septembre dernier des suites d'un cancer. Il était chauffeur routier dans une entreprise de transport du Calvados qu'il avait convertie à poursuivre notre objectif « zéro accident ». Dans le numéro 34 d'octobre 1997, il nous avait raconté une semaine de son travail : 45 heures de conduite, plus 14 heures de chargement-déchargement, plus 14 heures d'attente.



Avec ses diverses expériences, Jean avait acquis une grande expérience en matière de sécurité routière. Il a conjugué tous ses talents pour démontrer les causes d'un tragique accident à Figeac où le chauffeur routier avait perdu la vie en s'écrasant dans un immeuble. La LCVR et le syndicat CFDT se portèrent alors partie civiles au côté de la famille du chauffeur. Démonstration fût faite que l'accident était lié à un défaut du système de freinage. Par la suite, Jean a insisté auprès des dirigeants de son entreprise pour que des ralentisseurs soient installés sur tous les camions et a obtenu gain de cause.

« **Au printemps dernier, Jean a organisé la réunion de la Ligue chez lui car la maladie était déjà trop installée. Affaibli, il aurait pu relativiser son engagement, mais non, jusqu'au bout, il a montré son intérêt à défendre les plus vulnérables malgré la fatigue. C'est une grande fierté d'avoir connu Jean.** »

Philippe VAYSETTE, Président LCVR 14

# 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](mailto:ac.berthet@wanadoo.fr))

**07 – Ardèche :** Tél. : 01 45 32 91 00 ([secretariat@violenceroutiere.org](mailto: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](mailto:jean-pierre-baubeau@orange.fr))

**11 – Aude :** Tél. : 01 45 32 91 00 ([secretariat@violenceroutiere.org](mailto: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](mailto:lcvr12@orange.fr)) – ([christiane.poinot@orange.fr](mailto:christiane.poinot@orange.fr))

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

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

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

**26 – Drôme :** Tél. : 01 45 32 91 00 ([secretariat@violenceroutiere.org](mailto: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](mailto: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](mailto:violenceroutiere33.fr)) – ([lcvr33@gmail.com](mailto:lcvr33@gmail.com))

**34 – Hérault :** Fabienne Thomas – Route de Saint Bauzille – 34270 Vacquières – Tél. : 06 28 94 58 44 – ([fabienethomasazars@gmail.com](mailto:fabienethomasazars@gmail.com)) ([lcvr34accueil@gmail.com](mailto:lcvr34accueil@gmail.com)) ([www.violence-routiere-herault.org](http://www.violence-routiere-herault.org))

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

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

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

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

**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](mailto:violenceroutiere44.85@gmail.com)) – ([www.violenceroutiere44.org](http://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](mailto:lcvr45@wanadoo.fr))

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**83 – Var :** ([lcvr83@wanadoo.fr](mailto:lcvr83@wanadoo.fr))

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

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

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

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

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

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

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

**95 – Val-d'Oise :** ([lcvr95@laposte.net](mailto: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 ([lcvr.reunion@wanadoo.fr](mailto:lcvr.reunion@wanadoo.fr))

## 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 Laille, Daniel Le Jean, Claude Lienhard, Guy Ovigneur, Chantal Perrichon, Gérard Pétin, Jacques Robin, Robert Santander, Michel Ternier, Odile Van Hée, Christian Verdier.

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

## 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](mailto:lcvr33@gmail.com))

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

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

**Est** (Bas-Rhin – Haut-Rhin – Territoire de Belfort – Vosges) – Tél. : 01 45 32 91 00 ([secretariat@violenceroutiere.org](mailto: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 Laille** – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. & Fax : 01 69 44 48 79 ([phlaille@free.fr](mailto:phlaille@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](mailto:arnaud-odile@wanadoo.fr))

## Bureau national

**Présidente et porte-parole :** Chantal Perrichon  
Tél. : 01 45 32 91 00 – ([secretariat@violenceroutiere.org](mailto:secretariat@violenceroutiere.org))

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

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

**Secrétaire Général adjoint :**  
Christian Verdier

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

**Membres du Bureau :**  
Claude Chabot  
Jean-Luc Carl ([violenceroutiere41@free.fr](mailto:violenceroutiere41@free.fr))  
Guy Ovigneur

**Invités :** Pierre Lagache – Rédacteur en chef *Pondération*  
Philippe Laille, Ghislaine Leverrier, Christian Machu,  
Michel Ternier, Odile Van Hée.

**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](mailto:abadieandre@aol.com))

**Normandie** (Aisne – Calvados – Eure – Manche – Oise – Orne – Seine-Maritime – Somme) – Tél. : 01 45 32 91 00 ([secretariat@violenceroutiere.org](mailto: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](mailto: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](mailto: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](mailto:lcvr74@laposte.net))

## BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère :

Je renouvelle mon adhésion :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Tél. : ..... Profession : .....

E-mail : .....

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

Chèque à libeller à l'ordre de : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**

Bulletin à renvoyer à : **Adresse de votre association départementale**

**ou 15, rue Jobbé-Duval – 75015 PARIS**

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