

# Pondération



OBJECTIF:  
**ZÉRO ACCIDENT**

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

15, rue Jobbé-Duval – 75015 PARIS – Tél. : 01 45 32 91 00 – Fax : 01 45 32 91 01  
N° 87 – janvier-février-mars 2011 – Abonnement annuel : 10 €



Toxique ?

**Non, mortel !**

## Sommaire

Éditorial	3
Un message aux associations Japonaises	4
Ils ont arrêté d'em... les Français : 85 tués de plus dans le trimestre	5
L'objectif « moins de 3 000 tués en 2012 » devient irréalisable	6
La voiture citoyenne : évolution du Palmarès entre 2005 et 2010	7
État des réglementations européennes en 2010	8
La Ligue du Loir-et-Cher	9
Vigilance et attention (1 <sup>re</sup> partie)	11
Évolution du risque routier par âge et par type d'usagers	14
Vie des associations départementales	16
Prévention – Un outil méconnu : le radar pédagogique	18
Radars pédagogiques : des communes s'équipent	19
Revue de pressés	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](mailto:secretariat@violenceroutiere.org)  
Site Internet : [www.violenceroutiere.org](http://www.violenceroutiere.org)

**Directrice de la publication :**  
Chantal Perrichon

**Rédacteur en chef :**  
Claude Chabot

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

**Saisie et mise en page :**  
Maria Mériaux

**Imprimerie :**  
Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

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



## Au volant, téléphone = alcool

Rouler sous l'empire de l'alcool est interdit et la Loi punit sévèrement celui qui le fait. Pourquoi ? Parce que les conducteurs créent à ce moment un risque 2 fois plus grand d'accident à 0,50 g/l et 8 fois à 0,80 g/l, parce que la société pâtit gravement des nombreux accidents qui en résultent.

Le Gouvernement vient de recevoir une nouvelle étude\* sur les effets du téléphone portable. Elle amplifie l'enjeu de sécurité déjà évalué en 2006\*\*, ce qui ne surprendra personne compte tenu de l'intensification de la pratique, des nouveaux matériels et de l'usage débridé qui en est fait.

Cette étude dit aussi que...

### Conduire en téléphonant = Conduire en état d'alcoolémie

Ainsi, 15 millions de conducteurs dangereux comme des fêtards alcoolisés du samedi soir parcourent 20 milliards de km par an sur nos routes. Nous les croisons chaque jour à quelques mètres. Avec à la clé 10 % des accidents corporels – soit 450 tués et 7 000 blessés\*\*\*.

### Alors ? Que fait-on ?

Va-t-on continuer à « communiquer » comme on le fait depuis 1990 sans grand succès ? Va-t-on lancer une véritable étude épidémiologique et prendre enfin les indispensables réquisitions auprès des opérateurs téléphoniques pour connaître la vérité ? Va-t-on déclarer comme pour l'alcool la déchéance d'assurance en cas d'accident ? Dira-t-on une fois pour toutes que communiquer en conduisant, c'est mettre en danger la vie d'autrui ? La technique viendra-t-elle soigner cette nouvelle plaie ?

Il va falloir être courageux, vite.

**Claude Chabot**  
Rédacteur en chef

\* INRETS, INSERM.

\*\* Étude ONISR – Mars 2007 : 7,2 % des accidents corporels.

\*\*\* Nous attendons les détails de l'étude, il est possible que ce chiffre soit inférieur à la réalité.



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

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



Évaluation des chercheurs, des enseignants, des techniciennes de surface, des commerciaux... pourquoi exclure de ce processus qui se généralise les dirigeants incapables d'atteindre les objectifs qu'ils se sont assignés ?

Les chiffres provisoires du mois de mars ont été annoncés en catimini le 11 avril (il n'est jamais trop tard) à 19 h 15, sans doute pour éviter des reportages critiques dans les journaux télévisés du soir : + 2,7 % de tués qu'il faut comparer à la baisse de plus de 20 % de juin 2008, quand le prix du pétrole avait connu une augmentation identique ! Une mention spéciale pour le plumeur de service, auteur de la formule du communiqué de presse du Ministère de l'Intérieur : « On observe une nette modération de la tendance haussière apparue en début d'année », sans plus de précisions... Souhaitons que son talent n'ait pas à s'exercer dans les mois prochains. Il aurait été plus honnête de dire, qu'à ce rythme-là, le bilan de 2011 risque d'être catastrophique et avoisiner les 4 400 tués.

Après le tandem Borloo-Bussereau qui ne laissera aucune trace dans l'histoire de la sécurité routière, puis le passage éclair de Brice Hortefeux, Claude Guéant devient notre ministre référent et dès lors l'objet de toute notre attention. Porteur d'espoirs très mesurés vu le calendrier, il peut constater que la situation est sinistrée et qu'il ne peut compter que sur son expérience pour lui indiquer le Nord : absence totale de préparation des dossiers techniques en amont, aucun outil d'aide à la décision pour les mesures à prendre d'urgence lors du tout prochain CISR.

Comment justifier l'incurie qui a compromis gravement des dossiers majeurs comme les radars 3<sup>e</sup> génération, le LAVIA\*, le téléphone au volant ?

Depuis des années, nous rappelons ce que préconisait le rapport paru en mars 2006\*\* : « des radars automatiques embarqués dans des véhicules en déplacement (...) l'expérimentation et l'homologation de ce type de radar est une urgence ». Notre insistance sur ce point précis a hérissé les chaires de l'appel à la responsabilité de chacun (ce qui ne saurait exonérer de la sienne), les adeptes de « l'éducation routière dès la poussette ! ». Rappelons que Claude Guéant, très au fait de la sécurité routière et parfaitement aguerri par son passage comme Directeur de Cabinet au ministère de l'Intérieur dès 2002, a contribué par la rigueur de son pilotage du dossier technique des premiers radars et la justesse de ses choix (notamment la faible tolérance pour les petits excès de vitesse) à sauver des milliers de vies dans notre pays. Déjà en 1998, alors qu'il était préfet du Doubs, il avait privilégié la lutte contre la vitesse en incitant les forces de l'ordre à utiliser les radars. Son expérience passée nous aura épargné des mois de discussion pour le convaincre de lancer une nouvelle expérimentation pour les radars 3<sup>e</sup> génération. Quelques jours après son arrivée, l'appel d'offres était enfin lancé !

Pour le LAVIA, le directeur du LIVIC\*\*\* vient d'apprendre que la deuxième expérimentation prévue dans les Yvelines ne sera pas subventionnée par la DSCR car... l'étude arrive trop tard et le secteur privé œuvre déjà dans le même sens !

Sur le kit mains libres, pour ne déplaire à aucun lobby et ne contrarier personne, la Déléguée Interministérielle a fait preuve d'une incroyable témérité en... commanditant une expertise collective ! Dix-neuf mois plus tard, une rumeur fait état d'un sur-risque identique quel que soit le système utilisé (mains libres ou non). Nous craignons cependant le pire car, lors de la remise de trophées consacrés à la sécurité routière, le Directeur Général d'Arval\*\*\*\* s'est exprimé ainsi : « La préfète Merli a dit qu'elle ne préconisait pas forcément zéro téléphone, mais, au moins dans un premier temps, d'être totalement intransigeants sur les communications de plus d'une minute. En effet, au bout d'une minute, l'attention du conducteur est totalement concentrée sur sa conversation téléphonique ».

Résumons : une minute ça va, trois minutes... bonjour les dégâts, alors que des études ont montré que c'est le début de la communication et la compréhension des motifs de l'appel qui sont les plus dangereux.

C'est donc sur un terrain laissé en jachère durant trois ans et miné consciencieusement par l'affaiblissement du permis à points que Claude Guéant va devoir remettre sur pied, en quelques mois, la politique de sécurité routière. Il a bien du souci à se faire, car non seulement il devra affronter trahisons et lâchetés des défenseurs du « cessez de nous harceler », mais il devra définir dans les prochains jours des actions prioritaires décisives, et pour les faire accepter par l'opinion publique, mener une intense campagne d'information dans les médias, seul.

Alors bienvenue, Monsieur le Ministre, et courage, car tout ou presque est à reprendre !

Pour la première fois, nous dédions *Pondération* aux gendarmes et aux policiers qui perdent la vie ou sont gravement blessés lors des contrôles. Ces hommes et ces femmes vivent des événements traumatisants dans l'exercice de leur profession : le gendarme qui recueille l'enfant mort dans ses bras restera marqué à vie ; le policier qui n'ose dire à l'adolescent prisonnier dans la voiture que ses parents n'ont pas survécu, ne pourra jamais l'évoquer sans que la voix ne se brise. Pas plus que nous, ils ne sont armés pour supporter l'horreur de l'accident. Pourtant, au quotidien, ils doivent affronter le délinquant routier qui ne craint pas de blesser grièvement ou tuer l'homme qui s'interpose pour leur rappeler le respect des règles. Ne l'oublions jamais, ces hommes, ces femmes ont une famille et des enfants devenus orphelins car ils ont tenté de nous protéger.

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

\* LAVIA : Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée.

\*\* « L'impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière (2003-2005) ».

\*\*\* LIVIC : Laboratoire sur les Interactions Véhicules-Infrastructure-Conducteurs.

\*\*\*\* ARVAL : société affiliée à BNP Paribas, spécialiste de la location longue durée de véhicules d'entreprises dans 39 pays.

# Un message aux associations Japonaises

Les associations japonaises de lutte contre la violence routière avec lesquelles nous sommes en contact étaient présentées dans notre N° de janvier. Nous savons depuis qu'elles seront membres fondatrices de la future Ligue internationale contre la violence routière. Mais en mars, de terribles catastrophes ont frappé le pays. Nous avons voulu leur adresser un message d'amitié et de solidarité.

« Le Conseil d'Administration de la Ligue contre la violence routière réuni à Paris le 26 mars 2011 souhaite adresser aux administrateurs et à tous les membres des associations Kootsujiko izodu no kai et Inochi no museum ses très amicales pensées et sa solidarité dans l'épreuve que traverse le Japon après les très violents tremblements de terre et tsunami auxquels s'est ajoutée cette menace nucléaire dont nous espérons le contrôle très rapide ».

Fraternellement vôtre

フランス「交通暴力反対連盟」の役員会が明26日パリで開かれ、参加した連盟役員の方々から、「交通事故遺族の会」と「命のフォーラム」の役員と会員の方々へ、今回の東北・関東大震災と津波の被災に対して、お見舞い申し上げますと共に、私たちの心からの連帯の気持ちと友愛の想いをお伝えします。

又、日々伝えられる原発の放射能の拡散被害が、最小限にとどまり一日も早く収束される事を願っています。

会長 パリソン シンタロ  
副会長 マズン シンゴ  
役員一同

Le Conseil d'Administration de la ligue contre la violence routière réuni à Paris le 26 mars 2011, souhaite adresser aux administrateurs et à tous les membres des associations "KOOTSUJIKO IZODU NO KAI" et "INOCHI NO MUSEUM" ses très amicales pensées et sa solidarité dans l'épreuve que traverse le Japon après les très violents tremblements de terre et tsunami auxquels s'est ajoutée cette menace nucléaire dont nous espérons le contrôle très rapide.

Fraternellement vôtre

Christel PERRICHON  
Solide Van Hee  
Jean Claude Klobon  
Jeanne Pétin  
Philippe LAVILLE  
Thierry FASSEKOT  
Philippe KAYSSETTE  
Guy Oujpouci  
Michel TERNIER  
Jeanne LANG CHEYMOU  
Jean-Yves LAMANT



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

## □ Ils ont arrêté d'em... les Français : 85 tués de plus dans le trimestre

« Le décret n'était pas paru, c'est impossible que la hausse du nombre de victimes soit consécutive à la loi sur le permis à points ». *La stupide défense de ceux qui soutiennent cet amendement calamiteux – dont on parlait depuis 4 mois – confirme leur ignorance de l'effet médiatique et du minimum de psychologie sociale nécessaire quand on s'occupe de bien public. Puis on a eu droit à la neige : naguère, elle empêchait de rouler, donc moins d'accidents, aujourd'hui elle est dangereuse, donc plus d'accidents ; ou l'inverse, peu importe. Que vont-ils dire désormais après l'explosion du nombre des infractions constatées en 3 mois, qui pourtant est bien loin de refléter le réel ? Que vont-ils dire aux proches de victimes ou devant le désespoir de tous ceux – institutionnels, forces de l'ordre, associations, magistrats – qui luttent chaque jour contre ce fléau ?*

### Excès de vitesse : le retour des chauffards – France-Soir – 21 mars 2011 – Marie-Laure Hardy

Les chauffards font leur grand retour depuis le début de l'année. Les associations dénoncent le laxisme des autorités, qui peinent à trouver des solutions durables.

(...) « Être flashé à 56 km/h dans des cas où il n'y a pas de danger, cela devient parfaitement imbécile ! Cessez d'emmerder les Français ! ». En décembre dernier, ces propos tenus par le député UMP Jacques Myard avant le vote sur l'assouplissement du permis à points avaient suscité la colère des associations de sécurité routière, inquiètes d'un relâchement des automobilistes. Leur mise en garde résonne désormais comme une sombre prédiction : les délits routiers graves ont flambé depuis le début de l'année, avec les conséquences dramatiques que l'on connaît. Le nombre de morts au volant a progressé de 7,5 % en février, après un bond de 21,2 % en janvier.

#### ➤ **Délinquance. Hausse des délits routiers et des violences.**

(Le Télégramme 16 mars 2011)

#### ➤ **Forte hausse des délits routiers graves en 2011.**

(Le Blog Auto 16 mars 2011)

#### ➤ **Alcool, vitesse : flambée des délits routiers graves.**

(Nouvel Obs 17 mars 2011)

#### ➤ **Alcool et vitesse au volant : le retour des mauvaises habitudes.**

(Le Progrès 17 mars 2011)

#### ➤ **Sécurité routière : chevaux à nouveau au galop.**

(Auto News 17 mars 2011)

#### ➤ **Flambée des délits routiers graves en janvier et février.**

(CCFA 17 mars 2011)

#### À fin mars, comparaison 2011/2010

	2010	2011	Δ
Accidents corporels	14 081	14 380	+ 299
Tués	827	912	+ 85
Blessés	17 623	17 770	+ 147
Dont hospitalisés	5 940	6 910	+ 970

### Quelques cas...

**Aveyron – Bilan de février catastrophique. C'est le mois le plus mauvais depuis 1996 en ce qui concerne les tués – 5 personnes tuées contre une seule en février 2010. 11 accidents corporels contre 6, 19 blessés contre 6, et 11 personnes hospitalisées contre 4.**

**Gironde – 17 morts depuis le 1<sup>er</sup> janvier\* : 8 de plus qu'en 2010 – Avec 75 accidents corporels (+ 18) et 99 blessés (+ 24), le nombre d'accidents est reparti à la hausse.**

\*Au 21 mars.

**Moselle – Augmentation de 130 % des grands excès de vitesse – Les interpellations pour alcoolémie ont augmenté de 17,4 % et celles pour conduite sans permis de 14 %.**

**Aisne – Grands excès : + 170 % – Un début d'année catastrophique – Au mois de février, 23 accidents corporels dont 3 mortels et 29 blessés. Le nombre d'infractions relevées grand excès de vitesse est passé de 10 à 27, soit une augmentation de 170 %...**

**Maine-et-Loire – Augmentation du nombre de victimes – sur 2 mois, 4 tués et 11 blessés hospitalisés en plus.**

### Alcool, vitesse : flambée des délits routiers graves en janvier et février – AFP 16 mars 2011

Alcool et drogue au volant, grands excès de vitesse, conduite sans permis : le retour des mauvaises habitudes des automobilistes français semble se confirmer, avec l'annonce mercredi d'une flambée depuis le début de l'année des infractions routières les plus graves.

Chiffre le plus frappant, le nombre de grands excès de vitesse (50 km/h ou plus au-dessus de la limite autorisée) constatés en janvier et février a explosé (+ 55,75 %) par rapport aux deux premiers mois de 2010, passant de 1 514 à 2 358 faits, indique mercredi dans son bilan mensuel l'Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales (ONDRP).

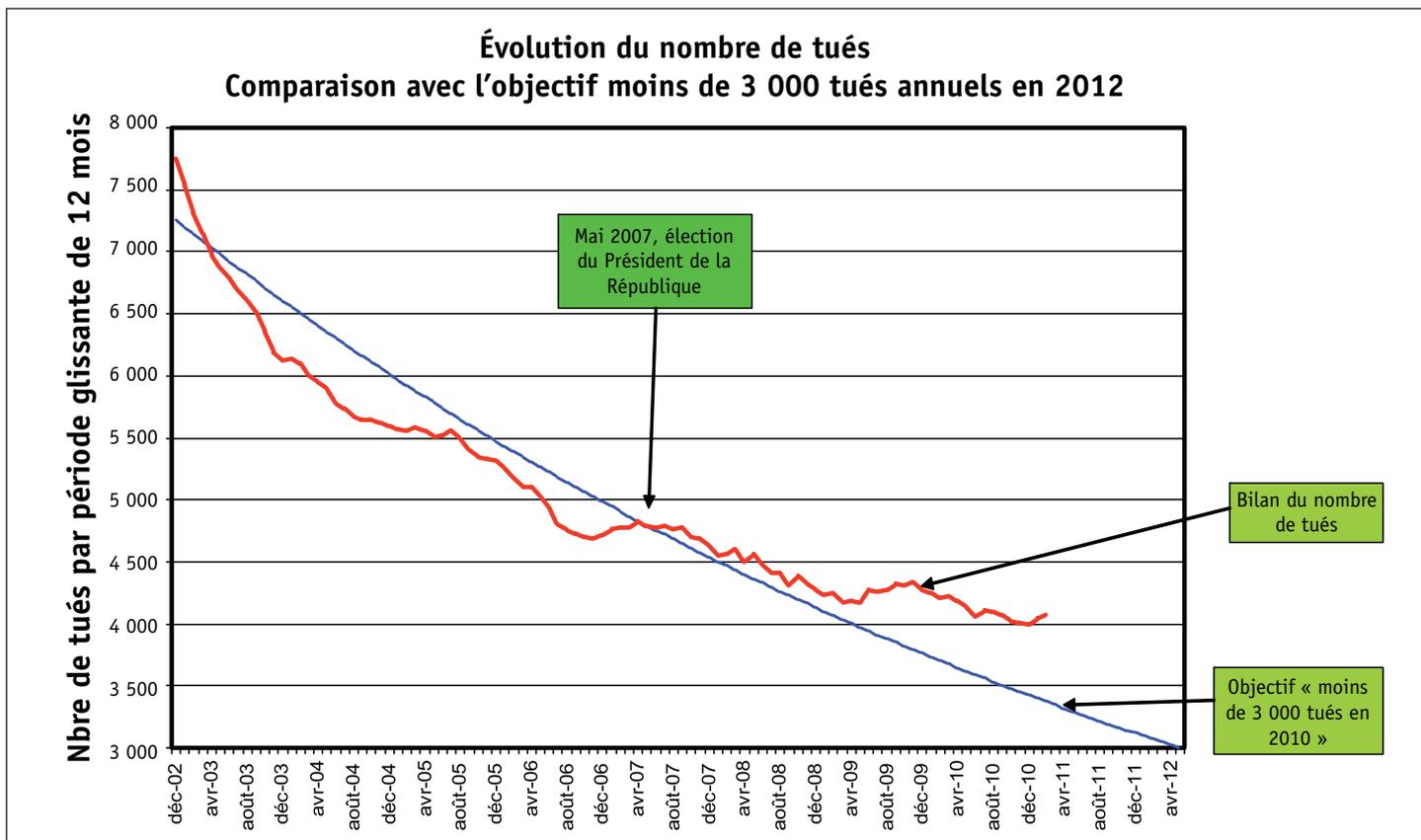
Sur la même période, les « conduites sous l'emprise de l'alcool et/ou de produits stupéfiants » ont augmenté de 16,42 % (32 093, contre 27 567 l'an dernier). Concernant la conduite sans permis, l'augmentation est de 19,16 % (de 13 636 faits en janvier-février 2010 à 16 249 faits en 2011) [...]

## □ L'objectif « moins de 3 000 tués en 2012 » devient irréalisable

- Fin février 2010 : 4 208 tués sur les 12 derniers mois glissants.
- Fin février 2011 : 4 065 tués sur les 12 derniers mois glissants, soit une baisse de 3,40 %.

L'objectif du Président de la République (moins de 3 000 tués à la fin de son mandat) a été tenu jusqu'en mars 2009, et depuis il s'éloigne de plus en plus : aujourd'hui, il y a 700 tués au-dessus de l'objectif !

Pour mieux comprendre l'effet calamiteux de ce que ses promoteurs ont nommé « *assouplissement du permis à points* », nous vous invitons à lire l'éditorial de Claude Got sur son site : <http://www.securite-routiere.org/editoriaux/editoriaux.htm>



### Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière Le bilan détaillé de 2009

Ce document est désormais disponible sous la forme numérisée. Il est accessible au format *pdf* sur le site de la Sécurité routière ([www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr](http://www.securiteroutiere.equipement.gouv.fr)). Sommaire :

➤ **Synthèse générale** : l'année 2009, grandes données de l'accidentalité, analyse conjoncturelle, exposition au risque, action des pouvoirs publics, contexte européen.

➤ **Résultats détaillés** : victimes par âge, catégories, départements, régions, réseaux, milieu urbain ou rase campagne, type d'accident, relation entre infractions et accidents, responsabilité.

➤ **Les usagers et leur comportement** : vitesses pratiquées, interdistances, ceinture de sécurité, alcool et autres psychotropes, principales infractions au Code de la route, permis à points.

➤ **Dans les annexes** – elle sont de retour après une absence que nous avons déplorée –, on retrouve les « pages saumon », qui sont des outils indispensables d'analyse :

- ◇ Répartition des véhicules impliqués.
- ◇ Victimes par catégories d'usagers (Milieu urbain, rase campagne, jour, nuit, hommes, femmes).
- ◇ Victimes selon l'âge (Tous usagers et piétons, cyclistes et cyclomotoristes, motocyclistes, usagers de voitures de tourisme, hommes, femmes).
- ◇ Accidents selon les conditions atmosphériques.
- ◇ Accidents selon l'état de la surface.
- ◇ Véhicules et victimes selon l'obstacle fixe heurté.
- ◇ Accidents impliquant au moins un véhicule de catégorie donnée.



## La voiture citoyenne : évolution du Palmarès entre 2005 et 2010



La « voiture citoyenne » initiée par La Ligue contre la violence routière rassemble 3 critères de conception : ne pas dépasser les vitesses autorisées, protéger les occupants et tous les usagers extérieurs, motorisés ou non, et préserver l'environnement. Un groupe d'experts indépendants et bénévoles, travaille à bâtir un système de notation pour établir un Palmarès des véhicules en vente sur le marché français.

Avec ce Palmarès, la Ligue veut « dénoncer une production de voitures de plus en plus lourdes, dangereuses pour les autres, très coûteuses en énergie et promouvoir une approche de la voiture où l'autre a sa place ». Le premier Palmarès, paru en octobre 2005 en partenariat avec le magazine « 60 millions de consommateurs » analysait 785 véhicules ; en septembre 2010, pour le 8<sup>e</sup> Palmarès, 1 156 véhicules du marché français y figurent.

➤ **Le système initial de notation n'a pas changé** – Les modifications produites par les tests Euro NCAP ont été prises en compte, sauf celle du choc latéral pour des raisons techniques. Par ailleurs une notation *globale* a remplacé l'attribution d'étoiles par critère de protection. Les notes à partir desquelles étaient attribuées ces étoiles étant toujours publiées, depuis 2010 les étoiles ont été remplacées par ces notes pour la protection des occupants et celle des piétons.

➤ **Des informations ont été ajoutées** – Depuis le classement de janvier 2010, 2 indications importantes ont été ajoutées : sur la classe de prix des versions notées et groupe auquel chaque version appartient dans le classement des assureurs. Ces notions n'interviennent pas dans le classement mais sont importantes pour l'acheteur et également utiles pour poursuivre l'analyse statistique des relations avec le groupe de classement des assureurs, notamment l'énergie cinétique maximale des véhicules. Dès le premier Palmarès, on a constaté une liaison très forte entre ces variables, confirmant la pertinence du choix des experts.

➤ **Évolution de la note globale des véhicules** – En octobre 2005, 2 véhicules dépassaient la note 14, et 20 la note 13 ; en septembre 2010, 55 véhicules atteignent ou dépassent la note 14 et 179 la note 13. La moyenne des notes globales a donc augmenté de 1 point ou plus, passant de 9,51 en octobre 2005 à 10,68 en septembre 2010. C'est la conséquence de l'amélioration régulière de plusieurs caractéristiques : réduction de la consommation, amélioration de la protection des piétons et des usagers « non protégés » extérieurs au véhicule (piétons, cyclistes, usagers de deux roues à moteur), apparition de modèles à masse faible ce qui témoigne de la prise en compte de la relation entre la masse et la consommation de carburant, donc l'émission de dioxyde de carbone.

➤ **Comparaisons sur le long terme** – Le classement d'octobre 2005 concernait 785 versions, celui de septembre 2010 concerne 1 156 versions. L'offre s'est développée à tous les niveaux : nombre de marques (37 au lieu de 31), nombre de modèles (182 au lieu de 98), nombre de versions (1 156 au lieu de 785). Plus de véhicules Diesel sont proposés.

Mais le bilan est décevant. En septembre 2010, la puissance moyenne des véhicules est de 148 chevaux, alors que 70 chevaux sont suffisants pour une voiture moyenne. Les compteurs affichent des vitesses toujours plus élevées : en 2005 une voiture essence permettait d'aller jusqu'à 195 km/h et en 2010 jusqu'à 201,7 km/h. Une voiture Diesel 196 km/h contre 187 km/h en 2005.

Grâce à des moteurs plus performants la consommation de carburant est en baisse mais ces progrès sont gaspillés par des véhicules inutilement lourds, puissants et rapides : la masse moyenne des voitures est passée de 1 357 kg en 2005 à 1 461 kg. Ce n'est pas explicable par une meilleure protection des occupants puisque c'est la conception de la structure du véhicule qui fait la différence, non son poids. Les tests d'Euro NCAP de protection des occupants le prouvent. En revanche, plus une voiture est lourde, plus elle émet de dioxyde de carbone et plus elle est dangereuse pour les autres usagers.

### Les versions dépassant la note 14 :

- les citadines 4 places : Toyota iQ 68 chevaux essence (2<sup>e</sup> du classement général),
- les citadines 2 places : Smart 45 chevaux diesel (14<sup>e</sup> du classement général),
- les petits véhicules familiaux : Honda Insight (1<sup>re</sup> du classement général),
- les grands véhicules familiaux : Toyota Prius (2<sup>e</sup> du classement général).

➤ **Quels véhicules sont citoyens ?** – En octobre 2005, la Fiat Punto, dominait le classement, puis la Toyota Prius et la Citroën C4. Le trio de tête plaçait comme automobile citoyenne de petites voitures familiales, sûres pour leurs conducteurs et moins dangereuses pour les autres. Elles étaient mieux classées que les grosses allemandes : en dernière place, un bolide, l'Audi TT roadster, avec 4/20. La première voiture française, la Citroën C4 5 portes HDi, 110 cv, était troisième avec 13,9/20.

En 2010 la meilleure du classement général est un petit véhicule familial, la Honda Insight, avec 15,72. En 2<sup>e</sup> place, la Toyota IQ. La Toyota Prius est 3<sup>e</sup>. La Citroën C4 disparaît des « meilleures » : malgré sa note de 14, son premier modèle (C4 Diesel avec filtre à particules) se place 52<sup>e</sup>.

➤ **Les 20 modèles/versions les mieux classés ont des notes supérieures à 14,5.** À l'évidence l'équilibre existe entre les 4 axes de notation. Certains véhicules ont une qualité particulière, mais ne sont pas mauvais sur un autre critère. Par exemple, la Honda Insight et la Toyota Prius, véhicules hybrides sont 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> du classement, plus pour la protection des occupants et des piétons que pour la nature hybride de leur motorisation. Les véhicules tout terrains, les « pick-up », les coupés ne dépassent pas 10. Les constructeurs français ne sont pas très performants. Le premier modèle français (une Peugeot 207 Diesel) est 38<sup>e</sup> avec 14,15. Et seuls 20 modèles/versions français dépassent la

note 13 : 9 chez Citroën (versions de C1, C3, C4 et Nemo), 9 chez Peugeot (versions de 207 et 308), et 2 Renault (versions de Mégane).

### ➤ La protection des piétons –

L'amélioration des tests de protection des piétons est favorable à l'ensemble des usagers « non protégés » extérieurs au véhicule : piétons, cyclistes et usagers de deux roues à moteur. La comparaison des 6 premiers Palmarès permet de constater une amélioration : le nombre de voitures à 1 étoile diminue, celui des voitures à 2 ou 3 étoiles est en augmentation, aucune voiture ne dépasse 3 étoiles en 2008.



Protection des piétons : aucun véhicule ne dépasse 3 étoiles.

### Conclusions

Des progrès ont été réalisés : réduction de la consommation, amélioration des notes obtenues aux tests de protection des piétons, apparition de modèles à masse relativement faible. Mais

le bilan est décevant puisque que l'on constate en moyenne sur les modèles/véhicules du dernier Palmarès, plus de poids, plus de carbone, plus de puissance et l'augmentation de la vitesse maximale.

Le dernier axe de progrès est l'agressivité, exprimée par la valeur de l'énergie cinétique maximale. Mais il n'y a pas de volonté politique, il faudra donc quelques années pour obtenir une réduction de ce côté.

Aujourd'hui les objectifs de sécurité et de protection de l'environnement se jouent au niveau européen, où le lobby des constructeurs est puissant.

La formule retenue par la Commission Européenne pour fixer le taux des pénalités applicables aux véhicules neufs en fonction de l'émission de dioxyde de carbone introduit la masse du véhicule pour la réduction de ce taux. Il y a une contradiction dans cette mesure. En effet l'émission de dioxyde de carbone est corrélée au poids. Plus le véhicule est lourd plus il émet de CO<sub>2</sub> et plus on réduit la pénalité.

Pour cesser de gaspiller les progrès en rendement des moteurs, il faut taxer la masse et la vitesse maximale.

## ÉTAT DES RÉGLEMENTATIONS EUROPÉENNES EN 2010

Pays de l'Union européenne	Réglementation concernant le téléphone portable	Vitesse en km/h			Réglementation sur le permis à point
		Agglomération	Route à deux voies	Autoroute	
Allemagne	Interdit	50	100	130*	Oui
Autriche	Interdit	50	100	130	Non
Belgique	Interdit	50	90	120	Non
Bulgarie	Interdit	50	90	130	Non
Chypre	Aucune	50	80	100	Non
Danemark	Interdit	50	80	130	Non
Espagne	Interdit	50	90	120	Non
Estonie	Aucune	50	90	110	Non
Finlande	Aucune	50	80	120	Non
France	Interdit	50	90	130	Oui
Grèce	Aucune	50	90	120	Oui
Hongrie	Aucune	50	90	130	Non
Irlande	Interdit	50	80	120	Oui
Italie	Interdit	50	90	130	Oui
Lettonie	Interdit	50	90	100	Oui
Lituanie	Aucune	60	90	130	Non
Luxembourg	Interdit	50	90	130	Oui
Malte	Aucune	50	80	–	Non
Pays-Bas	Interdit	50	80	120	Non
Pologne	Interdit	50	100	140	Oui
Portugal	Interdit	50	90	120	Non
République tchèque	Aucune	50	90	130	Non
Roumanie	Interdit	50	90	130	Non
Royaume-Uni	Interdit	48	113	113	Oui
Slovaquie	Interdit	50	90	130	Non
Slovénie	Aucune	50	90	130	Non
Suède	Aucune	50	100	110	Non

Source : DG-TEN-UE.

## □ La ligue du Loir-et-Cher

*L'association départementale existe officiellement depuis le 6 février 1996. Jean-Luc Carl en est l'infatigable Président fondateur avec Bérangère Levêque, après un passage de relais en 2001 et 2002 à Philippe Ruffié. L'association compte des adhérents dont l'âge se situe entre 23 et 90 ans. Quatre générations, des militants aux parcours de vie et sensibilités différents, néanmoins solidaires dans leur engagement contre la brutalité des déplacements.*

Cette richesse générationnelle et culturelle est aussi une somme de connaissances : possibilités techniques des aménagements, expertise de 60 années dans le domaine de l'équipement, regard photographique acéré de François, rappel constant de Florence, infirmière, sur la fragilité du corps. Les narrations de René, dont les capacités visuelles sont devenues déficientes, sont d'une valeur inestimable quant aux obstacles à franchir dans l'espace public pour les plus fragiles d'entre nous. Son expérience de conseiller en accessibilité affine nos analyses, renforce nos arguments face aux décideurs.

En bref, l'exaspération de chacun est convertie en masse énergétique pour réveiller l'assoupissement de ceux qui ont le devoir d'agir. Est-ce la Loire alanguie, face aux bureaux de l'Administration, qui favorise cette torpeur indifférente aux risques encourus par les plus vulnérables ?

### Paradoxe : pays de cocagne et routes les plus meurtrières de France

► Le Loir-et-Cher est une terre qui trouve son identité dans la diversité : sa géographie et ses paysages, plus de 4 000 km de cours d'eau, une position privilégiée au cœur de la région Centre et à proximité du Bassin parisien, des réalisations architecturales qui drainent un tourisme international, une accumulation culturelle et un patrimoine biologique exceptionnels. Cette image d'équilibre et de diversité se noie dans la conclusion d'une étude d'accidentalité. Proportionnellement au nombre d'habitants et d'accidents, les routes du Loir-et-Cher sont parmi les plus meurtrières de France. Les pouvoirs publics départementaux mettent en avant la position « de transit » du Loir-et-Cher : la responsabilité des accidents incomberait aux conducteurs des autres régions. Cette analyse tombe quand on constate le taux de responsabilité des conducteurs de notre région impliqués dans les accidents. Des accidents qui ne se produisent pas seulement sur autoroutes ou grands axes, mais sur les chemins départementaux et en agglomération.

► **Les deux rivières, le Loir et le Cher**, traversant le département, constituaient traditionnellement des points de fixation majeurs de la population. Depuis plusieurs années, celle-ci s'est déplacée vers les bourgs isolés, entraînant une augmentation de la circulation vers les trois pôles d'activité : Blois, Romorantin, Vendôme. Les pouvoirs publics ont-ils vraiment mesuré les conséquences de ces flux migratoires qui augmentent l'insécurité sur les routes secondaires ? La vitesse réglementaire reste trop

élevée augmentant le risque accidentel sur les chemins départementaux partagés entre véhicules légers, camions, cyclistes, piétons et usagers vulnérables.

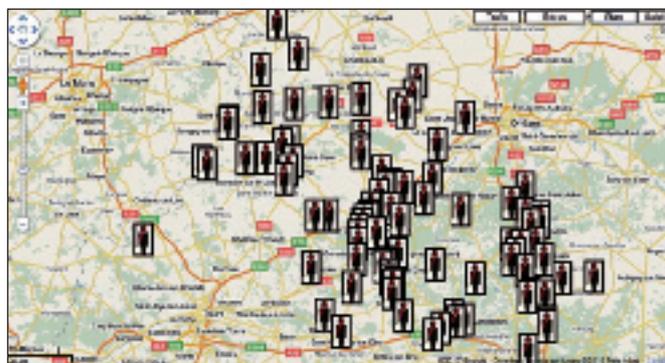
### ► Des villes royales qui ne roulent plus carrosse

Déjà stigmatisée en 2010 pour son retard dans le journal l'Express, la ville touristique de Blois appauvrit son image en déclarant qu'elle ne sera pas prête, selon la loi, pour une accessibilité en 2015. Depuis que les trottoirs de la ville sont devenus des aires de stationnement, les courtisanes perdent de leur splendeur chaque jour pour rejoindre la misère des caniveaux, donc à quelques centimètres d'une circulation dense.

**Les Romorantinois**, eux, marchent à l'ombre pour parcourir les kilomètres de cette ville très étendue, sans transport public.

### ► La Ligue 41 : comment décliner les priorités du bureau national

- ◊ Lobbying auprès des institutions...
- ◊ Contacts permanents avec des associations locales (Vélo 41)
- ◊ Enquêtes auprès des lycéens, travail préalable avant toute intervention.
- ◊ Participations et soutien des associations de riverains et qui s'étendent bien au-delà du département, comme La Bohalle dans le Maine-et-Loire
- ◊ Publications d'affiches : voiture citoyenne, sas vélo, double-sens cyclables.
- ◊ Café citoyen organisé avec Pascal Pressicaud sur « le vélo en ville », le 31 mars.
- ◊ Et nous serons au Tribunal correctionnel le 8 septembre pour assister François Bourdillon, cycliste percuté à l'arrière par un chauffard ivre, en état de récidive, ayant commis un délit de fuite.



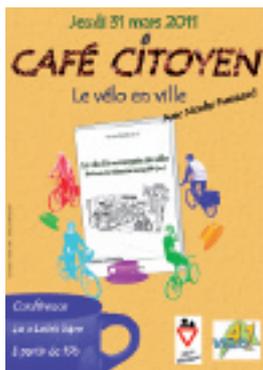
Une carte des accidents mortels dans le département avait été mise en ligne sur google.maps. Une main malveillante a modifié le document...

### Des pratiques qui favorisent la réactivité

Notre association a développé des pratiques qui ont évolué avec le temps et les exigences d'immédiateté. Une veille informative couvrant le Loir-et-Cher et plusieurs départements limitrophes a été mise en place dès 1997. Ainsi, nous alimentons la revue de presse transmise par le Bureau National avec des informations qui se révèlent également très utiles au niveau local. C'est ainsi que nous détricotons une information, par un droit de réponse le jour même de sa parution, pour rétablir la part de vérité due au lecteur. Nous réagissons également de façon instantanée à une déclaration ou décision pour faire connaître notre position, par un communiqué de presse et surtout sur notre blog.

## À Blois : un Café citoyen sur le vélo

Pour préparer la semaine du développement durable, le 31 mars avait lieu à Blois une conférence sur « le vélo en ville » animée par Nicolas Pressicaud (1).



Pour l'auteur du « Vélo à la reconquête des villes », il fallait « donner du sens à ce qui est fait en matière de politique vélo ».

Ce café citoyen répondait à plusieurs objectifs : pour l'association Vélo 41, il est important de défendre les « circulations douces » lors des déplacements au quotidien et non seulement touristiques puis de s'interroger, à l'instar de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) : « le vélo est-il sur la bonne pente ? ». Pour la Ligue Contre la Violence Routière, il faut prendre en compte tous les usagers vulnérables : les accidents sont autant de révélateurs des dysfonctionnements d'un système incapable d'agir concrètement et localement en réponse aux objectifs affichés de sécurité routière.

Après avoir fait un tour de reconnaissance en vélo dans la ville de Blois, Nicolas Pressicaud a expliqué la genèse de son livre (1), dans lequel il apporte une nouvelle approche « mobilité » aux techniciens, aux associations, aux élus. Il se sert de l'expérience néerlandaise (grâce à son collègue Jan Konold). Pour eux, il est impératif de lutter contre les préjugés : par exemple le fait de dire « dans notre ville on a une piste cyclable, mais il n'y a jamais de cyclistes, pourquoi voudriez-vous que l'on continue à faire des pistes cyclables ? ». Avec ce type d'argumentation, le débat est vite clos, la discussion est difficile. Le consultant propose de partager du vocabulaire et des idées communes pour que tous les acteurs puissent aller dans le même sens. Il voit le vélo comme un révélateur, pour favoriser l'apaisement de la circulation et contribuer à une nouvelle économie de fonctionnement de la ville.

Les PDU (Plans de Déplacement Urbain) « Considérer que la part modale du vélo sera toujours marginale est une erreur. Elle est proportionnelle à la politique cyclable que l'on a. Il faut aller vers un "système vélo", vers une ville cyclable avenante au vélo. Il faut un ensemble cohérent et de l'ambition : en ville la part modale du vélo devrait être de 20 à 30 %. Aux Pays-Bas actuellement, elle est de 27 % et de plus de 40 % dans certaines villes ! »

### 5 critères pour un aménagement cyclable

**1 – La sécurité :** la voirie doit être plus sûre à vélo qu'avant ; si l'aménagement cyclable est perçu comme dangereux par les usagers, c'est un échec.

**2 – La compétitivité :** le vélo doit permettre de gagner du temps par rapport à la voiture, avec des raccourcis, des doubles-sens cyclables. Il faut éviter les détours trop longs.

**3 – La commodité :** il ne faut pas rater l'entrée. « S'il faut être au courant pour y accéder, c'est qu'il y a un souci. L'aménagement cyclable doit plutôt se trouver là où se trouve naturellement amené le cycliste à circuler ».

**4 – La compatibilité :** en Belgique par exemple, il existe des zones polyvalentes, multifonctionnelles en inter-urbain. Au contraire, en France, au carrefour, la bande va se terminer « en queue de poisson »...

**5 – Attractivité :** il y a des efforts à faire au niveau des Conseils Généraux. Surtout si les vélos à assistance électrique (VAE) se développent. Les routes départementales manquent souvent de sécurité. Jalonnement, itinéraires alternatifs plus calmes, éloignés de la circulation automobile. Les enjeux sont énormes pour l'avenir.

Des vidéos de la conférence blésoise sont mises en ligne sur le blog : bougezautrementablois.over-blog.com

(1) Nicolas Pressicaud – « Le vélo à la reconquête des villes – bréviaire de la vélorution tranquille » – L'Harmattan.

## Riverains oubliés ou la colère de Marie-Martine

2002, une année glorieuse pour la sécurité routière, avec la mobilisation massive des pouvoirs publics répondant à la priorité fixée par le Président de la République. Une année qui a tiré sa révérence un peu trop tôt pour laisser place à une rafale d'années frileuses. 9 ans à guetter avec angoisse le retour des enfants ou du conjoint, à vivre fenêtres fermées, à insonoriser les maisons, à sacrifier des pièces devenues inhabitables par le bruit et la pollution, à constater la dégradation de leur habitat par les secousses motorisées. Pour les riverains, ni glorieuses, ni frileuses, une succession d'années piteuses, dans l'attente de mesures pour faire enfin le grand saut qualitatif, du moins le bond leur permettant de renouer avec un quotidien pacifié qui les mettraient, eux et leurs proches, hors d'atteinte de la barbarie routière.

**Un retard paradoxal :** les riverains ont trop vu, trop entendu, trop tremblé devant des camions et engins agricoles XXL inadaptés en agglomération, des voitures inutilement puissantes et des motos débridées roulant à des vitesses mortifères. Ils ont constaté avec effarement l'étalement urbain des bourgades rurales et ses conséquences sur la mobilité individuelle et la circulation. Ils ont connu les défaussements, les réponses méprisantes à leurs propositions d'aménagements, de réduction des vitesses, de transports collectifs, de navettes. Plus récemment, un nouveau coup leur a été porté avec la tolérance accordée aux « petits excès de vitesse » : la déviance érigée en norme. Au lieu de prendre des mesures qui garantissent d'éviter les dérives, on inscrit les dérives dans la loi ! A-t-on pensé, cette fois encore, aux implications funestes de cette indulgence en agglomération ?

**Des riverains à l'humeur peu belliqueuse :** ils refusent une posture de victime, mais finissent par se demander si, par hasard, on ne miserait pas un peu trop sur leur patience. À quand les mesures compensatoires – exemple : 30 km/h dans nos agglomérations ? Ce serait la première étape nécessaire de clarté et d'honnêteté vis-à-vis de citoyens exposés à un danger permanent, et qui ont exprimé, par leur silence, une confiance envers la protection civile.

Le riverain a-t-il une existence ectoplasmique ? Il possède un système nerveux inflammable après neuf ans de vie rabotée. Versant sa contribution à la caisse commune, il sait que l'argent public revient à la fourniture de biens publics. Pour éviter d'avoir à dire qu'il n'y a pas d'argent pour améliorer le sort des riverains, il serait louable de fermer le robinet des subventions allouées à des loisirs discutables. Les budgets communaux festifs pourraient-ils se mettre à la diète, pour la santé de tous d'ailleurs ?

Marie-Martine, Ligue 41

# □ Vigilance et attention (1<sup>re</sup> partie)

La Ligue 44 a organisé en septembre une conférence-débat avec comme invité Pierre Van Elslande, directeur de recherches au département « mécanismes d'accidents » de l'INRETS. L'occasion pour faire le point, mais aussi d'aborder la question de la communication au volant et les enjeux de cette pratique. Un autre article paraîtra cet été sur « Vigilance et somnolence ».

## 1 - Définitions

La vigilance est un « état », l'attention est une « action ».

Ces termes sont souvent confondus. Dans les sciences cognitives, la **vigilance** réfère aux variations psychophysiologiques de l'état vigile (éveil) de l'individu, alors que l'**attention** englobe une variété de processus intervenant dans le traitement de l'information. On peut résumer ces définitions en disant que la vigilance est un « état », alors que l'attention est une « action ». Il ne faut toutefois pas perdre de vue que l'un est le support de l'autre : on a besoin de vigilance pour pouvoir exercer son attention.

### La vigilance

- Qualifie les processus d'activation non spécifique de l'organisme (« niveau d'éveil »).
- C'est la base physiologique du fonctionnement de l'organisme : en cela, c'est le socle de toute activité.
- En conduite, la vigilance permet de faire face aux tâches monotones.
- Les erreurs de vigilance correspondent à une altération du niveau d'activation générale du système nerveux central.
- Un bon niveau de vigilance ne garantit pas une attention efficace.
- Le niveau général d'activation de la vigilance est situé sur un continuum « veille – sommeil » : comme ceci :
  - Sommeil paradoxal.
  - Sommeil profond.
  - Sommeil léger.
  - Endormissement.
  - Veille diffuse.
  - Veille attentive.
  - Hyperexcitation.
- Le niveau de vigilance est influencé par de nombreux facteurs :
  - ⇒ Endogènes : rythme circadien (Cf. encart page 13), troubles du sommeil, fatigue, temps de conduite, psychotropes, état physiologique, âge, irritation, stress.
  - ⇒ Exogènes : situations routières monotones, situations routières stressantes.

### L'attention

- La conduite nécessite un traitement adéquat des informations de l'environnement :
  - ⇒ De nombreuses tâches mentales souvent simultanées.
  - ⇒ Des mécanismes attentionnels qui permettent leur régulation.
- L'attention oriente l'activité mentale vers les éléments pertinents de la situation ou de la tâche. Elle contrôle le traitement de l'information. Elle permet de faire face aux tâches complexes et concurrentes.

- Les capacités attentionnelles de l'individu à un moment donné sont limitées, alors que le milieu dans lequel évolue le conducteur comporte une infinité de *stimuli* différents.

- Le système attentionnel de l'individu ne peut traiter la masse d'informations qui lui parvient. La prise d'information du conducteur se règle alors de manière inconsciente pour ne pas le saturer, en divisant ses ressources sur les différents aspects de la tâche en fonction de leurs exigences.

- ⇒ En sélectionnant certaines informations selon leur pertinence face à l'objectif à atteindre.
- ⇒ En inhibant les informations non pertinentes.
- ⇒ En utilisant les processus automatisés qu'il a acquis par l'expérience.
- Les perturbations de l'attention sont parmi les facteurs les plus fréquemment impliqués dans les accidents.



## Caractérisation des processus attentionnels

Le système cognitif fait preuve d'une capacité d'économie de ses ressources : il tend à les partager en faisant appel à des processus plus ou moins « consommateurs » selon la situation :

### 1 – Processus automatiques

Ils sont issus de notre expérience qui a formé au fil du temps des « routines » opérationnelles : par exemple, un feu au rouge demande très peu d'attention pour provoquer notre arrêt, c'est « automatique ».

Ces processus sont exécutés rapidement, de manière autonome et irrépressible, ils sont non conscients et ne demandent pas de ressources attentionnelles.

### 2 – Processus contrôlés

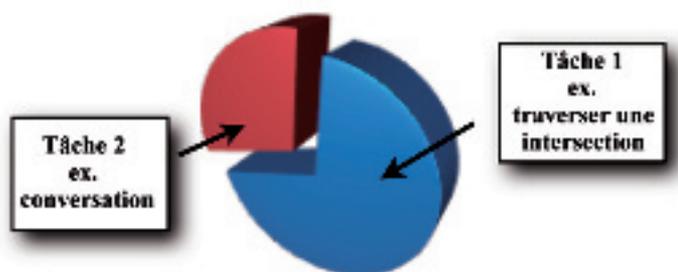
Afin de répondre à un environnement constamment changeant comportant des *stimuli* nombreux, souvent nouveaux et complexes, le système cognitif alloue une part majoritaire des ressources attentionnelles à la tâche. C'est ce qui se passe par exemple lorsque la chaussée est particulièrement glissante, nous sommes « concentrés » sur la tâche et incapables de prêter attention à un autre sujet.

**3 – La somme des ressources** utilisées est toujours limitée à la capacité disponible à un moment donné.

## 2 - Que se passe-t-il au volant ?

Pour conduire, il faut pouvoir **percevoir** les indices, les **discriminer** (utiles, pas utiles), établir **un diagnostic** (synthétiser les informations), **un pronostic** (quelles sont les conséquences possibles) et enfin **décider** de l'action et la **mettre en œuvre**.

► Pour cette tâche, le conducteur doit donc disposer d'une capacité suffisante de traitement de l'information adaptée à la variabilité des situations (de la conduite en milieu urbain sous la pluie avec un trafic très dense et rapide à la conduite solitaire sur une autoroute peu fréquentée de jour par temps sec par exemple). S'il décide d'effectuer une autre tâche dans le même temps, son système cognitif va devoir partager la ressource attentionnelle. Or à un instant et dans un état de vigilance donnés, cette ressource n'est pas extensible : ce qui est donné à la nouvelle tâche est pris sur la première.



Ni le diamètre du « camembert », ni son épaisseur ne s'adaptent à l'appétit du client.

► Le problème de la saisie des indices extérieurs est en outre posé : car lorsqu'il est sous contrainte, le même système cognitif va s'« économiser » en réduisant la perception visuelle : on a un effet voisin de celui lié à la vitesse ou à l'alcoolémie, qui se traduit par une focalisation du regard sur des informations plus utiles, au détriment de la perception périphérique. Il en va de même lorsque le conducteur dévie son regard pour chercher un objet, manipuler un bouton, etc. 90 % des informations routières utiles provenant du système visuel, on peut imaginer le risque induit.

### 3 - Téléphone et autres effets distrayeurs



Depuis la première vague des téléphones tenus à la main, les causes de partage de l'attention se sont multipliées. On est stupéfait de savoir que les constructeurs montent en série des « kits mains libres », tout en adhérant aux principes mille fois répétés de sécurité routière (« *téléphoner en conduisant est dangereux !* »). Mais ceci est presque anecdotique quand on constate qu'en 10 ans la voiture est devenue un véritable bureau, ou bien un studio de musique, ou... une salle de cinéma, puisque sur le petit écran du tableau de bord on peut visionner tout en roulant son film préféré. Un constructeur allemand propose de *surfer* sur internet. On tape ou on lit des SMS. Les écrans, le GPS ou les micros délivrent en nombre des informations qu'il faut assimiler et interpréter.

**En France, les études de l'ONISR** (1) montrent que 250 vies seraient épargnées chaque année si personne ne téléphonait en conduisant (6 à 7 % des tués). Mais nous manquons cruellement d'une étude épidémiologique sur le sujet : *quid* des « *pertes de contrôle pour raison indéterminée* », des « *collisions frontales inexplicables* » et autres bolides « *percutant une voiture de service sur autoroute* ». Alors que chaque accident douteux devrait être objet d'une recherche de cause (les opérateurs gardent en

### Vous téléphoniez ? Eh bien, surfez, maintenant.

Cette photo figure dans le catalogue reçu récemment d'un constructeur allemand de voitures. Un écran au milieu de la planche de bord sous lequel un ordinateur permet d'accéder aux services Internet. L'image d'un moteur de recherche bien connu illustre cette commodité. Il n'est pas étonnant de trouver ce service sans doute utile dans les voitures où beaucoup de gens passent désormais de nombreuses heures quotidiennes à titre professionnel.



**Utiles, certes : mais en stationnement !** Car focaliser le regard sur cet écran, puis détourner son attention pour manipuler, lire, interpréter, c'est beaucoup trop pour un seul cerveau, même génial, et le risque d'accident monte en flèche ! Il serait d'ailleurs facile de bloquer automatiquement les transactions dès que le véhicule est en mouvement. Mais comme on connaît ses saints on les honore. Afin de vérifier, j'allai chez un concessionnaire, l'un de ces temples du *vroom-vroom* où la voiture du pauvre est affichée à 50 000 €. Je ne fus pas étonné de la réponse – limite ironique – du vendeur : « *Mais bien sûr que ça fonctionne en roulant ! Et même, je vais vous dire, Monsieur, je vends des voitures à cause de ça ! Pour moi, c'est un bon argument de vente, croyez-moi !* ». Faussement ingénu, j'osai une remarque militante : « *mais ce n'est pas dangereux de faire des choses comme ça en conduisant ?* ». Il y a des moments où la pensée s'imprime au front de son auteur : « *Il faut pardonner à ce papy, qui nous arrive tout droit du télégraphe Chappe, des messages codés de la France Libre, au mieux de l'ORTF...* »

J'ai perçu la distance intersidérale qui nous séparait, en dépit de notre humanité commune.

C. C.

mémoire les transactions téléphoniques), rien ou presque rien n'est fait, et les fiches BAAC (2) ne permettent aucune remontée. Aux États-Unis, on commence cependant à faire les comptes : les SMS en roulant, c'est 6 000 tués par an, par exemple. Et on a constaté début 2010 que le puissant lobby des télécommunications a réussi à étouffer les chiffres catastrophiques du téléphone au volant depuis 2002...

### Un coup d'œil dans le rétro...

C'est toujours utile lorsqu'on veut expliquer le présent. Dans les années 50 à 60, la vitesse et la puissance des véhicules ont augmenté constamment, sans grande préoccupation de la variable humaine. Le résultat a été 16 000 tués dans les années 70. La ceinture de sécurité a été inventée en... 1903. Il a fallu attendre 1959 en Suède et... 1973 en France pour en trouver à l'avant dans les voitures et 1990 à l'arrière. Des centaines de milliers de vies perdues. Pendant 50 ans, les aménageurs urbains ont joué fluidité et rapidité du trafic contre sécurité et droit fondamental des usagers non motorisés : nos villes en payent encore le prix par la difficulté, voire l'incapacité à créer des espaces sûrs pour les piétons, des circulations cyclables etc.

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

(2) BAAC : Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel de la circulation.

**Le point commun est la négation du risque**, sous des motifs très divers : pour ce qui est des voitures, le marketing des constructeurs a toujours traîné des pieds chaque fois qu'il fallait prononcer ce mot détestable devant les clients et ceux-ci, peu informés, ont tardé à inclure cette notion dans leur cahier des charges. La passion a longtemps fait loi dans ce marché. La course aux équipements, qui fait beaucoup pour la sécurité, s'égarer parfois lorsqu'elle subit aveuglément la demande.

Quant aux pouvoirs publics, ils sont toujours faibles et leur inertie est grande devant les lobbies, cette faiblesse se retrouvant désormais dans l'instance européenne.

### « Le pire n'est jamais sûr... ». C'est sûr ?

Va-t-on laisser se développer une nouvelle grande cause d'accidents ? On a presque envie de parler de « pandémie », tant est généralisé le risque d'une augmentation des accidents dus à la perte d'attention au volant. Il faut être clair : l'enjeu est déjà de plusieurs centaines de vies à sauver. Mais depuis 2006 (date

de la dernière étude), avec l'arrivée de matériels sophistiqués – toujours aussi dangereux – la fréquence d'appel et la durée n'ont pu qu'évoluer à la hausse. Faire appel à la « responsabilité » en espérant que les choses se réguleront d'elles-mêmes n'est pas envisageable – ce serait même politiquement irresponsable –, sauf à penser qu'il s'agit non d'un problème technique de sécurité pour lequel des solutions existent, mais d'un aléa laissé aux errements de la société : dans ce cas, cette même société aura à en assumer dans la douleur les dramatiques conséquences.

Claude Chabot

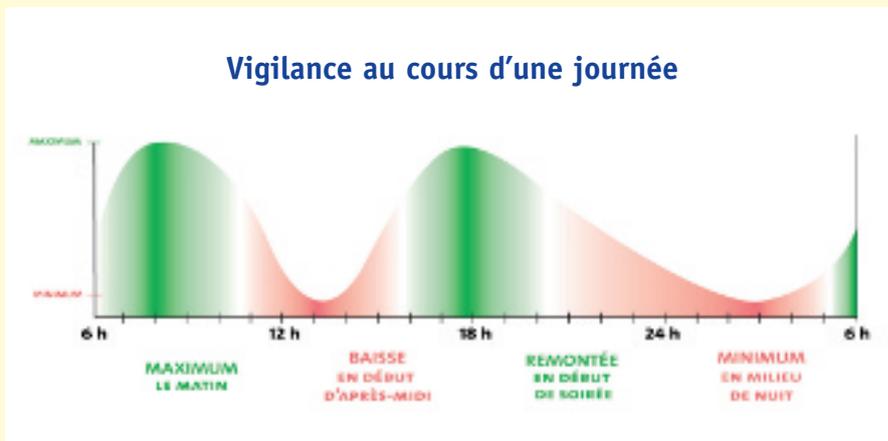
Nous remercions Pierre Van Elslande de la relecture qu'il a bien voulu faire de cet article et des conseils qu'il nous a apportés. Il faut lire : « *De la vigilance à l'attention... Influence de l'état psychophysique et cognitif du conducteur dans les mécanismes d'accidents* » – INRETS (présenté dans Pondération N° 85 – Page 20)

## Horloge et vigilance

Pratiquement tous les êtres vivants possèdent une horloge interne, capable de leur donner l'heure même au fin fond d'une grotte, en absence de toute information sur le jour extérieur. Les humains n'échappent pas à cette règle. Le premier à l'avoir révélé au grand public est le spéléologue français Michel Siffre, qui a passé volontairement deux mois sous terre, en 1962 (1). Ces horloges biologiques sont qualifiées de « circadiennes », du latin « circa », environ, et « diem », jour. Livrées à elles-mêmes, en effet, elles ne font pas un tour de cadran en exactement 24 heures. Dans l'espèce humaine, cette durée est en moyenne de 24 heures et 20 minutes. Cela implique que nos horloges prendraient environ 20 minutes de retard tous les jours, si elles n'étaient pas remises à l'heure chaque matin.

La synchronisation de nos horloges circadiennes avec le jour extérieur est essentiellement le fait de la lumière. Il est donc très important de s'y exposer le matin, aussitôt que possible après le réveil. La lumière agit sur l'horloge uniquement par la rétine, mais par une voie spécifique, indépendante de la vision consciente. Ainsi certains aveugles sont-ils toujours en phase avec le jour extérieur, tandis que d'autres, qui ont perdu toute connexion entre rétine et cerveau, se décalent progressivement, comme M. Siffre au fond de son gouffre.

L'horloge circadienne contrôle de nombreuses fonctions de l'organisme (sécrétions hormonales, tension artérielle, appétit, état de veille...). La baisse de température corporelle qui commence dans la soirée est indispensable à l'endormissement. Indépendamment de la fatigue accumulée dans la journée, c'est vers 3 ou 4 h du matin, quand notre température est minimale, que nous sommes le moins performants, en particulier sur le plan intellectuel... ce qui correspond assez bien au pic d'accidents de la route (2), mais aussi aux heures des pires accidents industriels récents : Three Mile Island, Bhopal, Tchernobyl... Pour le premier, l'équipe alors en place en était à son premier jour de travail nocturne, et n'était donc probablement pas encore bien adaptée à ses horaires de nuit.



NB : le creux de 15 h est en réalité bien moins marqué que celui de la nuit.

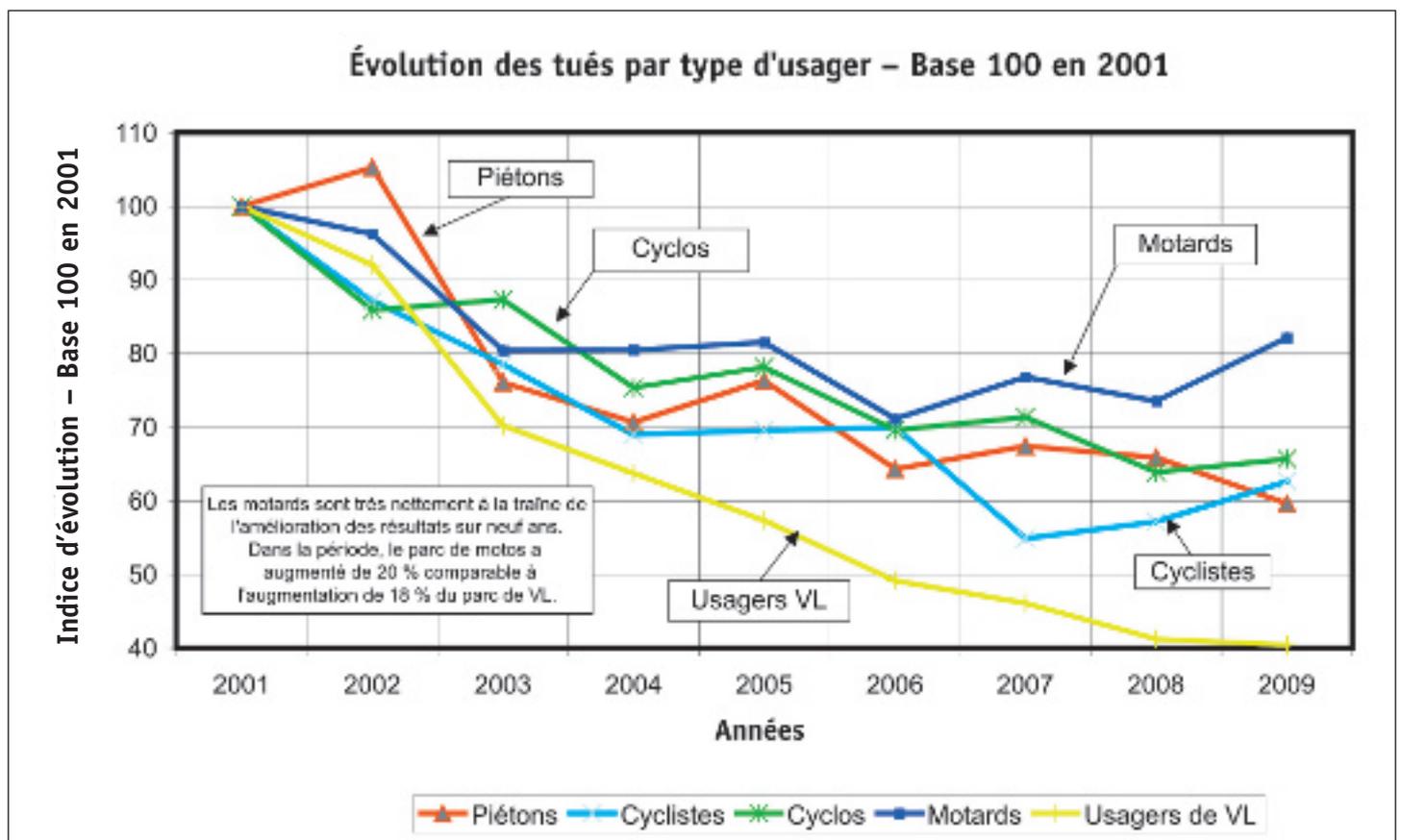
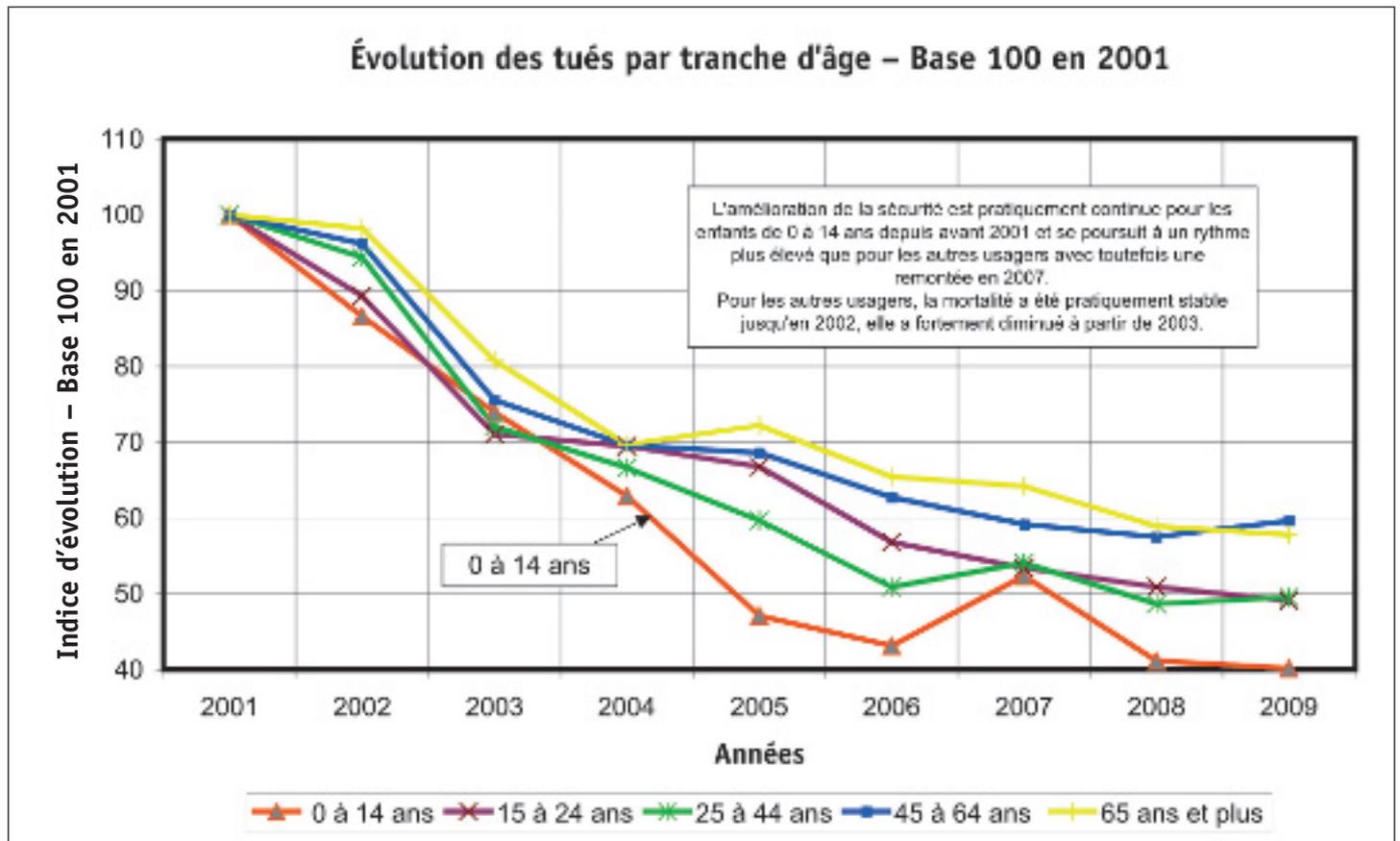
André Klarsfeld – *Les horloges du vivant* – Odile Jacob – 2009

(1) Il a raconté son expérience dans plusieurs ouvrages, dont *Hors du temps*, Paris, Julliard, 1963.

(2) Facteur aggravant : ce creux circadien coïncide aussi avec les horaires de sortie des boîtes de nuit.

# Évolution du risque routier par âge et par type d'usagers

Travail réalisé par Gérard Pétin





# □ Vie des associations départementales

## Val-d'Oise

### Salon de l'étudiant

➤ Le 22 janvier, 3 militants de la Ligue 95 étaient présents sur le stand de la Sécurité Routière du Val-d'Oise lors du salon de l'étudiant, de la formation et des métiers à Cergy-Pontoise. Ils ont pu répondre aux questions des nombreux étudiants, souvent accompagnés de leurs parents, qui se sont arrêtés au stand. Les sujets abordés étaient nombreux : dangers de l'alcool et des drogues, mode d'emploi de l'éthylotest, comment se procurer cet accessoire indispensable des soirées festives... Hélas, peu de questions furent posées sur la vitesse et l'usage du téléphone au volant dont nous savons à la fois les dégâts qu'ils causent et la méconnaissance qu'en a l'opinion publique. C'était la première fois que la Ligue 95 participait à une telle manifestation aux côtés de l'État : à renouveler ! D'autres participations sont en vue, notamment :

➤ Le 24 mars, action lors de la journée de la courtoisie au volant à Vauréal avec la mairie : au programme, une sensibilisation à la vitesse (avec les forces de l'ordre), une rencontre avec des élèves de CM1 et CM2 (vélo, piétons) et une distribution de tracts sur les comportements et la courtoisie.



Ça ressemble à quoi, un éthylotest ?

## Indre-et-Loire

### Claudie Foucault

#### 18 novembre 2010 : Colloque « Sécurité routière et trajet professionnel »

L'objectif était de sensibiliser les chefs d'entreprise au risque routier et aux solutions existantes pour le réduire. Le besoin part du constat que seul un chef d'entreprise sur 6 prend des mesures de préventions. Or, l'accident de trajet a des répercussions sur de nombreux plans humains, sociaux, financiers et juridiques. Le coût est très lourd pour la société : en 2009 un accident grave du trajet coûte 98 228 €, un accident du travail pendant le trajet coûte 247 147 €. En Région Centre 2 305 accidents de trajets dont 19 mortels (624 en Indre-et-Loire dont 44 graves et 2 mortels).

De nombreux intervenants représentant les organes de prévention (CARSAT, OPPBTP, PSRE, Prévention routière,...), les entreprises,



Le Professeur Favart : « Les réponses médicales les plus performantes ne compensent jamais la perte d'intégrité physique et le traumatisme psychologique qui découlent d'un accident de trajet ».

le CHU (Professeur Favart), la Police et la Gendarmerie ont développé ces sujets après l'ouverture du colloque par le Directeur de cabinet du préfet. Émilie Maistriaux, membre de la Ligue contre la Violence Routière 37 apporta son témoignage en tant que victime.

Les sujets abordés : aménagement des véhicules, arrimage des charges, équipements de sécurité, l'utilité du document unique, le facteur humain dans les accidents, importance des états physiologiques du conducteur, temps de parcours sous-évalué, conduites à risques, addictions, risques pénaux et civils encourus par le chef d'entreprise...

Le principe d'une nouvelle édition a été évoqué pour 2011 : l'alcool et les addictions au volant, le rôle de la médecine du travail sont retenus comme un des thèmes de ce futur colloque.

## Sarthe

Dominique Langlet, nouveau président de la Ligue 72 était interrogé par la presse lors de sa prise de fonction. L'occasion pour passer en revue les problèmes auxquels nous sommes confrontés tant au niveau local – par exemple les « runs » motos du vendredi soir – qu'au niveau national avec une actualité chargée : nous sommes en plein débat sur le prétendu « assouplissement » du permis à points que Dominique Langlet rebaptise à juste titre « affaiblissement », en raison des effets nocifs attendus. Sur le permis jugé indispensable outil de travail, le président est ferme : « Il n'y a pas un seul travail qui exonère du respect des autres sur la route. C'est à eux d'être vigilants sur leur conduite ».

Et d'évoquer 3 mesures qui, à elles seules permettraient d'épargner de nombreuses vies humaines :

- un système lié au GPS adaptant la vitesse à la route (le LAVIA),
- fabriquer des moteurs de cyclomoteurs limitant vraiment les véhicules à 45 km/h,
- interdire l'usage du téléphone « mains libres », aussi dangereux que celui tenu à la main.

## Haute-Savoie

Robert Francoz – Guy Ovigneur

À l'occasion de la publication dans la revue *Pondération* de Décembre 2010 de témoignages d'adhérents actifs de notre département, nous nous sommes rassemblés au local de l'Association à Annecy le 12 mars. Une vingtaine d'adhérents étaient présents.

Nous avons invité le Député Lionel Tardy qui, au cours d'une récente séance à l'Assemblée Nationale, avait tenté de convaincre ses collègues parlementaires de ne pas voter l'amendement affaiblissant le permis à points. Cet amendement a néanmoins été maintenu dans le cadre de la loi Loppsi 2 votée en Janvier.

Guy Ovigneur, le Président de la Ligue 74 rappelle quelques chiffres dont les plus récents se rapportent à l'accidentalité de la période Janvier/février 2011. Ils reflètent malheureusement une tendance à l'aggravation du nombre des accidents mortels au niveau national par rapport aux statistiques moins défavorables constatées au cours de l'année 2010. Il est cependant à noter que le département de Haute-Savoie se distingue par un nombre de tués réduit pour ces deux premiers mois de l'année.

L'objectif de rechercher à élargir l'effectif de nos adhérents est rappelé. Lionel Tardy évoque son attachement à la cause défendue par la Ligue contre la violence routière dans toutes ses formes. Il dit la difficulté de responsabiliser ses collègues du Parlement qui ont initié l'amendement à la loi Loppsi 2 et regretté le manque d'enthousiasme des mêmes concernant l'installation en série d'éthylotests de démarrage sur les nouveaux véhicules.

Enfin, pour ce qui relève de l'identification des causes de la recrudescence importante du nombre d'accidents mortels en ce début d'année, il conviendra d'être attentif à l'évolution des chiffres dans les prochains mois.

L'annonce de minoration des sanctions aurait-elle provoqué une démotivation des conducteurs en matière de respect des limitations de vitesse ?

La question reste posée, affaire à suivre. La réunion s'est terminée autour d'un buffet dans une ambiance d'échanges fructueux entre les participants.

## Ain

Colette Berthet

La Ligue 01 a tenu son assemblée générale le 14 décembre 2010. Dans le même temps, les députés votaient l'affaiblissement du permis à points. L'occasion d'exposer à la presse les craintes de notre association en rappelant la formule du succès de la politique de sécurité routière depuis 2002 : « *Rigueur + permis à points + fin des indulgences + automatisation du contrôle + faible tolérance sur tous les excès de vitesse* ».

L'assemblée a été l'occasion de rappeler les activités nombreuses de l'association locale, tant auprès des familles à l'occasion de procédures pour lesquelles elles ne sont jamais préparées qu'en apportant son expertise auprès des instances publiques en diverses occasions.

## Loire-Atlantique

Claude Chabot

### Une journée avec les BTS

Depuis 10 ans, nos interventions en milieu éducatif avec la Sécurité routière étaient cantonnées dans les collèges, où nous

avons réalisé environ 200 journées/militant. La montée en allure des enseignements sécurité routière dans l'Éducation nationale permet maintenant d'être plus actif auprès des lycées, établissements d'enseignement supérieur, sections de BEP, centres d'apprentissage : dans ces établissements, les jeunes sont à l'âge de la conduite, des sorties autonomes et donc d'un plus grand risque routier.

Les 29 et 31 mars, nous avons travaillé avec ces « grands » dans 2 lycées : l'une pour 93 étudiants BTS économie (CGO) et ESF (économie sociale et familiale), l'autre pour des élèves de BEP Carrières sociales sur le sujet alcool et conduite. Ces classes de futures conseillères sociales et familiales se montraient extrêmement intéressées par les sujets développés dans notre échange : les étudiants savent en effet que dans leur vie professionnelle, ils vont avoir un rôle de conseil, mais aussi être confrontés aux situations familiales consécutives aux accidents de la route.

Une démarche sera effectuée pour intervenir lors de leur cursus scolaire, peut-être en 2<sup>e</sup> année de BTS.

### 100 camions alignés

L'entreprise Jaulin (espaces verts) avait organisé le 17 mars une demi-journée de formation pour son personnel (environ 100 personnes). Nous y avons participé avec la Préfecture en utilisant l'outil « réflexomètre » nouvelle génération, qui permet de tester les réflexes en apportant de nombreux renseignements sur la trajectoire du véhicule.

## Alpes-Maritimes

### La Ligue 06 est en sommeil, mais son président ne dort pas.

En mars, à l'occasion de la semaine internationale de handicap, il intervenait au Lycée Paul-Valéry de Menton en compagnie des pompiers et de l'association *Handi Loisirs* dont le président, lui-même en situation de handicap sensibilise les jeunes en participant à des journées comme celles-ci. « *Les parents sont les premiers éducateurs* » rappelle Alain Restelli : tellement évident qu'on l'oublie parfois. Comme on oublie que chaque geste, chaque attitude, chaque mot du parent conducteur risque d'être copié plus tard par ses enfants. Pour le meilleur ou pour le pire.





# Prévention

## Un outil méconnu : le radar pédagogique

### 1<sup>er</sup> objectif : faire respecter les vitesses

Les excès de vitesse en agglomération et dans les voies d'accès restent le problème principal des chargés de sécurité. Car la vitesse adaptée n'est pas comprise de la même manière par tous les conducteurs. Rouler à 50 km/h peut être tout à fait excessif et de « petits » dépassements peuvent représenter un danger grave pour les usagers vulnérables. Or en agglomération, les contrôles sont rares, voire inexistants et leur faible fréquence sur les voies d'accès n'est pas dissuasive.

### 2<sup>e</sup> objectif : analyser les pratiques

Les élus et services techniques sont confrontés à des demandes de riverains témoins ou victimes de comportements inadaptés devant leur porte. Il faut répondre à leur angoisse avec des éléments suffisamment étayés. Trafic, vitesses pratiquées réellement, heures etc., sont des données habituellement manquantes ou exigeant des études difficiles à obtenir. Le calculateur contenu dans le radar pédagogique va collecter ces informations.

### Le matériel

- C'est un « radar » à effet Doppler-Fizeau comme ceux qui sont mis en place depuis 2002 au bord de nos routes. Il est portable (10 à 20 kg), autonome (batterie ou panneau solaire) et peut être changé facilement de lieu.
- Placé en bordure de la voie, il détecte le véhicule à 250 mètres, affiche instantanément la vitesse et actualise celle-ci jusqu'au franchissement du poteau.
- Des fonctions supplémentaires sont disponibles selon les modèles :
  - Changement de couleur des chiffres en cas de dépassement de la vitesse autorisée.
  - Indication du nombre de points virtuellement retirés et du montant de l'amende.
  - Seuil anti-record : au-delà d'une vitesse choisie par l'utilisateur, le radar n'affiche plus la vitesse, afin d'éviter les compétitions stupides et dangereuses (les vitesses sont néanmoins enregistrées).

### L'enregistrement des données

À partir des signaux captés à chaque passage, le système enregistre de l'information utile à la gestion de la sécurité routière.

$$60 - 50 = 40$$

L'énigmatique formule suédoise est un bon artifice de communication ! La logique en est implacable...

- ◇ À 50 km/h, il faut **28 mètres\*** pour s'arrêter, un piéton traversant à 30 mètres est épargné.
- ◇ À 60 km/h, il faut **37 mètres\***.
- ◇ En passant à 30 mètres, la vitesse est encore de **40 km/h**.
- ◇ À cette vitesse, **1 piéton percuté sur 3 décède**.

\* Base : temps de réaction de 1 seconde et freinage de 7 m par seconde.



### Adapter sa vitesse

Le comportement du conducteur est lié à des facteurs :

- *Externes* : le réel de la scène routière, ce qu'il perçoit physiquement, ce qui arrive à son cerveau. Il y a toujours une perte d'information en chemin, ce qui peut conduire à une mauvaise évaluation ou à l'erreur.
- *Internes* : comment il interprète les signaux qui lui parviennent, comment il traite cette information. Ce traitement est influencé par le contexte : temporel (« je suis très pressé »...), personnel (santé, stress, attention partagée, gêne...) ou comportemental (attitudes récurrentes contre la règle, surestimation de soi, conduite sous psychotrope etc.).

Pour sensibiliser – conscientiser ? – les conducteurs, il faut donc passer par des modes convenables : le mode « erreur » consiste à renforcer le signal, à le concrétiser, voire à le répéter afin de créer à la longue un automatisme vertueux. Le panneau interactif indicateur de vitesse procède ainsi. En un lieu donné, si les indicateurs n'évoluent pas favorablement, il peut aussi être le premier maillon d'un processus conduisant au mode « contrôle-sanction ».

## Radars pédagogiques : des communes s'équipent

**Claude Denis** est conseiller subdélégué aux transports et aux déplacements à la Mairie de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu en Loire-Atlantique. Confronté comme beaucoup de ses collègues au problème des vitesses trop élevées dans les abords et au sein de sa commune, il a fait acquérir un « radar pédagogique », avec l'objectif de sensibiliser les automobilistes. Après 3 années de fonctionnement, ce système se révèle être aussi un outil précieux de **diagnostic et d'action**.

« La commune compte 7 500 habitants, 50 % en agglomération, 50 % dans 117 hameaux. La vitesse excessive est souvent mise en avant dans les réclamations des habitants, et nous avons besoin de savoir ce qui se passe exactement pour apporter les correctifs nécessaires. Nous avons acquis ce radar pédagogique en 2008 et nous le faisons « tourner » dans les différents hameaux à raison de 2 semaines dans chacun d'eux (1 semaine dans chaque sens) selon un calendrier géré par notre service technique. Pour l'effet sur les vitesses pratiquées réellement, le radar nous a permis de repérer les sections les plus exposées ainsi que les tranches horaires les plus sensibles, avec dans certains cas des infractions répétitives

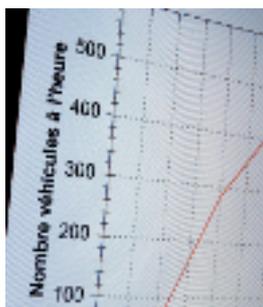
à la même heure, nous avons ainsi pu cibler mieux nos réponses. Nous avons réglé la vitesse maximum indiquée à 80 km/h pour éviter les « records » ; mais cependant le radar enregistre les vitesses réelles et nous constatons encore de grands excès surtout de nuit. En agglomération, nous faisons clignoter le nombre à 51 km/h pour bien marquer la limite.

Moyennant une volonté de traiter les problèmes au fond et une gestion rigoureuse, ce système permet d'acquérir des informations très utiles. En 2 ans, nous avons accumulé des données sur tous les lieux d'urbanisation et cela nous permet de rencontrer les habitants avec des dossiers structurés. Certes, le radar représente un investissement non négligeable (environ 8 000 €), mais dans une agglomération comme la nôtre qui constitue un carrefour de routes très trafiquées, c'est un outil indispensable ».

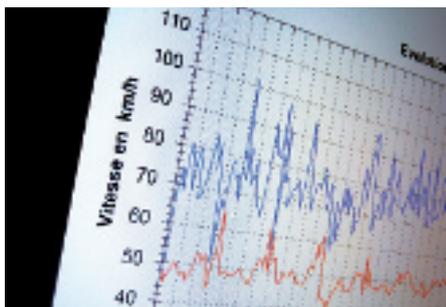
Conseil : pour l'alimentation électrique, préférer la batterie au panneau solaire : ces derniers ont une fâcheuse tendance à s'évader durant la nuit.

### Les tableaux de bord disponibles

Les données enregistrées sont disponibles sous forme de tableaux et de graphes. Dans les exemples ci-dessous, les enregistrements sont exprimés sur 1 semaine, 24 h/24 h à raison d'un point toutes les 3 heures.



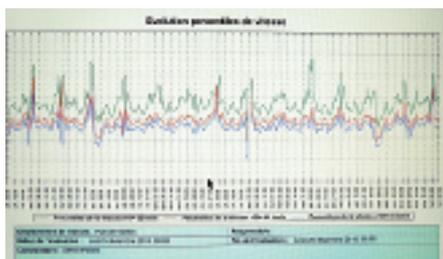
Trafic : nombre de véhicules.



Vitesses observées (km/h).



Vitesses moyennes et vitesses maximales (km/h).



### Évolution percentile des vitesses (ici V85, V50, V30)

Cette notion est habituellement utilisée pour les études routières. Exemple : la vitesse V85 définit la vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des VL libres (non contraints par la circulation des autres véhicules). On comprend mieux en disant que « 15 % circulent plus vite que cette vitesse ». Les techniques électroniques de mesures aidant, il est possible désormais d'utiliser ce concept pour connaître mieux ce qui se passe en milieu urbain. Sur une section d'entrée d'agglomération, on constatera par exemple que « 85 % des véhicules roulent à une vitesse inférieure à 56 km/h » (ou « 15 % plus vite que 56 km/h ») ; ces chiffres sont insuffisants – car la distribution des vitesses entre 0 et 56 et au-dessus de 56 est inconnue – mais ils sont utiles pour commencer l'analyse. Avec les autres données du radar pédagogique, il devient possible de connaître plus précisément les vitesses réellement pratiquées, ce qui devient beaucoup plus intéressant pour concevoir des solutions.

**Claude Chabot**

#### Nièvre : le radar pédagogique calme les esprits – Le Journal du Centre 21/12/2010

Cosne-sur-Loire. C'est avant tout un indicateur de vitesse. Mais le radar pédagogique municipal produit assez bien son effet au bout d'un moment. Quand on le reluque de haut en bas, pas besoin de cogiter longtemps pour voir que l'engin en question n'a rien à voir avec les radars qui inondent les départementales, nationales et autres autoroutes. Non, le radar, propriété de la Ville, acquis il y a quelques mois, est un simple outil pédagogique. « C'est un indicateur de vitesse tout simplement », explique André Robert, adjoint chargé de la circulation, de la police et de la sécurité. « Notre but est de mieux sensibiliser les automobilistes à leur conduite ». Mis en place pour la première fois fin octobre rue Jean-Jaurès, jusqu'au vendredi 26 novembre, il changeait de place tous les jours. Et depuis lundi 29 novembre, c'est toutes les semaines. « Pour des raisons pédagogiques », précise subtilement l'élu. Deux mois à peine après sa première pose, un premier bilan s'est donc imposé aux yeux des responsables municipaux. Il y a quelques jours, la boîte a livré ses premiers résultats.

## Revue de pressés

### Du 12 février au 11 mars : 4 semaines chez les nuls

- Charente : à **120 km/h**, course-poursuite dangereuse en ville – *La Charente Libre* – 12 février.
- Calvados : excès de vitesse : **108 km/h** au lieu de 50 – *La Manche Libre* – 12 février.
- Drôme : à **180 km/h** au volant d'un 4 × 4 – *Le Dauphiné Libéré* – 12 février.
- Un maçon anglais contrôlé à **210 km/h** sur une autoroute de l'Orne – *Ouest France* – 12 février.
- Ille-et-Vilaine : un motard flashé à **210 km/h** sur la Rennes Saint-Malo – *Ouest France* – 14 février.
- Saône-et-Loire : un motard contrôlé à **229 km/h** au lieu de 110 km/h – *Le Journal de la Saône-et-Loire* – 14 février.
- Nord : contrôlé hier soir à **137 km/h** au lieu de 50 km/h – *La Voix du Nord* – 16 février.
- Strasbourg : **137 km/h** pour 70 km/h maximum et **125 km/h** pour 50 km/h – *L'Alsace* – 17 février.
- Vannes : le motard ivre roulait avec une passagère à **181 km/h** – *Ouest France* – 18 février.
- Doubs : flashé à **192 km/h** – *L'Est Républicain* – 18 février.
- Gironde : **182 km/h** et **159 km/h** sur une zone limitée à 110 km/h – *Sud Ouest* – 18 février.
- Diawara roulait juste à **150 km/h** et sans permis français – *Foot 01* – 19 février.
- Aisne : un conducteur étranger circulait à **186 km/h** – *L'Union* – 20 février 2011.
- Maine-et-Loire : 3 jeunes conducteurs : **169 km/h**, **164 km/h**, **175 km/h** – *Ouest France* – 20 février.
- Rhône : pris à **214 km/h** sur la RN7 à La Tour-de-Salvagny limitée à 110 – *Le Progrès* – 20 février.



Paru dans *Charlie Hebdo* du 29 décembre 2010 – Reproduit avec l'aimable autorisation de Charb, dessinateur.

**En janvier et février, les excès de vitesse de plus de 50 km/h ont augmenté de 55,75 % par rapport à 2010.**

- Pyrénées-Orientales : Sur l'A9 – **216 km/h**, **201 km/h**, **225 km/h** au lieu des 130 en vigueur – *L'Indépendant* – 21 février.
- Finistère : 2 sur une moto à **191 km/h**. Une autre et une voiture à **149 km/h** pour 90 km/h – *Le Télégramme* – 21 février.
- Seine-Maritime : **223 km/h** au lieu de 110 – *Paris Normandie* – 21 février.
- A89 en Corrèze : **164 km/h** et **168 km/h** par temps de pluie, **181 km/h** pour limite 130 – *Radio Totem* – 21 février.
- Loire-Atlantique : à **222 km/h** avec 1 g/l d'alcool dans le sang – *Presse Océan* – 27 février.
- Gard : il roulait à **145 km/h** au centre-ville ! – *Midi Libre* – 28 février.
- Aisne. Excès de vitesse et alcoolémie. À **181 km/h** sur la RN 31 – *L'Union* – 28 février.
- Excès de vitesse : à **172 km/h** entre Molsheim et Strasbourg – *L'Alsace* – 1<sup>er</sup> mars.
- Tarn-et-Garonne : le goal du TFC contrôlé à **195 km/h** – *La Dépêche* – 1<sup>er</sup> mars.
- Lyon : un automobiliste flashé à **127 km/h** en plein centre-ville – *20 Minutes* – 1<sup>er</sup> mars.
- Angoulême : à **136 km/h** sur le boulevard – *Sud Ouest* – 4 mars.
- Charente : un chauffard contrôlé à **136 km/h** en zone 50 près de Fréguenueil – *La Charente Libre* – 5 mars.
- Mâcon : **130 km/h** au lieu de 70 – *Le Journal de la Saône-et-Loire* – 5 mars.
- Côtes-d'Armor. 2 jeunes conducteurs à **140** et **157 km/h** ; 61 véhicules de **110 à 157 km/h** – *Le Télégramme* – 6 mars.
- Oise : il roule à **171 km/h** au lieu des 110 km/h requis avec un permis probatoire – *FMC* – 6 mars.
- Isère : motard à **229 km/h** sur l'autoroute A43 – *Le Dauphiné* – 7 mars.
- Côte-d'Or. D971 : un motard contrôlé à **197 km/h** – *Le Bien Public* – 7 mars.
- Côtes d'Armor. Flashé à **178 km/h** avec 1,8 g/l d'alcool dans le sang – *Le Télégramme* – 7 mars.
- Tarn-et-Garonne : à plus de **200 à l'heure** sur l'A62, sans permis, ni assurance – *La Dépêche* – 8 mars.
- Ille-et-Vilaine : un motard contrôlé à **195 km/h** au lieu de 90 km/h – *Ouest France* – 8 mars.
- Isère. Un automobiliste contrôlé hier soir à **201 km/h** sur l'A43 – *Le Dauphiné* – 10 mars.
- Landes : un motard prend la fuite après avoir été contrôlé à **197 km/h** – *Sud Ouest* – 10 mars.
- Drôme. Ivre, sans permis de conduire et à plus de **150 km/h** sur l'A7 – *Le Dauphiné* – 11 mars.

**Note de la rédaction :** la presse quotidienne contribue à une meilleure connaissance par le grand public de l'insécurité routière en relatant avec constance ce genre d'infractions, même si ces comportements ne sont pas totalement représentatifs de l'insécurité routière. On sait en effet que les centaines de milliards de « petites » infractions, qui chaque année passent inaperçues augmentent considérablement – et même principalement – le risque routier. Les rédactions des organes de presse cités nous pardonneront d'avoir tronqué leurs excellents articles.

## Un excès de vitesse parlementaire

**Thibault Gajdos, CNRS – Greqam**

Article paru dans *Le Monde Économie* du 1<sup>er</sup> février 2011.

Le Sénat a adopté en deuxième lecture, le 19 janvier, un assouplissement du permis de conduire à points. Cette réforme réduit les délais nécessaires pour recouvrer les points perdus pour des excès de vitesse inférieurs à 20 km/h dans les zones où la limitation est supérieure à 50 km/h, et pour l'usage d'un téléphone au volant. Il s'agit, selon les parlementaires de la majorité, d'une décision de bon sens visant à préserver les automobilistes de persécutions abusives et disproportionnées. Mais à quel prix ?

L'argumentation des parlementaires repose sur une idée reçue, mais inexacte : les infractions concernées seraient mineures. En ce qui concerne les « petits » excès de vitesse, il a été montré qu'une diminution de 1 % de la vitesse moyenne se traduit par une réduction de 4 % du nombre de décès et de 2 % du nombre total d'accidents.

### De 7 242 à 4 273 tués

Cette simple équation permet d'expliquer le succès de la mise en œuvre conjointe des contrôles et sanctions automatisés et du permis à points. Ainsi, entre 2002 et 2009, la vitesse moyenne a baissé de 11,7 %, et le nombre de tués sur la route est passé de 7 242 à 4 273 (*La Sécurité routière en France : Bilan de l'année 2009, La Documentation française*). Toute augmentation de la vitesse moyenne se traduira inversement et inexorablement par davantage de morts.

Concernant l'usage du téléphone au volant, une étude de référence menée en Australie par Suzanne McEvoy et ses collègues (*Role of mobile phones in motor vehicle crashes resulting in hospital attendance: A case-crossover study, British Medical Journal, 2005*) montre que le fait d'utiliser un téléphone portable multiplie par quatre le risque d'accident. À l'aune du risque qu'elles engendrent, ce ne sont donc pas des infractions mineures.

Le second argument avancé en faveur d'un assouplissement du permis à points est qu'il conduit à des sanctions disproportionnées, dans la mesure où il est possible de perdre son permis à la suite d'un nombre répété d'infractions « mineures ». Mais c'est ignorer ce qui fait précisément l'efficacité de ce dispositif. En effet, comme l'ont montré Jean-Marc Bourgeon et Pierre Picard, économistes à l'École polytechnique (*Pointrecord driving licence and road safety: An economic approach, Journal of Public Economics, 2007*), le permis à points est efficace car il joue un double rôle : il permet, d'une part, de dissuader les automobilistes de commettre des infractions (par le jeu classique de la peine) et, d'autre part, d'éliminer les conducteurs dangereux (en les privant de leur permis de conduire).

Or il ne fait aucun doute qu'un conducteur qui s'obstine à ne pas respecter les limitations de vitesse ou à téléphoner en conduisant représente un danger réel. La réforme votée mine donc les fondements mêmes du permis à points.

### 147 000 euros le coût moyen d'un accident corporel

Enfin, les députés et sénateurs prétendent défendre la liberté des automobilistes. Ils ont seulement négligé un détail. En tenant compte des frais médicaux, des pertes de productions, des dégâts matériels et du coût des vies humaines perdues, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière évalue à 147 000 euros le coût moyen d'un accident corporel (1,2 million d'euros en cas de décès), et 6 526 euros celui d'un accident purement matériel. Or, nous l'avons vu, cette réforme va inévitablement accroître le nombre d'accidents. Son coût sera donc élevé. Ne pas l'évaluer et ne pas en tenir compte n'est pas seulement démagogique, c'est économiquement irresponsable.

*Thibault Gajdos est directeur de recherches au Greqam (Groupement de recherche en économie quantitative d'Aix-Marseille), établissement du CNRS spécialisé en Analyse Économique, Économétrie, Économie Publique, Politique Économique, Philosophie Économique et Économie Expérimentale. Il a publié de nombreux travaux (en 2010 : Théorie de la décision).*

## Indre : 343 grands excès de vitesse enregistrés

**Nouvelle République – 30/01/2011**

**Jean-Luc Pavot**

**La Prévention routière a effectué 71 157 mesures de vitesse sur dix-neuf communes en 2010. Les résultats ne sont pas bons.**

58 % des conducteurs roulent au-delà de la vitesse autorisée avant d'avoir vu l'affichage du cinémomètre. Ce pourcentage tombe ensuite à 36 % en sortie de zone contrôlée. Si la peur du radar existe

bien sur les routes départementales, celle-ci se dissipe rapidement au niveau des petites agglomérations. « Les conducteurs arrivent de ces routes à une vitesse que l'on peut qualifier d'acceptable, mais ne lève que très peu, voire pas du tout, le pied en entrant dans l'agglomération », regrette Luc-Jean-Jacques Lopez, directeur départemental de la Prévention routière. Résultat des courses : les cinémomètres indicateurs de vitesse s'affolent et les « smileys » ne gardent pas vraiment le sourire.

## 193 km/h en agglomération

« Nous avons mis en place, en 2010, une opération auprès de dix-neuf communes volontaires, représentant un total de cent cinq jours d'utilisation pour les deux cinémomètres que nous possédons. » 71 157 mesures de vitesse ont pu être prises, dont 70 000 pour les engins motorisés, dont il n'est pas possible de faire la différence entre les cyclomoteurs, les motos, voitures et autres camions. « Les chiffres ne sont pas vraiment bons. »

Sur l'ensemble de ces véhicules « radarisés », 58 % circulaient à une vitesse supérieure à la limitation prescrite à l'entrée de la zone de mesure et encore, 36 % en sortie de zone. Pire, puisque 343 grands excès de vitesse – au-dessus de 105 km/h en agglomération – ont été enregistrés en entrée de zone, avec un record établi à 193 km/h. En sortie de zone, ces excès de vitesse n'étaient plus que de 47. Ce qui est encore beaucoup trop... « Hormis l'aspect pédagogique immédiat des cinémomètres, l'objectif du traitement des données est de fournir aux maires, une vision synthétique de ce qui se passe en terme de vitesse sur ces différents axes contrôlés », explique Luc-Jean-Jacques Lopez. Des données fiables qui justifient, ensuite, certains aménagements routiers, obligeant les conducteurs à lever le pied.

### **Dijon. L'équipe mobile de la Ligue contre la violence routière**

**Le Bien Public – 29/03/2011**

Sécurité. L'équipe mobile de la Ligue contre la violence routière à Dijon avait implanté ses installations dans les locaux de la MFR d'Agencourt.

Dominique Gigon et Martine Blin ont pu informer les jeunes de toutes classes aux risques encourus sur la route.

Pour ce faire, un atelier lunettes de simulation d'alcoolémie et une rampe de crash test (10 km/h) ont été installés. Effets garantis.

### **Les automobilistes français s'estiment vigilants et calmes au volant**

**Relax News – 10 février 2011**

Les conducteurs français se jugent vigilants à 80 % et calmes à 58 % sur la route, révèle un sondage Ipsos réalisé pour Vinci Autoroutes et publié jeudi 10 février. Aucune des personnes interrogées n'ont attribué le qualificatif de dangereux pour décrire leur conduite. Seulement 1 % du panel s'estiment irresponsables, 3 % agressifs, 8 % stressés et 38 % courtois.

Cette haute opinion d'eux-mêmes se traduit par l'absence de comportements irresponsables au volant. Ainsi, près de la

moitié (47 %) des automobilistes disent ne jamais injurier un autre conducteur, 58 % ne klaxonnent pas de façon intempestive les voitures qui peuvent les énerver, 80 % ne doublent pas à droite sur l'autoroute tandis que 76 % ne collent pas les autres automobilistes susceptibles de les pousser à bout.

Les personnes interrogées reportent la responsabilité de comportements routiers néfastes sur les autres conducteurs. Ces derniers sont jugés stressés (44 %), irresponsables (38 %), agressifs (29 %) et dangereux (25 %). Sur de longs trajets, les automobilistes sont en revanche plus laxistes sur le respect du code de la route. Seulement 13 % respectent la limitation de vitesse et 36 % les distances de sécurité. La moitié oublie fréquemment ou parfois de mettre son clignotant pour doubler. Par contre, vérifier que les passagers à l'arrière sont bien attachés est devenu un réflexe pour 71 % des conducteurs. Ne pas faire usage d'un téléphone portable est également rentré dans les mœurs. 75 % ne téléphonent jamais au volant même avec un kit mains libres tandis que 88 % n'envoient pas de SMS.

Selon les Français, les Suédois et les Allemands sont les conducteurs les plus responsables d'Europe avec chacun 25 % des voix. Les automobilistes hexagonaux se placent en troisième position (17 %) loin devant les pays du Sud comme l'Italie (2 %) et l'Espagne (1 %). L'étude a été réalisée par l'institut Ipsos par téléphone les 4 et 5 février derniers auprès de 967 personnes âgées de plus de 18 ans.

### **Les joueurs de l'OM sont-ils pistonnés par la justice ?**

**La Provence – 26 mars 2011**

**Denis Trossero**

D'abord, il y a eu l'affaire Brandao, l'attaquant de l'OM mis en examen pour viol, aussitôt libéré.

Ensuite est venu le cas Diawara, le défenseur central, pris la main dans le pot de confiture, ou plutôt sur le volant de son Audi A5. Il était pourtant interdit de conduire, privé de permis, prié de marcher, de prendre le métro, l'ULM, l'avion, peu importe, ou de se faire conduire. Même par un chauffeur. Vilain récidiviste.

Au premier, le juge a rendu sa liberté. Au second, sa voiture. Et c'est le Tout-Marseille qui s'interroge.

Nos joueurs de l'OM ne seraient-ils donc pas pistonnés par la justice ? Nos juges ne seraient-ils pas plus indulgents avec ces notables à gros salaires et gros cylindres qu'avec le violeur lambda ou le quidam conducteur ? On a donc questionné avocats et juges. « *Il est quand même peu commun de voir un juge remettre un mis en examen en liberté, alors qu'il est suspecté de viol, sans lui demander de remettre son passeport, le laisser partir dix jours au Brésil. Tout cela a un côté indécent, tape-à-l'œil* », confie une avocate marseillaise. « *Et que fais-tu de la présomption d'innocence ?* », lui réplique un de ses pairs.

Pour Me Jean-Raphaël Fernandez, spécialiste du droit des automobilistes, « *la mesure se discute* » sur l'autre affaire, le cas Diawara. « *À partir du moment où on est en présence d'un conducteur qui prend l'engagement ferme de se faire conduire par un chauffeur, de faire donc cesser tout trouble à l'ordre public, glisse l'avocat, ce qui revient à faire cesser tout risque de renouvellement de l'infraction, pourquoi ne pas rendre sa voiture à Diawara ?* »

### **Strasbourg. Hommage aux victimes de la route**

**Dernières Nouvelles d'Alsace – 25 mars 2011**

**Associés à la Ligue contre la violence routière, des élèves du collège Foch effectuent chaque année un « die in » en hommage aux jeunes victimes des accidents de la route.**

De solides liens existent entre le collège Foch et la Ligue contre la violence routière. Tous les ans, les élèves de l'établissement strasbourgeois effectuent un « die in » en hommage aux jeunes victimes des accidents de la route. Après la place de la Gare précédemment, la cour de récréation a servi hier après-midi de cadre à la minute de silence où chacun a été invité à se souvenir des trop nombreux jeunes renversés et tués sur la route. Tous sont conscients que l'accident n'arrive pas qu'aux autres.

# Associations départementales

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

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

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

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

**12 – Aveyron :** Christiane Poinot – 2, rue des Rouges Gorges – Les Costes Rouges – 12850 Onet-le-Château – Tél. : 05 65 42 21 63 ([lcvr12@orange.fr](mailto:lcvr12@orange.fr)) – ([christiane.poinot@orange.fr](mailto:christiane.poinot@orange.fr))

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

**21 – Côte-d'Or :** 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 ([lcvr Dijon@gmail.com](mailto:lcvr Dijon@gmail.com))

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

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

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

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

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

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

**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](mailto: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](mailto:violenceroutiere41@free.fr)) ([violenceroutiere41.monsite.wanadoo.fr](http://violenceroutiere41.monsite.wanadoo.fr))

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**72 – Sarthe :** Dominique Langlet – 30, l'Augoterie – 72600 Louvigny – Tél. : 02 43 97 52 24 ([violenceroutiere72@free.fr](mailto:violenceroutiere72@free.fr))

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

**74 – Haute-Savoie :** Guy Ovigneur – Ligue contre la violence routière – 9, Quai des Clarisses – 74000 Annecy – Tél. : 04 50 51 29 34 ([lcvr74@laposte.net](mailto:lcvr74@laposte.net))

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

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

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

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

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

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

**91 – Essonne :** Philippe Laville – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. + Fax : 01 69 44 48 79 ([phlaville@free.fr](mailto:phlaville@free.fr))

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

**92 – Hauts-de-Seine :** Alain Argenson – 13, rue de la Roue – 92190 Meudon – Tél. + Fax : 01 45 07 20 01 ([argenson.alain@wanadoo.fr](mailto: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](mailto: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](mailto:lcvr95@wanadoo.fr))

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

## Conseil d'administration

Myriam Blanc, Jean-Luc Carl, Claude Chabot, Josiane Confais, Hervé Dizy, 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](mailto:secretariat@violenceroutiere.org))  
**Vice-Président :** Jean-Yves Lamant  
**Tél. :** 06 76 67 69 75 – ([jean-yves.lamant@centraliens.net](mailto:jean-yves.lamant@centraliens.net))  
**Secrétaire Générale :** Odile Van Hée  
**Tél. + Fax :** 01 47 36 20 45 – ([ovanhee@club-internet.fr](mailto:ovanhee@club-internet.fr))  
**Trésorier :** Daniel Le Jean  
**Tél. :** 01 47 50 88 71 – ([dlejean@gmail.fr](mailto:dlejean@gmail.fr))

### Membres du Bureau :

Claude Chabot – Rédacteur en chef Pondération  
Josiane Confais – Responsable de la revue de presse  
Jean-Luc Carl ([violenceroutiere41@free.fr](mailto:violenceroutiere41@free.fr))

## DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

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

([secretariat@violenceroutiere.org](mailto:secretariat@violenceroutiere.org))

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

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

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

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

**Centre** (Cher – Eure-et-Loir – Indre – Indre-et-Loire – Loir-et-Cher – Loiret) : **Gérard Pétin** – 23, rue de l'Orbette – 45000 Orléans – Tél. & Fax : 02 38 53 09 58 ([geodepetin@aol.com](mailto: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](mailto:lcvr33@free.fr))

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

**Provence-Alpes-Côte d'Azur** (Alpes-de-Haute-Provence – Alpes-Maritimes – Bouches-du-Rhône – Corse – Hautes-Alpes – Var – Vaucluse) : 695, avenue de Saint-Hermentaire – 83300 Draguignan – Tél. : 06 63 11 02 53 ([chamalaurent@free.fr](mailto:chamalaurent@free.fr)) – ([www.violenceroutierepaca.org](http://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.