

# Pondération



**BULLETIN DE LA LIGUE  
CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**

15, rue Jobbé-Duval – 75015 PARIS – Tél. : 01 45 32 91 00 – Fax : 01 45 32 91 01  
N° 90 – octobre-novembre-décembre 2011 – Abonnement annuel : 10 €

---

## Sécurité routière 2012 Nouveau départ ?



## Sommaire

Éditorial	3
Discours de M. le président de la République sur la sécurité routière	5
L'objectif « moins de 3 000 tués en 2012 » ne sera pas atteint	7
La Ligue demande 365 « journées des victimes » chaque année	8
Académie des sciences morales et politiques : le prix de la Fondation de la Ligue contre la violence routière récompense Jacques Ehrlich pour ses travaux sur le LAVIA	9
Vitesse : un facteur d'accident sous-estimé	10
Téléphoner en conduisant : l'État devant ses responsabilités	11
Logique de la Mission parlementaire : cherchez l'erreur...	11
Deux poids... deux mesures !	12
2002 : le grand chantier de la sécurité routière...	13
Contresens sur autoroute : les chiffres	16
La Ligue à l'École de Gendarmerie de Montluçon	17
Homogénéiser les vitesses maximales autorisées : le chantier est ouvert	17
Vie des associations départementales	18
Bref	21
Revue de presse	22
Associations départementales	23
Conseil d'administration, Bureau National Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion	24

**LIGUE CONTRE  
LA VIOLENCE ROUTIÈRE**  
15, rue Jobbé-Duval  
75015 PARIS

Tél. : 01 45 32 91 00  
Fax : 01 45 32 91 01

E-mail : [secretariat@violenceroutiere.org](mailto:secretariat@violenceroutiere.org)  
Site Internet : [www.violenceroutiere.org](http://www.violenceroutiere.org)

**Directrice de la publication :**  
Chantal Perrichon

**Rédacteur en chef :**  
Claude Chabot

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

**Imprimerie :**

Compédit Beaugard – 61600 La Ferté-Macé

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



## Valeur tutélaire

Dans un rapport sur le téléphone en conduisant (1), on lit que l'utilité de son interdiction dépendrait du rapport « coût/efficacité » d'une telle mesure et de la « valeur tutélaire » (2) de la vie humaine. Mince raccourci pour un contexte très documenté et beaucoup plus riche. Mais laissons-nous aller et imaginons le chef du service « prix de la vie » du *ministère des autos* en réunion avec son homologue du *ministère des sous* chargé du coût et de l'efficacité des 65 millions de Français. Tableur ou calculette en main, ils devraient dire quelle valeur tutélaire de la vie amènerait à dire « halte ! » ou au contraire jusqu'où aller pour que cela ne coûte pas trop cher.

– « *Nous pensons qu'en dessous de 6 millions d'€ par vie, cela ne vaut pas le coup d'interdire ...* »

– « *Mais si passer un coup de fil en roulant rapporte 18,95 €, je vous fais remarquer que l'on passe à 7 millions...* ».

De solides études de la philosophie seraient utiles à cet exercice.

Allons, j'ai été assez grognon dans tous mes éditoriaux de 2011. Il faut dire que l'actualité ne nous a guère fourni l'occasion de pouffer de rire. Mais vous le savez, ce qui nous tient à flot dans l'eau glacée, c'est le mouvement.

Nous sommes à l'heure des résolutions paraît-il. Que ferons-nous de cette année nouvelle ?

**Claude Chabot**  
Rédacteur en chef

(1) INRETS-INSERM – Téléphone et sécurité routière – Expertise collective – Rapport final – Chapitre 8 : impact socio-économique de l'interdiction du téléphone au volant – décembre 2010.  
(2) « *La valeur tutélaire de la vie humaine reflète la priorité que se donne à un moment donné la collectivité, en l'occurrence l'État, pour valoriser la réduction du nombre d'accidents mortels dans les bilans socio-économiques réalisés pour les grands projets d'infrastructures* » (supra rapport INRETS-INSERM).



Cliquez sur [www.voiturecitoyenne.fr](http://www.voiturecitoyenne.fr)

Vous avez une petite voiture citadine, un monospace, une familiale ? Vous êtes curieux de connaître le classement de votre voiture (ou de celle de vos proches !) au palmarès « Voiture citoyenne » ? Cliquez sur le site qui lui est dédié, et laissez-vous guider. Ce classement, plein de surprises, est tenu à jour par un groupe d'experts indépendants. Toutes les explications vous y sont fournies, critère par critère. Bonne visite !



**1973** *Premières limitations de vitesse : 90 km/h sur tous les réseaux et 120 km/h sur autoroute.*

**2003** *Mise en place du premier radar automatique en France alors que l'Australie, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas bénéficient de ce type de contrôle depuis des décennies.*

**2013 ... le LAVIA ?**

S'engager dans une association, défendre une cause implique au fil des années la nécessité de se caparaçonner contre les promesses et les annonces les plus improbables, voire les plus désespérantes. Nous nous préparons donc toujours au pire pour éviter les déceptions. C'est dire notre stupéfaction, le 30 novembre à l'Élysée, lorsque Nicolas Sarkozy a fustigé « *l'erreur lourde de conséquences* » du vote des funestes amendements bidouillés par la droite populaire. Cet affaiblissement du permis à points avait entraîné une remontée catastrophique du nombre de morts sur nos routes durant les quatre premiers mois de l'année.

En cette période de surenchère, des absurdités du même acabit fusent çà-et-là : restauration de l'amnistie présidentielle, du permis blanc. Plus fort encore : suppression du permis à points. À quand la suppression des limitations de vitesse, la suppression des taux d'alcoolémie, la non-obligation du port de la ceinture et l'autorisation de conduire en téléphonant, en SMSant, et autres activités qui favorisent la concentration ? Ces nostalgiques du « je fais tout ce que je veux, comme je veux, quand je veux » ne s'encombrent pas la mémoire : 18 000 morts en 1972, un détail ? À l'heure des votes, nous nous souviendrons de ceux qui veulent ignorer que la route est la première cause de mort des jeunes adultes et des morts au travail.

Deuxième surprise lorsque le Président a rappelé dans ce discours (1) historique que : « *Le premier risque, c'est la vitesse, parce que la vitesse aggrave les conséquences matérielles et humaines de toutes les erreurs ou de tous les accidents de conduite. Faire respecter les limitations de vitesse doit demeurer notre priorité absolue. C'est en agissant ainsi, en faisant baisser les vitesses moyennes de près de 10 km/h, que nous avons réussi à diviser par deux le nombre de victimes de la route* ». Enfin le recadrage tant attendu !

Las, nous pensions benoîtement que le ministre de l'Intérieur en charge de la sécurité routière, présent ce jour-là, saurait mettre à profit cette information. Rien de tel. À la conférence de presse du 5 janvier 2012, Claude Guéant a déclaré devant les journalistes : « *S'agissant de la vitesse, qui n'est plus la première cause de mortalité, mais qui reste une cause importante de mortalité, son respect bien sûr demeure un enjeu essentiel pour la sécurité sur nos routes* ». Dans le texte officiel (2), les propos diffèrent légèrement : « *S'agissant de la vitesse, qui reste par ailleurs une cause majeure d'accident et de gravité des blessures occasionnées, son respect demeure un enjeu essentiel pour la sécurité sur les routes.* »

Il nous faudra revenir, encore et encore, sur la confusion entre le dépassement de la vitesse autorisée et la vitesse inadaptée par rapport aux circonstances : rouler trop vite sans tenir compte du brouillard, de la pluie, d'une route enneigée, franchir à 50 km/h en ville un carrefour sans aucune visibilité, etc. Le jour où les voitures

(1) Extraits du discours pages 5 et 6.

(2) [http://www.securite-routiere.gouv.fr/article.php3?id\\_article=4025](http://www.securite-routiere.gouv.fr/article.php3?id_article=4025)

seront enfin équipées de « boîtes noires » nous connaissons enfin avec précision la part que l'on peut attribuer à ces deux types d'accidents. Enfin, chers amis qui avez été IDSR (3) dans les enquêtes REAGIR (4), vous savez que la vitesse est une donnée qui n'est pas mesurée, juste estimée dans les procès-verbaux d'accidents, alors que l'alcoolémie est quantifiée pour chaque accident.

Flash back des « Anciens » qui ont œuvré pour la mise en place des premiers radars lorsqu'ils ont entendu le Président ce même jour montrer sa détermination pour le limiteur de vitesse couplé avec un GPS, et intimer aux services concernés la présentation « *sous trois mois d'une feuille de route relative au déploiement du LAVIA dans notre pays.* » Fixer des contraintes de temps aussi précises équivaut à signer un engagement rendant irréversible la décision annoncée. Nous avons retrouvé dans ce calendrier la même conviction, la même exigence de résultat qu'en 2003 pour le Contrôle Sanction Automatique. Nous comptons sur la volonté présidentielle pour obliger les parties prenantes à accélérer le processus de mise en œuvre plutôt que le gripper en additionnant les difficultés. Les managers le savent : les bons partenaires apportent des résultats, les mauvais des explications. Le proche avenir nous dira dans quelle catégorie classer les constructeurs, les assureurs, les préfets, les autoroutiers, les cartographes... Le Président pense à juste titre que « *la France doit être précurseur en la matière* », or la compétition est vive entre les pays européens : au Danemark, la commission de prévention des accidents de la route envisage d'imposer ce type de technologie comme une alternative au retrait de permis. L'Inde n'est pas en reste : dans l'État de Karnataka, l'Institut de technologie de Chikkaballapur travaille sur un système équivalent. Qui l'emportera ?

Nous connaissons déjà les opposants au LAVIA : le bataillon des « pilotes » autoproclamés et les avocats qui tirent l'essentiel de leur revenu de ce type de client. La pacification sur les routes devra se faire contre leur volonté, comme ce fut le cas pour les radars !

En ce début d'année, nous formulons le vœu qu'en 2012 le ministre de l'Intérieur ne joue les récidivistes en réitérant des opinions toutes personnelles. Non, Monsieur le Ministre, la manipulation du clavier n'est pas le seul danger du téléphone au volant ! Il utilise également nos neurones ! N'avez-vous pas signé l'avant-propos du *Bilan 2010 de l'Observatoire National de Sécurité Routière* ? Chacun peut y lire p. 238 : « **C'est pourquoi le kit mains-libres et le mobile ordinaire entraînent quasiment le même niveau de distraction** ». Nous ne mettons en cause ni votre bonne foi ni votre sincérité, mais votre connaissance du dossier.

Je dédie ce numéro de Pondération à Guillaume, grièvement accidenté le 26 décembre 1994, et mort le 2 janvier 1995. Chaque année, des familles meurtries comme Christiane et Dominique appréhendent les semaines qui précèdent les fêtes de Noël et de fin d'année. Comment ne pas revivre en cette période où tout le monde parle de retrouvailles familiales, d'enfants et de présents, les dernières minutes de bonheur de Guillaume qui découvrait des cadeaux alors que son père conduisait à ses côtés. À quelques centaines de mètres de la maison, un homme va quitter la route devant eux, et c'est le choc, le drame. Guillaume avait 19 ans.

**Chantal Perrichon**  
**Présidente de la Ligue**  
**contre la violence routière**

---

(3) Inspecteur Départemental de la Sécurité Routière.

(4) Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et par des Initiatives pour y Remédier.

## Discours de M. Le président de la République sur la sécurité routière

*Le 30 novembre, le président de la République a annoncé « un nouvel élan » pour la sécurité routière et réaffirmé son intention d'abaisser à moins de 3 000 le nombre de décès suite aux accidents de la route en 2012. Nous reprenons l'essentiel de l'allocution de M. Sarkozy.*

(...) Avant d'aller plus avant, je voudrais que nous ayons une pensée profonde pour ceux qui, ce soir, ne sont pas là, pour ceux qui ne sont plus là, pour ceux qui souffrent dans leurs corps, parce qu'ils ont été victimes un jour dans leur vie d'un accident de la route.



Nous avons mis près de trente ans à diviser par deux la mortalité routière depuis le pic effrayant de l'année 1972 où la route avait tué 18 000 personnes dans notre pays. Rendez-vous compte, 18 000. Malgré l'instauration de la ceinture de sécurité, des limitations de vitesse, des contrôles, nous n'avons atteint les 9 000 morts

qu'à la toute fin des années 90. Depuis 2002, soit en moins de dix ans, nous sommes parvenus à diviser par deux, à nouveau, la mortalité sur la route : de plus de 8 000 morts en 2001 à moins de 4 000 l'an dernier. Quant au nombre d'accidents impliquant des dommages corporels et le nombre de blessés, il a lui aussi été divisé par deux, 153 000 blessés en 2001, 81 000 à ce jour. C'est une prodigieuse accélération et je veux rendre hommage à l'initiative à mon prédécesseur, Jacques Chirac. J'ai été son ministre de l'Intérieur et il avait fixé comme priorité la diminution de la mortalité sur la route. Pour Jacques Chirac, comme pour son épouse, le combat contre l'insécurité routière relevait d'une conviction profonde : les victimes de la route sont des victimes parfaitement évitables, il n'y a pas de fatalité.

Ce fut un combat bien difficile : déployer les premiers radars de contrôle de vitesse à compter de 2002 a soulevé une fameuse polémique. Comme il n'a pas été aisé de mettre un terme à la pratique des indulgences qui voyait certains obtenir parfois de l'autorité publique une protection inacceptable contre les conséquences normales de leurs actes. Cette pratique des indulgences sapait les fondements même du code de la route. Dès 2002, j'y ai mis fin. À l'occasion de l'élection présidentielle de 2007, nombreux sont ceux qui me conseillaient de préserver là encore une autre tradition : celle de l'amnistie présidentielle des infractions routières ! Sport national. Comme si les règles du code de la route n'étaient pas des règles aussi impératives que les autres. Souvenons-nous de ces périodes pré-électorales où nous constations la multiplication des infractions et l'aggravation tragique des bilans de sécurité routière, parce que les automobilistes anticipaient l'amnistie ultérieure. J'ai voulu y mettre un terme définitif. Et cela fonctionne : nous sommes à cinq mois de l'élection présidentielle et les chiffres de la sécurité routière sont bons au mois de novembre.

Plus personne n'imagine réintroduire cette pratique d'amnistie d'un autre âge.

Et pourtant, cette année 2011 fut elle aussi une année de contrastes. Le message perçu par les Français à la suite des modifications des règles de récupération des points sur le permis de conduire, a conduit à une dégradation brutale des comportements sur la route au cours des premiers mois de l'année. Ce fut une erreur lourde de conséquences, contre laquelle j'avais mis en garde. Et là encore, avec le Premier ministre, avec le ministre de l'Intérieur dont je veux saluer l'engagement, nous avons maintenu le cap. Et dès le mois suivant le comité interministériel du 11 mai 2011, nous sommes parvenus à renouer avec la réduction de la mortalité routière.

Au total, depuis 2002, imaginez-vous que c'est un demi-million de blessés en moins, un demi-million : 32 000 vies épargnées. Mais si la politique a un sens c'est bien celui-là : sauver des vies. Nous avons modifié notre manière de nous comporter sur la route. La sécurité routière ne peut progresser que si chacun respecte les règles.

Cette profonde transformation de nos comportements a même eu un effet positif sur le pouvoir d'achat des Français. Entre 2000 et 2011, les tarifs d'assurance automobile qui dépendent fortement des sinistres enregistrés, ont augmenté 4 fois moins vite que l'inflation. L'inflation a été sur la période de 22 %, l'augmentation des tarifs de l'assurance automobile de 6 %. Il faut

*« Le message perçu par les Français à la suite des modifications des règles de récupération des points sur le permis de conduire, a conduit à une dégradation brutale des comportements sur la route au cours des premiers mois de l'année ».*

dire que, dans le même temps, le coût pour la société des accidents de la route a été spectaculairement réduit. 23 milliards d'euros en 2010, c'est 15 milliards de moins que le montant que nous aurions atteint sans les progrès enregistrés depuis 2001 en matière d'accidentalité.

J'ai assigné au gouvernement l'objectif ambitieux de réduire le nombre des personnes tuées chaque année à moins de 3 000 d'ici à 2012. C'est une très grande ambition, je n'y renoncerai pas. Un

*« La sécurité routière ne peut progresser que si chacun respecte les règles ».*

nouvel élan me semble aujourd'hui nécessaire. J'entends qu'il soit mis en œuvre sans attendre.

Le premier risque, c'est la vitesse, parce que la vitesse aggrave les conséquences matérielles et humaines de toutes les erreurs ou de tous les accidents de conduite. Faire respecter les limitations de vitesse doit demeurer notre priorité absolue. C'est en agissant ainsi, en faisant baisser les vitesses moyennes de près de 10 km/h, que nous avons réussi à diviser par deux le nombre

de victimes sur la route. Nous allons poursuivre résolument le déploiement de radars fixes : la France compte 2 080 radars à ce jour. Je souhaite que 400 radars fixes supplémentaires soient déployés d'ici à la fin de l'année prochaine. En vertu des décisions du dernier CISR, ces radars ne seront plus annoncés par des panneaux, et ne pourront plus être signalés en tant que tel par les systèmes d'avertissement entre automobilistes.

Je voudrais profiter de l'occasion qui m'est offerte pour rappeler qu'en aucun cas les radars ne sont le vecteur de recettes budgétaires faciles. L'argent de la sécurité routière revient intégralement à la route et à ses usagers. En 2011, sur les 600 millions d'euros d'amendes perçus, 1/3 a permis de financer l'installation de nouveaux radars, 1/3 a été reversé aux collectivités qui ont la charge d'une grande partie de la voirie et 1/4 est allé au financement des grandes infrastructures nationales. 10 % seulement, 60 millions d'euros, sont revenus au budget général.

Au-delà des radars, je souhaite également que l'accent soit mis sur un recours rapide aux nouvelles technologies.

*« Faire respecter les limitations de vitesse doit demeurer notre priorité absolue. C'est en agissant ainsi, en faisant baisser les vitesses moyennes de près de 10 km/h, que nous avons réussi à diviser par deux le nombre de victimes sur la route ».*

L'expérimentation sur les radars mobiles de nouvelle génération permettant de faire contrôler la vitesse par des véhicules en circulation, se terminera au début de 2012. Je souhaite que ces radars mobiles soient généralisés avant la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2012. Je suis également convaincu que le limiteur automatique adapté à la vitesse autorisée, le LAVIA, peut nous permettre d'obtenir des résultats remarquables. Il faut produire sous trois mois une feuille de route relative au déploiement du LAVIA dans notre pays. La France doit être précurseur en la matière.

S'agissant de l'alcool, je me réjouis que les dispositions de la LOPPSI 2 soient désormais en vigueur pour lutter contre la récidive. Elles permettent que soient désormais prononcées, à titre de peine complémentaire à un retrait de permis pour conduite en état d'ivresse, l'obligation d'installer un éthylotest anti-démarrage sur le véhicule.

Cependant, je pense qu'il nous faut aller au-delà pour mettre chaque conducteur de bonne foi en capacité de s'auto-évaluer pour déterminer s'il est en mesure de reprendre le volant après une consommation d'alcool. Dans ce but, je voudrais reprendre une proposition de la mission parlementaire conduite par les

*« Je souhaite que ces radars mobiles\* soient généralisés avant la fin du 1<sup>er</sup> semestre 2012 ».*

\* Radars embarqués mobiles

députés Armand Jung et Philippe Houillon. Comme eux, je souhaite, en effet, que soit rendue obligatoire la détention d'un éthylotest dans chaque véhicule à partir du printemps prochain.

Sans qu'il s'agisse d'un risque à proprement parler, je veux aussi dire ma très grande préoccupation à l'égard des utilisateurs de

deux roues motorisés. Il n'est pas normal qu'en 2010, 24 % des morts soient des utilisateurs de deux roues alors, tenez-vous bien, qu'ils ne représentent que 2 % du trafic. Nous ne parviendrons pas à réduire fortement l'accidentalité, si nous ne parvenons pas à endiguer la croissance de la mortalité chez les utilisateurs de deux roues. Et si j'entends bien que la vulnérabilité particulière des motards appelle des précautions particulières, il faut que disparaissent certains comportements tout à fait irresponsables notamment en matière de vitesse.

Enfin, afin de créer, chaque année, un moment de recueillement et d'échanges sur le thème de la Sécurité routière, je souhaite la création d'une journée nationale pour les victimes de la route. Chaque année, sur l'ensemble du territoire, dans chaque département, cette journée serait consacrée au rappel des enjeux de la Sécurité routière, et à la valorisation de toutes les actions conduites dans ce domaine. Plusieurs dates sont possibles et je

*« Il faut produire sous trois mois une feuille de route relative au déploiement du LAVIA dans notre pays. La France doit être précurseur en la matière ».*

demande au ministre de l'Intérieur et au Délégué interministériel à la Sécurité routière de bien vouloir me faire une proposition après consultation du Conseil national de Sécurité routière (...).

Vous pouvez lire l'intégralité du discours sur <http://www.elysee.fr/president/les-actualites/discours/2011/ceremonie-des-echarpes-d-or-de-la-prevention.12552.html>

## Inhumain

*Rien n'est plus inhumain que de perdre son enfant,*

*Qu'il soit petit ou qu'il soit grand,  
Surtout, ne dites pas « avec le temps... ».*

*Rien n'est plus inhumain que de perdre son enfant,  
Il manque à tout moment, de plus en plus  
douloureusement,  
Je l'aimais déjà, il y a bien longtemps.*

*Rien n'est plus inhumain que de perdre son enfant,  
Je l'aimais si fort, déjà, viscéralement,  
Point de pardon pour ce fou inconscient.  
Rien n'est plus inhumain que de perdre son enfant,  
Cet irresponsable a anéanti notre vie, en un instant,  
Plus de plaisir, plus de bonheur à partager avec son enfant.*

*Rien n'est plus inhumain que de perdre son enfant,  
Plus de soleil éclatant, mais un épais brouillard seulement,  
Il me faut du courage maintenant.*

*Rien n'est plus inhumain que de perdre son enfant,  
Du courage pour te faire vivre, Eric, éternellement,  
Mais jamais, jamais plus comme avant...*

*Rien n'est plus inhumain que de perdre son enfant.*

*La maman d'Éric*

# □ L'objectif « moins de 3 000 tués en 2012 » ne sera pas atteint □□□

Le communiqué de presse du Gouvernement indique qu'il y a eu 3 970 morts l'année dernière, et se satisfait de passer sous la barre des 4 000 tués pour la deuxième année consécutive.

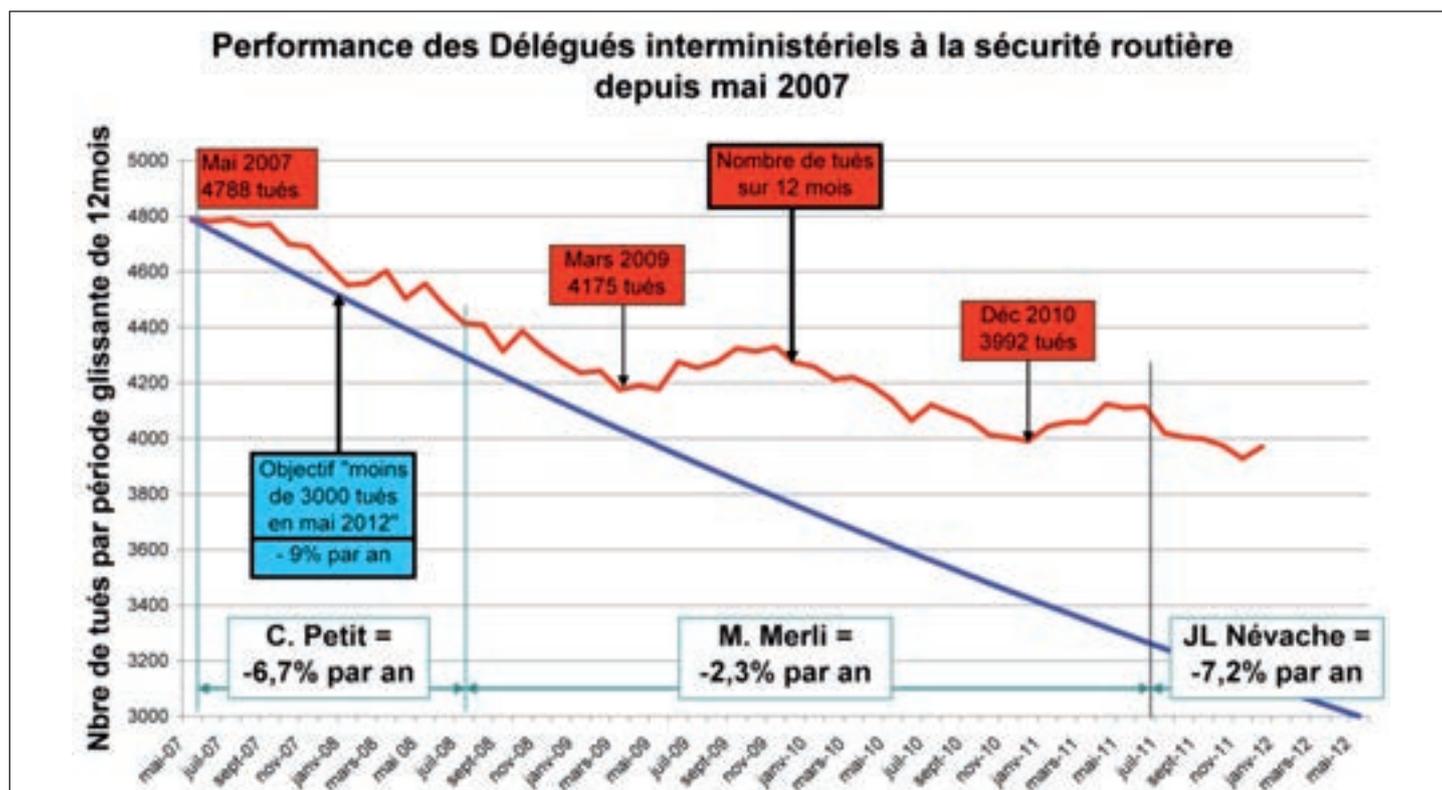
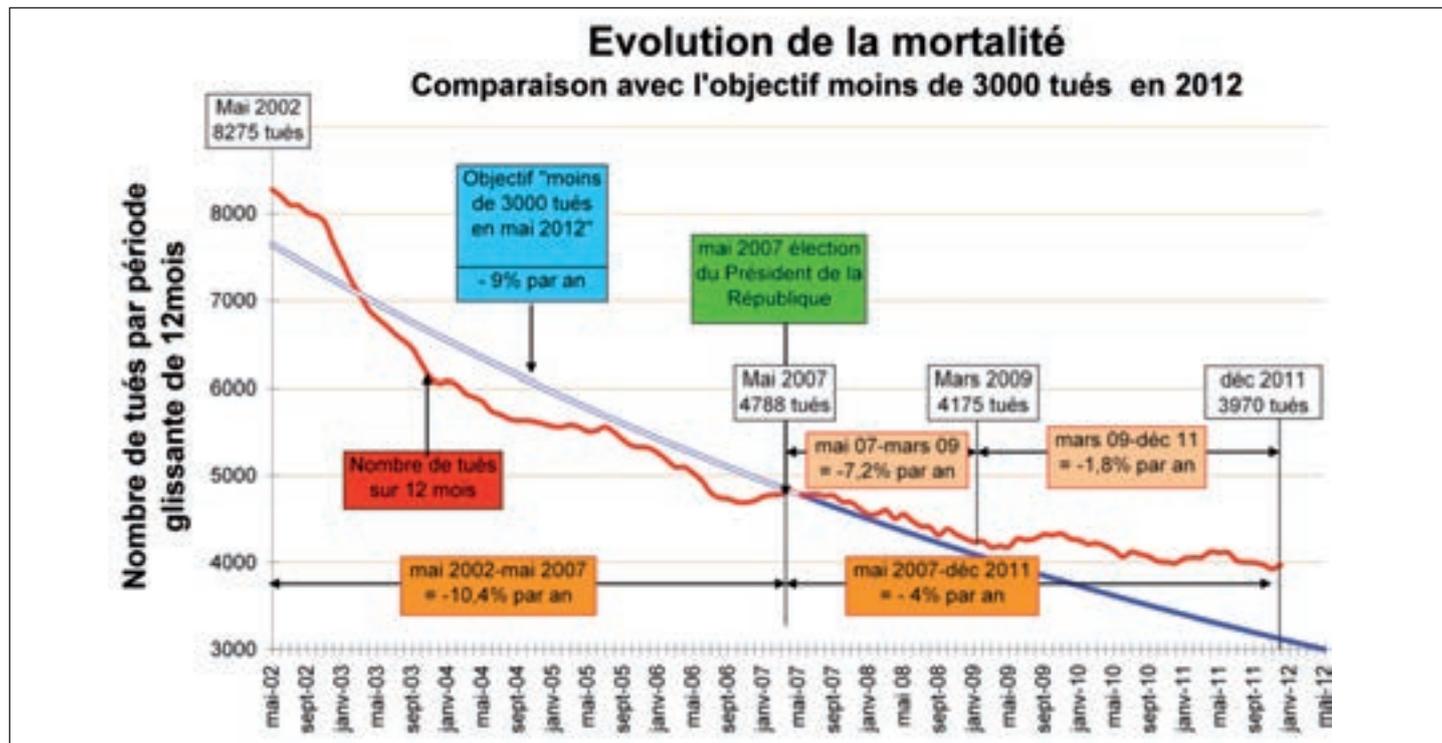
- Il oublie que l'objectif que le Président de la République lui a assigné est moins de 3 000 morts à la fin de son mandat, ce qui impliquait moins de 3 200 tués en 2011.
- Il oublie que la situation stagne depuis mars 2009.
- Il oublie tous les mauvais signaux qu'il a donnés aux conducteurs : la casse parlementaire du permis à points, la fronde de

certain députés, ses atermoiements du printemps dernier relatifs aux radars « pédagogiques » et des avertisseurs de radars.

Si depuis 2007, l'objectif **tout à fait réalisable** de moins de 3 000 tués en 2012 avait été rigoureusement suivi, à ce jour 2 300 vies de plus qui auraient été épargnées.

**Pour toutes ces raisons, 2011 fut encore une mauvaise année pour la sécurité routière. Souhaitons un réel engagement politique en 2012, comme celui que nous avons connu en 2002.**

Jean-Marie Leverrier



## □ La Ligue demande 365 « journées des victimes » chaque année<sup>(1)</sup>

*Dans son discours du 19 novembre, le président de la République a annoncé la création « d'une journée nationale pour les victimes de la route » (Cf. pages 4 et 5). Il importe de préciser la position de notre association.*

L'investissement de nombreux militants aux côtés des victimes et de leurs familles pour un soutien direct, personnalisé, concret, immédiat n'est plus à démontrer depuis la naissance de la Ligue. Sa participation aux instances publiques pour améliorer la qualité de l'accueil, de la prise en charge, du soutien pour assumer les conséquences d'un accident a été constante depuis sa création.

Mais si de nombreuses personnes ayant eu à souffrir de la violence routière sont des nôtres, la Ligue n'est pas pour autant une association engagée dans la défense des victimes et de leur famille. Elle lutte pour qu'il n'y ait pas de victimes, ce qui est différent ; son objectif, c'est « zéro accident » ; son moyen, c'est prévenir, sa méthode, c'est agir.

**On commémore beaucoup en France.** Si certaines manifestations sont d'évidence, d'autres ressemblent à la pratique d'un exorcisme censé tuer le mal, quand ce n'est pas donner bonne conscience à nombre de décideurs frileux dont nous attendons autre chose que de graves discours. Un exemple : la « boîte noire » est un organe qui permet de mettre au jour la vérité d'un accident, cette vérité qui manque si souvent aux victimes ou à leurs proches. Va-t-on côtoyer lors de la journée des victimes ceux qui, nombreux, font tout pour que ce projet échoue ?

En sacralisant l'accident et ses conséquences, une « *journée nationale pour les victimes* » ne lui donne-t-elle pas une dimension

d'*inévitabilité*, de *fatalité* liée à la nature humaine ou à la société – et qui serait donc *humainement* acceptable – renoncement contre lequel nous luttons ? N'y a-t-il pas là matière à raviver des douleurs souvent si peu recouvertes par les cendres du temps ?

Qu'on se souvienne aussi des déclarations de tous les faux experts mais vrais lobbyistes affirmant dans la presse que « *les associations de victimes* (la Ligue toujours visée) *sont dans l'émotion, et ne sont pas en mesure de raisonner convenablement* ». Participer activement à cette journée des victimes conforterait un tel point de vue (« *à eux les émotions, à nous les solutions* ») et troublerait l'image médiatique de la Ligue qui est beaucoup plus offensive.

Au demeurant, la vertu pédagogique de telles commémorations reste à démontrer, pour un engagement personnel souvent très important en temps et en moyens. Il existe déjà une journée mondiale des victimes (OMS) qui n'a pas contribué pour autant à faire baisser l'accidentalité dans le monde.

Et nous avons tant d'autres choses à faire.

C'est pourquoi la Ligue contre la violence routière a décidé de ne pas se joindre pas à cette action.

□  
**(1)** 366 jours les années bissextiles.

### Conseil de modération et de prévention (CMP) : démission de la Ligue

Nous nous sommes fourvoyés lorsque nous avons accepté de participer aux réunions du Conseil de Modération et de Prévention. Nous référant aux textes officiels (Cf. encart), nous pensions qu'il s'agissait d'un lieu de vraies discussions et d'échanges. Il nous est apparu que cette structure n'a été créée que pour satisfaire le lobby de l'alcool. La Ligue n'avait été pressentie que pour donner l'illusion d'équilibre entre les représentants. Il aura suffi de quelques réunions pour réaliser cette erreur. Chantal Perrichon a donc annoncé sa démission au cours de la séance du 27 avril 2011.

*« Il est créé un Conseil de modération et de prévention placé auprès des ministres chargés de la santé et de l'agriculture. Le Conseil de modération et de prévention est une instance de dialogue et d'échange qui ne se substitue pas aux instances qualifiées en matière de santé publique ou de politique agricole. Il assiste et conseille les pouvoirs publics dans l'élaboration et la mise en place des politiques de prévention en matière de consommation d'alcool ».*

# Académie des sciences morales et politiques : le prix de la Fondation de la Ligue contre la violence routière récompense Jacques Ehrlich pour ses travaux sur le LAVIA

Lors de sa séance publique annuelle du 14 novembre, l'Académie des sciences morales et politiques a remis les prix et médailles attribués en 2011.

En présence des membres de l'Académie et d'un nombreux public réunis sous la coupole de l'Institut, la séance a débuté par un discours du Président Jean Baechler, sur le thème « *Justification de l'Académie* » ; le Secrétaire perpétuel de l'Académie, Xavier Darcos, a clôturé la séance par un discours intitulé « *Culture et Diplomatie* » (1). C'est Marianne Bastid-Bruguière, vice-Président de l'Académie, qui a procédé à la lecture des noms des lauréats, en premier lieu ceux des grands prix : parmi eux, le prix de la Fondation de la Ligue contre la violence routière. Ce prix a été créé en 1990 afin de récompenser les personnes ou groupe de



Jean Baechler, Président de l'Académie des Sciences Morales et Politiques, Jacques Ehrlich, Directeur du LIVIC, Chantal Perrichon et Marianne Bastid-Bruguière, vice-Président de l'Académie des Sciences Morales et Politiques.

personnes qui œuvrent efficacement en faveur de la sécurité routière. Trois prix ont été remis depuis 1990 ; cette année c'est Jacques Ehrlich, directeur du LIVIC (2) qui s'est vu attribuer ce prix, pour l'ensemble de son action pour le développement du système LAVIA (voir encadré). Il a reçu son prix de 5 000 euros lors du cocktail de fin de séance, des mains de Jean Baechler,

en présence de Marianne Bastid-Bruguière et de Chantal Perrichon, présidente de la Ligue. Était présent également Guy Ovigneur, président de l'association départementale de Haute-Savoie :



c'est en effet dans ce département qu'une nouvelle série de tests du LAVIA va se dérouler prochainement, grâce à l'engagement du député Lionel Tardy. Ce département accueillera également en octobre 2012 le stage de la Ligue sur le thème du LAVIA.

Jean-Luc Nevache, Délégué interministériel à la sécurité routière était également présent lors de la cérémonie : il a tenu à féliciter le lauréat et, lors de la réunion informelle qui a suivi avec les membres de la Ligue présents, il a réaffirmé son intérêt pour le LAVIA, pour lequel il a constitué un groupe de travail. Le président de la République Nicolas Sarkozy a d'ailleurs depuis fixé une feuille de route précise sur ce point lors de son discours du 30 novembre, reproduit pages 4 et 5 de ce numéro.



## Le LAVIA

Au cours des dix dernières années, des chercheurs (LIVIC) et des constructeurs ont développé un dispositif qui évite les excès de vitesse sans avoir à déplacer son regard du tableau de bord aux panneaux indiquant les limitations. La vitesse autorisée localement est obtenue par un GPS et une cartographie informatisée.

### Le LAVIA se présente sous deux formes :

➤ **Permanente (non débrayable)** : au-delà de la vitesse limite autorisée la pédale de l'accélérateur devient sans effet ; elle se comporte à nouveau normalement quand la vitesse est redevenue inférieure à la vitesse maximale autorisée.

➤ **Temporaire (débrayable)** : c'est l'utilisateur qui décide quand il veut bénéficier du dispositif.

– Il faut abandonner l'expression « *LAVIA informatif* » qui ne limite pas la vitesse, mais se contente d'avertir le conducteur du dépassement de la limite autorisée (ce dispositif est déjà commercialisé)

– Il ne faut pas confondre ce limiteur automatique de vitesse avec le régulateur qui se contente de stabiliser la vitesse à un niveau choisi par l'utilisateur (dispositif également disponible sur de nombreux véhicules).

(1) On retrouvera l'intégralité des discours prononcés sur le site de l'Académie <http://www.asmp.fr/travaux/>

(2) LIVIC : Laboratoire sur les Interactions Véhicules-Infrastructures-Conducteurs, au sein de l'IFSTTAR (Institut français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux). Jacques Ehrlich est chef du projet LAVIA.

## Vitesse : un facteur d'accident sous-estimé

Après un accident, les forces de l'ordre mesurent l'alcoolémie des impliqués, mais ne peuvent pas mesurer les vitesses des véhicules au moment de cet accident. Ainsi l'alcoolémie est un facteur d'accident beaucoup mieux documenté que la vitesse. Cette absence de données objectives sur la vitesse permet toutes sortes d'interprétations, de paralogismes voire de sophismes pour les plus malveillants qui, en fonction de leur intérêt, vont pointer l'alcool, et nier la vitesse.

**Alcool** – Le tableau ci-dessous montre une forte baisse des décès qui auraient pu être évités si tous les conducteurs avaient respecté la limite légale d'alcoolémie. Ils passent de 2 022 tués en 2002 à 1 150 en 2010, soit un abaissement proche de la diminution de l'ensemble des tués sur la route. Pour autant, on ne peut considérer qu'il y ait eu une amélioration des comportements puisque l'alcoolémie des conducteurs circulant reste constante, (à un instant « t » il y a environ 2,5 % des conducteurs qui sont alcoolisés). Il est légitime de se poser la question de l'incidence de l'évolution des facteurs de risque autre que l'alcool et en particulier la vitesse sur les accidents liés à l'alcool.

**Vitesse** – En 2010, si tous les usagers avaient respecté les limitations de vitesse, 717 personnes auraient pu avoir la vie pré-

servée, soit 18 % de la mortalité routière. Ce nombre de vies préservées est bien plus important si l'on considère également les accidents mettant en jeu une vitesse inappropriée aux circonstances rencontrées. Aucune étude récente en France ne permet d'évaluer la proportion de la mortalité prenant en compte la *vitesse pratiquée avant le choc*. Deux pays, l'Allemagne et la Suisse, mentionnent dans leur statistique une proportion de l'ordre de 40 % (Source Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière). Si l'on retient ces estimations allemandes et suisses, en France le facteur vitesse\* serait dans 40 % des accidents mortels (environ 1 600 tués), et le facteur alcool dans 30 % (environ 1 200 tués).

**L'installation de « boîtes noires » dans les véhicules permettrait de déterminer plus objectivement les causes de l'accident, et en particulier leur vitesse quelques instants avant l'accident.**



\*Non-respect des limitations de vitesse + vitesse inappropriée.

### Évolution du nombre de tués attribuable à l'alcool

Année	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Baisse 2002 2010
Nombre de personnes tuées à 30 jours	7 741	5 731	5 593	5 318	4 709	4 620	4 275	4 273	3 992	48,3 %
Nombre de tués attribuables à l'alcool	2 022	1 737	1 455	1 356	1 271	1 249	1 200	1 150	1 150	43,2 %
% du nombre de tués attribuables à l'alcool	26,1 %	30,3 %	26,0 %	25,5 %	27 %	27 %	28,1 %	26,9 %	28,8 %	

### Réunions « signalisation » en préfecture : la vigilance est de mise

À la suite de la circulaire du ministre de l'intérieur du 24 novembre 2011 (« vérifier la pertinence des limitations de vitesse et leur cohérence avec les enjeux de sécurité » – Cf. page 16), les associations départementales vont être invitées par les services de la préfecture. Quelques repères :

- **Vérifier dès la 1<sup>re</sup> réunion** (pour le réseau national) que vous pourrez participer aux autres réunions organisées pour les RD et réseaux communaux.
- **Les réseaux départementaux** sont ceux où se posent le plus de problèmes, avec des accidents très graves (choc frontaux, sorties de route...). De nombreuses routes « à 90 » justifient une réduction à « 70 ». Nous devons être fermes pour aller à contre-courant sur ce point qui est d'ailleurs conforme à nos orientations générales de réduction des vitesses. La signalisation vitesse y est souvent pléthorique et inutile, voire trompeuse (Cf. N° 83 de Pondération).
- **Vitesses en entrée d'agglomération** : des participants vont demander de revenir sur le « 50 » dès lors que les lieux se présentent en apparence au « 70 » : nous devons être vigilants pour la sécurité des riverains, mais aussi pour le surcroît de nuisances sonores qu'ils subiraient avec 20 km/h de différence : entre 50 km/h et 70 km/h, + 1,5 décibel (surcharge importante). Les préfets doivent tenir compte de cet aspect qui concerne la santé publique.
- **L'occasion peut être belle** pour tous ceux qui prônent une plus grande « souplesse » quant à la vitesse de demander le relèvement de celle-ci, alors que souvent, c'est un alignement « par le bas » qui s'impose si l'on considère l'ensemble des données de sécurité, de confort routier, environnementales, ou de santé publique.

# □ Téléphoner en conduisant : l'État devant ses responsabilités

*Si les propositions de la mission parlementaire étaient mises en actes par le Gouvernement, celui-ci serait amené à préconiser l'installation de téléphones à bord des véhicules et à autoriser des communications en roulant ; ce serait aller contre l'avis des experts de ses propres services et endosser la lourde responsabilité des accidents qui en seraient la conséquence inévitable. Rappels.*

➤ **Il y a 3 fois plus d'accidents** en téléphonant qu'en ne téléphonant pas. C'est l'équivalent d'une alcoolémie de 0,50 g/l.

➤ **9,1% des accidents corporels** (1), soit 7 686 blessés et 363 tués sont attribuables au téléphone en 2010.

➤ **La mission parlementaire** (2) propose :

□ « *Mettre fin aux kits mains libres lorsqu'ils nécessitent des manipulations ou l'usage d'une oreillette* ».

□ « *Seuls les équipements totalement intégrés au véhicule (type bluetooth) avec commande vocale seraient autorisés* ».

□ « *Inciter les constructeurs et opérateurs à développer des systèmes limitant la durée des conversations à quelques minutes, hors numéro d'urgence* ».

➤ **Arguments de la Ligue**

□ Le téléphone « à commande vocale » présente les mêmes risques que les autres systèmes. Ce ne sont pas les mains qui comptent, c'est le cerveau. Il n'y a aucune raison pour privilégier un matériel ou un autre.

□ « Autoriser » ce matériel et en préconiser le montage d'origine sur les véhicules revient *en droit comme en fait* à autoriser les communications en roulant, donc à augmenter l'exposition au risque et le nombre d'accidents.

□ Le fait d'*autoriser* rend impossible les sanctions appropriées contre les conducteurs en cas d'accident avec téléphone.

□ Autoriser des communications « *de quelques minutes* » est un compromis qui revient à libéraliser le téléphone au volant.

**Il est donc indispensable d'interdire toute pratique du téléphone en situation de conduite, quelque soit le système (à la main, avec kit mains libres ou tout autre matériel).**

## L'éternel passager

**« On ne va pas nous dire que discuter avec un passager en conduisant n'est pas aussi dangereux que téléphoner ! ».**

Les études\* montrent que discuter avec un passager a en effet un impact sur la conduite. Mais on sait aussi que :

➤ Le passager perçoit en même temps la situation routière et adapte son comportement pour ne pas gêner.

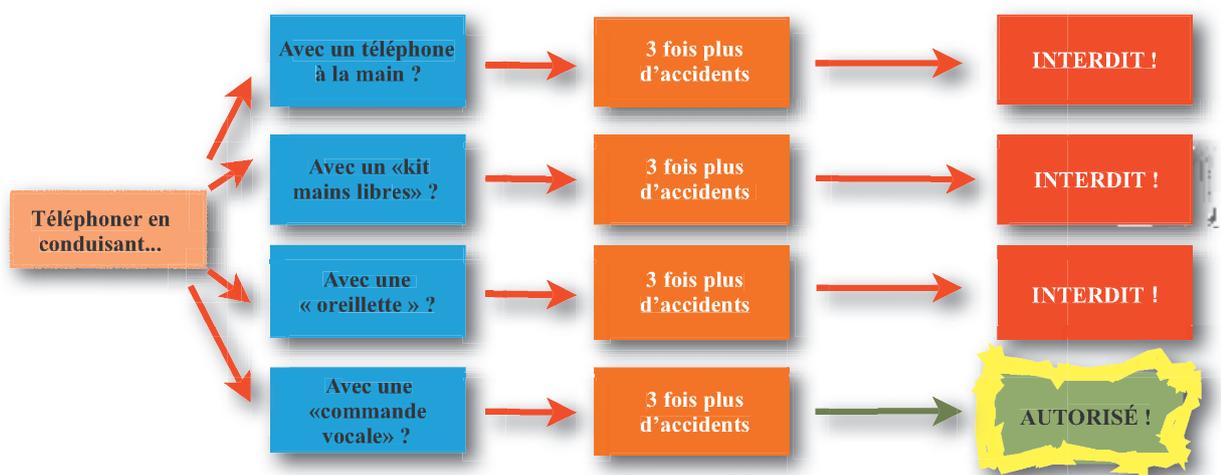
➤ La communication est influencée par la proximité physique des personnes dans l'habitacle.

➤ Le mode distant de l'entretien téléphonique entraîne une charge mentale et des efforts cognitifs supplémentaires qui diminuent les ressources attentionnelles nécessaires à la conduite.

**Ces symptômes ont été largement et depuis longtemps étudiés dans le monde. Va-t-on enfin donner un peu de crédit aux scientifiques ?**

(\*) En France : INRETS – Plusieurs équipes dont G. Pachiaudi, M.-P. Bruyas, P. Van Elslande – Voir aussi article revue Pondération N° 80 de juin 2009.

# □ Logique de la Mission parlementaire : cherchez l'erreur...



(1) Base : expertise collective INRETS/INSERM – 2010.

(2) Mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière – Assemblée nationale – 2011.

# □ Deux poids... deux mesures !

Sur une idée de Jean-Marie Leverrier



## Précaution

- Le 17 juin 2003, au nom du *principe de précaution*, le tribunal de grande instance de Grasse condamne SFR à démonter des antennes. Le 8 juin 2004, la Cour d'Aix-en-Provence confirme ce jugement.
- Le 18 septembre 2008, pour « *risque potentiel sur la santé* », le tribunal de grande instance de Nanterre condamne Bouygues Télécom à démonter des antennes. Le 4 février 2009, la Cour d'Appel de Versailles confirme ce jugement.
- Le 16 février 2009, le tribunal de grande instance de Carpentras condamne SFR à démonter une antenne en raison de « *son impact sanitaire incertain* ».
- Le 6 mars 2009, le tribunal de grande instance d'Angers notifie à Orange l'interdiction d'installer ses antennes relais près d'une école.



Au nom du *principe de précaution*, tous les opérateurs ont été condamnés à démonter des antennes, au motif de risques **probables, non encore confirmés scientifiquement**, pour la santé des riverains.



## Conclusion

- Dans la première situation, l'exposition à un risque hypothétique suffit pour interdire les relais de téléphones mobiles.
- Dans la seconde situation, le risque « téléphone avec un kit mains-libres en situation de conduite » parfaitement documenté et identifié, et qui cause des morts, ne suffit pas pour interdire cette pratique. Pourquoi cette incohérence ? À qui cela profite-il ?

## Prévention

- Des études américaine, australienne et française ont montré que l'usage du téléphone, mains libres ou pas, mobilise les mêmes facultés cérébrales que celles qui sont nécessaires à la conduite.
- Les chercheurs ont conclu que parler au téléphone en conduisant équivaut sur le plan comportemental au volant à avoir une alcoolémie supérieure au taux sanctionné par la loi.
- Beaucoup d'études étrangères et françaises, dont celle de l'INRETS/INSERM (décembre 2010), évaluent à 3 fois ce surrisque d'avoir un accident corporel lorsque l'on téléphone en conduisant avec un téléphone tenu en main ou kit mains-libres.
- La dernière étude française attribue près de 10 % des accidents corporels à l'usage du téléphone en conduisant.



Par *mesure de prévention*, l'usage du téléphone tenu en main est sanctionnable (article R. 412-6-1 du code de la route). Mais le kit mains-libres à commande vocale qui présente lui aussi des **risques avérés** qui est la cause de beaucoup de tués tous les ans sur nos routes est **autorisé**.



## Téléphone au volant : aux USA, le NTSB\* veut interdire

➤ Le téléphone au volant a été une nouvelle fois mis en cause aux USA : le NTSB\* conclut que son usage, ainsi que celui des différentes sources distrayantes à bord est à l'origine d'un grand nombre d'accidents : « *en 2009, plus de 5 400 personnes ont été tuées et 448 000 blessées dans des accidents où la "distraction" est en cause\** ». Dans ces accidents, l'usage du téléphone a été reconnu comme étant la cause principale (« *major distraction* ») d'environ 1 000 décès et 24 000 blessés.

➤ Une enquête sur « l'usage du téléphone en conduisant dans les derniers 30 jours » (automobilistes déclarants) a donné les résultats suivants :

- ne téléphonent jamais : 35,6 %,
- une fois ou rarement : 34,7 %,
- régulièrement ou assez souvent : 25,2 %.

➤ Le NTSB a voté une recommandation visant à interdire l'usage du téléphone portable pendant la conduite.

□

(\*) National Transportation Safety Board (NTSB) – Voir [www.distraction.gov](http://www.distraction.gov) site ad hoc du NHTSA équivalent de notre Sécurité Routière.  
USA : No Texting While Driving? Why Not? – Government Information 14 Décembre 2011 – Source : The Government Information Library at the University of Colorado Bould.

## □ 2002 : le grand chantier de la sécurité routière...

*Les années 2002 et 2003 ont été importantes pour la sécurité routière : des progrès décisifs s'y sont amorcés. À cette époque, Stéphane Dupré La Tour est conseiller en charge de l'écologie, de l'innovation, des transports et de la sécurité routière auprès du président de la République Jacques Chirac et participe activement à cette évolution. Pour Pondération, il témoigne de cette période exceptionnelle.*



Stéphane Dupré La Tour fut conseiller à la présidence de la République de mai 2000 à novembre 2006.

Le grand « chantier national de la sécurité routière », lancé par le Président de la République Jacques Chirac au lendemain de sa réélection, le 14 juillet 2002, a été un petit « miracle ». Ce fut un immense succès, inattendu et inespéré, quasiment ininterrompu de son origine jusque fin 2006. Qualifié d'historique, ce chantier a réédité les performances des années 1970 en terme de rapidité de la baisse du nombre de victimes. En plus de 4 ans, ce sont ainsi 9 000 vies qui ont été sauvées et 110 000 blessés épargnés.

Pourtant, aucun signe avant-coureur ne pouvait laisser imaginer ce succès. Il faut se rappeler qu'en 2000-2001, le sujet ne faisait l'objet d'aucune demande sociale massive, malgré des résultats nationaux médiocres, et le courage de quelques associations de victimes qui criaient leur désespoir dans la quasi indifférence, tant des media que de la classe politique. La sécurité routière avait pourtant été déclarée grande cause nationale. Mais ce n'était pas une réelle priorité du gouvernement d'alors.

Étant clairement à l'origine de ce chantier et l'ayant piloté auprès du Président pendant plus de 4 ans, je suis particulièrement heureux de cette réalisation, la plus belle de mon passage à l'Élysée. Celle qui m'émeut le plus. C'est une œuvre collective, qui a largement échappé à son initiateur. Il y a beaucoup de pères de la victoire, à qui il faut rendre un juste hommage. Rétrospectivement, je me suis posé deux questions : comment est née l'idée et quelles sont les raisons du succès ? Je vais tenter d'y répondre.



### Naissance de l'idée

Avant même ma nomination au Cabinet du Président de la République, je m'étais, par curiosité, documenté sur les conditions du « bonheur » dans une société et la manière de le mesurer. Je voulais en effet aller voir au-delà de ce qui est richesse matérielle, PIB, croissance et taux de chômage. J'ai ainsi été amené à regarder les statistiques de mortalité et de morbidité : la sécurité routière y apparaît clairement comme une anomalie statistique, en particulier chez les jeunes.

Je précise aussi, que je n'étais pas touché par un drame de la route dans ma famille ou mes proches. Et que mon approche était donc toute « cérébrale », sans motivation de réparation, ni envie de vengeance. Le fait d'avoir gardé en permanence la tête froide était, je crois, une condition pour un pilotage du projet réussi, c'est-à-dire en dosant en permanence l'effort, sans jamais franchir de ligne blanche qui pouvait rendre inacceptable le chantier aux yeux de l'opinion.

En juin 2000, j'ai eu l'honneur de rejoindre le cabinet du président de la République. Dans mes attributions, un domaine que je connaissais peu : l'équipement et les transports. J'ai donc commencé par beaucoup m'y investir pour être à niveau. J'ai fait l'inventaire des sujets du grand ministère de l'Équipement, avec un œil neuf, n'en étant pas issu et j'ai cherché les sujets susceptibles d'être vraiment du niveau du président de la République, dans sa relation avec les Français. Au-delà des sujets techniques, forts intéressants au demeurant, ou de choix d'aménagement du territoire, je n'en ai trouvé que 3 : les économies d'énergie dans les logements, le service minimum et la sécurité routière.



De juin 2000 au 21 septembre 2001, la question de la sécurité routière a eu une longue gestation à l'Élysée.

Plusieurs éléments m'ont renforcé dans l'idée qu'il y avait là matière à une action en responsabilité de la Présidence :

➤ Ma rencontre avec Christian Gérondeau, mon premier rendez-vous, je crois, en tant que conseiller. Forte personnalité, cet ancien Délégué général de la sécurité routière a toujours les larmes aux yeux quand il parle des victimes de la sécurité routière. Son engagement m'a touché. Sa vivacité d'esprit et son originalité m'ont encouragé à sortir des chemins battus.

➤ La mauvaise gestion du sujet par le Gouvernement de l'époque. Nous étions en cohabitation, et c'était évidemment une bonne part de mon activité que d'observer les actions du Gouvernement pour en tirer des leçons utiles pour les échéances présidentielles à venir. Lionel Jospin ne s'occupait pas du tout du sujet, qui était confié au Ministre de l'Équipement, Jean-Claude Gayssot. Son Gouvernement avait de mauvais résultats : 2 années de hausse de la mortalité, des actions symboliques mais inefficaces (délit de très grande vitesse). Et pour donner le change, la sécurité routière déclarée grande cause nationale. Et l'annonce d'un objectif de division par 2 des tués en 5 ans : aussi peu crédible qu'il était considéré comme totalement irréaliste. Une grande désillusion pour tous les acteurs de la sécurité routière. Il était donc clair que, vu le retard pris par la France dans ce domaine, on disposait de marges de manœuvre importantes. On ne risquait donc rien à s'y lancer.



➤ Et il y a eu le mensonge officiel sur les chiffres 2001 : un chiffre provisoire positif avait été donné, mais le chiffre définitif (qui lui montrait une hausse de la mortalité) a été camouflé pour cause électorale. Pour moi, c'était un intolérable manque de considération vis-à-vis des victimes. J'étais outré. J'en ai tiré une grande détermination ensuite à faire paraître par les experts les résultats à date fixe (le 7 du mois), sans aucune influence sur leur travail et en intégrant les définitions européennes des tués et des blessés.

➤ Mes réflexions sur l'acceptabilité du nucléaire en France, m'ont amené à étudier attentivement début 2001 l'étude annuelle de l'IRSN sur les peurs des Français. Cette étude examine différents types de craintes : le chômage, l'accident nucléaire et la confiance qu'ont les Français dans l'action des autorités. À l'époque, dominée par les débats sur l'insécurité et le chômage, il apparaissait que la première peur des Français, c'était l'accident de la route. Il y avait donc clairement un décalage entre la demande sociale relayée par les media et la réalité ressentie par les citoyens.

➤ Le CNPA (Comité National des Professions de l'Automobile) avait sollicité début 2001 un rendez-vous avec le Président pour lui parler de leur action annuelle en faveur de la sécurité routière. Je trouvais leur initiative intéressante (vérifier gratuitement des points techniques de sécurité des voitures des particuliers). M'est ainsi venue l'idée d'organiser quelque chose sur la sécurité routière autour du Président à l'Élysée.

➤ À la rentrée 2001 sont parus les articles de Claude Got – éminent et sérieux professeur de médecine, aux multiples centres d'intérêt autour de la santé publique – sur les effets négatifs en sécurité routière de l'amnistie. J'ai senti tout de suite qu'il y aurait là possible polémique à l'approche de la campagne électorale et qu'il fallait y préparer le Président. À titre personnel, j'étais contre le principe de l'amnistie générale, *a fortiori* en matière de délit routier.

Après avoir placé quelques allusions à la sécurité routière dans le discours d'inauguration du TGV Méditerranée, j'ai fini par monter avant l'été la rencontre entre le Président et les principaux acteurs de la sécurité routière, qui s'est finalement tenue le 21 septembre 2001, avec l'aide précieuse en particulier du Secrétaire Général Adjoint, Philippe Bas. Maintenu, malgré les attentats de New York, cette réunion a, d'après les témoignages que j'en ai ensuite reçus, fortement impressionné les participants. Ils étaient sceptiques. Les réponses du Président ne les ont pas satisfaits. Mais c'était la première fois qu'un Président de

la République les recevait. Et ce fut le début d'une relation personnelle avec lui.

Face aux questions de délinquance et de sécurité, j'avais inventé le concept des « sécurités de la vie quotidienne » dans la plaquette programmatique du candidat Chirac. Cela a permis d'inclure la sécurité routière, qui figurait ainsi en toute lettre dans les engagements de campagne.

Pendant la campagne électorale, grâce au Professeur Got, il s'est confirmé que le sujet de l'amnistie devenait incontournable. Déjà confronté au sujet, le candidat Chirac a bien réagi en durcissant progressivement ses positions.

Jacques Chirac a été réélu en 2002, dans les circonstances particulières que l'on sait, au 2e tour contre Le Pen, avec 80 % des voix. Début juillet 2002, Frédéric Salat-Baroux, nouveau Secrétaire Général de l'Élysée, cherche en grand secret des thèmes de grands chantiers, à faire annoncer par le Président. Il y avait l'idée du handicap. Et celle du cancer. C'est en cherchant à valider l'opportunité du chantier cancer, qu'il a confirmation par une de ses interlocutrices, rédactrice en chef d'un magazine de santé, que le sujet de la Sécurité Routière est un bon thème auprès des Français. Cette personne avait eu récemment la visite de Ch. Gerondeau, qui lui avait laissé un dossier ! Frédéric m'en parle alors immédiatement, sachant bien que c'est un sujet que je porte au sein de l'Élysée depuis plusieurs mois. Je suis enthousiaste à l'idée que le Président puisse porter aussi haut le sujet. Reste à l'en convaincre. Le mérite en revient entièrement à Frédéric. L'annonce du grand chantier a été faite au début de l'interview TV (alors traditionnelle !) du 14 juillet 2002. Elle fait l'effet d'une bombe, tant la surprise est totale.



### Les raisons du succès

Les quelques mots prononcés par le Président provoquent un petit « miracle ».

Leur force tient d'abord aux circonstances politiques : c'est un Président élu par 80 % des Français qui s'exprime pour la première fois : il y a une forte attente dans un pays qui sort un peu KO des élections. La force vient aussi de la surprise : on attendait le Président sur des commentaires de la vie politique, et voilà qu'il parle de sujets consensuels et non partisans, de sujets réellement « politiques », au sens où ils touchent à l'organisation de la vie en société.

Ensuite par une simple phrase, il a touché à une blessure secrète, qui était ouverte au cœur de chaque famille française. Tout le monde est touché. Chacun a perdu dans un accident de la route, qui un fils, qui un oncle, un ami, un collègue. Le Président fait preuve d'une profonde empathie en même temps qu'il exprime la révolte.

C'est une parole libératrice. Elle brise le tabou du silence autour des morts sur les routes. Ce tabou est lié au sentiment diffus de culpabilité dans l'entourage des victimes, voire chez les victimes elles-mêmes : « elles auraient manqué de prudence, on aurait pu éviter le drame ... ». Puisque même le Président en parle, alors chacun a droit à la révolte. D'une culpabilité individuelle, on est passé au registre de la responsabilité collective, donc de la fatalité à la possibilité d'agir. La sécurité routière est devenue le premier sujet de conversation des Français. Les media ont complètement joué le jeu et sont devenus des alliés objectifs du chantier.

Enfin cette phrase venant de la plus haute autorité de l'État a permis aussi une acceptation collective de la nécessité de changer les comportements de masse, et donc une acceptation profonde des mesures coercitives.

C'est un cas assez singulier pour un peuple aussi épris de liberté que les Français. Mais il y a vraiment eu acceptation de la contrainte pour se forcer à changer, eu égard aux bénéfices.

Ce chantier est pour moi une illustration très « pure » du rôle fondamental d'un chef d'État et de la force du politique. Quelques mots changent la vie quotidienne, sauvent des vies.

### Le pilotage réussi du projet

Après cette annonce, le chantier fut un petit « miracle » administratif, politique et médiatique : le sujet est devenu une cause sacrée. Le taux d'adhésion des Français est resté en permanence très élevé (80 % d'adhésion), même au plus fort de la polémique sur les radars et sur la durée. Cette période du chantier est beaucoup mieux connue. Il existe des archives, des communiqués de presse, des agendas. Je n'en dirai que quelques mots.

Le Premier ministre, Jean-Pierre Raffarin, le ministre de l'Équipement Gilles de Robien (qui fut exceptionnel), le ministre de l'Intérieur, Nicolas Sarkozy, le ministre de la Justice Dominique Perben, le ministre de l'Éducation Nationale, Luc Ferry ont tous joué pleinement et efficacement leur rôle. Malgré les tiraillements, le sujet a fait l'objet d'un consensus général.

Les administrations ont suivi. Les Préfets territoriaux se sont également impliqués dans ce chantier. Même le ministère du Budget a joué un rôle constructif. Je rends hommage aux fonctionnaires qui ont œuvré dans la lumière comme Rémy Heitz, ou dans l'ombre : Dominique Lebrun, François Gauthey, Jean-Marc Delion, Pierre Graff, Patrick Gandil, Madame Matringe, Claude Guéant et bien d'autres ... Les Comités interministériels de sécurité routière (CISR) se sont tenus très régulièrement. Les lois sont sorties vite. Les actions ont été efficaces. Le chantier a trouvé son second souffle, puis un 3<sup>e</sup> souffle. Ce miracle administratif a duré jusque fin 2005.

Les associations de victimes ont toujours été très vigilantes. Mais elles ont été très justes, reconnaissant les bonnes actions, et très précieuses pour expliquer pourquoi les mesures étaient bonnes et correspondaient à leur attente. Cela a donné beaucoup de crédibilité à l'action des pouvoirs publics.

Les constructeurs automobiles ont joué le jeu. Ceux des motos et cyclomoteurs pas du tout. Les media ont aussi joué le jeu, dans la durée, surtout TF1 et M6. Dans une moindre mesure le service public, ce qui peut paraître étonnant. Les journaux télévisés, les rubriques « route » ou météo, les « prime time » sur le permis de conduire ont été autant d'occasions d'accompagner le chantier. La presse n'a pas donné pendant des mois de tribunes aux opposants intéressés, tels les avocats spécialisés dans la défense des automobilistes.

J'ai été par contre très déçu par le comportement des assureurs et mutuelles.

Mon rôle a été de veiller au bon déroulement du chantier. En m'assurant de son efficacité et de son acceptabilité. J'ai été très présent, comparé à d'autres sujets de mes attributions.

### La fin du chantier

Le premier acte contre le chantier est arrivé mi 2005 par le nouveau directeur de cabinet du Premier ministre, qui a reculé, contre l'avis de tout le monde, de 6 mois l'obligation d'immatriculer les scooters. Il voulait affirmer, même absurdement, son autorité, sur la base d'un avis personnel infondé.

Mais c'est le nouveau directeur de Cabinet de Dominique Perben, à l'Équipement, qui a marqué, début 2006, véritablement la fin de la période bénie. S'opposant à tous les acteurs qui avaient porté le chantier depuis le début, et cassant l'esprit de dialogue et de consensus qui existait entre nous, il a gelé l'action et imposé son inexpérience du domaine. Le chantier a alors vécu essentiellement sur son élan, et l'essoufflement a fini par arriver. Cela s'est traduit par un retour à la « normale » des résultats fin novembre 2006.

Le 23 novembre 2006, Rémy Heitz était remplacé en Conseil des ministres, après 4 ans d'intenses efforts méritoires.

Le 24 novembre fut mon dernier jour à l'Élysée : j'avais organisé la remise des Écharpes d'Or de la Prévention Routière. Plus d'un millier d'invités manifestèrent au Président Jacques Chirac toute leur reconnaissance.

Mon espoir aujourd'hui, est que l'action continue et que les résultats ne cessent de s'améliorer. La France n'a fait que revenir dans la moyenne européenne. Les résultats sont fragiles et il y a encore des marges de manœuvres.

**Stéphane Dupré La Tour**  
Thionville, le 1<sup>er</sup> août 2007

### Les victimes depuis 2001

« 7 616 morts sur les routes en 2001 : les routes françaises tuent toujours autant » titrait *Le Monde* du 22 janvier 2002 en annonçant le bilan de l'année écoulée. Au cours des 6 dernières années (1996 à 2001) la mortalité n'a baissé que de 4,50 % alors même qu'en 1997, le Ministre Gayssot avait promis une réduction de moitié du nombre des victimes. Cette stagnation due à une politique sans moyens forts et ces 7 616 tués en 2001 confirment durement l'échec de la France dans le traitement de l'insécurité routière.

Année	Tués	Blessés	
2001	7 720	153 945	
2002	7 242	137 839	Mortalité à 6 jours, Métropole seulement
2003	5 731	115 929	
2004	4 766	108 727	
2005	5 068	111 683	
2006	4 942	105 980	
2007	4 838	106 709	Mortalité à 30 jours, Métropole et DOM
2008	4 443	96 905	
2009	4 443	93 993	
2010	3 992	84 461	

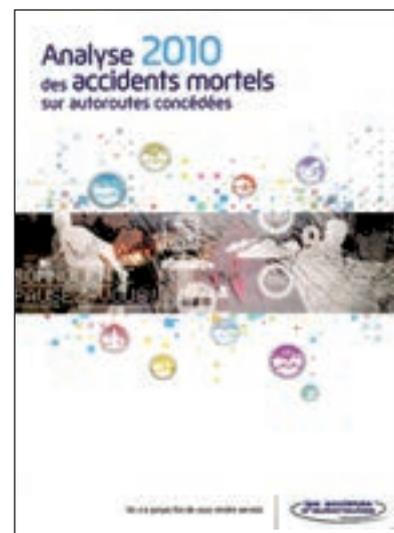
## Contresens sur autoroute : les chiffres

Chaque année, l'ASFA (1) communique sur l'accidentalité du réseau concédé des autoroutes (2). De ce document très complet de 45 pages, nous extrayons les chiffres relatifs au facteur « Contresens et marche arrière » ayant contribué à des accidents mortels (3).

### 1 – Nombre de contresens ou de recul en 2010 (avec accidents mortels)

- Emprunt d'une bretelle d'échangeur à contresens : 4 cas.
  - Demi-tour sur l'autoroute (en section courante ou au péage) : 2 cas.
  - Emprunt d'une bretelle d'aire à contresens : 1 cas.
- Soit 7 accidents mortels et 5% des victimes.

Pourcentage des années précédentes : 6 % en 2009, 7,9 % en 2008, 5,6 % en 2007.



**Période 2000-2010** – « Sur les 78 accidents mortels suite à prises en contresens renseignés dans la base accidents, le facteur alcool, drogues et médicaments a été codifié pour 40 accidents (51 %). Sur ces 40 contresens mortels, pour lesquels le facteur alcool a été retenu, le taux moyen d'alcoolémie est de 1,98 g/l (33 cas renseignés). 94 % des conducteurs alcoolisés présentent une alcoolémie délictuelle supérieure à 0,8 g/l, 42 % sont supérieurs à 2 g/l ».

### 2 – Répartition horaire : période 2000 à 2010

- 50 % des contresens mortels surviennent entre 22 h et 6 h du matin, les tranches horaires les plus touchées étant 23 heures à 1 heure (20 % des cas) et entre 4 et 5 heures du matin (9 %).
- 80 % des contresens mortels survenus dans les créneaux minuit à 1 heure et 4 à 5 heures du matin sont liés à une consommation d'alcool ou de drogue.

### 3 – Alcoolémie des conducteurs à l'origine de contresens mortels : période 2000 à 2010 (33 cas)

- $0,50 \leq \text{Taux}^* < 0,80$  2 cas
- $0,80 \leq \text{Taux} < 1,20$  3 cas
- $1,20 \leq \text{Taux} < 2,00$  14 cas
- $\text{Taux} \geq 2,00$  14 cas

Parmi les conducteurs de moins de 45 ans (1 contresens sur 2), 80 % sont alcoolisés ( $> 0,50$  g/l).

\* Grammes d'alcool par litre de sang.

**4 – Le rapport mentionne en outre une surreprésentation des personnes âgées** parmi les conducteurs à l'origine de contresens mortels : 30 % des conducteurs ont plus de 70 ans et 10 % plus de 81 ans.

(1) ASFA : Association des Sociétés Françaises d'autoroutes – [www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr)

(2) ASFA – Analyse 2010 des accidents mortels sur autoroutes concédées.

(3) Seulement autoroutes concédées : les accidents en contresens sur  $2 \times 2$  voies, roades etc. ne sont pas comptabilisés.

### Commentaires

Les accidents de l'été 2011 avaient attiré l'attention des media sur la circulation à contresens. Nous avons alors précisé que si ces accidents pouvaient avoir pour origine une signalisation insuffisante, il fallait aussi analyser l'état et le comportement des conducteurs : alcoolémie, stupéfiants, médicaments... Les résultats du rapport de l'ASFA confirment largement cette analyse, au moins en ce qui concerne l'alcoolémie : le facteur « alcoolémie, drogues, médicaments » se retrouve dans 22 % de l'ensemble des accidents sur autoroute.

Si un examen des infrastructures et de la signalisation est nécessaire – avec des solutions simples (1), il semble que la lutte contre les défaillances humaines le soit au moins autant. D'autre part, il conviendrait de connaître et traiter aussi les contresens sur **d'autres réseaux (2 x 2 voies, roades urbaines...)** : il suffit de lire la presse quotidienne pour comprendre que c'est un enjeu important.

(1) Voir Pondération N° 83 de mars 2010 : suggestions de signalisation à l'usage des commissions consultatives des usagers.

## □ La Ligue à l'École de Gendarmerie de Montluçon

À la demande de la « Délégation aux victimes » auprès du ministère de l'Intérieur, la Ligue contre la violence routière est intervenue devant les élèves gendarmes le 19 octobre 2011 à l'École de Gendarmerie de Montluçon.

Il y a eu deux interventions de 45 minutes auprès de trois compagnies soit environ 330 élèves. Les deux autres intervenants de la journée étaient une représentante du CRIF et la capitaine responsable de la délégation aux victimes.

- **L'intervention de la Ligue** a porté sur les points suivants :
  - Présentation de l'association.
  - Enjeux humains de la sécurité routière avec présentation des statistiques les plus significatives.
  - Enjeux économiques de la sécurité routière.
  - Les victimes et leurs famille face à l'accident – état de choc, désarroi.
  - Attente des familles – être reconnues comme victimes, être bien informées sur les circonstances de l'accident.
- Rôle des forces de l'ordre vis-à-vis des victimes :
  - Respect et compréhension.
  - Informer de tout ce qui peut être communiqué sur l'accident.
- Rôle des forces de l'ordre dans la phase d'enquête :
  - Rigueur et professionnalisme dans le recueil des données et la description des lieux.
  - Bien noter les coordonnées des témoins sur place.
  - S'en tenir aux faits observés et aux déclarations des témoins.
  - Se méfier des apparences et ne pas préjuger des responsabilités.
  - Informer sur l'évolution de l'enquête.

- Présentation de quelques cas de dysfonctionnements observés en précisant qu'il s'agissait d'exceptions.
- Présentation d'une vidéo montrant le danger d'un jugement hâtif dans la recherche de la vérité.

La journée a été marquée par une bonne écoute avec plusieurs demandes d'explications complémentaires.

Gérard Pétin



**Intervention du 19 octobre 2011  
à l'École de gendarmerie de Montluçon**

**PRÉSENTATION DE LA LIGUE – RAISON D'UN ENGAGEMENT**

**ENJEUX HUMAINS, UNE DURE RÉALITÉ, DES PROGRÈS,**

**ENJEUX ÉCONOMIQUES**

**LES VICTIMES FACE À L'ACCIDENT**

**RÔLE DES FORCES DE L'ORDRE vis-à-vis des victimes**

**EXEMPLE D'UN ACCIDENT**

Source pour toutes les statistiques : bilan annuel 2009 et 2010 de la sécurité routière de l'ONISR

## □ Homogénéiser les vitesses maximales autorisées : le chantier est ouvert

Par sa lettre du 24 novembre (1), le ministre de l'intérieur Claude Guéant demande aux préfets de vérifier la pertinence des limitations de vitesse et leur cohérence avec les enjeux de sécurité. Ils doivent utiliser pour cela les compétences de la « commission consultative des usagers » théoriquement instituée dans chaque département et adresser un **1<sup>er</sup> rapport pour le 31 janvier** pour le réseau routier de l'État (nationales et autoroutes) et **avant le 31 mars** pour celui dépendant des collectivités territoriales.

« Le respect des limitations de vitesse est un enjeu essentiel pour la sécurité de la circulation sur les routes et les autoroutes.

Les vitesses maximales autorisées sont réglementairement fixées par les dispositions du code de la route. **Pour autant, les autorités investies du pouvoir de police peuvent fixer des vitesses maximales plus restrictives.**

*Il est primordial que les limitations de vitesses restent constamment lisibles et compréhensibles pour l'usager afin d'être acceptées et respectées. Pour cela, elles doivent être adaptées aux caractéristiques de la voie, à l'intensité du trafic et au franchissement de points dangereux.*

*Il convient de mieux faire comprendre la nécessité de respecter la limitation de vitesse et, dans ce but, de réviser les incohérences qui pourraient être le cas échéant, relevées par nos concitoyens (...) ».*

La Ligue se réjouit de cette mise en chantier : en effet, le projet de limiteur automatique LAVIA exige une cartographie claire et cohérente des vitesses réglementaires dont la liste est embarquée dans les véhicules. Bien qu'elle ne soit pas une association d'usagers, notre association a son mot à dire afin que des mesures contre-productives ne soient pas entérinées à cette occasion (voir page 9).

(1) 24 novembre 2011 – Ministre de l'Intérieur aux préfets pour action – Objet : cohérence des limitations de vitesse suite instruction INT/K063300034J du 26 mai 2006.

# Vie des associations départementales

## Sarthe

Dominique Langlet

### Un colloque au Mans : sécurité routière, un défi quotidien

Le 21 septembre 2011, lors de la semaine de la sécurité routière, le préfet de la Sarthe a organisé cette rencontre, avec 3 tables rondes. Le préfet rappelle que le département est en crise, à cause des accidents et des « incidents de comportement » au volant et lors de contrôles. Au 21 septembre, 36 morts contre 35 pour toute l'année 2010 ; sur les 36, 11 étaient des conducteurs de motos.

**1<sup>re</sup> table ronde : le partage de la route.** Jean-Luc Nevache, délégué interministériel à la sécurité routière précise que dans 20 départements (dont la Sarthe) la mortalité est en forte augmentation et met l'accent sur les 2 roues motorisés (respecter les règles, améliorer l'équipement – blousons avec bandes fluo...). Le partage de la route ne peut se faire qu'avec une conduite apaisée. Il précise l'augmentation du risque pour les piétons âgés (3 morts en Sarthe) et rappelle l'objectif 3 000 morts... (on sait depuis longtemps qu'il ne sera pas atteint en 2012).

Jean Pascal Assailly, chercheur à l'IFSTTAR (1) indique que les jeunes semblent moins « accro » à la voiture (c'est l'apparition d'une génération plus « verte »), il développe son analyse des comportements à risque en insistant sur la part énorme des 15-25 ans dans l'accidentalité et en soulignant la nécessité de la répression liée à l'éducation, ces deux éléments donnant de bons résultats. Il rappelle que sur 4 000 tués, 3 000 hommes font les infractions les plus graves, et souligne l'influence des familles sur le comportement des jeunes. Quant à la conduite accompagnée, c'est un relatif échec, elle facilite l'obtention du permis, mais ces permis « accompagnés » ont ensuite autant d'accidents que les autres.

**2<sup>e</sup> table ronde : les conséquences des accidents.** Un médecin urgentiste, chargé de mission sécurité routière, insiste sur la gravité toujours importante de la plupart des blessures et sur le fait que des enfants continuent à ne pas être attachés ! Un assureur(e) se demande si les conducteurs connaissent les conséquences sociales d'un accident dont ils seraient responsables : plus de permis, problèmes d'emploi, dettes, drames familiaux. Un gendarme évoque le problème humain posé par l'accident, notamment au début de sa carrière : présence sur place, annonces aux familles...

**3<sup>e</sup> table ronde : l'éducation à la conduite.** Le principal d'un collège, coordinateur sécurité routière pour l'éducation nationale, expose les actions possibles dans les établissements scolaires, notamment avec l'ASSR. Mais la gendarmerie est moins disponible, comme le rappelle le préfet, la délinquance se développant dans d'autres domaines. Divers intervenants apportent des éclairages sur le permis de conduire ainsi que sur les accidents routiers au travail.

Tous ces thèmes auraient mérité d'être approfondis : impossible dans le temps imparti. Autre regret : une 1/2 heure seulement réservée aux questions. Le problème de la communication officielle sur l'insécurité routière a été posé, bien que le DISR soit parti. Jean Pascal Assailly pense que l'on insiste pas assez sur les conséquences des accidents. Il souligne le problème de l'anxiété, qui génère le déni, le mécanisme de défense, et précise que l'accent doit être mis systématiquement sur le respect des règles qui sont faites pour tous, sans exception.

En résumé, un colloque intéressant, mais avec trop de survol de points intéressants (le partage de la route en particulier).

(1) IFSTTAR : Institut Français de sciences et de technologies des transports, aménagements et des réseaux (anciennement INRETS).

## ASSOCIATIONS DÉPARTEMENTALES VALORISATION DES ACTIONS DE TERRAIN PONDÉRATION

Pour faciliter la valorisation de vos actions dans le bulletin trimestriel de la Ligue contre la violence routière, merci de répondre à ce petit questionnaire (adresser au secrétariat)

	OUI	NON
1. Avez vous participé ou organisé une action durant les 2 trimestres derniers ?		
2. Souhaitez vous en faire la présentation dans le prochain Pondération ?		
3. Pouvez vous en décrire le déroulement en quelques mots ?		
4. Préférez vous le faire lors d'un entretien téléphonique ?		

## Indre-et Loire

### Claudie Foucault

**Rencontre du 18 octobre : entreprises, risque routier et addictions.** C'était le thème retenu par la Ligue contre la violence routière pour son colloque organisé à la Chambre des métiers de Tours.

Alcool et stupéfiants au volant constituent pour les entreprises un risque qu'elles doivent prendre en compte. Les salariés sont peu sensibilisés aux problèmes comportementaux liés aux addictions et l'absence de lien direct d'une consommation personnelle avec leur travail porte parfois à penser que la prévention au sein de l'entreprise est une atteinte à la liberté individuelle. Quelles actions et moyens le chef d'entreprise a-t-il à sa disposition pour agir contre ces problèmes ?

#### Des professionnels témoignent...

*Groupe Vinci :* Monsieur Garnier, préventeur, réunit tous les lundis matin tous ses salariés pour un « quart d'heure sécurité ». Quand il apparaît qu'un employé consomme de l'alcool ou des stupéfiants pendant son travail, un rendez-vous avec la Médecine du travail est imposé après concertation avec celle-ci. Des contrôles inopinés d'alcool sont effectués dans le cadre du travail (inscrits dans le contrat de travail et le règlement intérieur)

*Établissement Savoie :* dans cette société de 250 employés avec 60 véhicules légers et 7 poids lourds, le chef d'entreprise Monsieur Roussy reçoit une contravention par jour concernant les infractions routières. Pour limiter ces problèmes, il agit ainsi :

### La région Centre

En 2010, en région Centre, 57 % des accidents mortels du travail ont lieu sur la route. En 2010, 209 804 journées de travail y ont été perdues. C'est 2 fois la population d'Amboise qui est en arrêt pour accident du travail. Soit une entreprise de mille personnes arrêtée pendant un an avec un coût important : un arrêt de travail coûte 3 008 € en moyenne. Un accident du travail grave sur le trajet coûte en moyenne 194 205 €. Les accidents du travail dus à l'alcool ou la drogue y sont en forte augmentation. Le coût est énorme pour la société et les entreprises.

- Entretien avec le contrevenant pour le responsabiliser. Le nom des contrevenants est communiqué aux autorités (chacun doit être responsable de ses actes).
- Si alcool ou drogue : accompagnement du salarié avec la Médecine du Travail pour une prise en charge personnelle. Le partenariat avec la Médecine du travail est indispensable pour proposer un traitement adapté.
- Formation et sensibilisation aux drogues et à l'alcool au sein de l'entreprise.

□

(1) CARSAT : Caisse d'assurance retraite et de santé au travail

- Contrat de travail : clause de licenciement.
- Charte du « Bon conducteur » avec la CARSAT (1).

Plusieurs intervenants au colloque ont indiqué l'importance de l'information préalable sur les risques liés à la consommation de produits psychotropes lors de l'activité professionnelle. Ils ont aussi insisté sur la démarche qui doit à la fois permettre au salarié de se soigner et à l'entreprise de se protéger. Les cas d'addiction – conduite reposant sur des comportements répétés et irrépressibles – demandent pour leur traitement un travail combiné des spécialistes – la Médecine du travail est la porte d'entrée – et de l'entreprise où le salarié malade possède de nombreux liens sociaux qui peuvent l'aider dans sa démarche. D'où la nécessité d'un travail d'équipe.

### Les points à retenir

**Le constat :** les changements de comportement social, le repli sur soi et de nombreux autres symptômes peuvent alerter sur un état d'addiction et amener l'employeur à un entretien avec le salarié.

**La Médecine du Travail :** elle doit être alertée rapidement et travailler en équipe avec l'entreprise. Son rôle est prépondérant. La personne ne peut refuser une visite médicale demandée par le chef d'entreprise.

**La démarche :** la personne a besoin d'aide, elle doit être soutenue dans son parcours de reconnaissance de son addiction et de soins.

**En cas de persistance de troubles graves** pouvant mettre en danger la vie d'autrui et entraînant des risques pour l'activité de l'entreprise, la justice peut être saisie, via le procureur de la République.

## Haute-Savoie



Nous avons parlé dans notre N° 89 de la candidature du département pour travailler sur le LAVIA. Le quotidien L'Essor Savoyard y fait écho dans son édition du 8 décembre. Le président Ovineur ne s'en plaint pas !

## Morbihan

### Geneviève Potier – Jacques Robin

La Ligue avait un stand à la journée mobilité organisée le 5 octobre par la ville de Vannes sur l'esplanade du port, sous un beau soleil breton. Le public s'est montré intéressé par le manie- ment du réactiomètre (1). La même organisation était en place le 15 septembre au forum des associations au parc des exposi- tions à Vannes. Geneviève et Michel Potier ont animé un stand lors de l'opération sécurité routière organisée par la municipalité de Rieux : beaucoup d'enfants y ont été initiés à la sécurité rou- tière par le biais du support Recta-Versa. Les enfants de l'école de Rieux ont joué des saynètes dont « *Frôlé, touché, coulé* » sur le thème des tribulations d'un piéton face à un automobiliste peu scrupuleux.



Un public d'enfants à Pleucadeuc

Notre petite troupe de théâtre d'enfants de Malestroit entraînée par Jacques Robin a donné deux représentations en présence de Geneviève Potier et de Geneviève Richard – ingénieure coordina- trice départementale de sécurité routière – qui ont participé aux débats. Les comédies jouées avaient pour thème la sécurité routière :

➤ À Calan le 27 octobre la comédie « *Anastase mauvais client* ». Anastase L. se rend chez M. Boum pour avoir un accident : M. Boum est « *accidentiste* » et organise des accidents pour ceux qui le désirent. Mais comme Anastase a été formaté depuis longtemps pour rouler prudemment, ne pas boire et boucler sa ceinture, l'accident rate : c'est un mauvais client.



□  
(1) Le réactiomètre est un appareil utilisé en formation et en prévention : il permet de mesurer le temps de réaction d'une personne à un stimulus et de calculer automatiquement les distances parcourues pendant ce temps. Les distances de freinage et d'arrêt sont également calculées.

➤ À Pleucadeuc le 9 décembre, la comédie « *Premier sur liste supplémentaire* ». Grâce aux mesures prises par les autorités (construction de giratoire, contrôles de vitesse et d'alcoolémie, etc.), il y a eu 7 tués de moins l'an dernier que l'année précé- dente : 121 au lieu de 128. Un ordinateur malicieux a trouvé quels sont les 7 conducteurs qui étaient sur la liste supplémen- taire et auraient dû être morts sans les mesures prises, car ils étaient « *prédisposés* » : l'ordinateur a attribué des points pour le jeune âge, la fréquentation des discothèques, l'alcool, l'habi- tude de rouler vite, etc. Ces sept conducteurs sont convoqués par la sous-préfète qui les informe de leur chance : « *Vous M. Meyer, savez-vous que vous êtes le seul être vivant à avoir un total de points si élevé : 210 points, ceux qui en avaient plus sont morts, vous étiez le premier sur la liste supplémentaire, vous devez payer une contribution de 11 000 euros, cela nous servira à finir de payer le giratoire de Plouguernével* ».

## Gard

### Ginette Brunel – Jacques Thierry

Ginette nous pardonnera le flou... L'important, c'est :

« **attachez-les !** »

#### SÉCURITÉ

### Les parents d'élèves et la ceinture en voiture

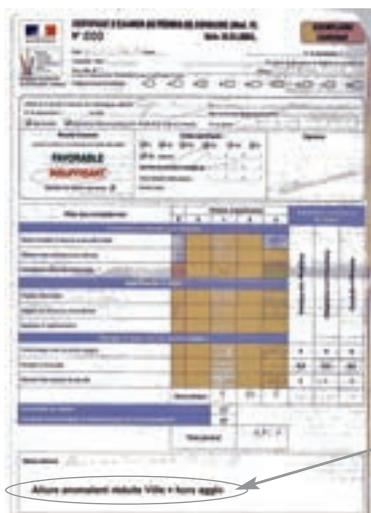


Hier, la Ligue contre la violence routière faisait une action de prévention à la sortie de l'école Romain-Rolland pour que les parents d'élèves pensent à attacher leurs enfants en voiture. Et Ginette Brunel, la présidente de l'association a distribué des tracts. Elle a échangé quelques mots avec Hajer, une maman qui veille à ce que ses enfants soient tout le temps attachés. D'ailleurs sa fille Narimène, 3 ans a promis « de toujours mettre la ceinture » et sa grande sœur Nourhane compte la surveiller.

Photo ANTOINE TINAHONES

Midi Libre – 26 novembre 2011

## Plus vite, plus vite !



Il n'aura pas son permis. C'est étrange, cette gêne ressentie quand un candidat est recalé au permis ou quand un automobiliste est verbalisé parce qu'il ne roule pas assez vite. Pas assez vite par rapport à qui, à quoi... La « gêne » des autres... Qu'est-ce que c'est précisément ?

« vitesse anormalement réduite ville + hors agglomération ».



« Tout en respectant les limitations de vitesse, le candidat est capable d'augmenter, de maintenir ou de réduire son allure en fonction de la configuration des lieux, du contexte de circulation et des conditions météorologiques.

En fonction des circonstances, il doit être capable d'adapter son allure à une vitesse inférieure à la vitesse limite. Néanmoins, il ne doit pas rouler à une allure susceptible de causer une gêne ou un danger pour un autre usager. »

Extrait de : INSERR – Guide pratique – Examen pratique de la catégorie B – Février 2010 – Version 1.0.

## Violence routière : ça marche à l'export

En septembre, deux Français circulant en Israël percutent une jeune femme sur un passage piétons. Au lieu de s'arrêter pour porter secours à la victime – qui va décéder –, ces courageux globe-tueurs regagnent précipitamment leur hôtel, puis l'aéroport puis la France, préférant subir les rigueurs de la justice de leur pays plutôt que celles de la justice israélienne. Le conducteur est certain qu'une fois en France, il ne sera pas extradé vers le lieu de ses exploits.

En France ? Mais pourquoi donc ?

Les sanctions prévues sont pourtant sévères. Mais ceux qui fréquentent les audiences correctionnelles savent aussi que celles appliquées aux tueurs de ces piétons « qu'on n'a pas vus »,

« qui étaient dans le soleil rasant », « qui étaient habillés de sombre », qui « ont été imprudents », et dont l'obsession est comme chacun sait de se jeter sous les roues des voitures sont généralement éloignées des tables de la Loi. Et si l'on a fui comme les sinistres types dont nous parlons, c'est « qu'on a paniqué, mais qu'on regrette... ». La réalité, c'est que tout cela peut se terminer sans trop de douleur pour nos deux exportateurs de violence qui – même alcoolisés, même avec ce corps de jeune fille frappé à mort sous leurs roues – auront donc été bien avisés dans leur fuite rapide et méthodique vers des cieux judiciairement plus cléments. Leurs défenseurs peuvent désormais en toute quiétude bâtir une défense en béton armé. En poussant un peu, on pourrait même plaider la relaxe ?

Claude Chabot

## Course de projectiles en Argentine

« Un projectile est un corps lancé avec force vers un but, une cible » : par définition, sa trajectoire est définie par l'impulsion de départ et l'environnement qu'il traverse durant sa course. Autrement dit, une fois parti, il fait ce qu'il veut, plus personne ne le contrôle. Cette grande liberté du **projectile** le différencie du **véhicule automobile** qui est doté, lui, d'un conducteur censé adapter sa trajectoire et sa vitesse aux circonstances locales. En principe.

Afin d'élaborer une théorie sur ce point discutable de la dynamique des automobiles, une campagne d'observation nommée « Paris-Dakar » est organisée depuis 1979. Plusieurs centaines de voitures, camions, motos, quads, véhicules para-militaires et engins divers sont ainsi lancés – projetés ? – sur les routes avec un conducteur (le « pilote ») à son bord. Le nombre important de cibles atteintes durant l'expérimentation, comptabilisé depuis le début de cette intéressante expérience – actuellement 59 morts – tend à démontrer que ces véhicules sont bien des projectiles comme des obus de 380 mm ou des frondes médiévales, puisqu'ils échappent souvent à tout contrôle, percutant indifféremment spectateurs au bord des routes, carrioles traditionnelles, chameaux, vaches et décor environnant.

## Nos voitures aussi ?

Le code de la route précise que l'on doit « (...) rester maître de sa vitesse... »... Pas besoin d'expérimentation pour savoir que les ¾ du temps, des millions de « conducteurs » ne conduisent rien du tout, sont bien incapables d'arrêter leur véhicule dans la distance libre devant eux et spéculent plus sur la chance ou le renoncement des autres que sur leur maîtrise des événements.

Claude Chabot

## Roulez moins vite la nuit... pour sauver la chouette effraie

AFP – 4 décembre 2011

La chouette effraie des clochers (*Tyto alba*), rapace nocturne victime chaque année de collisions fatales avec des automobiles, fait l'objet d'une campagne nationale intitulée « roulez moins vite la nuit » lancée par la Ligue de protection des oiseaux (LPO).

« On estime que chaque année une chouette effraie meurt tous les deux kilomètres d'autoroute en France », indique la LPO dans un communiqué annonçant l'ouverture de sa campagne de protection, avec le soutien de la Fondation Norauto. « Modérer sa vitesse sauve des vies humaines tout en participant à la biodiversité », souligne le président de la LPO, Alain Bourgrain-Dubourg. Classée espèce vulnérable en Rhône-Alpes et espèce à surveiller en Champagne-Ardenne, la chouette effraie souffre également de la raréfaction de ses sites de nidification. Elle ne construit pas de nid mais utilise, en dehors des arbres creux, des lieux construits par l'homme, comme les clochers ou les granges. Mais les vieilles bâtisses disparaissent, les combles sont de plus en plus souvent aménagés et les clochers sont protégés par des grillages contre la prolifération des pigeons, souligne la LPO. La campagne de protection vise à favoriser aussi la pose de nichoirs, dont 150 ont été déjà installés cet automne avec la Fondation Nature et Découvertes.

## Lille. Zone de rencontre : enfin des panneaux !

La Voix du Nord – 31 décembre 2011

Il aura fallu attendre près de six mois pour que de grands panneaux indiquent les limites de la zone de rencontre autour de la Grand'Place. Une façon de plus de rappeler aux automobilistes que le piéton est prioritaire.

C'était un des reproches faits à la zone de rencontre : le manque de visibilité. De nouveaux panneaux, plus visibles que les premiers, indiquent désormais les entrées de cette zone où, faut-il le rappeler, les automobilistes ne doivent pas dépasser les 20 km/h et laisser la priorité aux piétons et aux cyclistes. On aurait pu faire mieux avec des panneaux lumineux, clignotants, mais bon, c'est déjà ça. Car jusqu'ici, on ne peut pas dire que la zone de rencontre soit une réussite avec malheureusement, un accident à déplorer fin novembre et un nombre incalculable d'injures proférées à l'encontre du timide piéton qui ose réclamer son dû, à savoir traverser n'importe où sur cette zone en espérant ne pas se faire renverser. Bref, peut mieux faire. Une bonne résolution pour tous les usagers de la Grand'Place en 2012 : respecter le code de la route, tout simplement.

## Gros moteurs, petits cerveaux

### Pyrénées-Atlantiques. 214 km/h sur l'autoroute A64 : privé de sa Porsche jusqu'à janvier !

La République des Pyrénées – 3 décembre 2011 – Évelyne Lahana

Le mardi 27 septembre, pour honorer un rendez-vous à Biarritz, le Toulousain emprunte l'A64 au volant de sa Porsche Carrera (...).

### Perpignan. Ivre, à 214 km/h sur l'autoroute A9

L'Indépendant – 3 novembre 2011

(...) un automobiliste des Bouches-du-Rhône âgé de 54 ans a été verbalisé, jeudi peu avant 23 heures, alors qu'il roulait à la vitesse de 214 km/h pour 130, au volant d'une voiture sportive allemande (...).

### Un automobiliste pris à 180 km/h

L'Union – 4 décembre 2011

Hier après-midi, les gendarmes du peloton autoroutier de Tinquieux ont organisé un contrôle de vitesse sur l'A4 (...) Alors que la circulation était dangereuse en raison de la chaussée mouillée, les militaires ont pourtant vu passer une BMW à 180 km/h.

### Saône-et-Loire. Autoroute A6 : le fils de Caroline de Monaco contrôlé à 200 km/h

Le Progrès – 21 décembre 2011 – Laurent Bollet

Le jeune prince, qui est le numéro deux dans l'ordre de succession de la principauté, s'est vu notifier une interdiction de circuler sur le territoire. Andrea Casiraghi est reparti à Paris par le TGV. Le jeune homme de 27 ans a été contrôlé à plus de 200 km/heure pour 130, vers 16 heures hier sur l'autoroute au volant d'une Audi S3 (...)

### Nord. À 128 km/h en ville, le braqueur retraité dit aimer la vitesse et les grosses voitures

La Voix du Nord – 15 décembre 2011

(...) Le 26 juillet, à Tétèghem, il a été contrôlé à bord de son Audi A7 à 128 km/h en agglomération. Roger est un personnage. « Un humble retraité », ose son avocat (...).

## Un dispositif obligatoire couplant le limiteur de vitesse au GPS à l'étude au Danemark

Challenges – 16 décembre 2011

Contraindre les conducteurs sanctionnés pour excès de vitesse à faire installer un limiteur de vitesse couplé au GPS : c'est l'une des mesures envisagées par une commission parlementaire danoise.

L'idée d'imposer un limiteur de vitesse couplé au GPS n'est pas spécifique à la France. Au Danemark, une idée similaire fait son chemin, même s'il ne s'agit pas de l'imposer à tous les conducteurs. Une commission parlementaire envisage en effet d'imposer aux citoyens sanctionnés pour excès de vitesse l'installation à leur frais d'un tel système en alternative à un retrait de permis. Cette proposition pourrait être proposée au vote au parlement. Techniquement ce type de proposition butte sur au moins un obstacle technique : la précision relative des GPS, qui confondent souvent des voies parallèles aux limitations de vitesse différentes. Une limitation qui concerne également le système Lavia dont la généralisation a été souhaitée par Nicolas Sarkozy le 30 novembre dernier. La mise en service à partir de 2014 du système européen Galileo, beaucoup plus précis, pourrait cependant lever cette restriction.

# 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 :** Colette Berthet – Route du Lac Genin – Le Grand Vallon – 01100 Apremont – Tél. : 04 74 75 50 79 ([ac.berthet@wanadoo.fr](mailto:ac.berthet@wanadoo.fr))

**07 – Ardèche :** Myriam Blanc – 510, route de Jauland – 07130 Soyons – Tél. : 04 75 60 83 99 ([myriam.blanc.07@orange.fr](mailto:myriam.blanc.07@orange.fr))

**11 – Aude :** Jean Mounié – « Le Moulin à Vent » – 11150 Villepinte – Tél. : 04 68 94 25 24

**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 Vayssette – 12, rue Doyen Barbeau – 14000 Caen – Tél. : 02 31 93 19 34 ([philippe@vayssette.com](mailto:philippe@vayssette.com) ou [lcvr14@laposte.net](mailto:lcvr14@laposte.net))

**21 – Côte-d'Or :** Dominique Gigon – Ligue Contre la Violence Routière – Maison des Associations – Boîte M 2 – 2, rue des Corroyeurs – 21000 Dijon – Tél. : 03 80 65 87 41 ([lcvr21@gmail.com](mailto:lcvr21@gmail.com))

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

**26 – Drôme :** Luc Gabrielle – Ligue – 36 B, rue de Biberach – 26000 Valence – Tél. : 04 75 78 49 02 ([gabrielle.luc@sfr.fr](mailto:gabrielle.luc@sfr.fr)) – ([lcvr26@free.fr](mailto:lcvr26@free.fr))

**30 – Gard :** Ginette Brunel – 15, rue Bir-Hakeim – Appt. 35 – 30100 Alès – Tél. : 04 66 30 49 52 ([jacques-thierry@wanadoo.fr](mailto:jacques-thierry@wanadoo.fr))

**33 – Gironde :** LCVR – [lcvr33@gmail.com](mailto:lcvr33@gmail.com)

**34 – Hérault :** Guylaine Lang-Cheymol – LCVR 34 – 40, rue Favre de St-Castor – 34080 Montpellier – Tél. : 04 67 10 91 84 – Port. : 06 25 25 42 35 (de 14 h à 16 h 30) ([lcvr34accueil@gmail.com](mailto:lcvr34accueil@gmail.com))

**37 – Indre-et-Loire :** Claudie Foucault – LCVR 37 – 23, rue Paul Cézane – 37550 Saint-Avertin – Tél. : 06 61 85 09 88 – 02 36 70 02 71 ([clfoucault@numericable.fr](mailto:clfoucault@numericable.fr))

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

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

**44 – Loire-Atlantique :** Claude Chabot – 17, rue du Capitaine Yves Hervouet – 44300 Nantes – Tél. : 02 40 59 92 82 ([violenceroutiere44@wanadoo.fr](mailto:violenceroutiere44@wanadoo.fr))

**45 – Loiret :** Pierre-Louis Valls – LCVR – 23, rue de l'Orbette – 45000 Orléans – Tél. + Fax : 02 38 53 09 58 ([lcvr45@wanadoo.fr](mailto:lcvr45@wanadoo.fr))

**56 – Morbihan :** Geneviève et Michel Potier – 44, rue de Limur – 56860 Séné – Tél. : 02 97 54 12 52 ou 02 97 34 29 76 ([jac.robin@wanadoo.fr](mailto:jac.robin@wanadoo.fr))

**57 – Moselle :** Gérard Jager – 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)) – [gjager@wanadoo.fr](mailto:gjager@wanadoo.fr) (<http://violenceroutiere57.free.fr>)

**59-62 – Nord – Pas-de-Calais :** Hervé Dizy – 69, rue de Linselles – 59223 Roncq – Tél. : 03 20 03 19 05 ([hdizy@nordnet.fr](mailto:hdizy@nordnet.fr)) – ([violenceroutiere5962.free.fr](mailto: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 Laspalles – 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 – Chemin de la Pavé – 66400 Saint-Jean-Pla-de-Corts – Tél. : 04 68 83 16 54

**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))

**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. : 04 79 33 95 58 ([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 :** Olivier Lesobre – 3, allée de Gramat – 75015 Paris – Tél. : 01 40 21 61 06 ([contact@lcvr75.org](mailto:contact@lcvr75.org)) – ([www.lcvr75.org](http://www.lcvr75.org))

**78 – Yvelines :** Michel Zourbas – LCVR – MAS – 3, rue de la République – 78100 Saint-Germain-en-Laye – Contact : Georges Darbois – Tél. : 01 30 61 78 15 ([ViolenceRoutiere.78.Contact@gmail.com](mailto:ViolenceRoutiere.78.Contact@gmail.com))

**81 – Tarn :** Michel Albared – Ligue Contre la Violence Routière – 11, rue Fonvieille – 81000 Albi – Tél. : 05 63 38 18 51

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

**84 – Vaucluse :** Louis Maillard – LCVR 84 – 198, ancien chemin d'Orange à Malaucène – 84810 Aubignan – Tél. : 04 90 65 01 73 – 06 14 15 97 92 ([lcvr84@wanadoo.fr](mailto:lcvr84@wanadoo.fr))

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

**89 – Yonne :** Nicole Fossey – 15, rue des Acacias – 89100 Paron – Tél. : 03 86 65 30 37

**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 ([jac55@orange.fr](mailto:jac55@orange.fr))

**95 – Val-d'Oise :** Nathalie Duthil – 6, allée Cantabile – 95000 Cergy – Tél. : 06 75 12 48 04 ([lcvr95@wanadoo.fr](mailto:lcvr95@wanadoo.fr))

**97 – Ligue contre la violence routière Réunion :** Marlène Dijou – 29, chemin Stéphane – Villa Vanille – Trois Mares – 97430 Le Tampon – Tél. : 06 92 77 68 80

## Conseil d'administration

Guy Barth, Myriam Blanc, Jean-Luc Carl, Claude Chabot, Josiane Confais, Alexis Coussement, Hervé Dizy, Thierry Fassenot, Emmanuel Fruchard, Jean-Yves Lamant, Guylaine Lang-Cheymol, Chantal-Marie Laurent, Philippe Laville, Daniel Le Jean, Ghislaine Leverrier, Guy Ovigneur, Chantal Perrichon, Gérard Pétin, Jacques Robin, Michel Ternier, Odile Van Hée, Philippe Vayssette.

**Délégués régionaux pouvant assister au Conseil d'administration avec voix consultative :**  
Andrée Abadie, Odile Arnaud, Jean-Marie Vinches.

## Bureau national

**Présidente :** 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 :** Odile Van Hée

**Tél. + Fax :** 01 47 36 20 45 – ([ovanhee@club-internet.fr](mailto:ovanhee@club-internet.fr))

**Secrétaire Générale Adjointe et Responsable de la revue de presse :**  
Josiane Confais

**Trésorier :** Guy Barth

**Trésorier Adjoint :** Daniel Le Jean

**Tél. :** 01 47 50 88 71 – ([dlejean@gmail.fr](mailto:dlejean@gmail.fr))

**Membres du Bureau :**

Claude Chabot – Rédacteur en chef Pondération

Jean-Luc Carl ([violenceroutiere41@free.fr](mailto:violenceroutiere41@free.fr))

## DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

**Normandie** (Aisne – Calvados – Eure – Manche – Oise – Orne – Seine-Maritime – Somme) – 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 Laville** – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. & Fax : 01 69 44 48 79 ([phlaville@free.fr](mailto:phlaville@free.fr))

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

**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 ([francoise.gervot@wanadoo.fr](mailto:francoise.gervot@wanadoo.fr))

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

**Aquitaine** (Dordogne – Gironde – Landes – Lot-et-Garonne – Pyrénées-Atlantiques) : **Jean-Marie Vinches** – 1, avenue de Bretagne – 33600 Pessac – Tél. : 05 56 36 54 64 ([lcvr33@free.fr](mailto:lcvr33@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))

**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 – 13001 Marseille – Tél. : 09 50 64 53 61 ([chamalaurent@free.fr](mailto:chamalaurent@free.fr))

**Midi-Pyrénées** (Ariège – Aveyron – Gers – Haute-Garonne – Hautes-Pyrénées – Lot – Tarn – Tarn-et-Garonne) : **André Abadie** – 3, rue Laspalles – 65200 Bagnères-de-Bigorre – Tél. : 05 62 91 16 39 – Port. : 06 82 74 28 31 ([abadieandre@aol.com](mailto:abadieandre@aol.com))

**Champagne-Lorraine** (Marne – Meurthe-et-Moselle – Meuse – Moselle) :  
Tél. : 01 45 32 91 00

### BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère :

Je renouvelle mon adhésion :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Tél. : ..... Profession : .....

E-mail : .....

Cotisation et abonnement : 32 €  Cotisation seule : 28 €  Abonnement à Pondération : 10 €

Cotisation couple : 50 €  Autre montant :

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

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

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

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