

Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT

15, rue Jobbé-Duval - 75015 PARIS - Tél. : 01 45 32 91 00 - Fax : 01 45 32 91 01
N° 70 - octobre - novembre - décembre 2006 - Abonnement annuel : 10 €



Sommaire

Éditorial	3
Humeur : Vive le clignotant !	4
Grands thèmes de sécurité routière en France	6
Répartition des tués – 2005	8
Quels types d'accidents et d'usagers ont bénéficié le plus de l'amélioration de la sécurité ?	8
2002 à 2005 : Évolution du nombre de tués, par département	9
À propos de la Voiture Citoyenne	10
Transport, vitesse et conséquences	11
Événement : Le colloque Voiture Citoyenne	12
Brèves : Permis à points	13
Vie des associations départementales	14
Revue de presse	17
Associations départementales	19
Conseil d'administration, Bureau National Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion	20

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

15, rue Jobbé-Duval
75015 PARIS
Tél. : 01 45 32 91 00
Fax : 01 45 32 91 01

E-mail : secretariat@violenceroutiere.org
Site Internet : www.violenceroutiere.org

LA LIGUE EST MEMBRE DE LA FÉDÉRATION
EUROPÉENNE DES VICTIMES DE LA ROUTE (F.E.V.R.)

Directeur de la publication :
Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :
Sylvia Pozzo di Borgo

Comité de rédaction : Martine Blatin,
Geneviève Jurgensen, 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 Beaugregard – 61600 La Ferté-Macé

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



Notre présidente écrit au Figaro

LE FIGARO

Monsieur le rédacteur en chef

37 rue du Louvre – 75002 PARIS

Le 30 octobre 2006

Monsieur,

Dans le numéro du Figaro daté du 20 octobre 2006, à la page 35 dans les feuillets *Le Figaro* et vous, sous la rubrique Moteurs, nous avons relevé un article de M. Jacques Chevalier qui met en cause la politique actuelle de sécurité routière et incite à contourner la loi en donnant des recettes pour récupérer des points perdus.

On y trouve en particulier des stéréotypes du genre « *Et aujourd'hui chacun sait qu'avec une politique de répression sans discernement entre délinquant de la route et bons pères de famille, un capital de 12 points⁽¹⁾ fond comme neige au soleil avec l'addition de quelques fautes en apparence vénielles. S'il n'est pas question de défendre les comportements dangereux ou inconséquents (alcoolémie, drogue, non-respect des règles élémentaires de sécurité, etc.) la vague répressive frappe aujourd'hui une catégorie nouvelle, celle du bon citoyen* ».

Nous respectons bien entendu la liberté d'opinion de chacun, mais il nous semble inadmissible qu'un journal comme le vôtre laisse publier un article de cette tonalité sans l'accompagner d'un NDLR soulignant que cette position n'engage que son signataire.

La loi est la loi, et tout dépassement de la vitesse limite, même faible, constitue une infraction. On fait beaucoup de cas des incivilités telles que vols à la tire, dégradation, etc. Mais malgré le renforcement des contrôles, c'est encore tous les jours que de « bons pères de famille » roulent en toute bonne conscience à 150 km/h sur autoroute, ou 70 en ville, c'est encore tous les jours que la loi sur la route est violée des millions de fois.

La route a encore tué plus de 5 000 de nos concitoyens en 2005, et fait presque autant de blessés handicapés à vie. Ce n'est que par un strict respect du Code de la Route que cette hécatombe pourra être réduite.

Veuillez agréer, Monsieur, nos sincères salutations. ■

Chantal Perrichon
Présidente



(1) Augmenté de quatre points récupérables au cours d'un stage.



Si l'on cherchait à savoir quels chiffres sont les plus volontiers répétés en cette fin d'année, la 3 000^e victime de l'armée américaine en Irak arriverait sans doute en tête. Certes, il est heureux de constater que les États-Unis s'émeuvent à juste titre de la mort de trois mille jeunes durant ces quatre années de guerre, mais pourquoi nos propres médias relayent-ils si largement cette information, jusqu'à en faire de gros titres ? A contrario, le nombre légèrement inférieur à 5 000, des tués sur les routes en une seule année, 2006, focalise aussi l'attention de la presse, mais sans faire scandale : la presse écrite et audiovisuelle se demandent même si l'on arrivera à économiser d'autres vies et si, comme on l'a beaucoup entendu, « la répression ne montre pas ses limites ». Il n'en va pas autrement des blessés : 22 000 blessés en Irak marquent les opinions publiques, pas les dizaines de milliers cette année sur nos routes de France...

Pas plus que nous ne sommes indifférents aux victimes des conflits internationaux, nous ne boudons les résultats de ce quinquennat. Qui pourrait s'en réjouir plus que nous ? Depuis juillet 2002, pour la première fois en vingt ans, nous avons pu soutenir au lieu de combattre des décisions qui allaient contribuer à sauver des vies

par milliers. La dureté de nos critiques à l'égard de tous les élus et de tous les hommes politiques, pendant les deux décennies précédentes, nous autorise à dire aujourd'hui merci à des hommes qui viennent de changer de fonction, comme Rémy Heitz*, un nom qui vous est devenu familier, ou comme Stéphane Dupré La Tour**, que vous connaissez moins. Sans leur engagement, bien des chemins de traverse auraient été pris, et sans eux, notre pays, malgré son droit à la sécurité routière, aurait connu des milliers de deuils supplémentaires. 10 000 pendant ces cinq dernières années.

Mais nous voici confrontés à des échéances redoutables : d'une part, cette période pré-électorale où tous les porte-parole des conducteurs rétifs vont se manifester, d'autre part, la nécessité de rallier le (la) prochain(e) président(e) à notre cause. Nous rappellerons sans cesse aux candidats que les mentalités ont évolué, qu'une majorité de Français approuve les mesures contraignantes qui ont permis ce changement de comportement et que des millions de conducteurs respectueux des règles votent ! Sans doute sont-ils même plus assidus dans les bureaux de vote que ceux qui se croient au-dessus des lois !

Tenons-nous prêts. Militants et sympathisants restons mobilisés ! Rien n'est acquis et notre détermination a montré dans le passé le rôle qu'elle pouvait jouer.

Je dédie ce numéro de *Pondération* à la 3 000^e victime de la route de cette année 2006. J'aurais aimé pouvoir vous dire son nom et vous donner des détails sur sa vie, comme la télévision CNN et bien d'autres médias ont pu le faire en mémoire du soldat Edward Shaffer...

Chantal Perrichon
Présidente de la Ligue contre la violence routière

* Ancien délégué interministériel à la sécurité routière.

** Ancien conseiller technique à l'Élysée pour l'industrie, l'innovation, l'environnement, l'aménagement du territoire et les transports.

□ Humeur : Vive le clignotant !

Dans notre monde moderne, ça clignote un peu partout. Du téléphone portable aux avions qui sillonnent le ciel nocturne, sans oublier les clignotants immatériels comme ces fameux « clignotants de l'économie » chers aux médias.

Mais ici, on l'aura deviné, c'est simplement de l'indicateur de changement de direction de la voiture qu'il sera question.

Ce clignotant-là ne se porte pas très bien.

Que ce soit sur les petites routes, sur les grandes, les autoroutes, dans les agglomérations, rares sont les conducteurs qui, dans leur maniement de cet indicateur, respectent toujours le Code de la route.

Celui-ci stipule (art. R. 412-10) :
« *Tout conducteur qui s'apprête à apporter un changement dans la direction de son véhicule ou à en réduire l'allure doit avertir de son intention les autres usagers, notamment lorsqu'il va se porter à gauche, traverser la chaussée ou lorsque, après un arrêt ou stationnement, il veut reprendre sa place dans le courant de la circulation* ».

L'infraction à ces règles est une contravention de 2^e classe, passible d'une amende de 35 €, éventuellement d'une suspension du permis pour 3 ans au plus et d'un retrait de 3 points du permis.

Quant aux nombreux fascicules intitulés « Code de la route » qui sont proposés notamment aux candidats au permis de conduire, ils traitent le sujet très diversement, certains en trois lignes, d'autres de façon nettement plus sérieuse.

Mais que voit-on le plus souvent ? Des voitures et aussi des fourgonnettes, des poids lourds, parfois des cars, plus rarement des motos, qui, de jour ou de nuit, tournent à droite, tournent à gauche, quittent un stationnement, déboîtent, changent de file, sortent

d'un rond-point sans aucunement annoncer leur manœuvre et sans se soucier des autres usagers, que ceux-ci soient conducteurs motorisés, cyclistes ou piétons. Actionner une petite manette, toujours proche du volant, demande-t-il un si grand effort ? Quelques-uns déclenchent leur clignotant à retardement, après avoir déjà amorcé leur manœuvre, comme pour confirmer que celle-ci correspondait bien à leur intention. On voit des voitures arborant à l'arrière le A des conducteurs débutants enfreindre comme les autres la règle. Le clignotant, c'était bon pour le permis de conduire. Ensuite, n'est-ce-pas... Le clignotant serait-il ringard ?

L'infraction est rarement sanctionnée : selon les statistiques publiées par le Ministère de l'Intérieur pour l'année 2005, sur les 13 millions et demi d'infractions constatées par la police ou la gendarmerie (auxquelles s'ajoutent plus de 4 millions d'infractions relevées par le « Contrôle sanction automatisé » c'est-à-dire les radars), les contraventions aux « règles de conduite », hormis celles qui concernent la vitesse et l'alcool, sont au nombre de 914 288. Parmi elles, 20 544 sont répertoriées comme « changement de direction d'un véhicule sans avertissement préalable ». Il est possible que ce chiffre ne prenne pas en compte tous les cas où l'« oubli » du clignotant a été constaté mais il est très faible si on le compare à ceux

des contraventions aux règles de priorité ou de l'usage du téléphone portable, plus de 400 000 dans chacun de ces deux cas. On ne dispose pas d'informations sur les retraits de permis pour négligence du clignotant – si tant est que cela arrive...

Par rapport au clignotant, les conducteurs semblent se répartir en trois catégories : les « opportunistes », les « fantaisistes » et les « inconditionnels ».

Les « opportunistes » sont des utilisateurs intermittents de l'instrument. Si on les questionne, ils diront sans doute : quand je suis seul sur la route, qu'il n'y a rien en vue, pourquoi faire un signe qui ne sert à rien ? Ils évaluent la situation et agissent ou n'agissent pas en fonction de celle-ci. Ce n'est pas contraire au Code de la route, on peut estimer a priori que c'est une attitude intelligente.

Il ne faudrait pourtant pas pousser trop loin ce type de raisonnement car il pourrait mener à ceci : à ce carrefour le feu est au rouge mais il n'y a personne sur la voie transversale, alors pourquoi attendre que le feu passe au vert ?

Certains des « opportunistes » justifient avec quelque désinvolture leur éventuelle abstention : je ne suis pas seul en ce moment sur la route, c'est vrai, mais on voit bien que je vais tourner à gauche ! Ajoutant peut-être : et qu'est-ce que ça peut faire ?

Ces intermittents du clignotant apprécient-ils toujours correctement l'utilité de signaler leurs manœuvres ? Tiennent-ils compte des cyclistes et des piétons ? N'oublient-ils pas que, quand ce n'est pas impérativement la sécurité, c'est très souvent la courtoisie qui impose de faire ce geste, par exemple pour indiquer où ils vont sortir d'un rond-point tandis que des voitures ou des « deux roues » attendent pour y pénétrer ?

Les « fantaisistes » sont aussi des intermittents mais de façon plus aléatoire que raisonnée : une fois ils clignent, la suivante, non, sans que l'on puisse vraiment deviner pourquoi. Peut-être des distraits, tout simplement.

Les « inconditionnels » – qu'on pourrait aussi appeler les « maniaques » sans leur faire

injure – sont ceux qui utilisent systématiquement l'outil – ou du moins s'efforcent de le faire, que ce soit nécessaire ou pas. Le font-ils par soumission aveugle à la loi ? par peur du gendarme, c'est peu probable... On peut supposer que ces « inconditionnels » se recrutent surtout parmi les personnes les plus sensibilisées aux dangers de la route et qu'instinctivement ou à la suite d'un raisonnement, ils ont choisi leur camp, quitte à laisser la palme de l'intelligence aux « opportunistes » s'ils la revendiquent.

Le raisonnement peut être le suivant : plutôt que de juger les situations qui se présentent au coup par coup, au risque de se tromper, mieux vaut adopter une conduite systématique de précaution. D'abord parce que l'on n'est pas sûr de toujours voir parfaitement

tout, ensuite parce que le réflexe du clignotant, acquis par l'habitude de l'utiliser dans tous les cas, est le plus sûr moyen de ne pas l'oublier quand il est tout à fait nécessaire.

Ces « inconditionnels » n'auraient-ils pas un autre mérite ? Celui d'afficher, à l'encontre de l'agressivité souvent perceptible dans les rapports entre conducteurs, leur volonté d'attention bienveillante à l'autre. Ce qui conduirait à voir dans l'usage du clignotant automobile une marque de civilité, en quelque sorte une main tendue.

*
* *

Les pouvoirs publics décideront-ils un jour de sanctionner sévèrement l'inobservation du Code en la matière ? On peut en douter quand on voit l'importance des moyens qu'il faut mettre en œuvre pour réprimer des infractions réputées plus graves, comme les excès de vitesse.

Quand on renonce à réprimer, on essaye souvent de persuader. Verrons-nous bientôt des campagnes de communication sur le clignotant automobile ? Si telles étaient les intentions des autorités responsables, nous leur suggérerions volontiers quelques pistes, par exemple :

– *Le clignotant – si vous ne le mettez pas toujours, vous risquez bien de ne pas l'avoir mis le jour où il aurait absolument fallu.*

– *Le clignotant – sécurité très souvent, politesse toujours.*

Cela dit, laissons les communicateurs patentés déployer leurs talents ! ■

Pierre de Larminat
(A. D. des Hauts-de-Seine)

Amende pour « excès » de lenteur

Fin octobre les médias (radio, presse) ont mis en lumière une amende donnée à un automobiliste qui circulait trop lentement : 36 km/h sur une voie limitée à 50 en bord de plage aux Sables-d'Olonne. Cette information a touché ceux qui aiment sauter sur ce qui va à contre-courant. Ce genre de chose est regrettable car déjà beaucoup de conducteurs français ont tendance à accuser de créer des accidents celui qui ne roule pas assez vite ; et quelques inspecteurs de permis justifient encore le refus de délivrance du permis à des jeunes sous le prétexte qu'ils n'ont pas roulé assez vite. Quant à celui qui respecte la limite de vitesse, il est considéré comme un malhabile et un gêneur. Dans beaucoup de collèges où je me rends, je note que les ados pensent effectivement que la lenteur est une source d'accident.

Une telle traînée médiatique conforte donc *officiellement* qu'il faut rouler assez vite, et que 36 km/h en ville est mauvais et constitue une infraction qui sera sanctionnée par la police. Un tel message rentre très bien dans la tête des gens, bien mieux que les conseils de prudence.

Nous aurions aimé que le Ministère de l'Intérieur réagisse pour désavouer une telle mesure et surtout le fasse savoir. Il serait bon d'autre part qu'une modification du Code de la route – puisque c'est à l'ordre du jour – spécifie que cet article « ne s'applique pas en agglomération », car de toute évidence il concerne les voies en rase campagne, alors qu'en ville la présence de piétons nécessite souvent que l'on roule à 20 ou 30 km/h. C'est le cas précisément pour ce boulevard de plage des Sables-d'Olonne.

Jacques Robin (A. D. du Morbihan)

Actualité

Grands thèmes de sécurité routière en France

Un rapport édité chaque année par la Sécurité routière analyse de façon détaillée les données de l'accidentologie. Le rapport 2006 analyse les données de 2004.

Par rapport au Bilan publié chaque année à cette époque, le rapport 2006 est enrichi par des données recueillies dans le département du Rhône sur le nombre de blessés graves affectés d'une invalidité permanente, et ce au moyen d'un diagnostic des conséquences prévisibles de leurs blessures. Une bonne partie des blessés s'en sortent sans séquelle invalidante ; l'étude en question s'intéresse aux autres. Et ceux-là sont au nombre de 75 à 80 % du nombre des tués : parmi eux, des hémi ou tétraplégiques, des traumatisés crâniens, des amputés, qui, outre le bouleversement complet que leur état entraîne pour eux et leurs proches, représentent une charge très lourde pour la collectivité, en soins, rééducation et aide à la vie courante.

Cette présentation n'est pas exhaustive : seules ont été retenues quelques rubriques qui ont paru les plus intéressantes pour nous, en général parce que certaines données sont mal connues, même de ceux comme nous qui s'intéressent de près à la sécurité routière.

1. Catégorie d'usagers

Les piétons

Ils représentent 16 % du nombre total de tués. Mais plus de 2 piétons tués sur 3 le sont en zone urbaine.

En zone urbaine encore, 1 piéton tué sur 3 l'est sur un passage piéton.

En zone rurale, les trois quarts des accidents mortels se produisent de nuit. Également 3 piétons tués sur 4 le sont lorsqu'ils se déplacent dans le sens de la marche du véhicule qui les heurte.

Les piétons tués sont en majorité des hommes.

Les motocyclistes

Ils représentent 16 % des tués ; ils sont tués plus en zone rurale qu'en zone urbaine, et 2 fois plus le jour que la nuit.

3 tués sur 5 ont moins de 35 ans. 88 % des tués le sont au guidon de motos de moyenne et grosse cylindrée.

Les utilisateurs de voiture de tourisme

Ils représentent 61 % des tués. Plus de 4 tués sur 5 le sont en zone rurale. 27 % des tués sont des jeunes de 18 à 24 ans, classe d'âge qui ne fait que 13 % de la population française.

61 % des accidents se produisent alors que le véhicule roulait sans changement de direction, 13 % lors d'un tournant à gauche. 71 % se produisent hors intersection, 29 % en intersection.

Lorsqu'elles ont un permis récent (jusqu'à moins de neuf ans), les femmes sont nettement moins impliquées dans un accident que les hommes.

Poids lourds

Si les conducteurs et passagers de poids lourds tués sont peu nombreux, 80 en 2004 plus 25 étrangers, en revanche le

nombre total de victimes dans des accidents impliquant au moins un poids lourd s'élève à 696 (sur un total de 5 232 tués en 2004).

2. Sexe et tranche d'âge

Sexe

Les chiffres montrent que les femmes circulent moins que les hommes et sont moins victimes d'accident.

Enfants de 0 à 14 ans

Ils sont 19 % de la population française, et 3,4 % des tués sur la route : 179 enfants ont été tués en 2004, dont 1 sur 2 comme passager de voiture et 1 sur 5 comme piéton.

Pour 10 enfants tués, on compte 12 blessés avec séquelles graves.

Adolescents de 15 à 17 ans

Ils sont 4 % de la population et 4 % des tués, soit 216 tués en 2004. 1 sur 2 a été tué comme cyclomotoriste, et un peu plus de 1 sur 3 comme passager de voiture.

Pour 10 adolescents tués, on compte 13 blessés avec séquelles graves.

Jeunes adultes de 18 à 24 ans

Ils sont 9 % de la population française au 1^{er} janvier 2005, et 23 % des tués en 2004, soit 1 227 tués. Ils sont 26 % des 321 cyclomotoristes tués en 2004. 26 % également des 814 motocyclistes tués, 27 % des 3 186 usagers de voiture de tourisme tués. 25 % des conducteurs de tous véhicules tués.

Quelques caractéristiques particulières à cette tranche d'âge :

– 56 % des tués l'ont été dans un accident de nuit (contre 40 % pour les autres).

– 52 % ont trouvé la mort dans un accident à 1 véhicule seul (contre 34 % pour les autres).

– 58 % des décès se situent en fin de semaine.

– 20 % des conducteurs de cette tranche d'âge impliqués dans un accident corporel ont une alcoolémie positive, contre 16 % pour l'ensemble des conducteurs.

Enfin pour 10 tués de cette tranche d'âge, on compte 14 blessés graves à séquelles graves.

Les plus de 65 ans

Ils sont 16 % de la population et 17 % des tués, mais 51 % des piétons tués et 28 % des cyclistes tués. Les femmes de cette tranche d'âge sont 29 % des femmes tuées sur la route, alors que les hommes de cette même tranche d'âge ne sont que 13 % des hommes tués sur la route.

En moyenne, le parcours annuel n'est que de 9 540 km contre 13 910 pour l'ensemble des conducteurs (données 2004).

Pour 10 tués, on compte seulement 3 blessés graves avec séquelles sérieuses : l'accident de la route pour cette tranche d'âge tue beaucoup plus souvent qu'il ne blesse.

3. Comportements

Il s'agit des comportements des usagers, conducteurs pour ce qui concerne la vitesse, les interdistances et l'alcool, mais aussi des passagers pour ce qui concerne le port de la ceinture et du casque.

Vitesse

De 2001 à 2004, la vitesse moyenne, tous réseaux confondus, a diminué de 5 km/h. En 2004, plus de 48 % des automobilistes dépassent encore les vitesses limite majorée de 10 km/h, et 1,1 % roulent à plus de 150 km/h.

Le nombre d'infractions verbalisées est passé de 1,2 million par an environ à plus

de 3 millions en 2004 avec le contrôle sanction automatisé. En 2005, 7 millions de points ont été retirés sur un total de 400 millions détenus par l'ensemble des conducteurs, et 55 000 permis ont été annulés sur un total de plus de 30 millions.

Enfin on estime que si tous les usagers avaient respecté les limites de vitesse en 2004, c'est 15 % des tués qui auraient été sauvés.

Interdistances

En conditions de circulation normale, 1 conducteur sur 4 ne respecte pas le temps intervéhiculaire de 2 secondes prescrit par la loi. En condition de circulation dense, c'est 60 % des conducteurs qui sont en infraction et environ 1 sur 7 circule à moins de 1 seconde du véhicule qui le précède. Et c'est surtout sur les routes nationales et départementales de rase campagne que la proportion de temps intervéhiculaires courts est la plus importante, davantage que sur autoroute.

En moyenne, 10 % des conducteurs sont en situation de collision avec le véhicule qui les précède si celui-ci vient à s'arrêter de façon imprévue.

Alcool

En 2004 l'alcool est présent dans 9,5 % des accidents corporels, mais 31 % des accidents mortels.

Sur 5 tués dans un accident avec alcool, 3 étaient conducteur, 1 passager du conducteur ivre, 1 piéton ou usager d'un autre véhicule.

Si aucun conducteur n'avait conduit en alcoolémie, le nombre de tués en 2004 aurait pu être réduit de 28 %.

Ceinture

Si le taux de port à l'avant est élevé (presque 100 % en zone rurale, de 92 à 94 % en zone urbaine), il n'est que de 88 % en moyenne à l'arrière.

Si tous les usagers avaient été ceinturés en 2004, c'est 585 vies qui auraient été épargnées.

4. Types de voirie

Ce sont les routes nationales et routes départementales qui restent les plus meurtrières.

Les routes nationales

En 2004, on en comptait 26 600 km supportant un trafic de 96 milliards de vk⁽¹⁾, soit 17 % du trafic total. On y comptait 1 038 tués, soit 20 % du nombre total des tués. On y comptait également :
– 522 tués de jour et 429 (de nuit en rase campagne),

– 834 tués hors intersection et 117 en intersection (de nuit en rase campagne).

Les routes départementales

En 2004 on en comptait 360 000 km supportant un trafic de 200 milliards de vk, soit 36 % du trafic total. On y comptait 2 580 tués, soit près de 50 % du nombre total des tués, avec les répartitions suivantes :

- 1 305 tués de jour et 941 (de nuit en rase campagne),
- 1 950 tués hors intersection et 296 en intersection (de nuit en rase campagne).

5. Types d'accidents

Accidents à un seul véhicule

Il s'agit d'accidents dans lesquels aucun autre tiers n'est en cause, ni piéton, ni cycliste notamment.

Ces accidents ont fait en 2004 : 2 010 tués, soit 38 % du nombre total des tués, dont 1 532 en rase campagne et 478 en zone urbaine. Ce sont pour 76 % des tués en voiture, 14 % en moto, 5 % en cyclomoteur.

874 ont été tués de jour et 1 136 de nuit
6 % ont été tués sur autoroute, 19 % sur RN, 58 % sur RD et 17 % sur voirie communale.

L'alcool était présent dans 25 % des accidents mortels.

Accidents de jour et de nuit

56 % des tués l'ont été de jour et 44 % de nuit, alors que le trafic de nuit n'est que de 10 % du trafic total.

Obstacles fixes

Ils ont occasionné en 2004 : 1 948 tués, soit 37 % du nombre total des tués,

On connaît habituellement :

- la dangerosité de la vitesse et de l'alcool,
- la dangerosité de la moto,
- le sur-risque des 18-24 ans,
- le sous-risque des femmes.

On connaît moins les données suivantes qui sont tout aussi importantes :

- pour 10 tués, on compte 8 blessés avec séquelles graves mais 14 pour les 18-24 ans, et 13 pour les 15-17 ans.
- 44 % des tués le sont la nuit, alors que le trafic de nuit n'est que de 10 % du trafic total.
- Près de 40 % des tués le sont dans des accidents sans tiers.
- 85 % des tués en rase campagne le sont hors intersection.
- Près de 40 % des tués le sont contre des obstacles fixes, (11 % des tués le sont contre des arbres). ■

Je n'ai jamais été verbalisé

Courrier reçu d'un de nos lecteurs de Nantes, François Roussel

Je pense être un conducteur banal : 20 ans de permis, 15 000 km par an.

Comme beaucoup de conducteurs qui n'ont jamais eu aucun problème, je fais quelques excès de vitesse tous les mois, je passe parfois à l'orange bien mûr, je coupe une ligne blanche de temps en temps. Et pourtant, je n'ai jamais été verbalisé, pourquoi ? Si un jour je le suis, même pour une infraction mineure, je ne pourrai décemment pas me plaindre d'une quelconque sévérité de la part des services de contrôle.

Un jour alors que je venais d'ignorer un stop, un policier m'a fait signe de m'arrêter. Je pensais que j'allais devoir m'acquitter de ma première amende et que mon permis se verrait amputé de quelques points ; et bien non ! Ce policier a considéré qu'étant donné que je roulais lentement (10 km/h) et que je n'étais pas du coin (?), « ça pouvait passer pour cette fois mais qu'il ne fallait pas recommencer » ! Je n'ai pas compris. Quelques minutes plus tard mon fils (6 ans) a demandé : « C'est pas grave alors si on ne s'arrête pas à un stop ? ».

Autre expérience qui n'a rien à voir, mais qui montre la différence de traitement qui existe entre les infractions routières et les autres. Un 15 septembre, peu avant minuit, je m'aperçois que je n'ai pas posté mon chèque pour les impôts. Je me rends donc à la perception et malgré mon empressement j'arrive après les douze coups. Ces quelques minutes de retard me vaudront une pénalité de 10 %. Je ne la conteste pas, j'avais les moyens de l'éviter. Néanmoins je m'interroge : Pourquoi dans ce cas le règlement est-il appliqué de façon stricte, et alors qu'il n'y a pas mise en danger d'autrui, alors que lorsqu'il s'agit d'infractions routières, une certaine tolérance est de mise alors que leurs conséquences sont potentiellement beaucoup plus graves ?

Statistiques

Répartition des tués – 2005 (à 30 jours sur les routes de France)

	Total	Femmes	Hommes	Piétons	Cyclistes	Cylos	Motos	Voitures
0-4 ans	49	21	28	18	0	0	0	30
5-9 ans	30	12	18	9	3	0	1	13
10-14 ans	72	28	44	12	10	12	4	32
15-19 ans	648	139	509	27	20	186	67	343
20-24 ans	897	154	743	44	8	57	193	577
25-29 ans	551	94	457	21	8	23	148	325
30-34 ans	452	73	379	25	5	15	155	242
35-39 ans	372	67	305	25	6	14	97	207
40-44 ans	348	77	271	24	7	18	91	187
45-49 ans	376	82	294	36	14	14	93	192
50-54 ans	280	70	210	29	13	14	30	178
55-59 ans	253	77	176	36	11	14	20	154
60-64 ans	168	49	119	33	15	6	2	102
65-69 ans	157	66	91	37	16	6	3	92
70-74 ans	241	95	146	72	20	3	6	134
75-79 ans	262	102	160	83	15	4	2	150
80 et +	367	145	222	151	16	7	1	185
Indéterminé	20	5	15	1	0	0	0	17
Total	5 543	1 356	4 187	683	187	393	913	3 160
Agglo.	1 739			487	72	193	359	595
Campagne	3 804			196	115	200	554	2 565
Femmes	1 356	1 356		282	35	48	65	895
Hommes	4 187		4 187	401	152	345	848	2 265

Source DSCR

Quels types d'accidents et d'usagers ont bénéficié le plus de l'amélioration de la sécurité ?

Évaluation de la répartition, en pourcentage, du nombre de tués.

Type d'accident	Moyenne 2000-2001 en pourcentage	Année 2005 en pourcentage
Urbain	28 %	31 %
Rase campagne	72 %	69 % ↘
En intersection	17 %	12 % ↘
Hors intersection	83 %	88 %
Frontal	18 %	22 %
Arbres	10,5 %	11 %
Voitures	65 %	57 % ↘
Motos	12 %	16 %
Cylos	5,5 %	7 %
Piétons	10 %	12 %
Enfants	4 %	3 %
Enfants, piétons ou cyclistes	1 %	1 %

Nous avons comparé l'année 2005 avec les deux années qui ont précédé l'engagement de 2002 des pouvoirs publics.

Les baisses, en pourcentage, concernent trois postes : les voitures, la rase campagne et les intersections. Le principal bénéficiaire de l'amélioration de la sécurité, dû aux baisses de vitesse, est donc l'accident de voiture en intersection de

rase campagne. Les intersections où l'on notait environ 20 % des tués vers 1977-78, avaient bénéficié ensuite de politiques d'aménagement de carrefour en rase campagne (îlots, giratoires...) et le pourcentage de tués s'y est situé autour de 17 % pendant deux décennies. La chute à 12 % (2005) est consécutive à l'abaissement des vitesses pratiquées.

Certains autres types d'accidents, bien qu'en diminution pour le nombre de tués, ont moins bénéficié de la baisse générale : leur pourcentage a augmenté :

- L'accident frontal (1 200 tués) passe de 18 % à 22 %.
- L'accident hors intersection (4 600 tués) passe de 83 à 88 %. Ce sont parfois les mêmes accidents que « a » (frontal).
- L'accident de piétons (680 tués) passe de 10 % à 12 %.
- L'accident en milieu urbain (4 660 tués) passe de 28 à 31 %. C'est en corrélation avec « c » (piéton).

Par contre les motos et les cyclomoteurs n'ont pratiquement pas bénéficié de l'amélioration : ni en nombre de tués (toujours un peu au-dessus de 1 200 tués) ni, a fortiori, en pourcentage, qui, pour les motos, passe de 12 % à 16,5 %. L'accident courant du conducteur de moto, qui traverse trop vite un carrefour, souvent décrit en ces termes : « une voiture lui a coupé la route », reste donc malheureusement plus que jamais d'actualité. ■

Jacques Robin (A. D. du Morbihan)

2002 à 2005 : Évolution du nombre de tués, par département

	2002	2003	2004	2005 (1)		2002	2003	2004	2005
Ain	92	73	69	77	Lozère	19	8	8	8
Aisne	95	75	55	60	Maine-et-Loire	89	80	69	69
Allier	75	38	58	48	Manche	63	59	51	44
Alpes-Hte-Provence	28	25	23	28	Marne	86	58	62	80
Hautes-Alpes	32	19	17	8	Haute-Marne	50	41	10	21
Alpes-Maritimes	90	63	90	73	Mayenne	38	26	35	25
Ardèche	46	35	25	30	Meurthe-et-Moselle	75	58	52	68
Ardennes	38	24	20	26	Meuse	38	32	19	30
Ariège	40	15	10	24	Morbihan	105	78	59	83
Aube	62	36	32	41	Moselle	126	67	71	66
Aude	62	56	50	59	Nièvre	37	32	42	22
Aveyron	47	48	33	39	Nord	169	140	139	143
Bouches-du-Rhône	242	171	165	162	Oise	128	79	87	76
Calvados	93	63	56	65	Orne	52	46	39	35
Cantal	23	16	17	18	Pas-de-Calais	170	132	96	112
Charente	63	31	64	58	Puy-de-Dôme	86	60	43	51
Charente-Maritime	109	79	77	82	Pyrénées-Atlantiques	53	40	63	45
Cher	53	40	36	45	Hautes-Pyrénées	34	15	23	20
Corrèze	33	33	23	20	Pyrénées-Orientales	54	46	47	38
Corse-du-Sud	23	23	17	16	Bas-Rhin	106	96	57	59
Haute-Corse	30	28	27	19	Haut-Rhin	78	53	62	55
Côte-d'Or	70	71	47	57	Rhône	97	124	82	78
Côtes-d'Armor	74	48	53	45	Haute-Saône	39	40	36	31
Creuse	17	12	17	11	Saône-et-Loire	87	82	53	82
Dordogne	69	66	63	51	Sarthe	61	62	66	43
Doubs	70	55	52	55	Savoie	60	56	28	29
Drôme	84	61	72	53	Haute-Savoie	88	60	63	70
Eure	129	51	68	71	Paris	75	54	50	54
Eure-et-Loir	73	58	68	68	Seine-Maritime	120	111	87	83
Finistère	83	93	58	58	Seine-et-Marne	148	137	113	116
Gard	118	95	93	92	Yvelines	65	69	58	68
Haute-Garonne	120	82	86	98	Deux-Sèvres	63	55	46	37
Gers	49	37	34	25	Somme	73	75	68	58
Gironde	155	122	120	131	Tarn	59	51	53	67
Hérault	172	128	101	122	Tarn-et-Garonne	32	39	41	33
Ille-et-Vilaine	126	92	78	66	Var	138	95	105	116
Indre	49	30	25	21	Vaucluse	99	65	69	66
Indre-et-Loire	80	64	54	55	Vendée	107	104	67	73
Isère	129	115	77	80	Vienne	73	49	52	44
Jura	56	40	35	49	Haute-Vienne	43	45	38	51
Landes	72	67	45	51	Vosges	63	51	50	49
Loir-et-Cher	50	51	49	42	Yonne	81	48	36	47
Loire	59	57	39	52	Territoire de Belfort	18	12	11	12
Haute-Loire	18	24	33	24	Essonne	71	54	68	59
Loire-Atlantique	126	112	101	104	Hauts-de-Seine	41	35	19	30
Loiret	85	81	85	76	Seine-Saint-Denis	53	40	47	46
Lot	26	21	24	24	Val-de-Marne	62	45	33	34
Lot-et-Garonne	57	46	58	55	Val-d'Oise	78	57	60	58
					Métropole	7 242	5 731	5 232	5 318
Guadeloupe	85	83	76	59	Guyane	33		32	41
Martinique	48	50	35	52	Réunion	90	73	68	73

Source DSCR

(1) Pour 2002-2003 et 2004 : comptés à 6 jours. Pour 2005 : comptés à 30 jours (coefficient 1,069).

□ À propos de la voiture citoyenne

Le numéro spécial de Pondération de novembre 2005 consacré à la voiture citoyenne a paru à certains des adhérents de la Savoie de lecture un peu difficile, un peu trop technique. De plus certains de nos adhérents de différents départements ne sont pas d'accord avec ce concept. L'objet de cet article est de fournir quelques éclaircissements.

Nos déplacements dans nos véhicules ne sont pas des actes indépendants, juxtaposés les uns aux autres, ils sont constamment liés entre eux par la densité de la circulation, l'éventualité des chocs entre véhicules, avec d'autres usagers, et nécessitent la prise en charge par d'autres (pompiers, SAMU, services de santé...) même si un accident survient isolément. Cet aspect d'interaction constante avec les membres de la société a conduit au concept de voiture citoyenne qui retient quatre critères essentiels :

- protection des occupants de la voiture,
- protection des occupants d'autres voitures en cas de choc,
- protection des piétons et divers deux roues (usagers les plus vulnérables),
- protection de l'environnement.

D'autres auraient pu être retenus, coût pour la collectivité, par exemple, qui est considérable.



Protection des occupants de la voiture

Une remarque préliminaire s'impose que nous nous permettons de rappeler : notre corps est constitué d'une ossature rigide à l'intérieur duquel des organes sont mous (cerveau, foie, rate, vaisseaux).

N'oublions jamais que dans un véhicule en mouvement tous les objets (personnes, organes) ont la même vitesse, celle du véhicule, par exemple 130 km/h ; en cas de choc et de décélération très brutale, les organes des passagers des différents véhicules (du tank à la petite citadine) subissent la même décélération pour la même vitesse initiale et la même distance d'arrêt.

Il n'existe aucune sécurité passive qui protège nos organes internes d'une forte décélération.

En quelque sorte nous pouvons nous tuer contre notre squelette.

Rappelons que les crashes-tests se font à 64 km/h. Les systèmes de sécurité passive (ex. airbags) ont leurs avantages mais donnent l'illusion d'une protection totale de l'individu.

La seule sécurité dont nous disposons est notre comportement au volant en particulier par rapport à la vitesse.

Contrairement aux idées reçues et bien trop répandues, une grosse voiture pas plus qu'un 4 × 4 n'est un facteur de sécurité et surtout à vitesse

élevée. On peut lire dans le n° 126 numéro spécial de « 60 millions de Consommateurs » consacré à la voiture page 45 que « les constructeurs rappellent prudemment qu'aucun airbag ne peut sauver la vie des passagers heurtant un arbre à 90 km/h » et aux vitesses supérieures évidemment.

Caractéristiques mécaniques et accidents

Le numéro de Pondération de novembre 2005 explique que les assureurs établissent les primes d'assurance à payer en fonction de deux critères : les caractéristiques mécaniques de la voiture et les données concernant un très grand nombre d'accidents : à savoir la formule SRA (Sécurité et Réparation Automobile).

Il se trouve que cette formule donne pratiquement les mêmes résultats qu'une formule qui utilise seulement les caractéristiques essentielles du véhicule (masse et vitesse), en particulier l'énergie cinétique du véhicule ($1/2 \text{ masse} \times \text{vitesse} \times \text{vitesse}$ soit $1/2 mv^2$), donc $1/2 mv^2$ donne des résultats très proches de la formule SRA, ce qui montre qu'une voiture lourde et rapide va donner en termes d'accidentologie de mauvais résultats.

Remarquons que ce n'est pas du tout évident a priori, encore une fois on aurait pu penser que les voitures lourdes et rapides s'avéraient plus sûres que les autres.

L'importance de la masse et de la vitesse est surtout décisive en cas de choc

Un choc est à la fois un échange d'énergie et une nouvelle distribution des vitesses entre les objets qui se heurtent.

Si les objets sont très rigides, le choc est élastique ; les nouvelles vitesses dépendent des masses et des vitesses en présence comme dans le jeu de boules et sont transmises aux passagers. Comme indiqué ci-dessus, ces variations de vitesse entraînent des décélération qui peuvent être mortelles. La voiture de masse plus faible subit de façon très importante l'effet de masse et de vitesse de la voiture la plus lourde. Pour donner un exemple, la vitesse acquise par le petit véhicule après le choc fait intervenir en grande partie le produit $2 \times \text{masse du gros véhicule} \times \text{vitesse du gros véhicule}$, masse totale des véhicules. (Nous ne donnons qu'une partie de la formule valable pour un choc élastique pour rester aussi simple que possible, mais ceci montre nettement que la masse et la vitesse d'un gros véhicule rapide sont très pénalisants pour les autres).

Un 4 × 4 avec un pare-buffles lancé à 130 km/h sur une autoroute est une aberration aussi bien pour ses propres occupants que pour les autres.

Si les masses des véhicules sont différentes, les dommages causés à la petite voiture par la plus grosse sont très importants, d'où la citation de Pondération n° 66 p. 6 donnant la

probabilité de 25 fois plus de chances d'être tué dans la petite voiture pour 1 dans la plus grosse. Nous appelons nos lecteurs à la prudence devant ces chiffres, qui indiquent une probabilité, dans des circonstances statistiques qui ne donnent pas la vitesse de choc des voitures (évidemment puisque nous ne disposons pas de boîtes noires !). Il ne faudrait surtout pas croire que la sécurité des grosses voitures est 25 fois plus forte que celle des plus petites ainsi que nous l'avons expliqué plus haut.

Pour être lapidaire, non seulement une voiture lourde et rapide ne garantit pas la sécurité intérieure de ses occupants, mais elle a beaucoup plus de chance de tuer les autres occupants.

Si les objets sont partiellement déformables, une partie de l'énergie cinétique est dissipée dans les déformations, les vitesses acquises sont un peu plus faibles et le temps de la variation de vitesse est un peu plus long rendant la décélération un peu moins brutale ; d'où l'effort des

constructeurs pour trouver des matériaux plus déformables.

Les considérations précédentes sont a fortiori valables pour les piétons et les deux roues ; il est aberrant d'utiliser une voiture inutilement lourde et rapide en ville où nous côtoyons des usagers totalement vulnérables.

Quant à la protection de l'environnement et à l'économie des énergies fossiles avec des véhicules raisonnables, il nous semble que tous les adhérents de la Ligue sont d'accord sur ce point.

Le concept de voiture citoyenne est un progrès mais il ne faut pas lui demander de résoudre tout

Certains opposants au concept de voiture citoyenne remarquent qu'il est difficile d'accorder la qualité de voiture citoyenne à un véhicule qui sera capable en de mauvaises mains ou circonstances de tuer quelqu'un. Selon eux, aucun véhicule ne mériterait cette qualification.

C'est vrai, mais on peut opposer à ces détracteurs l'exemple de l'économiste A. Sauvy : un marteau de menuisier est fait pour planter des clous, il peut servir dans de mauvaises mains à fracasser le crâne de quelqu'un. Il est certain que ce n'est pas parce que l'on dispose d'une voiture citoyenne que l'on peut faire n'importe quoi. Le travail à faire pour que le conducteur devienne un citoyen au volant est considérable.

Néanmoins le concept de voiture citoyenne présente un intérêt : avant d'être un conducteur, l'individu est un acheteur. La voiture citoyenne est un véhicule qui introduit la relation aux autres, par des caractéristiques mécaniques raisonnables.

Il introduit la notion d'une certaine compatibilité entre véhicules. Si ce concept peut être un argument de choix de véhicule, de vente de la part des constructeurs qui limite l'appétit en masse et en vitesse, la sécurité collective y gagnera. ■

Marie-Hélène Vauché
(A. D. de Savoie)

Transport, vitesse et conséquences

Les nouveaux moyens de transport qui se développent dans de plus en plus de sociétés ont des conséquences inattendues sur notre santé, à travers la sédentarité, la pollution et les lésions traumatiques survenant lors des accidents de la circulation.

Au fil des siècles, la vie a sélectionné les processus cellulaires, les organes les plus aptes à fournir des efforts. Nous sommes construits pour bouger, et la sédentarité nous est fatale à long terme. Cette sédentarité est due à toutes les aides au déplacement dont nous bénéficions. Voitures, ascenseurs nous condamnent à ne plus faire d'efforts physiques.

Depuis l'aube de l'humanité, nous nous déplaçons à pied ou à cheval. Nous sommes donc faits pour des vitesses faibles, comme le montre le tableau ci-dessous.

Marche	Marche rapide	Course	Cheval au trot
5 km/h	7 km/h	17 km/h	20 km/h
1,4 m/s	2 m/s	4,7 m/s	5,6 m/s

Nous avons des réflexes adaptés à ces vitesses. Les troupes de Napoléon marchaient à la même vitesse que celles d'Alexandre le Grand (356-323 AC). Mais maintenant, nous atteignons tous des vitesses pharamineuses !

En ville	Route normale	Autoroute	TGV
50 km/h	90 km/h	130 km/h	300 km/h
13,9 m/s	25 m/s	36 m/s	83 m/s

L'humanité doit donc s'adapter à cette révolution extraordinaire du machinisme appliqué à la mobilité, dont nous découvrons les inconvénients : épuisement des ressources fossiles, bruit, pollution de l'air avec ses conséquences, épidémie d'obésité, accidents, changements climatiques.

La lutte pour une route plus sûre ne peut donc se concevoir qu'en replaçant cette question dans ce contexte plus général, afin de favoriser les changements de

comportement qui s'imposent et dont nous n'avons pas en tête l'urgence et l'ampleur. La voiture citoyenne est une avancée, mais nous devons rappeler que d'autres moyens de se déplacer existent, qu'il faut utiliser (marche à pied, vélo, transports en commun, partage de voiture, covoiturage...). Notre pays est très en retard dans ces domaines par rapport à d'autres membres de l'Union Européenne. L'hégémonie de la voiture doit cesser pour faire place à un autre urbanisme, les mètres carrés libérés pouvant être rendus aux enfants, aux espaces verts. J'ai pu constater en visitant Fribourg-en-Brigau que c'était possible. Diminuons les vitesses, le nombre de place de parking en ville, le nombre de véhicules à moteur, favorisons les moyens de transport doux et nous aurons en plus d'un accroissement de la sécurité routière une société plus humaine et moins pathogène. ■

Luc Gabrielle
(A. D. de la Drôme)

Événement

Le colloque voiture citoyenne



Le colloque organisé par la Ligue sur la Voiture Citoyenne s'est tenu le 8 novembre 2006 après-midi au Ministère de l'Environnement. Il a rassemblé des experts et une centaine de participants.

En introduction, Rémy Heitz, Claude Got, Chantal Perrichon et Marie-Jeanne Husset pour « *60 millions de consommateurs* », ont présenté le colloque : La voiture est un instrument de liberté, il n'y a donc pas lieu d'être « autophobe ». Mais les caractéristiques des voitures actuellement proposées aux consommateurs sont en contradiction avec les exigences de sécurité et de respect de l'environnement : les constructeurs proposent en effet des voitures de plus en plus lourdes – pour assurer une meilleure sécurité à leurs occupants... au détriment de celle des autres usagers de la route –, des voitures inutilement rapides, et donc inutilement consommatrices d'énergie et productrices de pollution. Il s'agit donc, au moyen de ce concept de Voiture Citoyenne, d'aider dans leurs choix des consommateurs de plus en plus nombreux à refuser les diktats qu'on leur impose au détriment de leur sécurité et de l'environnement, et par là d'obliger les constructeurs à produire des voitures plus sécuritaires pour tous et moins polluantes. Il est toutefois certain que les États devront eux-aussi intervenir dans le même sens. Et c'est dans une optique de service public que « *60 millions de consommateurs* » s'est engagé en faveur de cette cause en publiant régulièrement le palmarès de la Voiture Citoyenne.

Puis quatre tables rondes ont permis diverses observations sur les critères caractérisant cette voiture :

- Environnement : il y a nécessité de développer un véhicule urbain, électrique, léger, peu gourmand en énergie et de ce fait non polluant et non bruyant. Des expériences, à petite échelle, ont déjà été menées en France. La Chine, où va se poser très vite le problème de la congestion des

voies urbaines, est un bon terrain de recherche et d'expérimentation : c'est la raison de la présence de deux représentants de l'ambassade de Chine à Paris. La charte adoptée par La Poste, qui s'engage à renouveler sa flotte en fonction de ce critère, est un bon exemple.

- Usagers des autres véhicules : Claude Got confirme la relation dangerosité-énergie cinétique $1/2 mv^2$, mais constate que la limitation de vitesse à la construction n'est pas à l'ordre du jour chez les constructeurs qui estiment qu'elle ne correspond pas à la demande : pour l'obtenir, il faudra en passer par la voie législative européenne.

- Usagers vulnérables : les piétons et cyclistes affrontent un risque d'être tué 8 à 9 fois plus élevé que celui des autres usagers. Il faudrait que les constructeurs affichent les résultats à ce test. Il convient également de ne pas oublier les blessés souffrant de séquelles très graves dans tout ce qui est publié concernant l'accidentologie.

- Occupants : les tests actuels sont insuffisants. Et les véhicules utilitaires y échappent.

Voici quelques échanges avec la salle :

- Actuellement tous les modèles présents sur le marché peuvent dépasser 150 km/h et un tiers d'entre eux, 200 km/h.

- Si tous les véhicules étaient équipés de l'ESP (contrôle de trajectoire), on enregistrerait une diminution de 30 % du nombre des tués.

- 2 700 « bolides » ont été confisqués en 2005 : ce chiffre gagnerait à être connu.

- Le combat pour la limitation de vitesse à la construction se poursuit. Enfin, Michel Ternier a dégagé les propositions suivantes :

- Tarification modulable sur les autoroutes en fonction de l'émission de CO².

- Prime à la destruction pour faciliter la disparition des véhicules anciens polluants.

- Obligation pour toutes les entreprises d'État d'être exemplaires.

- Relance d'un bonus-malus à l'achat fondé sur la consommation (pas de bonus pour les diesels sans filtre à particules).

- Péage urbain avec modulation en fonction de l'émission de polluants.

- Généralisation du limiteur de vitesse.
- Affichage obligatoire des résultats des tests Euro-NCAP piétons.

- Extension des préoccupations de sécurité aux véhicules utilitaires.

- Relance active à un niveau européen de la limitation de vitesse à la construction. ■

Philippe Laville
(A. D. de l'Essonne)



□ Brèves

Le risque routier en entreprise

Défini comme cause nationale et faisant partie du Plan Santé et Travail 2005-2009, le risque routier, véritable risque professionnel, est une fois de plus témoin de l'imbrication de facteurs professionnels et environnementaux.

Une journée a été organisée sur ce thème par le CIAMT (Centre interentreprises et artisanal) le 20 octobre dernier avec pour cible les employeurs, les responsables de l'évaluation des risques professionnels dans leur entreprise, les acteurs internes de la prévention, les salariés eux-mêmes, tous exposés au risque routier.

Il existe deux types d'accident dans l'entreprise : accident de mission et accident de trajet :

– Les accidents de mission ont lieu à l'occasion d'un déplacement nécessaire à l'exécution du travail. Ce sont les accidents du travail proprement dits.

– Les accidents de trajet surviennent pendant le trajet d'aller ou de retour entre le domicile et le lieu de travail ou entre ce dernier et le lieu habituel du repas. Ils sont indemnisés au titre des accidents du travail.

Pour l'année 2004, on a enregistré 1 111 accidents mortels du travail dont 607 accidents routiers mortels, soit 55 % du total. Sur ces 607 accidents mortels, 25 % étaient des accidents de mission, 75 % des accidents de trajet.

Outre leurs conséquences humaines, leur coût est important pour les entreprises. Pour les prévenir ; il faut une démarche globale, collective, individuelle, technique, organisationnelle et médicale.

Il s'agit :

– d'analyser les déplacements, puis de les préparer et de les organiser,
– de privilégier chaque fois que possible les transports collectifs et les technologies de communication,
– de limiter les distances quotidiennes parcourues ou la durée de conduite,

– de veiller au bon état des véhicules,
– de former les conducteurs et de les inciter à respecter le Code de la Route,
– d'édicter des règles strictes concernant l'utilisation du téléphone portable,

– de vérifier, au cours des visites médicales, l'état de santé des conducteurs et leurs aptitudes à la conduite, et d'insister sur les dangers de l'alcool, des drogues et de certains médicaments. ■

Philippe Laville
(A. D. de l'Essonne)

□ Permis à points : non à la double peine

Certaines organisations professionnelles croient, bien à tort, que la sécurité routière les pénalise. Réaction d'un de nos lecteurs François Tcherkessoff suite au communiqué de presse publié par la CGPME et aux mesures d'aménagement du permis annoncées par Dominique de Villepin.

La CGPME se félicite des mesures d'aménagements du permis à points annoncées récemment par le Premier ministre et faisant l'objet d'un amendement au projet de loi sur la délinquance.

À cette occasion, elle réitère son attachement à un dispositif qui a, sans aucun doute, contribué à réduire la mortalité sur les routes françaises.

Pour autant, la Confédération souhaite que l'on prenne davantage en compte, par exemple en prévoyant des mesures particulières d'application des peines de suspension de permis, la situation des personnes dont le permis de conduire

est indispensable à l'activité professionnelle.

Le retrait immédiat du permis sanctionne, ce qui est parfaitement légitime, un comportement personnel délictueux mais il pénalise également et de manière totalement injuste, l'entreprise en la privant brutalement d'un collaborateur, ce qui dans une PME peut s'avérer catastrophique.

Alors que le nombre de retraits de permis s'envole, la CGPME réclame l'ouverture de discussions pour faire cesser la double peine qui sévit actuellement en matière de sécurité routière à l'encontre des entreprises. ■

Monsieur le Président,

Je vois tous les jours sur des routes départementales et sur autoroutes des véhicules d'entreprise, petits utilitaires et camionnettes, en grand excès de vitesse. Ils mettent en danger la vie des autres automobilistes.

Je considère comme inacceptable et irresponsable d'appeler à des « mesures particulières d'application des peines de suspension de permis » pour les conducteurs « dont le permis de conduire est indispensable à l'activité professionnelle ».

Une telle clémence ne ferait qu'encourager le comportement extrêmement dangereux de ces conducteurs.

Je crois en revanche qu'il faut appeler les responsables d'entreprises à plus de responsabilité et de citoyenneté.

Ils doivent réduire la pression qu'ils font peser sur leurs employés concernant la rapidité d'exécution de leurs livraisons ou de leurs chantiers.

Cordiales salutations.

François Tcherkessoff

Vie des associations départementales

Côte-d'Or

Catherine Pépoz

Octobre 2004, action sécurité routière dans une commune avec la voiture tonneau. Rencontre d'une institutrice dijonnaise soucieuse de ces problèmes.

Novembre 2004, à Dijon, visite dans la classe de cette institutrice et de celle du Directeur.

Demande de ce directeur de faire une observation devant son école à 9 h et à 17 h.

Mars 2005, observation : 15 enfants non ceinturés entre autres infractions. Réunion de synthèse avec directeur, parents et élèves élus.

Décision prise de faire une matinée de sécurité routière portes ouvertes.

Octobre 2006, samedi 14 au matin opération sécurité routière avec notre voiture tonneau, Maif, Prévention Routière, Police, etc. Hélas peu de parents, mais très bons contacts.

Moralité, il faut savoir être patient ! Entre le premier contact et la réalisation, il aura fallu deux ans. ■

Jura

Michel Guillemain

Cette année encore notre association a été particulièrement sollicitée. D'une part dans les établissements scolaires : Collèges, Lycées, IUT, Universités, CFA (38 actions).

D'autre part dans les entreprises, citons quelques-unes d'entre elles : FR3 Bourgogne – Franche-Comté, la SNCF région Bourgogne – Franche-Comté. (5 actions dans différents Départements), G.D.F. Massy, la R.A.T.P. ainsi que de nombreuses interventions en Bourgogne – Franche-Comté (soit 37 actions).

Enfin dans diverses manifestations : Percée du vin jaune, foire du Jura, foire de Vesoul (37 actions).

Ce qui signifie pour l'année 2006 : 112 jours de prestations et 20 000 personnes concernées en comptant les nouvelles demandes.

Les membres actifs ont décidé d'innover :

Afin de bien faire comprendre qu'au-delà des morts, 3 000 personnes restent handicapées à vie, une piste à parcourir en fauteuil roulant sera construite en 2007.

Avec l'aide du Délégué à l'éducation routière (D.D.E.) et des auto-écoles du Département, nous avons créé un module pour les jeunes qui passent le permis de conduire.

Démarrage de cette action : le 18 novembre 2006.

Deux parties théorique et pratique seront proposées avec les simulateurs.

Rappelons que nous possédons une quarantaine de silhouettes que nous pouvons mettre à la disposition des associations d'autres départements. ■

Bouches-du-Rhône

Laurence Semerdjian-Gaillard

La Ligue contre la violence routière des Bouches-du-Rhône a participé, dans le cadre de la semaine nationale de sécurité routière, à

l'action départementale organisée conjointement par les pouvoirs publics et les associations de sécurité routière du département, à une action de sensibilisation sur les dangers de l'alcool au volant, particulièrement pour les jeunes pendant le week-end (sortie de discothèque).

Cette action a eu lieu dans plusieurs lieux (supermarchés, péages d'autoroute, discothèques, etc.).

Pour sa part, la Ligue a assuré une animation au Géant casino de Plan de Campagne et à la faculté des sciences St-Jérôme de Marseille. Elle a distribué des tracts, des alcootests et des réglettes alcool. ■

Gard

Ginette Brunel

S'engager contre la violence routière

Deux bénévoles alésiens de la Ligue contre la violence routière ont une fois de plus tenu un stand au forum des associations pour dénoncer le comportement irresponsable des conducteurs. Mais la Ligue, ce n'est pas que ça selon Jean Brunel et Marie-Thérèse Chapelle. « Une dame est venue se confier. Elle a



Marie-Thérèse Chapelle et Jean Brunel de La Ligue contre la violence routière.

perdu une nièce de 20 ans dans un accident de voiture. Depuis deux à trois ans, on a beaucoup plus de monde sur notre stand, ce n'est pas anodin ».

En effet, si le nombre d'adhérents à la Ligue n'a pas non plus explosé, en revanche, la prise de conscience semble désormais bien présente chez les automobilistes alésiens.

Sur leur stand, les bénévoles de la Ligue contre la violence routière écoutent donc les témoignages de ceux qui ont perdu un membre de leur famille dans un drame de la route. Mais ils fournissent également de la documentation.

« *On donne aussi des conseils pour aller en justice car bien souvent quand on est frappé par un drame de la route, on est démuni* » lance Jean Brunel. Les ambassadeurs de la bonne conduite sont en mission, qu'on se le dise ! ■

Y.B. – Midi Libre
17 septembre 2006

Drôme

Luc Gabrielle

Des fleurs pour faire réfléchir

Plusieurs fois par an, Simone et Pierre Beaumont installent des fleurs le long de la route. Pas très loin de chez eux, à Saint-Gervais-sur-Roubion, entre Bonlieu et Cléon-d'Andran, là où ont eu lieu des accidents qui ont coûté des vies. Co-fondateurs de la Ligue contre la violence routière dans la Drôme, ils entretiennent ces lieux à la mémoire si douloureuse, dans l'espoir que la vue des fleurs donne à réfléchir aux automobilistes trop pressés... ou trop imprégnés d'alcool.

Les malheurs de la route, M. et Mme Beaumont ont eu à les vivre dans leur chair. C'était il y a 24 ans, un 14 août, quand leur fils de 17 ans a perdu la vie dans un accident à Sorgues, dans le Vaucluse. Tragique retour de discothèque. Il y a maintenant 16 ans, ils ont décidé de s'engager dans la « Ligue ».

Dans la plaine de la Valdaine, M. et Mme Beaumont connaissent presque tous ces lieux de mémoire. « *Il y a trois ou quatre ans, avec mon mari, on a pensé à mettre des fleurs pour retenir un peu l'attention des automobilistes. Si ça pouvait sauver ne serait-ce qu'une vie...* » ■

D.B. Le Dauphiné Libéré
1^{er} novembre 2006

Alpes-Maritimes

Alain Restelli

Vitesse au volant : des contrôles renforcés pour inciter à lever le pied.

Sur fond de campagne nationale, les opérations de police en ville se multiplient.

52, 78, 65... 95 ! Et non, il ne s'agit pas des numéros gagnants à une loterie quelconque. Mais plutôt d'un constat. Accablant. Celui des vitesses enregistrées en plein après-midi sur le boulevard de la Porte de France par le radar de la police. Petit rappel : la vitesse est normalement limitée à 50 km/h en ville.

Hélas, cette triste réalité nourrit le quotidien de dizaines d'associations qui œuvrent sans compter pour le respect des règles élémentaires de sécurité. Parmi elles, la Prévention routière et la Ligue contre la violence routière. C'est d'ailleurs le bureau départemental de cette dernière qui s'est chargé d'organiser la récente campagne de sensibilisation sur Menton.

La scène se passe au bout de la ligne droite si « tentante » de la Porte de France. Un coup de sifflet s'élève au signal d'un policier, l'œil rivé dans le viseur du laser, il annonce : « 90 ! » soit 40 km/h de plus que la limite autorisée. C'est l'arrêt immédiat. Le fautif : un Italien sur un scooter 125. Et ça va durer comme ça une bonne partie de l'après-midi. Sous le regard étonnamment amusé de Stéphane, jeune paraplégique niçois. Victime de ces incivilités de la route. ■

GUI. B. – Nice Matin
21 octobre 2006

Ardèche

Myriam Blanc

Sensibilisation contre l'alcool au volant, en hommage à Cindy et Lydia.

Nombreux ont été les Pouzinoises et Pouzinois, jeunes et moins jeunes qui se sont associés hier matin aux membres de la Ligue contre la violence routière qui menaient une action de sensibilisation au volant aux abords du rond-point du parc industriel Rhône-Vallée.

Cette action était mise en place à la suite du terrible accident qui a coûté la vie à Lydia et Cindy da Silva, sur la départementale 304 à quelques centaines de mètres de là.

Les jeunes amies de Cindy du collège Alex Mézenc ou de l'équipe de handball, dont elle faisait partie, étaient venues avec des fleurs et ont participé à cette action en remettant un alcootest et ayant une brève discussion avec les automobilistes de passage.

Myriam Blanc, présidente départementale de la Ligue qui coordonnait la manifestation disait d'ailleurs : « *Nous ne sommes pas là pour juger l'auteur de l'accident, mais pour rendre hommage à Lydia et Cindy, victimes de la violence routière et pour dénoncer ce genre de comportement qui risque de se multiplier avec le relâchement constaté avec la révision du permis à points* » ■

Le Dauphiné Libéré
29 octobre 2006

Nord - Pas-de-Calais

Hervé Dizy

Le jeudi 5 octobre 2006, la Ligue contre la violence routière Nord – Pas-de-Calais est intervenue sur la base aérienne de Cambrai, à la demande de la gendarmerie de l'armée de l'air. La Gendarmerie présente le volet répression, la Ligue le volet prévention, avec le témoignage d'un adhérent qui raconte l'accident qui a coûté la vie à sa mère et l'a lui-même gravement blessé.



De gauche à droite : l'adjudant-chef Darras, Patrick Brioux et Hervé Dizy.

L'exposé de la Ligue a porté sur les méfaits de l'excès de vitesse. Vidéos et graphiques ont permis de faire comprendre qu'il n'y a pas de petits excès de vitesse sans conséquence en cas d'accident.

Puis Patrick Brioux, notre adhérent, rappelle que l'accident n'arrive pas qu'aux autres : sur une route de montagne, un jour d'août, un gros 4 x 4 de deux tonnes, surgit de derrière une côte, décolle tellement sa vitesse était élevée, et vient atterrir du mauvais côté de la route. La mère de Patrick est tuée, ses nièces, indemnes, sont choquées, lui-même a un bras cassé et une main inutilisable.

Depuis l'accident, lui, moniteur d'auto-école, ne peut plus travailler, n'est plus autonome et doit vivre chez son frère.

Avec un tel témoignage, les discours de répression et de prévention prennent une autre dimension. ■

Orne

Nathalie Lusseau

Nous possédons un test-aux-chocs, appareil réalisé pour montrer aux enfants et aux adultes que la **ceinture de sécurité est indispensable**.

Il s'agit d'un rail sur lequel glisse un siège homologué équipé d'une ceinture de sécurité, ce siège peut être pourvu d'un rehausseur pour être utilisable avec des enfants de GS de maternelle ou des petits CP.

En glissant le siège prend de la vitesse et réalise en arrivant un choc frontal à 7 km/heure, même à cette faible vitesse la ceinture se

bloque et est très bien ressentie par le passager.

De plus depuis cette année le test-aux-chocs est automatisé ce qui simplifie son maniement. Il est en outre équipé d'une autre manœuvre qui permet en simulant un choc postérieur (4 km/heure) de faire comprendre l'intérêt du réglage de l'appui-tête.

Pour de plus amples renseignements vous pouvez contacter la Ligue de l'Orne. ■

Val-de-Marne

Philippe Laville

Le proviseur et des professeurs du lycée F. Arago à Villeneuve-St-Georges avaient organisé ce jour-là une journée de sensibilisation d'une partie des 1 000 élèves de ce lycée. Y participaient les pompiers, la police nationale, la Prévention routière et la Ligue. Les élèves passaient par groupe d'une trentaine dans divers ateliers, et expérimentaient l'utilité de la ceinture avec la voiture tonneau.

Pour ma part, j'avais conçu une intervention d'une durée d'une demi-heure seulement, mais centrée sur l'accident : brève description de l'accidentologie des jeunes – la sortie de boîte, la vitesse, l'alcool, etc. – lecture du témoignage d'une jeune femme victime d'un accident – paru dans

Pondération – puis projection d'une vidéo de huit minutes tournée par les pompiers de l'Essonne sur des lieux d'accidents – musique de fond, pas une parole, images violentes – Et je conclusais : faites tout pour que cela ne vous arrive pas. ■

Aveyron

Christiane Poinot

Les Ados s'adressent aux enfants

Encouragé par la Ligue Contre la Violence Routière de l'Aveyron, le responsable Point Jeune de la M.J.C. de Rodez a permis à 250 enfants des écoles primaires de la ville de pouvoir participer à leur façon, à la semaine sécurité routière 2006.

La magie s'est opérée par un « théâtre-forum » animé par des élèves de l'école de théâtre

Les thèmes :

- port de la ceinture de sécurité,
- vitesse,
- alcool, drogue,
- code de la route.

ont absorbé et entraîné la jeune assistance dans un échange très bien mené avec la scène et les différents partenaires de la Sécurité routière présents.

Une très bonne idée. Ce fut un bon moment. ■

Sécurité routière :

Rémy Heitz remplacé par Cécile Petit

Rémy Heitz, délégué interministériel à la Sécurité Routière a quitté ses fonctions. Il vient d'être nommé directeur de l'administration générale et de l'équipement au ministère de la Justice. Pour lui succéder, le Premier ministre Dominique de Villepin a fait appel à Cécile Petit, premier avocat à la cour de cassation.

Au nom de notre association, les membres du Conseil d'administration ont adressé une lettre à Rémy Heitz, pour lui dire notre reconnaissance pour le travail accompli.

Chantal Perrichon, notre présidente, et Geneviève Jurgensen, notre porte-parole, ont longuement rencontré Cécile Petit le 8 décembre 2006, pour une première prise de contact et un tour d'horizon des progrès qui doivent encore être accomplis.

Lancement d'un « Permis piéton » pour les enfants

Dépêches de l'éducation – 27 septembre 2006

Un « Permis piéton pour les enfants » à visée pédagogique, pour prévenir les 8/9 ans contre les risques auxquels ils sont exposés dans la rue, a été lancé par le directeur général de la gendarmerie, le général Guy Parayre, le délégué interministériel à la Sécurité routière, Rémy Heitz, et le directeur de Generali assurances, Alain Ficheur.

Le « Permis piéton pour les enfants », qui ne correspond pas à une disposition réglementaire, est « un outil pédagogique » destiné à éduquer les enfants à la sécurité routière à l'école dès le plus jeune âge, expliquent ses concepteurs. (...).

Grandes villes : Villepin veut étudier l'éventualité de péages pour voitures

AFP – 13 novembre 2006

Dominique de Villepin a annoncé lundi vouloir étudier l'éventualité de péages pour les voitures dans les grandes villes, à l'issue d'un comité interministériel sur le développement durable à Matignon. Le Premier ministre a ainsi chargé son ministre des Transports, Dominique Perben, de lancer un appel à projets pour améliorer l'équilibre entre différents modes de transports urbains, en réfléchissant à l'éventualité de ces péages urbains mais aussi au stationnement. M. Perben « lancera dans les prochaines semaines un appel à projets auprès des grandes agglomérations », a déclaré le chef du gouvernement. Ils « devront faire l'objet d'une large concertation locale pour ne pas pénaliser ceux qui n'ont pas d'autre choix que d'habiter loin des centres urbains où

ils travaillent », a-t-il précisé. « Ils pourront comporter des propositions de toute nature, y compris des propositions qui entraînent des modifications législatives, comme l'instauration de péages urbains ou de nouveaux modes de gestion du stationnement », a-t-il précisé. Un bilan d'étape des discussions sera établi par M. Perben « d'ici la fin du premier trimestre 2007 », a-t-il indiqué.

Le pompier toxico tue un enfant sur un passage piéton

Le Parisien – 19 novembre 2006 Baptiste Laureau

Un pompier volontaire, qui conduisait sous l'emprise de stupéfiants, a mortellement fauché un garçonnet de 6 ans en se rendant à sa caserne, au Tréport (Seine-Maritime), jeudi en fin d'après-midi. L'enfant, accompagné de son père, traversait la chaussée sur un passage piéton. Le chauffard, Jean-Christophe Serveau, est écroué à la maison d'arrêt de Rouen.

Ce sapeur-pompier volontaire de 23 ans a été mis en examen pour « homicide involontaire aggravé par trois circonstances : manquements délibérés aux règles de sécurité, délit de fuite et conduite sous l'emprise de stupéfiants ».

Accompagné de son père, Quentin traversait la chaussée sur un passage protégé, lorsqu'il a été percuté par la voiture personnelle du sauveteur qui se rendait à sa caserne. Sous la violence du choc, l'enfant a été projeté à onze mètres du lieu d'impact. Il est décédé sur les lieux du drame. (...)

Faut-il surtaxer les poids-lourds ?

Le Blog Auto – Par Joest Jonathan Ouaknine le 28 novembre 2006

Oui, pour l'Alsace, répond le député Yves Bur (UMP). En Allemagne, un dispositif similaire a été adopté : le LKW-MAUT (pour les 12 t et plus.) Conséquence immédiate : les poids-lourds transitent désormais par l'Alsace. D'où des problèmes de pollution, de sécurité, de nuisances sonores et d'usure rapide des chaussées.

Une étude (terminée en juillet) a été présentée récemment. Elle propose soit une taxe au kilomètre parcouru (comme en Allemagne), soit une taxe par zones traversées. D'autres régions, comme la Lorraine sont déjà intéressées.

Une telle taxe risque de fragiliser les petits transporteurs, alors que les plus gros seront capables de répercuter la hausse sur leurs clients.

Évidemment, on ne peut souhaiter à personne de perdre son emploi. Néanmoins, force est de constater qu'en matière de transporteurs, l'offre dépasse la demande. Sous prétexte de lutter face à Willy Betz et ses chauffeurs Bulgares, certains font signer des contrats de travail aux normes espagnoles ou polonaises à des chauffeurs français. En tant que responsable supply chain dans une PME, je suis personnellement régulièrement démarché par de petits transporteurs qui me proposent d'emblée des prix et des délais incompatibles avec la légalité. D'où des disques trafiqués et des chauffeurs fatigués qui roulent pied au plancher quelles que soient les conditions météorologiques, au mépris de la sécurité.

Reste la question de l'alternative : le ferroutage. Réseau Ferré de France, surendetté, ne peut rien construire et la SNCF préfère délaisser le fret au profit d'activités plus lucratives, comme le TGV. En plus, SNCF est l'un des leaders du transport routier en France avec

Geodys et n'a donc pas forcément intérêt à développer le ferroutage... Alors, pour ou contre, la surtaxe des poids-lourds ?

Un automobiliste autorisé à rouler sans points

Nouvel Obs. – 30 novembre 2006

Le tribunal administratif de Bordeaux autorise un automobiliste à rouler malgré la suppression de tous ses points.

Un automobiliste a été autorisé par le tribunal administratif de Bordeaux à conduire sans points sur son permis, a-t-on appris jeudi 30 novembre auprès de son avocat maître Claude Chambonnaud, par ailleurs président de l'Automobile Club du Sud-Ouest.

Selon le défenseur, il s'agit d'une première en France. « Le tribunal a estimé que la dangerosité de ce conducteur n'était pas établie. Cela remet en cause le principe de l'automaticité de la sanction, automaticité pour le retrait des points et automaticité pour le retrait du permis », estime le juriste. « Dans tous les autres pays, c'est le tribunal qui décide et qui apprécie », souligne-t-il.

Norbert Dentressangle : signe la charte de sécurité routière

Cercle Finance – 07 décembre 2006

Le transporteur routier Norbert Dentressangle annonce avoir signé la semaine dernière à Bruxelles la Charte européenne de sécurité routière, en présence de Jacques Barrot, le vice-président de la Commission européenne en charge du transport.

Dans un communiqué, Norbert Dentressangle rappelle qu'il veille, depuis 1990, à l'amélioration de la sécurité des usagers de la route, des clients et riverains de ses sites avec le plan « Bonne Conduite »,

notamment axé sur la conduite défensive, une méthode destinée à éviter les accidents.

« Grâce à cette méthode, chaque conducteur du groupe parcourt aujourd'hui en moyenne plus de 500 000 km sans accident responsable avec un tiers avec pour objectif d'atteindre 550 000 km en 2007 », souligne le groupe.

Des gilets de sécurité réfléchissant gratuits

France 2 –

Publié le 13 décembre 2006

25 000 gilets de sécurité seront distribués sur les autoroutes pour sensibiliser les automobilistes à leur utilité.

Seuls 12 % des automobilistes portent un gilet quand ils descendent de leur voiture sur autoroute.

Il s'agit d'une initiative commune de la Prévention routière et de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péages (ASFA).

Assis à l'avant du véhicule, l'enfant se tue

La Provence –

Mercredi 13 décembre 2006

Un automobiliste qui conduisait en état d'ébriété, a été écroué lundi soir à Toulon, à la suite du décès accidentel de son enfant de deux ans et demi qu'il avait placé à côté de lui, sur le siège avant du véhicule. L'accident s'est produit en plein cœur de l'agglomération toulonnaise samedi soir, lorsque l'automobiliste n'a pu éviter un véhicule qui a freiné brusquement devant lui. Selon les premiers éléments de l'enquête, l'enfant n'était pas installé dans un siège spécial. Trois autres enfants, assis sur le siège arrière, n'ont pas été blessés dans la collision. Les deux passagères du véhicule percuté ont été hospitalisées.

Seine-et-Marne :

Le bilan du week-end

Le Parisien – 19 décembre 2006

La série noire continue en Seine-et-Marne, où les drames de la route se multiplient. Dimanche, un dramatique accident s'est produit sur la N4 à Beton-Bazoches. Une Mercedes circulait en direction de Paris. Son conducteur a perdu le contrôle de son véhicule dans un virage et a percuté de plein fouet l'utilitaire qui arrivait en face. Le chauffeur de la Mercedes est mort carbonisé. Deux des quatre occupants de la camionnette ont été grièvement blessés. Les deux autres ont été plus légèrement touchés. Samedi, à Avon cette fois, un jeune de 16 ans avait été violemment percuté par une voiture alors qu'il traversait la rue. Il est finalement décédé hier des suites de ses blessures. Les policiers intervenus pour établir les circonstances de l'accident avaient été victimes d'une échauffourée. En Essonne, une femme de 33 ans a été tuée dimanche matin, sur la N448, à Saint-Germain-lès-Corbeil. Pour des raisons encore inconnues, sa voiture a quitté la route et s'est encastrée dans un arbre. Par ailleurs, des plaques de verglas ont provoqué une dizaine d'accidents dans le sud et l'ouest du département sans faire de blessés. Dans les Yvelines, un jeune homme de 25 ans a été grièvement blessé samedi sur la N13 à Orgeval. Il a perdu le contrôle de sa voiture qui a violemment percuté un réverbère. Il a été évacué par hélicoptère à l'hôpital du Kremlin-Bicêtre (Val-de-Marne). Enfin, un motard a été violemment percuté par une voiture, dimanche à Osny (Val-d'Oise). Il a été transporté à l'hôpital de Pontoise dans un état jugé grave. ■

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 : Anne Combier – 24, rue Général Nerval – 01100 Bellignat (annecombier@voila.fr) – Tél. : 04 74 77 18 50

06 – Alpes-Maritimes : Alain Restelli – Résidence Albert 1^{er} – 204, avenue Pasteur – 06190 Roquebrune Cap Martin – Tél. : 04 92 10 28 26 (alainrestelli@wanadoo.fr) – (niceasso.net)

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

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

12 – Aveyron : Christiane Poinot – 2, rue des Rouges Gorges – Les Costes Rouges – 12850 Onet-le-Château – Tél. : 05 65 42 21 63 (contact@violenceroutiere12.org) – (www.violenceroutiere12.org)

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

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

21 – Côte-d'Or : Catherine Pépoz – Ligue Contre la Violence Routière – Maison des Associations – Boîte M 2 – 2, rue des Corroyeurs – 21000 Dijon – Tél. : 03 80 65 87 41 (lcvr21@tiscali.fr)

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

26 – Drôme : Luc Gabrielle – Ligue – 36 B, rue de Biberach – 26000 Valence – Tél. : 04 75 78 49 02 (luc.gabrielle@tele2.fr) – (lcvr26@free.fr)

29 – Finistère : Daniel Théau – 18, rue d'Aiguillon – 29200 Brest – Tél. : 02 98 80 00 84 (damar.theau@wanadoo.fr)

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

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

34 – Hérault : LCVR 34 – 40, rue Favre de St-Castor – 34080 Montpellier – Tél. : 04 67 10 91 84 – (lcvr.herault@free.fr)

36 – Indre : Patrice Renia – 14, rue Porte Neuve – 36000 Châteauroux (violenceroutiere36@free.fr) (www.violenceroutiere36.free.fr)

37 – Indre-et-Loire : Claudie Foucault – 14, rue Etienne Martineau – 37520 La Riche – Tél. : 06 61 85 09 88

38 – Isère : Aline Chadrin – 6, rue Louise Michel – 38100 Grenoble – Tél. : 04 76 49 48 86 ou 04 76 22 75 25 (Siège départemental)

39 – Jura : Michel Guillemain – 57 Bd. Wilson – 39100 Dôle (michel.guillemain.39@free.fr) – Tél. : 03 84 72 66 78

40 – Landes : Fernand Blanco – 39, Bd. de Lattre-de-Tassigny – 40990 Saint-Paul-les-Dax – Tél. et Fax : 05 58 91 05 47 (lcvr40@wanadoo.fr)

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

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

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

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

57 – Moselle : Gérard Jager – Maison des Associations – 1, rue du Coetlosquet – 57000 Metz – Tél. (Ligue) : 06 08 84 73 04 – Tél. : 03 87 70 48 52 (violenceroutiere57@free.fr) – (http://violenceroutiere57.free.fr)

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

61 – Orne : Nathalie Lusseau – 58, rue de la Fée d'Argouges – 61150 Rânes – Tél. : 02 33 39 40 44 (michelle.lusseau@wanadoo.fr)

64 : En cours de restructuration

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

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

68 – Haut-Rhin : Louis Hoffmann – LCVR Maison des associations – 6, rue d'Ingersheim – 68000 Colmar – Tél. : 03 89 23 64 12

69 – Rhône : Michèle Gonon – 22, rue Pernon – « Les Tilleuls » – 69004 Lyon – Tél. : 04 78 29 52 65 (lcvr.mg@wanadoo.fr)

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

73 – Savoie : Gérard Lavaud – LCVR - Maison des associations – 67, rue Saint-François de Sales – 73000 Chambéry – Tél. : 04 79 33 95 58 – (lavaud.gerard@wanadoo.fr.)

74 – Haute-Savoie : M. Folliet – Ligue contre la violence routière – 9, Quai des Clarisses – 74000 Annecy – Tél. : 04 50 51 29 34

75 – Paris : Sylvia Pozzo di Borgo – 5, rue du Général Grossetti – 75016 Paris – Tél. : 01 40 21 61 06 (lcvr75@wanadoo.fr)

77 – Seine-et-Marne : Danièle Glise – LCVR 77 – 4, rue de la Corne – 77300 Fontainebleau – Tél. : 06 83 18 79 55 (lcvr77@wanadoo.fr)

78 – Yvelines : Olivier Gérard-Coester – LCVR – MAS – 3, rue de la République – 78100 Saint-Germain-en-Laye – Tél. : 01 30 61 71 91 (ViolenceRoutiere.78.Contact@club-internet.fr)

81 – Tarn : Viviane Vareilles – 9, rue Fernandez – 81000 Albi – Tél. + Fax : 05 63 49 75 63

83 – Var : Noël Nervegna – Immeuble La Josiane – Avenue Lenoir Sarraire – 83000 Toulon – Tél. : 06 15 38 77 18 (grenauve@aol.com)

84 – Vaucluse : Nadine Bonzi – LCVR 84 – quartier de l'Étang – 84810 Aubignan – Tél. : 04 90 65 01 73 – 06 14 15 97 92 (lcvr84@wanadoo.fr)

88 – Vosges : Michel Mathieu – 140, impasse de la Boule Girard – 88270 Hennecourt – Tél. : 03 29 36 62 39 (mathieu.mic@wanadoo.fr)

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

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

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

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

97 – Outre-Mer : La Réunion : Marlène Dijoux – Ligue contre la violence routière – 22, rue François de Mahy – 97410 Saint-Pierre – Fax : 02 62 25 30 05

Conseil d'administration

Carl Jean-Luc, Chabot Claude, Chaslot Olivier, Cicurel Francine, Confais Josiane, Dizy Hervé, Jurgensen Geneviève, Klarsfeld André, Lamant Jean-Yves, de Larminat Pierre, Laurent Chantal-Marie, Laville Philippe, Le Jean Daniel, Leverrier Ghislaine, Leverrier Jean-Marie, Llobères Jean-Claude, Perrichon Chantal, Pétin Gérard, Robin Jacques, Van Hée Odile, Vayssette Philippe.

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

Geneviève Fuchs, Philippe Gervot, Jean-Marie Vinches.

Bureau national

Membre fondateur et porte-parole : Geneviève Jurgensen

Présidente : Chantal Perrichon

Tél. : 01 44 27 52 29 – (secretariat@violenceroutiere.org)

Secrétaire Générale : Odile Van Hée

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

Secrétaire Général Adjoint : Jean-Yves Lamant

Tél. : 06 88 07 94 99 – (jean-yves.lamant@centraliens.net)

Trésorier : Daniel Le Jean

Tél. : 01 47 50 88 71 – (daniel.le.jean@libertysurf.fr)

Membres du Bureau :

Francine Cicurel

Philippe Laville (plaville@wanadoo.fr)

Jean-Marie Leverrier (jean-marie.leverrier@wanadoo.fr)

Gérard Pétin (geodepetin@aol.com)

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

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

(secretariat@violenceroutiere.org)

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

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

Est (Bas-Rhin – Haut-Rhin – Territoire de Belfort – Vosges) : **Geneviève Fuchs** – Maison des Associations – 6, rue d'Ingersheim – 68000 Colmar – Tél. : 03 89 23 64 12

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

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

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

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

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

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

Champagne-Lorraine (Marne – Meurthe-et-Moselle – Meuse – Moselle) : **Jean-Yves Lamant** – 36, Clos des Sorbiers – 57155 Marly (jean-yves.lamant@centraliens.net)

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.