

Pondération



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

**OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT**

15, rue Jobbé-Duval – 75015 PARIS – Tél. : 01 45 32 91 00 – Fax : 01 45 32 91 01
N° 84 – avril-mai-juin 2010 – Abonnement annuel : 10 €



Le droit à l'erreur...

Sommaire

Éditorial	3
Assemblée Générale de la Ligue	4
La circulaire du 16 avril 2010 : un bon point ?	6
Accidentologie en zone gendarmerie – Année 2009	7
Les arbres au bord des routes : le droit à l'erreur	8
Insoutenable	11
Un parcours du combattant : Marseille 9 ^e	12
Vie des associations départementales	14
Autoroutes	17
Colombie : naissance d'une Ligue	18
Bref	20
Revue de presse	21
Associations départementales	23
Conseil d'administration, Bureau National Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion	24

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

Tél. : 01 45 32 91 00

Fax : 01 45 32 91 01

E-mail : secretariat@violenceroutiere.org

Site Internet : www.violenceroutiere.org

Directrice de la publication :

Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :

Claude Chabot

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

Saisie et mise en page :

Maria Mériaux

Imprimerie :

Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

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



Motards : d'abord, respecter la loi

La lecture de la presse quotidienne est impitoyable : dans beaucoup de départements, 30 % à 50 % des tués sur la route sont des conducteurs de 2 roues motorisés. Il y a donc matière à mobiliser tout ce qui peut l'être pour réduire ce triste bilan.

Si l'on assistait à une lutte raisonnée, je n'écrirais pas ces lignes. Mais en quoi remonter les files entre des rangées de voitures ou circuler dans les voies de bus améliorera leur sécurité ? Pourquoi demander que soit libérée la puissance des motos au-delà des 100 ch réglementaires alors que chaque jour sont constatés des dizaines de très grands excès de vitesse et que les vitesses moyennes pratiquées sont largement supérieures à celle des voitures ? Sur quels critères prétendre que les cyclomoteurs devraient pouvoir « *rouler plus vite pour être plus sûrs* » quand tous les 4 jours un ado perd la vie sur son « booster » ? Sur quels motifs refuser les plaques minéralogiques à l'avant, comme tous les autres usagers ? En quoi sont-ils fondés à refuser le contrôle technique de leurs motos souvent plus puissantes – et débridées – que les voitures du marché ? Etc.

De longues concertations se déroulent actuellement à la DSCR sur nombre de ces points. Une expérimentation hasardeuse (il s'agit de faire du légal avec de l'illégal...) est demandée sur les « remonte-files ». On y parle aussi de circuits défouloirs, de TVA à 5,5%... On marche sur la tête dans une terrible spirale égocentrique, en oubliant qu'il s'agit surtout du comportement individuel d'une minorité et que la moto n'est qu'un moyen de transport comme les autres. « *Nos machines ne sont ni pour, ni contre la loi, elles passent à côté* » [...] écrivait avec réalisme le motard Guy Hocquenghem en 1974 (1). Il serait temps de contredire cet auteur hélas prémonitoire. Respecter la loi sur la route, c'est respecter la vie. Alors d'abord ça.

Claude Chabot
Rédacteur en chef

(1) Guy Hocquenghem – L'après-midi des faunes – Grasset – 1974.



Cliquez sur www.voiturecitoyenne.fr

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



Drôle d'époque. Nous vivons, paraît-il, la continuité de ce qui fut pour Jacques Chirac et son gouvernement une priorité nationale et un succès reconnu dans le monde entier. Aujourd'hui encore, nous sommes sollicités par de nombreux pays pour raconter, expliquer, détailler ce que fut la mise en place en 2002 d'une politique de sécurité routière efficace dans notre pays. Pourtant, pas un mois, une semaine où nous ne regrettons l'élan, la conviction, la détermination des politiques qui avaient la charge de ce dossier. L'exemple qui suit est une illustration de ce que nous déplorons.

C'est par le plus grand des hasards que nous avons pris connaissance il y a quelques semaines de la circulaire « relative au renforcement de la politique locale et nationale de sécurité routière en 2010 », signée le 16 avril par la déléguée Interministérielle de Sécurité Routière. Dommage, car cette feuille de route pour les préfets, bien que tardive pour l'optimisation des résultats, méritait beaucoup mieux. Nous y lisons en effet : « qu'il convient de ne plus donner d'informations sur l'implantation des radars mobiles qui doivent être déployés sur l'ensemble des axes accidentogènes de votre département ». Comment ne pas s'étonner de l'absence d'annonce publique pour une initiative de cette importance ? Crainte d'affronter les débats dans les médias ? Peur de déplaire aux représentants d'une minorité de conducteurs qui n'ont cessé depuis 2003 de stigmatiser les radars, qui annoncent sans vergogne tous les six mois, au mépris de la réalité, la perte inéluctable (1) du permis de conduire pour des millions de conducteurs ? Honte sur ces pratiques de désinformation indignes qui tentent d'occulter que 90 % des automobilistes détiennent toujours entre 10 et 12 points et que ces misérables

contraintes qui nous sont imposées (rappelons quand même qu'il s'agit de respecter la loi), ont permis d'éviter des dizaines de milliers de drames.

L'absurdité d'une posture indéfendable – informer des contrôles au nom de la pédagogie – semble avoir fait long feu car nous venons d'apprendre que Brice Hortefeux, Ministre de l'Intérieur, avait envoyé le 21 juin une circulaire au Directeur général de la police nationale, au Directeur général de la gendarmerie nationale et aux Préfets, dont le libellé ne souffre aucune interprétation : « Je vous rappelle cependant que toute indication préalable à la presse sur la localisation et les horaires des points de contrôle ou des axes plus particulièrement surveillés est à proscrire ».

Nos experts publieront dans le prochain numéro de *Pondération* une carte indiquant les départements qui ne signalent plus depuis longtemps les contrôles, ceux qui ont cessé de les signaler avant le 1^{er} juillet, et ceux des récalcitrants qui, pour s'attirer les bonnes grâces locales, ont bien du mal à se conformer aux injonctions de leur ministre. La Ligue attribuera aux derniers préfets une mention spéciale ! Aidez-nous en nous transmettant les « signalements » que vous lirez au mois de juillet dans la presse locale : ils contribueront à l'analyse statistique de l'évolution des accidents selon les politiques adoptées sur le terrain... Le gouvernement doit maintenant aller jusqu'au bout de cette démarche et ajouter à la LOPPSI 2 (2), qui sera débattue début septembre au Sénat, l'interdiction totale de toutes les techniques de signalement des contrôles.

Était-il lecteur régulier de ces annonces des lieux où l'on risquait de perdre des points cet homme qui au volant de son 4 × 4 a tué Kelvin sur une petite route du Nord ? Se pensait-il au-dessus des lois, lui qui sous l'emprise de l'alcool n'a pas craint de conduire et a renversé ce petit garçon de 4 ans, que l'on imagine très fier de faire du vélo avec sa maman et ses deux grandes sœurs ? Une famille alors heureuse de venir régulièrement dans son mobile-home pour partager ces moments de détente, ces minutes de bonheur que l'on grappille çà et là. Nous n'oublierons pas Kelvin sur son petit vélo à qui nous dédions ce numéro de *Pondération*.

Chantal Perrichon
Présidente de la Ligue
contre la violence routière

(1) Selon les chiffres du ministère de l'Intérieur, pour la première fois depuis 1992, il y a eu en 2009 une diminution du nombre de points retirés et du nombre de permis invalidés, ainsi qu'une augmentation de 32 % du nombre de permis ayant récupéré l'intégralité des points après 3 années sans infraction.

(2) Loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure.

□ Assemblée Générale de la Ligue

Elle s'est tenue les 12 et 13 juin 2010 au FIAP de Paris.

Chantal Perrichon, présidente, dédie cette rencontre à Manon et Johan tués le 1^{er} mai 2010 dans l'Ardèche par un conducteur de 4 × 4 sous l'emprise de l'alcool. À l'initiative de la Ligue, un émouvant hommage leur était rendu. Le 11 juin, l'arrière petite-fille de Nelson Mandela trouvait la mort dans un accident de la route.

Ces drames sont identiques et pourtant les médias ne leur accordent pas la même importance.

L'activité de la fédération – Elle a été soutenue durant l'année 2009. De très multiples interventions dans les médias ont permis de faire connaître nos points de vue sur de nombreux sujets. Nos contacts avec les différentes institutions actives dans le champ de la sécurité routière ont également permis d'avancer sur des dossiers sensibles liés à nos objectifs. Nous avons été présents dans des instances diverses notamment « deux-roues motorisés », code de la rue, Voiture Citoyenne.

Rapport financier – Présenté par le trésorier Daniel Le Jean et commenté par le commissaire aux comptes Jacques Colibert. Les résultats sont satisfaisants, mais ne doivent pas nous freiner dans notre recherche de financement supplémentaire.

Création d'un fonds de dotation – Selon ses statuts, il a pour but d'apporter un soutien financier à la Ligue et de recueillir legs et dons.

Interventions – Deux intervenants nous ont fait l'honneur de participer à l'assemblée le samedi matin.

Le Colonel Caër de la DGGN (1) – Chargé de mission au Ministère de l'Intérieur, il nous a présenté les nouvelles missions de l'Unité de Coordination et de Lutte contre l'Insécurité Routière (UCLIR) (2), chargée de mettre en œuvre et de coordonner les forces de l'ordre : Gendarmerie, Sécurité Publique, CRS.



Le Colonel Caër.

Le Colonel Fontenaille – Chef du bureau de la sécurité routière à la Direction Générale de la Gendarmerie Nationale nous fait un exposé très documenté sur le rôle et l'engagement de la Gendarmerie dans la lutte contre l'insécurité routière. Pour eux l'objectif : moins de 3 000 tués en 2012 c'est diviser par deux le

nombre d'accidents mortels avec l'alcool, le nombre de tués en deux-roues motorisés, diviser par trois le nombre de jeunes tués sur les routes. L'accidentalité des deux-roues motorisés avec pour objectif d'épargner des vies et des blessures en modifiant les comportements par des contrôles ciblés sur la vitesse, l'alcool, les stupéfiants, les casques, les plaques d'immatriculation, le débridage, la conduite à risque, une tolérance zéro, des actions de prévention et de communication. De nouvelles technologies nous sont présentées.



Le Colonel Fontenaille.

Projet de création d'une Ligue internationale contre la violence routière – Les statuts sont en cours d'élaboration et nous reviendrons sur ce développement dans un prochain numéro de Pondération.

Élection au Conseil d'Administration – Deux nouveaux administrateurs : Myriam Blanc (Présidente Ligue Ardèche) et Guy Ovigneur (Président Ligue Haute-Savoie).

Échanges du dimanche matin – Comme lors de chaque assemblée, nombreux sont les participants présents pour une séance très dense de questions-réponses et de suggestions : rôle du militant, développement associatif, boîte noire, Lavia (Limiteur de vitesse s'adaptant à la vitesse autorisée), principes d'aménagement, actions de sensibilisation, rôle et pertinence de notre participation comme IDSR (3), fonctionnement des associations, comment faire cause commune avec d'autres associations de terrain, relations avec les médias, etc.

Odile Van Hée

Dates à retenir

9 et 10 octobre 2010 : stage « aménagements ».

14 et 15 mai 2011 : stage (en cours de définition).

18 et 19 juin 2011 : Assemblée Générale annuelle de la Fédération Nationale.

(1) DGGN : Direction Générale de la Gendarmerie Nationale.

(2) Nous présenterons cette unité dans un prochain Numéro de Pondération.

(3) IDSR : Intervenant Départemental de Sécurité Routière. Ces militants, nombreux à la Ligue, prêtent bénévolement leur concours aux Préfets dans le cadre des Plans Départementaux de Sécurité Routière.

Question à l'ONISR : et nos pages saumon ?



S'il est un document utile à tous ceux qui s'intéressent à la sécurité routière, c'est bien le bilan édité par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR). Depuis plusieurs années, outre les nombreux dénombrements et statistiques du corps principal de l'ouvrage (analyses quantitatives), on y trouvait une rubrique annexe que beaucoup d'entre nous considéraient comme indispensable : « *Autres données*

de base et sigles ». Ces pages « saumon » étaient les seuls documents à notre disposition pour des analyses *qualitatives* en croisant les différentes séries de chiffres.

Les pages saumon

- ⇒ Type de véhicules impliqués et par milieu (urbain, campagne).
- ⇒ Victimes par gravité, milieu, nuit, jour, sexe...
- ⇒ Victimes par tranche d'âge, sexe, types d'usagers
- ⇒ Conducteurs et passagers victimes.
- ⇒ Conditions (atmosphériques, état de surface...).
- Etc.

Tout a disparu dans l'édition 2008 ! Pourquoi ? Reviendront-elles en 2009 ?

Stage : la sécurité des déplacements en milieu urbain

- La Ligue organise les 9 et 10 octobre 2010 un stage qui sera animé par Jacques Robin.
- Le thème : « la sécurité des déplacements en milieu urbain, en particulier les déplacements non motorisés »
- La connaissance des bonnes solutions d'aménagements de voirie.
- Les nouvelles possibilités : zones 30, zones de rencontre, loi de 2005 sur les personnes en situation de handicap, divers plans de déplacements, les exemples étrangers, les incitations européennes.
- Les quartiers scolaires.
- Les possibilités d'action des maires et des associations.
- L'information et la formation des usagers et des enfants.

Ce stage, ouvert à tous les militants, a lieu au FIAP, 30, rue Cabanis – 75014 Paris Métro Glacière, ligne 6. Inscriptions auprès de Maria au siège de la Ligue contre la violence routière – 15, rue Jobbé Duval – 75015 PARIS.

Pondération : l'enquête

« *votre avis nous intéresse* » insérée dans le N° 81

180 réponses ont été analysées. Principaux enseignements :

1 – Lisez-vous Pondération ?

Toujours : 91 %.

2 – Comment jugez-vous le contenu ?

Satisfaisant 52 % – Très satisfaisant 46 %.

3 – Parmi les rubriques suivantes quelles sont celles que vous lisez...

Édito, régulièrement 82 % – Dossier, régulièrement 81 % – Revue de presse, régulièrement 64 %, occasionnellement 27 % – Témoignage régulièrement 76 % – Vie des AD régulièrement 47 %, occasionnellement 42 %.

4 – Citez les 2 rubriques qui ont votre préférence :

Dossier 37 % – Édito 23 % – Témoignages 8 % – Revue de presse 7 % – Vie des AD 1 % – Actualité 0,6 % – Non réponse 22 %.

5 – Aimerez-vous voir figurer d'autres rubriques ?

Oui 39 % – Non 35 % – Non réponse 26 %.

À la question subsidiaire : « lesquelles ? » : 61 suggestions*.

6 – Parmi les rubriques existantes, en supprimeriez-vous ?

Non 79 % – Oui 3 % – Non réponse 17 %.

À la question subsidiaire : « lesquelles ? » : 6 suggestions.

7 – Parmi les affirmations suivantes, vous êtes plutôt d'accord ou plutôt pas d'accord.

Questions	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord
Les articles sont-ils faciles à lire ?	88 %	5 %
Les articles sont-ils trop longs ?	62 %	24 %
Y a-t-il assez de photos ?	68 %	22 %
La maquette de Pondération me plaît ?	74 %	17 %
La présentation doit-elle changer ?	54 %	26 %
Faut-il parler davantage des AD ?	48 %	33 %

8 – Votre note globale de satisfaction : 32 % disent 5/5, 52 % disent 4/5, 11 % disent 3/5.

* Suggestions regroupées

☐ Vélo : 3 – Tableau de bord, analyses : 4 ☐ Étranger, exemples : 10 ☐ Compte-rendu sur relations Ligue (État, parlement, autres associations, constructeurs... : 11 ☐ Modes de déplacement, inter et multi modalité, écologie, civisme, actions auprès des maires, signalisation... 9 ☐ Conduite, jeune conducteur, Code, réglementation... : 4 ☐ Justice, jugements, pratiques : 2 ☐ Victimes, familles, témoignages... : 6 ☐ Piétons : 2 – Technologie, voiture citoyenne, parole d'expert : 3 ☐ Courrier des lecteurs, coups de gueule, articles plus polémiques : 3 ☐ Actions de terrain : 1.

□ La circulaire du 16 avril 2010 : un bon point ?



Dans le dernier numéro de Pondération, nous avons déploré que le Conseil Interministériel de Sécurité Routière (CISR) du 18 février ait été un « non événement », un « travail d'illusionniste » (cf. le début de l'éditorial de notre Présidente). En effet les différentes mesures adoptées ne manifestaient pas une volonté ferme de donner une nouvelle impulsion à la politique de sécurité routière menée par le gouvernement, et ceci au moment où les données de l'accidentologie conduisaient à douter que l'objectif de moins de 3 000 tués en 2010, fixé par le Président de la République, puisse être atteint. Par ailleurs, ce CISR était passé à peu près inaperçu de l'opinion publique, les médias, sans doute conscients de ce qu'il n'apportait rien de nouveau, en ayant rendu compte de façon plus que discrète.

Mais le 16 avril dernier, Madame Merli, Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière, a adressé à tous les Préfets et directeurs de l'équipement, une circulaire précisant comment appliquer les décisions du CISR. De ce document de 5 pages, nous extrayons les quelques passages suivants qui nous paraissent de nature à réviser quelque peu notre jugement.

✓ Le plus important nous paraît être celui consacré à la lutte contre l'excès de vitesse.

« Il est rappelé [s'agissant des contrôles]... qu'il convient de ne plus donner d'informations sur l'implantation des radars mobiles, qui doivent être déployés sur l'ensemble des axes accidentogènes de votre département ».

Reportez-vous à la page 6 du dernier numéro de Pondération (83) : dans bon nombre de préfectures, les journalistes sont régulièrement informés des lieux et dates des contrôles par radar mobile qui seront effectués dans la semaine à venir. C'est comme si la police adressait un message aux cambrioleurs : attention, tel jour et de telle à telle heure nous patrouillerons dans tel quartier. La circulaire met fin à cette pratique, dont nous avons souligné depuis longtemps l'absurdité : un bon point qui incitera les automobilistes à respecter la loi en tous points du réseau, et non pas seulement là où il y a des contrôles. Il nous reste à nous, militants de la Ligue, à vérifier que tous les Préfets appliquent bien cette disposition de la circulaire. Et ceci n'est là qu'un premier pas : il faudra un jour supprimer les panneaux annonçant les radars fixes.

✓ Autre point traité par la circulaire : la lutte contre l'alcool et les stupéfiants.

« Le CISR a décidé d'accroître l'équipement des forces de l'ordre en éthylomètres et éthylotests et d'augmenter de manière importante

les contrôles de stupéfiants (100 000 contrôles en 2010), grâce à un élargissement législatif des possibilités de contrôle... [C'est nous qui soulignons]. Je vous invite à décliner territorialement les engagements de la charte nationale en cours de signature avec les organisations professionnelles, visant à mettre à disposition des clients des éthylotests dans les débits de boisson ».

Le contrôle de l'alcoolémie reste difficile et coûteux en heures de gendarme, car il ne peut pas être automatisé. Et même si seulement 2 % des conducteurs prennent le volant en alcoolémie hors limite, cela fait chaque jour quelques centaines de milliers de contrevenants sur la route.

Ne rêvons pas trop vite : la charte dont il est question est en cours de négociation depuis pas mal de temps, les organisations professionnelles freinent des deux pieds, même si bon nombre de patrons de discothèque se sont déjà équipés en éthylomètre, conscients qu'un accident à la sortie de leur établissement est un mauvais point pour leur réputation. Ce n'est donc pas demain que tous les débits de boisson seront équipés, ni que leurs clients prendront l'habitude de se tester, avant que peut-être un jour souffler dans l'éthylotest à la sortie d'un café devienne obligatoire.

✓ Dernier point qui nous a paru notable : des actions de communication.

« Je vous invite à expliciter de manière pédagogique vos actions de contrôle au regard de la spécificité de l'accidentalité routière dans votre département [...] Je vous engage à développer des partenariats avec les radios, les télévisions et la presse quotidienne régionale ».

Faire, c'est bien, le faire savoir, c'est mieux encore. Nous entendons souvent qualifier les contrôles de « répression », « aveugle » bien sûr. Alors que pour nous, il s'agit simplement de faire respecter la loi. Nous savons bien que les contrôles sont d'autant mieux acceptés qu'ils apparaissent justifiés. Pouvoir mettre en regard une politique de contrôles ciblés sur les heures et les lieux les plus accidentogènes avec une diminution du nombre de victimes, et le faire savoir, voilà qui ne peut que contribuer à faire mieux accepter le respect de la loi sur la route.

Là encore, à nous militants de la Ligue, de nous assurer que les Préfets appliquent cette directive.

Philippe Laville

□ Accidentologie en zone gendarmerie – Année 2009

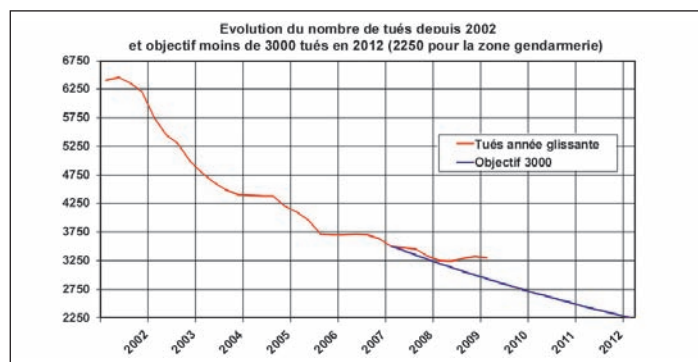
Le bilan 2009 de l'accidentologie en zone gendarmerie apporte des éléments d'information détaillés et utiles tant pour suivre l'évolution des accidents et leur gravité que pour en saisir la typologie et les causes.

Évolution depuis 2001

- Entre 2001 et 2008, le nombre des tués en métropole, pour la zone gendarmerie, est passé de 6 059 (1) à 3 161 soit une baisse de 48 % alors que celui des accidents corporels a diminué de 55 %.
- En zone police la baisse du nombre de tués est comparable (– 47 %) mais celle du nombre des accidents est plus faible (– 27 %).
- L'année 2009 marque un temps d'arrêt dans cette évolution positive, avec une augmentation de 0,5 % du nombre des tués et ceci malgré une légère baisse du nombre des accidents.
- De 2001 à 2007, la gravité des accidents en zone gendarmerie est restée stable autour de 15 tués pour 100 accidents puis elle a augmenté à partir de 2008 pour atteindre 16,6 en 2009. En zone police, elle a régulièrement diminué passant de 2,5 en 2001 à 1,9 en 2009. Fait constant : les accidents sont toujours beaucoup plus graves en rase campagne qu'en agglomération.

Objectif 2012

Le graphique suivant permet de visualiser la tendance de l'accidentalité en zone gendarmerie par rapport à l'objectif présidentiel de 3 000 tués en métropole pour 2012 qui se traduit pour la gendarmerie par un objectif de 2 250 tués.



On déplore ainsi que l'objectif fixé pour 2009 (baisse de 7 % du nombre de tués) n'ait pas été atteint.

Comportements et principales causes d'accidents

1^{re} cause : la vitesse excessive ou inadaptée – en cause dans 28,1 % des accidents corporels et 35,45 % des accidents mortels.

2^e cause : présence d'alcool dans 10,8 % des accidents et 17,3 % des accidents mortels.

3^e cause : refus de priorité et manœuvres dangereuses – en cause dans 14,8 % des accidents.

4^e cause : l'utilisation du téléphone au volant – en cause dans 7 % des accidents.

À noter que la fatigue au volant ou l'usage de médicaments ne sont pas identifiées ici mais n'en constituent pas moins des causes déterminantes d'accidents. NDLR

Activité de la gendarmerie

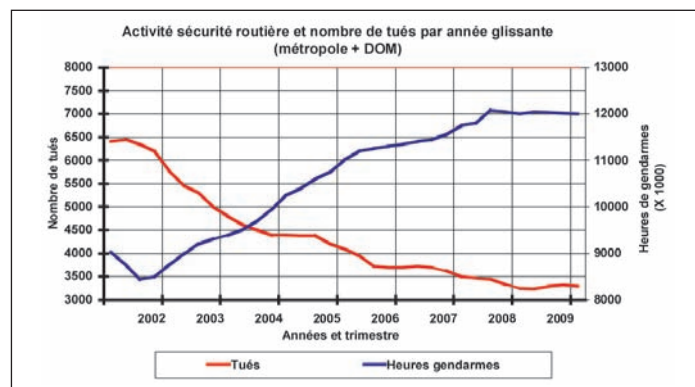
L'activité de la gendarmerie consacrée à la sécurité routière est passée de 8,5 millions d'heures en 2002 à près de 12 millions

d'heures en 2008. Elle a cessé d'augmenter en 2009. Cette part représente 15 % de l'activité totale de la gendarmerie.

La courbe ci-dessous, illustre parfaitement l'efficacité de cette activité fortement épaulée par la mise en service en 2003 du système de contrôles sanctions automatisés des vitesses (CA).

L'intensification des contrôles a entraîné, avec l'augmentation des infractions relevées, une modification des comportements et une nette amélioration de la sécurité routière.

Conséquence ou coïncidence, le tassement des heures de contrôle en 2009 correspond à un arrêt de la progression de la sécurité routière !



Répartition des heures consacrées à la sécurité routière :

- Contrôles de vitesse : 30 % avec constat de 4,1 millions d'infractions.
- Contrôles d'alcoolémie : 10 % dont la moitié pratiqués la nuit. 10 millions de dépistages réalisés dont 1,7 % de contrôles positifs.
- Contrôles des stupéfiants : en forte augmentation.

Typologie des accidents

L'analyse détaillée des situations d'accident apporte des données qui peuvent remettre en cause certaines idées reçues.

- 50 % des accidents sont concentrés sur les fins de semaine.
- La circulation de nuit représente moins de 10 % du trafic, mais 36 % des blessés graves et 44 % des tués.
- Les accidents mortels ont souvent lieu à l'occasion des trajets quotidiens, les moments les plus sensibles sont les créneaux horaires de 17 h 00 à 20 h 00 tous les jours et celui de 00 h 30 à 01 h 30 en fin de semaine.
- Dans 10 % des cas, l'accident mortel survient sur une intersection.
- Collisions frontales : La gravité des accidents y est de 18 tués pour 100 accidents (5,6 en moyenne nationale).
- Les usagers en situation de vulnérabilité (voitures dans un accident impliquant un poids lourd, deux-roues motorisés et cyclistes, piétons) représentent plus de 31 % des tués.
- Les conducteurs de deux-roues motorisés supportent un sur-risque par rapport à leur faible représentativité dans le trafic (2 % du parc et 28,38 % des tués).
- Si 42 % des occupants d'une voiture sortent indemnes d'un accident, seulement 6 % des occupants des deux-roues ont cette probabilité. Plus la puissance du deux-roues est importante plus les conséquences de l'accident sont graves.

(1) Après correction pour passer du nombre de tués à 6 jours (5 668) au nombre de tués à 30 jours.

□ Les arbres au bord des routes : le droit à l'erreur

Un très grave accident qui s'est produit le samedi matin 17 avril dans le Gard et au cours duquel 5 personnes âgées de 22 à 37 ans ont été tuées vient relancer de façon dramatique les risques d'une trop grande proximité des arbres par rapport à la route.

Nous revendiquons le droit à l'erreur, le droit de quitter la route sans pour autant être condamné à mort, le droit de voir nos enfants passer, sans mourir, le cap de l'âge de l'insouciance, le droit de bénéficier en bord de chaussée d'échappatoire lors d'un croisement délicat, d'un éclatement de pneu, d'un éblouissement par une voiture en face, d'un coup de vent violent, d'une perte d'adhérence sur chaussée mouillée ou sur verglas, d'une simple faute d'inattention ou d'un assoupissement. Le bon sens demande d'avoir une route qui pardonne.

Il est courant d'entendre dire « *qu'on n'a jamais vu un arbre venir sur la route se jeter contre une voiture* ». On n'a jamais vu non plus une piscine sortir d'un jardin pour venir noyer un jeune enfant, est-ce-ce une raison pour le laisser se noyer ?

Si les arbres ne provoquent pas l'accident, ils l'aggravent dans des proportions incommensurables. En l'effet, il arrive fréquemment qu'en l'absence d'arbre, une sortie de route se termine dans le champ voisin, avec seulement des dégâts matériels, ou même simplement que cette sortie soit maîtrisée sur l'accotement.



Des instructions sous pression

Depuis une trentaine d'années, la politique officielle, c'est-à-dire globalement celle du ministère en charge des transports (DSCR – SETRA), est que tout **nouvel** arbre sur une route existante ne peut être planté qu'à plus de 4 mètres du bord de la chaussée et qu'il faut tendre, pour les **arbres existants**, vers la même distance minimale par l'enlèvement des plantations d'un intérêt paysager contestable ou d'une espérance de vie faible ou d'un mauvais état sanitaire.

C'est la politique globalement suivie par les DDE – aujourd'hui DDT (1) – et les Conseils généraux. Mais ceux-ci sont soumis à des pressions venant de personnes ou d'associations qui, avec des motivations diverses refusent l'abattage des arbres même s'ils sont trop proches de la route. Or cette position est discuta-

ble : car aujourd'hui, les solutions préservant tous les points de vue non seulement existent, mais se révèlent favorables d'un point de vue environnemental.

► Pourquoi ne faut-il pas regretter les arbres qui sont trop proches et qu'on coupe ?

Parce qu'un arbre est un être vivant : on le plante, il grandit, il vieillit, il devient malade (les peupliers vers 40 ans, d'autres plus vite, d'autres moins vite) et il meurt.

Ici intervient la proximité de la route : plus ils sont proches, plus ils souffrent, donc si on en replante, on a intérêt « écologique » à les replanter assez loin : l'éloignement des 4 mètres favorable à la sécurité des véhicules convient assez bien également pour la santé des arbres.

► Pourquoi les arbres souffrent-ils lorsqu'ils sont trop proches ?

1. Les chocs des véhicules sur l'écorce : voitures qui se garent, ou qui ont un petit accident (ou grand), faucheuses (plus on est proche de la route plus on fauche : à 4 mètres on ne fauche pratiquement pas). On ne se rend pas compte des blessures quand on circule : il faut *s'arrêter pour voir, à pied* : il y a une ou des blessures sur presque tous les arbres et c'est par là qu'entrent la plupart des maladies : elles entrent dans le tronc, on ne voit rien, elles montent à l'intérieur pendant 3 ou 4 ans et l'arbre dépérit.



À gauche : blessure récente sur écorce (fauchage).

À droite : blessure ancienne de fauchage, début de pourrissement.

2. Le tassement du sol : plus on est proche de la route, plus le sol avoisinant est tassé par les voitures. Un sol tassé est très néfaste pour la croissance et la bonne vie de l'arbre.

3. Les poussières produites et soulevées par les voitures : particules de pneus, de gazole, de garniture de frein, poussière naturelle : les voitures qui passent entretiennent un brassage, peu visible, autour de la route, et plus on est proche, plus les feuilles des arbres reçoivent des dépôts : la pluie ne les enlève pas ! Ces poussières recouvrent les feuilles et empêchent ou réduisent la fonction chlorophyllienne.

4. Le sel de déneigement : la partie sodium du chlorure de sodium, n'est pas entraînée par l'eau. Le sodium se bloque dans les parties colloïdales du sol et l'eau ne peut plus véhiculer les éléments fertilisants et nutritifs, vers les racines.

(1) DDT : Direction Départementale des Territoires.

En conclusion de ces quatre points

► Les arbres qui sont à 2 ou 3 mètres des chaussées vieillissent à grande vitesse depuis 20 à 30 ans. Antérieurement ces agressions étaient faibles et l'arbre vivait longtemps au bord des routes, mais maintenant il y a beaucoup plus de trafic : tous les ans de nombreux arbres meurent, on ne le voit pas car les services de voirie les coupent à chaque printemps et les évacuent. Si l'on ne fait rien, on se contente de gérer leur agonie.

► Si l'on veut que dans 20 ans il y ait de beaux arbres au bord des routes, il faut faire une gestion intelligente, c'est-à-dire couper les alignements les plus malades, les plus vieux, pour les remplacer par de nouveaux, plantés dans des conditions où ils ne souffriront pas, c'est-à-dire à 4 – 5 mètres environ : mais là par contre on se heurte aux riverains, qui refusent, en général, de vendre la bande de terre de 4 mètres qui permettrait de planter en retrait.

Solution glissières ?

Il est parfois possible d'implanter des glissières devant les arbres mais :

► S'ils sont trop proches, (moins de 1,40 m), la place n'est pas suffisante pour implanter des glissières, car il faut savoir que la glissière a besoin, derrière elle d'un espace pour se pencher en cas de choc, sinon le choc n'est pas amorti, et la glissière ne sert à rien, c'est comme si l'on heurtait directement l'arbre.



1,30 m entre arbre et glissière, 1,90 m entre glissière et ligne de rive : pas parfait, mais le risque d'aggravation d'une sortie de route s'éloigne.

► Même si l'on dispose de plus de 1,40 m et jusqu'à 2,30 m, la glissière placée devant les arbres, à 60 cm, ne laissera subsister qu'une trop faible largeur d'accotement : les véhicules rouleront donc entre deux rails qui ne leur permettront pas de se garer en cas d'arrêt d'urgence, ce qui est accidentogène. D'autre part, les véhicules en cas d'incident quelconque (déviation de trajectoire ou manœuvre d'urgence pour éviter un véhicule en face, ou autre raison) heurteront la glissière proche et seront sitôt renvoyés en ricochet sur leur gauche, sur les véhicules venant en face dans l'autre sens, et ce sera l'accident frontal, plus grave car impliquant deux véhicules, donc plus de personnes seront tuées. Cette solution n'est donc pas recommandée et doit donc rester exceptionnelle.

► On ne peut donc raisonnablement implanter des glissières que lorsque les arbres sont à plus de 2,40 mètres de la chaussée, ce qui permet de bénéficier d'au moins 2 m d'accotement. Ce cas se rapproche en fait de la distance minimale de 4 m exigée pour

planter ou conserver un arbre, ce qui aboutit à la réflexion que la solution idéale serait d'éloigner les arbres de 4 m et si possible, en plus, de les protéger par des glissières.

Les solutions techniques possibles les plus courantes



Devant cette difficulté d'acquérir une bande de terrain et l'impossibilité ou le danger d'implanter des glissières, la marge de manœuvre est faible :

► Dans un alignement existant il est possible de garder un, deux ou trois arbres tous les 200 m, protégés par une glissière qui ne fait pas l'effet « rail » ci-dessus puisqu'il resterait environ 150 m de libre entre chaque bosquet, pour servir de bande d'urgence. Les autres arbres intermédiaires sont abattus, mais l'aspect esthétique est sauvegardé.

► Pour une plantation nouvelle, en l'absence d'accord des riverains pour céder une bande latérale de quelques mètres, il est possible de négocier l'acquisition d'une encoche de terrain tous les 200 mètres suffisante pour planter un ou deux arbres à plus de 4 mètres de la chaussée, éventuellement protégés par des glissières.

► Une bonne solution est de se contenter de planter des arbustes, mais attention : arbuste ne signifie pas « arbre jeune », car l'arbre jeune va grandir. Il convient de bien vérifier l'essence de l'arbuste afin de prévoir sa croissance et son développement.

► Le bon sens impose d'abattre les arbres isolés sans caractère notable, les arbres malades, rabougris ou dont l'espérance de vie est faible ainsi que les alignements qui n'ont aucune valeur esthétique et ne pouvant pas être correctement protégés. Éviter après abattage, de laisser des souches émerger du sol car elles constitueraient un danger presque équivalent à l'arbre sur pied.

► Ne pas remplacer les arbres morts dans un alignement trop proche de la route (moins de 4 m). On peut, si l'on désire vraiment, les replanter au fur et à mesure, à 4 m, de cette façon, 10 ans plus tard l'alignement sera reconstitué.

➤ Enfin, pour les très beaux alignements existants ne pouvant pas, du fait de leur proximité, être isolés par des glissières, une solution s'avère actuellement possible : limiter la vitesse à 70 km/h, voire à 50 km/h si l'alignement est court et en entrée de ville, en indiquant expressément la raison (panonceau « arbres » sous le panneau de limitation) et à condition d'y placer un radar. Cette solution sera supportable si la qualité de l'alignement le justifie et si on ne la généralise pas exagérément. Cette limitation de vitesse n'aurait pas été possible avant 2002 du fait qu'avant cette date, les limitations de vitesse n'étaient pas respectées.

➤ En ce qui concerne les agglomérations, le problème est totalement différent : rien ne justifie d'interdire les alignements d'arbres en bordure des avenues urbaines puisque la vitesse en ville est inférieure à 50 km/h. Prétendre supprimer en ville les obstacles latéraux (arbres, bornes, etc.) serait accepter implicitement de faire courir aux piétons sur trottoirs le risque d'être heurtés par une voiture sortant de la chaussée. La sécurité des piétons, sera donc compatible avec la présence d'arbres.

Comment abattre sans susciter des réactions inopportunes ?



La conservation de cet arbre de peu de valeur méritait-elle un tué ?

– Planter 2 ou 3 arbustes, même très petits, un ou deux ans avant l'abattage, devant chaque arbre concerné : ils masqueront la souche et la sciure de bois après l'abattage. Cette solution est utilisée depuis longtemps dans certaines régions d'Allemagne.

– Éviter de marquer ostensiblement les arbres à abattre par une marque de peinture, comme cela se fait trop souvent.

– Abattre un arbre à la fois, c'est-à-dire qu'on l'abat, qu'on le découpe, on évacue hors du site, les morceaux de tronc et les branches, jusqu'aux plus petites brindilles, on vient recouper la souche au ras de terre si l'on ne l'avait pas coupée assez bas, on recouvre la souche de peinture marron ou d'huile de vidange, tout cela rigoureusement avant de s'attaquer à l'arbre suivant. On espacera d'une ou deux semaines chaque journée d'abattage. Cette méthode évitera ainsi beaucoup de réactions irrationnelles et évitera surtout une photo dans la presse montrant une dizaine d'arbres couchés à terre. Cette solution est plus onéreuse que celle qui consiste à abattre d'un seul coup une série d'arbres, mais cela coûtera beaucoup moins cher que des automobilistes tués ou gravement blessés.

Où en est-on après 25 ans ?

En 25 ans, tout gestionnaire aurait dû mettre en œuvre des solutions pour tous les arbres existants, situés à moins de 4 mètres

Tarn-et-Garonne : mère et fils tués dans un accident

La Dépêche 24/05/2010 – J.-Ph. Laulan

Deux membres d'une même famille domiciliée à Montpezat-de-Quercy ont trouvé la mort hier, en début d'après-midi, dans la commune de Bourret. Leur véhicule a quitté la chaussée et percuté deux platanes avant de se retourner.

Hier, en tout début d'après-midi, une famille de Montpezat-de-Quercy a été très lourdement meurtrie dans un accident de la circulation qui s'est produit sur la D 928, dans la commune de Bourret. Accident qui a eu lieu alors que le véhicule circulait, aux alentours de 14 h 30, dans le sens Beaumont-Montech. D'après un témoin qui suivait et qui a assisté à l'accident, ce ne serait pas la vitesse qui serait à l'origine de cette sortie de route qui devait se solder par deux personnes décédées et une autre sérieusement blessée. Tous trois appartenant à la même famille. Au volant de la voiture se trouvait Isabelle N. 40 ans. Avaient pris place à ses côtés, son fils Corentin 15 ans et sa fille Julie âgée de 20 ans. D'après les premiers éléments recueillis sur place par les membres de la COB de la gendarmerie de Montech, il semblerait que le véhicule ait mordu sur le bas-côté dans une ligne droite avant de percuter un premier platane qui se trouvait sur sa droite par rapport à son sens de marche. Le véhicule perdait alors un morceau de sa partie avant et rebondissait aussitôt à quelques mètres de là sur un deuxième platane. À ce moment-là, il quittait complètement la chaussée pour verser dans un champ en contrebas et effectuait un tonneau [...].

ou les avoir abattus, notamment lorsqu'ils étaient malades ou morts. Malheureusement nous ne sommes pas dans cette situation idéale. Un cas assez courant a « pollué » la doctrine : c'est le remplacement des arbres qui ont dépéri isolément, ça et là, dans un alignement. Pour ce cas, certains gestionnaires ont contrevenu aux instructions en les interprétant à leur manière : « nous pouvons replanter au même endroit puisque cet arbre nouveau (normalement on devrait le mettre à 4 mètres) est dans un alignement qui lui est existant ».

Solution juridique

La solution juridique est simple : tenir des registres où sont notés, pour chaque arbre, les noms des responsables de la décision de la plantation. Il sera dans ce cas possible, pour les avocats des familles des victimes, de poursuivre 15 ans après, lorsque l'arbre aura grandi, le responsable d'un accident pour un arbre planté en violation des instructions à moins de 4 m de la chaussée. Cette seule crainte suffira à faire respecter la consigne.

Conclusion

Depuis trois décennies, le pourcentage de tués contre arbres en rase campagne s'est toujours tenu entre 8,3 % et 9,4 % ; si l'on avait agi efficacement sur ce type de risque – c'est-à-dire si les consignes avaient été respectées – le pourcentage aurait dû diminuer.

Jacques Robin

Mi-juin, la Sécurité Routière a mis en ligne sur Internet un film vidéo nommé « Insoutenable ». Un scénario montrant alternativement des jeunes en soirée, puis en voiture, un accident avec ses conséquences immédiates, une mère à qui un policier vient annoncer la terrible nouvelle...

Le support Internet a été choisi parce que c'est le média le plus prisé des jeunes, et il est vrai qu'on pourrait se poser la question d'une diffusion sur la TV en raison de son impact possible sur les centaines de milliers de gens qui ont vécu personnellement ces moments d'horreur. Il reste que les commentaires ont de quoi étonner : « trash », « difficile à supporter »... « Insoutenable » comme le titre le suggère.

Presse Océan - 15 juin 2010

Alcool : 350 conducteurs contrôlés

Les gendarmes étaient activement mobilisés sur les routes ce week-end. Ils ont contrôlé près de 350 conducteurs dans la nuit de samedi à dimanche, aux sorties de discothèques. 25 d'entre eux étaient en infraction. Un automobiliste avait plus de 2 grammes d'alcool par litre de sang.

Ndr1 : plus de 7 % de conducteurs croisés sur la route à ce moment étaient sous l'emprise de l'alcool.

Insoutenable ?

Ce qui est insoutenable, c'est d'abord que sur ce même Internet où les jeunes vont si souvent, on trouve aussi de la publicité pour l'alcool. C'est aussi que chaque semaine ce scénario se renouvelle « en vrai », une dizaine de fois dans notre pays. Que chaque semaine, loin du fracas des voitures, ou un ou deux piétons meure « en vrai » au coin d'une rue parce qu'un individu s'est octroyé le droit de picoler avant de monter dans son véhicule. Qu'en temps ordinaire, 2 à 3 % des conducteurs que nous croisons sur la route – beaucoup plus le week-end – sont alcoolisés.



Et ces images sont la vérité, elles ne sont pas « hyperréalistes » comme on a pu le lire, elles sont *réalistes* tout simplement. Le problème est que cette vérité-là est gênante. Car l'accident, la blessure, le handicap, la mort *en voiture*, dans cet acte banal que nous effectuons chaque jour – *circuler sur la voie publique* – sont des idées que nous avons une grande difficulté à faire émerger dans notre conscience. Et que nous

les repoussons. Certes, nous sommes informés, nous connaissons le *fait accident*, sa mécanique infernale ; nous sommes capables d'en imaginer les causes, l'enchaînement, les conséquences. Mais il y a une distance parfois considérable entre connaissance et conscience. Combler cet espace, en tirer les leçons pour soi, pour son comportement, pour sa pratique passe par une exigence : sortir du référentiel « individu » (sensations, performance, passion, compétence personnelle, frime, surestimation de soi, etc.) au profit de celui de la vie en société : idée de prévention, principe de précaution – appliqué avec sagesse –, respect inconditionnel des règles formelles, respect d'autrui.

Il manquait quelque chose...

Montrer la réalité de l'accident peut avoir des vertus. Mais on pourrait aussi faire un spot montrant le bar d'un campus universitaire ouvert à 2 heures du matin avec bière à gogo. Un commercial en « Prémix » démarcher un Bureau des élèves pour faire un cadeau lors du prochain tonus des élèves. Une distribution gratuite d'échantillons de vodka. Une réunion marketing chez Mernod-Picard...

Claude Chabot

Nuit du 14 au 15 août. À jamais gravée dans ma mémoire

Des lumières orange et bleu dans la nuit, un sol plein d'huile et d'essence. Deux voitures fracassées au milieu de la chaussée et une foule silencieuse et hébétée. Le choc a été violent, de face. Nous nous précipitons vers les voitures, il semble que plusieurs personnes y sont coincées : au moins trois, voire quatre. On s'organise. Découpage de la voiture, désincarcération, massages cardiaques. Sans succès. Ils étaient cinq, trois dans une voiture, deux dans l'autre. Quatre d'entre eux sont décédés. Ils avaient de 17 à 21 ans. Les corps sont allongés là, dans l'herbe, sur le bas-côté, sans vie.

Quelle injustice ! Quel calvaire pour les proches ! Comment annoncer à des parents que leur enfant chéri vient de les quitter, en haut d'une côte, sur une mauvaise route de campagne ? L'insupportable s'était encore produit. Le lendemain, seul signe du drame, des fleurs – quatre bouquets – sont accrochées par des familles au poteau électrique. Doit-on supporter que nos routes soient jonchées de ces bouquets, témoins de ces drames, qu'une véritable guerre se déclare autour de nous, tuant tant de nos jeunes ? Le combat n'est pas gagné, il reste beaucoup à faire : les routes, les voitures, l'éducation... Mais chacun d'entre nous peut y mettre du sien.

Le Docteur Florence Granieri exerce au Service des urgences à l'Hôpital de Villeneuve-sur-Lot. Adhérente à la Ligue, elle œuvre aussi avec l'association LNA qui effectue des actions de prévention dont un grand nombre en milieu scolaire.

« Depuis deux ans, dans un rayon de 10 km, en pleine campagne chez nous, trois graves accidents en sortie de discothèque.

► Un 4 × 4 plein de jeunes, à 5 heures du matin, au village de St-Gervais-sur-Roubion. Le chauffeur se trompe de route, il va tourner sur une place, le 4 × 4 se renverse, le passager avant – non attaché – est éjecté et écrasé par le 4 × 4. Il habite dans un village à quelques kilomètres de là. Le chauffeur avait de l'alcool. Lors des funérailles, la mère de la victime a hurlé sa douleur, à l'église, disant aux jeunes présents « mais quand arrêteront-ils de boire ainsi de l'alcool ? ».

► Plusieurs jeunes gens dans une voiture, à la sortie d'une discothèque, dans un virage à quelques kilomètres de Montélimar, le chauffeur alcoolisé perd le contrôle de sa voiture qui va s'écraser contre un mur : deux morts, un jeune qui reste handicapé à vie.

► Février 2010. Quatre jeunes sortent de discothèque ; accident à 2 heures du matin sur la route de Puy-St-Martin à Roynac. Le passager avant – 16 ans – est éjecté, les pompiers ont mis un long moment pour le trouver dans la montagne, dans les buissons, mort » [...].

Simone Beaumont – Adhérente de la Ligue de la Drôme

□ Un parcours du combattant : Marseille 9^e

Noémie sort de la cité de Valmante, un peu endormie dans la poussette : direction le crèche de Mazargues, à 1,2 km par la rue Joseph Aiguier. Maman pilote... et peste. Paroles, ruminations...

❶ 1^{er} passage piétons : encombré



Ça commence mal.
Marre.
C'est tous les jours
comme ça !

❷ 2^e passage piétons : angoisse



Les pieds de Noémie
à 1 mètre
des bagnoles à fond,
vous trouvez ça bien, vous ?



Et quand on est là,
carrément peur, si une voiture
arrive du haut un peu vite,
c'est cuit.



❸ Devant la CPAM, impossible de passer sans descendre sur la chaussée



Comment je fais, moi ?
Noémie, Noémie, ma puce,
on va être obligées
de descendre
sur la chaussée !

Pfffff...



J'aurais pu
passer là ?
Pas possible,
c'est TOUJOURS
bouché !

❹ Virage type circuit de Monaco



Qu'est-ce
qu'on fait
dans cette
galère ?

Poteau ? Voiture ? Poteau ? Voiture ?
Il va falloir qu'on y aille ma Noémie !

❺ 9 mètres à traverser : roulette russe



En faisant
le plus vite
avec la poussette :
9 secondes :
pourvu que...

Dans les Bouches du Rhône, 24 piétons sont tués
en moyenne chaque année. En 2008, **33 piétons
ont été tués**. C'est de loin le département le plus
accidentogène pour les piétons.

La mise en sécurité des espaces de circulation est affaire de bon sens autant que de technique. Pour que Noémie et sa maman puissent aller à la crèche sans risquer leur vie, il suffit d'un peu de volonté municipale et de quelques sous. Évidemment il faudra aussi un peu déplaire aux usagers motorisés. Mais est-il désormais un élu qui n'aurait pas ce courage ? Euh...



*T'es quoi, toi ?
T'es même pas
une bagnole !*

① 1^{er} passage piétons



Le danger est réel, car malgré la limite à 20 km/h, les voitures, venant du boulevard, arrivent toujours trop vite.

- ☐ Faire enlever les véhicules en infraction
- ☐ Faire respecter la vitesse
- ☐ Décaler et élargir le passage pour piétons

② 2^e passage piétons



Tout ce carrefour est aménagé à la manière des années 1950, c'est-à-dire comme un échangeur routier : priorité totale à la vitesse et au trafic. Doubles voies, largeur excessive mais trottoirs étroits, passages pour piétons mal placés, visibilité nulle. Abaissements de trottoirs pour fauteuils roulants et poussettes : inexistants, inutilisables, non réglementaires.

- ☐ Réaménager l'intersection pour ralentir les vitesses
- ☐ Déplacer les passages pour piétons
- ☐ Élargir les plates-formes d'attente
- ☐ Mettre les trottoirs aux normes PMR*

* PMR : personnes à mobilité réduite.

③ Devant la CPAM...



Devant la CPAM, une ligne délimite le stationnement des voitures, laissant un mètre aux piétons. Mais il y a toujours au moins une voiture qui bouche le passage. Chaque jour Noémie et sa maman sont obligées de descendre sur la chaussée très trafiquée à cette heure. C'est un grand risque. Passer sur l'autre trottoir est impossible car plus dangereux : il faudra marcher 30 mètres sur la chaussée. D'ailleurs, plus loin, il n'y a plus de trottoir.

- ☐ Verbaliser les automobilistes en infraction mettant en péril la vie des autres usagers
- ☐ Libérer, élargir et rendre plus confortable l'espace piétons
- ☐ Le sanctuariser avec des potelets.

④ Une courbe qui fait peur



Que faire ? Les voitures roulent vite, s'engagent violemment dans la courbe. Violence perçue seulement par celui qui marche, qui subit le stress. Quand la maman de Noémie s'engage, elle est angoissée. Car il y a juste la place et elle doit faire très attention **à ne pas laisser basculer la poussette** sur la chaussée.

- ☐ Comme ailleurs, pacifier la circulation : jusqu'à ce que les motorisés aient la possibilité de respecter le droit du piéton et de pallier à toute défaillance.

⑤ Roulette russe



Avec la poussette, la maman de Noémie va passer 9 secondes sur la chaussée. À droite une courbe (visibilité à peine 100 m) ; à gauche, une surélévation qui réduit la visibilité à 50 mètres et qui suit une ligne droite de 200 m. Un conducteur manquant un peu de vigilance ou roulant trop vite **ne peut s'arrêter** si quelqu'un traverse.



- ☐ Sur ce passage extrêmement exposé, il devrait y avoir un **refuge central**. Les aménageurs professionnels font ici preuve d'un amateurisme coupable car tous les éléments techniques conduisent logiquement à cette solution au demeurant peu coûteuse. La question du **contrôle des vitesses** sur ce boulevard est également posée : la quasi totalité des voitures y circulent en excès de vitesse.

Hautes-Pyrénées

André Abadie

« Il faut bien se détendre un peu ».

Si la neige a été à la fin de 2009 un poison pour des millions d'automobilistes, elle a cependant permis de sauver un bilan de mortalité routière qui s'annonçait préoccupant à l'entrée de l'hiver. Voitures laissées au garage, moins de circulation, vitesses moins élevées et usagers plus vigilants. C'est pourquoi nous suggérons sur la « une » du N° 83 d'installer des canons à neige cet été...



Un principe simple, peu cher, peu consommateur d'énergie et extrêmement efficace.

Considérant que cette intéressante technique est cependant difficile à appliquer dans les pays chauds ou même tempérés en été (dépense trop importante en énergie), le Président de la Ligue des Hautes-Pyrénées André Abadie a aussitôt créé un groupe de travail pour trouver d'autres moyens plus économiques et nous transmet le fruit de son travail...

Loire-Atlantique

Claude Chabot

Avec le Groupement de gendarmerie : formation des « référents famille »

► Le « référent famille » est un militaire qui dans chaque brigade est affecté spécifiquement à l'accueil des proches sur le lieu de l'accident, lors de l'annonce à la famille (généralement avec un élu), et à la brigade dans les jours qui suivent. Le référent famille n'est en général pas partie à l'enquête et à la procédure, il est là pour accueillir et guider les proches dans des moments où toute maladresse est durement ressentie. Le concept est : 3 premières minutes, 3 premières heures, 3 premiers jours. Au-delà, d'autres structures se mettent en place.



► Deux sessions avaient été organisées en 2007, à l'initiative du Capitaine Bartolo et avec le soutien de la Préfecture, pour 28 personnes des brigades de la Compagnie de Nantes. Une 3^e vient d'être réalisée pour 17 personnes avec les mêmes intervenants : deux familles de victimes qui témoignent, la Ligue contre la

violence routière, l'ADAVI (INAVEM) ; le Docteur Orio, psychiatre spécialiste en victimologie anime les séquences relatives au contact avec les proches sur le lieu de l'accident (notamment jeux de rôles).

Ligue 44 et Plan de déplacement urbain

L'agglomération Nantaise prépare son « PDU » 2010-2020, au cours duquel se mettront en place des options importantes (notamment aménagements urbains) pour les piétons, les cyclistes et pour tous les usagers vulnérables. La Ligue est consultée sur le thème « piétons et déplacements doux ». Nous avons rédigé une contribution : constat des carences observées et relevé de 28 suggestions (« *Un projet nantais : Nantes Piétonville* ») : on ne développe la marche qu'en améliorant le confort, la sécurité et la praticité.

L'exposition « Qui a tué Nina »

Depuis sa mise à disposition au centre de ressources du CRDP, elle a été mise en place dans 10 Centres de formation professionnelle et CFA du département.

À l'occasion de la semaine de la sécurité routière, La Ligue 44 organise le 21 septembre 2010 une conférence-débat sur le thème « *vigilance, attention et communication au volant : un grand enjeu de sécurité routière* ». Pierre Van Elslande, directeur de recherche à l'INRETS y présentera les avancées de la recherche et Dominique Desaubliaux, Ingénieur prévention de la CRAM évoquera le risque routier en entreprise.

Paris

Olivier Lesobre

La Ligue contre la violence routière Paris a organisé, conjointement avec l'APEL de Paris une enquête auprès des parents d'élèves sur la sécurité routière aux abords des établissements scolaires sur l'ensemble de la capitale. Avec près de 3 500 réponses, cette vaste opération a confirmé que les parents d'élèves sont préoccupés par cette question. Dans son communiqué de presse du 21 juin, adressé au préfet de police et au maire de Paris, la Ligue indique que, selon cette étude, plus de 65 % des parents d'élèves ayant répondu considèrent que la sécurité routière n'est pas correctement assurée aux abords des écoles et 75 % identifient des endroits dangereux.



► **Plusieurs centaines de traversées piétonnes jugées dangereuses.**

Les traversées piétonnes sont jugées peu sûres pour plus de 60 % des parents. Sur l'ensemble de Paris, plusieurs centaines de passages piétons sont considérés comme dangereux dont une cinquantaine dans le 15^e arrondissement. Toujours selon l'étude de la Ligue, une centaine de rues ou boulevards parisiens ressortent comme étant dangereux. Tous les piétons, et pas seulement les enfants, sont donc concernés.

► **La Ligue de Paris demande des mesures pour la prochaine rentrée scolaire**

Plus de 80 % des parents demandent plus d'agents de médiation ou de policiers pour faire traverser les enfants et une majorité d'entre eux estime que la police n'agit pas efficacement pour faire respecter le code de la route (notamment absence de verbalisation des véhicules sur passages piétons ou trottoirs). La vitesse et le non-respect des priorités aux passages piétons sont identifiés comme des causes majeures d'insécurité routière. 65 % des parents réclament plus de formations aux dangers de la route dans les établissements scolaires.

Face à ces constats, la Ligue de Paris a saisi le préfet de police et le maire de Paris afin qu'un dialogue s'instaure et qu'un plan d'action soit défini d'urgence (mise en place de ralentisseurs, feux, présence systématique d'agents de médiation et de policiers aux points dangereux, action de sensibilisation envers les conducteurs), en vue de la rentrée scolaire de septembre 2010. Elle va, enfin, assurer un suivi des points signalés et communiquera sur les résultats obtenus.

Jura

Michel Guillemain

Durant le premier semestre 2010, la Ligue du Jura et ses quinze membres actifs sont intervenus dans 26 écoles primaires, 35 collèges, 18 lycées, 2 IUT, 4 universités, 11 villes, 4 administrations, 7 entreprises dans les CFA durant 14 jours. Ces actions ont eu lieu dans 14 départements, elles ont concerné 14 750 personnes et nécessité 3 100 heures de bénévolat. Nous avons également effectué de nombreuses interventions dans le département du Doubs avec Geneviève et Michel Chavigny. Nos interventions dans les écoles primaires sont faites dans le cadre de l'APER enfants passagers.

Les actions dans les lycées et les collèges sont conduites à l'aide d'un document Power Point que nous avons conçu depuis quelque temps. Les élèves (une classe) reçoivent une information en salle durant 45 minutes et ensuite ils sont conduits vers nos simulateurs. Une de nos plus grosses actions a été menée dans un CFA : elle a concerné 820 élèves qui ont bénéficié d'une information durant deux heures. Nous sommes intervenus durant dix jours dans cet établissement. Une grande partie des interventions menées dans les entreprises (SNCF, RATP, FAURECIA, etc.) se passe en salle durant une heure ou une journée suivant le cas. Les interventions menées à la demande des villes concernent tous les publics, ces interventions nous permettent de parler de la Ligue.

Doubs

Geneviève Chavigny

Une journée thématique sur les victimes de la route s'est déroulée à Besançon le 25 mars et a réuni une trentaine de personnes. Elle a été organisée à l'initiative de l'Observatoire régional de la Sécurité routière. Elle était destinée aux correspondants francs-comtois de la Délégation aux victimes du Ministère de l'Intérieur. La matinée a permis de faire le point sur les connaissances acquises dans la région sur la victimologie avec l'intervention de deux spécialistes, médecin épidémiologiste et psychologue. L'après-midi était consacré à la présentation des associations impliquées dans les actions de sécurité routière dans la région : les Ligues Contre la Violence Routière du Doubs et du Jura, Solidarité Motards Accidentés et Association des Familles de Traumatisés Crâniens de Franche-Comté.

Un document a été mis à la disposition des correspondants pour être distribué aux victimes ou à leur famille pour les informer de l'existence des associations. En effet, après l'accident, les victimes sont rarement en capacité de trouver seules les associations susceptibles de les aider. Les correspondants des forces de l'ordre peuvent donc jouer un rôle essentiel en les orientant, d'autant plus qu'ils sont souvent parmi les premières personnes que les victimes peuvent rencontrer. Il s'agit ainsi d'obtenir un progrès dans la prise en charge des victimes et de permettre d'atténuer la gravité des répercussions psychologiques et sociales que l'on constate souvent.

Cette rencontre contribuait également aux efforts que les associations font auprès de l'État et des pouvoirs publics pour rendre socialement visibles les accidents et combattre l'insécurité routière.

Ardèche

Myriam Blanc

Marquer les esprits



C'est à Beauchastel, au bord de la RD 86, sur le lieu de l'accident qui a coûté la vie à Manon et Johann 2 semaines plus tôt que la Ligue de l'Ardèche a organisé le 1^{er} mai une cérémonie empreinte d'une grande émotion, en présence d'une cinquantaine de personnes entourant la famille des victimes. Une gerbe y a été

déposée. « Il est malheureux de constater que nos messages, nos actions ne servent à rien. Il est toujours trop tard pour regretter le décès ou les graves traumatismes infligés aux accidentés. Nous sommes dans la douleur et cela nous forge pour continuer cet éternel combat contre la violence routière » a rappelé la présidente Myriam Blanc.

Le Dauphiné libéré - 11 mai 2010

Beauchastel – Une opération de sensibilisation

Ce dimanche, l'association départementale de la Ligue contre la violence routière, présidée par Myriam Blanc, a organisé, en un point stratégique, une opération de sensibilisation des conducteurs sur les risques encourus après absorption d'alcool. Avec le soutien et la présence de la gendarmerie nationale (brigade de La Voulte-sur-Rhône et brigade motocycliste de Privas), les membres du collectif ont distribué des tracts tout en effectuant « amicalement » des contrôles alcootests. Ils ont rappelé les morts de Manon et Yohann (20 et 25 ans, 15 avril 2010) et celle de Matthieu Bois (21 ans, 8 mai 2009) dues à des accidents dans lesquels les conducteurs mis en cause avaient dépassé les taux légaux d'imprégnation alcoolique.

Hérault

Guylaine Lang-Cheymol

En dépit d'une amélioration en 2009 (101 tués en données provisoires), après une sombre année 2008 (138 tués), le département de l'Hérault reste le lieu de très nombreux drames sur la route. Son indicateur d'accidentologie locale de 2004 à 2008 (IAL = 1,67) montre qu'il y a dans notre département 67 % de tués de plus que la moyenne nationale (qui est de 1,00), ce qui le place au 7^e rang national. La Ligue de l'Hérault est très présente dans le domaine de la prévention auprès des jeunes, mais elle souhaite aussi informer le public sur le difficile problème de cette classe de la population, qui a tant de difficulté à mettre en œuvre les messages diffusés tout au long de l'année. C'est le but de sa conférence-débat du 24 septembre avec comme invité Jean-Pascal Assailly, spécialiste de ce problème (1).

(1) À lire : La mortalité chez les jeunes – Jean-Pascal Assailly – Collection « Que sais-je ? » – PUF.

LCVR. Hérault

INVITATION

« JEUNESSE, ROUTE, DANGER ! »
Les comportements routiers à risque des jeunes

CONFÉRENCE DÉBAT
organisée par la Ligue Contre la Violence Routière
dans le cadre de la semaine nationale de la sécurité routière

à noter dans vos agendas
VENDREDI 24 SEPTEMBRE 2010
14H30 – 17H30
MAISON DE L'ÉDUCATION ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
LE MILLÉNAIRE - MONTPELLIER

Vous êtes concerné par l'accidentologie des jeunes...
Vous vous sentez impuissant pour participer aux changements des comportements...
Vous souhaitez être plus pertinents et renforcer vos messages...

Venez partager l'expérience de Mr Jean-Pascal ASSAILLY
Docteur en psychologie – Chercheur à l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité)

Coordonnées et inscription
LCVR - 40, rue Favre de Saint Castor 34080 Montpellier Cedex
Tél. 06 25 25 42 35 - Fax 04 67 06 14 41
Pour nous contacter : lcvr34accueil@orange.fr

Provence Alpes Côte d'Azur

Alain Restelli

5 juin. Belle journée, sur la place Masséna (Forum J. Médecin), avec ses fontaines et la ligne du tramway qui la traverse dans un joli décor, arboré et multicolore ; la foule s'y presse, avec beaucoup de touristes. C'est ici que se déroule une action de sensibilisation autour du traumatisme crânien dû aux accidents de la circulation. Organisée par le Docteur Bardi CHU de Nice elle réunit plusieurs associations et services publics : AFTC (Association des traumatisés crâniens de France), Adagio (service aux personnes dépendantes), « Je porte un casque » (prévention du risque cycliste), Droits du piéton, Sécurité routière (avec stands caravane), Handisport, SDIS 06, Croix Rouge... Claude, Jocelyne et Alain, représentent la Ligue contre la violence routière et animent le stand en informant le public ; l'accent est mis sur le risque routier et les conséquences tragiques des accidents. La projection de cassettes vidéo, (ceinture de sécurité, « Mathieu »), complétait l'action de la Ligue.

Autoroutes

Dans ses publications annuelles, l'AFSA (Association Française des Sociétés d'Autoroutes) fait le constat d'une amélioration constante depuis 1980 de la sécurité routière sur le réseau concédé (18 sociétés). Ces dossiers sont riches d'enseignements.

Le réseau concédé

13 sociétés, 8 571 kilomètres d'autoroutes. Les VL y parcourent 70,7 milliards de kilomètres, les PL 11,6 milliards de km.

Bilan

- Année 2009 en données provisoires : 1 103 accidents corporels dont 135 mortels et 152 tués. En 2000, il y avait eu 318 tués.
- 14,4 tués pour 1 milliard de km parcourus en 1980, 2,1 en 2008.
- Entre 2000 et 2009, le nombre de tués a été divisé par 2 (par 2,7, en tenant compte de l'augmentation du trafic).
- Ces améliorations seraient dues « pour 2/3 à la réduction des vitesses excessives ».
- L'observatoire des vitesses des sociétés d'autoroute enregistre une baisse de 5 à 6 % des vitesses moyennes depuis le contrôle sanction de 2002.

La sécurité du personnel autoroutier

- 410 000 interventions des équipes de sécurité par an.
- « En 2009, une personne a perdu la vie. 15 ont été blessées et 82 véhicules ont été percutés ».
- Au total, entre 2002 et 2009, 17 personnes ont été tuées en travaillant sur le réseau.
- Les études montrent que ces accidents surviennent principalement pour 60 % lors de balisage de chantiers et 25 % lors des interventions d'urgence.
- Les autres causes :
 - Débords sur la bande d'arrêt d'urgence, surtout poids lourds heurtant véhicule de service.
 - Non-respect des distances de sécurité entraînant le heurt de véhicules « flèche » (urgence, rabattement) marquant la neutralisation d'une voie.

Ndlr : En 2006, une employée de péage de l'A83 avait été tuée sur son lieu de travail.

- Les automobilistes dépassant les 130 km/h sont passés de 50 à 20 % et le nombre de ceux roulant à plus de 150 km/h continue à régresser – quoique restant au niveau de 3 %.

- Répartition des accidents corporels :

Selon le nombre de véhicules impliqués

- 1 véhicule seul : 50 %,
- 2 véhicules : 39 %,
- 3 et plus : 11 %.

Selon le type de véhicules

- VL : 80 % – PL : 20 %.

Cause N° 1 : somnolence et fatigue

- Défaut de vigilance, somnolence et fatigue apparaissent dans 30 % des accidents mortels.
- Ce facteur est en augmentation (28 % en 1997).
- Le plus souvent entre 2 h et 7 h et 14 h et 16 h (1).
- La moitié de ces accidents lors de trajets de moins de 2 heures.
- dans 65 % des cas, véhicule seul en cause.
- 28 % des conducteurs ont eu au moins une fois dans l'année à lutter contre la somnolence (tous réseaux).
- 4 % des conducteurs disent avoir eu un « presque accident » dans l'année écoulée suite à cet état physiologique : soit en extrapolant, 1,5 million de conducteurs exposés.

Ndlr : La somnolence est due à un manque de sommeil. Parce que nous sommes en « dette » de sommeil, mais aussi durant les heures pendant lesquelles nous avons un besoin naturel de dormir (1), besoin auquel nous tentons de résister.

Les causes de fatigue sont nombreuses, mais la conduite prolongée, inhérente à la circulation sur autoroute est aussi une cause : vigilance et attention – liées avec vitesse et densité du trafic – sont consommatrices d'énergie.

Principaux facteurs d'accidents

(Relevés dans les accidents mortels sur autoroute)

- Somnolence et fatigue : 1 accident sur 3.
- Alcool, drogues, médicaments : 1 accident sur 4.
- Vitesse excessive (dépassement des limites) : 1 accident sur 6.
- Présence de piétons (sortis de véhicules et extérieurs) : 1 accident sur 9.
- Conduite dangereuse (hors vitesse excessive) : 1 accident sur 12.
- Contresens et recul : 1 accident sur 15.
- Pneumatiques : 1 accident sur 20.
- Sur-accident : 1 accident sur 7.
- Non port ceinture de sécurité (VL, PL) : 1 tué sur 3.



« L'Allemagne, à l'exemple de l'Italie, s'est créé depuis quelques années un réseau d'autoroutes. Celles-ci sont formées de deux larges voies parallèles à sens unique séparées par une haie ou une banquette de gazon. Chacune de ces voies est elle-même divisée par une ligne blanche ».

L'Illustration – 1937

(1) Ndlr : Précisément les plages horaires où notre organisme est le plus « demandeur » de sommeil (rythme circadien).

Colombie : naissance d'une Ligue

Février 2007. Je suis à l'hôpital de Garches dans le service du professeur Judet. Dans l'anxiété de l'attente, je lis les panneaux accrochés aux murs ; tout à coup, un article : « Si vous avez été victime d'un accident de la circulation... ». Mon cœur se gonfle, je ne peux y croire !



Mary Bottagisio-Reyes
Présidente de la Liga
Contra la Violencia Vial

Depuis un an je fais des recherches à ce sujet, sans succès. L'article mentionne trois associations. J'appelle la première. J'explique ce que je cherche. On me suggère d'appeler « La Ligue Contre la Violence Routière », ce que je fais immédiatement. Une voix douce et aimable me répond « laissez votre numéro de téléphone, on vous rappellera ». Je précise que je ne suis que de passage à Paris, vivant à Bogota où je repars dans trois jours.

J'entre à la consultation du professeur Judet et lui raconte l'épisode ; il me répond alors que son père a été un des premiers orthopédistes à travailler sur la question des victimes d'accidents de la circulation. Le jour suivant je reçois un appel de Maria (« la voix douce ») qui me donne le numéro de téléphone de la Présidente de la Ligue. Et c'est ainsi qu'une nuit de février 2007 je rencontre pour la première fois Chantal Perrichon.

À ce moment là, ni elle, ni moi, entourées de milliers de papiers, pouvions imaginer le chemin que nous allions parcourir de l'autre côté de l'Atlantique, la main dans la main, avec la Ligue. C'était le début d'un changement pour la Colombie, pour notre société anesthésiée par tant d'autres formes de violence, un espoir qui surgissait dans la douleur silencieuse de ceux qui avaient souffert de ce fléau. Là, cette nuit, dans ce bureau, ceux qui avaient été, ceux qui étaient, et ceux qui seraient victimes de la violence routière en Colombie, cesseraient d'être muets ; là, cette nuit, nous donnerons pour toujours résonance aux paroles de Ghislaine Leverrier à Odile Van Hée : « leur mort est inutile, faisons que notre vie ne le soit pas ». Deux semaines plus tard Chantal m'avait mis en contact avec Jeanne Picard, Vice-présidente de *Stop Accidentes*, association espagnole. Comme la colombienne, cette association avait bénéficié de l'expérience de La Ligue, en 2002.

Septembre 2007. Chantal Perrichon, Jeanne Picard et Pere Navarro, Directeur Général de la Circulation en Espagne arrivent à l'aéroport de Bogota. En leur présence, nous réalisons le premier colloque contre la violence routière très suivi par les médias ; les 6 000 morts et 44 000 blessés sur la route en Colombie sont sortis de l'anonymat et notre *Liga Contra la Violencia Vial* a commencé son combat, soutenu par la Ligue, par *Stop Accidentes* et Pere Navarro.

Ce n'était que le début d'une succession d'événements et d'amalgames de volontés qui renforça notre cause. En novembre 2007, à l'instigation du Ministère des Transports de Colombie nous sommes invités à l'organisation d'un colloque national sur la Sécurité Routière et obtenons les participations officielles de Cécile Petit, Déléguée Interministérielle pour la Sécurité Routière, et de Joël Yerpez de l'Inrets. Le niveau de leurs interventions retiendra toute l'attention des responsables colombiens.

Mai 2008. Grâce à notre Ambassadeur Jean-Michel Maraud et à l'appui de la société française Saint-Gobain, nous invitons en

France et en Espagne le Général Luis Alberto Moore, Directeur Général de la Police de la Route Colombienne. En quatre journées « marathoniennes », on nous expliquera la politique, la structure et le fonctionnement de la DSCR (1) ; nous visiterons le centre de contrôle de la Police de Paris avec Monsieur Barthélémy ; le Colonel Fontenaille nous expliquera la politique de Contrôle-sanction et les compétences de la Gendarmerie en matière de sécurité routière ; le Sénateur Robert Del Picchia décrira les compétences du Sénat en politique de Sécurité Routière. À Madrid, lors du cinquième colloque « Contre la Violence Routière » organisé par *Stop Accidentes*, nous écouterons une brillante intervention de Dominique Massagne, Magistrat du Ministère de la Justice Français, responsable de l'aide aux victimes, invité à ce colloque par Chantal Perrichon.



En Colombie, le n° d'immatriculation des motos est aussi sur le blouson et sur le casque : c'est obligatoire.

Ce voyage inspirera notre Général Colombien et donnera naissance à un contrôle plus intense sur les routes colombiennes. Le Général a compris que s'il s'agit bien d'un problème de culture, la sanction portant en elle-même une part éducatrice. Il sera tout disposé à copier le modèle français.

Novembre 2008. Chantal me demande de prendre contact avec Emmanuel Fruchard, de La Ligue, qui vient en vacances en Colombie, vacances qui finiront sur les bancs de la justice colombienne ! Nous l'invitons à nous accompagner pour appuyer le procès d'un conducteur qui, en état d'ivresse, drogué au cannabis et conduisant en excès de vitesse, avait tué deux pères de famille. Va-et-vient de sentences et de jurisprudence française, de traductions, pour informer le juge colombien : et pour la première fois dans notre histoire, un meurtrier de la route est condamné d'une manière significative, avec 18 ans de prison ferme.

Un deuxième colloque en Colombie : Cécile Petit revient en sa qualité de magistrat, pour renforcer le projet de loi que nous venons de présenter à l'Assemblée Nationale, inspiré de la loi française (Loi renforçant la lutte contre la violence routière). Grâce à sa présence, nous réussissons à être reçus par le Procureur Général de Colombie dans son énorme bunker blindé. Nous y sommes nombreux avec, donc, Cécile Petit, Chantal Perrichon, Jeanne Picard, le Procureur représentant du Procureur de la

(1) DSCR : Direction de la sécurité et de la circulation routière.



Mary Bottagisio-Reyes, Rémy Heitz et Chantal Perrichon en septembre 2009, lors de leur tournée dans 3 villes colombiennes.

Sécurité routière d'Espagne, Céline Parraud de l'Inrets et moi-même. Grâce à la conviction, la détermination, la volonté et l'engagement de ces personnes, nous passerons outre les pronostics négatifs en obtenant une majorité au débat de première instance et espérons bien obtenir en seconde instance l'accord définitif sur cette loi.

En septembre 2009, pour notre troisième colloque, soit trois ans après la première rencontre, arrive Rémy Heitz, dont nous avons très souvent entendu parler, pour avoir su mettre en place la politique française de contrôle-sanction automatique. (« Vous avez le meilleur ; il a été mon maître, je lui dois ce que je sais », dira de lui Pere Navarro). Nous réalisons avec lui une tournée épique de trois jours de réunions dans trois villes colombiennes : Medellin, Bogota et Bucaramanga, avec plus de 1 200 participants. Rémy Heitz présente avec véhémence l'objet de la norme et son application. Pour la première fois, nous comptons avec la présence de toutes les hautes autorités colombiennes : Ministre du Transport, Maires de Bogota et de Medellin, Gouverneur du Santander, Ministre Conseillère de la Présidence de la République, Commandant de la Police Routière, Sénateurs et Députés. Notre voix avait été entendue ! C'était une voix, celle de « *fin aux morts sur les routes colombiennes* ».

En février 2010, en présence de Chantal Perrichon, 22 associations de 16 pays d'Amérique Latine et d'Espagne, se sont réunies à Medellin pour créer la « *Federación Iberoamericana de Asociaciones Contra la Violencia Vial* ».

Mary Bottagisio-Reyes

Colombie en chiffres

- Près de 44 millions d'habitants.
- 50 000 km de route.
- 15 250 homicides par an en 2009, dont 5 697 morts sur la route.
- Mortalité pour 100 000 habitants : 12,9*.
- 40 % des victimes sont des hommes de 18 à 35 ans.
- 39 % des conducteurs de deux roues.
- 30 % des piétons.
- 8% des conducteurs, 13 % des passagers.
- 7 % des cyclistes.

* Comparaison : en France, 7 tués pour 100 000 h en 2008.

Prévention

Les opérations « levez le pied »

Ces opérations sont montées par les préfets pour sensibiliser les automobilistes aux effets de la vitesse. Les adhérents de la Ligue qui sont aussi IDSR peuvent y participer.

► **Le principe** : la visée est éducative : échanger avec un automobiliste juste après une infraction pour lui faire comprendre les risques encourus par lui-même et autrui. On ne fait pas « de la morale » au conducteur, on lui fait passer des messages à un moment où les circonstances le rendent plus réceptif.

► **Les dates et lieux** sont choisis par les services concernés ; l'EDSR, très familiarisé aux contrôles routiers, est souvent concerné par ce choix, qui peut être aussi guidé par des circonstances saisonnières (départs en vacances, par exemple, ou bien recrudescence particulière d'accidents dans un secteur donné par exemple). Le Procureur de la République donne son accord pour ces opérations au cours desquelles on ne sanctionne pas toutes les infractions constatées.

► **L'opération se met en place** : moyens de contrôle : cinémomètres, gendarmes motorisés sur une zone déterminée, zone d'accueil avec stationnement. Les outils pédagogiques : réflexomètres console (Cf. *Pondération* N° 81), éventuellement projections vidéos (avec réserves, car lors de ces projections la personne devient statique, alors qu'elle est perturbée et finalement peu réceptive à ce mode de communication). L'échange verbal est à privilégier, car il permet de connaître mieux le conducteur et d'adapter le discours (éviter la langue de bois et le discours moralisateur). Et surtout, en parlant, le conducteur se calme, il devient plus réceptif et conciliant avec des points de vue souvent éloignés du sien. Il faut en outre veiller à ne pas utiliser d'outils trop sophistiqués, car les circonstances ne s'y prêtent pas : lumière excessive, alimentation électrique, bruit, parfois pluie... Il est ainsi souvent difficile d'utiliser des écrans d'ordinateurs.

► **Lorsqu'un d'un excès de vitesse est constaté**, les gendarmes motocyclistes accompagnent le contrevenant sur l'aire d'accueil, dans une zone réservée aux forces de l'ordre qui vont d'abord effectuer le contrôle « habituel » (papiers, alcoolémie...). S'il s'agit d'un grand dépassement de vitesse ou si d'autres infractions sont constatées, l'automobiliste restera dans la zone de contrôle et sera verbalisé. Dans le cas favorable et s'il accepte la proposition d'une séance de sensibilisation, il est acheminé vers les IDSR qui le prennent en charge pendant 15 à 20 minutes.

ERRATUM :

Nous avons mal interprété l'origine du témoignage de la page 15 du N° 83 de *Pondération* (intitulé « 44 tonnes et un téléphone »). Il nous provenait directement de son auteur et non de notre association de l'Indre-et-Loire comme indiqué. Avec nos excuses.

Cyclistes

Nouvelle réglementation dans les « zones 30 » et les « zones de rencontre » à partir du 1^{er} juillet 2010 : les vélos peuvent désormais y emprunter dans les deux sens les voies à sens unique. Cette nouvelle réglementation vise à favoriser l'usage du vélo en ville tout en sécurisant le déplacement des usagers les plus vulnérables.

Securiteroutiere.equipement.gouv.fr – 18 juin 2010

Boisson de perlimpinpin...

[...] La société luxembourgeoise Outox International a officiellement présenté ce vendredi sa nouvelle boisson gazeuse « *qui accélère la chute du taux d'alcool dans le sang et permet de recouvrer plus rapidement un état normal* » après une soirée trop arrosée. Baptisée *Outox The Safety Drink*, cette boisson au goût fruité sera commercialisée en France, via Internet, au prix de 3,99 euros la canette de 25 centilitres [...].

Le Figaro.fr – 19 juin 2010 – Isabelle De Foucaud

...Mise au frigo

Hervé Novelli, Secrétaire d'État chargé du Commerce, de l'Artisanat, des Petites et moyennes entreprises, du Tourisme, des Services et de la Consommation a demandé ce jour à la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes de mettre en demeure la société commercialisant la boisson OUTOX de se mettre en conformité avec la réglementation communautaire et de ne pas commercialiser ce produit tant que sont mis en avant des effets non évalués scientifiquement sur l'organisme.

Securiteroutiere.equipement.gouv.fr – 18 juin 2010

Éthique toc

En dépit de toutes les études qui démontrent le danger de téléphoner au volant et occultant les drames qui en découlent – au moins 350 tués par an –, Peugeot et Renault continuent d'équiper dès la construction certains des véhicules de leur gamme d'un système de « kit mains libres ». Plus fort : ils en font un argument publicitaire.

Claude Chabot – Pondération

Petites phrases

Qui a dit « *Derrière l'acharnement de certains contre l'automobile, il y a au fond le rêve d'une société qui, au prétexte*

des dangers réels qui menacent l'individu nient sa liberté » ? Puis : « *Bien sûr la sécurité routière ne se négocie pas. Mais en même temps chaque conducteur est responsable de la conduite de son véhicule* » ? Et encore : « *derrière ce débat qui fait rage dans notre pays autour de l'automobile deux conceptions de l'avenir qui s'affrontent* ». Bigre. Est-ce la proximité du bac philo qui inspira notre Premier Ministre ? On veut traiter ce sujet ! Qui sont-ils, où sont-ils, ces ennemis qui menacent notre liberté ?

Suite information AFP – 22 avril 2010

Niqab à 45°

Le 29 juin une conductrice verbalisée parce qu'elle conduisait avec un *niqab* comparaissait devant le Tribunal de police de Nantes, contestant le PV. L'essentiel d'un débat assorti d'une démonstration a porté sur l'angle de vision – 45° dit le policier, suffisant dit la contrevenante – et sur le *niqab* qui tourne ou ne tourne pas avec la tête. Surréaliste. Son avocat a préféré quant à lui plaider le « délit de sale gueule ». Sans doute par souci de transparence. Sur ce douloureux cas de conscience, le Tribunal se prononcera le 13 décembre.

Infos presse locale – Rédaction Pondération

Stupéfiant : 1 sur 2

23 personnes ont été contrôlées positives à un produit stupéfiant sur les 50 soumises à un dépistage salivaire lors d'une opération de contrôle dans la nuit du vendredi 25 juin en Ile-de-France. 157 deux-roues et 3 894 véhicules ont été contrôlés, 153 conducteurs se sont révélés positifs à l'alcool. Il vaut mieux regarder le foot à la télé que de se promener nuitamment sur les routes parisiennes.

Presse – Le Parisien 24 juin

Com'

Une entreprise spécialisée dans la procédure procédurière, et dont la promesse est « *d'aider les conducteurs à protéger leur permis de conduire et à le conserver en toute légalité* » fait sa publicité en apposant des fausses contraventions sur les pare-brises de véhicules stationnés dans Paris. S'y ajoutent : affiches près de radars automatiques, jeu piège sur un réseau « communautaire » et distribution de lots (détecteurs de radars, GPS...) aux tops piègeurs. Le génie publicitaire se partage assez bien entre le bon, le mauvais et l'excessif, lequel est insignifiant, comme chacun le sait.

Presse quotidienne – Rédaction Pondération

Europe : les meilleurs résultats en matière de sécurité routière

Prévention Routière – 24 juin 2010 –

Conseil européen pour la sécurité des transports (ETSC) – www.etsc.eu

Lettonie, Espagne, Portugal, Estonie : entre 2001 et 2009, ces quatre pays ont enregistré les plus fortes baisses du nombre de tués sur les routes, toutes au-dessus de 50 %, suivis de près par la France et la Lituanie. C'est ce que nous apprend le Conseil européen pour la sécurité des transports (ETSC) à l'occasion de l'annonce de son 4^e classement PIN (index de performance en sécurité routière). Pour la seule année 2009, l'Europe des 27 a enregistré une baisse record de 11 % par rapport à 2008, emmenée par la Slovaquie (– 36 %), la Lituanie (– 26 %), le Danemark (– 25 %) et l'Estonie (– 24 %). Il n'en reste pas moins que, sur l'ensemble de ces 27 pays européens, 34 900 personnes ont été tuées sur la route en 2009. On est encore loin du seuil maximum de 27 000 morts fixé par l'Europe pour 2010. Les nouveaux objectifs pour 2020, qui seront définis courant juillet par la Commission européenne, devront assurer de rattraper le temps perdu.

La Cour de cassation va statuer sur les confiscations de véhicules

Nouvelle République – AFP 14 juin 2010

La légalité de la confiscation du véhicule après une infraction routière sera examinée par la Cour de Cassation, saisie lundi d'une question prioritaire de constitutionnalité (QPC) pour la première fois sur le sujet par le tribunal de police d'Épinal (Vosges), a-t-on appris de source judiciaire.

Le tribunal de police a fait droit à la demande d'un automobiliste poursuivi pour un excès de vitesse supérieur à 50 km/h à la limite autorisée, qui contestait la légalité de la confiscation de sa voiture, l'une des peines encourues pour ce type d'infractions. « C'est contraire à la Déclaration des droits de l'Homme et du citoyen, qui fait de la propriété un droit inviolable, qui ne peut être contourné que par la nécessité publique, mais avec une juste indemnité », soutient son avocat, Me Stéphane Giurana, qui se réfère aux articles 2 et 17 de la Déclaration, de

valeur constitutionnelle. « Cela pose par ailleurs un problème de rupture d'égalité devant les citoyens : la conséquence ne sera pas la même pour celui qui se fait confisquer un véhicule d'une valeur de 2 000 euros ou de 60 000 euros », dit-il. La transmission de la QPC à la Cour de cassation empêche *de facto*, durant toute la durée de son examen, le prononcé d'une confiscation de véhicule par les juridictions, a par ailleurs affirmé l'avocat.

Depuis le 1^{er} mars, les justiciables peuvent contester, à l'occasion d'un procès, une disposition législative au motif qu'elle porte atteinte aux droits et libertés garantis par la Constitution. Les questions soulevées peuvent être transmises par les juridictions à la Cour de cassation et au Conseil d'État, qui jouent à leur tour un rôle de filtre, chargés de transmettre les questions au Conseil constitutionnel s'il juge qu'une disposition législative porte atteinte aux droits et libertés, celui-ci pourra décider de l'abroger.

Le permis à points est toujours constitutionnel

Le Progrès – 2 juillet 2010

La Cour d'appel de Besançon a rejeté hier les arguments d'un automobiliste qui, ayant perdu tous ses points de permis et refusant de le rendre, invoquait l'anti-constitutionnalité de son annulation. Auteur de nombreuses infractions routières, ce quinquagénaire des environs de Besançon avait vu son capital points fondre pour atteindre le néant en 2007. Malgré cela, il refusait de le restituer et était à nouveau pincé au volant en excès de vitesse. Poursuivi devant le Tribunal correctionnel, l'automobiliste était condamné à 4 mois de prison avec sursis. Devant la Cour d'appel, son avocat plaidait l'anticonstitutionnalité de la loi de 1989, arguant que son client avait obtenu, comme des millions d'autres dans son cas, un titre « permanent » d'autorisation de conduire et que, par principe, la loi ne peut être rétroactive. Des arguments balayés par les juges de première instance puis par la cour d'appel. Dans son arrêt rendu hier, la Cour relève que la plus haute juridiction, le Conseil constitutionnel, a déjà tranché « sans ambiguïté » sur ce point, considérant « conforme » l'instauration du permis à point et de

ses conséquences. L'avocat de la défense n'excluait pas hier de se pourvoir en cassation.

Saône et Loire : enlèvement des « silhouettes noires » au bord des routes

Communiqué de la Préfecture – 24 juin 2010

La préfecture de Saône-et-Loire, en accord avec les gestionnaires de voirie (Conseil général et Direction Interdépartementale des Routes – DIR), informe de l'enlèvement des dispositifs dits « silhouettes noires » implantés au bord des routes de Saône-et-Loire. Elle rappelle que ces dispositifs, installés à partir de 2001 et jusqu'en 2005, avaient pour but, en marquant les lieux d'accidents mortels par un repère visuel fort, d'attirer l'attention des automobilistes et d'avoir ainsi un impact positif sur leur comportement au volant. Aujourd'hui, les gestionnaires des voies concernées et la préfecture constatent que les silhouettes ne correspondent plus à l'actualité de l'accidentologie de la Saône-et-Loire. Les automobilistes se sont aussi habitués à leur présence et l'effet sur le comportement qu'elles pouvaient produire par le passé n'est plus perceptible. De plus, ces dispositifs se détériorent et certains sont brisés. Pour toutes ces raisons, la préfecture, avec tous les partenaires du pôle sécurité routière de l'État, a donc décidé de les retirer du bord des routes. Tous ces acteurs n'en conservent pas moins le souvenir des victimes et les instances engagées pour améliorer la sécurité routière restent déterminées à poursuivre, au travers d'actions de prévention et de sensibilisation fortes et innovantes le combat pour la vie.

Perpignan : flashé à 138 km/h au lieu des 50 réglementaires !

L'Indépendant – 2 avril 2010 B.G.

Le dicton dit qu'à trop vouloir jouer avec le feu, on finit par se brûler. C'est ce qui est arrivé mercredi dernier à un motard, pourtant dûment averti par les autorités que sa conduite dangereuse ne leur avait pas échappé... Les faits commencent mardi dernier. Depuis quelque temps, les gendarmes de la communauté de brigades d'Ille-sur-Têt sont alertés du comporte-

ment jugé dangereux du propriétaire d'une grosse cylindrée adepte du *wheeling*, une figure qui consiste à cabrer sa moto jusqu'à conduire uniquement sur la roue arrière. Or, les militaires surprennent justement le conducteur en flagrant délit, en agglomération. L'homme, un habitant de Prades âgé de 42 ans, est alors verbalisé pour conduite dangereuse et convoqué le lendemain à la brigade d'Ille. Mercredi, il s'y présente donc et accomplit les formalités d'usage. Et au moment de quitter les lieux, le motard est de surcroît averti que sa conduite et son penchant pour la vitesse excessive ont alerté les autorités, qui le tiennent à l'œil. L'homme acquiesce et s'en va. Or quelques instants plus tard, alors qu'une patrouille de gendarmerie munie d'un radar embarqué effectue des contrôles de vitesse dans l'agglomération de Vinça, le même motard est flashé à la vitesse de 138 km/h au lieu de 50... Hier matin, les gendarmes d'Ille-sur-Têt sont donc allés interpellier le conducteur à son domicile. Il s'est vu signifier la rétention administrative de son permis de conduire, et sera convoqué le 6 mai prochain au tribunal de police.

Vienne – Accidents : ces ados qui cultivent la « poisse »

Nouvelle République – 26 juin 2010

Un ado sur quatre, victime d'un accident en aura un second dans l'année. Une équipe de Poitiers propose une technique pour repérer ces jeunes. Une première analyse de la valeur prédictive de l'échelle **Ecarr** (échelle d'évaluation des circonstances de l'accident et du risque de récidive) a été présentée cette semaine devant l'Académie nationale de médecine. Cette technique est utilisée par l'équipe du Pr Daniel Marcelli du CHU de Poitiers. Il a suivi pendant deux ans 350 jeunes entre 12 à 20 ans s'étant présentés aux urgences hospitalières à la suite d'un accident de quelque nature que ce soit et sans tenir compte de la gravité des blessures (24 ont été hospitalisés). Sur les 333 jeunes contactés par téléphone 12 mois après l'accident, 105 (31,5 %) avaient été de nouveau admis aux urgences dans cet intervalle. Leur score **Ecarr** était significativement plus élevé (5,0 en moyenne contre 3,9 pour les non-récidivistes). Certains avaient fait 2 ou 3 récidives. Ils avaient un score **Ecarr** encore plus élevé (5,6). « *Un score égal ou supérieur à 5 devrait inciter les professionnels de santé [...] à ne pas limiter leur*

action de soin à la "réparation" du traumatisme physique, même s'il est minime, mais à prendre aussi en compte le contexte humain », estiment-ils.

« **Un score plus élevé chez les ados en échec scolaire...** ». Le score **Ecarr** est plus élevé chez les garçons, chez les adolescents en échec scolaire, ceux présentant des troubles anxio-dépressifs réguliers ou des troubles du sommeil, ceux qui ont fait une tentative de suicide ou des scarifications et ceux qui ont eu un accident plus grave. Les facteurs « les plus fortement prédictifs de la récidive sont liés à un comportement avec scarifications, à des bagarres, à une consommation régulière d'alcool, à un divorce parental, relèvent les auteurs. L'étude montre par ailleurs que les accidents de sport représentent plus de la moitié des causes de traumatisme, largement devant les accidents domestiques ou du travail et les accidents de circulation. Or le score **Ecarr** a tendance à être plus bas pour ceux qui ont eu un accident de sport. « L'effet du nombre des accidents de sport tend, du coup, à masquer l'importance des facteurs de risque présents chez les adolescents qui ont des accidents d'autre origine », mettent en garde les auteurs.

Pas de retrait de points du permis pour une infraction à vélo

Le Particulier – 19 avril 2010 – Stéphanie Delmas

Une infraction commise à bicyclette ne justifie pas un retrait de point du permis de conduire. Il ne peut y avoir de retrait de points que pour les infractions commises avec un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est exigé. Une infraction au code de la route commise à vélo, en voiturette, ou au volant d'un tracteur agricole, ne donne pas lieu à un retrait de points mais elle peut motiver une amende (Circulaire du ministère de l'Intérieur du 11/03/2004). Cette analyse a été confirmée par le Conseil d'État dans ses décisions du 8 décembre 1995 (CE 8 décembre 1995, n° 158676 et n° 159890).

Les femmes pour les limites de vitesse **AFP – 21 juin 2010**

Les femmes sont plus favorables que les hommes aux mesures destinées à limiter la vitesse des véhicules (contrôles plus fréquents, radars automatiques) : 67 % d'entre elles les approuvent contre 55 % des hommes, selon un sondage réalisé par

l'Ifo pour l'Automobile Club. Parmi les principaux défauts que les femmes se reconnaissent en voiture, elles placent en premier lieu la « tendance à dépasser les limitations de vitesse » (32 %). Elles sont toutefois sur ce point plus disciplinées que les hommes, dont plus d'un sur quatre (25 %) reconnaît rouler au-delà de ces limites. En outre, les femmes se jugent moins agressives en voiture que les hommes (19 % contre 24 %) et oublient moins de mettre systématiquement leur clignotant (16 % contre 23 %). En revanche, les femmes disent davantage qu'elles ont « tendance à ne pas céder la priorité aux piétons » (10 % contre 6 % des hommes). Elles indiquent aussi ne pas préparer leur itinéraire (25 %, contre 15 % des hommes).

Belgique : non, les seniors ne sont pas un danger sur la route...

RTL.be – 21 avril 2010

L'an dernier, 1 500 seniors sont passés par le centre d'aptitude de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) et 86 ont été déclarés inaptes. Les plus de 65 ans ne constituent donc pas une classe à risque sur la route, indiquent ce mercredi les journaux de Vers l'Avenir. Les derniers chiffres du centre d'aptitude à la conduite et d'adaptation des véhicules (CARA), un département de l'IBSR qui délivre des attestations d'aptitude à la conduite à des personnes présentant des capacités fonctionnelles diminuées pouvant influencer la conduite d'un véhicule, révèlent qu'en 2009, sur les 4 994 personnes passées par le centre, 225 (4,5 %) ont été déclarées inaptes à la conduite. Parmi ces personnes on dénombre 86 seniors de plus de 65 ans, soit à peine 6 % du nombre total de seniors passés au CARA et un peu plus de 1,5 % du total des passages au centre d'aptitude de l'IBSR. **Les jeunes ont 4 fois plus d'accidents que les vieux.** L'IBSR souligne d'ailleurs que les personnes âgées ne constituent pas de groupe à risque en matière de sécurité routière, contrairement aux jeunes. En 2008, on a dénombré 65 382 accidents corporels sur la route. Les conducteurs de plus de 65 ans étaient impliqués dans 5 202 accidents, dont 1 127 alors qu'ils étaient à vélo, 904 en qualité de piétons et 2 784 alors qu'ils circulaient en voiture. C'est nettement en dessous de la catégorie des 20-29 ans, qui est quatre fois plus impliquée dans des accidents de la route que les plus de 65 ans.

Associations départementales

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

01 – Ain : Colette Berthet – Route du Lac Genin – Le Grand Vallon – 01100 Apremont – Tél. : 04 74 75 50 79 (ac.berthet@wanadoo.fr)

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

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

12 – Aveyron : Christiane Poinot – 2, rue des Rouges Gorges – Les Costes Rouges – 12850 Onet-le-Château – Tél. : 05 65 42 21 63 (ligueviolenceroute12@free.fr) – (christiane.poinot@orange.fr)

13 – Bouches-du-Rhône : Georges Corbière – LCVR 13 – 84, rue de Lodi – Les allées de Lodi K2 – 13006 Marseille – Tél. + Fax : 04 91 50 78 34 (lcvr13@wanadoo.fr)

14 – Calvados : Philippe Vaysette – 12, rue Doyen Barbeau – 14000 Caen – Tél. : 02 31 93 19 34 (philippe@vaysette.com ou lcvr14@laposte.net)

21 – Côte-d'Or : Catherine Pépoz – Ligue Contre la Violence Routière – Maison des Associations – Boîte M 2 – 2, rue des Corroyeurs – 21000 Dijon – Tél. : 03 80 65 87 41 (lcvr21dijon@gmail.com)

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

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

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

33 – Gironde : Jean-Marie Vinches – 1, av. de Bretagne – 33600 Pessac – Tél. : 05 56 36 54 64 (lcvr33@free.fr)

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

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

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)

40 – Landes : Fernand Blanco – 905, route de l'Observatoire – 40180 Narrosse – Tél. : 05 58 58 94 23 – Port. 06 21 17 35 07 (lcvr40@orange.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 : Claude Chabot – 17, rue du Capitaine Yves Hervouet – 44300 Nantes – Tél. : 02 40 59 92 82 (violenceroutiere44@wanadoo.fr)

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

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

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

59-62 – Nord – Pas-de-Calais : Hervé Dizy – 69, rue de Linselles – 59223 Roncq – Tél. : 03 20 03 19 05 (hdizy@nordnet.fr) – (violenceroutiere.5962.free.fr)

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

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

66 – Pyrénées-Orientales : Jean-Claude Llobères – Chemin de la Pavé – 66400 Saint-Jean-Pla-de-Corts – Tél. : 04 68 83 16 54

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

72 – Sarthe : Gilbert Allard – 12, rue du 8 Mai 1945 – 72360 Mayet – Tél. : 02 43 46 65 16

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

74 – Haute-Savoie : Ligue contre la violence routière – 9, Quai des Clarisses – 74000 Annecy – Tél. : 04 50 51 29 34 (lcvr-hautesavoie@orange.fr)

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

77 – Seine-et-Marne : Danielle Glise – LCVR 77 – 25, rue Jean-Mermoz – 15 La Fontaine aux bois – 77210 Avon – Tél. : 06 83 18 79 55 (lcvr77@wanadoo.fr)

78 – Yvelines : Marcel Lefébure – 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.fr)

81 – Tarn : Michel Albarede – LCVR – 68, avenue du colonel Teyssier – 81000 Albi (liguecontrelaviolenceroutiere81@orange.fr)

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

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

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

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

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

92 – Hauts-de-Seine : Alain Argenson – 13, rue de la Roue – 92190 Meudon – Tél. + Fax : 01 45 07 20 01 (argenson.alain@wanadoo.fr)

94 – Val-de-Marne : Maria Desabres – 19, rue Voltaire – 94400 Vitry-sur-Seine – Tél. : 01 46 80 26 58 (maria.desabres@club-internet.fr)

95 – Val-d'Oise : Jacques Yvroud – 7, rue Alexandre Dumas – 95130 Franconville – Tél. : 06 75 12 48 04 (lcvr95@wanadoo.fr)

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

Conseil d'administration

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

Délégués régionaux pouvant assister au Conseil d'administration avec voix consultative :

Odile Arnaud, Philippe Gervot, Paul Meyer
Jean-Marie Vinches.

Bureau national

Présidente : Chantal Perrichon

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

Vice-Président : Jean-Yves Lamant

Tél. : 06 76 67 69 75 – (jean-yves.lamant@centraliens.net)

Secrétaire Générale : Odile Van Hée

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

Trésorier : Daniel Le Jean

Tél. : 01 47 50 88 71 – (dlejean@gmail.fr)

Membres du Bureau :

Claude Chabot – Rédacteur en chef Pondération

Josiane Confais – Responsable de la revue de presse

Jean-Luc Carl (violenceroutiere41@free.fr)

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

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

(secretariat@violenceroutiere.org)

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

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

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

Ouest (Charente-Maritime – Côtes-d'Armor – Finistère – Ille-et-Vilaine – Loire-Atlantique – Maine-et-Loire – Mayenne – Morbihan – Sarthe – Vendée) : **Philippe Gervot** – 6, rue Louis Gervot – 44500 La Baule – Tél. : 02 40 60 09 65 (francoise.gervot@wanadoo.fr)

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

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

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

Provence-Alpes-Côte d'Azur (Alpes-de-Haute-Provence – Alpes-Maritimes – Bouches-du-Rhône – Corse – Hautes-Alpes – Var – Vaucluse) : **Chantal-Marie Laurent** – 19, rue Frédéric Chevillon – 13001 Marseille – Tél. + Fax : 04 91 95 97 17 (chamalaurent@sfr.fr) – (www.violenceroutierepaca.org)

Midi-Pyrénées (Ariège – Aveyron – Gers – Haute-Garonne – Hautes-Pyrénées – Lot – Tarn – Tarn-et-Garonne) : **Paul Meyer** – 6, rue du Docteur Laennec – 65000 Tarbes – Tél. : 05 62 93 52 16

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

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère : ☐

Je renouvelle mon adhésion : ☐

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél. : Profession :

E-mail :

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

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.