

Pondération



BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT



**Nuisances routières
et santé publique**
La vitesse en cause

Sommaire

- 3 > Éditorial
- 4 > Élection présidentielle et sécurité routière
- 6 > Lettre de la Ligue aux candidats à la Présidence de la République
- 7 > Éthylotest obligatoire
- 8 > Une autre violence : les nuisances routières
- 10 > Un exemple : le périph' passe de 90 à 70 km/h
- 11 > Les Français dorment au volant ?
- 12 > La page vélo
- 13 > Postface
- 15 > À lire
- 16 > Bref
- 17 > Vie des associations départementales
- 19 > Dans les rue de Shanghai
- 22 > Revue de presse
- 23 > Associations départementales
- 24 > Conseil d'administration, Bureau National Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion

SOYEZ RÉDACTEURS ...

de Claude CHABOT
Rédacteur en chef

Comme vous le constatez, *Pondération* change un peu sa présentation. Ce nouveau costume ne change rien au fond, avec l'éternel dilemme du double lectorat : écrire pour nos adhérents et en même temps pour ceux que cette revue intéresse à d'autres titres, hors de l'association.

Mais cette difficulté de la double casquette a une heureuse contrepartie : celle de pouvoir montrer le vrai visage de la Ligue, en évoquant l'activité locale au sein de ses 40 associations départementales. Et sur ce terrain aussi, nos arguments sont massifs.

Il ne se passe pas une semaine sans une action ou un évènement où nous sommes actifs, bénévolement, dans un département. Encore faut-il le faire savoir. Je le répète, *Pondération* est là, 2 ou 3 pages peuvent y être consacrées chaque trimestre. Alors, envoyez-nous des petits mots, des mails, une photo, un dessin, un poème, un coup de cœur, un coup de blues... Quelques phrases, quelques lignes suffisent, pas nécessaire de faire de la littérature : j'ai l'habitude, je sais mettre cela en forme, raboter, développer...

Et naturellement, si vous souhaitez contribuer à notre revue par des sujets que vous connaissez bien, n'hésitez pas à nous contacter.

À vous lire...

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

Site Internet : www.violenceroutiere.org

Directrice de la publication :

Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :

Claude Chabot

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

Saisie :

Maria Martins

Imprimerie :

Compédit Beaugard – 61600 La Ferté-Macé

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



8^e palmarès

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 !

Cliquez sur
www.voiturecitoyenne.fr



Les prophètes les plus imaginatifs auraient beaucoup hésité avant de déclarer que 500 vies pouvaient être sauvées en obligeant chaque conducteur à se pourvoir d'un éthylotest chimique. Stupéfaits, nous avons découvert cette annonce du Délégué Interministériel dans une dépêche de l'AFP du 21 mars. Nous attendons maintenant avec impatience les conclusions de l'expertise collective, menée à notre insu, qui permet d'espérer de tels résultats. Il va de soi que nous relayerons massivement cette nouvelle approche de la lutte contre l'alcool au volant pour que d'autres pays puissent en profiter. Cette botte secrète de fin de quinquennat devra compenser, et l'autorisation de faire de la publicité de l'alcool sur internet, et le contournement permanent de la loi Evin !

Plus sérieusement, de qui se moque-t-on ?

Alors que nous avons la chance d'avoir dans notre pays des experts et des chercheurs reconnus mondialement, notre vie dépend de « mesurette » prises au doigt mouillé. Saluons au passage le lobbying redoutablement efficace de la société Conralco : elle a non seulement créé l'association I-tests, dont le Conseil d'Administration est composé de membres de son personnel et des représentants Dräger, Alcolock, Ethylo, Mercura, mais elle a, l'an passé, obtenu l'autorisation de l'Administration de l'Hérault d'organiser le stage de formation des IDSR (1) dans son usine. Félicitons I-tests pour ne pas avoir arpenté en vain les couloirs des ministères. En effet, si l'on associe l'obligation de présenter lors d'un contrôle un « éthylotest non usagé » à celles de le renouveler tous les deux ans, avec la norme NF, vous découvrez alors combien juteux s'avère le marché offert à ce quasi-monopole de Conralco. Ce qui nous insupporte n'est évidemment pas le fait qu'une entreprise touche le jackpot et exprime dans les médias sa très grande satisfaction d'avoir plus que doublé le nombre de ses employés, mais l'ignorance des décisions du CISR du 18 décembre 2002 décidant l'abandon de l'utilisation des éthylotests chimiques, lors des contrôles, vu le nombre de faux négatifs constatés. D'ailleurs, les pays industrialisés qui ont le taux de mortalité le plus faible, n'équipent plus les gendarmes et les policiers que d'éthylotests électroniques. Rien ne manque à cette escalade dans l'absurde : présenter un éthylotest usagé implique nécessairement que l'on s'en est servi et que l'on est donc consciencieux. Il n'empêche, cela pourra coûter 11 euros au conducteur scrupuleux qui se sera testé... Nous sommes sidérés que certains aient cru bon de préciser que les conducteurs de fauteuils roulants électriques seraient exonérés de cette obligation ! (2).

En fait, au cours de ces cinq dernières années, la verbo-motricité aura été le carburant essentiel des responsables qui se devaient de prolonger le succès de la politique de sécurité routière enclenchée en 2002 par Jacques Chirac.

Au moment d'écrire ces lignes, le nom du futur président de la République n'est pas encore connu. Mais quelle que soit l'issue du vote, la sécurité routière doit impérativement être rattachée au Premier ministre : l'expérience désastreuse de ces derniers mois aura définitivement prouvé que l'efficacité du Délégué Interministériel présuppose qu'il ne soit assujéti à aucun ministre, et qu'il doit bénéficier d'une totale autonomie dans la gestion de ses moyens à la fois budgétaires et humains.

Je souhaiterais dédier ce numéro de *Pondération* à un petit garçon de 5 ans, Nicolas, ce petit garçon qui le 14 février 1977 se prépare à passer de bonnes vacances chez ses grands-parents. Quelques heures plus tard, un accident effroyable le rendra orphelin. La dédicace du livre (3) qu'il vient d'écrire se suffit à elle-même : « À la mémoire de ma mère Christine, de mon père Bertrand et de ma petite sœur Anne, qui auront toujours 29 ans, 31 ans et 14 mois. »

Chaque année, trois mille enfants de moins de 18 ans basculent dans l'horreur. Chaque année, trois mille enfants ne survivront qu'entourés par la tendresse et l'amour de familles terriblement éprouvées.

(1) Intervenant Départemental de sécurité Routière.

(2) <<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Ethylotest-et-Conducteur-de.html>>

(3) N. Gallais : « *Trois morts, un blessé grave* », collection Aujourd'hui, Éditions CIDEDEC, (2012).

ÉLECTION PRÉSIDENTIELLE ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La sécurité routière n'aura pas été un enjeu majeur de cette élection : peu de propositions à part celles sur le permis de conduire qui ont créé un « buzz » médiatique récemment. Les prises de position de la personnalité élue le 6 mai seront analysées dans le prochain numéro de Pondération. En attendant, voici un florilège des déclarations faites par les candidats depuis le début de la campagne électorale ; celles de 9 présidentiables sont citées : N. Arthaud, F. Bayrou, N. Dupont-Aignan, F. Hollande, E. Joly, M. Le Pen, J.-L. Mélenchon, P. Poutou, N. Sarkozy (J. Cheminade ne s'étant pas exprimé sur le sujet).

Réalisé par Josiane CONFAIS

Retrouvez qui a dit quoi ...

(réponses au bas de la page 5)

1. « Tout message de plus grande tolérance en matière de respect des vitesses limites autorisées se traduit par une recrudescence des comportements dangereux. [Je veux] impulser une nouvelle dynamique de politique de sécurité routière, notamment en matière de lutte contre l'alcool au volant, de somnolence et de protection des personnes plus vulnérables. »
2. « J'estime que le respect des autres est la règle fondamentale de la vie en collectivité. Nous devons veiller à une cohabitation harmonieuse des différents modes de déplacement. À ce titre, le développement des "zones 30" dans le cœur des villes, par exemple, me semble un outil utile pour permettre aux motards, aux automobilistes, aux cyclistes et aux piétons de circuler ensemble en étant attentifs les uns aux autres. »
3. « Je pense que les Français ont déjà fait des efforts importants dans ce domaine, comme le montrent les statistiques. Je proposerai des mesures nouvelles pour concentrer la force publique dans la lutte contre la mortalité sur les routes tout en mettant fin à la logique rétributive qui détermine aujourd'hui l'implantation des radars. Ce changement stratégique aura pour fin la suppression des radars situés dans les zones non-dangereuses pour multiplier leur implantation sur les routes qui enregistrent des taux record de mortalité. »
4. « Certains pays voisins expérimentent actuellement cette circulation [entre les files] et la pratique s'est de fait largement répandue. Je considère donc qu'une expérimentation pourrait peut-être être envisagée sous certaines conditions. Il conviendrait d'imposer notamment une limite très stricte sur le différentiel de vitesse entre les autos et les motos qui remonteraient les files. »
5. « Les politiques de transports et d'urbanisme menées par [le gouvernement] devront amener le plus rapidement possible à la fin du "tout voiture" générateur de pollution, de temps perdu, de dépenses inutiles. À plus court terme, une concertation et des règles communes à tous les usagers devraient permettre aux deux roues d'échapper à l'engluement général, et donc à remonter, dans certaines conditions (notamment en termes de vitesse) qui doivent être adaptées pour prendre en compte l'ensemble des usagers de la route, les files d'embouteillages. »
6. « Pour améliorer la sécurité sur nos routes, je pense qu'il faudrait avant tout revoir l'état de ces dernières qui, à de nombreux endroits de France, sont très dégradées, donc trop dangereuses. »
7. « Nous ne pouvons pas être pour une augmentation de la TIPD comme le proposent certains, par contre, rétablir la taxe sur les véhicules au-dessus d'un certain nombre de chevaux, notamment pour les 4x4, nous paraît pertinent. »
8. « Les limitations de vitesse doivent être adaptées au plus près du terrain (...) de même sans affaiblir l'impact du permis à points, des améliorations sont envisageables, en simplifiant les diverses durées de récupération de points. »
9. « Nous avons le devoir de sauver des vies sur la route. Mais on voit bien les contrôles en entrée d'agglomération juste après le panneau qui coûtent un point pour 5 km/h. Il y a un nouvel équilibre à trouver sans relâcher la pression sur ce qui sauve des vies. »
10. « Mon constat est simple : à force de perdre un point par-ci et un point par-là pour des petites infractions,

beaucoup d'automobilistes se trouvent aujourd'hui dans l'obligation de circuler sans permis, notamment pour se rendre à leur travail. On a ainsi créé ces dernières années des milliers de délinquants artificiels. Or, un système qui crée des délinquants est un mauvais système. Je prône donc une suppression pure et simple du permis à points – qui n'a pas forcément fait toutes ses preuves en matière de sécurité routière –, avec retour au système qui fonctionnait auparavant. C'est-à-dire avec des amendes, des retraits de permis ou des annulations décidés par les tribunaux, ce qui est mieux, plus juste et plus équitable. »

11. « Je souhaite que les auto-écoles viennent dans tous les lycées apprendre le code aux jeunes et que l'examen soit organisé dans les établissements. Tous les lycéens quitteront l'école avec le code en poche. Pour l'examen de conduite, l'État prendra l'engagement d'un délai maximum d'un mois entre deux essais. Enfin, à tous ceux qui effectuent le service civique, nous offrirons la possibilité d'apprendre à conduire et de passer le permis. »

12. « Nous voulons le permis gratuit et intégré à la scolarité. Cela devrait être une mission de l'Éducation nationale, car le permis est incontournable. Dans les grandes villes où il y a beaucoup de transports en commun, les jeunes le ressentent moins, mais partout ailleurs, c'est indispensable. »

13. « Je propose un forfait pour que chaque jeune en service civique puisse passer son permis de conduire. Tous ceux qui accepteront de donner leur temps dans un service civique auront une récompense au sens de ce dévouement qui leur sera consacré par la nation. »

14. « Je durcirai la législation pour les véritables chauffards, ceux qui enfreignent la loi de manière tellement abusive qu'ils méritent des sanctions pénales exem-

plaires. J'interdirai la vente d'alcool sur les autoroutes. Ces nouvelles mesures seront donc à la base du projet nouveau que je développe pour notre sécurité routière : fermeté et justice en seront les maîtres mots. »

15. « Les radars fixes ont permis de baisser le nombre très significatif des excès de vitesse, à l'origine d'un très grand nombre d'accidents. Mais je suis aussi très favorable aux radars pédagogiques. Les radars-tronçons et les indicateurs de vitesse devraient être développés. La culture du chiffre, cela ne veut pas dire grand-chose. Je crois que nous devons avoir une politique de sécurité routière adaptée aux territoires, avec la prise en compte par les forces de l'ordre d'une cartographie des risques. »

16. « Ils [les radars] sont devenus aujourd'hui de véritables machines à sous, et l'automobiliste un délinquant en puissance. Il sera mis fin immédiatement au programme en cours d'installation de nouveaux radars. En 2012 ce ne sera pas 400 en plus, mais 0. Quant aux 2 000 radars actuels, ils seront systématiquement annoncés. »

17. « Cette politique [du radar], si elle a permis de faire chuter le nombre de morts sur la route, reste une réponse antinomique quand, dans le même temps, on a proposé des véhicules de plus en plus puissants et rapides, donc de plus en plus chers et consommateurs d'énergie, tout en punissant l'usage. Une véritable politique de sécurité routière passe par une remise en cause de notre modèle du "toujours plus", "plus puissant", "plus cher". »

18. « [Je suis] favorable à un rapprochement des vitesses limites autorisées sur routes et autoroutes ce qui se pratique chez la plupart de nos voisins européens, soit en général 120 km/h sur autoroutes et 90 km/h maxi sur les voies d'agglomération. »

N. Arthaud (12) – F. Bayrou (9, 15) – N. Dupont-Aignan (3, 14) – F. Hollande (2, 8, 13) – E. Joly (1, 18) – M. Le Pen (6, 10, 16) – J.-L. Mélenchon (5, 17) – P. Poutou (7) – N. Sarkozy (4, 11).

LETTRE DE LA LIGUE AUX CANDIDATS À LA PRÉSIDENTE DE LA RÉPUBLIQUE

Lettre CP/KG 2012030337 adressée à Mesdames et Messieurs les candidat(e)s

C'est au candidat à la Présidence de la République que nous nous adressons.

Contrairement au quinquennat précédent nous assistons maintenant à une stagnation du nombre des victimes. Nous sommes persuadés que des progrès sont encore possibles mais il faut une volonté politique clairement exprimée au plus haut niveau de l'État et relayée par tous les ministres concernés.

Une fronde s'est développée en 2011 lors du vote des mesures d'assouplissement du permis à points. Les mesures de sécurité routière ont été caricaturées, présentées comme uniquement répressives, ou n'ayant comme but que de remplir les caisses de l'État. Rien ne fut dit sur les souffrances et sur les victimes épargnées qui resteront toujours anonymes et ne pourront jamais témoigner leur reconnaissance. Ne se font entendre que ceux qui ont été contrôlés en infraction et se répandent en imprécations contre le système qui les a sanctionnés.

Nous vous demandons de prendre l'engagement de mener une politique sans faiblesse en annonçant dès maintenant que, si vous êtes élu, il n'y aura aucune amnistie y compris pour les infractions au stationnement, première marque d'incivilité. Il s'agira d'un signal fort qui marquera votre détermination de poursuivre le combat contre la violence routière.

L'insécurité sur nos routes met en jeu l'intégrité physique et psychique de plusieurs dizaines de milliers de nos concitoyens chaque année. Elle coûte également annuellement quelques dizaines de milliards d'euros à notre économie nationale. C'est un enjeu que vous ne pouvez négliger.

Nous vous soumettons 10 questions pour lesquelles nos militants et sympathisants attendent une réponse précise, diffusée auprès de nos adhérents et sympathisants et que nous rendrons publique.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Chantal PERRICHON
Présidente

Questions aux candidats

- 1 – L'analyse du passé a montré l'impact négatif des amnisties routières. Renoncerez-vous à toute forme d'amnistie concernant les infractions routières ?
- 2 – La lutte contre la violence routière sera-t-elle une des priorités de votre présidence ?
- 3 – Actuellement le nombre de tués sur les routes avoisine les 4 000, quel sera votre objectif pour la fin de la mandature en 2017 ?
- 4 – Souhaitez-vous renforcer la loi Evin en interdisant la publicité des boissons alcoolisées et le sponsoring par des alcooliers de soirées de jeunes ?
- 5 – Comptez-vous, pour réduire les accidents et la pollution, baisser de 10 km/h la vitesse maximale des véhicules hors agglomération ?
- 6 – Développerez-vous une politique de sanction de la vitesse et de l'alcool par des contrôles plus fréquents et plus fiables ?
- 7 – Envisagez-vous de faire un audit complet du réseau pour obtenir une plus grande cohérence et pertinence des limitations de vitesse et des aménagements ?
- 8 – Vous investirez-vous, au niveau européen, pour faire réduire la puissance inutile des véhicules et harmoniser les règles du code de la route (vitesses, sanctions) ?
- 9 – Êtes-vous favorable à l'équipement progressif des véhicules de technologies améliorant la sécurité routière : Limiteur s'adaptant à la Vitesse Autorisée (LAVIA), neutralisation de tout téléphone en conduisant, « boîte noire » accidentologique ?
- 10 – Donneriez-vous une réelle importance à la sécurité routière dans la formation des jeunes mais aussi de tous les acteurs et décideurs concernés ?

oui non

Nom :

Date et Signature :

ÉTHYLOTEST OBLIGATOIRE

À partir du 1^{er} juillet 2012 (Décret N° 2012-284 du 28 février 2012), il devra y avoir un éthylotest dans tout véhicule terrestre à moteur. « (...) nous souhaitons que l'usage de l'éthylotest devienne tout à fait banal, et qu'on fasse avec comme il y a quinze ans avec le préservatif, que ce soit normal d'en avoir », explique Jean-Luc Nevache, délégué interministériel à la sécurité routière, qui souhaite inciter les conducteurs à l'auto-contrôle.

Dans 2 accidents mortels sur 3 avec alcoolémie, le taux est supérieur à 1,5 g/l. Un éthylotest inciterait à se contrôler ces personnes qui prennent la route alors qu'elle ne peuvent ignorer le risque ? Un éthylotest enfoui dans la boîte à gants est-il de nature à développer l'auto-contrôle systématique ? Les conducteurs responsables ont quant à eux depuis longtemps adopté la bonne conduite et n'ont pas besoin d'une obligation.

Ligne rouge. On comprend par exemple l'obligation pour tous les conducteurs de boucler leur ceinture de sécurité ou de détenir un gilet fluorescent ou encore un triangle de pré-signalisation : ce sont des mesures de prévention qui concernent **tout le monde, tout le temps**. Mais pour pallier à l'incivisme et au comportement déviant d'une minorité, – et sous prétexte de pédagogie – est-il légitime d'appliquer à tous – abstinent compris – une mesure individuellement contraignante, coûteuse, difficilement contrôlable et dont il serait bon de connaître l'impact environnemental avant de l'appliquer ?

Certes, une telle obligation ne fâchera personne et fera l'affaire du seul fabricant français dont la pression a fini par

payer. Et on pourra désormais se donner bonne conscience en distribuant des éthylotests dans les colloques et fêtes locales. Les alcooliers pourront en livrer des stocks dans les fêtes étudiantes qu'ils sponsorisent et la vodka en promotion dans les hypermarchés pourra être flanquée d'un éthylotest gratuit. Et le tout – des dizaines de millions de tubes utilisés ou non, remplis de substances toxiques – finira dans la nature.

La lutte contre l'alcool au volant est certes multiforme et la prévention est très développée dans notre pays. Nous maintenons toutefois qu'elle passe surtout par des moyens plus ciblés, incluant dissuasion, sanction et soin.

Cette mesure doit être évaluée

Une évaluation doit être réalisée et ses résultats rendus publics. Une étude vérifiant l'innocuité du rejet dans l'environnement de plusieurs dizaines de millions de doses des produits nocifs présents dans l'éthylotest doit être conduite rapidement.

Qu'est-ce qu'un éthylotest chimique ?

Une partie de l'alcool absorbé (éthanol $\text{CH}_3\text{CH}_2\text{OH}$) est rejetée par l'haleine. Passant sur un gel contenant du dichromate de potassium (jaune orangé), il le réduit et le transforme en chrome III de couleur verte. Le changement de teinte indique alors grossièrement s'il y a présence d'une alcoolémie chez la personne. C'est un test sans valeur probante, qui doit lors des contrôles routiers être confirmé par une mesure à l'éthylomètre.



La fiabilité des éthylotests chimiques

Dans les conditions optimales de qualité et de mise en œuvre, la réaction montre le changement de couleur indiquant la présence d'alcool. Avec le test homologué, 6 opérations sont à effectuer méthodiquement : la question est posée de la capacité à les dérouler en état d'alcoolémie.

Lecture et interprétation du résultat

Les variations de couleurs (jaune virant au vert mais peu contrasté) et leur position par rapport au repère (ligne cerclant le tube de verre) sont difficiles à interpréter surtout en

Plus de 20 millions de tests dispersés par an

35 millions de véhicules équipés. Utilisés ou non, où les tests finiront-ils leur vie ? Des **dizaines de millions** de produits à toxicité reconnue passés en déchets ou jetés dans la nature chaque année ? Les conséquences ont-elles été étudiées ?

ambiance dégradée (éclairage faible, ambiance festive ...). Dans la pratique, les alcoolémies proches de la limite légale (0,5 g/l) sont difficilement décelables.

Toxicité de l'éthylotest chimique

Le dichromate de potassium $\text{K}_2\text{Cr}_2\text{O}_7$ est très toxique par ingestion ou inhalation et très nocif par contact ; la dose mortelle est de 0,5 g pour un homme. L'élément chrome peut selon sa forme être accumulé par divers organismes vivants, dont les végétaux lorsqu'il est présent dans les eaux d'irrigation et peut ainsi se retrouver dans la chaîne alimentaire. On comprend les précautions inscrites sur l'emballage ...

La durée de validité est telle que tous les 2 ans, plusieurs dizaines de millions de tests devraient être détruits *méthodiquement* afin de ne pas disperser ces substances dans l'environnement. À notre connaissance, aucun protocole n'est prévu.

Des mentions vraiment pas rassurantes...

« Les testeurs (les éthylotests) contiennent des agents oxydants forts. À manipuler avec soins, ne pas laisser à la portée des enfants et disposer attentivement après utilisation dans une poubelle adéquate. En cas de contact avec les yeux ou la peau, rincez toute de suite abondamment à l'eau et demandez l'avis médical ».

« En cas d'entreposage prolongé, à protéger de la lumière et éviter les températures supérieures à 40°C. En cas d'utilisation après l'échéance, les résultats ne sont plus fiables ».

Les transports terrestres* se taillent la part du lion dans les nuisances que subissent les populations. Peut-on rester muets sur les dommages et préjudices causés par les infrastructures défectueuses, les véhicules trop bruyants, les trafics démentiels, la recrudescence de poids lourds, les vitesses inadaptées et les comportements inciviques ? Ces nuisances, appliquées à grande échelle de manière contraignante aux populations sont des problèmes de santé publique. Elles ont un coût financier et humain considérable. Elles sont aussi une forme de violence.

*Pour l'automobile, 40 millions de véhicules parcourant chaque année 560 milliards de kilomètres sur le million de km de voies « carrossables ».

Là où il y a des véhicules et des humains, c'est à la voiture de se faire discrète, pas l'inverse. Cela est possible à condition d'inverser le modèle : la logique qui prévaut depuis 1 siècle (« *les autos doivent passer, protégez-vous, éloignez-vous, équipez vos maisons* ») est balayée depuis longtemps par la densification de l'habitat et par l'augmentation constante du trafic ainsi que des vitesses. L'arsenal réglementaire est dépassé. Améliorer l'infrastructure et les véhicules procure une faible marge de progrès. Le seul moyen réaliste de traiter le problème – qui rejoint nombre d'autres préoccupations environnementales et économiques – est de **réduire les nuisances à leur source.**

1 – Le bruit routier

Les conséquences pathogènes du bruit sur le corps humain sont connues. Gêne, inconfort, perturbations du sommeil, effets physiologiques – dont l'audition –, stress, effet de dose... Fortement documenté, objet d'une importante littérature réglementaire et de promesses non tenues, le bruit routier reste dans les faits soumis à la pression de l'automobile « dans tous ses états ». Ce qui n'est pas peu dire.

Le milieu péri-urbain particulièrement touché.

En protégeant les centres-villes d'un trafic insoutenable, les périphériques, roades etc. ont détérioré d'autres espaces d'habitat : la puissance publique applique peu ou pas les lois qui seraient protectrices de la santé publique. Lors des enquêtes publiques, les prévisions de trafic ont parfois été mal évaluées, voire minorées ou ignorées pour « faire passer la pilule » à des millions de riverains victimes désormais d'atteintes à leur santé et à leur confort de vie, voire de pertes patrimoniales extrêmement graves (perte de valeur des biens immobiliers).

D'où vient le bruit routier ?

- **Le bruit mécanique** : sa part diminue avec la vitesse mais les émergences sonores (motos, silencieux illégaux) subsistent. Contrôles et sanctions sont rarissimes.
- **Le bruit aérodynamique** : lié au carré de la vitesse, son impact est faible si celle-ci est modérée, mais doit être traité au-delà de 100 km/h sur des voies à fort trafic.
- **Le bruit du contact pneu/revêtement** : lié à la vitesse. Accentué par la monte de pneus qui doivent obligatoirement correspondre à la vitesse maximum du véhicule donc plus bruyants au roulement (1).

Rapport de boîte de vitesse	Bruit mécanique	Bruit contact pneu/sol
En 2 ^e vitesse	65 %	35 %
En 3 ^e vitesse	30 %	70 %
En 4 ^e vitesse	15 %	85 %

Cftr-Info-Juin 2001 – Influence de la couche de roulement de chaussée sur le bruit du trafic routier – Exemple d'un VL sur un revêtement BB semi-grenu 0/10.

Comment le bruit est-il mesuré ?

Le bruit émis par le véhicule est réglementé (2) : 74 à 80 dB (selon type véhicules) à 50 km/h sur une distance de 40 mètres, mesuré à 7,50 mètres sur le côté. Ce protocole concerne le bruit perçu à courte distance et faible vitesse ; car l'impact pneu/sol est très faible à 50 km/h mais devient très gênant dès que la vitesse augmente. Or c'est cette vitesse qui crée la principale nuisance sonore aux populations riveraines des axes routiers ou péri-urbains.

Pour les riverains il y a aussi une réglementation : mesure de l'énergie en façade des maisons – 60 à 65 dB(A) (3) – dans des conditions définies : pluie, vents etc... Il s'agit de niveaux dits « pondérés » (4), qui atténuent les émergences sonores pourtant extrêmement gênantes pour les riverains (motos accélérant fortement, silencieux... bruyants...).

Seule solution : diminuer le bruit à sa source

Diminuer le bruit du véhicule ? De grands efforts sont déjà faits par les constructeurs pour limiter les bruits mécaniques et améliorer les pneumatiques. Mais la marge de progrès est faible face à l'importance des nuisances.

Les revêtements spéciaux, merlons et murs antibruit limitent la transmission de bruit. Ils ont toutefois une faible capacité à réduire la nuisance d'un ouvrage où passent 40 000 à plus de 100 000 véhicules par 24 heures. Très onéreux, ils sont payés par la collectivité qui paie ainsi le prix de performances inutiles sur la route.

S'il est impossible de modifier les lois de la physique, on peut faire varier les données qu'on y entre : ce sont principalement la vitesse et la masse des véhicules.

Réduire les vitesses de circulation sur les ouvrages urbains et péri-urbains diminuera la nuisance sonore imposée à des millions d'habitants.

- (1) Ils sont plus « sculptés », avec des armatures et des masses de gomes plus lourdes = énergies de choc et de compression plus importantes : c'est une des rançons de la vitesse et du poids inutiles.
- (2) Directives européennes 99/101/CEE, 01/43/CE.
- (3) Réglementation complexe selon les voies.
- (4) Par intégration des courbes d'enregistrement.

2 – Effets sur la santé publique

Les oxydes d'azote

Les NO_x (monoxyde NO et dioxyde d'azote NO₂) proviennent de la combustion des combustibles fossiles. « Une exposition à long terme peut altérer la fonction pulmonaire et augmenter les risques de troubles respiratoires des personnes durablement exposées. Le dioxyde d'azote pénètre dans les voies respiratoires profondes, où il fragilise la muqueuse pulmonaire face aux agressions infectieuses, notamment chez les enfants. Aux concentrations rencontrées habituellement le dioxyde d'azote provoque une hyper-réactivité bronchique chez les asthmatiques. Ils contribuent aussi à créer l'acide nitrique (> pluies acides) et favorise la formation d'ozone dans les couches habitées ».

Les quantités de NO_x émises sont liées à la consommation de carburant, elle-même très dépendante de la vitesse et du régime de conduite (trafic régulier ou non).

Les particules (« particules fines »)

Les constructeurs français ont « dieselisé » notre pays (70 à 80 % des véhicules). Ce choix – unique dans le monde et qui va être remis en cause – a des conséquences en santé publique : ces moteurs émettent des imbrûlés (cendres, suies) sous forme de particules. Les filtres (FAP) ne résolvent que partiellement le problème : parc incomplètement équipé, système d'injection ou filtres défectueux, conduite inadaptée... **L'émission est liée à la consommation de combustible, liée elle-même à de nombreux facteurs dont la vitesse. La régularité du trafic a également une grande influence, d'où la nécessité de flux réguliers obtenus avec des vitesses modérées et homogènes.**

L'effet des particules sur la santé

« (...) d'une part les particules de faible taille peuvent atteindre le poumon profond et y rester durablement, ce qui peut conduire à une atteinte des tissus par effet mécanique d'irritation (atteintes fonctionnelles respiratoires, asthmes) ; d'autre part, la phase solide sert de « vecteur » pour délivrer, au plus profond de l'arbre respiratoire, des composés adsorbés. On est sûr que certains de ces composés sont cancérigènes ou mutagènes, d'autres sont suspectés de l'être »*.

*ADEME – Les particules de combustion automobile et leurs dispositifs d'élimination – Données et références – Barbusse – Plassat – 2005.

Les véhicules polluants exclus des grandes villes

Le Figaro, 12 mars 2012 – Angélique Négroni

(...) Enjeu sanitaire

L'enjeu de ce projet* est avant tout sanitaire. En 2005, une évaluation faite dans les vingt-cinq pays de l'Union européenne estimait qu'en France près de 42 000 décès étaient dus à la pollution de l'air par les particules fines. Une autre étude coordonnée par l'Institut de veille sanitaire l'an passé et menée dans douze pays européens a livré à son tour son résultat alarmant. La perte d'espérance de vie liée aux particules fines pour les personnes de 30 ans et plus est de 5,8 mois à Paris, 7,5 mois à Marseille, 5 mois à Bordeaux.

*L'article concerne les Zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA).

Les aérosols routiers

Les chaussées sont le réceptacle de nombreux éléments solides provenant de sources diverses : environnement végétal, mais aussi tout ce qui provient de la circulation : poussières et résidus divers, produit de l'usure des freins, des pneumatiques, substances issues des chargements de poids lourds etc. Le lessivage naturel par les pluies n'élimine pas toujours ces substances qui sont soulevées par les effets aérodynamiques des véhicules et déplacées par les vents. **Plus le flux de circulation est rapide, plus le volume de l'aérosol diffusé dans l'atmosphère voisine est important.** Une étude allemande orientée sur la pollution urbaine a montré par exemple qu'en abaissant la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, les phénomènes d'activation des pollutions au sol sont divisés par 2.

L'autre violence routière

Les chercheurs du Programme de Surveillance Air et Santé (PSAS) étudient l'impact de la pollution sur la mortalité. Si une corrélation entre la hausse de la pollution et la mortalité était présumée depuis un certain temps, celle-ci n'avait pas été quantifiée. Or la comparaison des effets de la canicule suivant le niveau de pollution dans différentes villes a permis d'estimer à 379 le nombre de décès directement attribuables à la pollution sur la période étudiée. Bien sûr, il est possible de discuter ces chiffres mais le doute n'est plus permis, la pollution tue, la pollution porte gravement atteinte à la santé. Les sources de cette pollution ou plutôt de ces pollutions sont évidemment diverses : industrie, agriculture, chauffage, circulation routière... L'origine de l'ozone qui est un indicateur de la pollution se trouve principalement dans les oxydes d'azote (NO_x) et dans les composés organiques volatiles (COV). Or la circulation routière est responsable respectivement de 50 % et 25 % de ces émissions. La conclusion qui s'impose est bien que nos véhicules ne se contentent pas de tuer sur la route mais aussi à distance et à « petit feu ». Jusqu'à présent les pouvoirs publics se sont contentés soit de promulguer des lois comme la « loi sur l'air » sans se donner les moyens de les appliquer (cette loi est bafouée tous les jours) soit de bonnes paroles faisant appel à la responsabilité individuelle. On retrouve là le schéma qui avait prévalu pendant des années pour la sécurité routière. Or justement cette expérience de la sécurité routière et des progrès qui y ont été faits nous permettent de dire que la pollution automobile est avant tout un problème politique, que des décisions doivent être prises collectivement et que si nos fameux « décideurs » ne veulent pas s'atteler à cette tâche, alors qu'ils restent chez eux. Ce numéro très « écolo » est particulièrement dédié aux victimes de cette autre violence routière.

Philippe VAYSETTE – Président de la Ligue du Calvados

Les émissions de CO et de CO₂

Quand un moteur brûle 1 gramme d'essence (octane), il « emprunte » à l'atmosphère 3,5 grammes d'oxygène et produit du CO et surtout du CO₂ – (à l'origine de l'effet de serre) qui sortent par le pot d'échappement en quantités impressionnantes. Exactement proportionnelle au carburant consommé, cette « empreinte carbone » est bien connue maintenant : **la vitesse y joue un rôle prépondérant, le gain en la réduisant est massif.**

*CO : oxyde de carbone ; CO₂ : dioxyde de carbone.

UN EXEMPLE : LE PÉRIPH' PASSE DE 90 À 70 KM/H

Regardons un périphérique comme il y en a maintenant dans la plupart des agglomérations importantes : mobilité oblige. Ces ouvrages sont aussi de redoutables machines à nuisances, toutes accentuées par la vitesse. Or, il ne fait aucun doute que celle-ci peut être réduite sans inconvénients techniques et avec de gros avantages humains et économiques. Prenons une décision politique : réduisons et faisons respecter strictement la vitesse limite autorisée (VLA) à 70 km/h.

Influence sur le bruit perçu par les riverains

Avec comme base « zéro décibels à 50 km/h », le bruit augmente de :

+ 1,5 dB(A) à 70 km/h + 3,0 dB(A) à 90 km/h
+ 2,5 dB(A) à 80 km/h + 4,0 dB(A) à 100 km/h

La baisse généralisée de la vitesse réduirait sans doute le bruit perçu de 1 à 2 dB(A) : c'est considérable, surtout pour l'effet de dose au bord d'ouvrages à trafic continu (souvent 20 heures sur 24).

Influence sur les émissions polluantes et de CO₂

1 – Carburant : économie massive

À 90 km/h et 12 litres/100 km : 105 millions de litres consommés par an. À 70 km/h et 10 litres/100 km (- 15 %) : 88 millions de litres. Économie : **17 millions de litres** de carburant en moins sur un an.

2 – Polluants : moins de carburant, moins de pollution

Moins d'essence consommée = moins d'air comburant = moins de pollution chimique = moins de nuisances pour l'environnement humain.

3 – Trafic calmé, moins de particules carbonées

Une circulation plus lente apporte de l'homogénéité au trafic (moins de « coups d'accordéon ») : les diesels, mieux utilisés, produisent moins d'imbrûlés – donc moins de substances nocives diffusées dans l'atmosphère.

4 – Et moins volent... les aérosols...

Baisse de vitesse = moins d'effets aérodynamiques = volume aérien chargé de particules moins important = moindre diffusion hors des chaussées = moins de poussières dans les maisons et dans les poumons.

5 – Gaz à effet de serre : 20 000 tonnes en moins

Réduction proportionnelle à l'économie de carburant. Entre 90 km/h et 70 km/h, c'est 54 tonnes de CO₂ en moins par jour et presque 20 000 tonnes par an. À multiplier en France par 50 périphériques et des milliers de km de roclades urbaines ou autres 2x2 voies...

Influence sur l'usage

1 – Fluidité du trafic : le goût de bouchon en moins

Le débit d'un ouvrage trafiqué à fort trafic comme un périphérique reste théoriquement constant, autour de 1 800 véhicules/heure/voie avec une inter-distance de 2 secondes. En modérant la vitesse, moins d'à-coups, trafic plus homogène, meilleure perception de la situation routière, réaction et anticipation meilleurs pour les conducteurs : finalement, plus la vitesse est proche de l'optimum, plus la fluidité est grande.

Un périphérique parmi d'autres

- Longueur : 40 km
- Vitesse autorisée : 90 km/h
- Trafic (1)(2) : 60 000 à 90 000 véhicules jour parcourant ¼ du circuit (10 km)
- 2 400 000 km/jour, 876 millions km/an sur l'ouvrage (2).
- Vitesses pratiquées (circulation libre) : 70 à 100 km/h
- Impact sonore sur 2 400 hectares (300 mètres de part et d'autre)
- Niveaux sonores Laeq (3) jour : 58 à 65 dB(A), nuit : 55 à 61 dB(A)
- 160 000 personnes touchées par le bruit (4)
- 105 millions de litres de carburant consommés par an (5)
- 131 400 tonnes de CO₂ émises (6)

- (1) Trafic moyen annualisé par jour – TMJA – en un point donné.
(2) 240 000 véhicules parcourant ¼ du parcours total (10 km) soit 2 400 000 km chaque jour (source PDU local).
(3) Laeq : niveau moyen d'énergie acoustique perçue sur période 6 h-22 h et 22 h-6 h.
(4) Moyenne 25 logements par hectare × 2,5 personnes par logement).
(5) Base 12 litres/100 tous usagers confondus (compris PL).
(6) Base moyenne 150 g de CO₂ par km (tous usagers).

2 – Accès et sorties de l'ouvrage :

la vitesse dans les « bretelles » doit être compatible avec celle du flux principal pour ne pas le perturber : 70 km/h est une bonne vitesse.



3 – Moins d'accidents, accidents moins graves

L'hétérogénéité des vitesses, les changements de file, le trafic poids lourds, les excès en tous genres augmentent le risque d'accidents. Une vitesse qui baisse, associée à une « discipline de file » réduira ce risque. Y compris pour les accidents de poids lourds souvent très graves, notamment pour les transports de marchandises dangereuses.

Influence sur la durée de parcours

10 km parcourus à la vitesse moyenne de...
90 km/h : 6,7 minutes
70 km/h : 8,6 minutes

Consommation réduite, économie, moins d'accidents, moins de bouchons, confort de conduite, convivialité améliorée : c'est le gain des automobilistes. Pour les millions de gens qui n'ont d'autre solution que d'habiter dans le champ de nuisance d'un grand axe routier, c'est moins de bruit, moins de stress, moins de pollution et d'odeurs, une meilleure santé. Les automobilistes vont râler pendant 3 mois. Et progressivement, tout le monde se calera sur les nouvelles vitesses, d'autant plus facilement que les usagers eux-mêmes y trouveront leur compte.

Lorsqu'en février l'association « 40 millions d'automobilistes » réunit la presse pour communiquer sur les travaux de son « Institut d'études des accidents de la route », nous avons naturellement été intéressés, comme nous le sommes chaque fois qu'il s'agit de mieux connaître l'accidentalité. Présentée comme déterminante par son angle d'attaque et sa méthodologie, cette « étude » nous paraît être une proche réplique des documents de l'ONISR (1) – dont l'association dénonce pourtant « les commentaires biaisés ». Mentions et interprétations des causes peu ou pas documentées réduisent toutefois l'intérêt de cette approche et laissent peu de place à des apports réels d'information.

La somnolence, pointée comme cause majeure est étudiée avec des postulats discutables. L'étude INRETS/INSERM sur le téléphone au volant est détournée de son sens, et pourrait faire douter le lecteur non averti du risque de cette pratique. Quant à la vitesse inadaptée, constituante de la plupart des accidents, elle est ignorée ou citée pour en minorer les effets.

On pourrait croire à un exercice de communication ordinaire : il n'en est rien et le détournement des vrais problèmes de l'insécurité routière est assez réussi si l'on considère les ravages de cette belle conférence de presse dans les médias.

(1) ONISR : Observatoire Interministériel de Sécurité Routière.

Question de méthode

L'observation de la presse quotidienne régionale. La PQR relatant partiellement les faits, évoquant peu les causes ne permet pas le recensement exhaustif de 70 000 accidents corporels par an qui n'est possible que par une administration organisée et permanente avec un système d'information structuré (État, Observatoire).

Seul le fichier ONISR peut fournir la masse d'information. Le « bilan sommaire » (*), – janvier 2012 – permet d'estimer 2011 à partir de 2010 avec de simples coefficients multiplicateurs (Cf. encart) et des tableaux. La relative stabilité de nombreux indicateurs statistiques, extrapolés, fait le reste.

* L'accidentalité routière en 2011 – Bilan sommaire – Louis Fernique – ONISR – janvier 2011 – Bilan_prov_2011_cle23ca54.pdf



La somnolence : une démonstration trompeuse

Ce que dit l'étude présentée à la presse.

- En 2011, 3 970 tués, dont 2 761 sur route (70 %).
- Sur ces 2 761 tués, 65 % par perte de contrôle (1 771 tués).
- Sur ces 1 771 tués, 1 130 en ligne droite.
- Sur ces 1 130 tués en ligne droite :
 - 149 motos et cyclomoteurs,
 - 249 VL-VU-PL avec alcool,
 - 732 distraction et assoupissement
- Sur ces 732, on choisit de dire que la distraction cause 15 % (soit 110 tués) et la somnolence 85 % (soit 622 tués).
- Et 622 tués par somnolence.
 - C'est 55 % des tués sur route en ligne droite.
 - C'est 22 % des 2 761 tués sur routes.
 - C'est 18 % des 3 970 tués de l'année.

Des choix à expliquer

- « 65 % de pertes de contrôle » : d'où vient ce chiffre ? (la « perte de contrôle » est un inconnu des bases de données BAAC) (**).
- 85 % pour la cause « somnolence » et 15 % pour la cause « distraction » : quelle documentation ? Pourquoi pas 50/50 ou 30/70 etc. ? Alors que nul dans la proximité d'un accident mortel ne peut affirmer que le conducteur s'est endormi ou qu'il a été distrait, comment l'auteur de cette étude arrive-t-il à de telles précisions pour des milliers d'accidents et en conclure que 55 % des tués en ligne droite sont dus à la somnolence ?

(**) BAAC : bulletin d'analyse d'accident corporel.

Des constats scientifiques ...

« **Plus on va vite, plus on regarde la route et plus on serre les mains sur le volant. Et si on va trop vite, l'accident survient au prochain virage mais pas dans la ligne droite.** »

« **Le risque auquel sont exposés les piétons, c'est l'absence de visibilité.** »

« **Les piétons ne portent pas de vêtements réfléchissants et leur comportement laisse penser qu'ils croient que les automobilistes les voient.** »

Délicat. « En effet, ce n'est pas parce que 5 jeunes gens ivres, entassés dans une "citadine" se tuent dans un virage à 5 h du matin que l'automobiliste qui est flashé à 100 km/h sur une route large et droite est un chauffard. »

Motos et cyclos : « C'est aussi aux deux-roues motorisés d'assurer leur sécurité en prenant en compte les risques que comporte leur très grande vulnérabilité. »

« **Ce que l'on reproche à l'hypovigilance, c'est le manque de réaction en cas de survenance d'un événement fortuit. Or, en ligne droite, le manque de réaction se traduit par le maintien de la trajectoire rectiligne du véhicule, ce qui va dans le bon sens (...).** »

Tournez vélos !



La « Petite reine » a eu souvent les honneurs des médias depuis quelques mois. C'est qu'une nouveauté vient d'apparaître dans son mode d'emploi : les cyclistes peuvent désormais franchir les feux « au rouge » si cela est permis par un panneau spécial ou par un dispositif lumineux. Cette signalisation autorise les cyclistes soit à tourner à droite, soit à poursuivre tout droit à un feu rouge lorsqu'il n'y a pas de voie venant de droite. Le cycliste doit effectuer ce mouvement avec prudence : il doit laisser passer les piétons – au besoin en s'arrêtant – et s'engager dans le carrefour en laissant la priorité aux autres véhicules qui passent au vert. Pendant le « rouge », seule la direction indiquée est autorisée, le cycliste ne peut continuer tout droit lorsque le panneau indique la possibilité de tourner à droite. En l'absence de cette signalisation spécifique, l'arrêt est impératif.



Régime dérogatoire

Un feu au rouge représente toujours une interdiction de franchissement. Contrairement aux doubles sens cyclables devant systématiquement dans les zones 30 et les zones de rencontre, le tourne à droite vélo est une **exception** à la règle. Ce sont les maires (ou Présidents des Conseils généraux pour la voirie départementale) qui décideront s'il est opportun d'accorder une dérogation et de procéder par arrêté au cas par cas. Cette approche dérogatoire paraît naturelle dans la mesure où un examen de chaque carrefour est nécessaire pour s'assurer que le franchissement ne crée pas une situation de risque pour les usagers.

USA : quel casque pour quelle activité ?

Cette manière de présenter le casque est bien différente de la nôtre : au lieu de dire « Mettez un casque pour faire du vélo », la Commission de sécurité des produits de consommation US (1) démontre son utilité d'une manière plus générale en parlant des diverses activités dans lesquelles un risque existe pour la tête compte tenu de l'énergie mise en œuvre : on trouve dans le dépliant les modèles et les différents standards d'homologation pour le vélo, mais aussi pour le roller, le BMX, le skate-board, le kart, le cheval, le base ball, le patin à glace, le ski etc.

Cette vision pragmatique est aussi à notre sens beaucoup plus pédagogique : elle ne parle pas spécifiquement du vélo, mais de **la tête** et intègre sa protection dans une notion plus large de protection de son corps dans des situations récréatives diverses. « Je mets un casque pour protéger ma tête » : c'est comme pour faire du cheval ou du kart... – ou pour les adultes «... Pour aller sur mon chantier » -. Le vélo, c'est pareil...

(1) U.S. Consumer Product Safety Commission (CPSC) – www.cpsc.gov

Casque ou pas ?

Une étude de l'INSERM (1) – Les chercheurs de l'équipe d'Emmanuel Lagarde de l'unité Inserm 897 « Centre de recherche Inserm épidémiologie et biostatistique » en collaboration avec l'Université Victor Segalen Bordeaux 2 ont cherché à comprendre les obstacles à l'usage du casque et ce qui pourrait inciter à le porter. Bien que représentant une faible proportion des moyens de déplacements en vélo, les cyclistes sont à l'origine de 5 % des tués et 6 % des blessés graves en ville, la plupart souffrant d'un traumatisme crânien. C'est pourquoi les chercheurs ont étudié l'impact chez les adultes de deux stratégies de promotion (documentation et don d'un casque) en utilisant une méthodologie comparative randomisée. Les résultats de cette étude sur 1 800 utilisateurs de vélo dans Bordeaux et son agglomération sont publiés dans la revue PLoS ONE le 15 février.

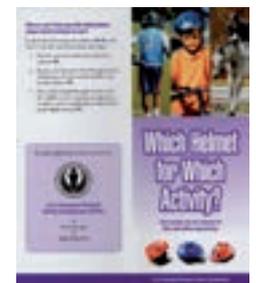
(1) <http://www.inserm.fr/espace-journalistes/comment-mieux-prevenir-les-blessures-a-la-tete-pour-les-cyclistes>

Plan national vélo

Le 26 janvier 2012, a eu lieu une journée au cours de laquelle se sont constitués les groupes de travail sur 3 enjeux : social, économique et touristique, aménagement urbain, mobilité. 6 domaines ont été définis :

- A : le vélo dans la rue et sur la route
- B : le vélo et la ville
- C : Tourisme, loisirs et sports
- D : valorisation des atouts sociaux, économiques et environnementaux du vélo
- E : l'outil vélo
- F : l'État acteur

Plus de 60 actions aux services de ces objectifs ont été inscrites au rapport de cette journée.



« C'est ta tête qui compte ! »

Question : « Pourquoi un casque est-il si important ? »

Réponse : « Lors de plusieurs activités récréatives, mettre un casque réduit le risque de blessures graves et peut même te sauver la vie ».

Question : « Comment un casque protège ma tête ? »

Réponse : « Lors d'une chute ou d'une collision, presque toute l'énergie du choc est absorbée par le casque plutôt que par ta tête et par ton cerveau ».

POSTFACE : Un jour, sur la route [...] ...

Nous avons rencontré plusieurs fois Bertrand Parent, l'auteur de ce livre. Cette postface que nous avons rédigée, Ghislaine Leverrier et moi avec la complicité de Michel Ternier, à la demande de son éditeur, a finalement été refusée : trop polémique vis-à-vis des médias pour l'éditeur, la postface n'était pas bienvenue... Nous avons donc décidé de la livrer aux lecteurs de Pondération.

Chantal PERRICHON

Présidente de la Ligue contre la violence routière

Postface

Ce récit, écrit sans aucune complaisance, témoigne d'un grand courage : courage du journaliste qui sort de l'anonymat et s'expose au regard de ses confrères, courage du père de famille qui dévoile un lourd secret à ses enfants, courage de l'homme qui accepte la confrontation avec un passé que les proches ont voulu occulter, enfin et surtout, courage pour affronter le jugement des familles qui ont été détruites par cette violence routière.

À notre connaissance, Bertrand Parent est le premier qui s'accuse publiquement dans un livre d'avoir tué sur la route. Il note à juste titre, que lors de son premier appel téléphonique, le silence a été ma première réaction. En effet, depuis sa création en 1983, l'empathie des militants se porte naturellement vers les familles de victimes. Or, pour la première fois, le responsable d'un accident mortel, parce qu'il était excédé des attaques incessantes contre la sécurité routière, souhaitait me rencontrer pour adresser un message aux militants de la Ligue, aux familles en souffrance, mais également à tous ceux qui sont inconscients des risques qu'ils prennent et qu'ils font prendre aux autres. Je ne résiste pas au désir de partager la lettre que m'a envoyée Ghislaine dans les jours qui ont suivi notre rencontre avec Bertrand.

« Tu vois Chantal, en ce moment je pense à tous ceux que nous avons accueillis à la Ligue, à cette maman qui est arrivée un jour avec la photo de trois jeunes. Elle nous a alors confié d'une voix étouffée par l'émotion : celui du milieu, c'est mon fils. Il s'est tué à la sortie d'une boîte de nuit et il a tué ses deux copains. Je pense également à Nicole, qui des années plus tard parlait toujours de l'assassin de sa fille. Je pense à Isabelle qui a dû déménager pour ne plus subir les provocations de celui qui avait tué sa fille et qui venait la narguer, plusieurs fois par jour, au volant de sa voiture. Je pense au papa du jeune écolier, tué sur le chemin de l'école, qui s'est suicidé quelques mois plus tard. Je pense à tous ceux que j'ai rencontrés, écoutés toutes ces années, car je sais le chagrin qu'apporte aux parents la mort d'un enfant. Je revois ceux qui m'ont fait partager leurs souvenirs, leurs photos. Je les vois arriver, pâles, les mains tremblantes, ces parents qui vivent l'impensable, qui marchent entre le passé et l'avenir, oubliant le présent. Je connais leur angoisse des nuits froides et pluvieuses, des matins où l'on prend conscience que le difficile ne fait que commencer avec cette nouvelle journée. Chaque geste, chaque décision, chaque

événement demandent un effort. Je connais cette attente du miracle, la lettre, la sonnette à la porte, le coup de téléphone qui mettra fin au cauchemar. Je connais cette honte profonde de vivre, de survivre à son enfant. Et puis cette descente vers la folie qu'on attend, qu'on souhaite désespérément pour ne plus avoir si mal. Et puis ces questions terribles : qu'a-t-on fait de la vie de mon enfant ? Est-il malheureux ? A-t-il besoin de moi ? A-t-il mal lui aussi ?



Un jour, il faut admettre qu'il ne reviendra plus. Ranger l'anorak accroché dans le placard de l'entrée, les disques qui traînent encore sur un meuble. Petit à petit, les choses de sa vie disparaissent de la maison, le vide s'installe.

Ces parents ont terriblement besoin des autres, de toi Chantal, de moi, des amis de la Ligue. Même si cela est difficile nous ne devons jamais les laisser seuls avec leur peine. Ne pas chercher à consoler, mais seulement aider à passer le temps. Petit à petit, ils comprendront que leur nouvelle vie sera différente, qu'elle ne sera rattachée à la précédente que par le souvenir, qu'il faut pour la continuer lui donner un autre sens où le futile et l'inutile n'auront plus de place. Ils vont s'obliger à regarder les enfants des autres vivre et rire. Ils hésiteront chaque fois qu'il leur faudra répondre à la question : "Combien d'enfants avez-vous ?" Ils vont apprendre à serrer les dents en regardant la page du livret de famille, celle dont les deux rubriques sont remplies : acte de naissance, acte de décès, ou bien la fiche familiale d'état civil avec dans la marge ces trois lettres d.c.d.

Certains d'entre nous avaient peut-être dit un jour : je ne pourrais survivre à la mort d'un enfant et pourtant... Ils sont toujours là, certains que, au-delà de la passivité de l'acceptation, il existe un combat pour faire évoluer notre société vers plus d'humanité, pour éviter aux autres cette blessure irréparable. La Ligue nous permet de tisser à travers la France un réseau d'amitié, de sublimer notre douleur dans l'action. Tu sais Chantal qu'au moment le plus inattendu, une immense vague de souffrance peut nous submerger, mais l'espoir que

les autres mettent dans notre mouvement nous force à réagir. Chaque progrès, nous le dédions à celui dont nous n'entendons plus les rires et qui nous manque.

Voilà Chantal ce que je voulais te dire, merci de m'avoir lue, même si tout cela tu le savais déjà. »

Dans ce récit, Bertrand ne se contente pas de confier sa culpabilité, il lance un appel qui rejoint les combats de la Ligue sur la vitesse, l'alcool, le téléphone, le non port de la ceinture, tous les comportements à risque et les incivilités qui génèrent tant de drames.

Mais dans notre association, nous n'oublions pas pour autant la responsabilité collective de la société et il convient, d'une part, de mettre un terme aux mensonges et à la désinformation des lobbies et, d'autre part, d'obtenir des décideurs politiques des mesures essentielles comme : la limitation de la vitesse des véhicules à la construction, l'impossibilité de débrider les cyclomoteurs, les boîtes noires, les radars 3^e génération (systèmes embarqués dans des voitures banalisées), l'interdiction des avertisseurs de radars, le LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée) qui à terme permettra la suppression des radars automatiques, la diminution de 10 km/h des limites de vitesse sur l'ensemble des réseaux (sauf en ville), l'interdiction totale de la pratique du téléphone au volant, l'application effective de la Loi Evin, sous sa forme initiale : pas de publicité pour l'alcool qui s'impose à tous (notamment aux enfants), la traque des dysfonctionnements juridiques qui sont exploités par des avocats qui détournent le sens de la loi. Nous refusons également l'affaiblissement du permis à points et les « mensonges qui tuent (1) » !

Je profite de cette tribune pour rappeler le rôle essentiel des médias dans le succès de la politique engagée par Jacques Chirac en 2002 : les journalistes ont su accompagner, expliquer des mesures courageuses pour les rendre acceptables à l'opinion publique. Les experts savent que la communication est toujours favorable à la sécurité routière. La majorité des médias a donc largement contribué à la baisse du nombre de morts et de blessés sur nos routes.

Ce qui a bouleversé Bertrand et lui a donné la rage de monter au créneau, c'est l'attaque en règle du permis à points en septembre 2010, par une fraction minoritaire de députés qui a su habilement faire croire qu'elle était la porte-parole de tous les conducteurs. Ces élus, en utilisant la peur (vieux mécanisme qui fait régulièrement ses preuves en période électorale) ont prétexté une prétendue explosion de conduites sans permis pour casser un système qui avait contribué à épargner 25 000 vies et 25 000 handicaps lourds. Ils ont menti, car 75 % des conducteurs ont actuellement l'intégralité de leurs points, et 90 % ont entre dix et douze points. Par ailleurs, invoquer la conduite sans permis était manifestement une contre-vérité puisque sur les 400 000

conducteurs sans permis comptabilisés par l'ONISR (2), les deux tiers n'ont jamais passé leur permis ; et pour le tiers restant, il s'agit, dans la majorité des cas, de retraits de 6 points pour des alcoolémies délictueuses. Rien à voir avec la persécution du pauvre conducteur qui perd son permis par retrait successif de un ou deux points.

À ceux qui parlent des radars comme des pompes à fric (500 millions d'euros chaque année), qui vitupèrent contre le racket organisé par l'État pour renflouer ses caisses, il est facile d'objecter qu'au-delà des milliers de morts, des souffrances des blessés et des familles de victimes, et malgré les progrès enregistrés depuis 2002, le coût de l'insécurité routière s'élevait encore en 2009 à 23,7 milliards d'euros. Plus de la moitié du coût est constituée par la réparation des seuls dégâts matériels.

L'amélioration spectaculaire de la sécurité routière constatée depuis 2002, en réduisant le nombre des accidents et des victimes, a permis de limiter ce gâchis économique. En 2001, prise comme année de référence, le coût de l'insécurité routière était estimé à 27,8 milliards d'euros. En appliquant les taux d'inflation retenus par l'ONISR, ce coût correspond à 33,7 milliards d'euros valeur 2009. C'est-à-dire que l'amélioration de la sécurité routière a permis à la communauté nationale de faire une économie de 10 milliards d'euros de 2009. Le bilan économique de la politique récente de sécurité routière a une tout autre dimension. Ce n'est pas en centaines de millions d'euros qu'il faut compter au chapitre de l'actif de cette politique, mais en milliards : les bénéficiaires ne sont pas les caisses de l'État mais la collectivité nationale toute entière, chaque conducteur en particulier. Avec une économie moyenne de 136 euros par prime d'assurance, même le contrevenant pénalisé d'une contravention de 90 euros dans l'année est encore « gagnant ». Mais cette approche économique est ignorée, et beaucoup préfèrent voir l'économie de la sécurité routière par le petit bout de la lorgnette.

Cette désinformation permanente est largement relayée par certains médias et l'on est en droit de se demander pourquoi. Comment ne pas s'insurger devant la surenchère permanente de titres accrocheurs qui manipulent l'opinion : *Radars de feu rouge : jackpot pour l'État* (AutoNews), *La nouvelle loterie des radars* (Le Figaro), *Une société inquiète pour ses salariés mal en points* (20Minutes), *Radars pédagogiques : il va falloir s'habituer à être surveillé* (Atlantico), *Halte au racket fiscal* (Auto-Moto), *Chronique : « Répression routière : un business et une escroquerie morale »* (L'Union), *Radars : la répression met le turbo* (Ariège News), *On tape mieux au portefeuille des automobilistes* (L'Express), *Une tirelire financière pour le budget de l'État* (Le Progrès), *Une grosse fanfare couvrant le tiroir-caisse* (Nouvelle République), *Et le racket continue* (Caradisiac), *Motos-radars : un moyen de racketter les automobilistes* (L'Express), *La confiscation du*

(1) Claude Got : « *La violence routière – Des mensonges qui tuent* », Éditions Lavoisier – Collection Sciences du risque et du danger (2008).

(2) ONISR : Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière.

véhicule, ultime stade de la répression (Le Figaro), et des centaines d'autres du même acabit.

Après avoir été un sujet qui n'intéressait pas les rédactions, sauf en cas d'accident collectif toujours plus spectaculaire, la violence routière est devenue un enjeu sociétal, reconnue comme problème majeur de santé publique. Nous y avons concouru.

Nous regrettons que les rubriques qui traitent des accidents soient trop souvent confiées à des journalistes inexpérimentés. La route est le lieu de toutes les prises de risque pour les jeunes : comme Bertrand, ils peuvent tuer, mais également mourir. Tous ces drames méritent l'implication de journalistes compétents dans ce domaine.

Que dire du conflit d'intérêts qui muselle les medias dont le financement dépend de la manne des constructeurs ? Je tiens à rappeler que Claude Got, lorsqu'il a analysé dans son livre « *La violence routière – des mensonges qui tuent* » les manipulations évidentes des faits contenus dans « *La France sans permis* », Airy Routier (3) a porté plainte pour diffamation. Il avait écrit ce livre après avoir perdu 12 points. Les juges de la 17^e chambre correctionnelle de Paris ont

relaxé Claude Got avec les attendus suivants : « Le prévenu pouvait prétendre comme il l'a fait que les erreurs factuelles ou de raisonnement qu'il dénonçait relevaient d'une volonté délibérée de leur auteur de travestir la vérité et de tromper le lecteur ».

Bertrand, dans sa quête de vérité, dans son désir de comprendre nous a contraints à l'écouter. Sa sincérité nous a bouleversés, Ghislaine et moi, et lors de cette rencontre, nous étions partagées entre la souffrance de cet homme et le poids de la douleur de nos amis à la Ligue.

J'espère que la force de ce témoignage incitera les lecteurs à la réflexion. Je pense plus particulièrement à ceux qui, convaincus que les mauvais conducteurs sont les autres, prennent le risque de tuer sur la route, à ceux qui conduisent d'autant plus vite qu'ils sont sûrs d'eux, à ceux qui pensent que la route...

L'histoire de Bertrand conforte le combat de la Ligue contre la violence routière pour sauver des vies.

□
(3) Airy Routier, ex-Rédacteur en Chef de la rubrique « *Enquêtes* » du Nouvel Observateur

À LIRE

Le Chemin – La « Détraque » ou l'espoir ?

Eugène Roland – lechemin@numericable.fr – 15 €

« (...) la campagne angevine est calme, dans ce petit matin qui a déjà des airs de fin d'été. La lumière est douce, l'air est comme au repos, à l'image de la nature qui semble encore endormie ». Ainsi commence ce récit : quelques heures, une demi-page de paix avant que ne s'arrête le temps, avant que sonne le téléphone. « *On vous attend à l'entrée de l'hôpital... Ah, pouvez-vous apporter votre livret de famille ... ?* ». L'accident de moto, brutal, et le décès de l'aîné des enfants n'occupe que quelques pages, et nous n'en connaissons pas les circonstances : ce n'est pas l'objet de ce livre.

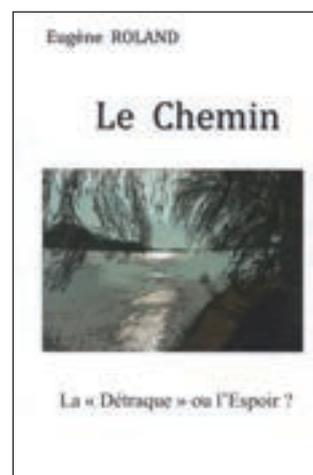
Commence une quête éperdue. « *Un dernier geste avec cette rose lancée ... Mon corps s'effondre sous le poids de mon âme devenue folle* ».

Le père va chercher à échapper à la douleur, à sa folie en explorant toutes sortes de « chemins ». L'idée de vengeance, rêvée, scénarisée, se glisse perfidement dans le texte. Il s'interroge sur la vie, sur la mort. Et Dieu là-dedans ? Puis le renoncement, la fuite solitaire, dans les fourrés, dans la forêt, comme une bête fuyant et se cachant dans les hauts pour échapper aux hommes. Mais là encore il y a des murs : le temps s'oppose et devient essentiel quand le souvenir de l'instant terrible, intense, fait place à la durée qui prétend

l'atténuer. Revenant dans la société, il va se doter de ce qu'il pense être les moyens d'un oubli : l'engagement – vite abandonné – dans des associations caritatives, puis l'exploration du vaste monde, puis la constitution d'une liste à des élections municipales. Il nous livre sa bataille à coups de mots et de courts poèmes, à doutes renforcés. Mais rien n'y fait. On revient toujours au début.

Cheminer : « Suivre un chemin souvent long, lentement et régulièrement », dit le dictionnaire. Mais sur ce chemin il est seul : dans sa marche forcée, l'auteur voit enfin que, centré sur lui-même, il a laissé derrière lui – dans la même souffrance – sa femme et son fils cadet dont la détresse silencieuse lui échappe. Ainsi l'urgence change de camp, il faut lutter pour l'autre. Ainsi renaîtra l'espoir.

Parsemé de textes poétiques et de citations, ce livre est un cri, mais aussi une méditation. Un livre inhabituel qui ne laisse pas insensible.



En mal de notoriété ?

L'un des suspects d'un accident mortel en Israël flashé dans le Var – *Nice Matin* 1^{er} janvier 2012

L'un des Français suspectés d'avoir tué une jeune Israélienne à Tel-Aviv en septembre dans un accident de la route a été contrôlé à 156 km/h vendredi sur l'A8 dans le Var, a révélé l'AFP.

Contrôlé par les gendarmes à hauteur de Saint-Maximin, Claude Khayat a payé une amende avant de reprendre la route à bord de son véhicule, loué à l'aéroport de Nice.

Claude Khayat, 32 ans, et Eric Robic, 38 ans, sont soupçonnés d'être les deux occupants d'un 4x4 qui a heurté mortellement, fin septembre à Tel Aviv, une Israélienne de 25 ans, Lee Zeitouni. Tous deux avaient regagné la France dans les heures ayant suivi l'accident. Cet excès de vitesse intervient alors que les avocats des deux Français ont exprimé cette semaine les « regrets » de leurs clients et leur souhait d'être jugés en France.

NDRL : Juste un détail : « **suspectés ?** », « **soupçonnés ?** » « **regrets ?** ». Les parents de Lee Zeitouni apprécieront la prudence sémantique du journaliste de *Nice Matin*. Ils vont avoir besoin de soutien lors du procès, rien ne leur sera épargné.

On m'appelle « Mario la rigueur »

Challenges – N° 284 – Janvier 2012

Mario fou du volant



Le très inflexible président de la BCE en matière monétaire est plus flexible quand il s'agit de sécurité routière. **Mario Draghi**, pris en flagrant délit, à Rome, au volant de sa Yaris sans ceinture

de sécurité mais le portable vissé à l'oreille, s'est fait traiter d'« *Incivile Romano* » par l'hebdomadaire à potins *Oggi*. Il risque une amende de 612 euros.

Violence routière et faits divers

Au-delà de cette limite, votre billet n'est plus valable

Le sapin de Noël à peine dégarni, voici le marronnier (1) de saison, billet qui tombe de façon cyclique, comme les feuilles de l'arbre, dans notre journal local : le bilan macabre de l'année passée. Dans l'édition du 3 janvier, nous apprenons que « *l'année 2011 a été riche en faits divers, depuis la mort d'un collégien renversé par une auto à Rivière jusqu'à la Madoff* (2) de Besnais » (...).

Non, cette fois-ci, malgré notre respect pour le travail des journalistes locaux, nous ne pouvons adhérer à un tel amalgame : car si la dame de Besnais (2) prise la main dans le pot de confiture de l'économie spéculatrice (malhonnêteté, cupidité et vulgarité), la mort d'un collégien renversé par une auto est une réalité tragique et douloureuse qui nous touche profondément, faisant appel à notre empathie, mais à notre rage aussi puisqu'on sait comment faire pour l'empêcher et qu'un tel drame est évitable.

La Ligue contre la Violence Routière qui se bat sans cesse pour réduire la douleur sur les routes du département, rappelle que les accidents ne sont pas des faits divers que l'on peut diluer dans les scandales financiers, les cambriolages de bijouteries ou les vols dans les bureaux de tabac. Les lecteurs, eux, ne peuvent adhérer à une telle standardisation de l'émotion. Désolés, mais au-delà de cette limite votre billet n'est plus valable.

Marie-Martine CARONNET – Ligue du Loir-et-Cher

- (1) Terme journalistique indiquant un sujet qui revient périodiquement
(2) Une habitante de cette commune mise en examen pour escroquerie.

En savoir plus sur l'effet de l'alcool ...

L. PEYRONNET – *Le médecin des pauvres et les 2 000 recettes utiles* – 1901 – En vente chez l'auteur, 32 rue Crémieux



« LA PROGRESSION ALCOOLIQUE – Pour déguster les alcooliques et les candidats à l'alcoolisme de leur funeste entraînement, M. Joseph de Pietra Santa dans le *Journal d'Hygiène*, rappelant le compétent avis de sir W. Richardson, fait un saisissant tableau résumé de l'action désastreuse que l'alcool de mauvaise qualité exerce sur la système nerveux. Affaissement physique, d'abord, altération morale ensuite. Tel est le résultat inévitable.

Voici les quatre périodes de l'ivrogne :

1° Excitation – Le sang afflue de façon anormale à travers les vaisseaux capillaires : les nerfs moteurs sont comme paralysés et n'offrent plus qu'un frein insuffisant. On se trouve sous l'influence d'une hilarité particulière : le corps n'est pas encore touché, mais l'esprit est moins actif. On est comme abasourdi, et l'hébètement commence.

2° Débilité musculaire – L'alcool est pris en plus grande quantité ; le système nerveux commence à s'affecter sérieusement : les lèvres inférieures s'affaissent, la langue s'empâte, les extrémités inférieures sont moins stables, les mains sont moins solides. Les muscles de la face prennent un stigmate caractéristique analogue aux premiers symptômes de l'idiotisme.

3° Débilité mentale – Le cerveau est à son tour frappé : le chaos commence à se faire dans la cervelle, les idées deviennent moins nettes et se troublent, la langue ne répond plus à la volonté et ne peut plus exprimer la pensée. L'intelligence s'atrophie, les habitudes que nous tenons de l'éducation s'émoussent et disparaissent, les instincts animaux se réveillent.

4° Inconscience – Les sensations disparaissent, l'excitation particulière que le cerveau reçoit des nerfs n'existe plus, les cordons cérébraux sont sous la complète domination narcotique de l'alcool ; tout l'organisme est comme suspendu : on est ivre-mort ».

Haute-Savoie

Guy Ovigneur – Roland Brique

Le 12 janvier, Jean Joubert, Guy Ovigneur et Christine Guinard ont participé à une matinée d'initiation aux modes de communication radiophonique, une session subventionnée par le Conseil régional. Claude et Damien, deux animateurs de Radio Semnoz, se sont occupés de l'organisation de cette matinée.

Pour commencer, une interview a été effectuée avec pour thème principal les motivations en tant que bénévole au sein de la Ligue 74. Ensuite, un « spot promotionnel » de 30 secondes a été enregistré. Ce message passera pendant 15 jours sur les ondes de Radio Semnoz :

« En 2011, 43 tués sur les routes de Haute-Savoie. Ces accidents sont non seulement évitables mais surtout inacceptables ! Dès que je mets ma clé de contact. Je suis responsable. Parce que 60 % des tués sont victimes des comportements irresponsables des autres usagers de la route. Impliquez-vous en nous rejoignant à la Ligue ».

Enfin des recommandations pour réussir un communiqué de presse ont été données. Au cours de cette matinée, l'accueil chaleureux des animateurs a été particulièrement apprécié ainsi que leurs conseils en matière de communication orale. Une belle expérience !



L'équipe de la Ligue 74 dans les studios de Radio Semnoz.

Réunion d'information à Annecy

La Ligue 74 a organisé le 6 mars à Annecy une réunion d'information pour présenter les propositions de la Ligue et notamment celle du LAVIA. Dans son mot d'accueil, Guy Ovigneur, exprima l'aspect humain et dramatique face à ces victimes de la route évitables et inacceptables.

Régis Castro, directeur de cabinet de la Préfecture, responsable de la sécurité routière commenta les accidents de la route qui endeuillent les familles et rappela que le gouvernement et la préfecture sont très engagés par les diverses mesures prises le 4 janvier dernier concernant les avertisseurs de radars, les éthylotests etc. Il conclut son propos en affirmant que la Ligue est un véritable partenaire et adresse ses remerciements aux associations présentes.

Jean Joubert, vice-président de la Ligue 74 avait préparé un montage vidéo pédagogique et présenta les propositions

et mesures proposées par la Ligue. Les participants ont apprécié la présentation et les commentaires. Le retour sur l'expérimentation du LAVIA en 2002-2006 dans les Yvelines renforça notre souhait de voir la mise en expérimentation de ce système en Haute-Savoie ou sa mise en application directe sur l'ensemble du territoire. Enfin, les représentants du Conseil Général, de la Gendarmerie et de la Mairie d'Annecy s'exprimèrent sur leurs engagements respectifs pour plus de sécurité routière. Une collation préparée par Gérard Garin et son épouse a permis de prolonger les échanges.

Cette soirée fut une étape supplémentaire pour relancer le LAVIA.

Jura

Les vœux de Michel Guillemain

Le Président de la Ligue 39 ainsi que les 97 adhérents qui soutiennent l'association départementale ont présenté leurs vœux à tous leurs interlocuteurs locaux, rappelant qu'en 2011, les 15 membres actifs (bénévoles) ont effectué 167 jours de prévention et se tiennent à leur disposition pour continuer les actions commencées l'année passée ou en initier de nouvelles.

Loire-Atlantique

Claude Chabot

Prévention du risque « seniors piétons »

2 membres de la Ligue (Yves Masson et Claude Chabot) ont participé à un après-midi de sensibilisation auprès de l'association des retraités des PTT de Nantes. 2 groupes de 15 personnes ont assisté à 3 présentations portant sur la vue au volant, les réflexes et les distances de freinage et de sécurité et enfin les piétons âgés dans la rue. Un réflexomètre et notre diaporama « Seniors piétons » ont été utilisés pour ces séquences.

Loir et Cher

Jean-Luc Carl

Conférence « Loire à vélo »

Cette conférence avec débat était organisée par VELO41 (qui milite pour un usage du vélo au quotidien et son développement dans les déplacements domicile-travail) et la Ligue Contre la Violence Routière (lutte pour une protection optimale de tous les usagers vulnérables par des aménagements adaptés réducteurs de vitesse). Elle a permis de partager l'expérience des participants « au fil de l'eau » – depuis Nevers jusqu'à l'embouchure de la Loire, de mettre en évidence les atouts et les handicaps du parcours et de souligner les attraits de l'itinéraire tout en repérant quelques dysfonctionnements.



Ardèche

Myriam Blanc

Téléthon et apéritif sans modération

Lors du lancement du Téléthon à Soyons le vendredi 2 décembre, la Ligue a confectionné une sangria royale sans alcool et l'a servie lors de l'apéritif qui lançait l'opération. Les nombreux participants au Téléthon ont accueilli cet apéritif d'abord avec étonnement puis avec gaieté et ont dégusté les 20 litres du breuvage qui avaient été préparés. La recette de cette sangria sans alcool a été souvent demandée, aussi nous la publions ci-contre.



La Ligue 07 sert l'apéritif sans alcool : Denis RIGAMONTI, Daniel GIANELLI, Françoise PIBRE.

SANGRIA ROYALE (sans alcool)

(Pour 6 personnes)



1 grande coupe à fruits en verre
40 cl de jus de raisin
20 cl de pur jus d'orange
10 cl de jus de citron
10 cl de nectar d'abricot
10 cl de nectar de pêche
10 cl de coulis de fraises (rayon surgelé)
1 cuillère à café de sucre en poudre
1 pincée de cannelle
3 oranges + 2 bananes

Préparation 10 mn (de préférence la veille)

Faire décongeler le coulis de fraise et couper 2 des 3 oranges et les bananes en petits morceaux.
Verser le coulis de fraise décongelé et les fruits coupés dans la coupe à fruits, puis le jus de raisin, d'orange et de citron, les nectars d'abricot et de pêche.
Ajouter le sucre en poudre et la cannelle.
Remuer avec une cuillère.
Mettre au frais.
Décorer la coupe de service avec des rondelles d'orange.
Servir de préférence dans des verres ou des coupes de forme évasée.
Se conserve une semaine au frais.

LA LIGUE EST ACTIVE, FAISONS-LE SAVOIR !

Après avoir constaté que 5 parents sur 10 conduisent leurs enfants à l'école en voiture sans siège et non ceinturés, et avec l'aide de 7 mamans parents d'élèves, Estelle H. Et Lucie R. ont distribué 150 tracts à l'entrée de l'école Louis G. le 17 avril ...

22 février : le président de la Ligue XX a participé à une conférence suivie d'un débat sur le risque piéton en ville. Il a présenté les dispositions du Code de la rue ...

Marie V., IDSR, a participé à 3 journées de prévention dans les collèges de R., T. et J. au mois de février. Les thèmes traités étaient l'alcool et le risque cyclomoteur...

Avec l'aide de la voiture-tonneau de l'assureur M., 45 élèves de 3^e du collège WW ont été sensibilisés au port de la ceinture par Yves Z. et Paul M. Une 2^e journée est prévue ...

La Ligue ZZ a participé le 12 mai à la « marche blanche » organisée par les amis de C. décédé des suites d'un accident en moto le mois dernier....

« Cela va sans dire ! »

- « Ce que l'on fait, c'est normal »...
- « Ce n'est qu'une petite action, on ne va pas en faire un article ! »...
- « On n'a pas de temps... »...
- « On n'a personne pour écrire... »

Mais c'est mieux en le disant !

Car pendant ce temps, d'autres prennent la pose devant micros et caméras pour conseiller à la Ligue de faire de prévention au lieu de prôner la « répression » (sic) !

Associations départementales, dites-nous ce que vous faites sur :

Secretariat@violenceroutiere.org

En mentionnant :
« pour Pondération »

DANS LES RUES DE SHANGHAI

Quand Jacques Robin voyage, il n'oublie ni ses centres d'intérêt, ni son appareil photographique, « shootant » tout ce qui lui paraît intéressant : de Shanghai, il nous ramène la description de quelques aménagements urbains.



Jacques ROBIN

Les rues

On observe quatre types de voies à Shanghai :

- **Les rues courantes** : le type le plus classique est rencontré dans la « concession française » bordées de platanes. Parfois bidirectionnelles mais souvent à sens unique ; toutes à double sens pour les deux-roues (vélos et scooters). Bordées de petits commerces ou de propriétés (1).
- **Les « lanes »** (degré en dessous) : ruelles étroites, souvent en impasse, qui desservent des habitations modestes et anciennes, la circulation est très réduite et parfois limitée à 5 km/h.
- **Les artères** : (degré au dessus des rues courantes) : bordées de commerces plus prestigieux et en général interdites aux vélos et aux deux-roues motorisés (2). Bordées de pistes cyclables séparées dans les quartiers récents.
- **Les voies express** : en général surélevées de six ou sept mètres (les « elevated road »), elles sillonnent la ville, perchées sur des piles béton (5) et bordées de milliers de pots de plantes vertes. Elles comportent 3 ou 4 voies dans chaque sens, séparées par un terre-plein central et sont limitées en vitesse, en général 60 km/h (3).



Les passages pour piétons

En section courante, en dehors des carrefours, très peu de passages piétons ; en général limitation de vitesse à 30 km/h et présignalisation par marquage au sol de deux losanges successifs à une trentaine de mètres (8). Tous les passages piétons (avec feux tricolores ou en section courante) sont précédés d'une ligne d'arrêt à quelques mètres, cinq mètres en général (9). Cette ligne d'arrêt est adoptée par la majorité des pays dans le monde : elle améliore la visibilité réciproque entre piéton et conducteur, rassure le piéton qui désire s'engager face à des véhicules qui continuent de s'approcher trop près, limite le risque lié à un redémarrage impromptu devant un piéton engagé.



Les feux piétons chiffrés

Le nombre de secondes restantes pour le passage est affiché, tant pour les voitures que pour les piétons (7). Cet affichage est moins important pour les voitures puisque de toutes façons le passage du vert au rouge est précédé d'un temps orange, comme en France. Mais cet affichage est très sécurisant pour les piétons qui connaissent le temps qu'il leur reste pour traverser : moins de stress pour les personnes âgées, d'imprudences pour les piétons en général. Selon son agilité, chacun décide de s'engager ou d'attendre. Autre avantage : les véhicules qui ont le vert sur l'autre voie et qui tournent, voient que les piétons sont encore dans leur droit et qu'il leur reste x secondes contrairement au système français où le pictogramme vert passe brutalement au rouge, suscitant de la part des automobilistes une réprobation, voire un forçage dangereux.



Les traffic assistants



Chaque carrefour important est doté, en plus des feux, d'un policier et de quatre "traffic assistants" : un pour chacune des rues de l'intersection. Leur rôle est de renforcer l'obéissance aux feux, pour les voitures, les scooters, les cyclistes et les piétons. Ils ou elles n'admonestent jamais le récalcitrant qui passe outre : dans cette application du trafic, la philosophie chinoise est d'empêcher mais non de faire la leçon ni de punir. Je pense que dans les cas extrêmes les policiers le font mais je n'ai pas vu de cas. Les *traffic assistants* sont le plus souvent des agents en uniforme et se font obéir (12) mieux que ceux qui semblent être des stagiaires ou des supplétifs, vis-à-vis desquels l'obéissance semble être optionnelle comme le montre la photo (13).

Les 2 roues

Les innombrables bicyclettes qui sillonnaient les rues il y a quelques années sont beaucoup moins nombreuses et ont laissé la place à une multitude de deux-roues motorisés (4) allant du « vélo avec moteur » très léger et souvent ancien au scooter. Beaucoup de ces vélomoteurs sont électriques. Il n'y a par contre, quasiment aucune moto. Les scooters et vélomoteurs, même ceux à moteur thermique, ne roulent pas vite, ils ne sont débridés ni pour la vitesse ni pour le bruit.

Avec et sans moteur – Le passage du vélo au vélomoteur (scooter) s'étant fait progressivement et leur puissance étant limitée, les vélomoteurs ont été traités comme les vélos : circulation sur les pistes cyclables (14), interdits sur les artères (2 page précédente), droit au double sens systématique dans les rues à sens unique. Les conducteurs de scooters se sont également comportés comme des cyclistes : pas ou très peu de casques (4), pas d'éclairage lorsqu'ils circulent la nuit (et peu de catadioptrés propres), ils passent au feu rouge dès qu'il y a un créneau dans le trafic antagoniste (5 page 3 suivante). Les vélos qui comportaient, il y a cinq ans, une plaque d'identification qui évitait les vols, ne l'ont plus. Les vélomoteurs en ont une mais plus succincte que la plaque d'immatriculation officielle des voitures et que des rares motos.



Comportements aux feux tricolores

En Chine, les automobilistes n'ont pas accompli, comme nous, le glissement négatif et dangereux entre la raison initiale des feux tricolores qui était, il y a 75 ans, principalement d'éviter le blocage du carrefour, et la signification implicite que nous leur avons attribuée depuis progressivement en France, qui est devenue un droit de s'abstenir de prudence et de s'abstenir de ralentir.

Dans ce raisonnement, deux manœuvres, qui, n'étant pas de nature à bloquer le carrefour, sont soit autorisées, soit tolérées, soit peu réprimées :

- les véhicules (2 ou 4-roues) qui tournent à droite franchissent le feu rouge (5),
- les 2-roues vélos et scooters qui traversent le carrefour « tout droit » passent au feu rouge lorsqu'ils ont vérifié que les voitures ayant le feu vert sont assez loin. (5)



Pour ces raisons, les conducteurs de voitures arrivant au feu vert, connaissant le risque qu'un scooter ou un vélo traverse au rouge ou qu'une voiture tourne à droite au rouge, anticipent ces deux possibilités : lorsqu'ils arrivent à un feu vert, ils ralentissent avant ou tout au moins se préparent à la faire (pied sur la pédale de frein) et sont en attention concentrée. Ces deux attitudes complémentaires réduisent le temps de réaction, le risque d'accident et la gravité de l'accident s'il se produit. Ce qui ne les empêche pas de klaxonner le scooter qui passe au rouge, mais ce n'est en aucune manière une remontrance ou pour lui dire qu'il est fautif, mais pour lui dire de libérer la voie : il n'y a aucun geste ou comportement agressif de la part de l'automobiliste.

Un esprit de tolérance règne sur la route en Chine : on ne cherche jamais à « donner des leçons » aux autres : les coups de klaxon français qui veulent dire « apprenez à conduire, la prochaine fois ne faites plus ça » n'ont pas usage ici, on est dans le présent : on passe, on est passé, point ; il passe, il est passé, point ; on se soumet au fait accompli.

Paradoxalement ces comportements de tolérance induisent une certaine sécurité, cela rejoint par certains côtés l'idée de certaines municipalités scandinaves de supprimer tous les panneaux et toutes les priorités.

Ne mésestimons pas néanmoins que les « tourne à droite » des voitures au feu rouge pénalisent les piétons, mais ils le



sont déjà malheureusement, tout comme en France, par les voitures provenant de la rue ayant la phase verte et tournant à droite ou à gauche en forçant le passage piéton bénéficiant pourtant du pictogramme piéton vert.

« Pas de pointes de vitesse » = plus de sécurité – De toutes façons, qu'ils soient ou non dans leur phase de passage attribuée, les piétons regardent de tous côtés : à droite, à gauche, devant, derrière (6). Globalement ils sont aussi gênés qu'en France mais moins dangereusement du fait que les conducteurs ne font pas de « pointes de vitesse » : la mention présente dans notre code mais oubliée « rester maître de sa vitesse » a gardé toute sa valeur ici et l'expression journalistique française « Il n'a rien pu faire pour l'éviter » n'est pas dans les mœurs.

Pistes et bandes cyclables

Les rues courantes à faible trafic sont parfois pourvues de bandes cyclables de 1,50 m à 2 m (15). Les voies artérielles n'en comportent jamais et sont parfois bordées de pistes cyclables séparées par un terre-plein borduré ou par des barrières basses (60 cm) qui ont la particularité d'être déplaçables, pouvant ainsi modifier la largeur de la piste (10). Ces pistes font au moins trois mètres.



Espagne : le nombre de tués sur les routes en baisse pour la 8^e année consécutive

Prévention Routière 09/01/2012

Les routes espagnoles sont de plus en plus sûres : 250 tués en moins qu'en 2010, soit une baisse de 14,5 % du nombre de tués, selon le bilan 2011 publié par le ministère de l'intérieur.

C'est la 8^e année de baisse consécutive et la 1^{re} fois depuis 1961 que le nombre de tués descend sous la barre des 1 500 (1 479 tués) alors que le trafic a, lui, considérablement augmenté (1,5 millions de véhicules en circulation à l'époque contre 31 millions aujourd'hui !). Contrairement à la France, les jeunes ne sont pas les premières victimes des accidents de la route : les 35/44 ans représentent 20 % des tués, les 25/34 ans et les plus de 65 ans 18 %. Les occupants de voiture de tourisme représentent le plus grand nombre de tués (56 %) suivis des motards (16 %) et des piétons (10 %).

Les candidats à la présidentielle opposés à une amnistie routière (AFP 09/01/2012)

Les principaux candidats à la prochaine élection présidentielle se disent opposés à l'idée d'une amnistie des délits routiers, selon une enquête du magazine *Auto Plus* daté de lundi, à l'exception notable de la représentante de l'extrême droite, Marine Le Pen.

L'amnistie routière avait été instituée par le général de Gaulle, puis restreinte peu à peu par ses successeurs jusqu'à être limitée aux PV de stationnement en 2002 par Jacques Chirac, architecte de l'actuelle politique de sécurité routière.

Pour le président Nicolas Sarkozy, probable candidat de l'UMP à la présidentielle, « c'est niet ». Fin novembre encore, « le président s'est félicité de ne pas avoir reconduit une « pratique d'un autre âge », souligne le magazine.

Quant au candidat socialiste François Hollande, « une amnistie pour des infractions commises au volant n'est en aucun cas envisagée », et il n'est « pas l'heure de parler d'une éventuelle tolérance à l'égard des amendes relatives au stationnement payant ».

François Bayrou, patron du Modem, « sans doute contre » comme en 2007, n'avait pas répondu au moment de mettre sous presse.

« Comme son père en 2007 », la candidate frontiste Marine Le Pen, qui veut supprimer le permis de conduire à points, « est favorable » à une amnistie des PV de « stationnement (payant, gênant, abusif) », et des contraventions ayant entraîné « le retrait d'un point » de permis (excès de vitesse inférieur à 20 km/h, chevauchement d'une ligne continue).

Hervé Morin (Nouveau Centre), Nathalie Arthaud (Lutte Ouvrière) et Philippe Poutou (NPA) se montreraient cléments pour les amendes de stationnement.

Eva Joly (Europe écologie-Les Verts), Jean-Luc Mélenchon (Front de gauche) et Dominique de Villepin (République solidaire) n'ont pas répondu.

Le magazine a également interrogé des députés, sans en préciser le nombre. 61 % interrogés se sont prononcés contre l'amnistie, alors qu'en 2007 « seulement 37 % y étaient opposés ».

Et, relève *Auto Plus*, « l'amnistie divise beaucoup plus le camp de la majorité (50/50 au sein du groupe UMP) que celui des députés socialistes ou apparentés socialistes » (80 % contre l'amnistie).

Les radars en chiffres : coût et bénéfices

Assurance Auto 05/03/2012

On n'a jamais vu autant de radars sur les routes françaises. Alors que 3 970 personnes ont perdu la vie en 2011, la sécurité routière redouble d'efforts en les multipliant. Combien sont-ils ? Combien coûtent-ils ? Combien rapportent-ils ? Des chiffres, rien que des chiffres !

La fin du panneau avertisseur de radar fixe. Le ministre de l'Intérieur Claude Guéant a annoncé en mai 2011 le démantèlement des avertisseurs de radars fixes. Le coût du démontage d'un panneau s'élève à 2 316 euros chacun (4,5 millions d'euros pour 1 950 panneaux). À cela, il convient d'ajouter le prix du matériel désormais hors d'usage (entre 2 778 et 7 178 euros l'unité).

L'arrivée des radars pédagogiques. Installés près des zones dangereuses, ces nouveaux appareils incitent les automobilistes à respecter les limitations en affichant leur vitesse. Essentiellement pédagogique, cet outil de sécurité routière n'entraîne pas de sanction en cas de dépassement. Chacun coûte entre 2 000 et 8 000 euros, pose comprise. Depuis janvier 2012, l'État a déjà déboursé 4,4 à 17,6 millions d'euros pour l'installation de 2 200 radars pédagogiques.

Toujours plus de radars fixes, mobiles, feux rouges. On dénombre plus de 2 800 radars en France. Courant 2012, environ 1 000 radars supplémentaires devraient apparaître aux endroits stratégiques. Les radars de feux rouges ont déjà battu des records. Rien que dans le Val-de-Marne, les 8 radars de feux installés ont généré 86 148 flashes en 2011. Le nombre d'infractions constatées varie selon les appareils : 37 853 infractions en 2011 (contre 47 756 en 2010) pour les radars feux rouges ; 30 191 excès de vitesse en 2011 (28 916 en 2010) pour les radars mobiles. Pour rappel, griller un feu rouge coûte un retrait de 4 points de permis et une amende de 135 euros.

Ce que les radars rapportent à l'État. En 2011, les radars automatiques ont rapporté plus de 630 millions d'euros : 530 millions proviennent des amendes forfaitaires de base ; 100 millions correspondent à la majoration de certaines amendes. Sur les 530 millions d'euros d'amendes forfaitaires : 37 % des recettes est dédié à l'achat et à la maintenance du matériel ; 30 % est attribué aux collectivités locales ; 33 % est versé à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Un coût à relativiser. Selon Claude Guéant, « ces montants doivent être comparés au coût de l'insécurité routière pour notre société qui, pour 2010, a été évalué à 23 milliards d'euros ». Le coût des radars est donc 120 fois moins important que le coût annuel des dépenses engendrées par les perturbations du trafic, les interventions des secours, les réparations, les soins et les assurances.

5 000 radars en 2013. La sécurité routière a pour objectif de réduire ainsi les accidents de 15 à 20 %. Une mission parlementaire planche également sur la création de nouvelles règles de coopération entre pays de l'UE pour sanctionner les conducteurs étrangers en infraction.

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)

07 – Ardèche : Myriam Blanc – 510, route de Jauland – 07130 Soyons – Tél. : 04 75 60 83 99 (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) – (christiane.poinot@orange.fr)

14 – Calvados : Philippe Vayssette – 12, rue Doyen Barbeau – 14000 Caen – Tél. : 02 31 93 19 34 (philippe@vayssette.com ou 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@orange.fr)

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

33 – Gironde : LCVR (lcvr33@gmail.com)

34 – Hérault : Guylaine Lang-Cheymol – LCVR 34 – 40, rue Favre de Saint-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)

37 – Indre-et-Loire : Claudie Foucault – LCVR 37 – 21, rue de Rochepinard – Mairie – 37550 Saint-Avertin – Tél. : 06 61 85 09 88 – 02 36 70 02 71 (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)

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

44 – Loire-Atlantique : Claude Chabot – 17, rue du Capitaine Yves Hervouet – 44300 Nantes – Tél. : 02 40 59 92 82 (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)

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)

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) – 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) – (violenceroutiere.5962.free.fr)

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

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

66 – Pyrénées-Orientales : Jean-Claude Llobères – 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)

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

73 – Savoie : Marie-Hélène Vauché – LCVR – Maison des Associations – 67, rue Saint-François-de-Sales – 73000 Chambéry – Tél. : 04 79 33 95 58 (lcvr73@yahoo.fr)

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

75 – Paris : Olivier Lesobre – 3, allée de Gramat – 75015 Paris – Tél. : 01 40 21 61 06 (contact@lcvr75.org) – (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)

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)

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)

86 – Vienne : Mme Bonnet – 1, impasse de la Croix Adèle – Triou – 86330 Angliers (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)

Président : Jacques Comble – Tél. : 01 69 56 36 56 (jac55@orange.fr)

95 – Val-d'Oise : Nathalie Duthil – 6, allée Cantabile – 95000 Cergy – Tél. : 06 75 12 48 04 (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 Dzy, 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)
Vice-Président : Jean-Yves Lamant
Tél. : 06 12 12 78 20 – (jean-yves.lamant@centraliens.net)
Secrétaire Générale : Odile Van Hée
Tél. + Fax : 01 47 36 20 45 – (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.com)
Membres du Bureau :
Claude Chabot – Rédacteur en chef Pondération
Jean-Luc Carl (violenceroutiere41@free.fr)

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

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

(secretariat@violenceroutiere.org)

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

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

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 (françoise.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)

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)

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)

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)

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