

Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT



**Cohabiter
Les maires
en 1^{re} ligne**

- 3> Éditorial
- 4> Fédération
- 5> CNSR : Les mesures du 29 novembre 2013
- 7> Formation : Le stage du 23 novembre
- 9> Loi « Handicap et accessibilité » : 2015, c'est demain !
- 10> Commune, département, État : un exemple d'inertie coupable
- 11> Nouvelles
- 12> Le coût de l'insécurité routière
- 13> Destruction de radars
- 14> Collisions en chaîne : Pourquoi des dizaines de véhicules ?
- 16> Vie des associations départementales
- 18> Le bilan 2012 : La bible de ceux qui veulent comprendre
- 19> Ils ne regardent pas les panneaux ?
- 20> Bref
- 21> Revue de presse
- 23> Associations départementales
- 24> Conseil d'administration, Bureau National Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE N'EST PAS LA SOMME DES OPINIONS PERSONNELLES

de Claude CHABOT
Rédacteur en chef



En 2013, le bilan provisoire montre une baisse du nombre des victimes. 300 personnes de moins sont décédées sur la route. Autant ne seront pas handicapées lourdement, des centaines de milliers de jours de souffrance seront épargnés aux blessés, des drames familiaux seront évités.

Ces quelques mots suffiraient dans cet édito si notre objectif n'était « que » réaliste. Mais pour nous, c'est « zéro victime ».

□ □ □

Expliquer la détérioration ou l'amélioration des bilans s'impose. Mais ces réalités complexes – qui rendent prudents les vrais experts – se perdent sur la place publique, où siègent les oracles. Alors tout se dit, se répète, s'amplifie, se rétrécit, se déforme. À ce stade, c'est le plus bavard qui gagne, celui qui en appelle au peuple opprimé par une intolérable « répression », aux 40 millions de victimes des radars, au « racket » de l'État, etc.

Normal, dira-t-on, c'est le bouillonnement de la vie, la transparence, la démocratie !

Mais s'il y avait chaque année 20 *crashes* d'avion et 3 600 morts en France, discuterait-on à perte de vue des procédures de vol, de l'utilité d'une boîte noire ou de la rigueur du contrôle aérien ?

La politique de sécurité routière ne se fait pas à la corbeille, elle n'est ni l'addition ni la synthèse des opinions personnelles. S'il convient au Pouvoir d'écouter, il doit se dégager des intérêts particuliers, partisans ou politiciens. Sa main ne doit trembler ni dans la décision, ni dans l'exécution. Et c'est la stricte condition pour que l'objectif ambitieux de moins de 2 000 tués en 2020 annoncé par le ministre de l'Intérieur soit soutenable.

Bonne année !

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

15, rue Jobbé-Duval
75015 PARIS

Tél. : 01 45 32 91 00

E-mail : secretariat@violenceroutiere.org

Site Internet : www.violenceroutiere.org
www.voiturecitoyenne.fr

Directrice de la publication :
Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :
Claude Chabot

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

Imprimerie :

Compédit Beaugard – 61600 La Ferté-Macé

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





Cliquez sur
www.voiturecitoyenne.fr

9^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 !

FIN 2013

40 000 vies sauvées sur nos routes depuis 2002, grâce à la politique initiée par Jacques Chirac

40 000 familles ne vivent pas aujourd'hui avec un proche ayant subi un grave traumatisme crânien, un proche paraplégique ou tétraplégique

Toutes ces vies sauvées, ces handicaps évités malgré les lobbies provitesses !

EN 2014 : DES DÉCISIONS !

Baisse de 10 km/h sur l'ensemble des réseaux hors agglomération et prioritairement sur toutes les voies à double sens, sans séparateur median

Mise en place de la cellule riposte par la DSCR pour contrer la nuisance des lobbies

FIN 2020

MOINS DE 2 000 TUÉS
sur nos routes !

Le Conseil d'administration du 16 novembre

- Les rendez-vous depuis le CA du 23 mars.
- Le CNSR.
- Le livre des 30 ans de la Ligue.
- Le comité de rédaction de Pondération.
- Procès de la vitesse (projet d'action).
- Les interventions « Média ».
- Réflexion sur Informer – Former.
- Formation des adhérents de la Ligue.
- Dépénalisation des infractions en matière de stupéfiants.
- Contribution de la diminution de l'insécurité routière à la réduction de la dette publique : comment la formuler ?
- Le dossier de présentation de la Ligue à réactualiser.
- Questions diverses.

Rectification

Dans le N° 97 de Pondération, page 4, date de l'assemblée générale annuelle de la Fédération en 2014 : celle-ci se tiendra les 7 et 8 juin 2014 (et non le 21 juin comme annoncé). Veuillez nous excuser de cette erreur.

Stages de formation

- Le 23 novembre au CISP Kellermann : stage « accidentologie des motos » (cf. page suivante) et « outils technologiques au service de la sécurité ».
- Le 7 décembre au siège : 2^e stage communication media (le 1^{er} a été présenté dans le N° 97).

Visite à l'IFSTTAR (*) de Salon de Provence

Chantal Perrichon et Jean-Yves Lamant ont visité cet établissement le 24 octobre. Les laboratoires LBA et le LMA (cf. ci-dessous) sont parmi les plus compétents au monde dans leurs domaines respectifs. Nous consacrerons ultérieurement un dossier sur leurs travaux, qui bénéficient largement à la sécurité routière.

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

L'IFSTTAR à Salon de Provence

Département TS2 – Transport santé sécurité

☐ **LBA – Laboratoire de Biomécanique Appliquée** (Unité de l'Université de la Méditerranée (Aix-Marseille II) associée à l'Ifsttar).

Objectif : améliorer les connaissances sur les mécanismes des blessures et la tolérance des corps pour contribuer à l'amélioration des systèmes de sécurité afin de mieux protéger les personnes en cas d'accident.

☐ **LMA – Laboratoire de recherche Mécanismes d'Accidents**
Objectif : analyser les mécanismes d'accidents, les dysfonctionnements routiers et de l'action de sécurité.

Thématiques scientifiques :

- Étude du comportement conducteur/véhicule.
- Ergonomie psychologie (système de conduite).
- Psychologie expérimentale du conducteur en milieu simulé.
- Aménagement environnement.
- Droit (analyse des responsabilités juridiques et effets sur le système de circulation routière).

Auto Plus ou l'arroseur arrosé



Journaliste Auto-Plus anonyme – « Bonjour, voilà, chez moi, il y a un chauffard qui passe tous les jours à fond devant une école. Faut faire quoi pour l'arrêter ? »

Secrétariat – « Pour commencer, monsieur, vous pouvez envoyer un courrier au maire de votre commune pour lui signaler cette situation ».

J. : « D'accord, mais vous avec votre ligue, vous pouvez pas intervenir ? »

S. : « Ce que je peux vous proposer, c'est de nous envoyer un mail dans lequel vous nous expliquez ce que vous venez de me dire. Je le transmettrai au délégué régional. »

J. : « Et je vous mets tous les détails dans le mail ? Parce que j'ai noté le modèle et l'immatriculation de la voiture du chauffard... »

S. : « Oui, oui, si vous avez toutes ces informations vous pouvez les préciser dans votre mail. Et bien entendu, on vous tiendra au courant. »

J. : « Mme Perrichon parle tout le temps de radars : elle peut pas en faire poser un là où je vis ? »

S. : « Cela n'est pas simple : faites-nous un écrit et en fonction, on verra ce qu'on peut faire. »

Même si le magazine Auto Plus nous alimente souvent en propos braqués contre les propositions de la Ligue, son équipe rédactionnelle traite généralement les sujets avec objectivité et technicité.

Mais, dans un N° récent, il y avait du verglas sous les roues de son rédacteur en chef et de l'un des collaborateurs en recherche de sensationnel sur le dos de la Ligue.

« On a piégé la Ligue ! »

Pour cela, le journaliste a appelé le secrétariat de notre fédération nationale, qui a simplement demandé à cet interlocuteur anonyme de bien vouloir confirmer par écrit son propos. Notre secrétaire a en cela appliqué le principe qui est le nôtre : ne jamais donner des réponses « à chaud » aux nombreux appels qui arrivent sur la ligne téléphonique.

Le journaliste, qui n'a sans doute rien compris à ce qu'est la Ligue, mais obnubilé par son objectif malsain de créer un événement médiatique en la « piégeant » en est pour ses frais.

Cette séquence ne grandit pas Auto Plus.

CNSR : LES MESURES DU 29 NOVEMBRE 2013

Le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) s'est réuni le 29 novembre pour sa 5^e séance plénière. Après débat et vote, le CNSR formule quatre recommandations au ministre de l'Intérieur. Commentaires de la Ligue.

1 – Une journée des victimes

« Instaurer une journée nationale des victimes de la route le 22 février, qui sera un jour de commémoration des personnes et des familles dont le destin a, un jour, sur une route, brutalement basculé dans le drame. Cette journée permettra également de lancer des travaux pour faire progresser la prise en charge des victimes et de leurs familles. »

Et les 364 autres journées ?

À la Ligue, nous savons ce qu'est la souffrance des victimes et de leurs proches, et nos activités en témoignent. Mais l'accident sacralisé par une éphémère journée d'émotion risque de donner à des accidents évitables la dimension de la fatalité, du drame collectif inéluctable et structurel, que la société devrait supporter « parce que c'est comme ça ». Cette conception fait obstacle à toute stratégie de lutte contre l'insécurité routière dont l'objectif ne peut être que le « zéro accident ».

Et si l'émotion peut être parfois une arme efficace, la vertu éducative d'une commémoration peu visible parmi des dizaines d'autres est faible et son effet sur les comportements – donc sur les bilans – reste à démontrer*.

« Faire progresser la prise en charge des victimes... »

Dès l'annonce d'un accident, à côté des victimes, les proches, fragilisés, sont confrontés à un environnement hostile qu'il convient d'améliorer. Cette démarche, à laquelle notre association a déjà contribué, doit être rendue plus systématique, notamment par la formation des intervenants.

* Pondération N° 90 – La Ligue demande 365 Journées des victimes – décembre 2011.

2 – Boîtes noires

« Organiser la récupération des données, d'ores et déjà présentes dans les systèmes de pilotage des véhicules, afin de reconstituer la genèse des accidents. Cette solution, sans surcoût, basée sur l'enregistrement sans son ni image du mouvement du véhicule, nécessite néanmoins qu'une standardisation du format des données soit opérée au niveau européen pour les futurs véhicules. »

Serait-elle enterrée une 2^e fois ?

➤ La Ligue demande depuis plus de 15 ans l'installation de « boîtes noires » permettant d'analyser les accidents et d'établir causes et responsabilités.

➤ Il y a 10 ans (1^{er} avril 2004), en réunion plénière, le CNSR proposait cette mesure (recommandation n° 3 ci-dessous). La décision d'aujourd'hui est un copié-collé. Dix ans plus tard, le CNSR propose...

➤ Aux USA, 96 % des véhicules neufs sont équipés. D'autres pays travaillent également sur ce sujet ainsi que la Commission européenne (projets Veronica). Les véhicules sont désormais compatibles avec les techniques d'enregistrement numérique des données. Les coûts ont baissé. Mais en France, les constructeurs qui installent sur leurs véhicules des

équipements coûteux et parfois d'utilité secondaire, ont toujours freiné quant à la boîte noire : est-ce parce qu'elle met en évidence le facteur vitesse lors d'un accident ?

➤ On connaît depuis longtemps la vingtaine de données utiles pour une « boîte noire » accidentologique. Le mieux est ici ennemi du bien : le « tout savoir sur tout partout et tout le temps » est un risque fatal d'enlèvement avec 27 pays européens. Quand on lit les réactions des opposants (« ça ne sert à rien », « On sait déjà tout sur les accidents », « ça augmente le prix des voitures », « Entrave à la liberté individuelle »), on mesure l'intensité de l'effort à fournir.

Cette décision du CNSR version 2013 va dans le bon sens : le même qu'en 2004. Ira-t-on plus vite cette fois ?

En 2004, le CNSR demande déjà...

❑ « Que les travaux engagés au niveau européen pour définir des normes techniques concernant les enregistreurs de contexte accidentologique soient accélérés afin qu'ils puissent devenir demain obligatoires sur tous les véhicules motorisés. »

❑ « Qu'en parallèle, des études sur les conditions juridiques d'utilisation de ces enregistreurs de contexte soient engagées. »

3 – Éthylotest Anti-Démarrage

« Développer l'usage de l'éthylotest anti-démarrage auprès de conducteurs présentant un problème avec l'alcool, assorti d'un suivi et de soins. »

Des installateurs ! Du suivi ! De l'évaluation !

La loi Loppsi II de 2011 rend possible le recours à l'Éthylotest Anti-démarrage (EAD) dans le cadre d'une composition pénale ou comme peine complémentaire pour le délit de conduite sous l'empire d'un état alcoolique*.

➤ L'EAD a été expérimenté en 2004 dans le département de Haute-Savoie.

➤ Depuis le 14 Mars 2011 le juge peut donc imposer l'installation aux frais du délinquant d'un EAD à un conducteur pris en état d'ivresse.

➤ Depuis le 1^{er} janvier 2010, les nouveaux autocars de transport en commun des enfants doivent en être équipés.

➤ Employés aux USA depuis 1985 (200 000 par an), par les pays scandinaves et le Canada depuis de nombreuses années, l'efficacité de ce dispositif n'est plus à prouver.

Aujourd'hui, le CNSR recommande que les Éthylotests Anti-Démarrage « soient envisagés de manière systématique » chez les conducteurs condamnés. Mais si hélas les justiciables de cette sanction ne manquent pas pour l'appliquer, encore faut-il trouver les produits et l'installateur agréé... Et cette compétence est actuellement tellement rare (11 installateurs en France) que les magistrats, conscients de la difficulté, en restent à d'autres formes de peine. Quant au suivi des personnes en difficulté avec l'alcool, tout reste à faire.

* ❑ Délit de conduite en état alcoolique ❑ Délit de conduite en état d'ivresse manifeste ❑ Délit de fuite après avoir causé un accident ❑ homicide ou blessures involontaires par conducteur sous l'empire d'un état alcoolique.

4 – Expérimenter la circulation des motos... ...entre les files de voitures

« Lancer une expérimentation sur certaines voies rapides urbaines, permettant aux deux-roues motorisés, lorsque le trafic est congestionné, de circuler entre les deux voies les plus à gauche, moyennant une limitation de leur vitesse à 50 km/h. »

Remontez les files, nous dénombrerons les victimes !

❑ Les données disponibles d'accidentalité ou d'exposition au risque ne permettent actuellement pas d'évaluer le bénéfice ou le risque à attendre en termes de sécurité routière de la légalisation de la CIF (Circulation Inter-Files) des deux-roues motorisés. Est-ce dangereux ? Pour le savoir le Conseil National de Sécurité Routière propose de l'expérimenter pendant plus de 2 ans sur des usagers anonymes et à leur insu, et dénombrera les victimes pour prendre une décision ! Curieuse façon d'opérer pour un organisme de sécurité.

L'expérimentation la plus bête du Monde

« Lancer une expérimentation, permettant aux chasseurs s'ils le jugent possible, de poursuivre le gibier dans l'espace public, y compris dans les jardins d'enfants et cours d'écoles, moyennant la plus grande prudence. Au terme de l'expérimentation, le recensement du nombre des victimes permettra d'établir la pertinence de cette pratique, laquelle permettrait un meilleur respect réciproque et le partage harmonieux de l'espace public. »

Rappel de la position de la Ligue

❑ En lançant cette expérimentation, le CNSR passe outre les recommandations de nombreux spécialistes. S'agissant de la région parisienne, les autorités de police sont opposées à la légalisation de la CIF sur le territoire de leur compétence. D'autres organismes (CERTU, DRIA, ...) ont mis en garde contre cette pratique jugée inadaptée au contexte (ci-contre).

❑ L'usage actuel – fréquent – de la CIF et la tolérance dont elle bénéficie n'en font pas une manœuvre anodine et ne peuvent être un motif de légalisation. Autant dire « Les fraudes dans le métro sont fréquentes, légalisons-les ». Les différentiels actuels de vitesses mesurés par le CETE IDF (1) sont très excessifs (50-55 km/h lorsque la vitesse du flux est inférieure à 30 km/h). La plupart des accidents corporels sur le périphérique parisien proviennent de cette pratique toujours « limite » d'un point de vue sécurité. Il est insensé de rendre licites des manœuvres qui ont été interdites parce que dangereuses.

❑ La demande de CIF est un problème de mobilité et de confort des motocyclistes, pas de sécurité routière. Modifier la réglementation serait une erreur et nous pensons que d'autres moyens sont à explorer, comme l'affectation d'une partie des voies à la circulation dédiée des 2 roues motorisés (2).

❑ S'opposant à la légalisation de la CIF, la Ligue ne peut cautionner cette expérimentation.

—————❑

(1) Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) Ile de France – Observation des comportements des usagers lors des remontées de files sur l'A13 – 23 janvier 2011.

(2) Pondération N° 97 pages 6 et 7 – Des voies pour les motos : sécurité et partage.

Rêve de circulation à Camping Paradis

Ou... la circulation entre les files aval(is)ée par le CNSR

« (...) Dans un contexte généralisé d'amélioration des comportements des usagers de la route, attesté par une accidentalité en baisse continue, il n'y a pas lieu de craindre la légalisation de l'expérimentation de la CIF mais plutôt d'attendre des bienfaits. Cadrée et enseignée, l'expérimentation de la CIF est un signe fort en matière de partage de la route, de respect réciproque et d'évolution des mentalités (...) » (*)

Résolument optimiste.

**Dociles
Automobilistes
qui ne regardent que
leurs rétroviseurs
et se déportent
courtoisement
pour laisser passer
les Charmants
Motocyclistes.**



**Adorables
Motocyclistes qui
roulent toujours à
moins de 50 km/h,
jamais à plus de
20 km/h plus vite
que les voitures,
sans les frôler,
sans slalomer,
en respectant les
distances de sécurité.**

CNSR – Commission 2 roues, 2 roues motorisés.

Photo : Rapport au ministre de l'Intérieur – Rapport Guyot – Circulation inter files – Novembre 2012.

CIF : ce qu'ils en disent...

➤ **Préfecture de Police de Paris** – Direction de l'ordre public et de la circulation – CNSR – Octobre 2013.

« La Préfecture de Police estime que la situation actuelle, à savoir la tolérance, est la meilleure en l'état. Elle craint qu'une expérimentation légalisée ne débouche sur des comportements rapidement ingérables, notamment en termes de vitesse, de priorité et de contrôle, ce qui risque de générer une pratique de la CIF plus accidentogène (...) ».

« Pour résumer ces auditions, la Préfecture de Police se prononce contre la légalisation de la CIF et contre l'expérimentation sur le boulevard périphérique parisien. »

« En l'état actuel, les comportements sont trop accidentogènes pour faire évoluer les textes. Il faudra s'attendre à une hausse significative des accidents de voie publique si c'était le cas. Une expérimentation n'est pas non plus souhaitable sur cette artère » (NDRL : le boulevard périphérique parisien).

➤ **CERTU et DRIEA** (Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile de France).

« (...) À partir du moment où le critère « différentiel de vitesse » n'est pas retenu dans le projet de légalisation de l'expérimentation de la CIF, l'attention des membres de la commission est attirée sur la vitesse maxi de 50 km/h qui semble excessive quand les véhicules des voies 1 et 2 sont à l'arrêt ou roulent au pas... »

Accidents de 2RM en Ile de France 2012

Départements	75	77	78	91	92	93	94	95
Périmètre	18	4	4	12	13	14	10	1
GFD GFD	5	5	2	3	1			1
2RM 2RM <50 km/h	2	3	2	1	1			2
2RM 2RM >50 km/h	13	16	15	17	11	11	5	12
VI	1	36	22	13	3	7	13	10
VI								
Département de compétence								
Adress. agents opérants, motorisés 1		1	3		1	3	2	1
Total de tous les départements	39	67	48	46	30	35	32	29

7 583 accidents
10 212 blessés dont
2 005 hospitalisés
112 tués.

DRIEA – Bilan 2012

FORMATION : LE STAGE DU 23 NOVEMBRE

Ce samedi 23 novembre fut une journée de formation très dense et très riche. Commencée peu après 9 heures, elle s'acheva à plus de 18 heures. Au programme les 2RM (deux-roues motorisés), les enregistreurs de données d'accidents (la « boîte noire »), le Lavia (Limiteur automatique de vitesse).

Compte-rendu fait par Michel ZOURBAS

La sécurité routière des usagers de 2RM

Pascal Dunikowski, le chargé de mission 2RM de la DSCR a fait un rapide exposé sur la situation actuelle de la sécurité routière des usagers de 2RM et a rappelé les chiffres essentiels à connaître.

Que retenir de cette intervention ?

➤ Les usagers de 2RM constituent une population peu nombreuse mais très exposée. (2 % du trafic, près de 25 % des tués sur les routes). Leur accidentalité baisse beaucoup moins que celle des autres moyens de transport terrestres à moteur.

Il est également très important de bien segmenter le 2RM et de ne pas mélanger les 3 catégories : les cyclomoteurs, les 125 cm³ et les motos de plus de 125 cm³, cette dernière catégorie étant la plus présente dans les accidents mortels.

Données d'accidentalité des motocyclistes

Source Bilan ONISR – 2012.

- 14 366 accidents corporels ont impliqué 1 motocycliste.
- Soit 23,8 % du total tous accidents tous usagers.
- Tués : 664 motocyclistes, 25 piétons, 6 cyclistes, 3 cyclomotoristes.
- Accidents mortels sans tiers : 250 tués (38 %) – Collision contre autre véhicule : 412 tués (62 %).
- 20 % des motocyclistes tués ont moins de 2 ans de permis.
- Dans 93 % des accidents mortels, la personne tuée est le motocycliste conducteur.
- Les « plus de 125 cm³ » représentent 83 % de la mortalité des motocyclistes.
- Pour 10 motocyclistes tués, 15 blessés garderont des séquelles graves (*).
- Circulation en inter files ou dépassement par la droite : 21 tués (**) et 420 blessés hospitalisés.
- Risque des motocyclistes :
 - ❑ 2,7 millions de motos dont 1,7 million > 125 cm³.
 - ❑ Parcours individuel moyen : 3 141 km/an.
 - ❑ Trafic annuel total motos : 8,5 milliards de km.
 - ❑ Risque : 74 tués par milliard de km parcourus soit 23 fois plus que dans un véhicule de tourisme.

* Ces blessures sont essentiellement des lésions de la colonne vertébrale et des membres inférieurs chez les usagers de deux roues motorisés.

** En augmentation (Moyenne 12 de 2000 à 2010).

➤ Les motards sont des usagers particulièrement vulnérables, au même titre que les piétons et les cyclistes, d'où les priorités en termes de prévention et de communication qui se résument dans la règle des 4 V :

- ❑ Vitesse (respecter les limitations de vitesse).
- ❑ Visibilité (être vu).

- ❑ Vigilance, (bannir l'alcool et les stupéfiants).
- ❑ Vêtements EPI (= Équipement de Protection Individuelle).

La boîte noire

Michèle Guilbot, Directrice de recherche à l'IFSTAR (1), nous a parlé des aspects juridiques de la mise en place des boîtes noires dans les véhicules, qu'elle préfère appeler « enregistreurs de données embarqués ». Elle a retracé les conditions de leur mise en place, à partir d'une expérimentation réalisée dans le sud de la France, le projet S_VRAI (Sauver des Vies par le Retour d'Analyses sur Incidents).



Les conditions d'intégration d'une boîte noire

- La finalité doit être légitime et explicite (dans le cas présent : mieux connaître le risque routier pour mieux le prévenir).
- Les enregistrements doivent avoir un lien avec la finalité (il s'agit d'éviter la traçabilité de l'utilisateur).
- Les droits de l'utilisateur doivent être pris en compte (consentement préalable, droit de ne pas être reconnu, droit d'accès aux infos, ...) et les données personnelles doivent être protégées.

Le dispositif a utilisé, à côté d'un dispositif spécifique, les systèmes embarqués installés à la construction du véhicule (Airbag, système OBD, BusCan). À noter le rôle important joué par la CNIL : autorisation en amont, contrôle et sanction en aval.

Ce dispositif lourd, contraignant et potentiellement dissuasif, a fait l'effet d'une douche froide. Il a été suivi de plusieurs interventions dans la salle pour rappeler que l'objectif de la LCVR est de disposer d'un outil permettant de reconstituer les circonstances d'un accident et de fournir aux magistrats les données leur permettant de matérialiser les infractions pénales.

Boris Brault, Président de Road Eyes Cam, nous a présenté les solutions proposées (boîtes noires vidéo) par l'entreprise qu'il a créée (1).

(1) DSCR : Direction de la sécurité et de la circulation routière – IFSTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.

Équipées d'une caméra grand angle, d'un GPS et d'un capteur gyroscopique mesurant la zone d'impact en cas d'accident, ces boîtes noires vidéo, posées sur le parebrise, filment en permanence la route et l'intérieur de la voiture, et enregistrent les données sur une durée d'au moins quatre heures.



Elles permettent de produire des éléments objectifs en cas de constat ou de délit de fuite (70 000 chaque année en France), et d'apporter, en cas d'accident, des preuves de sa bonne foi et de son innocence. Ses enregistrements sont jugés recevables par les tribunaux.

□

(1) Un article sera consacré à la boîte noire et aux diverses techniques utilisées dans un prochain N° de Pondération (Anatomie de la boîte noire).

Il met aussi en avant l'impact positif sur le comportement du conducteur :

« Quand vous savez que vous êtes filmé, vous faites plus attention ».

Le LAVIA

Jacques Ehrlich, Directeur du LIVIC (IFSTTAR), nous a rappelé les caractéristiques principales du LAVIA :

➤ Un GPS, couplé avec une cartographie embarquée, permet au véhicule de savoir quelle est la limitation de vitesse sur le segment de route où il se trouve, et d'adapter automatiquement sa vitesse à la vitesse autorisée,

➤ Il agit sur l'injection et au-delà de la vitesse autorisée, la pédale d'accélérateur ne répond plus, mais n'a pas d'action sur les freins : le dispositif *kick-down* permet toutefois de neutraliser le LAVIA par appui sur la pédale d'accélérateur.

L'élaboration de la base de données des limitations de vitesse et la certification de la cartographie (en cas d'erreur de vitesse, le constructeur ne veut pas être responsable) constituent les principales difficultés de mise en œuvre du LAVIA. J. Ehrlich estime que l'on dispose d'une cartographie quasiment exhaustive (93 %) et donc suffisante.

Un groupe de travail, constitué suite à la demande du Président Sarkozy en novembre 2011, a présenté, en mars 2012, des conclusions favorables au LAVIA, les constructeurs s'engageant à le mettre en place sur les véhicules dans un délai de 2 ans. Suite aux élections présidentielles, le groupe de travail a été suspendu et aucune décision n'a été prise... J. Ehrlich garde toutefois un espoir dans l'EuroNCap, avec l'intégration du LAVIA dans le système ISA (Intelligence Speed Adaptation), pris en compte pour l'attribution des 5 étoiles.

Le taux d'alcoolémie relevé chez 60 % des conducteurs impliqués dans un accident mortel est supérieur à 1,6 gramme par litre de sang.

Les actualités de la sécurité routière N° 45 – 12 décembre 2013.

Nord-Pas-de-Calais

Plan de réduction des risques professionnels en 2014

Hervé Dizy, président régional de la Ligue et membre du conseil d'administration de la CGPME 59 a convaincu le conseil d'administration de la CGPME du bien-fondé de l'instauration d'un cercle vertueux gravitant autour de la sécurité routière. En effet, plus de 50 % des accidents mortels du travail sont des accidents de la route et la catégorie la plus réfractaire au progrès sur la route sont les conducteurs de Véhicules Utilitaires de moins de 3,5 t.

Mme Yvonne Tassou, présidente régionale de la CGPME Nord-Pas-de-Calais et présidente des URSSAF Nord-Pas-De-Calais, M. Philippe Perrault, président régional de la MACIF Nord-Pas-de-Calais ont signé le mercredi 8 janvier 2014 la convention de la prochaine action de sécurité routière.

Pondération vous rendra compte de cette initiative dès sa mise en œuvre auprès des entreprises.



LOI « HANDICAP ET ACCESSIBILITÉ » : 2015, C'EST DEMAIN !

L'une des nombreuses dispositions de la loi du 11 février 2005 (1) énonce l'obligation d'accessibilité par les personnes handicapées aux transports, à la voirie, aux logements et établissements recevant du public (ERP). La date butoir du 11 février 2015 approche. Le bilan d'avancement, annoncé lors d'un Comité interministériel du handicap en septembre, est tout sauf satisfaisant. En remerciant son rédacteur en chef Michaël Couybes pour son autorisation, nous reprenons ci-dessous des éléments d'un article publié dans le N° spécial annuel de la revue « être, handicap information » (2) consacré à l'insertion et l'emploi.

Claude CHABOT

Que dit la loi de 2005 ?

- Elle vise à mettre en avant pour les personnes en situation de handicap les principes d'accès aux droits fondamentaux de non discrimination et d'exercice de la citoyenneté.
- Elle concerne tous les champs de la vie sociale des handicapés, quel que soit le type de handicap.
- Elle rend obligatoire la continuité entre le cadre bâti, l'espace public, la voirie et les transports pour aller vers une accessibilité dans l'ensemble des déplacements.
- Elle fait de la concertation le préalable à toute action concernant l'accessibilité et donne au CNCPH (3) un droit de regard sur les décrets avant avis du Conseil d'État.
- Elle impose un calendrier de mise en œuvre (10 ans) avec une date butoir (2015) d'adaptation des transports, logements et ERP.
- Elle prévoit des sanctions.

Un an et demi avant l'échéance

Le 25 septembre, le Conseil Interministériel du Handicap a dressé un constat de carence. En effet, 8 ans après la promulgation de la loi :

- 23 % des ERP et 44 % des communes n'ont pas réalisé leur diagnostic d'accessibilité.
- 39 % des autorités organisatrices de transports n'ont pas encore adopté leur schéma d'accessibilité.
- Seuls 13 % des plans d'accès à la voirie ont été adoptés.

L'objectif imposé par la loi ne sera pas atteint malgré son caractère fortement consensuel puisque 97 % des Français (4) considèrent que l'accessibilité est un sujet prioritaire.

Les correctifs envisagés

- Concertation renforcée avec les acteurs.
- Campagne de communication interministérielle.
- Recrutement d'« ambassadeurs de l'accessibilité » pour aider les acteurs locaux dans leur démarche.
- Mise en place d'un agenda d'actions locales.
- Adaptation des normes (adapter sans dénaturer).
- Activation de la communication gouvernementale.

Rendez-vous en 2015...

(1) LOI n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées – Titre IV – Chapitre III : cadre bâti, transport et nouvelles technologies.

(2) Être – Handicap information – N° spécial 2013 – 2014 – Emploi des personnes handicapées – La diversité en action – www.etrehandicap.com

(3) CNCPH : Conseil National Consultatif des Personnes Handicapées.

(4) Sondage Mediaprism pour l'APF – 2013.

Handicap moteur Les dispositions architecturales, l'aménagement des bâtiments, de la voirie et de l'espace en général sont concernés. Les équipements (automates, bornes d'information) doivent prendre en compte la difficulté d'accès et d'usage.	
Handicap visuel Contraste, couleurs et intensité lumineuse (obstacles, signalisation) sont importants pour les personnes malvoyantes. Pour les personnes aveugles, l'information est tactile ou sonore. Le relief du sol (bandes podotactiles...) est utile lors du déplacement.	
Handicap auditif L'accessibilité se concrétise par le recours à un moyen de traduction visuelle (langue des signes, codeurs...) de toute information orale ou sonore.	
Handicap psychique Signalisation et ambiance peuvent jouer un rôle, mais l'accessibilité réside dans des solutions humaines plutôt que techniques (soutien, aide, structure adaptée...)	
Handicap mental Les personnes ont besoin d'être rassurées par un environnement accueillant, sans perturbation et avec une qualité acoustique pouvant éviter les troubles du comportement. Signalétique adaptée et colorimétrie peuvent aider la personne lors de ses déplacements.	



COMMUNE, DÉPARTEMENT, ÉTAT : UN EXEMPLE D'INERTIE COUPABLE (1)

Pour circuler entre Angers et Saumur, deux routes s'offrent au voyageur. L'une d'elle est large, moderne, bien équipée pour tous les types de véhicules et pour un trafic dense. L'autre route (RD 952) longe la Loire et offre de magnifiques paysages : sinueuse au gré du fleuve, bordée de maisons en certains endroits, traversant de beaux villages, elle a une vocation touristique et prétend servir de support au circuit « La Loire à vélo ». Hélas, cette voie est massacrée par un trafic rapide et violent, avec de nombreux poids lourds. Plusieurs communes ont aménagé abords et traversée : mais à La Bohalle à une quinzaine de kilomètres d'Angers, les choses vont autrement. Sur une longue ligne droite propice à tous les excès, équipée comme une piste de compétition, bénéficiant de la priorité sur les rues adjacentes, les excès de vitesse sont très nombreux, des poids lourds de 38 tonnes – pourtant interdits par arrêté – circulent librement à 2 mètres 50 de la façade des maisons, il est hors de question de circuler en vélo sans risque. Le circuit « Loire à vélo » est renvoyé dans les champs de maïs à l'intérieur des terres... Quant aux piétons, ils n'ont qu'à raser les façades et éviter de passer côté Loire...

Depuis plusieurs années, malgré l'évidence d'un risque important pour les usagers et les riverains, malgré un projet pré-électoral d'aménagement vieux de 10 ans, malgré réunions, études et démarches auprès des responsables, il semble qu'on ait décidé de ne rien décider.

Riverains excédés

Les années passant, nuisances sévères et accidents se multipliant aux abords du village ont amené les riverains à faire étudier méthodiquement la circulation par des spécialistes. Une étude très détaillée a été réalisée, on peut résumer celle-ci par quelques chiffres.

- 5 000 véhicules par jour dont 140 poids lourds.
- Dans le sens Saumur – Angers, sens dans lequel les véhicules frôlent les façades de maison :
 - ❑ 54 % des VL et 65 % des PL circulent en infraction de vitesse (la vitesse maximum autorisée est 50 km/h).
 - ❑ VL : 18 % sont mesurés entre 60 et 110 km/h.
83 % des VL sont en excès entre 22 h et 6 h.
 - ❑ PL : 23 % sont mesurés entre 60 et 90 km/h
100 % des PL sont en excès entre 22 h et 6 h.

Tous les autres indicateurs (V85, V15, vitesse moyenne > 50 km/h...) vont dans le même sens. Cette « rue » est un déni de sécurité. Absence d'espace pour les usagers vulnérables, pas de stationnement pour les riverains, accessibilité nulle pour les PMR, proximité des façades offertes au moindre dévoiement de poids lourds, voie de largeur inégale entraînant des chocs violents.

Des malencontreux panneaux de priorité AB6 installés à l'entrée de l'agglomération accordent la priorité aux véhicules traversant le village, ce qui favorise la prise de vitesse et induit des comportements accidentogènes.

Administration : pas d'excès de vitesse

Depuis 2010, nos rencontres avec le chargé de sécurité routière et l'étude adressée au Conseil général et au Préfet pour demander la mise en sûreté de cette traversée et le respect de la Loi (verbaliser les vitesses excessives et la circulation illégale des poids lourds) sont restées lettres mortes. Malgré plusieurs relances et avec des réponses dilatoires, rien n'a été fait. **Attend-on pour agir qu'un poids lourd en perdition détruit des maisons et tue leurs habitants, qu'un chargement dangereux bascule dans le fleuve, qu'un cycliste y soit projeté ou qu'un enfant osant sortir de sa maison côté rue soit fauché ?**



50 km/h ? On doute ! Un accident pas si inattendu que cela : à cet endroit la voie est rétrécie ce qui peut surprendre un automobiliste. Une borne est souvent arrachée. **Que se passerait-il s'il arrivait la même mésaventure à un poids lourd à quelques mètres des maisons ?**

(1) Voir aussi le reportage de la Ligue 41 sur le blog <http://bougezautrementablois.over-blog.com/search/bohalle>

Coyotes : la guerre des gangs a commencé

On se souvient qu'en 2011, les fabricants d'avertisseurs de radars avaient réussi à tromper le gouvernement pour pérenniser leur business menacé d'interdiction.

La guerre des « antiradars » est relancée

Le Figaro 20/12/2013 Philippe Doucet

« (...) Souvenez-vous : ces boîtiers ont failli être prohibés à la demande des **associations de prévention routière les plus extrémistes**, et ils n'ont dû leur survie qu'après de subtiles négociations avec les pouvoirs publics. L'accord trouvé satisfaisait depuis toutes les parties : automobilistes, fabricants de boîtiers, et responsables de la sécurité routière (...) ».

Ainsi, depuis 2012, leurs boîtiers sont nommés « aides à la conduite », les radars fixes sont des « zones de danger », et les mobiles des « zones à risque ».

Les fournisseurs prospèrent dans cette sémantique de pieds nickelés. Et il suffit d'aller voir les publicités pour constater que la vertueuse fonction « aide à la conduite » promise au ministre se résume à un vague projet de « zones de vigilance accrue » absolument sans intérêt d'un point de vue prévention et tellement complexe qu'il tombera sans doute en panne bientôt en rase campagne.

Mais la concurrence arrive. Un nouveau fournisseur a la prétention de mettre le feu à ce marché où les loups (ou les coyotes) ne se mangeaient pas entre eux et qui désormais hurlent... à l'illégalité, ce qui est tout de même cocasse. Le titre du polar serait semble-t-il « Les arroseurs arrosés ».

Et le nouveau venu a de mauvaises manières, lui aussi. C'est un avertisseur sur Smartphone, dont l'usage en conduisant est l'un des pires dangers guettant les autres usagers. Ainsi, ce sont les avertisseurs de radars eux-mêmes qui deviennent des ZMD (Zones Mobiles de Danger)...

Sources : Coyote dénonce la concurrence déloyale de Waze – Les Échos 16/12/2013 Sandrine Cassini.

La guerre des « antiradars » est relancée – Le Figaro 20/12/2013 – Philippe Doucet.

Perdez des points, on vous paie le stage.



Ayant acquis un véhicule neuf, une lectrice s'est vu proposer une « carte franchise privilège ». Parmi les avantages de cette carte... Truc Assistance, on trouve la clause « assistance permis » : « Si, postérieurement à la souscription de la carte, vous commettez une infraction qui vous retire des points et vous amène à 8 points ou moins, Truc assistance organisera et prendra en charge, à concurrence de 250 €, vos frais de stage de récupération de points du permis ». Il est choquant de voir utiliser l'appât de stages gratuits pour vendre des stages qui devraient rester ce qu'ils sont : des alternatives à la sanction. En effet :

1 – La perte de points de permis pour infraction constatée est une sanction pénale.

2 – Le stage « de récupération de points » est un acte défini dans un processus judiciaire, car obtenir l'attestation de fin de stage donne « droit » à une réaffectation de 4 points.

3 – L'administration des stages confiés au secteur privé constitue donc une délégation de service public sous agrément de l'État (L. 213-1).

Le 20 août 2013...

Depuis l'origine, notre planète a toujours crédité le vivant à juste mesure de son besoin des biens indispensables à sa survie. Mais depuis longtemps déjà, l'intelligence des humains leur permet de s'y tailler la part du lion, en consommant plus que de raison.

Le 20 août 2013, l'Institut Global Footprint Network* a annoncé que toutes les ressources naturelles que la planète est capable de produire durant l'année 2013 étaient épuisées. En moins de 8 mois, les humanoïdes ont consommé leur dotation annuelle. Depuis, comme depuis des années, ils vivent à crédit, ajoutant une dette toujours plus forte à une autre déjà colossale. Cette dette qui gonfle, cela ne vous dit rien ?

Sauf que là, ce ne sont pas des € ou des \$: ce « *Global overshoot day* » (« jour du dépassement ») est bien l'exacte mesure de la capacité *planéticide* de l'humanité.

Dans cette course à l'issue incertaine, le transport des marchandises et des hommes prend une part prépondérante, quantifiée par les spécialistes, admise par les États, objet de larges consensus dans les conférences climatiques et même prise en compte par de nombreux secteurs d'activité (ex. le transport routier en France qui a fortement assagi ses vitesses de circulation).

L'économie de cette gigantesque activité ne laisse plus grand monde indifférent. Mais quand on parle de réduire de 10 km/h les vitesses autorisées, les experts se trouvent bien seuls pour monter au front.

Il y a pourtant à la clé des gains colossaux – et indéniables – sur toute la chaîne (préservation des gisements d'énergie, réduction des transports, consommation, gaz à effet de serre, santé publique – pollution, particules, nuisances sonores – sécurité, durée de la vie humaine...).

Ceci sans obérer nullement l'économie du secteur.

Vision à bout de capot – Les constructeurs de voitures ont habitué les conducteurs à disposer de 150 à 200 ch sous le pied, alors que la moitié suffit largement. Des conducteurs de 75 kg roulent seuls dans des voitures de 2 tonnes. Des exemples récents – critiques du 70 km/h sur le périphérique parisien ou du 120 km/h sur autoroute montrent un archaïsme inquiétant, une vision étroite et courte, une anticipation = zéro. Ceci malgré une évolution vertueuse des pratiques individuelles de mobilité et en dépit d'arguments scientifiques indiscutables mais indéfiniment contestés.

Et pendant ce temps-là, on grille la vie.

Il y a vraiment un espace intersidéral entre ceux qui regardent leur capot et ceux qui regardent la route.

*<http://www.earthday.org>

LE COÛT DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Monsieur Jean Boutron, adhérent de la Ligue depuis plus de 10 ans nous pose la question suivante : « Dans le coût annuel des accidents de la route, quelle est la part imputable aux finances publiques ? Autrement dit, combien coûtent par an aux contribuables les accidents de la route ? En général, quand on parle du coût des accidents, les coûts financiers publics et privés ne sont pas différenciés. Votre réponse me sera utile pour mes formations éco-conduite et sécurité routière ».

Gérard PÉTIN

L'Observatoire National Interministériel de sécurité routière (ONISR), publie chaque année un bilan de la sécurité routière qui fournit des statistiques très détaillées en matière d'accidents de la circulation. Un chapitre est consacré au coût des accidents. Pour 2011 (dernière année publiée), le montant total des sinistres est évalué à 23 milliards d'euros.

Ce montant ne résulte pas d'une comptabilité. C'est le fruit d'une estimation établie sur les bases suivantes.

Coût moyen

- Pour un tué : 1 264 448 € par victime
- Pour un blessé hospitalisé : 132 367 €
- Pour un blessé léger : 5 295 €
- Des accidents matériels 6 783 € par accident

Commentaire sur ces coûts

Le coût moyen pour un tué est le résultat d'une estimation du coût de la vie humaine qui prend en compte le coût des soins apportés à la victime, le pretium doloris pour la famille mais aussi les dépenses engagées pour son éducation et le manque à gagner d'une personne dont la vie a été interrompue.

Le montant des dégâts matériels des accidents purement matériels résulte d'une estimation fournie à l'ONISR par la FFSA (Fédération Française des Sociétés d'Assurance).

En appliquant ces coûts moyens au nombre de victimes et d'accidents de l'année, on obtient une estimation du coût des accidents suivant le décompte ci-dessous pour l'année 2011.

	Coût unitaire	Nombre	Coût Total*
Tués	1 264 448	3 963	5,0
Blessés hospitalisés	132 367	29 679	3,9
Blessés non hospitalisés	5 295	51 572	0,3
Dégâts matériels des accidents corporels	6 783	65 024	0,4
Dégâts matériels des accidents matériels	6 783	1 966 918	13,3
* Coût milliards d'€			23,0

23 milliards d'euros en 2011

Le coût total des accidents se monte donc en 2011 à 23,0 milliards d'euros.

Ce coût est couvert en partie par les sociétés d'assurance pour un montant approximatif de 15 milliards d'euros (voir plus loin), en partie par les usagers eux-mêmes (paiement de la franchise, cas des assurés uniquement aux tiers) en partie par la sécurité sociale pour certaines dépenses qui n'ont pas

été remboursées par les assurances. Enfin la partie des dépenses des tués liées aux dépenses engagées pour l'éducation des victimes et au manque à gagner d'une personne devenue improductive est directement supportée par l'économie nationale sans qu'il soit possible d'en fournir une trace.

La réponse à votre question n'est donc pas aisée à trouver.

Les accidents de circulation sont un énorme gâchis

Ceci traduit bien d'une certaine façon l'énorme gâchis humain et économique que constituent les accidents de la circulation. Outre la douleur des familles, outre les dépenses directes liées aux accidents (intervention de la police et des pompiers lors d'un accident, soins apportés aux blessés, réparation des dégâts matériels sur l'infrastructure et sur les véhicules) il y a la perte de substance humaine que constitue une mort brutale ou un blessé lourdement handicapé. Mais si les assurances couvrent assez bien les dépenses clairement identifiées (sous certaines réserves – franchises, assurance aux tiers), elles n'interviennent absolument pas ni dans la perte de substance humaine ni dans l'effort que doit faire la nation pour améliorer la sécurité routière.

Accidents = appauvrissement de la Nation

Pour résumer, sur les 23 milliards d'euros du coût annuel des accidents, 15 milliards sont pris en charge par les assurances (donc par les usagers par le biais des cotisations d'assurance) 2 à 3 milliards restent à la charge des usagers (franchise et assurance aux tiers) 5 à 6 milliards sont donc imputables à la collectivité nationale sans qu'il soit possible de les comptabiliser. Il s'agit tout simplement d'un appauvrissement de la Nation qui perd des hommes et des femmes en capacité de produire des richesses. À ces charges, il convient d'ajouter le coût des dépenses de prévention des services publics (police, gendarmerie, justice, aménagement des routes...) pour un montant annuel de 3 milliards d'euros.

Intervention des assurances dans l'économie des accidents

Le coût total de l'insécurité routière est couvert en partie par les Compagnies d'assurance elles-mêmes, alimentées par les cotisations des usagers. Celles-ci se montent en 2011 à 19 milliards d'euros. Avec ce montant les compagnies remboursent les assurés victimes d'un accident pour un montant approximatif de 15 milliards d'euros (D'après le rapport annuel 2011 de la FFSA, les remboursements totaux se montent à 15,5 milliards d'euros y compris le vol). La différence avec le montant des cotisations (19 milliards d'euros) concerne les frais liés aux sinistres, les frais de gestion des assurances et leur bénéfice.

DESTRUCTION DE RADARS

À l'occasion de manifestations en Bretagne, plusieurs dizaines de radars fixes ont été détruits. La présidente Chantal Perrichon intervenant sur RTL a déclaré : « *Refusez d'être manipulés par les lobbies qui depuis des mois vous mentent en vous disant que les radars sont des pompes à fric. Ces radars ont permis de sauver des milliers de vies, refusez d'être manipulés par ceux qui font semblant d'être intéressés par des problèmes économiques. Le jour où vous serez en comparution dans un procès, ils ne seront plus là pour vous aider. Refusez d'être les fantassins de ceux qui vous manipulent. Absolument rien ne peut justifier la destruction d'un système qui a permis d'éviter tant de drames. Soutenez-vous ceux qui caillassent les véhicules qui vont au secours de personnes en détresse ? Brûlez-vous les trains, les bus... lorsqu'il y aura une augmentation du prix des transports ? Détruire le service public, c'est nous nuire à nous tous* ».

Modération louable... Mais...

Certes, il était responsable de calmer les esprits. Ceci dit, il serait désormais incompréhensible que ces délinquants ne soient pas poursuivis avec vigueur. Leurs actes ont plusieurs points communs avec le vandalisme – anonymat, ignorance, mépris d'autrui et de la chose publique, panurgisme – avec en pire, l'intérêt personnel.

Indépendamment d'un coût exorbitant pour la collectivité, ils privent pour longtemps une région entière d'un dispositif dont seuls sans doute ces casseurs ignorent l'intérêt pour tous. Combien d'accidents en plus ?

Lourde responsabilité. Affligeant.



Le lanceur de boulettes

Le 22 juillet dernier, Rémy Prud'homme, Professeur des Universités, publiait un article dans *Les Échos* (1) pour dénoncer le coût prohibitif d'une réduction de la vitesse maximale sur le réseau secondaire. Depuis, cet article sert de référence aux journalistes qui ne cherchent pas à vérifier leurs sources (le titre de Professeur des Universités leur suffit) et au lobby de la vitesse qui n'en demandait pas tant.

Il ne s'agit pas ici de contester le modèle socio-économique utilisé par Rémy Prud'homme mais de contester les calculs qu'il présente lui-même.

La première hypothèse étudiée par Rémy Prud'homme est un abaissement de la vitesse de 90 à 85 km/h pour 565 milliards de kilomètres parcourus par les automobilistes. Le professeur prétend par un calcul simple que cela représente une perte de temps de 500 millions d'heures. Une calculatrice toute simple permet de réduire cette durée à 369 millions d'heures et chacun peut le vérifier (2).

Le professeur oublie au passage qu'un grand nombre de kilomètres parcourus le sont sur autoroute ou 2x2 voies et n'étaient donc pas concernés par la mesure de réduction de vitesse.

La deuxième hypothèse de Rémy Prud'homme est de considérer qu'un flot de véhicules se comporte comme si chaque véhicule était seul. Chacun peut faire l'expérience consistant à verser du sucre en poudre dans un entonnoir. Si l'on verse trop vite, l'entonnoir se bouche et tout s'arrête. Ce qui

compte pour estimer le temps perdu, ce n'est pas la vitesse d'un véhicule mais le débit de véhicules et la fluidité de la circulation. Des véhicules trop rapides provoqueront des ralentissements brusques, sûrement des accidents plus nombreux et au total un débit moindre. Il existe de nombreux et complexes modèles mathématiques mais disons pour simplifier que le débit maximal est obtenu pour une vitesse d'environ 80 km/h.

La troisième hypothèse de Rémy Prud'homme concerne l'estimation du coût des accidents. Là aussi le professeur qui se réfère aux directives ministérielles semble mal informé. Il prend comme estimation du coût de la vie humaine 1,5 million d'euros alors que le Commissariat général à la stratégie et à la prospective (3) recommande le double soit 3 millions d'euros (450 000 € pour un blessé grave et 60 000 € pour un blessé léger). Rémy Prud'homme ne tient par ailleurs aucun compte des coûts de ces blessés pas plus que des coûts environnementaux de la vitesse.

À la fin de son article, Rémy Prud'homme prend soin d'indiquer que ses évaluations « à la louche » (la pelleuse conviendrait mieux) n'ont aucune prétention scientifique. Elles n'en ont effectivement aucune, mais on peut se demander alors l'intérêt de les publier dans un quotidien réputé pour son sérieux. Le professeur Prud'homme inaugure-t-il un nouveau genre aux côtés des lanceurs d'alerte, les « lanceurs de boulettes » ?

Philippe VAYSSETTE

(1) <http://lecerclle.lesechos.fr/entreprises-marches/services/transports/221177241/reduire-vitesse-circulation-facture-a-8-milliards->
<http://lecerclle.lesechos.fr/entreprises-marches/services/transports/221178691/limitation-vitesse-contrainte-leconomie>
<http://lecerclle.lesechos.fr/entreprises-marches/services/transports/221178695/non-limitation-vitesse-nest-surcout-economique>

(2) Cette « perte de temps » estimée est théorique et sans grand intérêt car l'abaissement de la VMA – vitesse maximum autorisée – ne se traduit pas par un allongement proportionnel du temps de trajet (il faut tabler sur la vitesse moyenne du parcours, qui est presque toujours plus faible que la limite autorisée en raison des aléas) – Voir § suivant.

(3) Évaluation socioéconomique des investissements publics – septembre 2013.

COLLISIONS EN CHAÎNE : POURQUOI DES DIZAINES DE VÉHICULES ?

Claude CHABOT

Septembre 2013 : 100 véhicules se percutent sur le pont de Sheppey dans le Kent. 200 blessés dont 6 graves. Décembre : 3 collisions en chaîne successives impliquent 132 véhicules sur une autoroute belge. 1 tué, 67 blessés. Les catastrophes sur l'A10 à Mirambeau en novembre 1993 (52 VL, 6 PL, 15 morts, 53 blessés) et à Poitiers en 2002 (49 VL, 9 PL, 9 tués, 39 blessés) sont restées dans les mémoires.

Dans les mémoires ? On peut en douter quand l'ONISR constate que le taux d'infraction à l'article R.412-12, I du Code (2 secondes de distance de sécurité) est de 50 % (12 % des véhicules roulent à moins d'une seconde derrière celui qui les précède et 51 % à moins de 2 secondes !). Le traitement médiatique des collisions en chaîne ne favorise pas la conscientisation du danger : c'est « la faute au brouillard », ou à des événements « imprévus » ayant entraîné « l'impossibilité » pour les véhicules de s'arrêter dans la distance impartie. Or, on va le voir, le brouillard n'y est pour rien, le respect *a minimum* de la règle des 2 secondes éviterait la plupart des accidents.



Article R. 412-12 : temps inter véhiculaire

« Lorsque 2 véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est plus élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins 2 secondes ».

En 2011 en France *

- 328 tués dans des accidents « à plus de 3 véhicules ».
- Collisions par l'arrière : 207 tués.
- Collisions en chaîne : 55 tués.

Ensemble : 16 % des blessés.

- Autoroutes concédées 2011-2012** : « collisions fronto-arrières sans changement de direction et collisions en chaîne » : 35 tués.

* Sécurité routière – ONISR – Bilan 2011.

** ASFA – Analyse des accidents mortels sur autoroutes concédées – 2011 et 2012.

Collisions en chaîne : un processus implacable

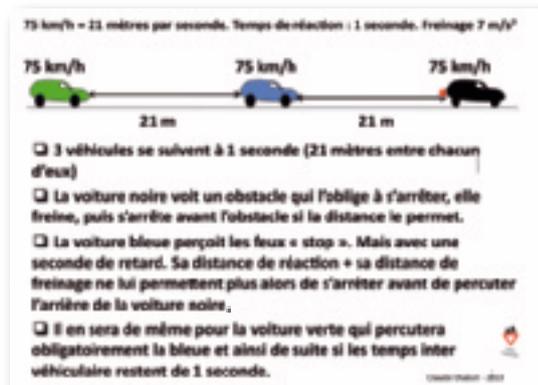
Collision par l'arrière (ou « en chaîne »)

Situation de conduite (tableau ci-dessous)

Les véhicules (« la noire », « la bleue », « la verte ») se suivent à 75 km/h (21 m/s) à une distance de 21 mètres. Le « temps intervéhiculaire » est donc de **1 seconde au lieu des 2 secondes préconisées par le Code de la route**.

La voiture noire

- T=0 seconde – La « noire » voit un obstacle ou un ralentissement qui va l'obliger à s'arrêter.
- T=1 seconde – Après 1 seconde de temps de réaction pour atteindre la pédale de frein, le freinage de la « noire » commence, ses feux « stop » s'allument.
- T=4 secondes – À 75 km/h avec une décélération de 7m/s², il faut 3 secondes et 32 mètres pour freiner et s'arrêter. La noire est donc maintenant stoppée après 53 mètres de course (21 m de réaction + 32 m de freinage*)



Et la « bleue » ?

- T=1 seconde – La « bleue » voit les feux « stops » de la « noire » s'allumer au début du freinage de celle-ci.
- T=2 secondes – Après 1 seconde de temps de réaction pour atteindre le frein, le freinage de la « bleue » débute. Il lui faudra 3 secondes pour s'arrêter, comme la « noire ».

Or **il ne lui reste que 2 secondes** pour s'arrêter avant la « noire » qui est déjà stoppée sur sa trajectoire.

T=4 secondes – La « bleue » a percuté l'arrière de la noire. Sa vitesse à l'impact était d'environ 25 à 30 km/h.

À conditions identiques, la « verte », puis celles qui suivent **subiront le même sort** et c'est ainsi que **des centaines de véhicules** peuvent se percuter à grand risque (notamment d'incendie en raison de l'énergie interne appliquée aux réservoirs de carburant).

Et il ne suffit pas qu'un seul conducteur évite le choc devant lui en respectant la bonne distance : car il peut être percuté à l'arrière par d'autres qui le suivent de trop près, avec reprise du processus de chocs successifs.

Avec 2 secondes entre véhicules (42 mètres), il n'y a aucun choc.

La réalité est plus complexe, un conducteur peut freiner plus fortement ou voir au-delà du véhicule qui le précède, anticiper, voire dévier sa trajectoire. Mais d'autres éléments **détériorant la situation de conduite** peuvent intervenir, ainsi que le temps de réaction et de mise en œuvre du freinage, très variables selon les situations (ils peuvent être fréquemment supérieurs à 1 seconde, notamment sur autoroute).

*Distance de freinage = Vitesse (m/s) au carré / 2 x Accélération (m/s²).

Même quand nos militants partent en vacances, ils ne pensent qu'à ça...



Dans le Bas-Rhin (DDE)



Et outre-Rhin

Loire-Atlantique

Anne Lombard – Claude Chabot

Lettre de Valentin

« Bonjour, comme convenu je viens vous faire un petit compte-rendu du déroulement de la soirée qui s'est déroulée à la Chapelle Basse-Mer, le 18 avril.

Nous étions 61 étudiants très contents de nous retrouver pour fêter cette fin d'année. Au début de la soirée, j'ai été voir tous les conducteurs pour leur signaler qu'il y avait des éthylotests à leur disposition. J'ai pu constater que cette initiative a été saluée par l'ensemble des étudiants.

Au fil de l'avancement de la soirée, les premiers conducteurs sont partis de la salle, je leur ai demandé de bien vouloir souffler, ce qu'ils ont fait. Aucun conducteur souhaitant partir durant la soirée n'était au-dessus de la limite. Ainsi leurs passagers ont pu rentrer tranquillement sur Nantes.

Lorsque les DJ'S sont partis vers 6 heures du matin, il restait 30 personnes, ils ont tous dormi sur place soit dans les dortoirs mis à disposition ou tout simplement dans leur voiture. En milieu de matinée tous les étudiants restant sont rentrés sur Nantes, et les conducteurs qui avaient un doute sur leur taux d'alcoolémie ont pu souffler dans le ballon.

En conclusion, je peux dire que la soirée s'est parfaitement déroulée, avec une bonne ambiance et sans incident majeur. Je pense que cela a permis à chacun de prendre conscience un peu plus des dangers de l'alcool au volant. Je suis très content, il n'y a eu aucun accident, les étudiants avaient bien organisé leur covoiturage.

Pour finir, avec l'ensemble des étudiants de DCG du lycée Vial, nous tenons à vous remercier pour votre aide et votre contribution dans notre projet d'organisation de cette soirée étudiante. Votre association est utile dans une société comme la nôtre, et votre engagement mérite le respect ».

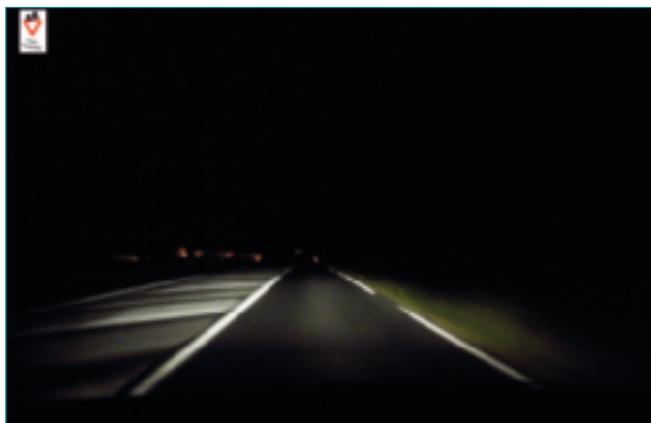
Valentin

Nord

Hervé Dizy

Les enfants Ninjas

Ils avancent silencieusement dans la nuit. Vêtus de couleurs sombres et de noir, ils se glissent entre les lumières de la ville, prennent des risques, se faufilent, ignorent les dangers. Deux lumières s'approchent de l'une de ces ombres furtives, au dernier instant elles réalisent la présence du Ninja. Trop tard, un sinistre crissement de caoutchouc brûlé sur le bitume précède le bruit mat d'un choc. Le Ninja est mort, désarticulé, les phares de la voiture révèlent une petite silhouette immobile et ensanglantée, les membres brisés. Son vélo est tordu lui aussi. Le Ninja, c'était un jeune cycliste sans lumière, sans gilet rétro-réfléchissant.



L'hiver, il fait encore nuit le matin et elle est tombée le soir sur le chemin de l'école, ne laissez pas vos enfants devenir des Ninjas. Assurez-vous que les lumières fonctionnent sur le vélo et que votre enfant porte un gilet rétro-réfléchissant.

Être vu et vive la vie.

Alpes-Maritimes

Alain Restelli

Première sur Embrun ce 15 octobre, avec une manifestation dans le cadre des rencontres de la sécurité avec les services de l'État (pompiers, gendarmerie, secours). Pour la Ligue et avec le soutien de la Préfecture et d'aides locales, nous avons mis en place le « village » de cette journée ouverte au public et ciblant spécialement les jeunes (scolaires, collégiens, lycéens) des villes d'Embrun et de Guillestre. Plusieurs mois de préparation et plusieurs réunions ont été nécessaires pour aboutir à cette manifestation avant les vacances de La Toussaint, période trop souvent dramatique sur nos routes.

Sur le stand de la Ligue étaient diffusés de l'information et des documents de prévention.

De nombreux intervenants étaient présents : Prévention routière (piste d'éducation routière pour les primaires), Sécurité routière des Hautes Alpes (voiture tonneau, simulateurs de conduite auto, moto), piste de distance de freinage (tests pour les ados), Automobile club, Croix Rouge, Gendarmerie, pompiers avec la démonstration phare de la journée – la désincarcération – suivie de témoignages de victimes d'accidents.

Cette journée qui aurait dû attirer du monde, a été marquée par le mauvais temps, mais les scolaires étaient présents, grâce à la sensibilisation pressante auprès des enseignants des établissements. Le Préfet était présent avec des élus. La satisfaction générale permet d'espérer de nouvelles éditions de cette journée.



La voiture-tonneau fait toujours recette : mais un accompagnement est indispensable pour expliquer les risques avant même de les ressentir lors du retournement.

Deux-Sèvres

Philippe Micard – La Nouvelle République.fr-8/11

« La sécurité routière est une affaire d'experts »

De toutes les personnalités attendues hier aux « Rendez-vous départementaux de la sécurité routière », seule Chantal Perrichon est venue. Morceaux choisis.

Vingt-cinq vies perdues sur les routes des Deux-Sèvres depuis le début de l'année, c'est déjà trois de plus que l'année dernière (et même sept à pareille époque) et c'est de toute façon beaucoup trop. Les « Rendez-vous départementaux de la sécurité routière », qui se tenaient à la Macif, n'étaient donc pas superflus pour délivrer à des jeunes puis aux partenaires des représentants de l'État, un message de prévention. La médiatique Chantal Perrichon, présidente de la Ligue Contre la Violence Routière, a notamment livré son analyse d'experte.

➤ **Vitesse.** « Qu'elle soit supérieure à la vitesse autorisée ou inadaptée aux circonstances, elle reste le premier facteur des morts sur la route. Quand la vitesse moyenne baisse de 1%, ce sont 4% de morts en moins. On peut sauver 400 vies, en abaissant à 80 km/h la vitesse sur les routes à deux voies sans séparateur médian. »

➤ **Alcool.** « Je ne suis pas favorable à ce que le taux d'alcoolémie pour conduire soit descendu à zéro. Il convient surtout d'appliquer la législation, avec la possibilité d'immobiliser ou de confisquer le véhicule pour ceux qui sont dépendants à l'alcool, et de s'interroger sur la publicité pour l'alcool sur internet, sur la vente dans les stations-service, sur la mise en place des éthylotests antidémarrage. »

➤ **Seniors.** « On s'aperçoit qu'ils adaptent leur conduite à leurs capacités physiques. Les pays qui ont systématisé les contrôles médicaux de cette population n'ont pas vu d'amélioration de résultats. Mieux vaut cibler les contrôles sur les pathologies dangereuses. »

➤ **Téléphone.** « Parmi les gisements pour sauver des vies, qu'attend-t-on pour interdire totalement l'usage du téléphone au volant, y compris avec le système bluetooth ? Le téléphone au volant fait un mort chaque jour. »

➤ **« Bonnes idées ».** À propos du livret « Les bonnes idées des Français pour sauver des vies », que le délégué général de 40 millions d'automobilistes, Pierre Chasseray, est venu distribuer hier à Niort : « La sécurité routière ne se traite pas au café des sports, et ne peut être qu'une affaire d'experts. Dans les 200 mesures présentées dans ce livret, bien sûr qu'il y a des choses à prendre. Mais il faut que les bateleurs de la vitesse deviennent raisonnables ».

➤ **Motards.** « Les trois quarts des morts évitées depuis 2002 l'ont été grâce aux radars... auxquels les motards ont longtemps échappé du fait qu'ils flashaient par l'avant. La vitesse moyenne de ces usagers n'a pas assez baissé. »

Haute-Savoie

Marie-Hélène Vauché

Exposition pour les 30 ans de la Ligue

Pour commémorer les 30 ans de la Ligue Contre la Violence Routière, la LCVR 73 a créé une série de 12 affiches format A2 qui viennent d'être exposées pendant deux semaines dans le hall de la Maison des Associations à Chambéry. Des dépliants de la LCVR étaient à la disposition des visiteurs, quelques revues Pondération ou dossiers pouvaient être consultés.

Nous avons assuré des permanences deux fois par jour pour accueillir les visiteurs.

Objectifs :

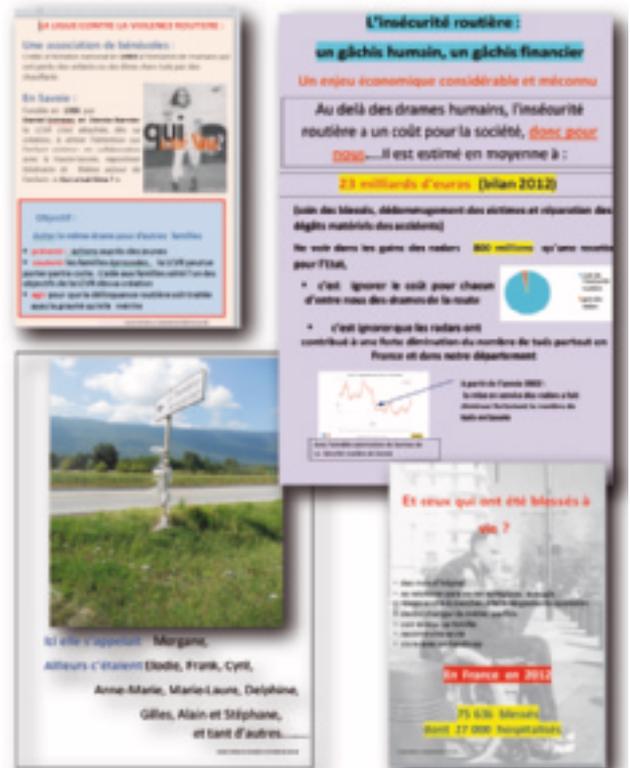
➤ Renouveler les éléments de notre ancienne exposition « Qui a tué Nina » défraîchis par le temps, obsolètes dans certains contenus et peu faciles à manipuler.

➤ Réaliser un outil à éléments indépendants de façon à pouvoir y intercaler des affiches supplémentaires si nécessaire ou modifier certaines en fonction de nouvelles données, soit un outil dynamique.

➤ Réaliser un outil peu coûteux car nos moyens financiers sont modestes ; c'est pour cette raison que le format A2 a été retenu (les affiches sont protégées par un enveloppe plastique fixée par l'imprimeur) : objectif réalisé puisque le coût total avec les accessoires est inférieur à 250 euros). L'insertion d'une éventuelle nouvelle affiche est peu coûteuse.

➤ L'ensemble est très léger, se range dans un carton, facile à installer, il suffit de disposer de 5 à 6 grilles.

➤ Fournir l'essentiel des objectifs de notre association et quelques données locales facilement lisibles.



LE BILAN 2012 : LA BIBLE DE CEUX QUI VEULENT COMPRENDRE

Comme chaque année, la Sécurité routière publie le bilan détaillé de l'accidentalité. Cet outil, indispensable dans nos associations départementales, est l'expression de la seule base de données suffisamment exhaustive dans ce domaine où pullulent tout au long de l'année « études », « rapports » et sondages issus d'offices peu informés et dont seule la fantaisie fait le charme.

Sommaire simplifié de l'ouvrage

- Le coût de l'insécurité routière.
- La prise en compte des personnes gravement blessées.
- Bilan thématique :
 - Les piétons.
 - Les cyclistes.
 - les cyclomotoristes.
 - les motocyclistes.
 - Les usagers de véhicules de tourisme.
 - Les accidents impliquant un poids lourd ou un véhicule utilitaire.
 - Les jeunes adultes (de 18 à 24 ans).
 - Les seniors de 75 ans et plus.
 - Les conducteurs novices.
 - Les autoroutes.
 - Les routes hors agglomération.
 - Les routes et rues en agglomération.
 - Les effets de la saisonnalité.
 - La responsabilité présumée.
 - Les vitesses pratiquées.
 - L'alcool.
 - Les stupéfiants et les médicaments.
 - La perte de vigilance et le défaut d'attention.
- Le port de la ceinture et du casque.
- Indicateurs départementaux de sécurité routière.
- Le fichier national des accidents.
- Données sur les infractions.
- Données sur le permis à points.
- Données sur les condamnations pour délits à la sécurité routière.
- Démographie et réseau routier (longueur et trafic).
- Enquête Ifop 2012 « Les Français et la sécurité routière ».
- Les mesures de sécurité routière.
- Les données brutes.
- Des victimes des accidents de la circulation.
- Des accidents corporels de la circulation, métropole.
- Des conducteurs impliqués dans les accidents de corporels de la circulation, métropole.

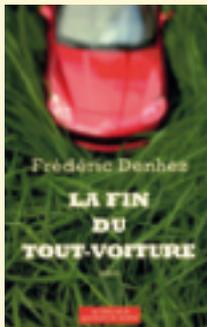
Pour télécharger ce document :
www.securite-routiere.gouv.fr
Bilan (2012) La sécurité routière.pdf



À lire

La fin du tout-voiture – Essai

Frédéric Denhez – ACTES SUD – Questions de société – 22 €



Un matin, Frédéric Denhez découvre sa banlieue recouverte d'une épaisse couche de neige. Plus de voitures. Plus de bruit. Des ombres qui marchent silencieusement. La base d'un raisonnement poussé de ce spécialiste des questions environnementales, qui expose dans un essai extrêmement documenté sa vision pour la voiture de demain et décrypte les nouveaux modes de mobilité. Du mythe persistant autour de « l'automobilité » et de la « voiture-partout » à la mise à bas du paradigme puissance-vitesse-accélération-masse, historique matrice de tout projet automobile. Le vrai coût de la voiture en propriété individuelle (avec les coûts externalisés). L'approche critique des moyens de propulsion (diesel, électrique,...) et de la morphologie des voitures. L'étalement urbain et ses effets pervers. Les transports publics comme alternative puissante (mais non exclusive). Restriction inévitable des modes individuels de transport au profit du « multimodal intelligent ». Pratiques et technologies émergentes (co-voiture, auto-partage, réseaux de voyageurs, communication au profit du transport...). Et au bout du compte, la voiture, oui, toujours, mais moins, mais plus la même, plus le même utilisateur, pas aux mêmes endroits...

Disons-le : un peu aride, mais à lire... Absolument !

Sécurité routière : ce que peuvent faire les maires

Lutte contre les risques routiers en milieu rural et urbain

117 pages + 1 CD Guide pratique – Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) – 2008 – La Documentation française.

Ce manuel de 2008 explore les différents pouvoirs et champs d'action de l' élu dans les domaines (plus étendus qu'il y paraît parfois) de la sécurité routière.

- 1 – Connaître et comprendre, préalables indispensables à l'action.
- 2 – Établir un plan d'action à travers différents champs de compétences.
- 3 – Agir de manière participative pour réussir.
- 4 – Évaluer à chaque étape, une garantie d'efficacité.
- 5 – Structures d'action et outils de la politique de sécurité routière.



Pour commander cet ouvrage : www.ladocumentationfrancaise.fr/ouvrages
Thème : Territoire – Environnement – Sous-thème Transports – 9,50 €

ILS NE REGARDENT PAS LES PANNEAUX ?

RN 137, 2x2 voies près de Rennes

Janvier 2013 – Des travaux obligent à réduire la vitesse de 110 à 90 km/h. Un panneau « 90 » est installé le lundi à 100 mètres avant le panneau annonçant le radar fixe de l'endroit. Nouveau panneau « 90 rappel » après l'annonce du radar. Signalisation impeccable.

Du mardi au vendredi suivant, le radar fixe flashe 8 000 fois par jour. Déchaînement médiatique, « radars pièges ». Les automobilistes protestent, affirmant qu'ils n'ont pas été assez prévenus. Finalement, les 8 000 PV seront annulés sur demande du Préfet.

Une vidéo locale montre pourtant que la signalisation était réglementaire et suffisante. Combien de panneaux faut-il installer pour faire loi ? Fallait-il des gardes champêtres ? Une annonce au JT national de 20 heures ? Le seul fait de voir une pancarte « travaux » ne doit-il pas faire ralentir ?

Périphérique nantais

Juillet 2013 – Un arrêté préfectoral passe de 90 à 70 km/h la vitesse maximum autorisée sur une portion de quelques kilomètres dans laquelle il y a depuis plusieurs années un radar fixe.

L'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière constate quelques semaines après :

❑ **Avant réglage du radar à la nouvelle vitesse autorisée 70 km/h : 3 flashes par jour.**

❑ **Après réglage : 119 flashes par jour.**

Pourtant, il y a plusieurs panneaux « 70 rappel » très en amont sur le tronçon de chaque côté de l'artère et des messages indiquent le changement de limite. « Radar piège » ? Que faut-il pour que les automobilistes adaptent leur conduite à la signalisation ?

Les panneaux « 70 » ont poussé comme des champignons : sur 2 km, au moins 4 rangs de panneaux de chaque côté signalent sans grand succès la nouvelle vitesse autorisée.



Passages à niveau en Loire-Atlantique

Août 2013 – Sur 2 passages à niveau réputés dangereux et difficilement transformables où les trains circulent entre 100 et 140 km/h, le Conseil Général a fait installer le 19 août des ETPN (1) = dispositifs de contrôle et d'enregistrement (« radars ») pour dissuader les conducteurs qui s'engagent alors que le feu rouge clignote, que retentit la sirène et que s'abaissent les demi-barrières.

12 jours après la mise en service, 25 conducteurs avaient déjà été flashés en franchissant la voie ferrée alors que le feu rouge clignotait. Du 19 août à fin décembre, **274 franchissements** ont été enregistrés. Si tous les PN de ce type (11 000 en France) subissent le même sort, c'est entre **4 et 5 millions de franchissements** dangereux chaque année.



Ici, la visibilité des automobilistes ne permet pas de voir arriver les trains qui passent à 140 km/h : à cette vitesse (39 mètres parcourus par seconde) et dans le court délai entre fermeture des barrières et passage du train, il devient impossible d'éviter un drame.

Jusqu'à la catastrophe ?

Cette infraction, à l'origine de 9 accidents sur 10 sur les passages à niveau crée un risque qui dépasse largement celui pris par le conducteur du véhicule. Dans un même accident le conducteur du train, les riverains, l'environnement (matières dangereuses dans les convois de marchandises), les autres usagers, le matériel ferroviaire peuvent être impliqués, jusqu'à la catastrophe en cas de déraillement.

... Et modeste sanction

« Tout conducteur doit marquer l'arrêt absolu devant un feu de signalisation rouge fixe ou clignotant » (Article R. 412-30 du Code de la route). Sanction : amende 90 €, 4 points de permis, 3 ans maximum de suspension du permis. S'il est un cas où la contestation est impossible, c'est bien celui-ci : visibilité en général dégagée autour d'une voie ferrée, double-feu clignotant en alternatif, 1/2 barrière s'abaissant, sirène avertissant le conducteur.

Mise en danger de vies d'autrui

La sanction prévue pour une infraction n'est-elle pas proportionnée au risque qu'elle provoque ? Dans ce cas, **la mise en danger de la vie d'autrui** n'est-elle pas constituée ? Les sanctions ne devraient-elles pas être beaucoup plus lourdes ?

Selon la nomenclature utilisée par les DDT :

ETPN : Équipement de terrain passage à niveau.

ETFR : Équipement de terrain feus rouges.

ETF : Équipements de terrain feus radars automatiques).

ETVM : Équipement de terrain vitesse moyenne.

ETD : Équipements de Terrain Discriminants (radars discriminants PL).

I pirati della strada dovrebbero stare tranquilli !



Con questa macchina, Signore e Signori...
(Avec cette voiture, Mesdames et Messieurs...)



...325 km/h, 4 secondi da 0 a 100 km/h...
(...325 km/h, 4 secondes de 0 à 100 km/h...)



Starequipaggiata !
(Super équipée !)



I pirati della strada dovrebbero stare tranquilli !
(Les chauffards n'ont qu'à bien se tenir !)



Nouvelles du Levant – Membres de la Fédération Internationale des Motards en Goguette se rendant à une manifestation pour la légalisation du remonte-files, la suppression de la TVA sur les casques, les blousons et les bottes, ainsi que pour l'interdiction de ne pas téléphoner en conduisant.

Var : les carottes du Préfet

L'été 2012, le Préfet du Var Mourier s'était distingué en demandant à ses policiers de ne plus verbaliser les motards sans casque au motif que lui-même circulait parfois sans cette indispensable protection*.

En prévision des fins de nuits festives de la fin d'année, son successeur le Préfet Cayrel s'est également octroyé une heure de gloire en distribuant des bons d'essence de 20 € aux conducteurs... non alcoolisés !

On se demande de quel droit ce fonctionnaire peut ainsi distribuer les deniers publics à des personnes qui ne font que respecter la loi et qui sans doute, n'ont pas attendu la carotte du Préfet pour faire abstinence.

Fera-t-on aussi des chèques à ceux qui respectent la vitesse prescrite ? Qui paient leurs impôts en France et non en Suisse ? Qui n'agressent pas les vieilles dames ?

Le Préfet a fait parler de lui, c'est sûr. Mais si l'un de nos lecteurs observe la moindre efficacité préventive à cette distribution d'argent public, qu'il écrive à Pondération.

* Pondération N° 93, page 19.

Panneaux collectors

La candidate à la mairie de Paris Nathalie Kosciusko-Morizet veut remettre les panneaux 80 km/h sur le périphérique parisien si elle est élue en mars. Les 150 vieux panneaux « 80 » enlevés en janvier 2013 par le maire actuel seront-ils réutilisés ? Ou vendus aux enchères aux Parisiens, dont certains ont passé assez de temps sur cette artère enchanteresse pour souhaiter en en garder souvenir ? Pourront-ils se procurer un des éphémères « 70 » collectors posé en janvier et qui seraient enlevés en mars (pièces rares) ?



Le suspense est total.

À moins qu'on mette ces « 70 » sur nos routes départementales ?

Bretagne : 28 radars vandalisés en 8 jours

RTL.fr – Avec AFP – 08/11/2013

Pas moins de 28 radars automatiques ont été détruits ou vandalisés en Bretagne depuis le début du mois de novembre. C'est un quart de l'équipement (109) installé en bord de routes dans les quatre départements bretons qui a été détruit ou vandalisé depuis début novembre. Sur ces 28 radars, 22 ont été incendiés et mis hors d'usage, a indiqué une source proche des autorités. D'autres ont pu être simplement recouverts de peinture et fonctionnent encore, selon cette source.

Sur les quatre préfectures concernées, seule celle d'Ille-et-Vilaine a accepté de communiquer sur le sujet, précisant que cinq radars avaient été détruits dans la nuit de jeudi à vendredi, quelques heures avant un déplacement à Rennes du ministre de l'Agriculture, Stéphane Le Foll, sur fond de crise de l'agroalimentaire breton et de fronde anti-écotaxe.

Revendication de « l'Argad Resistance Bretonne ».

Ces radars ont été l'objet d'une « destruction par le feu », a indiqué la préfecture, qui a condamné des « actes de sabotage » et « des actes de vandalisme totalement irresponsables ». Les installations sont situées à Châteauneuf, Saint-

Méloir-des-Ondes, Miniac-Morvan, La Moinerie et au barrage de la Rance, a-t-il été précisé dans un communiqué.

« La destruction de ces cinq radars entraînera par ailleurs de nouvelles dépenses d'argent public pour leur remplacement et surtout, leur absence temporaire ne manquera pas d'aggraver le risque d'insécurité sur les axes concernés », a noté la préfecture. Selon d'autres sources proches des autorités, six radars ont été détruits dans les Côtes d'Armor depuis le 31 octobre. Dans le Morbihan huit radars ont été détruits : quatre installations ont été attaquées dans la nuit du 31 octobre au 1^{er} novembre, deux dans la nuit du 2 au 3 novembre et les deux derniers dans la nuit du 5 au 6 novembre. Tous ces radars sauf un ont été mis hors d'usage.

Le quotidien Le Télégramme a fait état d'un communiqué adressé à sa rédaction de Lorient (Morbihan) revendiquant les quatre premières attaques au nom de « l'Argad Résistance Bretonne (ARB) ». « Cette action dénonce l'application de taxes illégales par l'État français sur la nation bretonne », affirme le communiqué cité par le quotidien.

<http://www.rtl.fr/actualites/info/article/bretagne-28-radars-vandalises-en-8-jours-7766585423>

Un automobiliste ivre tue six piétons en Pologne

Belga 01/01/2014

Un automobiliste en état d'ivresse a tué mercredi six piétons dont un enfant à Kamien Pomorski dans le nord-ouest de la Pologne, a annoncé la police locale.

À bord d'une voiture rapide, l'homme a mal négocié un virage dans un quartier d'habitation de Kamien Pomorski et a heurté un groupe de piétons sur le trottoir. Cinq personnes ont été tuées sur le coup. Trois enfants blessés ont été transportés à l'hôpital. Un d'entre eux a succombé à ses blessures, a indiqué Anna Gembala, une porte-parole de la police locale.

Les analyses pratiquées sur l'automobiliste en cause ont révélé un taux d'alcoolémie de 2 grammes par litre de sang, a précisé Mme Gembala à la radio Trojka. Le conducteur encourt une peine de 12 ans de prison.

☺ Brèves de prétoire

Quelques brèves publiées dans Nord-Éclair, collectées par Hervé Dizey (suite au prochain N° de Pondération).

« Si je n'ai pas pris d'avocat, c'est pour dire toute la vérité. »

« L'auto-radio, je ne l'ai pas volé, je l'ai reposé sur le siège de la voiture, il était trop moche. »

« C'est pas possible que la victime ait eu 10 jours d'incapacité de travail ! Elle travaille pas ! »

« Entre la prison et le chômage, je n'ai jamais eu le temps de travailler. »

« Je faisais des zigzags peut-être aussi parce que c'est une vieille voiture française. »

Belgique. Code de la route : le principe de la tirette bientôt obligatoire

RTL.be 10/11/2013

Le principe de la tirette sera bientôt obligatoire sur nos routes, probablement avant la fin de cette année. En cas de non-respect de cette règle de courtoisie, une amende de 55 euros sera infligée.

Les automobilistes belges seront bientôt forcés de pratiquer la « tirette » quand la chaussée se rétrécit. Le principe est simple : chaque conducteur doit laisser au moins une voiture se rabattre devant lui lorsque la chaussée est réduite de deux à une seule bande de circulation.

Une amende de 55 euros

Le respect de cette règle de courtoisie permet non seulement d'éviter les conflits entre automobilistes, mais cela permet également de gagner du temps. Afin de s'assurer que ce principe soit bien respecté, une amende sera infligée. « Tout simplement parce qu'aujourd'hui ce n'est pas bien appliqué, donc l'idéal c'est de le mettre dans le code de la route pour clarifier les choses. Dire à quel moment exactement il faut l'appliquer et à partir du moment où c'est coulé dans le code de la route, il faut forcément y adjoindre une sanction en cas de non-respect. Et cette sanction, cela sera de 55 euros, c'est-à-dire une infraction de premier degré », a indiqué Benoît Godart, porte-parole de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) au micro de Quentin Ceuppens.

Les campagnes de prévention pas efficaces

Selon lui, cette menace financière est inévitable car les campagnes de prévention n'ont pas fonctionné. « Certains conducteurs ne sont toujours pas convaincus du bien-fondé du principe de la tirette. Or, c'est la meilleure manière d'utiliser au maximum les capacités de la route », souligne le porte-parole de l'IBSR.

Le principe de la tirette devrait être rendu obligatoire probablement avant la fin 2013.

USA. Les gaz d'échappement plus dangereux que la voiture elle-même

Techniques de l'Ingénieur 31/10/2013

Audrey Loubens

Aux États-Unis, il y a plus de morts à cause de la pollution automobile que du fait d'accidents de la route.

34 000 contre 53 000. C'est le nombre de tués sur la route et le nombre de morts liés à la pollution des gaz d'échappement. Force est de constater que les gaz rejetés par les voitures sont bien plus mortels que les conducteurs. L'étude du MIT qui révèle ces chiffres inattendus est-elle aussi valide en France ? Pas exactement.

La mortalité sur les routes a chuté à environ 4 000 morts annuels, tandis que les décès imputables à la seule pollution automobile sont estimés à 3 à 6 000, soit le même ordre de grandeur. Il est toutefois délicat de chiffrer les morts liés aux seules particules émises par les gaz d'échappement. On sait que la pollution atmosphérique globale tue entre 20 000 et 40 000 personnes chaque année, mais comment connaître celles qui relèvent exclusivement des véhicules ?

Les décès liés aux échappements sont souvent des aggravations d'une pathologie existante. Les polluants inhalés provoquent des phénomènes inflammatoires ou développent les plaques d'athérome, favorisant les maladies cardiaques. Il s'agit donc plutôt de personnes âgées ou fragiles, tandis que les victimes d'accidents de la route sont jeunes. De plus, l'influence de la pollution se ressent sur du long terme. Les personnes les plus exposées étant celles vivant près des axes routiers. Difficultés respiratoires, asthme, troubles de la circulation sanguine et de la tension artérielle, autant d'effets connus. Plus récemment, le Centre international de recherche sur le cancer a publié un rapport ajoutant le cancer des poumons à cette triste liste, l'identifiant comme une maladie que les particules diesel favorisent.

Comment se protéger ? Parmi les solutions préconisées il y a le renouvellement du parc automobile vieillissant et la diminution du trafic routier. Des voitures moins polluantes, plus de véhicules électriques, du covoiturage, le développement des transports en commun... Des pratiques déjà encouragées dans certaines villes mais dont l'impact reste timide.

Il ne reste plus qu'à déménager !

Belgique. L'IBSR critique la grâce royale des conducteurs en infraction de roulage : « Un mauvais signal »

Belga 02/12/2013

Les grâces royales accordées individuellement à des personnes ayant commis des infractions de roulage « *mettent à mal les efforts entrepris en termes de sécurité routière* », a réagi Benoît Godart, porte-parole de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR). Selon l'Institut, ce procédé « *banalise* » les infractions liées au code de la route et est à « *contre-courant* » des efforts entrepris tant par l'IBSR que par la police ou des associations comme Parents d'Enfants Victimes de la Route (PEVR).

Le roi Philippe a accordé 11 grâces individuelles depuis son accession au trône, relatives principalement à des infractions de roulage, indiquait dimanche l'émission *Royalty*, diffusée sur VTM. Concernant une éventuelle deuxième chance accordée aux auteurs d'importantes infractions routières, Benoît Godart tient à souligner que « 10 000 personnes sont tuées ou grièvement blessées » sur nos routes chaque année.

Se tourner vers les infractions de sécurité routière pour désengorger les prisons « *est un mauvais signal envoyé à la population* ». « *On se tourne vers ce domaine en dernier recours pour éviter de s'attaquer à d'autres, alors qu'il s'agit de vies perdues* », ajoute le porte-parole. Au Palais, on rappelle que le roi garde de la sympathie pour les familles des victimes et qu'il a déjà par le passé rencontré différentes associations, notamment de parents d'enfants décédés sur la route.

NDRL Pondération : avoir de la sympathie pour les familles de victimes et grâcier les auteurs d'infractions, c'est cela le grand chic.

Étude : régulateur de vitesse = danger ?

ABC Moteurs 24/11/2013

Depuis l'apparition des premiers régulateurs de vitesse au début des années 2000 et leurs « bugs » comme celui de la Renault Vel Satis bloquée sur l'A71 à 200 km/h, le système s'est fiabilisé et répandu sur de nombreux modèles qui ne sont plus du segment haut de gamme. À bord de nos autos, on trouve maintenant des régulateurs, des limiteurs classiques et adaptatifs. Si ces outils sont reposants à l'usage pour le conducteur, quid de leur impact sur la sécurité routière ?

L'université de Strasbourg a donc réalisé une étude pour analyser le comportement des utilisateurs lorsque la vitesse est régulée automatiquement. Commandée par Vinci Autoroutes, ce test a été réalisé sur 90 personnes divisées en groupe de 30 conducteurs selon leur âge (18 30 ans, 40 50 ans et supérieur à 60 ans). C'est sur une portion de 120 km d'autoroute que ces hommes et femmes (en nombre égal) ont été confrontés à diverses situations sur leur trajet (travaux sur les voies, contrôle radar, gare de péage, accident, ...).

Après un passage en revue des résultats, il s'avère que :

- au bout d'une heure de conduite à 130 km/h, l'attention diminue de 25 % ;
- les personnes prennent plus de risques dans leurs dépassements (temps plus élevé sur la voie de gauche, distances de sécurité raccourcies : 5 % avant déboîtement et 10 % lors du rabatement, ...)
- contrôle du cap moins efficace ;
- en moyenne une seconde de temps de réaction en plus, soit 40 m de plus avant de freiner à 130 km/h ;
- la fréquence des épisodes de somnolence augmente (+ 25 % avec un régulateur et + 16 % avec un limiteur). Par conséquent, la fatigue arrive plus vite et la somnolence aussi.

Si l'usage d'une aide à la vitesse n'est pas à proscrire totalement, il y a des zones comme la circulation dense qui sont à éviter selon le professeur André Dufour qui a été à la tête de cette étude de comportements.

La généralisation (et sans doute l'obligation) des systèmes anti-collision doit-elle nous inquiéter ? La technologie qui nous assiste ne nous dessert-elle pas en partie ?

ASSOCIATIONS DÉPARTEMENTALES

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

01 – Ain : Alain Berthet – 24 rue Gérard de Nerval – 01100 Bellignat
Tél. : 06 84 51 10 09 – 04 74 77 18 50 (ac.berthet@wanadoo.fr)

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 : Christian Arnaud – 1, place Léon Blum – 11600 Villalier –
Tél. : 06 85 61 16 54 – (lcvr11@orange.fr)

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 – 11, allée Maurice Utrillo –
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 Guillemain – 57, bd Wilson – 39100 Dôle –
Tél. : 03 84 72 66 78 (michel.guillemain.3@free.fr)
(www.violenceroutiere-jura.fr)

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

44 – Loire-Atlantique : Anne Lombard – LCVR 44 – MANO –
3, rue Eugène Thomas – 44300 Nantes – Tél. : 02 40 59 46 86
(violenceroutiere44@wanadoo.fr)

45 – Loiret : Pierre-Louis Valls – LCVR – 21, 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 (vigmpotier@orange.fr) –
(www.ligue56.com)

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

59-62 – Nord – Pas-de-Calais : Hervé Dizy – 69, rue de Linselles –
59223 Roncq – Tél. : 03 20 03 19 05 (hdizy@nordnet.fr) –
(violenceroutiere5962.free.fr)

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

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
(lcvr66@gmail.com)

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

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

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

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

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

75 – Paris : Alexis Coussement – 58, rue des Grands Champs –
75020 Paris – Tél. : 06 95 84 18 52 (contact@lcvr75.org) –
(www.violenceroutiere75.org)

77 – Seine-et-Marne : Charles Glize – 25, rue Jean Mermoz –
15 La Fontaine au bois – 77210 Avon – Tél. : 06 83 18 79 55
(lcvr77@orange.fr)

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 : Elisabeth Raynal – Ligue Contre la Violence Routière –
11, rue Fonvieille – 81000 Albi – Tél. : 05 63 38 18 51 –
Fax : 05 63 49 70 61 (liguecontrelaviolenceroutiere@gmail.com)

83 – Var : 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. : 01 45 32 91 00
(secretariat@violenceroutiere.org)

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

89 – Yonne : Nicole Fossey – 4 bis, rue Lemerle – Les Giltons –
89500 Villeneuve-sur-Yonne – Tél. : 09 50 74 35 88

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, Jacques Robin, Robert Santander, Michel Ternier, Odile Van Hée, Philippe Vayssette.

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

Bureau national

Présidente et porte-parole : Chantal Perrichon
Tél. : 01 45 32 91 00 – (secretariat@violenceroutiere.org)
Vice-Président : Jean-Yves Lamant
Tél. : 06 12 12 78 20 – (jean-yves.lamant@centraliens.net)
Secrétaire Générale et Responsable de la revue de presse :
Josiane Confais – (josiane.confais@numericable.fr)
Trésorier : Daniel Le Jean
Tél. : 01 47 50 88 71 – (dlejean@gmail.com)

Membres du Bureau :

Claude Chabot – Rédacteur en chef *Pondération*
Jean-Luc Carl (violenceroutiere41@free.fr)
Guy Ovigneur
Invités : Philippe Laville, Ghislaine Leverrier, Michel Ternier, Odile Van Hee (odile.vanhee@gmail.com)

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

Aquitaine (Dordogne – Gironde – Landes – Lot-et-Garonne – Pyrénées-Atlantiques) – **Robert Santander** – LCVR33, à la M.N.E. – 3, rue de Tauszia – 33800 Bordeaux – Tél. : 05 35 54 26 46 (lcvr33@gmail.com)

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

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

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

Ile-de-France (Essonne – Hauts-de-Seine – Seine-et-Marne – Seine-Saint-Denis – Val-de-Marne – Val-d'Oise – Ville de Paris – Yvelines) : **Philippe Laville** – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. & Fax : 01 69 44 48 79 (phlaville@free.fr)

Languedoc-Roussillon (Aude – Gard – Hérault – Lozère – Pyrénées-Orientales) : **Odile Arnaud** – Rue Antérieu – 34270 Claret – Tél. : 04 67 59 04 24 – Tél. + Fax : 04 67 59 03 69 (arnaud-odile@wanadoo.fr)

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

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

Ouest (Charente-Maritime – Côtes-d'Armor – Finistère – Ille-et-Vilaine – Loire-Atlantique – Maine-et-Loire – Mayenne – Morbihan – Sarthe – Vendée) : **Philippe Gervot** – 6, rue Louis Gervot – 44500 La Baule – Tél. : 02 40 60 09 65 (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) : **Guy Ovigneur** – LCVR74 – 9, quai des Clarisses – 74000 Annecy – Tél. : 07 70 70 74 39 (lcvr74@laposte.net)

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère :

Je renouvelle mon adhésion :

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél. : Profession :

E-mail :

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

Chèque à libeller à l'ordre de : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**
Bulletin à renvoyer à : **Adresse de votre association départementale**
ou 15, rue Jobbé-Duval – 75015 PARIS

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