

Pondération



□ BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT



La boîte noire*, c'est maintenant !

* Enregistreur de contexte d'accident

- 3 ▶ Éditorial
- 5 ▶ Fédération Nationale
- 5 ▶ Éthylotests chimiques : le communiqué de presse de la Ligue
- 6 ▶ Prochain comité interministériel : nos priorités
- 7 ▶ Quelques commentaires sur le bilan 2011
- 8 ▶ La boîte noire, c'est maintenant !
- 10 ▶ Ligue Internationale contre la violence routière
- 11 ▶ Témoignages
- 13 ▶ 60 morts par an dans les contresens : un enjeu faible ?
- 14 ▶ Accidents par départements – France métropolitaine – 2010
- 15 ▶ Accidents corporels en 2011
- 16 ▶ Vie des associations départementales
- 20 ▶ Bref
- 21 ▶ Revue de presse
- 23 ▶ Associations départementales
- 24 ▶ Conseil d'administration, Bureau National Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

15, rue Jobbé-Duval
75015 PARIS

Tél. : 01 45 32 91 00

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.

Imprimerie :

Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

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



APTITUDE DES PERSONNES ÂGÉES : ASSEZ D'HYPOCRISIE !

de Claude CHABOT
Rédacteur en chef



Dans « Envoyé spécial » du 4 octobre, France 2 a ajouté une couche à l'ubuesque débat sur la conduite des « seniors ». Tous les poncifs sur leur inaptitude y sont passés, dans un style racoleur qui n'est pourtant pas le genre habituel de l'émission. Jusqu'à cette anglaise de 80 ans, auteur d'un accident mortel, déjà vue plusieurs fois à la télévision – bon « client » des media, véritable souffre-douleur de tous les anti-vieux de la route.

Je rappelle quand même qu'en 2011 :

- Sur les 3 963 tués, 759 avaient 65 ans et plus.
- Parmi eux il y avait 254 piétons, 44 cyclistes et 20 conducteurs de 2 roues motorisés.
- 287 **conducteurs** de voitures de 65 ans et plus ont été tués.
- Si en moyenne 1 conducteur sur 2 est considéré comme responsable, ce sont 144 personnes de plus de 65 ans qui ont causé un accident mortel.

On est à cent lieues de la catastrophe annoncée. Et même si nul ne doit être oublié quand il s'agit de sauver des vies, avec près de 2 000 **conducteurs** tués dans l'année (20 à 64 ans), les plus jeunes devraient attirer un peu plus l'attention.

Alors assez de ce doigt pointé sur des personnes qui prouvent – par les chiffres – que, dans leur immense majorité, elles sont plus prudentes et moins dangereuses pour autrui que le reste de la population.



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



14 juillet 2012

Tous les medias rivalisent d'imagination pour tenter de capter, chacun pour soi, l'attention des Français : renseignements et précisions enthousiastes des journalistes sur les neuf Alpha Jets de la patrouille de France qui ouvre le défilé ; témoignages des civils dont la nouvelle promotion participera à ce qui sera sans doute l'unique défilé de leur vie. Quelques échanges avec des militaires qui pourront s'enorgueillir d'avoir « bien descendu » l'une des plus célèbres avenues du monde. Une pincée de petites phrases sur la tenue vestimentaire des ministres, ainsi qu'une météo capricieuse qui ne se met pas au garde à vous, seront les auxiliaires précieux d'une info qui sera balayée le lendemain par...

Concurrence active donc chez les journalistes pour « angler » au mieux dans cette compétition quotidienne de l'actualité surcommentée.

Mais également ce jour-là silence. Un silence insupportable que nous ne comprenons pas.

Alors que tout est mis en œuvre pour valoriser notre armée, notre sécurité, tous nos représentants des ministères impliqués dans la protection de la Nation, pas un mot sur l'homme qui a osé s'attaquer – dix ans plus tôt – à la guerre civile qui sévissait depuis des décennies sur les routes de notre pays.

Aucun hommage pour exprimer la gratitude de la France envers Jacques Chirac, le Président qui le 14 juillet 2002 nous forgeait un nouvel avenir en présentant les « trois grands chantiers » de son futur quinquennat. La lutte contre l'insécurité routière devenait une priorité nationale. Dans le deuxième tome de ses mémoires (1), J. Chirac écrit : *« Nos routes sont alors considérées comme les plus dangereuses d'Europe. Le nombre des victimes bat des records : plus de 8 000 morts par an. Au fil du temps, la société semble s'être habituée ou plutôt résignée à payer une sorte de tribut à ce qui est ressenti comme une fatalité, faute de mesures adéquates pour le conjurer. L'Etat se doit de réagir, sauf à laisser se perpétuer une hécatombe chaque année plus impressionnante. Pour briser le mur du silence, de l'égoïsme, de l'indifférence, j'ai résolu de faire de cette question un enjeu politique, au sens le plus noble du terme. La violence routière happe des vies, brise des familles, frappe bien souvent les plus jeunes. Elle est d'autant plus scandaleuse que les moyens pour la faire reculer existent. J'ai estimé qu'il était de ma responsabilité et de celle des pouvoirs publics de donner le signal du changement, d'agir, de tenir fermement le cap... La mobilisation pour la sécurité routière ne doit jamais se relâcher. »* J'ai souhaité vous livrer cette longue citation car elle exprime parfaitement la pensée des militants de la Ligue.

Pourquoi notre société, toujours prête à célébrer tel ou tel anniversaire pour favoriser l'union, le rassemblement momentané de citoyens unis par une même pensée, un même élan, a-t-elle passé sous silence l'un des choix politiques les plus courageux de ces dernières décennies ? Nous oublions trop souvent la reconnaissance que nous devons aux hommes qui ont contribué à nous hisser vers des comportements qui nous grandissent. Nous leur devons cette émulation, cet encouragement à dépasser nos petites certitudes, nos arrangements avec ce qui devrait nous indigner, nous mobiliser. Ils lancent un appel à la conscience de sociétés plus enclines à suivre la dynamique de l'inertie que l'engagement total vers le respect de l'Autre, tous les Autres.

(1) *Le temps présidentiel : Mémoires*, Jacques Chirac, (2011), T2, p. 457-458

Bien que trop souvent frileuse pour oser aborder les sujets qui fâchent, les idées qui pourraient créer la moindre polémique avec les lobbies, la communication de la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières n'aurait-elle pas dû publier un communiqué de presse sur un sujet aussi consensuel et politiquement correct ? Ne fallait-il pas lancer une campagne de communication pour expliquer aux Français que, **grâce à la politique initiée dix ans plus tôt, plus de 36 000 vies avaient été sauvées dans notre pays et autant de lourds handicaps évités ?** Si Jacques Chirac avait poursuivi la même politique que celle menée les cinq années précédentes, seules **2 000 personnes** auraient été épargnées !

Quoiqu'en disent les pourfendeurs de radars, ces appareils nous protègent : la vitesse (excessive ou inadaptée) est le premier facteur de mort sur nos routes. Les détracteurs qui le nient pourraient être les héritiers de ceux qui ont refusé longtemps la rotation de la terre autour du soleil... Le rappel de ces vies sauvées, la confrontation avec ces résultats inimaginables au départ, seront insuffisants pour stopper le flot de désinformation des opposants systématiques au respect des règles. Ils resteront dans le déni et continueront à psalmodier qu'il faut mettre un terme à tous ces contrôles liberticides, que la perte de points « oblige » des hordes de conducteurs à conduire hors la loi, qu'une partie des chômeurs est due à la suspension momentanée de leur permis, que l'avenir réside dans la responsabilisation des conducteurs, et que par conséquent point de salut sans plus d'éducation etc. etc. etc. Pour faire face à ces affabulations, les services de communication de la DSCR et du ministère de l'Intérieur rivalisent de mutisme, alors qu'ils devraient riposter immédiatement, dans tous les medias, par des informations précises, chiffrées et sans appel.

Défendre le succès obtenu par les décisions de 2002, l'expliquer, le valoriser, n'empêchera pas des industriels de privilégier des intérêts économiques à court terme, aux dépens de la sécurité, en continuant à fabriquer des véhicules inutilement lourds et rapides, ni les passionnés de vitesse de les acheter. Cette démarche aurait cependant l'avantage de conforter des millions de conducteurs qui ont compris que l'accident n'est pas une fatalité dans leur volonté de voir cette amélioration se poursuivre. Ce sont eux qui pourront soutenir une politique volontariste. Puisque le changement c'est maintenant, aurons-nous droit enfin à une information officielle régulière et rigoureuse ? Il est temps de sortir d'une torpeur calamiteuse et de propager les données de l'Observatoire Interministériel de Sécurité Routière, ainsi que les connaissances accumulées dans les rapports de nos chercheurs de l'IFSTTAR, de l'INSERM, du CNRS, du CEESAR... Tout est là pour rendre compréhensible et acceptable le respect du code de la route et par conséquent lutter contre l'absurdité de la mort et du handicap suite à un accident de la route.

Je dédie ce numéro de *Pondération* aux plus de 50 000 familles qui ont eu l'effroyable douleur de perdre ces dix dernières années un être qu'elles aimaient tendrement, aux milliers de familles qui assistent et soutiennent un proche lourdement handicapé, victimes de cette violence routière quotidienne.

Chantal Perrichon
Présidente de la Ligue contre la violence routière

Le siège est « relooké »

La période estivale a été chaude au siège de la Ligue à Paris. Des travaux d'aménagement des espaces bureaux ont été réalisés : afin de recevoir plus aisément les visiteurs et invités, le bureau de la présidente a été positionné à l'entrée et le secrétariat dispose désormais d'un espace plus vaste jouxtant la salle de réunion. Le tout a été accompagné d'un "relooking" bien nécessaire, avec quelques pots de peinture, de l'huile de coude et les compétences de quelques adhérents et de leur famille.

Josiane Confais
se fait les abdos



Guy Ovigneur et son fils :
symphonie à quatre mains



Vieux papiers, dossiers et revues obsolètes ont été récupérés par une association en vue de leur recyclage. Des cartons de documents d'archives ont été transportés dans la cave.

La Ligue – Fédération nationale – située au 15 rue Jobbé Duval à Paris 15^e – est ainsi prête à mieux vous accueillir lors de votre prochain passage (prendre rendez-vous auprès de Claudine Boutillier, la nouvelle secrétaire du National).

ETHYLOTESTS CHIMIQUES : LE COMMUNIQUÉ DE PRESSE DE LA LIGUE

La Ligue a démontré dès la première heure l'absence de pertinence et les dangers de l'obligation faite de détenir un éthylotest dans chaque véhicule. Alors que les éthylotests achetés avant les vacances sont déjà à renouveler, détériorés par les températures estivales dans les habitacles, les forces de l'ordre pourront verbaliser au 1^{er} novembre. Ci-dessous, le texte du communiqué de presse que nous avons adressé à l'AFP le 23 juin.

La Ligue contre la violence prend date : dans un an le décret sur les éthylotests chimiques devra être retiré !

C'EST PARCE QUE :

- Plus de 80 % des accidents mortels de la route dans lesquels l'alcool est impliqué, ont lieu avec un taux d'alcool supérieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang,
- Les principaux utilisateurs de ces éthylotests chimiques seront les conducteurs de bonne foi, alors que la population des consommateurs d'alcool qui est visée par ces tests ne les utilisera pas. En effet, compter jusqu'à deux verres est à la portée de tous,
- Les éthylotests chimiques ne sont pas fiables (très fort taux de « faux-négatifs » qui encouragerait à boire davantage alors que le taux légal est en réalité dépassé),
- Les éthylotests chimiques ne sont pas conçus pour résister à une exposition prolongée à des températures supérieures à 40°C comme cela est très courant pendant l'été à l'intérieur des voitures garées en plein soleil,
- Dès décembre 2002 le CISR (Comité Interministériel de Sécurité Routière) avait déjà demandé que les conducteurs soient soumis aux éthylotests électroniques. « Beaucoup plus fiables et plus performants, ils remplaceront définitivement les alcootests et les éthylotests chimiques. » Dix ans plus tard, pour « écouler les stocks », des contrôles se font avec ces éthylotests chimiques...
- La présence de dichromate de potassium, produit chimique très toxique, crée un danger pour les enfants qui

risquent de jouer avec les éthylotests qu'ils trouveront dans la voiture (utilisés ou non)

- La norme NF attribuée après expérimentation en laboratoire ne correspond pas aux conditions d'utilisation réelles du test : la plupart du temps, de nuit « rendant quasi impossible une bonne lecture de la limite entre le vert et le jaune » selon les dires de nombreux agents chargés des contrôles d'alcoolémie.
- La protection de l'environnement n'a pas été prise en compte : aucune obligation de jeter des millions d'éthylotests concernés dans un endroit ad hoc.
- De nombreuses questions restent sans réponse : par exemple, comment les conducteurs étrangers vont-ils pouvoir concrètement respecter cette obligation ?
- Le président de la République François Hollande, dans la lettre (<http://www.violenceroutiere.org/>) qu'il a envoyée à notre association le 25 avril (suite aux questions posées pendant la campagne des élections présidentielles), émet des « réserves sur la fiabilité des éthylotests chimiques qui risque d'induire en erreur le conducteur », rappelle que « la très grande majorité des accidents est le fait de conducteurs qui savent être au-dessus de la limite légale »,

la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE demande, qu'au vu des résultats qui prouveront dans un an l'inutilité de cette décision, le Président s'engage alors au retrait d'un décret qui n'aura eu pour bilan que l'enrichissement d'un très petit nombre de fabricants d'éthylotests chimiques et le contentement du lobby alcoolier qui n'a rien à craindre de ce gadget.

PROCHAIN COMITÉ INTERMINISTÉRIEL : NOS PRIORITÉS

À la fin de l'année, se tiendra un Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR). Un rappel des priorités de la Ligue, approuvées lors du dernier Conseil d'administration.

1 – Faire respecter strictement les limitations de vitesse.

- Promouvoir la mise en œuvre rapide du LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée) qui aide les conducteurs à respecter les limites de vitesse.
- Accélérer la mise en œuvre des radars « 3^e génération » mobiles/mobiles embarqués dans des voitures banalisées.
- Interdire les avertisseurs de « zones dangereuses », nouvelle appellation des anciens avertisseurs de radars qui détruisent l'efficacité des contrôles.

2 – Réduire les vitesses maximales autorisées sur tous les réseaux sauf en ville.

- Une réduction de 10 km/h aurait un impact immédiat sur les vitesses moyennes et sur l'accidentalité : 1 % de vitesse moyenne en moins entraîne une réduction de 4 % du nombre de tués.
- Les gains économiques (moindre consommation de carburant, etc.), écologiques (pollutions, effet de serre, particules, etc.) et humain (confort aux abords des voies routières) sont considérables.

3 – Rendre obligatoire le montage d'un enregistreur de contexte d'accident (« boîte noire ») sur tous les véhicules légers (y compris Véhicules Utilitaires Légers).

- Cette « boîte noire » est à la fois un « témoin embarqué » fiable (à l'usage des magistrats) et un outil de prévention par effet de dissuasion. Elle est obligatoire sur tous les véhicules aux USA depuis septembre 2012*.
- * Voir aussi : CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE – Session TRANSPORTS, TELECOMMUNICATIONS, ÉNERGIE – Bruxelles, 9 décembre 2008

4 – Interdire la manipulation et l'utilisation de tout équipement de communication pouvant perturber la conduite.

- Près de 400 personnes sont tuées chaque année par leur utilisation. Interdire et empêcher par des moyens techniques l'utilisation du téléphone ou de tout système de communication (kit mains libres, matériel à commande vocale, mail, SMS, internet...) susceptible de perturber l'attention du conducteur pendant la conduite d'un véhicule.

5 – Rendre obligatoire l'installation d'un Ethylomètre Anti-Démarrage (EAD) sur le véhicule de tout conducteur condamné pour alcoolémie délictuelle.

- Cette mesure prioritaire est complémentaire des autres mesures liées aux effets néfastes de la consommation d'alcool et de stupéfiant.

6 – Rendre obligatoire à bord des Véhicules Utilitaires Légers (VUL) la présence d'un carnet de bord permettant d'identifier les missions et les conducteurs.

- En permettant l'identification des conducteurs, cette mesure rend la conduite conforme au droit du travail. Elle permet en outre une responsabilisation meilleure des conducteurs.

7 – Restaurer l'efficacité du permis à points en ramenant de 4 à 2 le nombre de points restitués lors des stages de récupération devenus annuels.

- Cette mesure est destinée à lutter contre l'effet pervers de certaines dispositions réglementaires prises durant l'année 2011 (délais plus courts de récupération de points perdus, stages plus fréquents, annonce des radars, autorisation des avertisseurs communautaires...).

8 – Réaliser un diagnostic de l'infrastructure et de la signalisation et une cartographie complète des vitesses autorisées sur les réseaux.

- Un audit de la pertinence des aménagements et des vitesses autorisées, du contrôle qualité et de la maintenance des infrastructures.
- Un relevé cartographique des vitesses autorisées qui permettra la mise en place et l'efficacité du LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée) (Cf. point N° 1).

QUELQUES COMMENTAIRES SUR LE BILAN 2011

Le document de base est : « *Recueil+statistique+2011.pdf* » (1) édité par l'ONISR. Nous reprenons ici 4 points singuliers qui ont attiré notre attention, mais la richesse et la présentation de ce document (26 tableaux commentés) en font un outil indispensable à tous ceux qui souhaitent en savoir plus. On peut aussi se procurer « *Document+de+travail+ONISR+2011vers5.xls* », où sont présentés tous les tableaux-source.

Claude CHABOT

1 – Le nombre de blessés (Tableau 1a).

« (...) les données sont biaisées par le sous-enregistrement des accidents corporels légers, dont on sait qu'il s'aggrave ces dernières années. Selon les dernières extrapolations établies par l'IFSTTAR (2) (sur la base des données du Registre du Rhône)(3), on n'enregistre plus aujourd'hui qu'un blessé hospitalisé sur 1,7 réel, et qu'un blessé sur 3,4 réel environ. »



Le nombre de blessés serait plus élevé qu'indiqué dans les chiffres communiqués (+ 78 %). Ce « biais » influe sur l'analyse de l'insécurité routière : coût réel pour la Nation (qui est majoré), question sur ces accidents corporels qui échappent au système d'information et sort des victimes non comptabilisées.

Le coût de l'insécurité routière (tableau 26)

Le coût de l'insécurité routière est évalué à partir d'un coût moyen par victime (tué, blessé hospitalisé ou léger) et du nombre officiel de celles-ci. Les chiffres de l'ONISR donnent 4,35 milliards d'€ pour les dommages corporels aux blessés (4). Si l'on fait le même calcul avec le nombre réel de victimes, ce montant passe à 7,88 milliards d'€ (+ 3,53 mds d'€). Les 22,98 milliards annoncés pour l'ensemble des coûts deviennent 26,51 milliards d'€

3,53 milliards d'€..

1 – Blessés hospitalisés (4)	2 – Blessés légers (4)
Nombre ONISR : 29 679	Nombre ONISR : 51 572
Nombre réel* : 50 454	Nombre réel* : 175 345
Coût ONISR 4,07 milliards d'€	Coût ONISR 0,28 milliards d'€
Coût réel : 6,92 milliards d'€	Coût réel* : 0,96 milliards d'€

Écart total : + 3,53 milliards d'€

* Sur la base de l'estimation du biais par IFFSTAR

2 – La gravité (tableau 2a)

La gravité, c'est le nombre de tués pour 100 accidents corporels (5). Après avoir culminé bien au-delà de 10 % dans les années 70, elle était passée à environ 6 % jusqu'en 2005 et tombée en dessous dans les années suivantes (6). En 2010, elle était de 5,61 %. En 2011, elle remonte brutalement à 6,09 %.

L'ONISR indique : « (...) il y aurait donc bien en 2011 une augmentation inédite du bilan moyen de l'accident mortel (en moyenne, plus de tués dans un accident et plus de véhicules impliqués). Ce phénomène devra être vérifié et analysé spécialement ». Cela s'impose en effet.

3 – Les vitesses observées (Tableau 23 abcdef)

L'ONISR réalisait depuis 10 ans (avec des cinémomètres en bord de route) des études des vitesses pratiquées par catégories d'utilisateurs et réseaux. Les résultats sont désormais à interpréter : les observateurs étant plus facilement détectés par les usagers (avertisseurs de radars), lèvent le pied se croyant contrôlés. Les résultats seraient inférieurs de 6 % aux vitesses réelles pratiquées. Les travaux sont en cours pour y remédier. Entre temps, les campagnes de mesure se poursuivent à l'identique, mais leurs résultats bruts, faussés, ne peuvent être interprétés tels quels.

4 – Sans commentaires (tableau 2b)

« Globalement, la route ou la rue font un handicapé lourd pour chaque mort » (source Registre du Rhône)

Combien d'hospitalisés
pour 1 tué ?

Combien de handicapés
pour 1 tué ?

2006-2008		BAAC France métropole		Registre du Rhône	
		Ratio (H / T)	Indice	Ratio (H S3* / T)	Indice
	Piétons	9,7	1,4	1,25	1,8
	Vélos	10,4	1,6	3,00	4,2
	2RM	11,5	1,7	1,23	1,7
	VL	6,7	1	0,71	1

(1) Observatoire national interministériel de la sécurité routière – Sécurité routière – Chiffres-clés – La mortalité routière en France – Juillet 2012 – www.securite-routiere.gouv.fr

Le rapport d'analyse approfondi « La sécurité routière en France, Bilan de l'année 2011 » est consultable et téléchargeable sur les pages Web de l'ONISR et en vente à la Documentation Française.

(2) IFFSTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.

(3) Registre du Rhône : Unité spécialisée associant IFSTTAR et l'Université pour étudier de manière longitudinale le sort lésionnel des accidentés de la route (environ 10 000 cas par an depuis 1995).

www.inrets.fr/fileadmin/ur/umrestte/RAct_registre-fev07.pdf

(4) 4,07 mds d'€ pour les blessés hospitalisés, 0,28 mds d'€ pour les blessés légers.

(5) Elle est aussi étudiée en termes de blessés graves / accidents corporels.

(6) 5,86 % en 2006, 5,68 % en 2007, 5,74 % en 2008, 5,91 %, en 2009.

Alors qu'à bord des voitures « suréquipées » vendues désormais on trouve un arsenal d'avertisseurs, de tableaux, d'organes censés faciliter la vie à bord (ou à provoquer des accidents comme internet ou le téléphone en roulant), aucun constructeur européen n'a eu l'idée d'installer en série un « enregistreur de données d'accidents ». Alors que des progrès importants ont été réalisés tant en sécurité active (survenance) que passive (conséquences), le fait d'envisager « l'après accident » (impact humain, judiciaire, réparation) semble être totalement éludé. De même, personne ne semble imaginer qu'une « boîte noire » embarquée a également un caractère dissuasif (réduire le nombre d'accidents) et permet de faire avancer la connaissance des processus accidentels, comme sur les avions. Du côté réglementaire, la référence européenne s'imposant *a minimum*, le Conseil de l'union Européenne (1) dans sa séance du 9 décembre 2008 a vaillamment décidé de ne rien décider, les autorités françaises étant « favorables à l'engagement de travaux communautaires en ce domaine sur la base des premières réflexions engagées par la Commission européenne ». Derrière ces communiqués, on sent vraiment une volonté farouche d'arriver rapidement à l'objectif... Où en est-on ?

Depuis 15 ans, la Ligue demande ...

Il y a 15 ans que la Ligue demande l'installation de boîtes noires sur les véhicules. Pour y faire obstacle, il faut ne jamais avoir assisté à des audiences correctionnelles où l'on juge des accidents de la route. Il faut n'avoir jamais entendu la défense des auteurs d'accidents, toujours prompt à parler de vitesse modérée, d'événements imprévisibles, de distances respectées, de freinage parfait etc. Il faut n'avoir jamais connu la détresse de parents à qui l'on dit que leur enfant ou leur aïeul tué en traversant la rue s'est jeté sous les roues d'un véhicule « qui n'a pu l'éviter ». Il faut ignorer que les enquêteurs et la justice manquent souvent de moyens appropriés pour établir la vérité, que les expertises sont chères, peu diligentes, et que les experts compétents sont rares.

C'est le moment !

- L'obligation faite aux États-Unis sera tôt ou tard répercutée en Europe, et au moins pour les véhicules qui y sont fabriqués et qui seront exportés.
- D'autres pays sont déjà bien plus avancés sur ce sujet (Japon, Italie...).
- Les effets de dissuasion sur le comportement des conducteurs sont de nature à réduire le nombre des accidents.
- Les enquêteurs et les magistrats disposeront d'un outil efficace à charge et à décharge pour instruire et juger.
- Les constructeurs pourront utiliser cet outil pour connaître mieux les défaillances humaines ou mécaniques et améliorer les véhicules.
- Les spécialistes de la sécurité disposeront d'un outil supplémentaire de connaissance pour mieux lutter contre l'insécurité routière.

La boîte noire automobile bientôt obligatoire aux États-Unis – CarTech – 17 août 2012

Malgré les critiques d'un certain nombre de constructeurs sur le timing, la boîte noire automobile ou EDR devient obligatoire dans les voitures neuves aux États-Unis à partir du 1^{er} septembre 2012.

L'idée était dans l'air depuis quelques temps et malgré l'opposition d'un certain nombre de constructeurs, comme General Motors, Ford, Toyota et Volkswagen entre autres, qui voulaient retarder son arrivée d'un an, la boîte noire automobile sera obligatoire aux États-Unis dans tous les véhicules nouvellement produits à partir du 1^{er} septembre 2012.

Initiée par la NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration), l'autorité américaine de sécurité routière, depuis 2006, cette réforme vise à collecter des données sur les accidents afin de mieux comprendre leurs causes. Plus précisément, ces EDR (Event Data Recorder) enregistrent une quinzaine de paramètres (vitesse, décélération, temps de freinage, etc.) sur les quelques secondes qui précèdent un choc, selon le même principe que les fameuses boîtes noires des avions.

Il s'agit en fait d'améliorer et de normaliser ce qui existe déjà dans de nombreuses voitures, notamment *via* les capteurs d'airbags et c'est ce chemin vers la normalisation qui ne s'effectue pas sans heurt. General Motors annonce ainsi qu'il va devoir désactiver les EDR (*Event Data Recorder*) de plusieurs de ses modèles, dont la très vendue Chevrolet Malibu, pour les remplacer par les EDR nouvelle génération de la NHTSA, occasionnant par là même un surcoût malvenu. Parmi les autres critiques, celles qui reviennent le plus souvent sont la collecte et l'étude de données privées et la possibilité donnée aux compagnies d'assurance de pouvoir les étudier afin de décider si elles doivent rembourser ou pas un assuré suite à un accident

L'expérimentation Cofiroute (2002-2003)

- 20 véhicules de fonction équipés d'un enregistreur
- Observations
 - ❑ Baisse des vitesses maxima
 - ❑ Baisse du nombre des accélérations
 - ❑ Baisse des consommations de carburant
- Ressenti des conducteurs
 - ❑ 56 % déclarent que la présence de l'enregistreur a changé leur façon de conduire,
 - ❑ 94 % considèrent que l'enregistreur est un avantage en cas d'accident,
 - ❑ 56 % se sentent plus responsables avec cet équipement

(1) Secrétariat général aux affaires européennes – Conseil de l'union européenne – Session transports, télécommunications, énergie – Bruxelles – 9 décembre 2008

À l'initiative de la Ligue Contre la Violence Routière - Hérault



Addictions & risques routiers

Quelles responsabilités dans l'entreprise ?

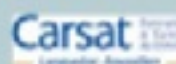
Conférence
9 novembre
au Corum



conception www.lepasseurdemots.com - ressources photographiques www.fotolia.com

Infos & inscription > www.violence-routiere-herault.org

Partenaires et Comité de Pilotage



LIGUE INTERNATIONALE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

Japon : « Inochi no museum » ou « Le musée de la vie ».

Dans le N° 86 de Pondération nous avons présenté succinctement l'association japonaise « inochi no museum » créée par Madame Suzuki Kyoko. Inochi no museum (1) est l'un des membres fondateurs de la Ligue internationale contre la violence routière. Nous décrivons une activité de cette association et les liens qui l'unissent progressivement avec « la Ligue » en France.

Jean-Yves LAMANT

L'association a été créée par Suzuki Kyoko en 1999 suite au décès de son fils Rei tué par un chauffard ivre alors qu'il marchait tranquillement sur un trottoir en rentrant chez lui après les cours de la journée. L'association *inochi no messéji* (le message de la vie) vit le jour avec comme message : « *les tués sur la route ne sont pas morts pour rien : ils peuvent encore porter témoignage après leur mort trop souvent considérée comme banale alors que des familles entières sont brisées, décimées par de tels drames d'autant plus absurdes qu'ils sont évitables* ». Cette idée est désormais portée par par *Inochi no museum* avec deux concepts :

➤ **Des silhouettes** en polystyrène blanc découpées à la taille des victimes décédées, sur lesquelles sont collés une photo de la victime ainsi qu'un ou plusieurs messages mentionnant qui était cette personne et en quoi elle manque aujourd'hui à sa famille et ses amis.

➤ **Une paire de chaussures** que la victime a effectivement portée symbolisant un objet très personnel qui lui servait utilement à se déplacer, à rencontrer les autres et porter son message de vie.

L'association organise au moins une dizaine d'expositions de ces silhouettes à travers tout le Japon, dans des lieux publics, hall de mairies par exemple, ou bien dans des écoles, des maisons de la culture, voire des prisons.

Une foule nombreuse se presse à parcourir l'exposition. Les visiteurs sont invités à laisser leurs impressions sur des papiers qui sont ensuite transmis aux familles des messagers de l'exposition.

Inochi no museum s'est installée depuis peu dans une école primaire désaffectée et gère une exposition permanente des silhouettes, ouverte au public tous les jours de la semaine. Beaucoup d'écoles visitent cette exposition.

Suzuki Kyoko... Anne-Marie...

Lorsque j'ai pu enfin rencontrer et parler à Suzuki Kyoko en 2008 pendant notre séjour au Japon, nous avons constaté que – par une coïncidence comme la vie sait les offrir –, elle est née le même jour que notre sœur Anne-Marie, décédée le jour de son anniversaire (17 mai) suite à un accident de la route dont elle avait été victime la veille. Tout naturellement, elle nous a fait la proposition de construire une silhouette à la taille d'Anne-Marie (voir photo du haut) et de lui faire rejoindre la communauté des messagers de la vie sillonnant le Japon au travers d'expositions. On peut voir sa silhouette sur les photos ci-contre qui montrent l'atmosphère de ces expositions où Suzuki Kyoko intervient très régulièrement pour faire passer le message de la vie et qui sont très commentées par la presse japonaise.

En France ? Plutôt que des silhouettes noires impersonnelles au bord des routes, Suzuki Kyoko invite la Ligue à mettre en œuvre son concept des silhouettes personnalisées participant à des expositions itinérantes... Pourquoi ne pas imaginer une initiative d'une association départementale qui pourrait – sait-on jamais – s'étendre à plusieurs autres associations et resserrer les liens déjà tissés avec l'association japonaise et qui se sont renforcés avec l'acte de création de la Ligue Internationale contre la violence routière ?



(1) <http://inochi-museum.or.jp/>

Rosa Maria Trinidad

C'était le 26 août 2004. Nous passions nos vacances dans un camping de La Rioja. Cette nuit-là, comme d'habitude, Enaitz était parti avec ses amis. Alors qu'il revenait en bicyclette du village voisin, un chauffard qui circulait dans une Audi 8 l'a renversé et tué.

Il avait 17 ans, une nuit que je n'oublierai jamais... Nous entendîmes le choc. Quelqu'un vint nous avertir qu'il s'agissait de notre fils. Je ne pourrai jamais oublier ces images du corps de mon fils brisé. Aucun mot ne pourra jamais exprimer cette douleur si grande qui vous déchire au plus profond de votre être.

Nous étions détruits. Quinze jours plus tard nous ignorions encore tout de ce qui s'était passé. Aucune information. Ne pouvant plus supporter cette incertitude, j'ai décidé de me rendre au poste de la Garde Civile de Haro pour savoir s'ils pourraient m'expliquer comment cela était arrivé.

Ils m'ont répondu qu'ils rédigeaient le procès-verbal et qu'ils ne pouvaient rien me dire.

Un mois après, nous avons reçu une lettre et un document : notre affaire était classée sans suite. Nous avons 3 jours pour déposer un recours et n'avions aucune idée de ce que ce document signifiait. Nous avons cherché un avocat. Cela nous prit deux jours, il ne nous restait plus qu'un jour alors que l'éloignement ajoutait encore une difficulté supplémentaire. L'avocat nous apprit que le document indiquait que notre fils était responsable de l'accident et que nous ne pouvions rien faire, n'ayant aucun élément pour contester, puisque nous n'avions toujours pas le procès-verbal. Quelques jours plus tard, nous recevions le procès-verbal, puis le rapport technique : ce fut un choc effroyable. Enaitz était déclaré seul coupable, alors qu'au volant de sa puissante Audi, le conducteur admettait malgré tout un « petit excès de vitesse ». Nous en parlâmes à notre avocat, lui expliquant que cela ne pouvait être. Enaitz était un jeune responsable, intelligent, plein de vie et respectueux des règles. L'avocat nous affirma que nous ne pourrions jamais démontrer ce que nous disions.

18 mois plus tard...

Nous pensions à ce moment-là que rien ne nous rendrait notre fils et que celui qui l'avait tué devrait vivre toute sa vie avec cette responsabilité, et qu'il nous fallait lui pardonner. Un an et demi plus tard, alors nous tentions toujours de survivre à la perte de notre fils, deux plaintes sont arrivées : l'une pour mon mari et l'autre pour moi. Elles provenaient de Tomas Delgado Bartolomé, l'individu qui avait renversé et tué Enaitz. **Il nous poursuivait en justice car nous étions les parents d'un mineur qui avait abîmé sa voiture !**

Nous ne pouvions croire ce que nous lisions. Notre avocat a alors immédiatement demandé une expertise technique et une reconstitution des faits, nécessaire à notre défense. C'est grâce à STOP ACCIDENTES que ce scandale est paru dans la presse et que des experts se sont offerts gratuitement pour établir le rapport. Tous affirmaient la même chose : le PV avait été mal rédigé, le point d'impact ne correspondait pas à ce que disait le PV. Le choc n'avait pas eu lieu au niveau

du croisement, mais quelques mètres plus loin. La collision n'avait pas été fronto-latérale, car Enaitz circulait à ce moment-là sur la même route que l'Audi qui l'avait heurté à l'arrière de sa bicyclette. Nous avons toujours cette bicyclette, qui fut enfin expertisée. Alors que la vitesse était limitée à 90 km/h, il fut établi que l'Audi roulait à plus de 170 Km/h. Faute d'éthylomètre, alors qu'il montrait des signes d'ébriété évidents, une heure et demie après « l'accident », rien ne fut mesuré.

Avec l'aide du Ministère public nous avons porté plainte au tribunal de Haro car nous avons enfin des preuves officielles. Nous fûmes à nouveau rejetés par ce même Tribunal Provincial ainsi que par le Tribunal Constitutionnel qui décréta que nos droits n'avaient pas été bafoués.

Nous avons dû supporter durant l'audience au tribunal les regards moqueurs et les attitudes provocantes de l'individu qui avait tué Enaitz, tout cela devant une juge qui détournait son regard pour ne rien voir. Nous, les parents d'Enaitz, nous étions sur le banc des accusés, comme si nous avions fait du mal à quelqu'un. Quelle cruauté ! C'est à ce moment que notre société s'est indignée, surtout les habitants de la région de La Rioja. Notre fils avait été tué et nous étions jugés comme des délinquants ! Comment décrire la souffrance que la justice nous a infligée ? Tomas Delgado Bartolomé ne s'est pas présenté pour le jugement. Son avocat a excusé son absence car l'honneur de son client avait été souillé. Je regrette maintenant de ne pas m'être insurgée devant de tels propos.

Ce que la Justice n'a pas fait, les citoyens l'ont fait, avec l'appui de STOP ACCIDENTES : sur la page Web de l'association, des milliers de messages en provenance de notre pays, de l'Europe, des États-Unis et même de l'Australie. Ce soutien nous fut précieux et m'aide encore maintenant à porter ce lourd fardeau.

Nous avons fait également un recours à Strasbourg qui nous a été refusé au bout de 2 ans et 3 mois. Nous venons de l'apprendre.

À aucun moment, nous n'avons été aidés, personne ne nous a expliqué quel était le chemin à suivre tant au civil qu'au pénal. C'était notre premier contact avec la justice.

Devant notre drame, des milliers de citoyens ont été révoltés devant ces dysfonctionnements : les témoignages que nous avons reçus montrent une grande indignation devant ce déni de justice. Que peuvent faire les citoyens qui voient leurs droits bafoués et les délinquants bénéficier d'une indulgence totale ?

J'ai souhaité devenir militante à STOP ACCIDENTES, après avoir bénéficié du soutien de cette association. Déléguée du Pays Basque espagnol, je suis membre de l'équipe nationale, plus particulièrement en charge de la Justice. Je vais consacrer toutes mes forces, avec le soutien constant de mon mari, pour que des situations similaires ne se renouvellent plus dans notre pays. Perdre un être aimé est une terrible tragédie qui devrait nous épargner la souffrance supplémentaire de l'injustice.



« (...) Un peu avant 22 heures, un jeune chef d'équipe magasinier quitte le restaurant où vient de se dérouler le repas de fin d'année de son entreprise. Un collègue monte à ses côtés. La distance à parcourir n'est pas longue, néanmoins plusieurs personnes les mettent en garde et leur proposent de les reconduire à leur domicile. Il refuse et 400 mètres plus loin... (...) »

« 22 décembre 2006. 21 heures 10. Je regardais Blanche-Neige avec mes deux petites filles. Le téléphone a sonné. C'était ma belle-fille : Jérôme, notre fils, a eu un accident, il est mort. Il avait 30 ans ».

« L'autre automobiliste de 22 ans sortait d'un bar et roulait avec 1,51 gramme d'alcool... »

« Non, il ne buvait jamais avant de conduire, il était même capitaine de soirée... » (les proches)

« Je crois que nous avons été tués nous aussi dans cet accident... »

« Faire son deuil ? On ne fait jamais le deuil de son enfant. On nous arrache de l'intérieur. On a volé la vie... Notre peine est à vie. On est détruit... »

«... 1,51 g/l, ce n'est pas faramineux, mais cela prouve que quelques verres de trop peuvent aboutir à ce genre de drame... (...) » (le procureur de la République)

« En réponse à votre courrier du 25 juin 2009, je vous informe que M. D.... exécutera sa peine selon les modalités du placement sous surveillance électronique ». (Le juge d'application des peines)

« Au lieu d'être condamné à de la fausse prison, nous aurions préféré la vraie obligation de fleurir à perpétuité la tombe de Jérôme ».

« Nos larmes coulent chaque soir au crépuscule, à l'abri des regards, dans le silence froid et pesant que nous partageons avec nos fils Jérôme et Anthony, tous deux réunis à jamais, là-bas, au bout de l'allée des ifs ».

25 août 2012 : lettre à la Ligue

« Prendre de temps en temps ma modeste plume pour évacuer ma rage, voire ma haine, cela me permet d'atténuer un peu l'absence douloureuse de nos deux fils, Anthony et Jérôme, alors que vivent dans la plus totale impunité les meurtriers de la route chaque jour plus nombreux. (...) Voilà, Madame Perrichon, un courrier qui j'en conviens ne sert à rien sinon de crier notre souffrance quotidienne, que je m'efforce de contenir, la tentation de rendre justice à Jérôme étant par période très forte. Quand la société n'assume pas, il y a un risque. »

Incomplète chronologie de mots, qui reste hélas ouverte. Pas de date de fin. Bribes d'une longue conversation. Celle de Pascal et de son épouse devant le mur dressé entre leur vie et la vie. Du temps, quelques années qui semblent n'avoir rien réduit de l'horreur. Un livre-enquête (1), une quête, le creusement éperdu des faits, des raisons, des conséquences, du regard des autres, tout pour une vérité qui semble finie et qui continue pourtant ses ravages. Éternité de Jérôme. Perpétuité pour ceux qui restent. Les « plus jamais » installés au cœur d'une famille. Ancrage à un parcours détestable dans la justice des hommes. Meurtrissure. Par la conspiration des mots, par le remord absent, par les lenteurs et les silences d'un monde qui n'aime pas qu'on souffre trop longtemps, par le mensonge, par des paroles d'audience, par une sanction dont l'amertume s'en est allée du mauvais côté...

C. C.

(1) Pourquoi ils ont tués tonton Jérôme ? – Pascal Relet – Éditions Écritures – www.ecriture.com (livre présenté dans notre n° 82).

Éric

Tu n'as plus ni chaud, ni froid,
Tu n'as plus ni faim, ni soif,
Tu ne sens plus le soleil sur ta peau,
Guidon contre guidon auprès de ton frère,
Tu ne sens plus les odeurs fraîches du printemps,
Tu ne vois plus les grands espaces que tu aimais tant,
Tu n'entends plus le vent siffler dans tes oreilles,
Tu étais mon bijou, ma merveille.
Par un dimanche ensoleillé,
Tu es sorti pour t'évader.
De mille feux brillait ta moto.
Fier et heureux, tu t'es fait prendre en photo,
Mais sur ton chemin, un horrible prédateur
A anéanti Éric, ta vie, notre bonheur.

Maméric

La nuit n'est jamais complète

Il y a toujours
Puisque je le dis
Puisque je l'affirme
Au bout du chemin
Une fenêtre ouverte
Une fenêtre éclairée

Paul Eluard

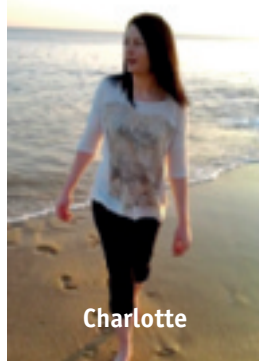
60 MORTS PAR AN DANS LES CONTRESENS : UN ENJEU FAIBLE ?

Chaque semaine, les adhérents de la Ligue peuvent bénéficier d'une revue des articles de presse relatifs à la violence routière. Chaque semaine, ils y lisent l'information souvent dramatique d'une prise de voie en contresens.

Une soixantaine de tués par an, disent les spécialistes. « 1,5 % des tués, enjeu faible de sécurité routière ». Autant dire que le problème, ainsi posé, peine à trouver sa solution. La sûreté routière devant être construite sur tous les gisements existants, le discours trouve rapidement ses limites. L'État n'a-t-il pas engagé un vaste plan de transformation des glissières de sécurité (1 rail > 2 rails) pour réduire la gravité de certains accidents de motards (quelques dizaines de tués par an) ? Avec 32 tués en 2011, la mise en sûreté des 15 000 passages à niveaux livrés au trafic routier n'est-elle pas apparue comme une nécessité impérieuse ? Les tunnels, où l'accidentalité est extrêmement faible n'ont-ils pas été l'objet de très lourds travaux depuis des décennies ? Il fallait le faire, tant il est vrai que le milieu où nous circulons doit être le plus sûr possible. Mais qu'a-t-il fallu pour que soit décrétée ainsi une mobilisation générale vers ces enjeux pourtant « faibles », comme on le dit aujourd'hui pour les contresens ? Peut-être parfois une voix, des voix qui s'élèvent ?

Claude Chabot

Le 1^{er} avril 2012, Charlotte, 23 ans, circule sur la 2x2 voies (RN 171), en direction de Saint-Nazaire. À cet instant, un automobiliste vient de prendre la voie en contresens, roule 10 km et percute le véhicule de Charlotte qui est tuée ; son passager est grièvement blessé, l'auteur du contresens décède également. Pierre Lagache, le papa de Charlotte est de ceux qui ne se résignent pas sans réagir après qu'un drame qu'il considère comme évitable eût ravagé 3 familles et tué son enfant. Il effectue alors un travail minutieux sur les circonstances de l'accident, sur l'infrastructure et la signalisation, sur l'accidentalité. Il alerte la presse, contacte les institutions qui – techniquement – ont une action possible et se convainc que « le politique » est nécessaire pour avancer. Lorsqu'il contacte la Ligue, il détient une bonne connaissance de cette cause d'accident et persiste à dire que – contrairement à certains problèmes routiers – des solutions applicables rapidement et à des coûts modestes sont accessibles. Son action personnelle s'inscrit de manière particulière dans une demande récurrente de notre association : rendre plus sûres les infrastructures.



Charlotte

Contresens en chiffres

- ❑ 77 % des accidents ont lieu hors autoroutes, sur des 2x2 voies
- ❑ 95 % de ces accidents sont graves ou mortels
- ❑ 1 accident sur 4 est mortel
- ❑ 50 % des contresens sont dus à une entrée par une bretelle de sortie (réseau DIR Ouest).
- ❑ 70 % des accidents se déroulent la nuit
- ❑ Les accidents sont presque toujours le fait de personnes dites « diminuées » : alcool, drogue, désorientation de personnes âgées.
- ❑ Il y a entre 40 et 60 tués par an tous les réseaux confondus (SETRA)

Les prises à contresens sur routes à chaussées séparées sont rares mais d'une gravité importante. Ils ont également un fort impact médiatique compte tenu du caractère déroutant de ce phénomène qui peut provoquer des chocs frontaux sur un réseau justement conçu pour les éviter. Depuis de nombreuses années, les gestionnaires routiers agissent pour limiter les prises à contresens accidentelles : mise aux normes, recommandations, expérimentations. Les démarches engagées ont mis en évidence une exposition à ce risque pouvant être qualifiée de préoccupante en fonction du type de réseau (...)

CETE de l'Ouest – Les prises à contresens sur chaussées séparées – 7 avril 2011

« J'accuse !

... les responsables de réseaux routiers qui ont la grande responsabilité d'empêcher les contresens sur les 2x2 voies et les autoroutes. Ces contresens deviennent de plus en plus nombreux (...) et entraînent de plus en plus de morts et de blessés graves. Les « perdus », les délinquants de ces voies routières ou autoroutières, qui, pour des raisons diverses roulant à contresens, s'y sont engagés, sans que rien ne les y empêchent. Il m'est insupportable de constater qu'il n'y a rien à faire, qu'il n'existe aucune solution. Les têtes bien faites qui nous surprennent avec des merveilles technologiques (ex. : le viaduc de Millau) se pencheront-ils un jour sur le problème des contresens ? (...) »

Christiane Poinso

Présidente de la Ligue de l'Aveyron



Soutenez la démarche « Pour toi Charlotte – Sauvons des vies » en signant la pétition sur le site <http://www.petitionenligne.fr/petition/pour-toi-charlotte-sauvons-des-vies/2622> et en vous rendant sur le site <http://contresens-routiers-agissons-jimdo.com/> qui a pour objectif d'appuyer une démarche de prévention de la sécurité liée aux contresens routiers

ACCIDENTS PAR DÉPARTEMENTS – France métropolitaine – 2010

Les chiffres de 2011 ne sont pas disponibles à l'heure actuelle)

Source ONISR – Fichier national des accidents corporels

		Accidents			Tués	Blessés		
		corporels	dont mortels	dont graves		hospitalisés	légers	tous
1	Ain	412	41	264	45	289	303	592
2	Aisne	345	41	222	49	229	206	435
3	Allier	235	41	196	45	196	69	265
4	Alpes-de-Haute-Provence	134	26	122	28	125	64	189
5	Hautes-Alpes	92	13	70	17	70	50	120
6	Alpes-Maritimes	2 126	58	627	61	633	1 919	2 552
7	Ardèche	189	33	162	35	145	72	217
8	Ardennes	146	20	123	20	137	48	185
9	Ariège	79	13	63	17	67	35	102
10	Aube	251	28	160	34	151	170	321
11	Aude	436	45	186	51	199	392	591
12	Aveyron	162	29	142	30	142	58	200
13	Bouches-du-Rhone	4 084	122	1 483	137	1 655	3 604	5 259
14	Calvados	378	33	255	35	264	222	486
15	Cantal	88	18	82	22	75	22	97
16	Charente	244	27	188	30	201	94	295
17	Charente-Maritime	884	56	357	61	361	729	1 090
18	Cher	380	27	201	28	207	268	475
19	Corrèze	247	18	129	18	141	167	308
20A	Corse-du-Sud	214	15	102	15	107	165	272
20B	Haute-Corse	300	12	113	12	128	325	453
21	Côte-d'Or	271	34	230	38	260	108	368
22	Côtes-d'Armor	480	37	259	39	261	341	602
23	Creuse	75	8	65	9	63	21	84
24	Dordogne	273	31	230	33	253	114	367
25	Doubs	392	37	216	39	218	259	477
26	Drôme	450	44	221	48	234	381	615
27	Eure	294	48	241	49	264	111	375
28	Eure-et-Loir	322	38	205	41	206	194	400
29	Finistère	676	36	321	40	353	499	852
30	Gard	794	65	418	71	446	625	1 071
31	Haute-Garonne	988	57	367	59	380	882	1 262
32	Gers	194	21	143	22	140	93	233
33	Gironde	1 733	70	644	86	690	1 513	2 203
34	Hérault	1 192	83	530	99	581	957	1 538
35	Ille-et-Vilaine	809	56	365	60	379	635	1 014
36	Indre	256	13	104	16	108	216	324
37	Indre-et-Loire	720	44	390	47	423	479	902
38	Isère	684	67	463	69	500	444	944
39	Jura	115	29	110	31	116	35	151
40	Landes	243	35	179	39	168	108	276
41	Loir-et-Cher	337	36	175	38	169	250	419
42	Loire	793	32	353	33	377	648	1 025
43	Haute-Loire	183	16	152	21	174	89	263
44	Loire-Atlantique	921	73	534	76	550	609	1 159
45	Loiret	415	54	240	59	227	288	515
46	Lot	106	21	89	23	74	25	99
47	Lot-et-Garonne	229	35	188	39	188	106	294
48	Lozère	71	8	59	9	72	36	108
49	Maine-et-Loire	910	50	333	52	343	771	1 114
50	Manche	496	44	275	46	283	373	656
51	Marne	351	42	228	45	224	214	438
52	Haute-Marne	166	15	120	17	134	84	218
53	Mayenne	147	24	138	26	142	43	185
54	Meurthe-et-Moselle	696	31	254	33	254	622	876
55	Meuse	154	17	113	17	118	66	184
56	Morbihan	645	44	294	48	312	572	884
57	Moselle	596	51	305	56	309	485	794

58	Nièvre	164	18	97	21	104	94	198
59	Nord	1 840	79	801	85	856	1 381	2 237
60	Oise	472	50	333	53	356	296	652
61	Orne	148	22	113	25	114	72	186
62	Pas-de-Calais	788	60	512	65	535	457	992
63	Puy-de-Dôme	707	39	255	43	255	610	865
64	Pyrénées-Atlantiques	937	35	314	36	321	817	1 138
65	Hautes-Pyrénées	213	12	106	12	124	185	309
66	Pyrénées-Orientales	366	24	199	25	225	288	513
67	Bas-Rhin	957	44	335	46	348	891	1 239
68	Haut-Rhin	434	33	304	37	296	228	524
69	Rhône	2 303	69	857	75	893	2 018	2 911
70	Haute-Saône	133	30	115	32	110	48	158
71	Saône-et-Loire	350	43	255	51	259	190	449
72	Sarthe	425	35	254	35	254	266	520
73	Savoie	220	30	179	31	202	97	299
74	Haute-Savoie	471	38	359	39	388	277	665
75	Paris	7 181	40	724	43	711	7 600	8 311
76	Seine-Maritime	857	57	478	67	516	619	1 135
77	Seine-et-Marne	921	75	529	82	559	660	1 219
78	Yvelines	1 266	60	513	64	521	1 087	1 608
79	Deux-Sèvres	225	35	159	37	155	96	251
80	Somme	630	46	268	51	284	517	801
81	Tarn	181	45	155	49	154	78	232
82	Tarn-et-Garonne	198	30	150	34	149	75	224
83	Var	1 100	88	712	90	771	676	1 447
84	Vaucluse	367	50	263	52	280	216	496
85	Vendée	320	62	282	70	303	95	398
86	Vienne	323	35	179	36	191	235	426
87	Haute-Vienne	556	17	164	19	179	536	715
88	Vosges	244	39	193	40	193	119	312
89	Yonne	276	28	187	32	205	171	376
90	Territoire-de-Belfort	205	7	62	7	61	200	261
91	Essonne	1 429	36	432	40	461	1 344	1 805
92	Hauts-de-Seine	2 489	28	467	28	467	2 377	2 844
93	Seine-Saint-Denis	2 900	37	1 429	39	1 583	1 859	3 442
94	Val-de-Marne	2 359	25	489	27	500	2 267	2 767
95	Val-d'Oise	1 154	31	333	33	342	1 071	1 413

Total France métropole	67 288	3 706	28 758	3 992	30 393	54 068	84 461
-------------------------------	---------------	--------------	---------------	--------------	---------------	---------------	---------------

ACCIDENTS CORPORELS EN 2011

		Accidents corporels	Tués	Blessés	Dont blessés hospitalisés
France Métropole	2010	67 288	3 992	84 461	30 393
	2011	65 024	3 963	81 251	29 679
4 départements d'outre-mer	2010	2 091	180	2 712	944
	2011	1 950	148	2 621	956
Total Métropole DOM	2010	69 379	4 172	87 173	31 337
	2011	66 974	4 111	83 872	30 635
Évolution		- 3,6 %	- 1,48 %	- 3,79 %	- 2,28 %

Loir et Cher

Jean-Luc Carl

L'assemblée Générale s'est tenue le 1^{er} septembre 2012, avec de nombreux participants déplorant l'exception du département quant aux manquements en matière de sécurité routière. Une hausse de l'accidentalité (25 décès au 1/9) confirme ce constat. La polémique sur le tronçon Clénord-Patte d'oie qui passe de 90 km/h à 110 km/h et exclue de ce fait de nombreux usagers ne se tarit pas. Un communiqué de presse de l'association a été publié par les quotidiens locaux (ci-contre).

Les comptes de la Ligue 41 sont sains. Bilan excédentaire malgré l'achat – sur demande des adhérents – d'un radar permettant d'argumenter sur des propositions d'aménagements. Parmi les 4 affaires judiciaires suivies par la Ligue, deux récits empreints de dignité et de courage ont ému les participants. Francine Cavros, victime d'un grave accident, nous a fait part des turpitudes rencontrées lors d'une procédure qui vient enfin de se clore en sa faveur. Une douceur, un ton juste et mesuré qui n'exclut pas la ténacité force l'admiration pour ce long combat de plus de quatre ans, pendant lesquels elle aura vécu également le deuil de son père, présent dans l'accident. Quant à François Bourdillon, il est toujours en attente d'intérêts civils, suite à l'accident grave dont il a été victime en septembre 2009. La personne alcoolisée qui l'a percuté, prenant la fuite en le laissant avec de graves lésions et sans connaissance, elle a été condamnée à 5 mois de prison assortis de sursis...

Les actions en cours

Muriel Lehelleco-Passavant dont le projet « cœur de village » n'est pas finalisé relance la mairie de Muides pour des mesures transitoires de réduction de vitesse à chaque entrée de village. Laurent Leblanc rencontre l'opposition des élus locaux pour un plan de modération de vitesse de la rue de la Picotière à Villetrun (une rue empruntée par de nombreux automobilistes évitant le contournement de Vendôme pour se rendre à la gare TGV). À la Préfecture, nous avons participé à la Commission consultative des usagers le 19 juin et le 20 août à l'atelier « usagers vulnérables » dans le cadre du DGO (Document Général d'orientations). Nous y serons de nouveau le 25 septembre.

Note de vacances

Jean-Luc Carl

Une affiche invite à lever le pied sur la route du « Danube à vélo », quelque part en Bavière. Le mot « Gas » signifiant à la fois la vitesse et « gaze » le tissu pour soigner les accidentés. Les Bavarois font la corrélation entre vitesse et accidents, eux.

*Runter = descendre ou baisser ; gas = vitesse ; "runter vom gas" = "moins de vitesse" = "moins de pansement" (donc moins de victimes)...

Remarquez au passage : ici la piste cyclable longe la départementale en laissant une distance de plusieurs mètres !

Nouvelle République – 22 août 2012

« Déviation de Clénord : un non-sens historique »

L'ouverture à la circulation du tronçon « Patte-d'oie – Clénord » n'a pas manqué de faire réagir le président de la Ligue Contre la Violence Routière. Non-sens historique pour la D 765 entre Blois et Clénord, qui passe de 90 km/h à 110 km/h !, écrit Jean-Luc Carl. Le président départemental de la Ligue Contre la Violence Routière ne désarme pas, face à cette portion de 2X2 voies, dont l'ouverture à la circulation vient de se faire, à 110 km/h. « Alors que la mortalité des usagers est répartie à la hausse au mois de juillet et que le gouvernement annule de nombreux projets autoroutiers, il est permis de s'interroger sur la politique délibérément "highway" dans le Loir-et-Cher », réagit Jean-Luc Carl. Outre la vitesse autorisée à 110 km/h qui le fait grincer des dents, il pointe du doigt « la non prise en compte des usagers différenciés, puisque selon le code de la route, les piétons, cyclistes, vélomoteurs et voitures sans permis sont exclus de l'itinéraire [...] Une mise à l'écart féroce pour de nombreux usagers qui devront chercher, tels des animaux chassés, d'autres lieux de passage pour rejoindre le lieu de leurs activités professionnelles, rechercher un travail, se rendre chez un médecin, à l'école. » Et Jean-Luc Carl de conclure en s'interrogeant sur « la cohérence nationale de sécurité routière, la préfecture de Tours ayant opté pour une solution radicalement inverse ». L'A 10 est effectivement depuis quelques mois limitée à 90 km/h dans toute la traversée de Tours.



De 90 à 110 ...



Vous, allez voir ailleurs !



Calvados

Philippe Vaysette

Comme dans le reste de la France, la mortalité sur les routes a fortement diminué pour se situer maintenant autour de 40 tués. Dans le domaine de la sécurité routière comme dans d'autres, le Calvados correspond souvent au 1/100 des données nationales. La Ligue 14 continue son action même si les troupes sont moins nombreuses et moins jeunes. Un aperçu de ces derniers mois.

Commission départementale de sécurité routière – La dernière réunion a eu lieu le 25 avril et le bilan n'était pas bon. Le préfet incrimine l'alcool et la drogue. Mais les accidents présentés montrent une réalité différente où le facteur « vitesse » est prépondérant, même conjugué à d'autres causes comme l'alcool ou un aménagement défaillant. Après la présentation, le préfet conclut encore sur l'alcool et la drogue oubliant que la vitesse était bien plus impliquée. La déléguée locale à la sécurité routière présente ses propositions : éthylo-tests et actions de prévention avec les motards en colère... *No comments !*

Une marche blanche à Merville-Franceville – Un jeune motocycliste de 25 ans a été tué par une conductrice alcoolisée. La famille, les amis et des habitants se réunissent pour un hommage au jeune homme avec dépôt de gerbes et lâcher de ballons : « *plus jamais cela !* ». La Ligue a été sollicitée par un membre de la famille et participe anonymement à cette marche blanche.

Les piétons en danger à Vire – À Vire, après le décès d'un piéton sur un passage mal éclairé, la Ligue et un conseiller municipal proposent des mesures pour que les piétons soient vus et que les véhicules soient ralentis. La municipalité semble préférer la polémique à l'action.

Le PDU de l'agglomération caennaise – Les bureaux d'étude reproduisent leurs études et les élus consultent ; en attendant le PDU avance lentement. La Ligue réitère ses propositions : passages pour piétons efficaces (refuge, visibilité), extension des zones 30 et des zones de rencontre, analyse approfondie des accidents, diminution des vitesses.

Entre ces réunions, la Ligue14 répond aux sollicitations des médias ou des particuliers et participe l'activité nationale. L'année prochaine, on essaiera de faire mieux.

Sarthe

Dominique Langlet

Des camions roulent pour la Ligue

Depuis début 2012, la Ligue de la Sarthe compte un nouvel adhérent : le syndicat CFTC Transports des Pays de la Loire, représenté par son secrétaire général, Francis Foucault, lui-même conducteur routier. Il a eu connaissance de l'existence de la Ligue dans la Sarthe où il habite, excédé par le comportement sur les routes de nombre de ses collègues, par le laxisme fréquent dans les contrôles techniques des véhicules, par le laxisme non moins fréquent régnant dans des entreprises de transport routier. Une anecdote : lors

d'un contrôle de gendarmerie, il lui a été dit (je suppose avec un sourire...) que son disque enregistreur ne devait pas fonctionner puisque « *la vitesse qu'il enregistrerait ne dépassait jamais 80 km/h* » ! : 80 km/h, c'est pourtant la limite sur toutes les routes sauf les autoroutes à 130... Francis a toujours avec lui des exemplaires de Pondération, des fiches d'information sur les distances d'arrêt et sur la gravité des accidents en fonction de la vitesse (comparaison avec la chute de plusieurs étages) ; il ne manque pas de les distribuer, d'en parler, avec des responsables d'entreprises dans lesquelles il charge et décharge son camion, à ses collègues routiers rencontrés sur des aires de service, et les retombées semblent plutôt positives.

Bouches du Rhône

Laurence Gaillard

Il y a des règles d'or en ce qui concerne l'aménagement de voirie urbaine :

1 – Faire modérer les vitesses

2 – Préserver une bonne visibilité réciproque

3 – Raccourcir les traversées

Laisser subsister en limite de voie des massifs d'arbustes et de fleurs peut contribuer à l'esthétique : mais à proximité d'un passage pour piétons, à la sortie d'une courbe serrée, sans refuge axial et à proximité d'une école, cela contribue sûrement à masquer la visibilité et à créer un risque important pour les enfants qui passent là quotidiennement. C'est ce que la Ligue a voulu montrer en médiatisant ce défaut. Aux dernières nouvelles, les arbustes devraient être coupés en septembre pour dégager la visibilité. Restera à réduire le temps de traversée et les vitesses...



Pour mémoire : en 2011, 2 500 enfants piétons de moins de 14 ans ont été victimes et au total 519 piétons ont été tués (+ 7 % sur 2010), dont 350 en milieu urbain. On estime à une centaine le nombre de tués sur les passages pour piétons.



Rhône

Sylvie Bottinelli

Combien de vélos blancs ? ...

Le 6 juin 2012, dans une petite rue du quartier des pentes de la Croix-Rousse à Lyon, une cycliste de 54 ans a été violemment percutée par l'arrière par un motard roulant beaucoup trop vite et en *wheeling*, sur une seule roue (!). Elle est décédée quelques jours plus tard.

Les associations du quartier et l'association lyonnaise **La ville à vélo** (<http://lavilleavelo.org>) ont réagi sous la forme d'un rassemblement silencieux et en installant sur le lieu de l'accident un « *ghost bike* », vélo entièrement peint en blanc, vélo fantôme, vélo mémorial...

Ce mouvement des *ghost bikes* n'est pas encore répandu en France mais existe depuis une dizaine d'années, d'abord aux USA puis dans le monde entier. Des particuliers ou une association cycliste installent un vélo blanc sur le lieu d'un accident mortel dont la victime est un cycliste. À la mémoire d'une personne précise – parfois avec son nom, son âge si la famille le souhaite –, pour rappeler que la violence routière n'est jamais anodine, parfois aussi pour indiquer qu'il faut redoubler de vigilance à un endroit précis. Pour signaler aussi que les cyclistes, même sans lobby à leur service, ne se laissent plus faire, qu'ils commencent à s'organiser.

Combien de vélos blancs faudra-t-il encore installer ?

Nord-Pas de Calais

Hervé Dizy

Le 29 septembre, la **Ligue Nord-Pas de Calais** a participé à l'opération « **alternative à la sanction** » avec le Procureur de la République de Lille, la Préfecture, la DDTM 59, la Gendarmerie Nationale, les CRS, la Police Nationale et l'automobile club. Une centaine de contrevenants ayant commis des infractions (excès de vitesse < 20 km/h, défauts de clignotant, etc) étaient invités à des ateliers de sécurité routière au centre de permis de Lezennes.

La Ligue animait l'atelier « **les grands dangers des petits excès de vitesse** » et accueillait en fin de séance tous les participants avec le récit de l'expérience d'une victime de la route, Audrey Wongermes, secrétaire régionale de la Ligue,



Le « *Ghost Bike* »
à été installé à quelques
mètres du lieu de l'accident

très gravement accidentée en 1999. À l'issue du stage, le procureur de la République a procédé à l'annulation des sanctions encourues par les participants.

Haute-Savoie

Guy Ovigneur – Christine Guinard

Le 50^e anniversaire du percement du tunnel du Mont-Blanc

Cet ouvrage inauguré le 16 juillet 1965 relie avant tout deux pays toujours proches, l'Italie et la France. Sur l'invitation de l'ATMB*, quatre personnes de la Ligue de Haute-Savoie ont assisté à cette célébration. De nombreuses personnalités des deux pays sont intervenues. La mémoire des ouvriers de ce chantier titanesque (1959 – 1962) fut évoquée – empreinte d'un salut ô combien reconnaissant. Fallait-il rappeler la catastrophe du 24 mars 1999 où 39 personnes ont péri dans cet immense brasier ? D'importants travaux de mise en sûreté tant dans l'infrastructure que dans l'exploitation ont été réalisés depuis.

ATMB : Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc – Société d'économie mixte exploitant le Tunnel – atmb.com

Le 24 mars 1999...

L'incendie du tunnel du Mont Blanc s'est produit du 24 mars 1999 au 26 mars 1999. Il a été provoqué par un camion frigorifique qui a pris feu à environ 7 km de l'entrée française du tunnel. Le violent incendie qui a suivi a causé la mort de 39 personnes. Durant 53 heures, il a provoqué la destruction de 24 poids lourds, 9 véhicules légers, 1 moto et 2 véhicules de secours. Le procès qui a suivi a établi que les procédures d'urgence ainsi que les mesures de sécurité n'avaient pas été respectées depuis de nombreuses années.

Des travaux de réparation et de mise en sûreté ont été réalisés et ont entraîné la fermeture du tunnel pendant 3 ans. Niches tous les 100 mètres, bouches à incendie tous les 150 mètres, poste de secours au centre du tunnel, abris pressurisés reliés à une galerie d'évacuation indépendante (sous la chaussée), ventilation supplémentaire, caméras, opacimètres, dispositif de 3 860 capteurs mesurant la température tout au long du tunnel, salle de commande unique (côté français, avec une deuxième salle de commande côté italien en secours).

Les règles d'exploitation ont été modifiées : unification des deux sociétés exploitantes sous forme d'un GEIE (groupeement européen d'intérêt économique), équipes communes franco-italiennes pour assurer la sécurité dans la gestion courante du tunnel, interdiction des camions transportant des matières dangereuses et des véhicules polluants, strictes limitations de vitesse (70 km/h, 12 radars de contrôle), intervalle minimum entre véhicules (150 m en circulation, 100 m à l'arrêt).

Jouez au ballon, c'est simple !



Prenez votre éthylotest chimique (pas celui acheté avant l'été, il est déjà fichu), lisez la notice et répondez.

Sachant que :

- « L'alcoolémie maximale est atteinte environ une heure après la dernière consommation d'alcool »,
- Que vous devez attendre « au minimum 10 minutes après avoir absorbé une boisson alcoolisée »,
- Qu'il faut consacrer 2 minutes à la préparation de votre ballon compte tenu des manipulations,
- Que vous devez « interpréter le test entre 2 et 15 minutes après avoir vidé l'air dans le tube »,
- Que « vous devez constater l'échauffement du réactif immédiatement après »*,
- Que votre éthylotest chimique ne doit pas être âgé de plus de 24 mois,
- Que l'âge du capitaine est de 56 ans,

... à quelle heure boirez-vous votre dernier verre à la buvette du stade lors du prochain match si vous voulez être à la maison à 19 heures pour Stade 2 après 32 minutes de route en respectant les limites de vitesse ?

Réponse en bas de page (1)

* Au delà de 50°, mettez votre casque et partez en courant.



Ils ne reculent devant rien ...

C'est dans une publicité pour un avertisseur de radars dit « communautaire » de marque « Traqueur Coïote », avec lequel des automobilistes se préviennent entre eux de la présence des forces de l'ordre, ce qui a pour conséquence :

- De pouvoir tricher avec le Code de la route
- De former ses enfants à la goujaterie sociale
- Pour les malfrats, d'éviter de se faire prendre.

Choisissez les termes qui vous paraissent les plus adaptés pour qualifier la légende (définition dictionnaire) :

- ☐ **Culot** : audace allant jusqu'au sans-gêne
- ☐ **Aplomb** : confiance en soi pouvant aller jusqu'à l'insolence
- ☐ **Toupet** : hardiesse insolente
- ☐ **Mensonger** : fondé sur un mensonge, faux, trompeur

Réponse en bas de page (2)

Accident de caddie à Bourg la Reine

« Le client d'un supermarché a été percuté et légèrement blessé par un caddie ; il a déposé plainte pour « mise en danger de la vie d'autrui »*. L'association « 30 millions de caddistes » a décidé de soutenir le conducteur et propose des stages de formation au Caddie-Club de l'Ouest.

* Presse Océan – 29 septembre 2012.

Futurs professeurs de morale civique

Le préfet du Var en deux-roues sans casque à Porquerolles – Nice Matin – 28 août 2012

Paul Mourier, préfet du Var, a-t-il pris des libertés avec le Code de la route ?

France Bleu Provence affirme ce mardi matin que le représentant de l'État a l'habitude de rouler en scooter sans casque pendant ses vacances sur l'île de Porquerolles. Jean-Bernard Soriano, secrétaire départemental du syndicat Unité SGP Police confirme cette information : « C'est de notoriété publique, depuis que Paul Mourier est préfet du Var, il passe ses vacances à Porquerolles et il y roule en deux-roues, sans casque. L'an dernier des riverains s'étaient plaints à la police ». Résultat, les policiers auraient été invités à ne plus verbaliser les motards sans casque sur l'île pour ne pas attiser un sentiment d'injustice. Ce mardi matin, la préfecture du Var n'a toujours pas réagi à cette information.

Le repaire des motards – 28 août 2012 – Alexis Ferrant.

« (...) Jean-Bernard Soriano : « On le sait, ça pose un problème. Il est difficile pour des forces de l'ordre de verbaliser monsieur Tout-le-monde et de fermer les yeux sur un haut fonctionnaire. Il faut garder une certaine cohérence dans l'application de la loi. Il vaut mieux ne pas verbaliser du tout que de créer une rupture d'égalité entre citoyens ».

NDRL : « sentiment d'injustice »..., « rupture d'égalité entre citoyens »... « Cohérence dans l'application de la loi... ». On touche le fond. Proposition : le préfet du Var payera désormais personnellement les frais d'hospitalisation et de soins des motards accidentés roulant sans casque avec sa bénédiction et celle des forces de l'ordre dont il est responsable.

(2) Les 4 mon Capitaine

(1) Réponse au jeu : buvez un verre de jus de fruit

Un p'tit coup pour la route ... des airs

AFP – Le nouvel Observateur – 6 août 2012

« Une pilote de la compagnie australienne Qantas qui s'apprêtait à faire décoller un Boeing 767 a reçu l'ordre, lundi 30 juillet, de faire demi-tour pour subir un test d'alcoolémie qui s'est révélé positif. La pilote était aux commandes d'un B767-300 à destination de Brisbane (est) lorsqu'elle a été débarquée par les autorités de l'aéroport de Sydney, alertées par le personnel de cabine, selon le "Sydney Morning Herald" (...) ».

NDRL : 51 000 tests d'alcoolémie ont été réalisés ces trois dernières années par la CASA*, dont 45 (« seulement » dit la CASA*) se sont révélés positifs. On ne dit pas le taux de contrôle, mais un tel chiffre fait quand même froid dans le dos...

En 15 ans de prévention « alcool », j'ai provoqué 1 000 fois mes stagiaires : « monteriez-vous dans l'avion si vous voyez son pilote boire de l'alcool au bar de l'aéroport avant le départ ? ». Je vais devoir modifier ma tactique pédagogique.

C.C

* Autorité de sécurité de l'aviation civile australienne (The Civil Aviation Safety Authority, Casa).



La circulation n'a pas été perturbée, les dégâts à la voiture sont minimes, le responsable de l'accident va bien, et il n'avait même pas bu d'alcool !

Red Bull va racheter Renault ?

Non, je blague ! Dans les grands prix de formule 1, il est (était ?) d'usage de nommer le pilote, puis sa marque de voiture, puis éventuellement le motoriste. On entendait ainsi « Jenson Button et sa Mac Laren » ou bien « Alonso et sa Ferrari ». Les commentateurs et la presse disent désormais « Vettel sur Red Bull », exactement comme si le fabricant de boissons énergisantes fabriquait la voiture. Oublié Renault, sa longue expérience de motoriste, sa participation technique et financière à la compétition. Disparu.

Notre constructeur, qui, comme les autres, a sûrement besoin qu'on parle de lui en ces temps difficiles, ferait bien de se manifester auprès du marketing de Red Bull qui devient vraiment envahissant... Ras le bull.

La route est une jungle ...



Y va dégager, ce pignouf ?



Ca passe chéri, ça passe !



Nôôô, ça posse pos et tu m'écroques une potte !



Chéri, je crois qu'on se trompe énormément !



Dégoge !



Pourtant je suis sûr que ça passait ?

Photos prises le 17 février dans la réserve Pilanesberg (Afrique du Sud) – Commentaires CC 2012

Paris : le périph limité à 70km/h ?

AFP – 24 septembre 2012

Le maire de Paris a demandé au gouvernement l'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur le périphérique à 70 km/h, a affirmé lundi le maire adjoint à l'Environnement René Dutrey.

« Dès à présent je peux vous confirmer la demande faite par le maire de Paris au Premier ministre de baisse de la vitesse du périphérique à 70 km/h », a affirmé René Dutrey devant le Conseil de Paris. « Je peux vous dire que c'est bien parti », a ajouté René Dutrey devant la presse.

La mairie avait à plusieurs reprises sous le précédent quinquennat adressé cette demande à la préfecture de police, sans succès. Un vœu en ce sens avait notamment été adopté par le Conseil de Paris en juillet 2011.

Bertrand Delanoë l'a rappelé cet été au Premier ministre Jean-Marc Ayrault, dans le cadre de ses échanges avec le gouvernement sur les Zones d'Action Prioritaire pour l'Air (ZAPA).

La baisse permettra « d'améliorer la qualité de l'air et le niveau sonore autour du périphérique », a fait valoir René Dutrey.

« La baisse de la vitesse sur le périphérique est une mesure qui économiquement coûte peu cher et a une efficacité environnementale forte, principalement parce que vous améliorez la fluidité du périphérique. Vous n'avez plus d'à coup. Cette fluidification du trafic permet d'améliorer la qualité de l'air », a expliqué l'élus.

« Les études de l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé, NDRL) considèrent que les bandes de 250 m situées à gauche et à droite du périphérique dépassent de quatre fois les normes mondiales de qualité de l'air », a-t-il relevé.

Des mesures pour lutter contre la pollution de l'air devraient être présentées par le maire de Paris lors du prochain Conseil de Paris, mi-octobre, selon la mairie.

La vitesse maximale autorisée sur le périphérique est passée de 90 à 80 km/h en 1993.

Côtes-d'Armor : des suspensions de permis plus longues

FR3 25/07/2012 Géraldine Lassalle

Le préfet du département a décidé de durcir le régime de suspension administrative des permis de conduire pour lutter contre une mortalité accrue sur les routes des Côtes-d'Armor.

Dans le cas d'une suspension de permis pour conduite en état d'ivresse, sous usage de stupéfiants ou pour excès de vitesse, il faudra attendre plus longtemps qu'ailleurs en Bretagne pour le récupérer. C'est la réponse du préfet à une mortalité accrue. Au premier semestre 2012, 24 personnes sont décédées sur les routes du département contre 18 pour la même période en 2011. Le nombre de blessés hospitalisés a de son côté augmenté de 15 % par rapport à 2011.

Ainsi la durée de suspension pour conduite en état d'ivresse sera multipliée par 2 ou 3 pour certaines infractions. « Pour rappel près de 40 % des accidents mortels dans les Côtes-d'Armor

sont provoqués par des conducteurs alcoolisés, contre près de 30 % au niveau national. Dorénavant, la récidive donnera lieu à un doublement de la suspension administrative pour un maximum de 6 mois » précise un communiqué de la préfecture.

Dans le cas des excès de vitesse, toutes les durées de suspension sont allongées jusqu'à être multipliées par 4 pour certaines infractions. Elles sont augmentées aussi dans le cas de conduite sous l'usage de stupéfiants.

En 2011, 2 071 suspensions administratives de permis de conduire ont été prononcées dans les Côtes-d'Armor pour alcool, vitesse ou stupéfiants. « Dès le 1^{er} septembre 2012, les conditions pour récupérer un permis suspendu seront durcies au niveau national par l'obligation de réaliser un examen psychotechnique en plus du contrôle médical déjà prévu » termine le communiqué.

Belgique. L'interdiction de téléphoner avec un kit mains-libres « impossible à faire appliquer »

Belga – 29 juillet 2010

Une éventuelle interdiction de téléphoner avec un kit mains-libres en voiture serait « impossible à faire appliquer », a déclaré jeudi le secrétaire d'État à la Mobilité Etienne Schouppe (CD&V) lors d'une conférence de presse de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR).

Selon les résultats d'une enquête de l'IBSR, les risques d'accident lors de conversations téléphoniques avec un kit mains-libres sont pratiquement aussi importants qu'avec un GSM à la main. Pourtant, s'il est interdit d'utiliser un téléphone portable en le tenant en main tout en conduisant, l'utilisation d'un kit mains-libres reste, elle, autorisée par le Code de la route.

« Une interdiction des kits mains-libres serait impossible à faire appliquer », a expliqué Etienne Schouppe. D'après le secrétaire d'État à la Mobilité, il n'est pas possible de distinguer un automobiliste qui utilise un kit mains-libres d'un conducteur qui écoute de la musique à l'aide d'écouteurs ou qui discute avec un passager. Le seul moyen pour lutter contre l'utilisation des kits mains-libres au volant est donc de sensibiliser via l'IBSR les conducteurs en les avertissant des dangers que cela comporte, a conclu Étienne Schouppe. (VIM)

NDRL : Renoncez, renoncez, il en restera toujours quelque chose ...

La Dépêche.fr – 8 octobre 2012

Versailles. Une sortie de piste d'une Lamborghini à 250 km/h fait un mort. Un accident impliquant une Lamborghini a fait un mort et un blessé grave ce week-end sur le circuit automobile de Satory à Versailles où se déroulait un **stage de cohésion du personnel organisé par l'entreprise Schlumberger**. – Sortie de piste à plus de 250 km/h « Le véhicule en cause roulait à une vitesse supérieure à 250 km/h. Il est sorti de la piste et a fait des tonneaux », a indiqué la police. Une expertise du véhicule doit déterminer les causes exactes de l'accident. L'enquête pourrait prendre plusieurs semaines. La victime est un cadre de l'entreprise Schlumberger âgé de 62 ans qui n'était pas membre de la direction du

groupe. « Notre profond soutien accompagne sa famille dans ce tragique événement et la police mène l'enquête sur les circonstances de l'accident », a indiqué une porte-parole du groupe de services pétroliers. L'autre personne blessée, qui était au volant du véhicule au moment de l'accident, est un employé de l'entreprise **SportDrive**, âgé de 38 ans. **Spécialisée dans les stages de conduite et les baptêmes de vitesse, cette entreprise avait été embauchée par Schlumberger pour animer un « stage de cohésion du personnel »** au cours duquel a eu lieu le drame (...).

<http://www.ladepeche.fr/article/2012/10/08/1459247-le-stage-d-entreprise-vire-au-drame.html>

Écosse. Sécurité routière : les radars sauvent des vies

Blog Auto – 3 août 2012 – Thibaut Emme

Source Étude du parlement Écossais

C'est en tout cas la conclusion d'une très sérieuse étude du Parlement Écossais suite à la mise au renforcement du nombre de radars automatiques dans le pays. Selon cette étude c'est une chute du nombre de morts de 68 % qui serait due à la mise en place de plus de radars. Et les Écossais en redemandent.

Le Royaume Uni fut l'un des pionniers dans la mise en place de nombreuses "speed cameras". Ces radars automatiques ont fleuri sur toutes les routes du royaume et de nombreuses études ont déjà été faites sur l'impact réel de ces petites bêtes. Le parlement Écossais commande régulièrement des études sur l'efficacité des radars et les statistiques de 2011 montrent qu'entre les trois années précédant un renforcement du nombre de radars et les 3 années suivant ce renforcement, le nombre de décès sur la route chute de 68 %. De quoi alimenter les pro-radars qui sont très nombreux outre-Manche. Cette même étude constate que les nombres d'infractions de vitesse ou de feux rouges grillés ont eux aussi connu une baisse sensible.

Selon une étude, 71 % des Écossais pensent que cela réduit les comportements accidentogènes et 82 % d'entre eux considèrent les radars comme une bonne chose. Ils sont d'ailleurs gâtés puisque sont implantés chez eux depuis 2005 plusieurs systèmes SPECS (Speed Checking Services). Ces « radars de tronçon » couvrent des distances pouvant aller jusqu'à 50 km comme sur l'A77 où les automobilistes doivent observer une vitesse moyenne inférieure aux limites. La mise en place de ce SPECS sur l'A77 avait permis en 2005 de faire chuter de 37 % le nombre de décès sur cette portion.

Russie. Ivre, il percute un arrêt de bus à 200 km/h : sept morts

Afp/Newsnet 22/09/2012

Un conducteur en état d'ébriété circulant à 200 km/h a perdu le contrôle de son véhicule samedi et percuté un arrêt de bus dans l'ouest de Moscou, tuant sept adolescents, rapportent les agences russes.

Roulant en état d'ébriété et à vive allure, le chauffard a perdu la maîtrise de son véhicule qui a fini sa course contre un arrêt de bus, tuant 7 adolescents. Blessé, le conducteur a été interpellé.

« Le conducteur d'une Toyota, en état d'ébriété, a perdu le contrôle de son véhicule et, en quittant la chaussée, a per-

cuté un groupe de personnes qui attendaient à un arrêt de bus », a précisé une source policière à Interfax.

« Parmi les victimes se trouvent trois garçons et quatre filles, tous adolescents », a déclaré un responsable du ministère des Situations d'urgence à l'agence Ria Novosti. L'accident a fait également trois blessés, selon les agences.

Selon des informations préliminaires, le conducteur circulait à une vitesse de 200 km/h sur la route de Minsk, comportant trois voies de chaque côté, selon une source au sein des services de secours citée par Interfax.

Interpellé par la police, le conducteur âgé de 29 ans a été hospitalisé avec des contusions et des plaies ouvertes, selon la même source. L'homme sentait l'alcool, a indiqué une source médicale à Interfax. Les autorités russes ont fait état en juillet d'un nombre record de 200 000 accidents en 2011, qui ont fait près de 28 000 morts.

La Russie, qui compte 143 millions d'habitants, est l'un des pires pays au monde concernant la mortalité sur les routes rapportée au nombre de voitures, notamment en raison de l'alcoolisme, du mauvais état des infrastructures routières, du non-respect du code de la route et des insuffisances des services de secours.

Luxembourg :

L'Essentiel 24 septembre 2012 – Mathieu Vacon

« Généraliser la limitation à 30 km/h en ville »

L'Association nationale des victimes de la route (AVR) a 20 ans. Bilan avec son président.

L'essentiel : Quels motifs de satisfaction en 20 ans ?

Jeannot Mersch (président de l'AVR) : La voix des victimes est plus entendue, et les politiques sont plus sensibles à nos revendications. En 20 ans, le pays a constamment réduit le nombre de morts et de blessés sur les routes. Sur les dix dernières années, on a réduit la fatalité de moitié. Sur les 18-25 ans, il reste des progrès à faire : on est dans la moyenne européenne, on pourrait viser le podium.

Qu'est-ce qui fait reculer les drames de la route ?

La conjugaison des trois piliers de la sécurité routière. D'abord l'usager, qu'il faut sans cesse informer et sensibiliser aux dangers, comme le GSM, même avec un kit mains-libres. Ensuite, le véhicule : au Luxembourg, les voitures sont bien équipées pour prévenir les blessures graves, mais il reste à faire avec les motocyclistes.

Enfin, les infrastructures. Nos autoroutes sont sûres mais sur les routes de campagne, les collisions avec les arbres restent un problème. Un choc latéral, même à 70 km/h, est souvent mortel.

Les avancées que vous appelez de vos vœux ?

Nous appuyons un projet au niveau européen pour généraliser les limitations à 30 km/h en ville et faire du 50 km/h l'exception. Dans les zones habitées, le 30 km/h serait la norme. Le 50 km/h ne serait autorisé que dans les lignes droites, dégagées.

Votre conférence des 20 ans était « Victimes de la route et justice ». Le sujet préoccupe ?

Nous voulons que les victimes de la route soient reconnues comme les victimes de crimes ou de violences et accèdent aux mêmes droits. On a souvent le sentiment qu'elles sont des victimes oubliées.

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 : Anne Combier – 24 rue Gérard de Nerval – 01100 Bellignat
Tél. : 06 84 51 10 09 – 04 74 77 33 83 (annecombier@gmail.com)

07 – Ardèche : Myriam Blanc – 510, route de Jauland – 07130 Soyons –
Tél. : 04 75 60 83 99 – 06 89 93 86 05 (myriam.blanc.07@orange.fr)

11 – Aude : Jean Mounié – 1, ch. des Moulins à Vent – 11150 Villepinte
– Tél. : 06 85 61 16 54 – 04 68 94 25 24 (lcvr11@vilintser.eu)

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 – Maison des Associations – 2, rue
des Corroyeurs – 21000 Dijon – boîte M2 – Tél. : 06 85 02 53 48
(lcvr21dijon@gmail.com)

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

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

34 – Hérault : Guylaine Lang-Cheymol – LCVR 34 – 40, rue Favre de
Saint-Castor – 34080 Montpellier – Tél. : 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
Rocheperard – Mairie – 37550 Saint-Avertin – Tél. : 06 61 85 09 88 –
02 36 70 02 71 (claudie.foucault@gmail.com)

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

39 – Jura : Michel Guillemin – 57, bd Wilson – 39100 Dôle – Tél. :
03 84 72 66 78 (michel.guillemin.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 Dizi – 69, rue de Linselles –
59223 Roncq – Tél. : 03 20 03 19 05 (hdizi@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 Ovineur – Ligue contre la violence routière –
9, Quai des Clarisses – 74000 Annecy – Tél. : 07 70 70 74 39
(lcvr74@laposte.net)

75 – Paris : Alexis Coussement – Tél. : 06 95 84 18 52
(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 Albareda – Ligue Contre la Violence Routière –
11, rue Fonvieille – 81000 Albi – Tél. : 05 63 38 18 51 –
Fax : 05 63 49 70 61 (liguecontrelaviolenceroutiere@gmail.com)

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

84 – Vaucluse : 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 – 06 82 36 95 04
(jac55@orange.fr)

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

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

974 – 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

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

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

Bureau national

Présidente et porte-parole : Chantal Perrichon
Tél. : 01 45 32 91 00 – (secretariat@violenceroutiere.org)
Vice-Président : Jean-Yves Lamant
Tél. : 06 12 12 78 20 – (jean-yves.lamant@centraliens.net)
Secrétaire Générale et Responsable de la revue de presse :
Josiane Confais – (josiane.confais@numericable.fr)
Trésorier : Daniel Le Jean
Tél. : 01 47 36 20 45 – (dlejean@gmail.com)
Membres du Bureau :
Claude Chabot – Rédacteur en chef Pondération
Jean-Luc Carl (violenceroutiere41@free.fr)
Guy Ovigneur, Odile Van Hee (ovanhee@wanadoo.fr)
Invités : Philippe Laville, Ghislaine Leverrier

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

Aquitaine (Dordogne – Gironde – Landes – Lot-et-Garonne – Pyrénées-Atlantiques) – Tél. : 01 45 32 91 00
(secretariat@violenceroutiere.org)
Centre (Cher – Eure-et-Loir – Indre – Indre-et-Loire – Loir-et-Cher – Loiret) : **Gérard Pétin** – 23, rue de l'Orbette – 45000 Orléans – Tél. & Fax : 02 38 53 09 58 (petin.gerard@gmail.com)
Champagne-Lorraine (Marne – Meurthe-et-Moselle – Meuse – Moselle) – Tél. : 01 45 32 91 00
(secretariat@violenceroutiere.org)
Est (Bas-Rhin – Haut-Rhin – Territoire de Belfort – Vosges) – Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)
Ile-de-France (Essonne – Hauts-de-Seine – Seine-et-Marne – Seine-Saint-Denis – Val-de-Marne – Val-d'Oise – Ville de Paris – Yvelines) : **Philippe Laville** – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. & Fax : 01 69 44 48 79 (phlaville@free.fr)
Languedoc-Roussillon (Aude – Gard – Hérault – Lozère – Pyrénées-Orientales) : **Odile Arnaud** – Rue Antérieu – 34270 Claret – Tél. : 04 67 59 04 24 – Tél. + Fax : 04 67 59 03 69
(arnaud-odile@wanadoo.fr)

Midi-Pyrénées (Ariège – Aveyron – Gers – Haute-Garonne – Hautes-Pyrénées – Lot – Tarn – Tarn-et-Garonne) : **André Abadie** – 3, rue Laspalles – 65200 Bagnères-de-Bigorre – Tél. : 05 62 91 16 39 – Port. : 06 82 74 28 31 (abadieandre@aol.com)
Normandie (Aisne – Calvados – Eure – Manche – Oise – Orne – Seine-Maritime – Somme) – Tél. : 01 45 32 91 00
(secretariat@violenceroutiere.org)
Ouest (Charente-Maritime – Côtes-d'Armor – Finistère – Ile-et-Vilaine – Loire-Atlantique – Maine-et-Loire – Mayenne – Morbihan – Sarthe – Vendée) : **Philippe Gervot** – 6, rue Louis Gervot – 44500 La Baule – Tél. : 02 40 60 09 65 (francoise.gervot@wanadoo.fr)
Provence-Alpes-Côte d'Azur (Alpes-de-Haute-Provence – Alpes-Maritimes – Bouches-du-Rhône – Corse – Hautes-Alpes – Var – Vaucluse) : **Chantal-Marie Laurent** – 3, bd de la Présentation – 13013 Marseille – Tél. : 09 50 64 53 61 – 06 63 11 02 53
(chamalaurent@free.fr)
Rhône-Alpes (Ain – Ardèche – Drôme – Isère – Loire – Rhône – Savoie – Haute-Savoie) – Tél. : 01 45 32 91 00
(secretariat@violenceroutiere.org)

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.