

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° 77 – juillet – août – septembre 2008 – Abonnement annuel : 10 €

**Lutter contre la violence routière,
c'est agir sur l'ensemble des facteurs !**



Protection des occupants

Protection des usagers vulnérables

Protection des occupants des autres véhicules

Protection de l'environnement

Sommaire

Éditorial	3
Semaine de la sécurité routière	4
La « Voiture Citoyenne »	5
Assemblée Générale de la Ligue	7
L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière	7
Code de la rue – Zones de rencontre Double sens cyclable	8
Transports scolaires	11
Mondialisation	11
Allo, Monsieur le Secrétaire d'État aux Transports	12
Le poing sur les points	13
Carnets de route anglo-saxonne	14
Inégalités des âges et des types usagers devant le risque routier	15
Le bilan de l'insécurité routière pour 2007	16
Des ouvrages techniques	18
À lire	19
Vie des associations départementales	20
Revue de Presse	21
Associations départementales	23
Conseil d'administration, Bureau National Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion	24

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

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

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

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

Directrice de la publication :
Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :
Claude Chabot

Comité de rédaction : Jean-Luc Carl, Geneviève Jurgensen, André Klarsfeld, Jean-Yves Lamant, Philippe Laville, Jean-Marie Leverrier, Chantal Perrichon, Gérard Pétrin, 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



En ville, où est le progrès ?

Nous nous souvenons de ce spot TV de la Sécurité routière sur le thème de la vitesse en ville : un couple circule à 60-70 km/h dans une rue étroite, franchit un passage pour piétons dont une voiture masque pourtant l'abords, et percute violemment... une voiture venant sur sa droite. « *On a gagné quoi ?* », dit la dame à son mari. D'accord, deux voitures, ça fait du bruit, ça peut être dramatique. Mais l'accident, c'est seulement ce qui fait crac, boum ? On aimerait que le même spot fût refait pour montrer le risque silencieusement mortel du piéton engagé à cet instant.

Dans notre précédent numéro de Pondération, nous avons associé vitesse en ville et violence routière. Certes, ce n'est une découverte pour personne dans notre association. Mais à l'heure où les bilans routiers s'améliorent globalement, dans nombre de zones urbaines, ils stagnent ou se détériorent. Et ce ne sont pas les chiffres de 2007 qui vont nous rassurer. Depuis 2003, le nombre de tués sur la voirie communale n'a baissé que de 8 % alors que sur l'ensemble du réseau, c'est un gain de 18 % qui a été constaté. Quant au nombre de blessés, il n'a pratiquement pas été réduit avec autour de 54 000 personnes touchées chaque année.

L'agglomération, la cité, le village paraissent être des lieux de faibles progrès, voire de résistance à une évolution favorable, alors même que des efforts sont faits dans les aménagements. Quelles sont les victimes désignées ? Principalement piétons et cyclistes, dont le nombre ne faiblit pas significativement (quand il n'augmente pas, c'est le cas des piétons en 2007). Quelles sont les raisons de cette violence routière que rien ne semble être en mesure de juguler ? Il est facile de dire que tout est complexe, qu'il ne faut pas se fier à des indicateurs simplistes, qu'il y a beaucoup de causes etc. Mais nous sommes, je pense, nombreux à constater qu'en ville on fait ce qu'on veut au volant, que la vitesse hors des zones contraintes est très souvent inadaptée, que la probabilité d'être sanctionné est extrêmement faible, et que dans certaines communes, on n'a pas encore bien compris ce qu'est le partage harmonieux de l'espace de circulation. Que les boulevards et rues deviennent des défouloirs commodes n'a dès lors rien d'étrange. **La ville est trop violente.**

Enfin, comme dans le gris il y a toujours du noir et du blanc, nous avons eu au creux de l'été une bonne nouvelle, dont Jacques Robin nous parle dans ce numéro : un décret sur la relation entre usagers motorisés vulnérables avec une annexe 7 nommée : « *introduction du principe de prudence dans le Code de la route* ». Il était temps.

Claude Chabot
Rédacteur en chef



Cliquez sur www.voiturecitoyenne.fr

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



Enfin une nouvelle réconfortante. Sans rien faire, ou plutôt, sans rien faire de plus que ce qui avait été décidé en décembre 2002, des résultats encourageants ont été obtenus pour le mois de septembre. Jean-Louis Borloo, Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire (dommage que « transports » n'y figure pas) les a annoncés avec beaucoup de sobriété, sans en revendiquer la paternité : « *Ces résultats sont une nouvelle preuve que chaque usager de la route a le pouvoir de sauver des vies en adoptant une conduite responsable et respectueuse des règles* ». Bien, très bien. Au risque de jouer les rabat-joie, osons un bémol. Il n'est pas déraisonnable de penser que nous devons ces chiffres à l'augmentation du prix du pétrole : les automobilistes ont moins roulé, et plus lentement, dans un souci d'économie.

Axer une stratégie sur le prix du baril et les difficultés financières des ménages, serait totalement déraisonnable. Notre impatience est grande maintenant, après tous ces mois de restructuration de la DSCR*, depuis septembre 2007 : toute cette énergie dépensée pour proposer, « préfigurer », négocier la direction de tel ou tel secteur. À toi les véhicules, à moi la communication, tractations qui nous l'espérons vont doter les politiques d'un outil d'aide à la décision sans faille pour des résultats durables. Nous attendons de cette nouvelle administration qu'elle soit capable d'anticiper, de coordonner les décisions, de juguler les fausses rumeurs, les annonces brouillonnes sur la

réforme du permis par exemple, qui nuisent plus qu'elles ne servent la cause que nous défendons. Plus de concertation et de... pondération en quelque sorte !

Avec la DSCR restructurée, dotée d'une nouvelle Délégue Interministérielle pour orchestrer les actions et la communication, pouvons-nous espérer que l'objectif de moins de 3 000 morts sur nos routes en 2012 redevienne possible ? Oui, si et seulement si, nos politiques ne comptent pas uniquement sur les effets favorables de la récession et développent des mesures spécifiques. Ils doivent pour cela utiliser les compétences des experts, exiger des évaluations régulières et non la vérification *d'a priori* fondés sur des convictions personnelles : bref, une meilleure gouvernance de la sécurité routière – hors des lobbies ministériels et industriels – qui devrait s'appuyer sur un pôle d'observation, de recherche et d'évaluation.

À la Ligue, l'émotion et la satisfaction étaient intenses, lorsque nous avons échangé sur les résultats de septembre : cent huit familles épargnées par le drame, près de huit cents autres n'ayant pas vécu l'angoisse de l'hospitalisation d'un proche. Nous l'avons appris le 7 octobre. La veille, Cédric âgé de 16 ans avec son frère Kevin, 18 ans, tous deux en cyclomoteur, casqués et porteurs d'un gilet rétro réfléchissant avaient été percutés violemment, puis traînés par la voiture d'un chauffard de 37 ans, qui s'était enfui après avoir quand même vérifié l'état de sa voiture... Il avouera le lendemain avoir bu plus d'une douzaine de bières, 9 verres d'alcool divers. Cédric est mort, et son frère est dans un état grave. Nous leur dédions ce numéro. Nous pensons à leur famille qui risque de rencontrer à tout moment l'auteur de cet accident qui habite le même petit village. Alors, faut-il le préciser, dans notre association, les moments de satisfaction ne durent pas longtemps car nous n'oublions jamais notre objectif « zéro accident » : agir sur toutes les causes possibles des accidents !

Chantal Perrichon
Présidente de la Ligue contre la violence routière

* DSCR : Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières.



Mon fils,

Gaëtan, mon Petit, mon Amour, mon Protégé,
 Pourquoi la mort nous a-t-elle séparés ?
 Toi et moi, moi prête à tout pour toi,
 T'aider encore et encore, ne jamais te
 laisser tomber.
 Quelle injustice ! Que de tristesse pour
 moi ta maman.
 J'ai toujours cru en toi. À ce chemin
 obscur, qui lentement s'éclaircissait et

fleurissait au fil du temps.

Depuis ton départ, rien n'est plus comme avant.

Ton absence est pesante.

Un nuage voile le soleil. L'hiver est gravé en moi.

Notre maison a beaucoup changé.

Le souvenir de ta présence plane dans toutes les pièces.

Ta chambre reste la tienne comme si elle attendait ton retour.

Les jours de fête se parent de ton absence.

Souvenir en moi, des matins quand tu arrivais joyeux avec tes amis.

Aujourd'hui sans toi ce sont des matins fantômes.

Tu me manques, je te plains du plus profond de mon cœur.

Mes bras restent grands ouverts, tu n'es plus là pour qu'ils se referment.

J'ai mal, je souffre de ne plus te voir, de te parler, de t'embrasser.

Je vis dans la peine, dans le chagrin.

Vivre sans toi, c'est un combat.

Ne pas paraître triste, faire semblant que tout va bien.

Tous les jours qui passent je pense à toi, à ce merveilleux sourire qui s'est enfui.

Tu es gravé dans mon cœur à jamais.

Mon chéri, je t'embrasse. Je t'aime.

Ta Maman

Pour préserver la vie des autres et la mienne. Je dois conduire, donc je ne bois pas. Je respecte la limitation de vitesse.

Je refuse de partir avec un ami qui a consommé de l'alcool ou de la drogue.

Je fais appel à mes parents, à un proche pour mes retours de fêtes ou de discothèques, si moi-même je ne peux pas conduire.

En mémoire de Gaëtan et de tous ceux qui sont décédés dans les mêmes circonstances que lui.

L'excès de vitesse, l'abus d'alcool, la confiance qu'il a eue envers son chauffeur lui ont coûté la vie.

Réagissez, pensez à vos parents comme eux pensent à vous. Ne leur faites pas subir un tel drame, un drame qui ne me quitte plus, contrairement à mon fils que j'ai perdu.

Aujourd'hui, mardi 23 septembre 2008, il aurait fêté ses 21 ans.

Comme pour une maladie, face à ces drames, nous sommes tous égaux. Aussi, ce 23 septembre 2008, je souhaite que naisse une chaîne humaine pour aider à sauvegarder la vie de tous.

Je compte sur vous toutes et tous pour qu'elle devienne la plus longue possible, jusqu'à l'infini.

En souvenir de mon fils Gaëtan, décédé accidentellement de retour de discothèque, le samedi 8 mars 2008 à Lauras (Aveyron) à 4 h 05, à l'âge de 20 ans.

Sa Maman

Ligue contre la violence routière de l'Aveyron

<http://www.violenceroutiere.org>

Devenez un maillon en transmettant à votre tour ce témoignage – dans l'espoir d'aider, de convaincre – pour sauver des vies.



Sous la violence du choc avec le camion, l'Audi A3 TDI a été littéralement broyée (photo Midi-Libre).

□ Semaine de la sécurité routière

Le thème de la Semaine de la sécurité routière qui a eu lieu du 13 au 19 octobre était : « Les enfants, les jeunes et la sécurité routière ». La communication s'adressait essentiellement aux enfants et jeunes gens, mais leurs parents devaient aussi se sentir concernés par les messages diffusés à l'occasion de cette Semaine.

Les publics visés

► **Les enfants de moins de 14 ans** : ils représentent 18 % de la population et 3,5 % des tués (164 décès en 2007).

Avec une augmentation de 25,2 % des accidents mortels par rapport à l'année précédente, cette catégorie d'âge a payé un lourd tribut sur les routes en 2007. Les enfants sont directement concernés par le risque piéton : ils sont victimes d'un accident sur 6 et 44 % des accidents qui les touchent se produisent sur le trajet entre leur domicile et l'école.

► **Les 14-17 ans** : ils représentent 4 % de la population et 4,5 % des tués sur la route (200 décès en 2007). Ils sont en phase d'autonomie et sont directement concernés par le risque « cyclomoteur » (1 accident sur 2).

► **Les 18-24 ans** : ils représentent 9 % de la population mais 21 % des personnes tuées sur la route (981 décès en 2007), qu'ils soient étudiants, apprentis ou débutent dans la vie active, ils sont en phase d'apprentissage de la conduite.

L'implication des acteurs au plan local

Pour toucher efficacement la population dans son ensemble, il convient de mobiliser les **relais locaux** :

► Les **élus** et les **services techniques chargés de la jeunesse, du milieu scolaire et du sport des collectivités locales**, sous l'angle de la prévention des comportements à risque.

► Les **chefs d'établissement scolaire**, les **représentants de parents d'élèves** et par extension l'encadrement des **centres de loisirs**.

► Les dirigeants et salariés d'entreprise, les artisans et les professions libérales, prioritairement les **entreprises** et organisations embauchant de jeunes travailleurs (restauration rapide, agences d'intérim...).

► Les **administrations publiques** concernées par le sujet (Intérieur : Police nationale et Gendarmerie, Éducation nationale, Santé, Jeunesse et Sports, Écologie, développement et aménagement durables) et le réseau des « **M. et Mmes Moto** » pour la prévention des accidents de deux-roues.

► Les **associations** avec, en tout premier lieu, les associations de jeunes.

► Les **centres d'information jeunesse et les missions locales**.

► Les représentants de la **presse** (presse écrite et audiovisuelle grand public, presse des collectivités locales, presse professionnelle, presse enfants et jeunes...), en tant que relais d'opinion vers l'ensemble des citoyens.

Etc.

Source : Semaine de la sécurité routière 2008 – Note de cadrage (extraits).

□ La « Voiture Citoyenne »

Un concept qui fédère les principales revendications de la Ligue

Avec l'avènement du concept de développement durable, avec la responsabilisation croissante des citoyens pour l'avenir de la planète, il était important qu'une initiative fût prise pour mettre à disposition des citoyens consommateurs des critères pertinents de choix des véhicules : exigences environnementales, mais aussi sécurité dans un sens plus large que le seul critère EuroNCAP qui avait cours jusqu'à présent.

Un projet initié par la Ligue contre la violence routière

La Ligue contre la violence routière a pris, dès 2003, l'initiative de constituer un groupe d'experts indépendants avec pour mission d'élaborer le concept de « voiture citoyenne » et de définir la première famille de critères permettant de le formaliser. L'idée de base était que ces critères de « voiture citoyenne », une fois définis, puissent servir à établir un classement de toutes les voitures en circulation et que le Palmarès incite les constructeurs mal placés à mettre en œuvre les choix industriels permettant une sécurité accrue des usagers ainsi qu'un meilleur respect de l'environnement.

Qu'est-ce que la voiture citoyenne ?

Quatre critères ont été définis. Trois concernent la protection des usagers de la route, en particulier les usagers vulnérables. Le quatrième concerne la protection de l'environnement.

■ Critère 1 : Protection des occupants de la voiture

Les tests retenus pour l'évaluer sont ceux effectués dans le cadre d'EuroNCAP (<http://www.euroncap.com>) en ne prenant en compte, pour simplifier, que le nombre d'étoiles. Ce regroupement en classes est moins précis que la notation également disponible, mais il réduit le risque d'erreurs.

■ Critère 2 : Protection des usagers vulnérables (piétons et deux roues)

C'est également le test EuroNCAP « protection piéton » qui est utilisé, dans sa dernière variante mise en œuvre depuis le 1/01/2002. Comme pour la protection des occupants, c'est un classement en nombre d'étoiles qui est retenu (de 0 à 5). Actuellement aucun véhicule ne dépasse trois étoiles.

■ Critère 3 : Protection des occupants des autres voitures

La citoyenneté ne pouvant se fonder sur le mépris d'autrui, mais exigeant à l'in-

verse une conception solidaire de la vie en groupe, un véhicule citoyen doit minimiser le risque pour les autres usagers de voitures en cas d'accident. Nous évaluons cette protection en utilisant les deux paramètres disponibles qui ont une influence majeure et documentée sur ce type de risque :

1 – **La masse**, qui commande la violence du choc et la variation de vitesse respective de deux véhicules lors d'une collision, et donc le niveau de risque d'être blessé ou tué, principalement pour les usagers des véhicules moins massifs.

2 – **La vitesse maximale**, qui influe :

⇒ *sur le risque de collision* (accidentalité) en incitant à exploiter toutes les capacités d'une motorisation inutilement puissante ;

⇒ *sur la violence du choc* : une vitesse maximale très élevée caractérise le niveau d'inadaptation d'un véhicule à une réglementation qui interdit de dépasser 130 km/h sur les voies les plus rapides.

C'est la formule simple de l'énergie cinétique maximale du véhicule ($1/2 mv^2$), dont les résultats sont très proches de ceux de la formule des assurances www.sra.asso.fr, qui a été retenue pour définir le risque pour les autres automobilistes.

■ Critère 4 : Protection de l'environnement

Les rejets de dioxyde de carbone (CO₂, principal gaz à effet de serre) constituent aujourd'hui un problème environnemental majeur et mal maîtrisé. Des progrès ont été faits sur le rendement des moteurs, mais au lieu de les consacrer à la réduction de la consommation à masse constante, ils n'ont servi qu'à compenser l'accroissement de la masse des véhicules et à leur assurer une vitesse maximale plus élevée.

Afin de favoriser des véhicules respectueux de l'environnement et économes en termes de consommation de carburant, les données de l'UTAC sur la consommation des véhicules sont utilisées. L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) s'appuie sur ces données pour présenter un classement (CarLabelling) qui indique, pour chaque

modèle/version de véhicule, les émissions de CO₂ (<http://www.ademe.fr>).

C'est la consommation en cycle urbain qui a été retenue pour la notation de ce quatrième critère, car les rejets de gaz en agglomération ajoutent un effet nocif local à l'effet planétaire lié à l'effet de serre.

Les actions réalisées à ce jour

Le groupe d'experts se réunit très régulièrement, environ une dizaine de fois par an. La première action majeure a consisté en la définition des 4 critères décrits plus haut et la publication de 5 palmarès : le 1^{er} en novembre 2005/772 véhicules, le deuxième en mars 2006/707 véhicules, le 3^e en novembre 2006/795 véhicules, le 4^e en mai 2007/854 véhicules et le 5^e en janvier 2008/934 véhicules. La publication du 6^e palmarès est attendue pour octobre 2008 avec 1 015 véhicules. Vous pouvez voir les palmarès, dans le détail, en vous connectant sur le site <http://www.voiturecitoyenne.fr>.

Le plan d'actions futures

Le groupe de travail s'est enrichi au fil du temps d'expertises de différents domaines très utiles à la démarche. Le groupe pluridisciplinaire d'experts de haut niveau est composé, à ce jour, d'accidentologues, de spécialistes de bio-mécanique, de chercheurs de l'INRETS, du CNRS et grands groupes industriels français, de statisticiens, d'universitaires, d'assureurs, d'industriels (équipementiers et sidérurgistes). La publication des palmarès va se faire sur une base annuelle. Les réflexions en cours devraient permettre d'affiner encore les critères de classement retenus, afin que ceux-ci s'adaptent de manière toujours plus pertinente aux nouvelles lois et surtout aux nouvelles évolutions et exigences de la société.

La « voiture citoyenne » dans les actions de terrain de la Ligue

La commission communication de la Ligue travaille sur l'idée de la « voiture

citoyenne » fédérant les actions de la Fédération Nationale et des associations départementales. Le lien entre ce concept et les actions de terrain de la Ligue est en effet naturel. Essayons de présenter ici les principaux éléments qui soutiennent cette idée.

► **La limitation de la vitesse à la construction** des véhicules est une orientation majeure de la Ligue. En proposant aux usagers des critères de choix pour l'achat de leur voiture, la Ligue introduit l'idée de la nocivité de la masse et de la vitesse de pointe excessive. La limitation de vitesse à la construction des voitures est d'ailleurs estimée par beaucoup comme inéluctable.

► **L'approche « voiture citoyenne » est un concept beaucoup plus global** que les seuls critères EuroNCAP. C'est un moyen très concret d'amener les constructeurs à réduire la masse des véhicules, et à les doter de vitesses maximales conformes aux lois en vigueur et à la sécurité des usagers. Si les critères liés à l'environnement sont particulièrement porteurs aujourd'hui, n'oublions pas que les premières limitations générales de vitesse ont été décidées en pleine crise du pétrole, et non pour des raisons de sécurité.

► **Le challenge « zéro accident »** est l'objectif affiché de la Ligue. Ce challenge nécessite des positions de la Ligue efficaces et pragmatiques, en prise avec les résistances des lobbies.

► **La Ligue a été pionnière** avec son groupe d'experts totalement indépendants et a donc acquis l'antériorité lui permettant d'exercer très concrètement et efficacement son rôle d'aiguillon vis-à-vis des lobbies automobiles. Qui se plaindra qu'un constructeur s'empare de ce critère s'il est bien classé ? Demain cela sera peut-être un autre ! La Ligue se réserve bien sûr le droit d'intervenir si son classement est détourné et utilisé abusivement.

► Enfin, ce concept de « voiture citoyenne » entre dans le cadre des propositions de la Ligue de généraliser l'implantation sur chaque véhicule l'« **enregistreur de données accidentologiques** » communément appelé « boîte noire ». Véritable témoin embarqué, ce système enregistre les principaux paramètres liés à la conduite d'un véhicule dans la minute qui précède et la minute qui suit un choc ou un accident. Ce système est déjà appliqué dans plusieurs pays étrangers, il est en voie d'être expérimenté à grande échelle en France avec le concours de la Ligue contre la violence routière.

Conclusion

La Ligue contre la violence routière pense qu'il faut réduire les nuisances humaines et environnementales liées aux dérives techniques des voitures. Il est indispensable de pénaliser le surpoids dangereux pour les autres, la puissance excessive, la consommation élevée de carburant ainsi que la vitesse inutile.

Les usagers doivent exiger des véhicules à la fois protecteurs pour eux-mêmes et pour les autres. Leur sécurité ne peut être assurée aux dépens de celle d'autrui par l'usage de véhicules dont la masse est très supérieure à celle des voitures les plus raisonnables. Réduire l'agressivité de certains véhicules est une nécessité.

Cette meilleure adaptation des véhicules aux exigences de la sécurité et de la protection de l'environnement, ne dispense évidemment pas les usagers d'un comportement citoyen notamment par le respect des limitations de vitesse, ou par le choix de modes de transport plus économes quand ils sont disponibles.

C'est à toutes ces exigences et ces attentes qu'essaye de répondre l'initiative « Voiture Citoyenne » prise par la Ligue contre la violence routière.

Jean-Yves Lamant

Annexe :
Méthode de calcul de la note de classement utilisée par le palmarès « voiture citoyenne »

Critère	Protection des occupants	Protection des piétons	Protection des autres usagers	Protection de l'environnement
Définition retenue	Classement EuroNCAP (1)	Classement EuroNCAP (2) « protection piétons »	Énergie cinétique maximale (3)	Utilise la consommation de carburant en ville exprimée en litres (essence ou gazole) pour 100 kilomètres
Mode d'évaluation	N1 = Nombre d'étoiles (de 0 à 5)	N2 = Nombre d'étoiles (de 0 à 5)*	Application de la formule $E = 1/2 \cdot m \cdot v^2$ avec m = poids à vide (t) v = vitesse maximale (m/s) note sur 20** = $(20 - E/200)$ N3 = 1/4 (note/20)	Si C = consommation de carburant en ville exprimée en litres pour 100 km note sur 20*** = $20 - 2(C - 3)$ N4 = 1/4 (note/20) Retrait d'un point si absence de filtre à particules
N = Note globale sur 20	N = N1 + N2 + N3 + N4 - 1 point (si absence de filtre à particules****)			
Exemple**** Citroën C4 HDi 92	35 points aux tests soit 5 étoiles N1 = 5	22 points aux tests soit 3 étoiles N2 = 3	Masse à vide : 1,257 t V max : 180 km/h = 50 m/s $E = 1/2 (1,457 \times 50^2) =$ 1 821 kJoules $N3 = 1/4 [20 - (1821/200)]$ N3 = 2,73	Consommation en ville = 5,9 à 6 litres/100 km Note sur 20 = $20 - 2(6 - 3) = 14$ N4 = 14/4 N4 = 3,5
	Note globale = N1 + N2 + N3 + N4 = 5 + 3 + 2,73 + 3,55 - 1 = 13,28			

* En 2008 aucun véhicule ne dépasse 3 étoiles.

** Cela signifie que si l'énergie cinétique maximale est 4 000 kilojoules, la note est zéro et que chaque tranche de 200 kilojoules supplémentaire retire 1 point.

*** Cela signifie que si la consommation en ville est égale ou supérieure à 13 litres/100 km la note est zéro. Si elle est inférieure ou égale à 3 litres/100 km la note est 20.

Pour les valeurs intermédiaires la formule est $note/20 = 20 - 2(C - 3)$.

**** L'exemple retenu : Berline Citroën C4 version diesel (1.6 HDi 92) modèle retenu car il a de très bons résultats aux 2 tests EuroNCAP et une faible consommation en ville, ce qui compense une vitesse nettement excessive.

***** L'absence de filtre à particules peut s'avérer plus pénalisante qu'une consommation combinée à une vitesse légèrement plus élevée (cas du modèle 110 ch du Citroën C4 avec Vmax = 192 km/h et consommation en ville de 6 l/100 km).

(1) Classement EuroNCAP : pour plus de détails consulter le site <http://www.euroncap.com>

(2) La dernière variante mise en œuvre depuis le 1/01/2002 est utilisée.

(3) Les résultats exprimés en termes d'énergie cinétique maximale sont très proches des résultats de la formule des assureurs décrite sur le site <http://www.sra.asso.fr>

Assemblée Générale de la Ligue

L'assemblée générale s'est tenue les samedi 14 et dimanche matin 15 juin 2008.

Chantal Perrichon, présidente, dédie cette rencontre à Juliette, 16 ans, son oncle et sa cousine tués dans un accident de la route en Espagne, le 11 août 2006 : leur véhicule avait été happé par un poids lourd. La maman et la sœur de Juliette, sans aucune nouvelle du dossier ont contacté la Ligue qui leur a communiqué les coordonnées de « Stop accidentes », association espagnole en contact permanent avec la nôtre. Très rapidement, un avocat partenaire de cette association, s'est mis à leur disposition.

Jean Chapelon, secrétaire général de l'Observatoire National Interministériel de

Sécurité Routière présente l'activité de l'O.N.I.S.R.

L'assemblée a approuvé le rapport d'activité du bureau national et le rapport financier. Le commissaire aux comptes a certifié ce rapport sincère conforme et véritable, qui intègre les comptes de 38 associations départementales. L'exercice 2007 dégage un excédent, et la trésorerie assure plusieurs mois de fonctionnement.

Le rapport d'orientation a été discuté puis approuvé.

Le conseil d'administration a été renouvelé : Thierry Fassenot (75), Emmanuel

Fruchard (78), Olivier Lesobre (75), y font leur entrée, Jean-Claude Lloberes (66) le rejoint à nouveau.

L'assemblée générale a aussi été l'occasion d'un échange fructueux avec les représentants des associations départementales sur de nombreux points :

- Communication,
- Boîtes noires,
- Aménagement et signalisation,
- Le permis à points.

Bien d'autres sujets ont été abordés, preuve de la richesse de notre Ligue.

L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR)

L'ONIRS est aujourd'hui l'un des acteurs importants de la politique de sécurité routière. Créé en 1993, après quelques années passées à mettre en place les moyens de recueillir et de traiter les données des accidents, la conviction s'est faite que la connaissance est un élément important de la lutte contre l'insécurité routière pour pouvoir agir de façon efficace, évaluer les actions entreprises et emporter l'adhésion des usagers.

Les outils de base de l'activité de l'Observatoire sont :

► **L'analyse conjoncturelle** : un système de remontée rapide des données des accidents corporels permet de fournir un « baromètre » de la sécurité routière dès le 10 du mois suivant. La prise en compte des variations saisonnières et des données météo permet de calculer un « équivalent annuel » et fournit une analyse de l'évolution intrinsèque du mois considéré.

► **Le fichier des Bulletins d'analyse d'accidents corporels (BAAC)** : simplifié et actualisé, il fournit des informations de qualité.

► **Les observations du comportement des usagers**, effectuées indépendamment des forces de l'ordre, qui portent sur la vitesse, les distances de sécurité, le port de la ceinture ou du casque.

Ces outils de base permettent une connaissance fine des causes des accidents et de l'effet des mesures législatives.

Cette connaissance est maintenant départementalisée avec la mise au point et la publication d'indicateurs d'accidentologie pour chaque département.

L'Observatoire assure également une veille scientifique, synthétisant les travaux des chercheurs et recueillant données et informations en provenance des pays de l'OCDE.

De plus en plus, l'Observatoire engage des études d'évaluation de l'effet des mesures législatives.

Enfin, il diffuse aussi largement que possible ses travaux afin de sensibiliser les médias et l'opinion publique.

Il assure également le secrétariat du Conseil National de Sécurité Routière.



En librairie : ONISR - LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE - Bilan de l'année 2007 - La Documentation Française.

Cet ouvrage - trop méconnu - qui paraît chaque année en octobre comporte de très nombreux renseignements, indispensables à tous les spécialistes, mais aussi aux militants qui veulent s'informer de l'accidentologie des points de vue quantitatif et qualitatif. On y trouve par exemple les résultats détaillés par catégories d'usagers, par classes d'âge, par catégories de réseaux. Des analyses temporelles (heures et jours d'accidents) ou climatiques, des rapports sur les relevés d'infractions, sur l'application des règles par les usagers (vitesse, casque...) ainsi que des tableaux (victimes, indices d'accidentologie locale par régions et départements). De nombreuses synthèses figurent dans tous les chapitres. Enfin, il est toujours possible d'établir des comparaisons dans le temps, chaque étude indiquant au moins les résultats de l'année précédente.

Code de la rue – Zones de rencontre – Double sens cyclable

Le décret du 30 juillet 2008

La prééminence acquise par la voiture en ville, au cours du siècle dernier, au détriment des piétons et des cyclistes, a été atténuée par trois dispositions du décret 2008-754 du 30 juillet 2008, modifiant le Code de la route. Ces trois dispositions, résultat de la démarche « Code de la rue », sont :

- ▶ Le devoir de prudence imposé aux conducteurs envers les autres usagers.
- ▶ L'institution du concept « Zone de rencontre ».
- ▶ Le double sens cyclable généralisé en Zone 30 et en Zone de rencontre.

Ces trois dispositions ont été proposées par le comité technique puis par le comité de pilotage de la démarche « Code de la rue » initiée en 2006, regroupant des associations d'élus, de professionnels et d'usagers (piétons, cyclistes, etc.) organisés respectivement par le CERTU et la DSCR. La Ligue contre la violence routière siège à ces deux comités et s'attache à y promouvoir en priorité la sécurité des usagers. Les propositions présentées sont ensuite examinées par le GIPSR (groupe interministériel permanent de la sécurité routière), puis soumises à l'avis du Conseil d'État et enfin le décret est signé par le Premier ministre. Noter que ce décret contient aussi d'autres dispositions indépendantes du domaine concerné par la démarche « Code de la rue ».

Le devoir de prudence

L'article R. 412-6 du Code de la route stipulait laconiquement : « *tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur* ».

Le décret du 30 juillet 2008 ajoute : « *Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables* ». Le Code de la rue belge, précurseur en ce domaine, comportait ce même principe.

Ce « devoir » n'est évidemment pas mesurable ni constatable formellement comme pourraient l'être le dépassement

de vitesse, l'arrêt à un stop, le degré d'alcoolémie ou le franchissement d'une ligne blanche et de ce fait il n'est pas vraiment sanctionnable. Pour cette raison, cette proposition du comité technique du Code de la rue aurait pu ne pas franchir avec succès tous les filtres menant à la signature du décret, mais faute d'être facilement constatable elle a été jugée pédagogique. Au-delà de cet aspect pédagogique, nous pouvons espérer que les tribunaux s'en servent et qu'une jurisprudence s'établisse modifiant ainsi certaines attitudes ou certains comportements comme les abus de priorité et donc de vitesse, négligeant la prudence et faisant porter sur les autres la raison de l'accident, par exemple aux carrefours : « *Il m'a coupé la route !* » ou en ville : « *Ah, il est bien évident que si un enfant surgit entre deux voitures, je ne pourrai pas l'éviter !* ».

La zone de rencontre

Le concept « zone de rencontre » institué par le décret du 30 juillet dernier restitué au piéton, dans ces zones, la chaussée que l'automobile lui avait confisquée par l'obligation qui lui avait été faite par le code de la route de « se tenir sur les trottoirs » (Codes de la route de 1937 et de 1948). Dans ces zones de rencontre, la priorité totale est donnée aux piétons, ils n'ont pas l'obligation de circuler uniquement sur les trottoirs.

« *Zone de voie en agglomération, constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h* » (ajout à l'article R. 110-2 définissant les termes du code).

« *Dans une zone de rencontre, les piétons peuvent circuler sur la chaussée mais ne doivent pas gêner la circulation des véhicules en y stationnant* » (ajout à l'article R. 412-35 définissant les devoirs des piétons).

« *Les conducteurs sont tenus de céder le passage aux piétons (...) circulant*

dans une zone de rencontre ou une aire piétonne » (ajout à l'article R. 415-11 définissant les devoirs des conducteurs).

En clair, si les piétons marchent, les véhicules doivent suivre à leur allure ou les doubler si la place libre le leur permet, par contre si les piétons s'arrêtent pour parler avec d'autres piétons, ils doivent se ranger si un véhicule approche. Ces prescriptions peuvent paraître formelles mais dans la réalité, des comportements naturels se créent, c'est en fait ce qui se passe déjà tout naturellement dans beaucoup de rues où la circulation des piétons est plus importante que la circulation des voitures.

Les zones de rencontre existent depuis plusieurs années dans quelques autres pays européens, et entre autres en Suisse et en Belgique.

L'instauration de ce nouveau concept « zone de rencontre » répond à un besoin de rendre les déplacements des piétons plus conviviaux, plus attractifs, plus sécurisés, tout en permettant l'accès et la circulation de tous les véhicules ainsi que le stationnement mais seulement « *sur les emplacements aménagés à cet effet* ». Cet accès permis aux véhicules donne satisfaction aux commerçants qui parfois sont réticents à l'instauration de rue piétonne. Beaucoup de municipalités, pour répondre à ce besoin réel, ont depuis longtemps institué des « rues semi-piétonnes ». Ces rues semi-piétonnes devront donc, à terme, être classées « zone de rencontre ».

Un symbole fort : le piéton plus grand que les autres...



Des zones de rencontre...

Où et comment ?

Où peut-on proposer des zones de rencontre ? Deux sites types semblent répondre à ce besoin : d'une part les rues de centre-ville qui ne subissent pas de transit forcé et d'autre part les voies de lotissement où il est courant et justifié de voir les enfants accaparer la chaussée.

C'est un arrêté du maire qui détermine le périmètre des zones de rencontre. Si une RD ou une RN est concernée, un avis simple (sans obligation, sauf pour les RGC), doit être demandé au président du Conseil Général ou au préfet.

Trottoirs ou pas ?

Les deux solutions sont possibles, le maintien des trottoirs permet aux piétons – notamment âgés – une protection réelle ou psychologique supplémentaire, puisque les voitures n'y ont pas droit d'accès.

Être vu... et être vu : triangle et chasuble obligatoires

Les plus anciens d'entre-nous ont peut-être encore dans leur garage les lourds triangles de pré-signalisation métalliques qui furent obligatoires il y a quelques décennies, avant que soient montés en série les « feux de détresse » sur tous les véhicules à 4 roues. Le triangle est de nouveau d'actualité – plus léger – et devra se trouver à bord du véhicule. En cas d'arrêt sur une route, le conducteur devra immédiatement le placer sur la chaussée, à une distance de 30 mètres au moins à l'arrière de son véhicule ou de l'obstacle à signaler. L'allumage des feux de détresse reste obligatoire lorsque le véhicule en est équipé.

Conseils : 1 – prudence pour aller mettre le signal (sur autoroute, passer de l'autre côté des glissières). 2 – ne pas hésiter à mettre le triangle à plus de 30 mètres, surtout en courbe. 3 – ne pas oublier de récupérer le triangle avant de repartir.

Quant à la très seyante chasuble jaune fluo vantée par un célèbre couturier il y a quelques mois, il faut la garder dans l'habitable afin de pouvoir l'endosser avant de sortir sur la voie. Ces 2 mesures simples peuvent éviter les « sur-accidents », souvent très graves, et plus nombreux qu'on l'imagine en général, et protéger mieux les occupants hors du véhicule.



Passages piétons, bandes cyclables ?

Il faut éviter l'un et l'autre : toute ségrégation dans les zones de rencontre est nuisible à la cohabitation harmonieuse et à la sécurité.

Faut-il faire des aménagements spéciaux ?

Si l'apparence des lieux est déjà compatible avec la limitation à 20 km/h, il n'est pas nécessaire de rajouter des aménagements, sinon des aménagements visuels ou géométriques peuvent être rajoutés aux entrées ou en section courante : sur-élévations (plateau, coussin, ralentisseur, chicanes, écluses, etc.).

Argumentaire

Quels sont les freins et comment convaincre les municipalités de réaliser une zone de rencontre et les riverains de l'accepter ?

Le principal frein est comme toujours la résistance au changement, inhérent à l'humain. Pour un maire, s'il accepte de changer, c'est qu'il reconnaît que ce

qui était avant était imparfait, voire mauvais ; il craint aussi les critiques. Pour les riverains, ils craignent les défauts d'un nouveau système, même si les changements sont faibles.

Une réponse, un argument, est de mettre en avant les vertus de la zone de rencontre qui permet une cohabitation apaisée, donc plus sécuritaire des usagers, une rue plus vivante, plus fréquentée, tout en préservant les intérêts avancés par les commerçants quant à l'accès aux abords des magasins de leur clientèle motorisée.

En dernier recours, si les arguments ne convainquent pas, les associations ou les particuliers tenant de la sécurité (nous) peuvent faire sauter les hésitations des municipalités et les craintes des riverains en proposant un essai de six mois.

Le double sens cyclable généralisé en zone 30 et en zone de rencontre

Le décret du 30 juillet 2008 stipule, dans les ajouts à l'article R. 110-2, que dans les zones 30 et dans les zones de rencontre, « **toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf disposition différente prise par l'autorité investie du pouvoir de police** ».

La possibilité de réappropriation par les cyclistes du double sens de circulation dans les rues à sens unique constitue, en fait, la simple correction d'une aberration qui s'est insinuée, sans qu'on y pense, lors de l'instauration des premiers sens uniques. À l'origine, ceux-ci ont été motivés par la simple raison qu'il était géométriquement impossible ou difficile que deux véhicules à quatre roues se croisent.



On a oublié que cette trop faible largeur n'empêchait nullement de croiser un cycliste et que de ce fait ils n'étaient pas vraiment concernés par cette mesure. Heureusement que cette erreur n'a pas débordé jusqu'aux piétons...

Les avantages sécuritaires de ces doubles sens cyclables sont incontestables. De prime abord, la première réaction est parfois de penser que c'est dangereux, sans se rendre compte que dans une rue normale à deux sens, on trouve tout naturel de croiser, à longueur de journée, des vélos et des voitures et sans se rendre compte également qu'il est beaucoup plus dangereux de doubler un cycliste que de le croiser : la majorité des accidents de cyclistes sont causés par un véhicule venant de l'arrière et statistiquement l'accident frontal est quasi nul car le conducteur voit bien le cycliste qui arrive devant lui.

Un autre avantage très important concerne **l'ouverture des portières des voitures** en stationnement qui constitue malheureusement un cas fréquent d'accidents graves ou mortels : le conducteur ouvre sa portière sans voir le cycliste arrivant de l'arrière, qui peut être fortement blessé en heurtant le coin saillant de la portière, mais aussi en tombant sur la chaussée devant les véhicules qui suivent.

Dans le double sens cyclable rien de tout cela : il n'y a pas d'angle mort car le conducteur (ou le passager) voit bien le

cycliste arriver et n'ouvre donc pas sa portière ; si par erreur il l'ouvre, le choc du cycliste se fait sur la partie plate non agressive de la portière et dans le sens où il la referme : il y a donc moins de risque de chute.

Enfin, l'ouverture aux cyclistes d'une rue à sens unique leur permet souvent d'**éviter d'emprunter une voie dangereuse** à forte circulation.

La question est parfois posée de savoir **quelle largeur doit avoir une rue** pour admettre un double sens cyclable. Le guide du CERTU (Recommandations pour les aménagements cyclables) est clair sur ce point : « *Il n'existe pas de largeur minimale en deçà de laquelle ce type d'aménagement est déconseillé : il fonctionne dans des rues extrêmement étroites où le trafic et les vitesses des voitures sont très faibles* ».

Si la largeur le permet, mais seulement dans ce cas, il est utile d'y délimiter pour le contre sens cyclable une bande de 1,50 m minimum, par marquage d'une ligne (discontinue ou continue) mais éviter, dans de telles petites rues, de délimiter une telle bande dans le sens des voitures. En cas de moindre largeur, quelques marquages de pictogrammes vélo à intervalles réguliers suffisent, sans délimiter la bande.

Aux carrefours une attention particulière doit être portée sur le marquage au sol et sur la signalisation verticale pour

l'information et le guidage des véhicules entrants. En ce qui concerne l'autre extrémité de voie, un panneau « sauf cyclistes » sera placé sous le panneau sens interdit.

Application de ces mesures

L'application généralisée de cette mesure est prévue par le décret du 30 juillet aux zones 30 et aux zones de rencontre. Pour les nouvelles zones 30 et les nouvelles zones de rencontre, la signalisation des doubles sens cyclables sera mise en place en même temps que les panneaux délimitant la zone. En ce qui concerne les zones 30 existantes, les maires ont jusqu'au 1^{er} juillet 2010 pour y appliquer les dispositions des doubles sens cyclables.

Jacques ROBIN

Michèle Merli remplace Cécile Petit à la D.S.C.R.

Madame Michèle Merli remplace Cécile Petit à la D.S.C.R. La nouvelle déléguée a occupé plusieurs postes à la ville de Marseille (1968-1971) et au Conseil Régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur (1974-1981) jusqu'en 1983. Directrice de cabinet du commissaire de la République des Alpes-de-Haute-Provence (1983-1984), commissaire-adjointe de la République de l'arrondissement de Château-Chinon (1984-1985), puis directrice de cabinet du préfet des Hauts-de-Seine (1985-1990), elle a travaillé depuis 1990 à la délégation générale à la lutte contre la drogue, au cabinet du préfet de police de Paris, puis à la direction générale du personnel, et enfin à la direction des personnels, de la formation et de l'action sociale au ministère de l'Intérieur (1999-2001). En 2001, devenue préfète, Michèle Merli prend les fonctions de secrétaire générale de la zone de défense de Paris, avant d'être nommée déléguée interministérielle à la sécurité routière et déléguée à la sécurité et à la circulation routières au Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDAT) le 11 juillet 2008.

Pondération lui souhaite la bienvenue.

6^e palmarès de la voiture citoyenne

La Ligue contre la violence routière publie son palmarès de la voiture citoyenne (AFP 06/10/2008)

La Ligue contre la violence routière a publié lundi son 6^e palmarès de la voiture citoyenne, des automobiles classées en fonction de leur respect plus ou moins grand à l'égard des hommes et de l'environnement. Ce palmarès, rendu public à l'occasion du Mondial de l'Automobile, classe 1 025 véhicules selon quatre critères : la protection des occupants, la protection des usagers vulnérables, c'est-à-dire les piétons et les cyclistes, la protection des occupants des autres véhicules et la protection de l'environnement. Arrivent en tête du classement la Smart diesel Fortwo. Suivent six versions de la Fiat Grande-Punto qui figure en 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 7^e et 11^e position. La Peugeot 308 figure en 6^e position, la Volkswagen Golf est 9^e et la nouvelle Hyundai en 10^e position. Selon la Ligue contre la violence routière, 87 modèles ont une note supérieure à 13 contre 20 modèles seulement en 2005 lors de la publication du 1^{er} palmarès. « *C'est insuffisant, nous attendons plus, beaucoup plus* », affirme-t-elle dans un communiqué. La Ligue relève que « les premiers du palmarès affichent des résultats financiers ou commerciaux remarquables ». Le classement est publié en partenariat avec la revue « 60 Millions de consommateurs » et consultable sur :

www.voiturecitoyenne.fr/palmarès.php et www.60millions-mag.com/

Transports scolaires

Extrait de la lettre de juin aux adhérents de l'Orne et du Calvados.

L'accident sur le passage à niveau d'Allinges a coûté la vie à 7 collégiens (1) et en a blessé 25 autres dont 3 grièvement lors d'une sortie scolaire le 2 juin 2008. Ce dramatique bilan ne peut qu'inquiéter bien des parents sur la sécurité des transports scolaires même si le transport par car est nettement plus sûr que le transport individuel. Il reste que ce nombre de victimes est inacceptable et que l'objectif zéro tué, zéro blessé est un impératif.

Pour beaucoup d'élèves, le mois de septembre est aussi celui de la reprise du transport scolaire. Ce transport est organisé et subventionné par les Conseils Généraux. Ainsi dans le Calvados environ 36 000 élèves bénéficient de ces subventions avec un coût moyen de 567 euros.

(1) À ces sept morts, il faut ajouter le suicide de l'enseignant qui n'a pas supporté ce carnage.

5 domaines prioritaires

1. Les points d'arrêt : beaucoup ont été revus mais leurs accès en voiture, à pied ou en vélo peuvent être améliorés.

2. La visibilité : les jeunes devant se déplacer le long des routes sont souvent peu visibles. Des équipements rétro réfléchissants doivent leur être fournis. La LCVR a suggéré aux autorités chargées des transports scolaires du collège de Vassy d'attribuer à chaque enfant un gilet rétro réfléchissant.

3. Le port de la ceinture : le Bureau d'Enquêtes sur les Accidents note que le port de la ceinture permet de limiter voire d'empêcher les dommages corporels. Depuis octobre 1999, tous les nouveaux cars doivent être équipés de ceintures et celles-ci doivent être attachées. Cependant sur les 210 autocars gérés par le Conseil Général du Calvados, seuls 66 (en 2008) ont des ceintures et il faudra encore 5 ans pour finir de renouveler le parc. Par ailleurs si les chauffeurs ne manquent pas de rappeler l'obligation de

s'attacher, la responsabilité légale en incombe aux enfants !

4. L'accompagnement : non seulement cela serait une aide précieuse pour le chauffeur qui pourrait se consacrer à la conduite mais l'accompagnateur pourrait sécuriser les montées et les descentes qui sont des moments particulièrement délicats. Actuellement, le Conseil Général juge trop coûteuse cette mesure.

5. La formation : le transport scolaire demande d'autres compétences que le transport de marchandises, cette formation devrait s'amplifier dans notre département.

6. Le « coût social » : le transport scolaire a permis de pallier à des mesures comme le regroupement de classes, la suppression d'internats : mais la fatigue qui en découle, les émissions de CO₂ (gaz carbonique) qui l'accompagnent viennent renforcer les préoccupations de sécurité routière. Aujourd'hui certains spécialistes s'interrogent sur les alternatives au transport scolaire. ■

Jean-Marie Leverrier

Mondialisation

Extrait de la lettre de juin aux adhérents de l'Orne et du Calvados.

Si le nombre de victimes de la violence routière est en diminution dans les pays à haut revenu, cette violence s'exporte très bien dans les pays à faible revenu. C'est d'ailleurs avec cynisme que les multinationales de l'automobile suivent l'exemple de leurs consœurs du tabac en investissant de nouveaux marchés.

D'après l'Organisation Mondiale de la Santé 1,2 million de personnes sont tuées et pas moins de 50 millions sont blessées chaque année dans le monde dans des accidents de la route. 85 % de l'ensemble des décès et 90 % des années de vie corrigées de l'incapacité (AVCI) (1) perdues à la suite d'accidents de la circulation sont enregistrés dans des pays à revenu faible ou intermédiaire.

(1) Les années de vie corrigées de l'incapacité (AVCI) sont une évaluation du déficit de santé qui tient compte à la fois du nombre d'années perdues à cause d'une mort prématurée et de la perte de santé découlant d'un handicap.

Le Rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la circulation est le premier grand rapport publié conjointement par l'Organisation mondiale de la Santé et la Banque mondiale sur ce sujet. Il souligne leur préoccupation face à la gravité du préjudice que le manque de sécurité des systèmes de circulation routière entraîne pour la santé publique et le développement à l'échelle mondiale. Il conclut aussi que le niveau des accidents de la circulation est inacceptable et que ceux-ci seraient en grande partie évitables.

Selon les projections, les décès dus aux accidents de la circulation diminueront d'environ 30 % dans les pays à haut revenu mais augmenteront notablement

au niveau mondial. Si l'on ne prend pas des mesures appropriées, les accidents de la circulation devraient représenter d'ici 2020 la troisième principale cause mondiale d'AVCI.

Pourtant, la tragédie que cachent ces chiffres attire moins l'attention des médias que d'autres types de drames moins fréquents. Les accidents de la circulation constituent un problème de santé publique majeur, mais négligé, qui appelle des efforts concertés en vue d'assurer durablement une prévention efficace. Parmi tous les systèmes auxquels les gens ont affaire au quotidien, les systèmes de circulation routière sont les plus complexes et les plus dangereux. Il faut une prise de conscience qui rejoint celle du réchauffement climatique et qui lui est liée puisque ce réchauffement est dû en grande partie à l'émission de CO₂ par les véhicules. Il ne faut pas douter que cette prise de conscience passe aussi par la remise en cause de notre mode de développement. ■

Jean-Marie Leverrier



Allo, Monsieur le Secrétaire d'État aux Transports ?

Quelle mouche a piqué Dominique Bussereau lorsque le vendredi 8 août il a déclaré – et réitéré devant les journalistes étonnés (1) – que le téléphone mains libres pouvait être utilisé en conduisant pour de petits appels ? (voir ci-dessous ses déclarations). Le Secrétaire d'État aux transports ignore-t-il le danger maintenant bien identifié de cette pratique ? N'a-t-il pas entendu parler des nombreux travaux réalisés depuis 10 ans sur ce sujet et notamment par l'INRETS, Institut d'État que son Ministère l'oblige à connaître ?

Étude récente – En 2006, le laboratoire d'ergonomie et de sciences cognitives pour les transports (LESCOT) de cet institut a réalisé une nouvelle étude portant sur le comportement des conducteurs lorsqu'ils téléphonent en conduisant (2). Cette expérimentation confirme les connaissances acquises à ce jour et apporte un éclairage sans ambiguïté sur le danger de cette pratique, quel que soit le mode technique utilisé, téléphone à la main ou « mains libres ». Nous évoquerons cette importante étude dans un prochain numéro avec l'aide de Marie-Pierre Bruyas, l'un des scientifiques qui l'a réalisée. On y découvre que la *capacité d'attention* apportée à la conduite est **réduite de 28 % à 41 % selon les types d'entretien**. Une augmentation de la **charge mentale** ainsi que des **temps de réponse** est constatée : ces derniers sont **majorés de + 33,5 %** lorsqu'il s'agit par exemple de réagir à l'allumage des feux stop d'un véhicule pendant une discussion téléphonique.

Des études antérieures ont déjà montré un risque d'accident lié à l'utilisation du



téléphone multiplié par 4,9 pour le téléphone tenu en main et 3,8 pour l'utilisation kit mains libres.

L'ONISR (3) estime que la réduction du nombre des accidents si aucun conducteur ne téléphonait en conduisant serait de 7 à 8 % des accidents. Ainsi on peut estimer qu'en 2006 la mort sur la route de plus de 350 personnes est liée à l'usage d'un téléphone portable par le conducteur d'un véhicule en circulation : 190 attribués au téléphone tenu en main et 160 attribués au kit mains libres.

Le risque téléphone en situation de conduite avec un **kit mains libres** est donc parfaitement identifié et documenté : sur-risque 3,8 et 160 tués en 2006.

La Ligue a immédiatement réagi à ce propos. Le Secrétaire d'État ignore peut-être le travail réalisé par notre association en prévention sur ce sujet, mais doit connaître les efforts qui sont faits par les entreprises auprès de leur personnel, par les CRAM, par la Sécurité Routière et même – c'est nouveau... – par les fabricants de téléphone pour contrarier une pratique trop répandue. Ses propos sont destructeurs, il serait convenable de les rectifier rapidement. ■

Claude Chabot

Le petit coup de fil au volant réhabilité ?

TF1/LCI 8 août 2008

Le secrétaire d'État aux Transports a évoqué vendredi la possibilité de courts appels téléphoniques en mains libres en voiture, suscitant la vive réaction d'une association de victimes.

« On peut fumer sa cigarette (...) on peut avaler une bouchée d'un sandwich mais pas prendre un repas avec un plateau repas, on peut téléphoner avec son portable (...) en mains libres pour une conversation rapide », a estimé Dominique Bussereau.

« On peut utiliser un téléphone mains libres, ça a toujours été autorisé, ce n'est pas une nouveauté mais on ne passe pas une longue conversation, un appel commercial. » Voilà la petite phrase, lancée vendredi par le secrétaire d'État aux Transports, Dominique Bussereau, sur Europe 1, qui suscite la polémique. « Je crois qu'il faut être plein de bon sens », a dit le ministre.

Et d'insister : « On peut fumer sa cigarette ou autre chose à condition de contrôler sa combustion et de s'occuper avant tout de conduire, on peut avaler une bouchée d'un sandwich mais pas prendre un repas avec un plateau repas, on peut téléphoner avec son portable (...) en mains libres pour une conversation rapide ». « On peut utiliser un (téléphone) mains libres dans une voiture pour un appel rapide mais pas ce que je vois parfois quand je suis bloqué dans des embouteillages (à savoir) des personnes qui mènent des conversations professionnelles ou des négociations commerciales au volant de leur voiture parce qu'ils sont en perte d'attention », a-t-il poursuivi.

Aussitôt, la présidente de la Ligue contre la violence routière, Chantal Perrichon, a dénoncé dans un communiqué ces propos, estimant que le ministre « détruit tout le travail réalisé par les acteurs de la prévention, qu'ils soient institutionnels et privés ». « Il devrait savoir que de tels propos ouvrent la porte à toutes les interprétations et valent autorisation pour tous ceux qui se posent des questions », a-t-elle condamné, rappelant que « l'Observatoire national interministériel de sécurité routière évalue à 2,4 % la part des conducteurs qui téléphonent dans la circulation à un instant donné, ce qui entraîne 7 à 8 % des accidents ».

- (1) Pierre de Vilno et Stanislas Grenapin d'Europe 1.
- (2) Évaluation de l'impact de communications vocales sur la conduite automobile – INRETS Lyon – 2006.
- (3) Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière.

L'Étude INRETS :

« Évaluation de l'impact de communications vocales sur la conduite automobile »

Cette étude portait sur les réactions de 29 conducteurs en 2 panels, testés sur simulateur et sur piste selon plusieurs modalités de conduite et de distraction : conduite seule puis diverses formes de communication variant par leur degré d'implication, allant de l'écoute de la radio à l'entretien téléphonique plus ou moins compliqué et à la discussion avec passager. L'étude recherchait les conséquences de la double tâche que constitue le fait de conduire et de traiter en même temps d'autres informations. Les résultats portent sur plusieurs critères : capacité attentionnelle, effets sur charge mentale et l'évaluation subjective, temps de réponse à un stimulus, erreurs de jugement et de réaction, non-détection d'indice dans l'environnement de conduite, qualité lexicale du discours. Pondération consacrera un article à ces travaux dans un prochain numéro avec le concours de Marie-Pierre Bruyas du Laboratoire INRETS – LESCOT de Lyon-Bron.

□ Le poing sur les points

« En période de sondage raplapla, voici une mesure qui tomberait à pic. Le Ministre de l'Intérieur planche actuellement sur un système de bonus pour les bons conducteurs. Les automobilistes ne commettant aucune infraction routière se verraient chaque année offrir des points supplémentaires sur leur permis de conduire. Il s'agit, selon Michèle Alliot-Marie, d'encourager les gens qui ont une conduite exemplaire (...) ».

Le Point, février 2008

Plancher n'est pas légiférer, d'accord. Mais tout de même... Cette démarche s'inscrivant dans le droit fil d'autres, plus ou moins officielles, la vigilance s'impose. Depuis quelques années, on assiste en effet à un siège en règle tendant à affaiblir la « forteresse Contrôle-Sanction Automatisé » : parlementaires prétendant répondre par leurs propositions de loi aux cris angoissés de quelques électeurs en panne de permis, sous-marins plus ou moins patentés des lobbies de l'auto, professionnels de la route revendiquant un droit d'infraction proportionnel au kilométrage de leur compteur, avocats friands de procédures juteuses etc. Pour le moment, la forteresse CSA se montre solide, malgré les boulets qui pleuvent dru.

Le ministre, en proposant le principe qu'un conducteur respectant la loi serait récompensé, ouvre une jarre de Pandore. Nous ne retiendrons du mythe que sa part d'espérance : elle seule, y subsista après que les misères du monde s'en furent écoulées. L'espérance que ce projet tombe à l'eau, rapidement, pour ne pas susciter de nouvelles polémiques et pour que cessent les tentatives d'affaiblissement d'une mesure d'ordre public dont les preuves d'efficacité ne sont plus à faire.

1 – Car il est de l'essence de la Loi – du Code de la route – d'être respectée. Nul n'est censé ignorer son importance surtout lorsqu'il s'agit de la vie, et celui qui l'enfreint ne peut s'exonérer d'une juste sanction. Mais le symétrique n'existe pas : **nul ne peut prétendre à être avantagé pour s'y être conformé.** Et ce n'est pas à l'État, dont la mission est de la faire respecter, de sacraliser son application ou de la marchandiser par une distribution des bons points. Si cela était, nous pourrions être nombreux à lui réclamer un bonus pour avoir payé notre impôt dans le délai et au centime près, pour n'avoir pas assassiné de vieille dame, trucidé notre voisin bruyant, et pour encore beaucoup de vilaines choses interdites que nous n'aurions pas faites.

2 – Le fait de n'avoir perdu aucun point sur son permis de conduire ne peut faire présumer l'innocuité de son titulaire. Nous connaissons tous des artistes du volant souvent hors limites, infractionnistes délibérés, dangereux, et... jamais pris. Pour eux, le bonus serait une bénédiction d'État, un viatique ouvrant des perspectives intéressantes. Inversement,

nombreux sont les conducteurs habituellement prudents et respectueux des règles, qui perdent exceptionnellement un point, qui maugréent mais comprennent quand même cette sanction comme un avertissement : ceux-ci auraient le sentiment de passer dans le camp des « mauvais conducteurs »...

Récompenser à titre individuel le respect des consignes du Code de la route reviendrait donc à opérer un dangereux reclassement des valeurs, sur le simple indice d'un capital de points, indice trop peu signifiant pour séparer ni les « bons » des « pas bons », ni les « faux-bons » des « faux-pas bons ».

3 – Enfin, ce serait une curiosité arithmétique de bonifier chaque année le permis des conducteurs respectueux de la règle (plus de 90 %) : ils n'ont pas besoin de points puisqu'ils n'en perdent pas... ! Quand on accumule des coupons de fidélité au supermarché, au moins, on les consomme utilement. En revanche, qui peut connaître les effets – conscients ou inconscients – d'une cagnotte de points supplémentaires, véritable droit formel à créer plus de danger pour soi et pour autrui ?

Des sous-préfets dans les aires...

On connaît les opérations où des contrevenants sont arrêtés au bord d'une route et

assistent à une séance de sensibilisation en alternative à une verbalisation. On est là dans un cycle vertueux et pour y avoir participé plusieurs fois, je puis attester de l'impact positif de telles séances. Or nous assistons depuis quelques années à des opérations qu'on pourrait dire symétriques, mais dont la vertu reste à démontrer : hélicoptères au-dessus des routes, motos-mystère ou voitures banalisées traquent un « bon » conducteur du moment jusqu'à l'amener penaud puis ravi sur une aire d'autoroute devant un sous-préfet ou un directeur de cabinet qui lui remet une récompense pour avoir bien conduit...

De telles pratiques relèvent – avec les meilleures intentions – de la communication plus que de la prévention du risque et leurs effets sont certainement discutables. Car indépendamment de leur caractère totalement hasardeux, elles entretiennent – au fond – la même idée qu'une distribution de points : « *je conduis bien, donc je suis un héros, on me récompense et en plus, je passe à la télé* ». Or conduire en respectant les règles c'est « bien », certes, mais c'est *normal* ! Et ça ne relève que du contrat entre nous et l'autorité qui nous a accordé sa confiance en nous délivrant un permis *conditionnel*.

Il n'y a aucune gloire à respecter sa promesse et donc aucun besoin d'en rajouter.

Claude Chabot

La République du Centre du 19 août 2008

À l'occasion des transhumances de la mi-août, la gendarmerie s'est déployée sur les routes du département. Certains automobilistes ont été arrêtés pour... bonne conduite.

« *Moi, bon conducteur ? Je suis ravi de l'apprendre. D'ailleurs, je me demandais bien ce que j'avais fait...* ». Précédé d'une voiture banalisée, cet automobiliste du Loiret-Cher vient d'être contraint de stopper sur l'aire d'autoroute. Une tente blanche, des prospectus, des objets promotionnels : à bien y regarder, le comité d'accueil ne ressemble pas vraiment à ce que l'on trouve d'habitude en pareilles circonstances. « *Vous avez été suivi pendant 15 kilomètres et arrêté pour votre bon comportement sur la route* », lui signifie une jeune femme habillée de noir qui n'est autre que la directrice de cabinet du préfet d'Eure-et-Loir. En ce début de long week-end du 15 août, ils vont être quelques-uns à descendre de leur voiture, préparant leurs papiers, la mine préoccupée, avant d'afficher leur soulagement à l'énoncé de ce compliment inattendu. L'opération vise « à les prendre à contre-pied », explique Magali Charbonneau, directrice de cabinet du préfet : « *S'ils sont arrêtés, c'est afin de leur dire qu'ils conduisent bien, qu'ils respectent les règles de base, la limitation de vitesse, la circulation sur la voie de droite et qu'ainsi, ils créent de la sécurité autour d'eux* ». Soulagé, ce conducteur de l'Oise reprend la route à destination de Rennes avec un sac en plastique rempli de bons conseils. « *Ça change...* », dit l'homme qui arbore le slogan « vice et vertu » sur son tee-shirt.

Benoît Broust

□ Carnets de route anglo-saxonne

J'ai eu la chance cette année de passer des vacances dans le Nord-Est des États-Unis, ainsi qu'en Angleterre. Plusieurs centaines de kilomètres parcourus au volant dans ces deux pays m'ont permis de faire les observations suivantes :

► **Limitations et contrôles de vitesse** – Les limitations y sont notoirement plus basses. Sur les autoroutes que j'ai empruntées, par exemple, la limitation la plus élevée était de 121 km/h (75 miles par heure) aux États-Unis, et de 113 km/h (70 miles par heure) en Angleterre. Sur les autres routes, elle ne dépasse jamais les 88 km/h ou 80 km/h, respectivement. Les voitures de police en embuscade ou en circulation sont nombreuses aux États-Unis, beaucoup moins (ou alors moins visibles !) en Angleterre. En revanche, dans ce dernier pays, les radars fixes (« speed cameras », placés généralement en hauteur) sont omniprésents, notamment en agglomération, mais je n'en ai vu pratiquement aucun sur autoroute. Il est fréquent d'en rencontrer plusieurs dans la traversée d'un gros bourg. Les panneaux qui les annoncent sont nettement plus discrets qu'en France. Il m'a semblé d'ailleurs qu'ils n'étaient pas toujours suivis d'un radar, mais comme rien ne permet de le savoir...

► **Comportement des conducteurs** – Les limitations sont plutôt bien respectées dans l'ensemble, sauf sur les autoroutes anglaises. De nombreux véhicules y roulent sur la file rapide (celle de droite !) à 130 km/h, voire davantage. Les différentiels de vitesse sur les autoroutes américaines m'ont paru plus faibles. Les conducteurs anglo-saxons sont nettement moins agressifs : je n'ai eu presque aucun appel de phares de « bolides » qui patientaient derrière moi avant que je puisse me rabattre. En Angleterre, les appels de phare constituent surtout des signaux de courtoisie. Le seul point vraiment noir que j'ai constaté, dans les deux pays, concerne le respect des distances de sécurité, sans doute aussi mauvais que chez nous. Les motocyclistes anglo-saxons m'ont paru beaucoup moins nombreux, et beaucoup plus prudents. L'un d'eux m'a même suivi à distance respectable et à petite vitesse pendant plusieurs kilomètres avant de me dépasser !

► **Infrastructures** – Le réseau secondaire m'a paru dans l'ensemble, pour ce que j'en ai vu, de nettement moins bonne qualité que le nôtre. Les routes sont moins larges, la signalisation un peu absente (sauf pour les limitations de vitesse en

Angleterre). Les routes anglaises, en particulier, sont généralement dépourvues de bas-côté, avec une végétation qui n'est taillée que le strict nécessaire, et que vous êtes donc sûr de toucher en croisant un poids lourd. Entre l'étroitesse des routes et la difficulté de la conduite à gauche, croiser même un véhicule léger a été assez souvent stressant... autant pour moi que pour ma passagère. Sur les routes anglaises un peu plus importantes, et bien sûr en ville, les ronds-points se succèdent. Ils sont parfois accompagnés de feux tricolores, même en rase campagne. La vitesse moyenne s'en trouve évidemment très réduite.

Quelles conclusions – forcément parcellaires – en tirer ?

D'une part, que les conducteurs de là-bas et d'ici ont sans doute au moins une chose en commun : la peur du gendarme. Mais, d'autre part, que leur attitude au volant n'en est pas pour autant identique. La culture, au sens large qui inclut la formation à la conduite, doit y jouer un rôle. Enfin, pour être un brin provocateur, une limite officielle sur autoroute à 113 km/h, avec une tolérance semble-t-il assez large (jusque vers 130 km/h), ne constitue-t-elle pas une bonne façon d'obtenir des conducteurs britanniques un comportement raisonnable, tout en leur accordant le plaisir de la transgression ?



Pour protéger les canards, ne pas dépasser 5 miles/h (8 km/h) à l'entrée de cet hôtel de campagne anglais...

André Klarsfeld

Tous les chemins mènent à la sécurité routière...

Au cours de ma balade américaine, je me suis arrêté dans un hôtel d'une petite station touristique perdue au fond du New Hampshire. Le parking était rempli de voitures de police, de toutes les couleurs et de toutes les marques. L'hôtel accueillait en effet un congrès consacré... à la sécurité routière. À l'entrée de la salle de séminaire, de nombreux stands avec des dépliants, et du matériel en démonstration. J'en ai rapporté deux documents sur l'accidentologie dont la présentation m'a semblé intéressante.

L'un est produit par la NHTSA, l'agence nationale américaine de la sécurité routière. Il hiérarchise les causes de décès pour chaque classe d'âge, en 2003. Les accidents de la route étaient la cause première de décès pour les 4-7 ans, les 8-15 ans, les 16-20 ans (1), les 21-24 ans et les 25-34 ans. Sur l'ensemble de la population, ils ne constituaient toutefois que la huitième cause de mortalité, le cancer et les maladies cardiaques étant largement en tête. On trouve également dans ce tableau un tout autre classement, que l'on voit rarement : en fonction du nombre total d'années de vie perdues. Les accidents de la route arrivaient cette fois-ci en troisième position (1 725 870 années de vie perdues !)

Le second document est un graphique de l'année 2006. Il illustre la probabilité relative de mourir de différentes causes, sous forme de cercles dont la surface est proportionnelle à ces différentes probabilités. Les dimensions de telles figures géométriques sont sans doute plus parlantes que des chiffres, forcément un peu abstraits. Et le cercle des accidents de la route ne semble pas si petit que ça, à côté de celui des accidents vasculaires cérébraux, par exemple : 1 décès américain sur 84 est dû à un « Traffic Crash »...

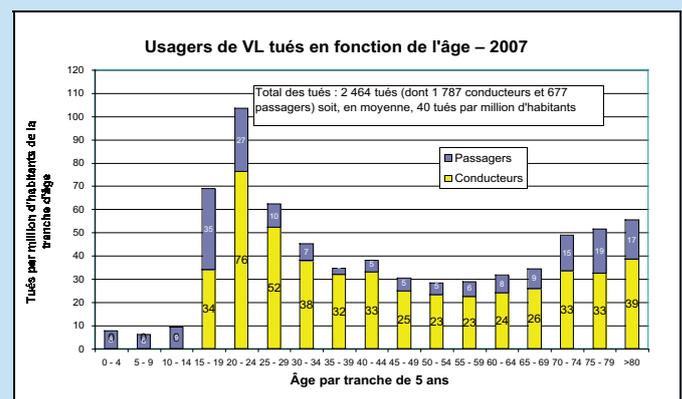
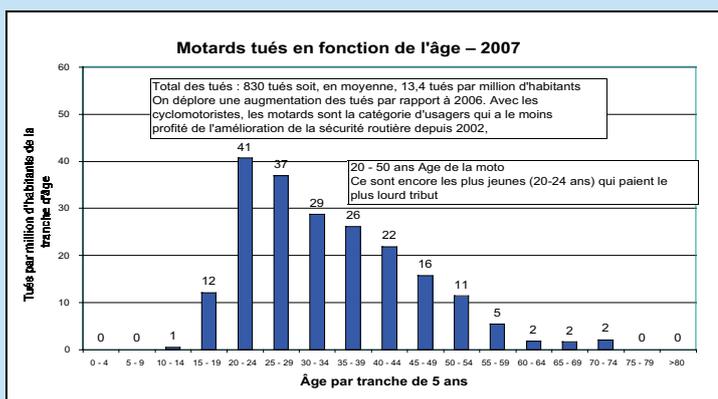
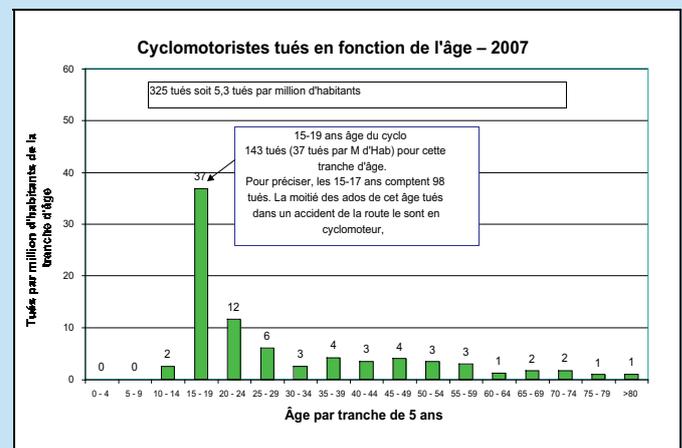
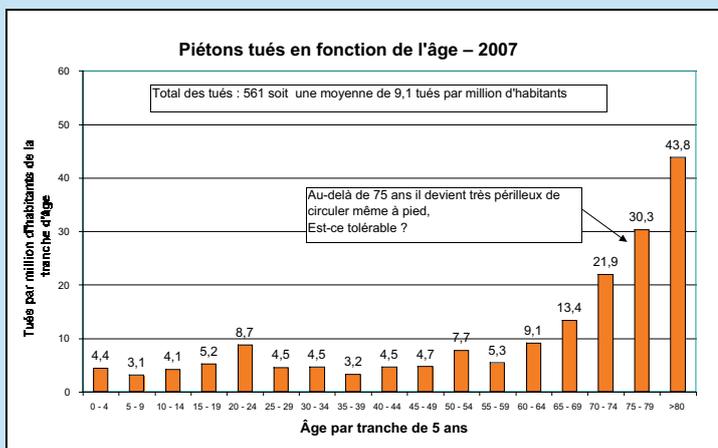
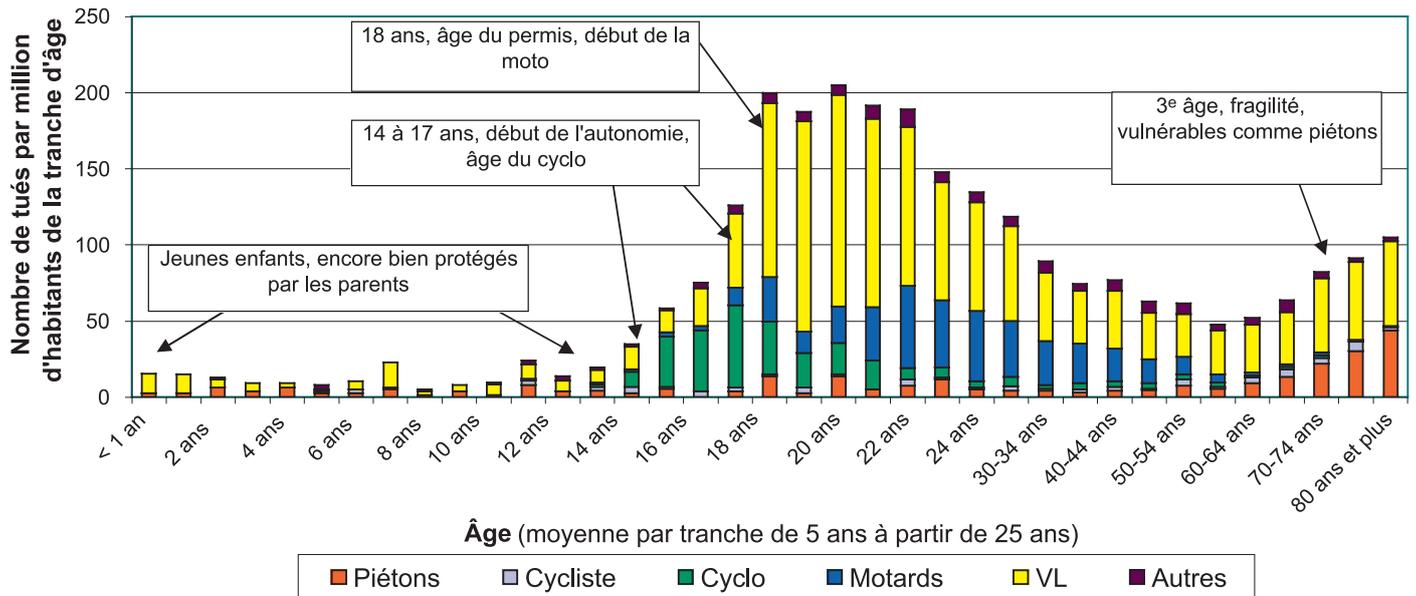
(1) L'âge légal de la conduite est en général de 16 ans aux États-Unis.

□ Inégalités des âges et des types usagers devant le risque routier

Ces graphiques illustrent bien les différences de risques des usagers en fonction de leur âge et du mode de transport utilisé. Les jeunes enfants sont relativement bien protégés, l'aggravation du risque commence dramatiquement pour les adolescents avec l'usage des cyclomoteurs, il croît ensuite avec les jeunes conducteurs (18 à 24 ans) puis avec les jeunes adultes qui utilisent les motos. Les personnes âgées sont plus souvent victimes comme piéton.

Risque routier en fonction de l'âge – France – année 2007

(Croisement des sources ONISR pour les accidents et INSEE pour la pyramide des âges)



Le bilan de l'insécurité routière pour 2007

	Accidents corporels		Tués à 30 jours		Blessés		Population totale en millier d'habitants (1)	Tués par million d'habitants (2007)	Part de la population urbaine (2)
	2007	2006	2007	2006	2007	2006			
Ain	494	525	49	68	697	761	565	87	60,0 %
Aisne	400	410	69	55	550	513	536	129	57,4 %
Allier	362	436	38	42	492	558	341	111	60,6 %
Alpes-de-Haute-Provence	150	197	25	27	228	283	155	162	52,1 %
Hautes-Alpes	174	209	11	16	253	306	133	83	52,9 %
Alpes-Maritimes	3 403	3 307	89	56	4 129	4 204	1 070	83	95,4 %
Ardèche	243	234	41	37	311	329	304	135	52,1 %
Ardennes	160	189	17	25	190	236	286	59	61,4 %
Ariège	139	135	21	14	204	179	147	143	48,2 %
Aube	245	237	34	34	337	320	299	114	60,6 %
Aude	304	281	58	51	396	371	339	171	54,8 %
Aveyron	186	236	20	31	253	318	271	74	45,5 %
Bouches-du-Rhône	5 249	4 722	142	136	6 683	6 105	1 916	74	97,8 %
Calvados	476	486	42	36	626	674	666	63	62,3 %
Cantal	89	97	11	19	99	100	151	73	36,4 %
Charente	214	228	37	45	259	269	344	107	46,8 %
Charente-Maritime	1 031	857	64	69	1 318	1 059	596	107	55,3 %
Cher	340	313	29	45	441	395	315	92	57,3 %
Corrèze	349	304	19	22	456	382	237	80	49,4 %
Corse-du-Sud	378	380	18	17	515	498	129	140	61,3 %
Haute-Corse	431	400	23	23	622	578	150	153	63,4 %
Côte-d'Or	607	604	39	43	787	757	514	76	64,9 %
Côtes-d'Armor	483	424	43	44	646	585	569	76	53,9 %
Creuse	95	121	9	19	137	151	123	73	24,2 %
Dordogne	449	438	61	51	570	599	402	152	47,9 %
Doubs	515	548	38	47	703	706	515	74	66,9 %
Drôme	487	552	46	40	688	776	466	99	69,6 %
Eure	613	638	54	48	795	821	565	95	54,7 %
Eure-et-Loir	434	481	57	67	566	636	419	136	62,3 %
Finistère	638	704	65	70	802	924	879	74	72,8 %
Gard	1 072	1 082	73	65	1 432	1 486	685	107	76,4 %
Haute-Garonne	1 706	1 712	79	89	2 174	2 176	1 169	68	82,2 %
Gers	193	209	30	18	229	282	180	167	36,6 %
Gironde	2 217	2 054	71	88	2 765	2 594	1 387	51	79,6 %
Hérault	1 572	1 542	107	106	2 025	1 956	992	108	82,8 %
Ille-et-Vilaine	973	948	73	56	1 214	1 218	938	78	65,4 %
Indre	338	400	34	27	403	518	232	147	55,0 %
Indre-et-Loire	380	446	49	49	456	512	571	86	75,1 %
Isère	1 018	1 142	108	94	1 394	1 549	1 172	92	76,4 %
Jura	141	145	27	37	194	197	255	106	44,6 %
Landes	334	328	47	40	423	454	359	131	53,5 %
Loir-et-Cher	378	435	40	48	523	556	322	124	54,6 %
Loire	967	885	38	44	1 254	1 099	733	52	79,6 %
Haute-Loire	266	259	30	27	340	334	218	138	53,6 %
Loire-Atlantique	1 222	1 396	88	97	1 517	1 767	1 219	72	76,7 %
Loiret	640	689	79	57	826	905	645	122	74,3 %
Lot	133	138	30	17	140	160	169	178	36,3 %
Lot-et-Garonne	352	430	43	47	485	574	319	135	62,6 %
Lozère	91	116	9	12	128	154	78	116	35,1 %
Maine-et-Loire	951	964	60	57	1 155	1 193	759	79	64,9 %
Manche	501	571	49	49	630	758	489	100	48,0 %

	Accidents corporels		Tués à 30 jours		Blessés		Population totale en millier d'habitants (1)	Tués par million d'habitants (2007)	Part de la population urbaine (2)
	2007	2006	2007	2006	2007	2006			
Marne	452	572	50	57	582	747	566	88	68,8 %
Haute-Marne	269	292	19	25	329	385	186	102	50,3 %
Mayenne	147	165	20	29	197	217	299	67	49,1 %
Meurthe-et-Moselle	936	905	37	45	1 248	1 152	724	51	77,3 %
Meuse	187	199	17	15	241	248	192	88	46,4 %
Morbihan	735	742	49	60	901	948	693	71	60,9 %
Moselle	975	875	72	78	1 290	1 169	1 039	69	75,1 %
Nièvre	275	262	21	27	369	326	221	95	52,4 %
Nord	2 657	2 639	103	117	3 407	3 317	2 583	40	89,9 %
Oise	692	641	64	89	1 035	935	790	81	65,9 %
Orne	234	234	30	29	325	320	293	102	44,9 %
Pas-de-Calais	1 158	1 198	91	95	1 586	1 593	1 459	62	81,9 %
Puy-de-Dôme	914	972	63	43	1 187	1 229	623	101	66,9 %
Pyrénées-Atlantiques	889	977	53	57	1 087	1 234	631	84	75,0 %
Hautes-Pyrénées	369	368	15	22	536	490	230	65	59,5 %
Pyrénées-Orientales	314	324	26	40	442	427	425	61	80,2 %
Bas-Rhin	1 060	1 103	66	75	1 342	1 390	1 077	61	73,9 %
Haut-Rhin	636	594	43	32	807	768	740	58	77,0 %
Rhône	2 148	2 128	69	69	2 806	2 792	1 667	41	92,4 %
Haute-Saône	167	142	33	19	216	189	235	140	43,9 %
Saône-et-Loire	582	553	63	62	824	745	546	115	59,3 %
Sarthe	714	729	40	50	908	918	555	72	62,8 %
Savoie	261	253	39	25	366	338	403	97	69,7 %
Haute-Savoie	625	621	63	64	854	823	693	91	74,7 %
Paris	8 591	7 959	37	64	9 897	9 122	2 168	17	100,0 %
Seine-Maritime	1 012	1 014	81	67	1 299	1 344	1 245	65	75,2 %
Seine-et-Marne	1 167	1 255	87	107	1 537	1 608	1 267	69	80,4 %
Yvelines	1 549	1 526	67	62	1 992	1 939	1 398	48	93,2 %
Deux-Sèvres	219	208	46	27	251	237	353	130	51,7 %
Somme	704	777	72	78	864	960	559	129	58,5 %
Tarn	303	322	40	50	374	410	365	110	67,3 %
Tarn-et-Garonne	271	352	37	43	349	455	223	166	56,3 %
Var	1 309	1 326	96	103	1 793	1 745	974	99	90,6 %
Vaucluse	590	689	76	46	793	900	533	143	83,2 %
Vendée	425	435	73	67	531	619	593	123	53,0 %
Vienne	419	449	43	34	569	596	419	103	55,9 %
Haute-Vienne	694	625	29	30	874	798	365	79	62,7 %
Vosges	349	295	43	30	508	411	383	112	70,1 %
Yonne	383	363	43	57	491	494	342	126	45,9 %
Territoire de Belfort	241	169	8	6	290	206	140	57	80,3 %
Essonne	1 519	1 495	38	47	2 010	1 934	1 193	32	95,2 %
Hauts-de-Seine	2 660	2 396	30	31	3 049	2 796	1 532	20	100,0 %
Seine-Saint-Denis	3 066	2 907	35	38	3 718	3 532	1 485	24	100,0 %
Val-de-Marne	2 527	2 372	25	39	3 014	2 863	1 293	19	100,0 %
Val-d'Oise	1 295	1 303	35	38	1 653	1 621	1 153	30	95,4 %
Métropole	81 272	80 309	4 620	4 709	103 201	102 125	61 167	76	75,5 %
Guadeloupe	447	440	73	70	603	615	447	163	
Martinique	753	847	46	59	1 092	1 200	399	115	92,2 %
Guyane	596	619	27	33	802	1 012	202	134	
Réunion	782	778	72	71	1 011	1 028	784	92	89,0 %
France entière	83 850	82 993	4 838	4 942	106 709	105 980	62 999	77	

Sources : ONISR – fichier des accidents ; (1) INSEE, estimations de population par département au 1^{er} janvier 2006 – (2) INSEE Recensement de mars 1999, sans doubles comptes, rapport entre la dernière estimation de la population des communes composant des unités urbaines et l'estimation 2001 de la population légale.

Des ouvrages techniques



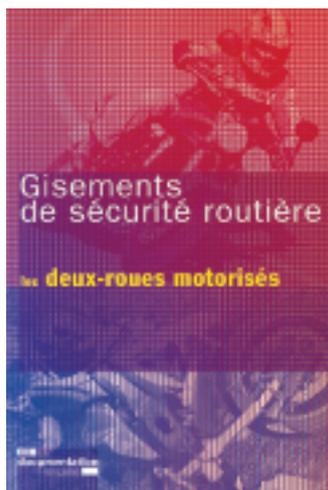
Jeunes en danger

Les familles face aux conduites à risques

Jean-Pascal Assailly

Éditions IMAGO – Diffusion P.U.F.

L'auteur est bien connu de la Ligue pour avoir participé à de nombreux débats et contribué à notre rédaction, lors d'articles de Pondération sur le risque « jeunes ». On se souvient notamment de l'indispensable « *La mortalité des jeunes* » (*Que sais-je ? – PUF – 2001*). Jean-Pascal Assailly examine dans cet ouvrage les principaux aspects de la mise en danger de soi dans cette population et offre au lecteur des éléments de réflexion pour mieux cerner les conduites à risques et éviter les nombreux drames qui en résultent.



Gisements de sécurité routière

Les deux-roues motorisés

Ouvrage collectif sous la direction de Régis Guyot, Laurent Ricci et Cédric Loescher (avec 15 autres experts)

La Documentation Française

Les « 2RM » constituent une classe à part dans le discours de la sécurité routière. Ils sont les plus présents dans les bilans dramatiques que nous connaissons.

Ce livre de 280 pages aborde le problème sous tous ses aspects, transcendant les chapelles, apportant de larges commentaires aux études déjà connues : véritable « méta-étude », il fourmille de chiffres au travers desquels la vérité est mieux connue sur les causes d'accidents. Un outil de référence.



Grands thèmes de la sécurité routière en France

Ouvrage réalisé par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

La Documentation Française

Cet ouvrage contient les principaux chiffres et commentaires classés par grands thèmes : usagers, sexe et âges, comportements, analyse par type de réseaux, conditions climatiques, comparaisons internationales. Ce document qui reprend sous forme plus synthétique les données annuelles est une indispensable base documentaire pour tous les acteurs et commentateurs de la sécurité routière.

Il est où Ferdinand ?

Patrick Chesnais – Témoignage – Éditions Michel Lafon

« Mon fils Ferdinand s'est tué sur le périphérique à 3 h 19 du matin, le vendredi 13 octobre 2006. Il avait eu vingt ans la semaine précédente. Le 5. Il ne conduisait pas mais le conducteur avait bu. Ils se sont embarqués dans le mauvais sens du périphérique. Le lendemain de son enterrement, où il y avait eu une succession de célébrations très belles, un ami m'a dit que grâce à cette journée, Ferdinand avait vécu quelques années de plus. Cette réflexion m'a beaucoup troublé. J'ai alors décidé d'essayer de faire vivre mon fils en écrivant au jour le jour. Au fil des tournées en province, des villes, des rencontres, des événements, des tournages de ma vie d'acteur, j'ai noirci des feuilles et des feuilles, où je racontais son enfance, son adolescence, nos rapports, l'incommensurable chagrin. C'est un ouvrage écrit comme ça, comme ça venait... Un ouvrage fait, je crois, de douleur et d'amour. Un ouvrage pour permettre à Ferdinand, mon fils bien-aimé, d'exister quelques années de plus. Peut-être ».

(Reproduction 4^e de couverture du livre).

Libération 24 septembre 2008

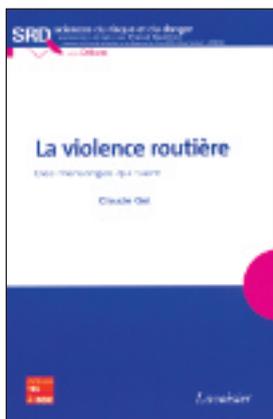
« Il est où, Ferdinand ? » – Patrick Chesnais

Le comédien a perdu son fils aîné dans un accident de voiture il y a deux ans.

Pour survivre, il a écrit « Il est où Ferdinand ? », longue lettre à l'absent.

Pendant longtemps, il a continué à lui laisser des messages sur la boîte vocale de son téléphone. Jusqu'au jour, tant redouté, où une voix préenregistrée lui a fait savoir que le numéro n'était plus attribué. « Birdy », comme Patrick Chesnais appelait son fils Ferdinand, s'est peut-être réellement envolé ce jour-là (...).

On ne présente plus Claude Got aux adhérents de la Ligue, qui le connaissent bien. Pour ses nombreux travaux sur le risque routier, par le site www.securiteroutiere.org dont il remplit les pages (lesquelles sont un précieux bréviaire technique), mais aussi pour les conférences ou réunions que nous avons organisées et auxquelles il a toujours répondu « présent » malgré un emploi du temps chargé. Son dernier livre, qu'il présente ci-dessous, est un constat – et même une histoire vécue – de forces dont l'antagonisme est hélas toujours en vigueur : la connaissance au service du progrès contre la désinformation ou le déni de réalité au service des passions ou des lobbies. Claude Got explique pourquoi il était nécessaire de raconter 35 ans de cette histoire.



La violence routière

Des mensonges qui tuent – Claude Got

Éditions Lavoisier – Collection Sciences du risque et du danger – Série Débats – 1 volume – Septembre 2008 – 21 €

Il y a trente-cinq ans, j'ai ajouté à mon activité de chercheur celle de diffuseur de connaissances dans le domaine naissant de l'accidentologie. Le délégué interministériel à la sécurité routière, Christian Gérondeau, préparait les décisions de 1973 qui ont inversé l'évolution de la mortalité sur les routes et il m'avait demandé de m'engager sur les mesures à prendre. J'ai proposé en avril 1973 un plan de sécurité routière dans les colonnes du journal *Le Monde*. Certaines mesures ont été adoptées deux mois plus tard (limitation de vitesse, port obligatoire de la ceinture), d'autres ne le sont toujours pas. Après ce choix d'assumer publiquement des connaissances et des propositions d'action j'ai été confronté à deux types de problèmes, les attaques personnelles et le déni de réalité.

Les auteurs d'attaques personnelles tentant de transformer un scientifique en hygiéniste moralisateur destructeur des libertés renouvellent peu leurs méthodes et leur vocabulaire. Ayatollah s'est ajouté à Torquemada, mais le fond est le même. Une action rationnelle est présentée comme une forme d'activisme religieux. Le procédé atteint vite ses limites.

La manipulation des faits utilise une panoplie beaucoup plus riche et des journalistes me demandent souvent un avis sur des arguments s'opposant au développement de la sécurité routière. Je le fais avec constance depuis le début des années soixante-dix, mais sujet par sujet. Le débat passe de la ceinture de sécurité à la norme des casques, puis à l'alcool, à la vitesse, à l'amnistie, à la drogue en passant par les ronds-points, les arbres ou la précision des radars. J'avais envisagé de réunir dans un livre les élé-

ments de la lutte contre la désinformation, mais en différant le passage à l'acte, l'évolution de la perception par les usagers des facteurs de risque et de protection rendant caducs certains débats. Il n'est plus utile de démonter l'argumentaire sur l'éjection qui sauve et le maintien par une ceinture qui fait mourir noyé dans un canal. Il y a des éjectés qui survivent et des ceinturés qui se noient, mais globalement le port de la ceinture divise par deux le risque de mourir et cette notion est maintenant intégrée dans les esprits.

En mars 2007 un événement a modifié la liste de mes « urgences ». Airy Routier, rédacteur en chef de la rubrique « Enquêtes » du *Nouvel Observateur*, a publié son livre : « La France sans permis ». Airy Routier aime les voitures, moi aussi, il a passé une partie de sa vie professionnelle à les essayer, a perdu tous les points de son permis et s'est retrouvé deux fois en garde à vue parce qu'il continuait à conduire sans permis. Il s'agit donc d'un asocial de la variété la plus banale. Il habille son comportement des pseudos justifications habituelles sur l'inadaptation des règlements et sur l'État qui utilise les radars automatiques comme des machines à sous. Les trois pages de commentaires du livre dans le *Nouvel Observateur* étaient nettement critiques. Serge Raffy posait la question « *Démago le bouquin d'Airy Routier ? Sans aucun doute* ». L'article de fond écrit par Gérard Petitjean posait lui d'emblée le problème de la case où il convenait de placer l'auteur – « Beauf ou Anar ? » – et relevait des erreurs, notamment le fait que « *70 000 suppressions de permis, 2 millions de personnes conduisant sans permis... Il suffit de rapprocher les chiffres pour réaliser que si on roule sans permis en France, ce n'est pas à cause des radars automatiques et des turpitudes supposées du permis à points* ». Il était évident que les journalistes sérieux du *Nouvel Observateur* étaient confrontés à une mission impossible, critiquer le livre sans oser dire que le rédacteur en chef de la rubrique « enquêtes » de leur journal était un menteur.

La manipulation des faits et les mensonges concernant la sécurité routière ne sont pas des comportements exceptionnels de la part de journalistes passionnés capables d'abandonner toute éthique professionnelle. Ce type de pratique n'est pas lié à l'orientation politique d'un journal. Quand Jacques Chevallier titre un article du *Figaro* : « *130 km/h sur autoroutes, un archaïsme meurtrier* », accompagné d'une page entière d'arguments erronés témoignant soit d'une absence de connaissances accidentologiques,

soit d'une aptitude exceptionnelle au mensonge, il utilise le même registre qu'Airy Routier.

Les responsables de ces médias ne peuvent évoquer le droit à la liberté d'expression et le respect de la diversité des opinions pour défendre la présence de tels écrits. Affirmer que 130 km/h est une vitesse « meurtrière » sur les autoroutes et qu'il convenait d'accroître cette limite pour améliorer la sécurité n'était pas une opinion, mais un mensonge. C'est la tolérance de telles pratiques qui dévalorise les médias et provoque une perte de confiance des lecteurs. Il ne faut pas confondre la censure et le respect des faits. Le déni de réalité conduit à l'affirmation que le dictateur à la tête de la Corée du nord, Kim Jong-Il, est mort de son diabète il y a cinq ans et a été remplacé par un sosie, qu'il n'y a pas de preuve de l'écrasement d'un avion sur le Pentagone, ni du rôle du VIH dans la production du SIDA. Le développement de nouveaux médias n'a pas accru le développement de l'esprit critique, à l'opposé il a développé la possibilité de tenir des propos dépassant les limites du déni. Nous ne devons pas laisser le champ libre à de telles pratiques, la seule défense est une analyse critique précise de ces manipulations. Leurs auteurs doivent être attaqués nommément et déconsidérés aux yeux de leurs employeurs, de leurs pairs et de leurs lecteurs.

J'ai tenté de dépasser la simple analyse factuelle d'un ensemble de procédures de manipulation des faits concernant la sécurité routière au cours des trente dernières années. Il me semblait indispensable de les intégrer dans une analyse de l'ensemble des procédés utilisés pour désinformer, aboutissant à un « précis de mensonge et de manipulation » dont les objectifs dépassent la sécurité routière. Ils concernent toute la sécurité sanitaire et finalement l'ensemble des relations entre les membres d'une société.

Les membres d'une association comme la Ligue doivent avoir une connaissance précise des procédés de désinformation. La crédibilité de votre mouvement s'est d'emblée fondée sur l'établissement de relations avec les chercheurs pour fonder des prises de positions solides. Vous m'aurez toujours à vos côtés pour maintenir le respect des faits et vous aider à lutter pour vos valeurs.

« *La liberté d'opinion est une farce si l'information sur les faits n'est pas garantie et si ce ne sont pas les faits eux-mêmes qui font l'objet du débat* » : Hannah Arendt, « La crise de la culture. »

Claude Got

Gironde

Jean-Marie Vinches

La rentrée a bien commencé : début septembre a eu lieu le Forum des Associations de Pessac où notre association a pu partager en plein air un stand « Sécurité Routière » avec les associations qui œuvrent en partenariat avec la Ligue. Le beau temps était heureusement de la partie ! Cette solidarité inter-associative permet de démultiplier la sensibilisation des divers publics, chaque association ayant à disposition toute la documentation utile. Ce Forum a permis des contacts très intéressants notamment avec M. le Maire de Pessac, et M. Alain Rousset, Président de la Région Aquitaine et Député lesquels se sont déclarés disposés à nous aider pour des interventions éventuelles.



À la mi-septembre, les associations œuvrant dans la sécurité routière vont être reçues par le Vice-Président du Conseil Général chargé des infrastructures : à partir d'un dossier significatif qu'elles présenteront, elles rappelleront l'importance des infrastructures de sécurité – et les conséquences – des dispositions qui font du Maire l'acteur prépondérant de la Sécurité Routière dans les communes.

Enfin, fin septembre, Jean-Marie Vinches a accompagné un groupe de riverains de l'ancienne N113 – devenue route départementale – qui ont appelé la Ligue après avoir constaté les dangers de la traversée du Bourg d'AYET (Commune de Tonneins) où le trafic routier, avec de nombreux camions, est de plus en plus important. Il s'agit de faire modifier la signalisation de sécurité et d'obtenir au moins un passage pour piétons au centre du Bourg, là où les enfants traversent la « route » pour aller prendre le bus scolaire et en revenir. À l'entrée de l'agglomération, nous avons chronométré un véhicule à 107 km/h !

Gard

Ginette Brunel

Partenariat pour une auto-école sociale

La possession du permis de conduire conditionne souvent l'accès à l'emploi. Nombreux sont cependant ceux, dont beaucoup de jeunes, pour qui l'accès à ce Sésame est difficile.

C'est ce qu'a compris la Mission Locale d'Alès, qui a pris l'initiative de créer avec 4 partenaires (1) – dont la Ligue – une « Auto-école sociale », dont les objectifs sont :

- Utiliser le permis comme outil d'insertion professionnelle et comme vecteur de socialisation.
- Favoriser l'accès à l'emploi par une meilleure maîtrise de la mobilité géographique.
- Éviter les conduites à risques.
- Débloquer le sentiment d'échec et d'exclusion né souvent d'échecs antérieurs.
- Développer la confiance en soi grâce à une pédagogie adaptée.

Cette action s'adresse à des personnes porteuses d'un projet professionnel confirmé dans un secteur d'activité pourvoyeur d'emploi.

La Ligue du Gard, partenaire financier et opérationnel, apporte une contribution importante dans les étapes de sensibilisation : il s'agit d'aller au-delà de la conduite et de la réglementation. La route est un lieu social : il s'agit donc de développer une approche citoyenne du partage de l'espace, du respect de l'autre, de la responsabilité et de la prise de risque. Les membres de l'association participent donc à des rencontres, sous forme de débats avec les élèves conducteurs et de témoignages et met à la disposition des élèves la documentation de prévention. Dans l'année 2007-2008, 30 candidats et candidates sont entrés en formation, 12 ont obtenu le permis et 10 d'entre eux sont en situation d'emploi. Il est envisagé que ce partenariat se poursuive avec un parrainage des jeunes conducteurs par les militants de l'association.

Hauts-Pyrénées

André Abadie

L'année 2008 a commencé par un drame à notre porte : celui de Laurie, tuée par un



(1) Ligue, État, Caisse d'Épargne, PLIE Cévenol.

chauffard le 15 janvier alors qu'elle se rendait au collège. Les mots ne suffisent pas pour montrer notre émotion, et nous avons pu accueillir Serge Tisserant son père, désormais militant de la Ligue. Dans notre département, durant le 1^{er} semestre, le nombre d'accidents corporels a peu varié, mais le nombre des tués a baissé, avec toutefois une augmentation de 10 % du nombre de blessés. La Ligue 65 continue ses activités de prévention dans le cadre du Plan départemental de sécurité routière. Serge Bouriette a poursuivi un travail de prévention en profondeur très apprécié par les enseignants et par les élèves : quatre jours en décembre 2007 au collège Paul Valéry à Semeac, puis de nouveau en janvier, mars, avril et mai – au total plusieurs semaines de travail sur le terrain – dans d'autres établissements du département.

Paris

Olivier Lesobre

80 000 questionnaires pour la sécurité routière aux abords des écoles

La Ligue contre la violence routière de Paris lance une vaste opération afin de recueillir l'avis des parents d'élèves sur la sécurité routière aux abords des écoles. Un questionnaire interactif a été mis en place sur son site internet www.lcvr75.org et 80 000 exemplaires de ce questionnaire vont être distribués dans les écoles de la capitale en partenariat avec les associations de parents d'élèves. L'APEL (fédération des parents d'élèves des écoles privées) a été la première à saluer cette démarche et à s'associer à la LCVR. Mais diverses écoles participent.

Les réponses des parents – et des enfants – serviront à établir un diagnostic de la sécurité routière aux abords des écoles et à mettre en évidence les points dangereux. Ce document sera un instrument de dialogue avec les pouvoirs publics pour obtenir des améliorations rapides.

La presse locale (Radio-Bleu-IDF, Vivre FM, Métro...) ont annoncé cette opération. Vivre FM (93.9 ou www.vivrefm.com) consacrera près de 40 mn d'antenne à la LCVR Paris le 20 octobre prochain à 10 h.

La LCVR Paris sera aussi associée prochainement à l'élaboration du DGO (document général d'orientation) de la capitale pour les prochaines années. Une occasion de faire part des premiers éléments concernant la sécurité aux abords des écoles.

Inauguration mouvementée d'un nouveau radar

Ouest-France – 11 septembre 2008

Yves Launay

Alors que la préfecture présentait le radar fixe de l'A 11, hier à Angers, un automobiliste est arrivé à plus de 180 km/h, et un autre à contresens. Il a fallu l'intervention de la Subaru, la voiture rapide de la gendarmerie, pour stopper la course du bolide, un coupé Audi Quattro piloté par un Parisien. « Cela démontre parfaitement l'intérêt de ce radar fixe, au niveau de la tranchée couverte de Verneau ! » Magali Debatte, sous-préfète en charge de la sécurité routière, ne s'attendait pas à présenter aux journalistes une infraction en direct sur l'A11, hier, lors de l'inauguration d'un nouveau radar.

« La voiture a été contrôlée à 183 km/h, pour une vitesse autorisée de 90 km/h. » Vite rattrapé, l'automobiliste circulait de plus sans son permis de conduire, oublié chez lui, et avec un véhicule ne lui appartenant pas. « Il va perdre six points, et être rapidement convoqué devant le tribunal correctionnel d'Angers. »

À contresens, vers Avrillé

Le parquet avisé, la voiture a pourtant échappé à une saisie sur le champ. « L'automobiliste n'étant pas le propriétaire, précise le capitaine Brice Mangou, commandant de l'escadron départemental de sécurité routière, nous ne pouvons pas confisquer le véhicule. » En attendant de signer son procès-verbal, le conducteur tente de se justifier : « La voiture est tellement puissante. On ne se rend pas compte de la vitesse ! »

Mais les gendarmes n'étaient pas au bout de leurs surprises. Alors que tout le monde s'apprêtait enfin à rejoindre le nouveau radar fixe, installé sous la tranchée couverte de Verneau pour ramener la circulation à 90 km/h au lieu de 110 km/h, une Xantia a elle aussi attiré l'attention. À l'échangeur 17, l'automobiliste venait de s'emmêler les pédales et partait à contresens, en direction d'Avrillé. Aussitôt l'alerte donnée, un motard de la gendarmerie l'a pris en chasse. « Heureusement, il a été vite rattrapé, commente le capitaine Mangou. C'est un petit père de 84 ans. Il n'a rien compris. Nous le remettons dans le bon sens ! »

« On ne met plus son statut dans sa voiture »

Le Journal du Dimanche – 16 septembre 2008

Propos recueillis par Jonathan Bouchet-Petersen

Sociologue, spécialiste de la mobilité et des déplacements, Bruno Marzloff dirige le Groupe Chronos, un cabinet d'études et de conseil en innovation. Pour le JDD, il analyse la baisse du nombre d'immatriculations en France. « La situation dramatique d'un géant comme General Motors ou (...) celle de Renault ou de Toyota prouvent qu'une révolution (...) des mentalités est en marche », estime-t-il.

Comment analysez-vous la baisse des immatriculations en France ?

Tous les clignotants du secteur automobile sont au rouge. Le décalage est devenu criant entre l'offre et la demande de voitures. Et le prix du carburant comme l'érosion du pouvoir d'achat n'expliquent pas tout. La saturation du parc automobile et des réseaux routiers jouent aussi un rôle majeur. Nous avons bâti nos modes de vie et fait l'aménagement du territoire autour de la voiture, avec une promesse de déplacement porte à porte. Cet engagement devient de plus en plus illusoire. Du coup, l'automobiliste se libère peu à peu de cette dépendance.

La voiture n'est donc plus synonyme de liberté ?

Arrêtons de fantasmer sur cette préten due liberté offerte par l'acquisition d'une voiture personnelle. C'est une mythologie moderne de plus en plus éloignée de la réalité. La congestion du trafic, bien réelle dans toutes les grandes villes où l'usage de la voiture n'est pas contingenté, empêche de circuler librement. L'accumulation de contraintes fait bien souvent de l'automobile une « automobile ».

« Un système global de mobilité »

Des voitures plus vertes peuvent-elles être une solution ?

La mise en place de motorisations électriques, comme le fait Renault, est positive mais elle ne résout ni la dépendance ni la perte d'efficacité. Le consommateur va progressivement délaisser l'objet automobile patrimonial pour ne conserver que ses bénéfiques « services ». Il l'associera aussi à d'autres modes de transport pour

un arbitrage plus rationnel de ses déplacements. Cela est devenu possible grâce au développement rapide d'offres alternatives : le transport public, le covoiturage, le transport à la demande, le libre-service... À terme, la voiture n'assurera sa survie que si elle s'inscrit dans un système global de mobilité.

La voiture, c'est aussi un signe extérieur de réussite...

On a beaucoup fantasmé et glosé sur la dimension statutaire de la voiture. Les valeurs sont en train de changer. On ne met plus son statut dans sa voiture. On essaye d'organiser sa mobilité de la façon la plus fluide et la plus légère possible.

Vous prédiriez donc la fin de l'auto ?

Les immatriculations se maintiennent pour l'instant, mais le trafic et la consommation de carburant baissent. La situation dramatique d'un géant comme General Motors ou, dans une moindre mesure, celle de Renault ou de Toyota prouve qu'une révolution industrielle et des mentalités est en marche. On ne rayera pas cinquante ans de politique « tout auto » d'un trait de plume, mais le mouvement est lancé.

La voiture du chauffard confisquée

Le Parisien – 13.08.2008

SANCTION particulièrement sévère et exemplaire pour un conducteur en état d'ébriété multirécidiviste. Le tribunal de grande instance de Versailles lui a infligé, lundi, en comparution immédiate, une peine de prison ferme et... la confiscation immédiate de sa voiture.

Ce sont les gendarmes du peloton autoroutier de Saint-Arnoult-en-Yvelines qui tombent sur le chauffard à l'occasion d'un contrôle de routine, au péage, lundi à 2 h 30 du matin. Karim, 28 ans, domicilié à Gennevilliers (Hauts-de-Seine), souffle dans l'éthylotest.

Le résultat est édifiant : il roule avec un tout petit moins de 2 g d'alcool dans le sang. Largement au-dessus du 0,5 g autorisé par la loi. Il est immédiatement placé en garde à vue puis envoyé en correctionnelle quelques heures plus tard. Les magistrats prononcent une peine de prison d'un an dont cinq mois ferme. L'homme est incarcéré dans la foulée à la maison d'arrêt de Bois-d'Arcy.

À sa sortie, il ne retrouvera pas sa Renault Mégane. Confisquée définitivement, elle sera revendue au profit de l'État.

Phares de jour : l'UE impose leur utilisation

AFP – 24/09/2008

Tous les nouveaux modèles de voitures commercialisés dans l'UE devront être équipés d'un éclairage de jour à partir de 2011, a annoncé aujourd'hui la Commission européenne, qui espère que la mesure réduira de 3 à 5 % le nombre de tués sur les routes européennes. La présence de ces feux spéciaux – dits « dédiés » – activés automatiquement lorsque le moteur est mis en marche, sera obligatoire à l'avant de tous les nouveaux modèles de voitures particulières et des camionnettes lancés sur le marché à partir du 7 février 2011, selon une directive (loi) européenne approuvée mercredi à Bruxelles.

La même mesure s'appliquera aux camions et aux bus 18 mois plus tard, c'est-à-dire à partir d'août 2012.

« Ces phares spéciaux améliorent considérablement la visibilité des véhicules pour les autres usagers », assure la Commission dans un communiqué. Bruxelles espère qu'ils permettront de diminuer le nombre de morts sur la route de 3 à 5 % et de réduire les collisions frontales d'environ 15 %.

Le permis de conduire en chiffres

Prévention Routière – 29/09/2008

Source : *Délégation à la sécurité et à la circulation routières – Sous-direction de l'éducation routière*

704 328 personnes ont obtenu le permis de conduire (B) en 2007 selon la sous-direction de l'Éducation routière.

893 810 personnes ont obtenu le code de la route. 67,98 % l'ont obtenu en première présentation, 53,8 % les épreuves pratiques et 69,20 % en le passant après la conduite accompagnée. L'apprentissage accompagné de la conduite obtient donc de meilleurs résultats.

Par ailleurs, le nombre de personnes ayant commis au moins une infraction a augmenté de 23,6 % par rapport à 2006 avec 5 886 802 dossiers traités.

Le nombre de stages « permis à points » a augmenté dans les mêmes proportions entre 2006 et 2007 avec 200 729 stagiaires.

Alcool au volant : les mauvaises habitudes persistent

France Info – 24 septembre 2008

Laurent Doulsan

Les Français sont loin de changer leurs habitudes en matière d'alcool au volant. Alors que les campagnes de la Sécurité routière obtiennent de bons résultats

dans la lutte contre la vitesse ou pour le port de la ceinture de sécurité, elles restent quasiment inopérantes sur la conduite en état d'ivresse. Gros plan sur ce comportement persistant.

En dix ans, le nombre de dépistages d'alcoolémie est passé de huit millions à un peu plus de onze millions par an. Et dans le même temps, le nombre d'automobilistes contrôlés positifs a été presque multiplié par 3. Résultat, on dénombre toujours chaque année un millier de morts sur les routes à cause de l'alcool.

Pour améliorer la situation, de nouvelles pistes sont pourtant à l'étude. On en a beaucoup parlé ces dernières quarante-huit heures. Et elles concernent surtout les jeunes conducteurs. Selon le magazine *Auto Plus*, ils pourraient bientôt se voir interdire de conduire à certaines heures de la nuit et le taux d'alcoolémie autorisé pour ces jeunes conducteurs serait ramené à 0, contre 0,5 pour le reste de la population. Des informations démenties par le gouvernement.

Pour les associations et les spécialistes, ces mesures devraient être étendues à l'ensemble des classes d'âge et pas seulement aux jeunes. Ils plaident pour des politiques globales, pas pour un saupoudrage de mesures.

En attendant la solution, l'alcool au volant provoque toujours des drames terribles. Dans un livre qui sort demain, le comédien Patrick Chesnais évoque la mort de son fils Ferdinand il y a deux ans dans un accident de voiture. Le conducteur, un de ses amis, avait bu... Depuis l'accident, Patrick Chesnais a décidé de produire des petits films pour mettre en garde contre les dangers de l'alcool au volant... en espérant qu'ils produisent enfin leurs effets.

Pour en savoir plus : *Il est où Ferdinand ?*, de Patrick Chesnais (Éd. Michel Lafon) – *La Violence Routière. Des mensonges qui tuent*, de Claude Got (Éd. Lavoisier)

Les statistiques autoroutières pour 2007

Quotidien Auto – 26 septembre 2008

Les chiffres de mortalité routière sur autoroute pour l'année 2007 viennent d'être révélés par AFSA, l'Association Professionnelle des Autoroutes et Ouvrages Routiers.

1 319 accidents corporels ont été comptabilisés dont 173 accidents mortels provoquant 197 tués et 1 184 blessés.

Le nombre de morts a baissé de 4,4 % par rapport à 2006 et de 40 % depuis 2002.

Selon l'association cette baisse serait consécutive à l'évolution du comportement des usagers.

La première cause de mortalité sur autoroute serait désormais la somnolence suivie par la prise d'alcool et de psychotropes, puis par la vitesse.

Enfin, une mort sur trois est provoquée par le non port de la ceinture de sécurité.

Les deux Anglais et la conduite sur le continent

Libération – 30 septembre 2008

Source AFP

Un Britannique a percuté de plein fouet un de ses compatriotes sur une petite route de Bretagne.

Pas encore habitué aux charmes de la conduite à la française, un résident britannique a provoqué lundi une collision sur une route départementale dans la région de Callac, au sud-ouest de Guingamp.

Le conducteur âgé de 68 ans conduisait en effet à gauche, à la mode anglaise. Il a percuté de plein fouet un véhicule venant sur la voie opposée. La voiture d'en face était conduite par... l'un de ses compatriotes qui, lui, tenait bien sa droite.

Les deux conducteurs qui se sont retrouvés nez-à-nez habitent deux villages du sud-ouest des Côtes-d'Armor, région dans laquelle la communauté britannique est importante.

L'accident a fait un seul blessé : le conducteur en tort. L'autre britannique, âgé de 78 ans et respectueux du code de la route français, s'en est sorti indemne.

Mieux protéger les abords des écoles

Direct Matin – 9 octobre 2008

Alors que la Semaine de la Sécurité routière démarre le 13 octobre, la Ligue contre la violence routière de Paris se mobilise.

Cette association, qui se bat pour faire évoluer les comportements des Parisiens au volant, distribue des questionnaires aux abords des écoles pour recueillir l'avis des parents. Leurs réponses, ainsi que celles des enfants, serviront à établir un diagnostic d'ici à la fin de l'année et à « détecter les problèmes, arrondissement par arrondissement », explique le président de l'association, Olivier Lesobre. Ce bilan permettra « d'alerter les pouvoirs publics sur les endroits dangereux près des écoles et de proposer des pistes d'aménagement », précise-t-il. À ce jour, l'association, qui a reçu environ 1 000 questionnaires en quinze jours, constate déjà des points noirs dans les 17^e, 15^e et 13^e arrondissements.

Questionnaire en ligne sur le site www.lcvr75.org.

Associations départementales

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

01 – Ain : Alain Berthet – Route du Lac Génin – 01100 Apremont – Tél. : 04 74 75 50 79 (ac.berthet@wanadoo.fr)

06 – Alpes-Maritimes : LCVR – Espace associatif Nice centre – 45, promenade du Paillon – 06000 Nice – Tél. : 06 24 46 23 25 (alainrestelli@wanadoo.fr) – (lcvr06.new.fr) – Permanence : 2^e vendredi de chaque mois

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

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

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

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

14 – Calvados : Philippe 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)

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

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

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

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

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

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

40 – Landes : Fernand Blanco – 905, route de l'Observatoire – 40180 Narrosse – Tél. : 09 62 07 87 91 – Port. 06 21 17 35 07 (lcvr40@orange.fr)

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

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

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

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

57 – Moselle : Gérard Jager – Maison des Associations – 1, rue du Coetlosquet – 57000 Metz – Tél. (Ligue) : 06 08 84 73 04 – Tél. : 03 87 30 82 96 (violenceroutiere57@free.fr) – (<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](http://violenceroutiere5962.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 – Pyrénées-Atlantiques : Marie-Thérèse Belia – 11, avenue de Tarbes – 64230 Lescar – Tél. : 05 59 81 05 08 (marielle-belia@laposte.net)

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

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

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

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

73 – Savoie : 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 : Olivier Lesobre – 3, allée de Gramat – 75015 Paris (lcvr75@wanadoo.fr) – (www.lcvr75.org)

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

78 – Yvelines : Marcel Lefebvre – LCVR – MAS – 3, rue de la République – 78100 Saint-Germain-en-Laye – Tél. : 01 30 61 78 15 (ViolenceRoutiere.78.Contact@club-internet.fr)

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

83 – Var : Pascal Bini – 67, rue Oswald Larroque – 83200 Toulon – Tél. : 04 83 87 40 25 – 06 61 95 20 10

84 – Vaucluse : Nadine Bonzi – 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)

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

Conseil d'administration

Jean-Luc Carl, Claude Chabot, Francine Cicurel, Josiane Confais, Hervé Dizy, Thierry Fassenot, Geneviève Jurgensen, André Klarsfeld, Jean-Yves Lamant, Chantal-Marie Laurent, Philippe Laville, Daniel Le Jean, Emmanuel Fruchard, Ghislaine Leverrier, Jean-Marie Leverrier, Olivier Lesobre, Jean-Claude Lloberes, 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 44 27 52 29 – (secretariat@violenceroutiere.org)

Vice-Président : Jean-Yves Lamant

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

Secrétaire Générale : Odile Van Hée

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

Trésorier : Daniel Le Jean

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

Membres du Bureau :

Claude Chabot – Rédacteur en chef Pondération

Josiane Confais – Responsable de la revue de presse

Philippe Laville (plaville@wanadoo.fr)

Jean-Marie Leverrier – Membre du CNSR

(jean-marie.leverrier@wanadoo.fr)

Jean-Luc Carl (violenceroutiere41@free.fr)

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

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

(secretariat@violenceroutiere.org)

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

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

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.