Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

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

N° 82 – octobre – novembre – décembre 2009 – Abonnement annuel : 10 €

OBJECTIF: ZÉRO ACCIDENT

Sécurité routière Objectif 2012 Rien ne va plus

Sommaire

Éditorial	3
Au moins dix mesures…	4
Bilan 2009 – Communiqué de presse du 8 janvier	5
Interview de M. Armand Jung	6
Mortel pragmatisme	7
Nos associations départementales	8
STOP ACCIDENTES : en Espagne, contre la violence routière	11
L'ESP, le nouveau venu en sécurité active	12
À lire	14
Vie des associations départementales	15
Les riverains ont le blues	17
Prévention	18
Bref	19
Revue de presse	20
L'enquête de lectorat de « Pondération »	22
Associations départementales	23
Conseil d'administration, Bureau National Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion	24

LIGUE CONTRE
LA VIOLENCE ROUTIÈRE
15, rue Jobbé-Duval
75015 PARIS
Tél. : 01 45 32 91 00
Fax : 01 45 32 91 01
E-mail : secretariat@violenceroutiere.org
Site Internet : www.violenceroutiere.org

Directrice de la publication :
Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :
Claude Chabot

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

Saisie et mise en page :
Maria Mériau

Imprimerie :
Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

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

OBJECTIF ZÉRO ACCIDENT

Du pain sur la planche

Comme toute publication, *Pondération* doit évoluer selon les attentes de ses lecteurs. Dans notre dernier numéro, un questionnaire vous sollicitait pour donner votre avis sur son contenu et sur sa présentation. Je vous remercie d'avoir répondu aussi nombreux. Vous trouverez dans ce numéro un résumé des principaux enseignements de cette enquête. Quant aux orientations qui en résultent, outre le fait que *Pondération* doit tenir compte de deux lectorats (les adhérents et les destinataires « extérieurs »), nous devrons modifier sa présentation générale pour rendre sa lecture plus agréable, tout en gardant la plupart des rubriques. Mais surtout, que subsiste son but original : informer, certes, mais aussi lier les adhérents et les associations, en conservant ses capacités d'émotion et de raison. Je présenterai les évolutions de notre revue lors de l'Assemblée Générale, en juin. Comme l'on dit, il y a du *« pain sur la planche » !*

Le grand bonheur pour notre petite équipe fut votre apport généreux de commentaires, d'appréciations, de suggestions. Un filon en or pour faire une revue de qualité. Merci de vous être « lâchés » !

2010. Comme un compte « rond ». Une année où il doit se passer quelque chose pour notre cause ? Le début d'une décennie de sagesse et de confiance, dans notre vie de citoyen « mobile » ? L'émergence de nouveaux moyens, méthodes et habitudes pour mieux partager l'espace public ?

Formons ce vœu.

Bonne année à tous.

Claude Chabot
Rédacteur en chef

VOITURE CITOYENNE

6e palmarès

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 !

Éditorial

Nous sommes restés très patients et au final nous sommes grugés.

Le désintérêt manifeste pour la sécurité routière du Ministre Jean-Louis Borloo et de Dominique Bussereau, son Secrétaire d'État aux Transports, s'ajoutant à l'absence de compétence et de méthode de Michèle Merli, Déléguée Interministérielle, expliquent le ratage politique et la reprise de l'insécurité routière auxquels nous assistons depuis mars 2009.

Nous comptions sur l'impact du message présidentiel pour que s'opère en urgence une mise à niveau. Grossière erreur de notre part. Nous n'avions pas pris la mesure de tout ce qui nous sépare de la période précédente. Aucune comparaison en effet avec l'impulsion donnée par Jacques Chirac en 2002 : des ministres unis et soutenus massivement par le Premier ministre Jean-Pierre Raffarin, s'appuyant sur un groupe de conseillers techniques qui maîtrisaient parfaitement les dossiers. Tous étaient alors convaincus de cette priorité du quinquennat. Des milliers de vies ont été sauvées grâce à la cohésion et à la sincérité politique de ces décideurs, et à l'autorité du Président.

Depuis 2007, les manœuvres dilatoires pour éviter tout conflit, et la technique des concertations non-stop et à géométrie variable sans prise de décision (1) n'ont abouti qu'à rassurer les chauffards, calmer les inquiétudes des lobbies de la vitesse et de l'alcool, favoriser leur pugnacité et réduire l'efficacité des dispositifs de prévention. La confiture de bons sentiments servie pour nous engluer, et les conseils de bonne conduite et de civisme abusant des clichés les plus éculés, reflètent le niveau médiocre de la communication officielle actuelle. Aucun truisme ne nous est épargné quand les « responsables » de la sécurité routière sortent de leur mutisme habituel. L'information produite autrefois par la DSCR (2) après concertation avec le CNSR (3) a été remplacée par des conseils type courrier du cœur. Comment s'étonner ensuite de la fin de la réduction spectaculaire du nombre de victimes ? Faut-il rappeler qu'aucun pays n'a obtenu de résultats sans mesures contraignantes ? Il n'y aura jamais de consensus possible avec ceux qui n'acceptent pas de respecter les règles.

Curieux gouvernement qui légitime la mutation du directeur de la DDASS (4) qui n'avait pas su organiser les plannings des vaccinations contre le H1N1 mais qui ne sanctionne pas ceux qui ont failli gravement à leur mission en laissant se dégrader la situation sur les routes : perte de temps dans un cas, la mort ou le handicap dans l'autre.

Alors, peut-on espérer – aujourd'hui encore – atteindre l'objectif de moins de 3 000 morts en 2012 ? Oui, mais il faudra auparavant que nos « responsables » mettent en pratique le slogan de la campagne nationale de 2007 : « tuer la complaisance parce que la complaisance tue ». Notre désir d'un changement rapide ne nous aveugle pas : un simple remplacement de personnes, et le transfert du dossier vers un autre ministère ne seront pas suffisants. Pour 2010, sans priorité présidentielle, sans l'action coordonnée de plusieurs ministères et le pilotage de Matignon, sans la consultation des experts, il sera impossible de relancer la dynamique de 2002 et atteindre l'objectif fixé.

Donner pour mission d'éviter le malheur sur nos routes implique nécessairement d'écarter les décideurs timorés et inaptes à cette fonction. Je dédie ce numéro de *Pondération* aux centaines de familles meurtries cette année, qui n'auraient jamais vécu cette tragédie si les actes n'avaient pas été supplantés par les mots.

Chantal Perrichon
Présidente de la Ligue
contre la violence routière

(1) 23 réunions de commissions et 5 réunions plénières sur les motos se sont soldées par la rédaction d'une dizaine de pages sans la moindre nouveauté ni avancée, et la décision … de poursuivre la concertation durant toute l'année 2010 !
(2) DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières.
(3) CNSR : Conseil National de Sécurité Routière.
(4) DDASS : Direction départementale des Affaires Sanitaires et Sociales.

Au moins 10 mesures...

En 2009, 13 tués de moins qu'en 2008. La circulation ayant probablement baissé du fait des conditions économiques et du coût des carburants, c'est à une lourde détérioration du bilan que nous assistons. Le 26 novembre, après une réunion des associations, une lettre de la Ligue au Secrétaire d'État aux transports lui rappelait nos propositions pour « moins de 3 000 tués en 2012, c'est possible ». Sélection de quelques mesures urgentes.

➤ Rappeler que l'objectif de moins de 3 000 tués en 2012 doit être respecté

Le Président de la République doit rappeler et soutenir avec force les engagements pris pour atteindre l'objectif d'étape de moins de 3 000 tués en 2012. Il doit remobiliser ses troupes et faire reprendre en main la communication du Gouvernement avec pour objectif de redonner crédit aux indispensables mesures qu'il met en œuvre et lutter contre la désinformation opérée par les lobbies.

➤ Afficher clairement la volonté d'aller plus loin dans les mesures de prévention

1 – Interdire totalement de téléphoner au volant et développer des technologies neutralisant toutes formes de communication interactive et de manipulations en situation de conduite.

2 – Réduire la vitesse maximum autorisée sur les routes étroites.

3 – Activer la généralisation du LAVIA (*) qui a déjà été largement expérimenté et peut désormais passer à la dimension industrielle.

4 – Rendre obligatoire la pose d'un enregistreur de données d'accident sur les véhicules de l'Administration et des services publics et aller vers la généralisation de cet organe sur tous les véhicules.

5 – Promouvoir l'allumage des feux de croisement le jour par les utilisateurs non équipés de feux à allumage automatique (qui seront obligatoires en 2011 sur véhicules neufs).

➤ Rendre plus performant le dispositif de contrôle et sanction

6 – Interdire la publication par la presse quotidienne régionale des lieux ainsi que des dates des contrôles mobiles de vitesse et rendre inefficaces les dispositifs** qui permettent aux conducteurs de s'informer mutuellement de la présence de radars mobiles.

7 – Accélérer la mise en place de la 3e génération de radars (dite « radars mobiles-mobiles ») et développer un dispositif permettant de calculer les dépassements de vitesse par l'observation en 2 points (vitesse moyenne).

8 – Mettre un terme aux failles de la procédure et aux recours abusifs aboutissant aux Tribunaux Administratifs.

« 210 km/h, peut-être, Monsieur le Président, mais la virgule qui manque dans le PV, qu'en faites-vous ? »

9 – Développer la procédure de confiscation obligatoire des véhicules en cas de récidive vitesse, alcool, cannabis et conduite sans permis.

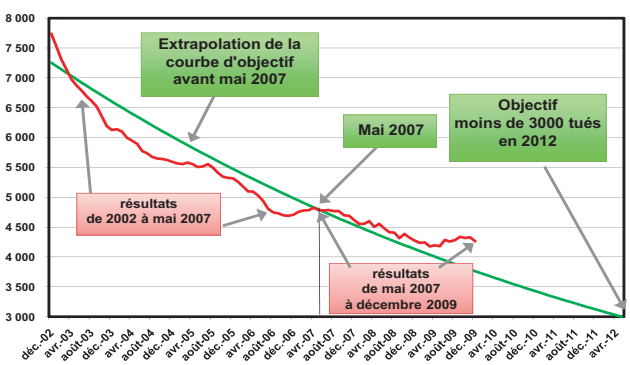
10 – Instituer pour les conducteurs contrôlés à 0,80 g/l d'alcool l'obligation d'installer à leurs frais un éthylomètre anti-démarrage à titre de sanction complémentaire ou alternative.

* Limiteur s'Adaptant à la VItesse Autorisée : système permettant d'adapter la vitesse des véhicules aux limites du lieu de circulation.

** « Dits « coyote ».

Une pièce en 3 actes

Nombre de tués et objectif 2012



Graphe réalisé par Gérard Pétin – Janvier 2010

Acte I – De 2002 à 2007, la baisse de l'accidentalité permet d'envisager sans difficulté moins de 3 000 tués en 2012, objectif fixé par le Président de la République.

Acte II – En mai 2007, point de bascule du bilan par rapport à la ligne d'objectif.

Acte III – C'est le début d'une période au cours de laquelle on s'écarte de plus en plus de l'objectif. À fin 2009, nous aurions dû être à 3 763 tués au lieu des 4 262 constatés. En 28 mois, il devient impossible de tenir l'objectif sans un train de mesures vigoureuses.

Bilan 2009 – Communiqué de Presse du 8 janvier

La sécurité routière ne maintient plus le cap fixé par le Président de la République

Les résultats de 2009 en matière de sécurité routière nous inquiètent et confirment hélas la tendance au relâchement observée depuis le mois de mars. Pour atteindre l'objectif fixé par le Président de la République *« moins de 3 000 morts sur les routes en 2012 »*, il aurait fallu 10 % de tués en moins. Avec seulement 0,30 % de tués en moins par rapport à l'année dernière, on est loin du but recherché. Ce relâchement a coûté la vie à 400 personnes et des blessures à plus de 8 000 autres. Ceci correspond à un gâchis, pour la collectivité nationale, de 2 milliards d'euros.

La situation actuelle n'est pas une surprise. Le gouvernement a perdu la bataille dans le domaine de la communication :

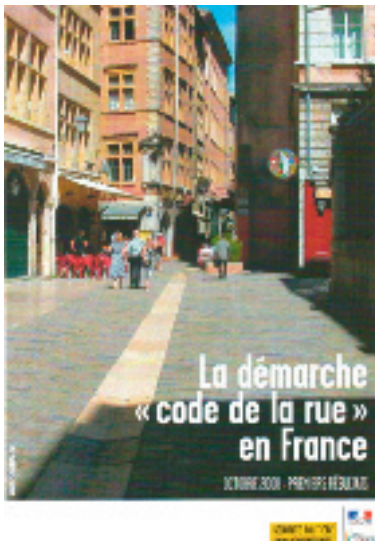
- Il n'a pas pris d'initiatives pour renforcer le dispositif actuel dans les esprits et sur le terrain.
- Il a laissé se développer une désinformation fondée soit sur des mensonges, soit sur une surexploitation des insuffisances ou des dysfonctionnements du dispositif de contrôle et de sanctions.

Les adversaires des mesures contraignantes de sécurité routière ont toujours agité l'épouvantail du risque électoral pour tenter de s'opposer à de nouvelles mesures ou au renforcement des mesures existantes réputées impopulaires. Ils osent mettre en balance le désagrément d'une amende avec la douleur des personnes qui viennent de perdre l'un des leurs. Dans le vacarme des sollicitations discordantes, l'honneur d'un gouvernement est de savoir discerner où est le bien commun et d'avoir le courage politique de prendre les mesures qui permettent de le satisfaire. Au vu des résultats, les citoyens sauront le reconnaître. L'exemple de 2002 est démonstratif.

Nous demandons au Président de la République de rappeler solennellement sa détermination d'atteindre l'objectif qu'il s'était fixé et d'accompagner cette annonce par la mise en place sans délai de mesures fortes de sécurité routière susceptibles de le satisfaire.

Un point sur la démarche « Code de la rue »

La démarche « Code de la rue » vise à faire évoluer le code de la route en l'ajustant de façon plus adaptée aux usagers de l'espace public en milieu urbain, dont en premier lieu les piétons. Elle est pilotée par la DSCR (1) avec l'appui du CERTU(2) et la participation de plusieurs associations représentatives (élus, usagers...). Jacques Robin représente la Ligue dans son comité technique et dans son comité de pilotage.



La démarche « Code de la rue » stagne depuis un an. Les sujets traités lors des réunions de 2009 étaient plutôt secondaires comparés à certaines propositions importantes actées par les comités de pilotage de 2008. Pour ces dernières, la procédure devant aboutir à leur officialisation par décret n'avait pas encore été lancée par le ministère à la date du 1er janvier 2010.

Dans ces propositions figurait entre autres un point important : la modification de l'article R. 415-11 du Code de la route.

- Cet article stipule actuellement : *« Tout conducteur est tenu de céder le passage aux piétons régulièrement engagés dans la traversée d'une chaussée »*.
- Le nouveau texte acté par le comité de pilotage, présidé par la DSCR, est : *« Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, aux piétons :*
  - ⇒ *Engagés dans la traversée d'une chaussée.*
  - ⇒ *Présents sur le trottoir ou sur l'accotement et prêts à s'engager sur un passage-piétons.*

Comme on le voit, l'obligation de céder le passage aux piétons serait étendue - pour les passages-piétons – aux piétons « prêts à s'engager ». Cet ajout est très important car actuellement, pour bénéficier de sa priorité, le piéton est obligé de s'engager, ce qu'il craint de faire, et de là viennent tous les maux. En ce qui concerne les petites rues, non pourvu de passages-piétons, le devoir de céder le passage reste, comme actuellement, limité aux piétons engagés, c'est-à-dire un pied sur la chaussée.

La Présidente de la Ligue a adressé le 7 décembre 2009 à Mme la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière la motion rédigée par le Conseil d'administration du 14 novembre. Cette motion souligne notre vive inquiétude sur la stagnation des mesures qu'il conviendrait d'activer pour la sécurité des piétons :

- Modification de l'article R. 415-11, comme exposé ci-dessus.
- Possibilité d'implanter une ligne d'arrêt large et continue à cinq mètres en amont des passages piétons comme on le trouve dans les autres pays, soit aux passages-piétons associés à des feux, soit aux passages piétons en section courante.

Une réponse de Mme la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière a été reçue le 8 janvier 2010 permettant d'espérer un début d'activation de ces deux points.

(1) DSCR : Direction de la sécurité et de la circulation routières.
(2) CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

Interview de M. Armand Jung

Monsieur Armand Jung est Député PS du Bas-Rhin (Strasbourg) et Conseiller Général du Bas-Rhin. Il est aussi Coprésident du Groupe d'Études « Route et Sécurité routière » de l'Assemblée nationale. À ce titre nous lui avons demandé de bien vouloir répondre à quelques questions.

1. Pondération : Les vitesses maxima de nombreux modèles de véhicules excèdent largement celles préconisées sur le réseau routier. Seriez-vous prêt à soutenir la proposition de réduire ces vitesses dès la construction ?

Armand Jung : L'ennemi public numéro 1, c'est la vitesse. Elle est en effet à l'origine de la grande majorité des accidents de la route, notamment des accidents corporels, surtout lorsqu'elle est aggravée par la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants. Avec un cynisme récurrent, les constructeurs automobiles persistent à fabriquer des véhicules toujours plus puissants, toujours plus lourds et toujours plus rapides. Mais pourquoi construire des voitures qui peuvent rouler à 250 km/h alors que la vitesse est limitée à 130 km/h sur autoroute ? En est-on arrivé au point où nous devrions nous réjouir lorsque des bouchons se forment sur les routes parce qu'ils réduisent de facto la vitesse et limitent ainsi le nombre d'accidents ? Malheureusement, je ne crois pas beaucoup en la sagesse des constructeurs automobiles pour ce qui concerne la réduction de la puissance des moteurs, surtout en l'absence de contraintes réglementaires, tant au niveau national qu'au niveau international. Par contre, c'est aujourd'hui que les voitures du futur, celles que nous utiliserons dans quelques années, sont en cours de conception. C'est donc maintenant qu'il faut convaincre ou contraindre les constructeurs pour que la vitesse de ces voitures du futur soit adaptée aux limitations en vigueur. J'ai également l'espoir que les voitures hybrides et électriques soient davantage axées sur la sécurité que sur la vitesse.

2. Pondération : Seriez-vous prêt à soutenir la généralisation des initiatives de réduction de la vitesse autorisée prises par certaines collectivités territoriales (ex. Autoroutes de Lorraine, autoroute A8…) ?

A. J. : Plusieurs collectivités territoriales ont effectivement pris des initiatives pour limiter la vitesse sur certains axes. La plupart du temps, ces mesures ont été mal acceptées ou mal comprises par les usagers de la route. Seule une généralisation de ces règles aux niveaux national et international pourrait permettre leur acceptation par la population. Mais sur ce point, l'Union européenne semble particulièrement défaillante. Par contre, la technique du « limiteur intelligent de vitesse » est au point depuis plusieurs années déjà. Il faudrait impérativement que cette nouvelle technologie soit d'ores et déjà intégrée dans la conception des nouveaux véhicules que les constructeurs s'apprêtent à commercialiser. Mais là comme ailleurs, l'hypocrisie est de règle. D'un point de vue technique, nous savons comment limiter la vitesse des voitures, mais aucune autorité politique ou administrative ne se risque à généraliser ces technologies innovantes.

3. Pondération : Téléphoner en conduisant est un risque grave parfaitement documenté depuis plusieurs années. L'interdiction du « kit mains libres » ou des systèmes équivalents vient encore d'être retardée par la commande d'une nouvelle étude qui rendra ses conclusions en février 2011. Quelle action envisagez-vous pour aller plus vite vers l'interdiction ?

A. J : Déjà en mars 2003, lors d'un débat sur la sécurité routière à l'Assemblée nationale, je m'étais clairement prononcé contre l'utilisation du téléphone portable au volant. Cette position incluait également le recours aux kits mains-libres. Je constate que dans ce domaine, la tolérance reste de mise. Les nouveaux prototypes des véhicules futurs intègrent de plus en plus de gadgets électroniques, notamment sur les tableaux de bord. Ne surchargeons plus nos voitures : pas de téléphone « à la main » ni de kit « mains libres ». N'oublions pas que la voiture est avant tout un moyen de transport. Elle n'est faite ni pour la course, ni pour téléphoner, ni pour regarder la télévision, ni pour dormir, ni pour avoir des conversations de salon ! Une loi n'est pas nécessaire pour ce point mais une décision règlementaire s'impose pour clarifier le droit. Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) ne pourrait-il pas inscrire ce point à l'ordre du jour de sa prochaine réunion pour que les constructeurs automobiles prennent en compte l'interdiction de l'utilisation des kits mains libres dans les voitures ?

4. Pondération : Établir la vérité en cas d'accident est une nécessité pour les victimes et leurs proches, mais aussi pour la société qui doit rendre une bonne justice. La « boîte noire » est un moyen simple, efficace et peu coûteux. Seriez-vous prêt à soutenir et promouvoir un projet la rendant obligatoire dans tous les véhicules ?

A. J : La boîte noire, dont il faudrait définir le contenu et les contours avec précision, est une mesure que l'on pourrait d'ores et déjà généraliser pour les véhicules citoyens du futur. Là encore, c'est une décision que le CISR pourrait prendre rapidement, de même que la généralisation de l'affichage numérique de la vitesse sur le tableau de bord pour remplacer les aiguilles, souvent trop approximatives.

Chers amis de Pondération et de la Ligue contre la violence routière,

Je vous remercie de m'avoir donné la parole aussi librement. Nous avons tous pensé que le moment de la « décrue » mortifère était venu mais je pense que nous sommes loin de l'objectif de moins de 3 000 morts sur les routes à l'horizon 2012… Notre combat commun reste plus que jamais d'actualité.

Armand Jung

Mortel pragmatisme

Lors d'un entretien avec* Le Figaro, *la Déléguée interministérielle à la Sécurité routière Mme Merli admet que téléphoner au volant avec un « kit mains libres » est dangereux* (ndrl : comment faire autrement après tant d'études convergentes ?). *Mais elle valide ensuite cet usage. Avec des formules déconcertantes, elle ouvre la porte à toutes les dérives dont chacun de nous constate déjà les effets ravageurs sur la route. Ci-dessous, la partie concernée de l'article et notre communiqué de presse du 7 décembre.

Lancement d'une étude sur le portable au volant

***Le Figaro* – 1er décembre – Angélique Négroni**

[…] Face à l'utilisation croissante des mobiles et kits mains libres, les autorités cherchent comment faire cohabiter libertés individuelles et impératifs de sécurité.

Le téléphone portable au volant est à nouveau sur la sellette. À l'initiative du gouvernement, une étude vient d'être lancée afin de savoir si la réglementation aujourd'hui en vigueur a besoin d'être changée. Confiée à l'Inrets (Institut national de recherches sur les transports et leur sécurité), elle devrait durer 17 mois, mais dès le mois de février ou de mars prochain, un premier rapport d'étape pourrait être communiqué permettant d'ouvrir un début de concertation sur le sujet avec tous les acteurs concernés.

Cette énième étude sur le portable dont la dangerosité n'est pas à remettre en cause aura pour but d'intégrer un nouveau volet de réflexion : les nouvelles technologies. *« Il s'agit de les étudier et de voir si elles peuvent apporter des solutions. Il nous faut nous rapprocher du monde des chercheurs, car nous sommes en pleine révolution technologique »,* indique la déléguée interministérielle à la sécurité routière, Michèle Merli.

***« Une prohibition serait vaine »* –** Par le biais de cette étude, la responsable de la sécurité routière souhaite trouver les moyens de faire cohabiter les libertés individuelles et les impératifs de sécurité. La ligne de réflexion est donc fixée. Michèle Merli ne souhaite pas prohiber le portable que l'on peut aujourd'hui utiliser avec un kit mains libres. Et cela pour de multiples raisons. *« Car il peut être parfois urgent d'appeler. Le téléphone rend de vrais services : soyons réalistes »,* dit-elle ajoutant aussi : *« Il constitue un outil de travail pour des millions de personnes. Il faut entendre ceux-là »*. Enfin, Michèle Merli considère que la prohibition serait vaine, car les contrôles difficiles à réaliser. Comment faire la différence entre une personne qui chante au volant et une autre en conversation téléphonique, sans aucune oreillette, grâce à un système kit mains libres donc parfaitement invisible ? *« Il nous faut trouver une solution équilibrée, pragmatique et raisonnable »,* indique la déléguée en rappelant que plusieurs travaux ont donc déjà précisé le surrisque d'accidents lié à l'utilisation du portable qu'il soit tenu en main ou en kit mains libres. *« Mais pourquoi l'interdire ? La vitesse est également dangereuse et pourtant on roule »,* dit-elle. […]

Communiqué de presse de la Ligue contre la violence routière – 7 décembre 2009

Non au kit mains libres !

Les récentes prises de position de Michèle Merli, Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière (1), confirment nos doutes sur les intentions du gouvernement au sujet de l'usage du téléphone au volant. Madame Merli, qui admet le surrisque de cette pratique, n'en valide pas moins son usage avec des arguments fallacieux et sous le prétexte creux de faire *« cohabiter les libertés individuelles et les impératifs de sécurité »* en trouvant une *« solution équilibrée, pragmatique et raisonnable »*. Ce faisant, elle fait fi de l'avis des experts internationaux et français qui se sont pourtant prononcés sans réserve, à plusieurs reprises, depuis presque 10 ans sur ce sujet. Elle envoie un message dont l'impact sur l'opinion sera désastreux.

Ainsi le bilan dramatique de plusieurs centaines de morts par an en France serait accepté au nom d'un pragmatisme totalement injustifié. Il est indispensable que la Déléguée Interministérielle revienne sur ses positions.

***La Nouvelle République* – 24 octobre 2008 – Une automobiliste condamnée pour la mort d'un cyclomotoriste**

Poitiers – Le tribunal correctionnel a condamné […]. David, 19 ans, avait été heurté par l'arrière alors que son scooter était à l'arrêt. La conductrice avait admis que son attention avait été détournée : elle était en train de téléphoner à l'aide d'un appareil mains libres […].

***La Provence* – 15 août 2008 :**

Après un nouvel accident mortel dû à une conductrice inattentive. **L'automobiliste de 20 ans qui a tué un enfant de trois ans dans le Pas-de-Calais et grièvement blessé son père écrivait un texto** sur son téléphone portable lors de l'accident […] … d'autres conducteurs ont déjà causé des collisions mortelles parce qu'ils rédigeaient un message. Comme cet habitant de Pertuis qui a écrasé un employé d'Escota sur l'autoroute, entre Saint-Maximin et Pourrières, en août 2004. […]. Une automobiliste avait, elle, **percuté un car de CRS sur l'autoroute en Haute-Savoie et causé deux morts en 2003 […]. »**

On ne fait pas cohabiter liberté individuelle et risque pour les autres

Note de la rédaction : *On sait que c'est la double-tâche (conduire et se concentrer sur un échange verbal avec un tiers qu'on ne voit pas) qui constitue une quasi impossiblité pour l'être humain. Et on ne changera pas cet être humain. Toute solution matérielle ne fait que modifier une infime partie du système en améliorant la gestuelle ou l'audition : mais nos limites sont toujours présentes. Le problème n'est donc pas technique, il n'y a pas d'arrangement possible. Les recherches doivent viser à* ***neutraliser automatiquement toute communication interactive*** *avec des tiers extérieurs de la part du conducteur d'un véhicule en mouvement.*

La Ligue du Gard

Initiée à Uzès en septembre 1988 par Thierry Vincent, la délégation gardoise est aujourd'hui centrée sur Alès où réside la présidente actuelle, Ginette Brunel. Cette dernière, venue du Tarn dont elle fut présidente de la Ligue de 1983 à 1988, a pris ses fonctions lors de l'assemblée générale, à Alès, le 20 décembre 1991.

Autour d'elle, son mari, ses amis, et une poignée de bénévoles actifs composent le « noyau dur » de la Ligue dans le Gard, constituant une sorte de bureau du conseil d'administration de l'association.

Notre délégation associative compte cette année 30 membres cotisants, chiffre assez stable d'une année à l'autre.

Notre fonctionnement reste donc assez souple, réactif le plus possible. Mais nous souffrons d'un manque de disponibilité, du temps qui passe trop rapidement, et s'il nous est souvent difficile de faire face à toutes les sollicitations d'intervention, d'apports pédagogiques, de présence active dans les manifestations nombreuses sur tout le département, nous pouvons néanmoins décliner quelques actions locales remarquées.

Notre activité est bien perçue, au plan départemental, comme relais sur le terrain de l'image forte laissée par l'échelon national dans ses interventions.

Nos initiatives, nos actions peuvent se classer en deux catégories : les activités ou actions régulières et les opérations spécifiques.

Les actions régulières

Catherine Piermay (organisatrice du gala), Marie-Thérèse Chapelle (secrétaire), Ginette Brunel (Présidente), Jean Brunel.

Renouvelées périodiquement, presque saisonnières, elles rythment le lien entre les membres… et rappellent la Ligue au bon souvenir des Autorités et autres Institutions. Comme des piqûres de rappel, notre présence active interpelle et entretient quelques fondements de la sécurité dans les déplacements. Ce sont souvent des actions de prévention. Par exemple :

- Interventions pédagogiques et témoignages à l'auto-école sociale pendant le cursus de formation au permis de conduire auprès des jeunes de la Mission Locale d'Alès et sa Région.
- Permanences un vendredi sur deux, de 14 à 17 heures au centre culturel d'Alès.
- Présentation de la Ligue aux Forums Sociaux et en particulier au Forum des Associations du Grand Alès.

- À la sortie des écoles primaires et maternelles de toute la région alésienne, distribution d'un tract incitant les parents à bien sangler leurs enfants dans des sièges adaptés. Depuis octobre 2007 et à raison d'une école toutes les deux semaines (hors congés scolaires), nous avons couvert plus d'une quinzaine de groupes scolaires et le planning se poursuit en élargissant le périmètre de visite. Le tract est disponible et retouchable pour ceux que cela intéresse, sur simple demande par mail (jacques-thierry@orange.fr)
- Accompagnement, soutien et conseils aux victimes ou à leur famille, jusque devant les tribunaux, la Ligue pouvant se porter partie civile le cas échéant.

Les opérations spécifiques

- Elles sont ponctuelles, organisées à la demande, en réponse à un problème de circulation, de sécurité, ou pour participer à certains projets. Ce sont quelquefois des moments forts, demandant une implication personnelle importante, et qui renforcent l'image de la Ligue.
- Au fil des années, la Ligue s'est associée aux différentes manifestations de prévention, de sécurité routière, de formation des élèves des lycées et collèges. Nous sommes également intervenus à l'École d'Infirmières de Nîmes dans le cadre de leur cursus de formation d'urgentistes.
- Des distributions de sièges pour enfants, de casques vélo pour les cyclistes, de documentations, d'autocollants… ont émaillé les forums santé et autres réunions autour des thèmes de prévention.

- En 2007, nous avons réalisé deux panneaux de vigilance pour la Nationale 106 positionnés par la DDE de part et d'autre d'une section très dangereuse. À chaque lieu d'accident, une silhouette zébrée d'un éclair réflectorisé incitait au souvenir et à la prudence. Depuis, un radar est installé dans le virage le plus meurtrier, ce qui s'avère efficace, puisque aucun accident n'est à déplorer depuis trois ans.

- Début 2008, la Mission Locale Jeunes d'Alès et sa Région a lancé une auto-école sociale, en embauchant un moniteur issu des sapeurs pompiers, très pédagogue. Une Clio neuve a été équipée en double conduite. L'agrément a été acquis sans problème (autre que les délais administratifs ...) Notre équipe gardoise, dont plusieurs membres sont impliqués par ailleurs dans le soutien aux jeunes en difficulté, a décidé de participer à cette aventure.

Le véhicule de l'auto-école sociale.

- En avril 2008, nous avons financé une part de la voiture-école (à hauteur de 5 000 €) et en 2009, nous avons versé 3 900 € de subventions, qui correspondent au coût de prise en charge du cursus complet pour le permis de trois jeunes.

- Nous intervenons pédagogiquement tous les mois auprès des jeunes candidats au permis. Ces derniers sont également formés au secourisme et à la conduite apaisée. Les résultats sont très concluants : sur 2 ans, 75 % obtiennent le code dès la première présentation et 81 % réussissent la conduite. À la fin de l'année, 64 jeunes auront obtenu leur permis de « bien » conduire. Aussi, devant ces résultats encourageants, nous prévoyons de continuer à subventionner cette initiative en 2010.

Des enseignants pas modèles...

- Malheureusement, il nous arrive aussi d'être en butte à des réactions quelquefois agressives lorsque nous voulons inciter les conducteurs à plus de respect du code. Et de la part d'enseignants du lycée, cela devient navrant : deux sorties réservées aux professeurs, dotées d'un stop et d'un panneau d'interdiction de tourner à gauche débouchent sur une RN urbanisée à ligne continue et obligent à un détour pour partir vers le centre ville. Ces interdictions ne sont pas du tout respectées. Deux accidents heureusement sans trop de gravité ont déjà été déplorés. Donc, nous avons profité de la campagne contre l'incivilité (des élèves ?) pour distribuer par deux fois un tract rappelant les règles. Ce fut épique !

- Nous nous inquiétons également de la passivité des autorités et des services des routes ou de la circulation qui ne répondent même pas aux courriers que nous leur adressons pour signaler tel ou tel problème. Pourtant le Gard ne peut pas être fier du bilan des accidents constatés sur son territoire !

Mais nous gardons le moral, notre cause mérite d'être entendue !

Cette nouvelle année 2010 nous retrouvera prêts à continuer dans l'esprit de la Ligue, fidèles au poste pour les actions habituelles, mais aussi décidés à promouvoir encore plus de projets, à témoigner de l'importance de la vie contre la mort et contre la désolation des accidents.

L'assemblée générale se prépare (vendredi 5 février). Nous comptons y programmer de nouvelles initiatives comme, par exemple, d'animer une après-midi entière de prévention dans une petite ville du département (Barjac, célèbre pour ses deux foires aux antiquités et à la brocante), organisée avec la mairie, les auto-écoles locales, les parents d'élèves... qui se terminerait par un repas pris en commun. Cette *« fête (faites) de la sécurité contre la violence routière »* pourra se décliner dans d'autres villes ensuite, avec le concours de la presse.

Autocollant réalisé par la Ligue du Gard.

Chaque année, un gala pour la Ligue du Gard

Chaque année au printemps, se déroule un gala de variétés de très haut niveau, organisé par la famille Piermay, qui reverse ses bénéfices à la Ligue du Gard, ce qui nous permet de fonctionner correctement et d'accompagner des initiatives plus onéreuses telles que l'Auto-École Sociale. Mais laissons Catherine Piermay raconter.

Voilà maintenant 8 ans que mes Amis et moi nous réunissons, lors d'un gala de variétés, pour ne jamais oublier ce qui est arrivé un soir de juillet 1998. Mon fils, Ghislain, 16 ans, a laissé sa vie dans un fossé, à cause d'un fou inconscient, dont la seule soif était de rouler toujours plus vite.

Depuis, ma « Troupe », (nous sommes 6) et moi, travaillons d'arrache-pied pour offrir au public, toujours plus nombreux, un spectacle de qualité.

En 2006, nous avons eu un parrain exceptionnel en la personne de monsieur Bernard de la Villardière. Il a immédiatement répondu « présent », et sans nous connaître, a fait partie de l'aventure, pour un soir. Il a été attentif à nos propos, et fut d'une gentillesse incomparable, d'ailleurs, nous sommes restés en relation, et tout le monde a été étonné de sa simplicité. Ce fut un grand moment. Le même jour, Jean Paul Cara était là également.

Nous préparons déjà le gala du 10 avril 2010, qui se déroulera à Alès, puisque nous allons là où les municipalités veulent bien nous accueillir.

Une fois encore, nous avons le soutien écrit de Jean-Jacques Goldman, lui aussi très apprécié de nous tous pour sa grande humanité.

Donc beaucoup de travail mais surtout beaucoup de plaisir, puisque ma Troupe est indispensable à mon équilibre. Nous sommes devenus, au fil du temps, une vraie famille, et nous partageons les bons comme les mauvais moments.

Je voudrais donc les remercier, encore une fois, juste d'être là avec moi, et remercier aussi tous les bénévoles qui contribuent à la réussite de cette soirée, et sans qui, rien ne serait possible. En 2011, nous fêterons nos 10 ans d'existence, déjà !

Prochain gala le samedi 10 avril 2010
à la salle polyvalente, rue Jules Cazot d'Alès
à partir de 20 h 30.

Pour ceux qui le veulent, les places pourront être réservées à l'avance. Merci de venir nombreux nous soutenir et partager, avec nous, un moment de pur plaisir.

Catherine laurent.piermay@orange.fr

Le département du Gard en quelques chiffres (année 2008)

- **Autoroutes :** 90 km, avec un débit de 47 986 véhicules/jour (32 925 véhicules/jour au plan national).
- **Routes nationales (RN) :** 275 km, avec un débit de 12 540 véhicules/jour (12 009 véhicules/jour au plan national).
- **Routes départementales (RD) :** 4 387 km, avec un débit de 1 890 véhicules/jour (1 621 véhicules/jour au plan national).
- **Population :** 623 058 h (33e rang français).
- **Accidents corporels :** 1 071 (19e rang) ; **Blessés :** 1 459 (16e rang).
- **Tués :** 69 (14e rang) ; **Tués/million d'habitants :** 111 (19e rang).

STOP ACCIDENTES : en Espagne, contre la violence routière

Nous avons présenté à ses débuts (Pondération N° 79) cette association qui lutte contre la* violencia vial *et à laquelle Chantal Perrichon a pu apporter le fruit de l'expérience de la Ligue. Sa vice-présidente, Jeanne Picard, nous donne des nouvelles.

STOP ACCIDENTES avait organisé en 2004, à Madrid, son premier colloque contre la violence routière, grâce à l'aide précieuse de Chantal Perrichon, qui nous soutient depuis le début de notre combat pour éviter les drames de la route qui sèment le malheur chaque jour dans nos familles. N'oublions pas qu'en Espagne, en 2004, plus de 5 000 personnes mouraient chaque année sur les routes. Ce premier colloque a donné un élan à la politique de sécurité routière en Espagne, grâce à la rencontre du Délégué Interministériel français, Rémy Heitz, avec Pere Navarro, Directeur Général du Trafic en Espagne qui commençait son mandat. La politique de sécurité routière de la France a alors servi de modèle à l'Espagne, en lui permettant notamment de mettre plus rapidement en place le permis à points, les contrôles automatiques de vitesse etc. Ces échanges de bonnes pratiques entre pays membres de l'Union Européenne permettent de gagner du temps, ce qui signifie gagner des vies. L'Espagne a réussi en 5 ans à réduire considérablement la mortalité sur les routes. Ainsi 1 500 vies on été épargnées chaque année. Qui parmi nous ?

Au pied de la sculpture érigée à l'entrée de la Direction Générale du Trafic à Madrid figure la phrase suivante : « En souvenir des victimes des accidents de la route. Contre l'indifférence et l'oubli ».

Chaque année nos colloques sont centrés sur un thème différent : la justice, les comportements, les problèmes de santé publique etc. Cette année, en juin 2009, le sixième colloque nous a, à nouveau réunis à Madrid, sur le thème du « Partage de la route ». Grâce à l'étroite collaboration entre STOP ACCIDENTES et la Ligue, nous avons pu présenter le Palmarès du *Coche Civico* (1), équivalent de la ***Voiture Citoyenne*** de la Ligue en France. Établi à partir des modèles commercialisés en Espagne, avec les mêmes critères et la même méthode de calcul que le Palmarès français, le *Coche Civico* est une démarche couronnée de succès ; nous espérons qu'elle sera suivie par d'autres pays européens.

Les accidents de la circulation sont hélas un drame commun à tous les pays et nous attendons de l'Union Européenne qu'elle se fixe comme objectif « zéro accident » à l'instar de la Ligue qui le défend depuis des années. Il ne s'agit pas pour nous d'une utopie mais d'une exigence qui nous unit, celle de sauver la vie de nos enfants, de nos petits-enfants dont le sourire doit être préservé. La route tue nos jeunes mais prive également des milliers d'entre eux de leurs parents. Le fait que nos associations s'entraident, mettant en commun des idées et des projets, nous permet d'avancer beaucoup plus rapidement. Un exemple que devraient suivre nos hommes politiques, non seulement au niveau des gouvernements mais également au niveau de l'Europe.

Nous comptons beaucoup sur la prochaine présidence européenne de l'Espagne pour faire avancer nombre de directives pendantes, notamment les poursuites transfrontalières. Ce sera l'occasion pour nos politiques de se rapprocher et d'œuvrer ensemble. Nos associations ont montré la voie et aussi combien celle-ci s'avérait fructueuse !

(1) Palmarès espagnol du Coche Civico : www.cochecivico.es

Des Français indisciplinés au volant

***L'Argus* – 19 novembre 2009 – Arnaud Murati**

Nous nous comportons mal en conduisant, **mais nous ne sommes pas les seuls.** La peur du gendarme, il n'y a que ça de vrai. D'après un sondage initié par La Prévention routière et GCE Assurances, 84 % des conducteurs modifient leurs mauvais comportements uniquement par peur de la sanction. Or, toujours selon le même sondage, 69 % des automobilistes interrogés considèrent que les contrôles liés à la drogue au volant ne sont pas assez fréquents, et 56 % trouvent les barrages trop rares quand il s'agit de sanctionner l'alcool ou... l'utilisation du téléphone portable. Le portable au volant, entre autres sources de distraction, est un fléau que l'**Espagne** s'est décidée à attaquer récemment *via* une campagne de contrôles, et de sensibilisation dans les médias. Nos voisins ibériques ont en effet quelque peu travaillé sur le sujet. D'après la DGT, l'équivalent de la Sécurité routière en France, 1147 personnes ont perdu la vie l'an dernier sur les routes espagnoles suite à une distraction : ce qui constitue 47 % des accidents mortels du pays ! La DGT montre du doigt le téléphone : *« Certains tendent à croire que le kit mains libres permet de ne pas être distrait, alors qu'il a été prouvé que tenir une conversation longue entraîne des effets négatifs sur l'attention »* soulignent les Espagnols, qui ont décidé d'appliquer des sanctions plus sévères qu'en France : trois points et de 91 à 300 € d'amende en cas de conduite inattentive, que ce soit à cause du téléphone ou d'autre chose [...].

Le nombre de morts sur la route repart à la hausse (1)

***Le Parisien* – 07 janvier 2010 – Aymeric Renou**

Nos voisins bons élèves

[...] Chez nos proches voisins européens, le nombre de victimes sur les routes continue de baisser. **En Espagne,** où un permis à points est entré en vigueur il y a quatre ans et où les sanctions sont plus sévères depuis 2007, le nombre de morts a de nouveau fortement reculé l'an dernier pour passer sous la barre des 2 000 décès, soit 13 % de moins qu'en 2008 et 50 % de moins qu'en 2003 [...].

(1) En France.

L'ESP, le nouveau venu en sécurité active

Les notions de **sécurité passive** et **active** sur nos véhicules sont désormais connues des automobilistes. Rappelons de quoi il s'agit :

- **Sécurité passive :** en cas d'accident éviter les blessures ou réduire leur gravité. Ceintures, prétensionneurs, limiteurs d'effort, sacs gonflables (1), appuie-tête sont les équipements bien connus de notre protection.
- **Sécurité active :** pas d'accident, pas de blessure. Il s'agit d'abord du bon comportement du couple conducteur-véhicule : formation et sagesse du conducteur (2), mais aussi qualités foncières du véhicule : tenue de route, suspension, système de freinage, confort aussi pour limiter la fatigue.

Moins classique est le développement depuis quelques décennies des *aides à la conduite* dont le but est de prendre en compte les limites humaines et de les compenser. L'introduction de l'électronique et des calculateurs dédiés dans les véhicules a permis d'inventer l'ABS (système d'antiblocage des roues), l'ASR (accélération sans patinage), l'AFU (assistance au freinage d'urgence), le régulateur-limiteur de vitesse, le contrôle de pression des pneus, et l'ESP, auquel cet article est consacré.

En cas de perte de contrôle ou de dérapage, l'ESP (3), remet le véhicule dans le droit chemin. C'est un organe de contrôle dynamique de conduite qui agit sur le freinage et sur le couple moteur d'une ou plusieurs roues pour replacer la voiture sur la trajectoire voulue par le conducteur.

- Ce système, introduit pour la première fois dans les véhicules en 1995 par Bosch en Allemagne, a fait l'objet depuis 2004 de nombreuses études accidentologiques pour évaluer son efficacité sur la route. Études menées par les administrations américaine et suédoise, dont les résultats ont été confirmés par celles de plusieurs constructeurs d'automobiles en Allemagne, au Japon puis en France. L'efficacité est de 22 à 44 % pour tous types d'accidents, supérieure à 50 % pour accidents impliquant un véhicule seul et de 70 à 90 % aux USA, de 80 % en Allemagne pour prévenir le risque de retournement. Ces études montrent aussi une efficacité plus élevée quand les routes sont humides ou verglacées.

Les grandes administrations ont décidé d'intervenir. Aux USA, l'ESP est obligatoire sur un nombre croissant de véhicules depuis avril 2007 et le taux d'équipement devra être de 100 % en septembre 2011. Il en irait de même au Canada en octobre 2011. La Suède impose déjà l'ESP sur tous les véhicules importés. Pour l'Europe, en 2009, le parlement européen a accepté de le rendre obligatoire pour tous les véhicules neufs. Selon la loi, à partir de novembre 2011, tous les *nouveaux modèles* de véhicules particuliers et de véhicules commerciaux neufs immatriculés dans l'union européenne devront être équipés de l'ESP. À partir de novembre 2014, la loi sera appliquée *à tous* les véhicules neufs.

Claude Tarrière

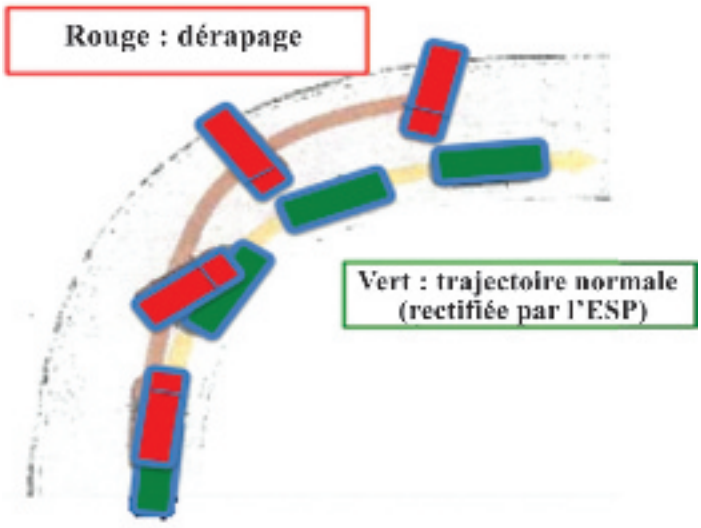
ESP : en savoir plus

L'utilité de l'ESP – Au moins 40 % des accidents mortels de la route sont causés par des situations de dérapage. L'ESP réduit ce risque. Il intervient quand le conducteur perd le contrôle de son véhicule. Il identifie immédiatement le risque de dérapage et utilise les freins du véhicule (éventuellement le moteur et la boîte de vitesse) pour remettre celui-ci sur sa trajectoire. Les études montrent que le système ESP pourrait réduire de 80 % le nombre d'accidents liés au dérapage.

Comment fonctionne le système ESP ? – Il utilise plusieurs capteurs qui détectent la perte de contrôle :

- Capteur d'angle de volant (souhait de braquage du conducteur).
- Capteur de vitesse d'angle de lacet et d'accélération latérale (vitesse de rotation du véhicule autour de son axe vertical).
- Capteur de vitesse sur chaque roue.

Le système incorpore les composants de l'ABS (antiblocage des roues) et du TCS (4) (anti-patinage des roues). Ces 2 systèmes agissent dans le sens de la conduite (longitudinal) : l'ESP aide quant à lui à contrôler les mouvements latéraux qui entraînent les dérapages.



(1) Sacs gonflables : souvent nommés « airbags ».
(2) Il faut ajouter que l'homme est faillible, qu'il fait des erreurs de perception et de jugement et peut aussi avoir un handicap même si celui-ci est compatible avec la conduite.
(3) ESP : abréviation de l'anglais *Electronic Stability Program*. Il peut être appelé ESC (Electronic Stability Control), DSC (Dynamic Stability Control), VSA (Vehicle Stability Assist) ou VSC (Vehicle Stability Control).
(4) TCS : Traction Contrôl System = contrôle de la traction du véhicule.

L'ESP est toujours actif (5). Un micro-ordinateur contrôle les signaux transmis par les capteurs et compare 25 fois par seconde la direction souhaitée par le conducteur et celle prise par le véhicule. Lorsqu'un écart est identifié entre ces deux directions, et que la voiture commence à déraper, le système ESP intervient en freinant de façon individualisée sur l'une des roues. Il agit en association avec le système d'antiblocage des roues (ABS) afin de corriger le survirage (lorsque l'arrière de la voiture dérape), ou le sous-virage (lorsque la voiture perd de l'adhérence par l'avant). De cette manière, le système ESP aide le conducteur à retrouver le contrôle du véhicule. Dans certains cas, le calculateur ESP communique avec le calculateur moteur pour réduire la puissance de celui-ci si, par exemple, le conducteur accélère trop.

Faut-il changer de comportement de conduite avec un véhicule équipé de l'ESP ?

Non, le système ESP assiste la conduite dans les situations de dérapage importantes. Il n'y a pas de prescriptions particulières, sauf celle de conduire toujours avec attention et prudence.

Peut-on faire installer un ESP sur sa voiture ? – C'est impossible. Il faut choisir cet équipement dès l'achat du véhicule. En Europe, le système ESP est disponible en série sur les véhicules haut de gamme. Sur les petites et moyennes voitures, il est généralement disponible en option, avec des coûts prohibitifs le plus souvent.

En savoir encore plus sur l'ESP

Le site Web de *« Safety Aware » :* www.chooseESC.eu ou encore celui de Bosch : www.bosch-esperience.com. *« Choisissez l'ESP ! »* est une campagne d'information publique soutenue par la Commission européenne, eSafety Aware et Euro Ncap. Quant au classement *« Voiture citoyenne® »,* il n'en tient pas encore compte. Y introduire un tel critère qualitatif permettrait de valoriser cette avancée technologique et ferait pression sur les constructeurs pour une généralisation sans attendre l'obligation réglementaire prévue pour novembre 2014. Enfin, le classement Euro NCAP envisage de refuser les 5 étoiles actuelles à tout véhicule testé si la majorité de ses variantes vendues ne sont pas équipées de l'ESP.

Claude Tarrière

Stage de formation de la Ligue

L'insécurité routière en France : programme du stage des 27 et 28 mars 2010

➤ **Synthèse générale –** Bilan de l'insécurité routière depuis la naissance de la Ligue – Analyse plus fine pour ces dernières années – Analyse de la rupture importante de fin 2002 – Objectif du Président de la République *« moins de 3 000 tués en 2012 »*.

➤ **Les grandes causes :**

⇨ ***La vitesse :*** relation entre vitesse et accidents – Effet des limitations de vitesse – Signalisation des radars par système GPS embarqué (« coyote ») – Véhicules inutilement puissants.

⇨ ***L'alcool :*** l'alcool et la vitesse

⇨ ***Le défaut de vigilance :*** sommeil, produits psycho-actifs – Le téléphone.

⇨ ***Les autres facteurs :*** la ceinture – Les stupéfiants.

➤ **Propositions de la Ligue**

⇨ ***Vitesse :*** radars 3e génération – LAVIA - Véhicules inutilement puissants – Limiter la vitesse maxi des véhicules à la construction – Boîtes noires – Diminuer les limitations sur tous les réseaux – Contrôle du débridage des 2 roues motorisés – Modération de la circulation.

⇨ ***Alcool :*** contrôle avec éthylotests électroniques – Ethylotests anti-démarrages – Interdiction de vente dans les stations service – Publicité.

⇨ ***Vigilance :*** feux de jour – Interdiction de téléphoner en situation de conduite avec kit mains-libres.

⇨ ***Communication gouvernementale :*** Lutter contre la désinformation sur les recours judiciaires – Engagement solennel du Président de la République.

Modalités pratiques

Lieu du stage :

CISP Maurice Ravel – 6 Avenue Maurice Ravel – 75012 PARIS
Tél. : 01 43 58 96 00 – Fax. : 01 45 58 95 14

Métro : Ligne 1 – Porte de Vincennes
Ligne 6 – Bel Air
Ligne 8 – Porte dorée

(5) Le système ESP est toujours activé. Il se met en route lors du démarrage du moteur. Certains constructeurs équipent leurs véhicules d'un bouton « ESP ». Lorsqu'on appuie sur ce bouton, dans la plupart des cas, le TCS est désactivé (un témoin s'allume sur le tableau de bord). La désactivation du système TCS peut être utile dans une situation de conduite où les roues doivent pouvoir patiner (ex. : dans la neige).

À lire

Pourquoi ils ont tué tonton Jérôme ?

Pascal Relet
Éditions Écritures – 17, rue du Chapeau Rouge – 19100 Brive
Livre sur commande aux Éditions Écritures – www.ecriture.com – 17 €

« Pourquoi ils ont tué tonton Jérôme ? » C'est la question que pose Majdeline : elle avait 3 ans et demi quand le 22 décembre 2006, son parrain, Jérôme, 30 ans, circulant paisiblement près de Paimbœuf en Loire-Atlantique après la répétition de son groupe de musique est tué par un conducteur ivre qui a perdu le contrôle de son véhicule. Ce jeune homme sortait avec plusieurs amis d'un après-midi d'alcoolisation massive lors d'un repas de fin d'année de son entreprise. C'est le père de Jérôme, Pascal Relet, qui prend la plume pour décrire d'une manière chirurgicale l'« après », et ses terribles moments : le choc sur sa grande famille, la difficile recherche de la vérité, l'« omerta » autour des heures qui précédèrent le drame, la suite invraisemblable des lenteurs, des légèretés – ou des lourdeurs, on ne sait – d'une administration défaillante devant la douleur, infirme du minimum d'humanité qu'exige la circonstance. Enfin, un procès, et un constat : on peut tuer sur la route en commettant sciemment une très grave infraction et continuer tranquillement sa vie, devant des familles détruites. *« Nous, on a pris perpette, Jérôme, lui, c'est l'éternité »*, conclut Pascal Relet…

« Qu'est-ce qui a changé depuis son départ ? Tout. Des gens qui ne nous connaîtraient pas pourraient ne rien remarquer de particulier, car nous pleurons à l'abri des regards, nous tâchons de rester dignes et de voir malgré tout les beautés de la vie. Mais notre quotidien s'est alourdi. Nous avons perdu de notre légèreté. Les blessures nous font souffrir dès qu'un mot, qu'un souvenir les effleurent. Beaucoup de choses nous pèsent, qui ne nous pesaient pas, ou pas tant, avant. Nos rires sont rares, nos sourires sont courts… »

Faut-il faire son deuil ?

OCIRP (1) – Collection Mutations, dirigée par Pascal Dreyer.
Éditions Autrement – 77, rue du Faubourg Saint-Honoré – 75011 Paris – Tél. 01 44 73 80 00 – 23 €

« Plus de 550 000 personnes décèdent chaque année en France, laissant les proches abattus par un immense chagrin. Alors que la mort a été écartée du quotidien et se trouve en partie dissimulée, le deuil est devenu pour chacun un "travail" à faire dans un délai prescrit. Les endeuillés sont enjoints d'effacer leur souffrance et de "refaire leur vie". Or, ils manifestent tous le besoin de vivre avec l'absence et de construire le souvenir des morts. »

[…] L'évolution de notre rapport à la mémoire, au corps et à la mort en Occident pose désormais la question du sens à donner au deuil d'un être proche. C'est autour de cette question de la place laissée à la mort, aux cérémonies funèbres et au deuil des survivants que Pascal Dreyer a invité à réfléchir des spécialistes au profit de cet ouvrage très documenté sur un sujet peu abordé jusqu'alors.

(1) Organisme Commun des Institutions de Rente et de Prévoyance

La politique de sécurité routière en France

Derrière les chiffres, des vies

Jean Chapelon
Collection SRD – Sciences du risque et du danger – Série Références
Éditions TEC & DOC – Lavoisier

Jean Chapelon, polytechnicien et longtemps secrétaire général de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière est sans doute l'un des meilleurs spécialistes du sujet. Dans ce livre très documenté, il analyse l'évolution et traite la prospective de la sécurité routière selon un mode original : ce qui a été fait, les conditions pour de nouveaux progrès, les nouvelles mesures à envisager. Ce livre a une qualité rare pour un ouvrage sur ce sujet très technique : il est vulgarisateur et répond aussi au besoin d'aller plus loin dans la connaissance. On se demande comment tant de fausses idées sur la sécurité routière peuvent encore courir la campagne : la réponse est que ceux qui les lancent et ceux qui les croient n'ont pas lu ce livre…

Haut-Rhin et Bas-Rhin

Gilles Huguet

Comme chaque année, à l'occasion de la semaine de sécurité routière, 2 opérations ont été organisées, à Haguenau le 14 septembre et à Strasbourg le 6 octobre. Devant le « village de sécurité routière » composé de stands des différents partenaires institutionnels et associatifs, et en présence de la presse locale, 12 collégiens vêtus de blanc se sont allongés par terre, symbolisant les victimes trimestrielles de la route dans le département. Le président de la Ligue lisait alors un texte intitulé *« arrêtons le massacre »*, suivi d'une minute de silence. Le but était bien sûr de sensibiliser les visiteurs de la manifestation, élèves et adultes. Pour cette action, il n'y avait pas d'autres partenaires, si ce n'est la ville coorganisatrice de la manifestation.

Maine-et-Loire

Jean et Josette Venuat, Association « Levée Jeanne de Laval – La Bohalle »

Ndrl : cette association, dont certains adhérents sont membres de la Ligue, lutte contre les graves infractions commises sur la voie publique dans le village de La Bohalle, en bord de Loire. Poids lourds malgré interdiction, vitesses excessives en pleine agglomération favorisées par un aménagement défaillant sont le lot quotidien des riverains. Son président nous adresse le compte-rendu d'activités de cette association.

❒ Visite des aménagements réalisés dans la traversée de l'agglomération d'une commune voisine (Les Rosiers). Nous y avons relevé une forte volonté civique municipale et des solutions intéressantes pour un problème similaire au nôtre.

❒ Rencontre avec notre député, remise d'une note sur la dangerosité de la circulation dans la traversée de La Bohalle et sur la dégradation de la levée.

❒ Lettres adressées par le Directeur départemental de l'équipement aux maires et chefs d'entreprise de transport des communes riveraines de la Loire de La Daguenière à Villebernier, au sujet de la circulation des poids lourds sur la levée.

❒ Radar pédagogique : une opération en liaison avec la DDE, la sécurité routière, prévue au printemps 2009 a dû être annulée suite aux travaux entrepris sur la voie à ce moment.

❒ Mme Germain a assisté au stage de formation de la *Ligue contre la violence routière* du 11 au 13 septembre.

❒ Le 10 mars nous avons demandé au Maire de participer à la commission voirie-sécurité. Cette correspondance est demeurée lettre morte.

❒ Fin 2008, suite à notre action, implantation d'un radar fixe à Grand-Maison. Des accidents ont probablement été évités (auparavant, 24 accidents en 40 mois aux dires des habitants du hameau).

Région Aquitaine

Jean-Marie Vinches

Lorsque les enfants parlent, ils vont droit au but. *« Mon papa quand il est pressé, il passe au rouge ». « En passant au rouge, mon papa il a eu un accident mais la voiture n'a pas été abîmée »*. Voilà qui est dit. C'est à partir de ces constats enfantins – et réalistes – que Jean-Marie Vinches, délégué régional de la Ligue et la Police Nationale ont réalisé une action de sensibilisation à l'école de Petit-Tour à Villeneuve-sur-Lot. Les enfants « captent » très bien tous les messages qui leur parviennent ; ils observent tout, y compris les erreurs de leurs parents – et plus tôt les bons messages de prévention leur sont transmis (adaptés à leur âge), plus tôt ils sont assimilés. Un film *« Léo et Margot vont à l'école »* est projeté, et dans la cour de l'école, une voiture, un passage pour piétons et une voiture d'enfant. Une démonstration avec un Nounours non attaché justifie l'emploi de la ceinture de sécurité. Dans la voiture, les écoliers apprennent à la boucler et comprennent la nécessité d'un rehausseur. Sur le passage-piétons, les enfants apprennent à traverser.

Indre-et-Loire

Claudie Foucault

En Indre-et-Loire, les accidents ont fait plus de victimes entre janvier et septembre 2009 que sur toute l'année 2008. Avec une équipe d'une quinzaine de personnes, la Ligue a beaucoup travaillé en direction des établissements scolaires. L'an dernier, des élèves du collège Jules-Romain, de Saint-Avertin, ont imaginé un objet qui les rendrait plus visibles sur leurs deux-roues : un smiley fluo avec la mention « lol » a été fabriqué à des milliers d'exemplaires par une entreprise de La Riche. À partir d'octobre, la Ligue tiendra une permanence mensuelle dans une salle du commissariat de police afin d'être plus facilement aux côtés des familles ou des victimes. Pour le second semestre 2010, l'association départementale prépare un colloque sur le thème « Sécurité routière et trajets professionnels ».

Jura

Michel Guillemin

C'est par un compte-rendu d'activité bien garni que l'association départementale boucle son année de prévention.

De nombreuses actions ont été conduites par l'association, qui s'est dotée d'une voiture tonneau. Pour 2009, à fin novembre, 125 jours de prévention ont été réalisés (soit au total 330 jours de bénévolat), dont 70 au profit des collèges, lycées, CFA et CAT de la région. 25000 personnes sont passées sur les simulateurs.

Nord – Pas-de-Calais

Hervé Dizy

La circulation autour des agglomérations du Nord est très dense. De nombreux poids lourds traversent la région, flot qui s'ajoute à une circulation urbaine importante. Sécurité et préservation des environnements naturel et humain sont devenus des enjeux prioritaires. En décembre, une jeune femme a été tuée par un camion qui ne s'est pas arrêté et a écrasé son véhicule. La Ligue 59-62 a décidé de réagir, en travaillant avec plusieurs autres associations, pour que des décisions soient prises rapidement par les autorités. Nous ne pouvons mieux faire que d'extraire quelques éléments de l'affiche de l'une de leurs réunions publiques. Ces manifestations ont été très bien reprises par la presse locale, à l'instar de *Nord-Éclair* (14/11) et *La Voix du Nord* (7/11 et 5/12).

Les déplacements sur l'autoroute A22 – Les dangers et les nuisances – Quelles solutions ?

Réunion d'information **le jeudi 5 novembre 2009 à 19 h 00** pour exposer les motivations qui nous ont amenés à prévoir **le dimanche 15 novembre 2009 à partir de 21 h 30** une opération *« escargot »* sur l'A22 !

Associations : Ligue contre la violence routière – Vieille Motte Rosiers (Neuville-en-Ferrain) – Mieux Vivre au Blanc-Four (Roncq)

Le constat, les questions

- La sécurité des usagers en véhicules légers face à des poids lourds toujours plus lourds avec des horaires de plus en plus serrés pour faire face à une concurrence acharnée. **La tragédie de la jeune femme de 28 ans tuée sur l'A1 par un camion** qui ne s'est pas arrêté a malheureusement matérialisé la peur éprouvée par les automobilistes coincés entre les camions.
- **L'absence de contrôle du contenu des camions** circulant sur l'A22 : que se passerait-il si un camion chargé de produits chimiques ou nucléaires ou hautement inflammables accidenté déversait sa cargaison dans une zone densément peuplée ? **Quel plan d'évacuation est-il prévu ?**
- Le **dumping social** de l'Europe permettra-t-il aux chauffeurs de travailler **86 heures par semaine ?** Quelles conséquences pour la sécurité routière ? Quelles conséquences pour nos entreprises routières ? Nos routes et autoroutes sont-elles encore des territoires de la République ?
- Les **embouteillages récurrents** aux heures de pointe font perdre des milliers d'heures aux travailleurs, aux étudiants et renforcent la pollution. Le préfet a bien pris un arrêté d'interdiction du transit du Sud vers le Nord. Pourquoi pas dans l'autre sens aussi ? **L'arrêté est-il respecté ? Les moyens sont-ils mis pour le faire respecter ?**
- **La pollution atmosphérique et les nuisances sonores** générées par le trafic routier. Pour la majorité des riverains, **le bruit s'est renforcé.** Quel remède est proposé par les pouvoirs publics ?
- Les **pathologies respiratoires** (asthmes, allergies...), cardiovasculaires et cancéreuses générées par la pollution atmosphérique. On ne peut que déplorer **l'absence d'un registre des cancers** pour en chercher les causes **(A22, centre d'incinération, industrie, ...)**
- Les **pathologies liées au bruit** (un bruit moyen continu est aussi néfaste que celui du décollage des avions). **Peut-on améliorer les protections phoniques ?**
- Le **déficit dans l'offre de transports en commun rapides et cohérents** qui oblige à utiliser la voiture. Pour aller D'Halluin à Lille, il faut plus de 1 h 15 avec le bus et le métro alors qu'il n'y a que 20 km à vol d'oiseau. De Frelinghien à Tourcoing, il faut 1 h 30. **Comment améliorer cela ?**

Hervé Dizy : *« Le collectif a donc commencé par organiser des réunions publiques dont celle du 5 novembre 2009 à Neuville-en-Ferrain pour dénoncer les problèmes de nuisances et d'insécurité routière sur l'axe A1-A22 qui est l'axe le plus chargé en camions d'Europe. Nous avions menacé de procéder à une opération escargot. Le député de la circonscription, M Christian Vanneste, est allé plaider notre cause auprès du Préfet et a obtenu l'organisation d'une table ronde le 4 décembre et son directeur de cabinet m'a laissé le soin de lui fournir la liste des invités. J'ai donc associé 4 membres du collectif, les trois représentants des syndicats patronaux la TLF, FNTR et UNOTRE et l'ancien directeur du cabinet Egis mobilité (à la retraite), un ami qui a mis en place les panneaux affichage sur les axes de la métropole lilloise et mis en œuvre les plans de déplacement urbains de Bordeaux, Grenoble, Liège, Charleroi, etc. La préfecture avait convié de son côté la DIR Nord et les CRS, l'expertise était de notre côté ! Difficile de nous raconter des bobards, comme je le signale dans l'article du 7 janvier 2010, il n'est pas possible d'affirmer qu'interdire le dépassement pour les camions est dangereux sur l'A22 alors que la rocade qui est en continuité et qui supporte les mêmes camions, qui a exactement les mêmes caractéristiques et une plus grande densité d'échangeurs est interdite au dépassement pour les camions depuis 20 ans ! ».*

TRANSPORTS

A25 : les camions sur une seule file

La nouvelle réglementation entre en vigueur aujourd'hui sur l'A25 : entre Englos et Bailleul, les poids lourds ont désormais interdiction de doubler. Une mesure réclamée par la Ligue contre la violence routière pour l'A22.

CIRCULATION

Les camions ne pourront plus doubler sur une partie de l'A25

À partir du 7 janvier, les camions auront interdiction de doubler entre l'échangeur d'Englos et celui de Bailleul, dans les deux sens. Objectif : diminuer le nombre d'accidents et faciliter le trafic.

Les riverains ont le blues

C'est un long texte que nous a adressé Mme Caronnet de la Ligue 41. Nous en reprenons des points qui correspondent bien à ce que nos militants entendent à longueur d'année : des gens qui, au long de routes et de rues oubliées des aménageurs (ou traitées comme dans les années 50) souffrent de la dangereuse promiscuité des véhicules et n'arrivent pas à se faire entendre.

« S'il est une actualité qui fait débat, c'est bien la maltraitance. Si celle des riverains n'occupe pas encore l'espace médiatique, la brutalité des véhicules incontrôlés à laquelle ils sont confrontés nuit et jour les mine. […]. Ils entendent, de façon récurrente, les élus locaux clamer une compétence liée à une parfaite connaissance de leur territoire. Mais quel instrument utilisent-ils pour mesurer les affres des parents redoutant le retour de leurs enfants sur des routes étroites sans trottoir en agglomération ? Savent-ils le danger des accotements herbeux glissants en agglomération quand ils doivent esquiver un véhicule roulant à trop vive allure au milieu de la chaussée ? Savent-il que le riverain n'a pas droit à l'erreur, quand il veut démarrer si un véhicule trop rapide arrive droit sur lui, suite à une absence d'aménagement ou de signalisation ? Savent-ils le danger des camions n'ayant pas le temps de freiner en agglomération ? Les riverains n'ont-ils pas droit à une quiétude - bien légitime au vu des taxes acquittées – alors que bruit et danger de la route les contraignent souvent à ne pas occuper une partie de leur résidence ? » […]

Un constat amer… et une question

« Les appels de détresse lancés aux administrations responsables restent sans véritable réponse, ce qui ajoute au désarroi psychologique. À chaque démarche, ce constat amer, terrifiant : la légitimité et les pouvoirs ne coïncident plus. Le mille-feuille territorial, il y a bien longtemps que les riverains l'ont croqué en se cassant

Trottoirs étroits et encombrés, vitesse, angoisse…

les dents : accumulation d'échelons administratifs, du maire à l'État, les couches intermédiaires ne s'empilant pas, mais se défaussant plutôt les unes sur les autres ». […] ***« Nos gouvernants sont-ils prêts à ne plus accumuler les petits renoncements en matière de sécurité routière, à définir de nouveaux modèles et non plus persévérer dans leur vision archaïque de domination de la voiture, contresens total de la réalité ? ».***

http://violenceroutiere41.monsite.wanadoo.fr/page4.html
http://bougezautrementablois4.over-blog.com

Pour Fanny, témoignage

Jeudi 18 juin, il fait beau, je suis au bord de la plage et j'apprécie la quiétude des lieux, avant l'arrivée des touristes qui ne doit pas tarder. Les rayons du soleil couchant commencent à caresser la mer. Soudain, mon téléphone sonne. Je vois s'afficher le nom de « Philippe… », le beau-père de mon fils et aussi collègue de travail. Je pense alors à un appel professionnel. La voix de Philippe est grave : *« une catastrophe vient d'arriver, Fanny a eu un accident. Elle est décédée ! »*. Le ciel me tombe sur la tête. Assommé, je m'écrie : *« Non ! c'est pas vrai ! C'est pas possible, pas Fanny ! »*. Ces mots résonnent encore dans ma tête et semblent ne pas vouloir en sortir… Sur la route, je conduis comme un automate, gestes lents, répétitifs. Ma tête semble exploser. Tout d'un coup, à quelques kilomètres de Teyran, des traces sur la route, des débris… Le souvenir d'accidents constatés dans l'exercice de ma profession me reviennent et je crie *« non c'est pas là ! C'est pas possible ! C'est là qu'elle est morte ! »*. Je continue, hagard…

Arrivé devant la maison, j'entre, sans frapper, toujours dans le déni, encore un espoir : elle n'est peut être pas morte, c'est une erreur, elle va revenir ? Mais la tête de Philippe en dit long, je m'écroule dans ses bras, dans les bras de sa femme, de mon fils… Et nous pleurons, pleurons, en silence… Par moment, quelqu'un nous ramène à la réalité : *« un café, de l'eau ? »*. Non, rien… Rien ne peut être avalé. Des questions fusent : *« Pourquoi ? »*, *« Comment ? »*, *« Pourquoi elle ? »*. Les heures passent, longues, dures, silencieuses… N'en pouvant plus, je prends la décision, j'appelle la Ligue. C'est Bernadette qui me répond : *« Raphaël ? Ça va ? »*. J'explique alors la situation et notre désarroi. Bernadette fait alors son travail et là tout s'enchaîne : Odile m'appelle et me propose de venir : j'accepte. Entre temps Jacky, également de la Ligue, m'appelle aussi. Je lui raconte notre situation, celle de mon fils, de ses enfants : Théo (6 ans) et Rose (3 ans), miraculée de l'accident. Il propose de venir dès le lendemain matin. Guylaine m'appelle, sa voix est réconfortante, ses mots sont sûrs et tendres. Avec ces contacts chaleureux, le bord du gouffre semble s'éloigner.

Un peu plus tard, Odile arrive, nous réconforte, discute, nous soigne. Elle nous remet quelques médicaments pour passer la nuit. Le lendemain Jacky fait le lien, voit mon fils, la famille, les enfants. Pendant plusieurs jours, toute l'équipe est présente. Notre désarroi est moins pénible, le deuil fait mal, mais l'équipe de la Ligue est là, le réseau a fonctionné et bien fonctionné. Des accidents, j'en ai vus, des décès j'en ai annoncés, mais le vivre : c'est l'horreur. Les heures, les jours passés dans la douleur ne peuvent être ni mesurés ni supprimés, mais par contre grâce à la Ligue de l'Hérault, j'ai appris qu'on pouvait accompagner, expliquer et ainsi soulager, sans enlever aucune dignité au deuil.

Alors merci ! Merci à Bernadette, Odile, Paul, Jacky, Guylaine et tous les autres. Sans eux, je ne pourrais certainement pas écrire ces lignes. Merci pour Stéphanie, pour son mari, pour ses enfants…

Raphaël Guitterez – Hérault

Alliance Prévention Alcool

Alliance Prévention Alcool est un collectif national qui rassemble des associations, des fédérations, des mutuelles et des personnalités qui veulent agir par des mesures réalistes et communiquer ensemble sous cette dénomination commune pour la prévention du risque « alcool ». La consommation d'alcool, cause majeure d'accidents routiers, impliquant fortement les jeunes, est tolérée dans de nombreux milieux, voire encouragée par les alcooliers, pour qui créer des habitudes rime avec marketing. La publicité est autorisée sur Internet. On vend des volumes considérables d'alcool dans l'environnement routier (stations services). La Ligue contre la violence routière a donc décidé d'intégrer ce collectif. Ci-dessous un bref résumé de la charte approuvée à l'unanimité le 5 janvier 2010.

Objectif – Mettre en place et développer les actions de communication et de lobbying, afin :

- De favoriser une politique de santé publique cohérente dans ses buts et ses moyens en matière de prévention du risque « alcool ».
- De promouvoir et soutenir des actions de prévention.
- De porter à la connaissance du public les stratégies incitatives des distributeurs, des annonceurs et des producteurs d'alcool et s'y opposer.
- De favoriser une politique de contrôle et de limitation de l'accessibilité et de l'offre des boissons alcooliques.

Fonctionnement – Il repose sur des règles souples privilégiant l'efficacité des actions et la réactivité – Les associations et les personnes qui composent l'Alliance acceptent la Charte. Ils déclarent leur indépendance en quelque domaine que ce soit à l'égard des milieux liés à la production et à la commercialisation des boissons alcooliques – **Les représentants :** chaque membre désigne librement son représentant aux travaux de l'Alliance – **Un « groupe restreint »** composé de six membres au maximum, désignés au cours de la réunion plénière annuelle, est chargé d'animer l'Alliance et fait des propositions en ce qui concerne notamment les actions à entreprendre et l'entrée des nouveaux membres.

Principes d'action

- L'indépendance du milieu industriel et commercial, à laquelle chaque membre s'engage, est une condition impérative pour appartenir à l'Alliance Prévention Alcool.
- Le dialogue avec les représentants de la production et de la consommation des boissons alcooliques n'est pas exclu.
- L'Alliance Prévention Alcool entend mettre en œuvre toutes les formes d'action utiles à la diffusion de ses positions, en particulier en direction de l'opinion publique, des médias, des parlementaires et du gouvernement.
- L'Alliance Prévention Alcool s'appuie pour mener ses actions sur les données scientifiques validées et entend développer, entre ses membres, des échanges sur les données scientifiques disponibles.

« Fais-toi remarquer ! »

À partir du 5 novembre, les écoliers empruntant les transports scolaires de Loire-Atlantique ont l'obligation de porter un gilet fluorescent avec bandes rétro-réfléchissantes pour se déplacer de leur domicile jusqu'à l'intérieur du car. Cette initiative du Conseil Général fait suite à celle prise il y a 2 ans de peindre tous les cars scolaires agréés en couleur jaune. **« Fais-toi remarquer ! »** est le slogan de la campagne, **« Être vu et vive la vie »...** C'était une action de la Ligue ...en 1990 (couverture du Pondération n° 17).

L'exposition Nina à l'école

L'exposition *« Qui a tué Nina ? »*, réalisée par l'association de Savoie et acquise par la Ligue 44 en 2003 comporte 8 panneaux grand format (1,65 × 1,25) présentant les thèmes principaux de l'insécurité routière.

Une convention de mise à disposition vient d'être passée entre le CRDP (1) des Pays de la Loire et la Ligue 44. Le CRDP, dépositaire du matériel a également travaillé sur la pratique pédagogique autour des 8 panneaux de l'exposition *« Qui a tué Nina ? »* qui seront prêtés aux

établissements de la région. L'objectif est de faire travailler les élèves à partir des images (ressenti, connaissances sur chaque sujet traité, élaboration de projet). Les publics visés sont ceux des établissements du second degré à partir du lycée, mais aussi dans l'enseignement technique et professionnel.

(1) CRDP : Centre Régional de Documentation Pédagogique.

« Quand se décidera-t-on à limiter la puissance des voitures… » dit le sénateur Fauchon…

Dans les colonnes du quotidien *« La Nouvelle République »* du 8 novembre, le sénateur Pierre Fauchon, questionné par la Ligue du Loir-et-Cher dans le cadre de notre « Charte parlementaire », fait cette réponse : *« J'aurais pourtant bien des choses à dire. Comme mes collègues, évidemment, je pense qu'il faut multiplier les contrôles, les actions… Mais surtout, quand se décidera-t-on à limiter la puissance des voitures qui circulent sur nos routes ? Personne n'ose en parler. Il faudrait intervenir à la fabrication, à la vente des véhicules… »*. Pour la Ligue, qui demande cette limitation depuis des années sans succès, ça commence plutôt bien. Hélas, le sénateur, qui commençait à jouer intelligemment à nos côtés, botte subitement en touche en ajoutant : ***« … pour qu'il n'y ait plus en circulation de voitures qui dépassent les 200 km/h »…***

Il faudrait lui rappeler qu'en Europe la vitesse maximum qu'un véhicule peut atteindre, c'est 130 km/h. À tout hasard.

Dossier transmis par la Ligue du Loir-et-Cher

Le battement d'aile d'un papillon…

- Le dimanche 20 décembre, un jeune homme de 29 ans qui a déjà préparé Noël au cannabis et à la cocaïne complète sa préparation avec des boissons alcoolisées. Le même jour, avec ses 1,5 g/l, il circule en voiture, sans assurance, avec des papiers trafiqués, à Choisy-le-Roi (94).
- Mais il perd le contrôle de son véhicule, qui touche un bloc de béton en bordure de route. Le bloc, déséquilibré, tombe sur une voie de chemin de fer située en contrebas.
- Le choc abat un pylône sur la voie.
- Un train survient, percute le pylône, déraille violemment, ravageant voies, poteaux et caténaires sur 500 mètres.
- Le jeune homme s'enfuit.
- Pendant 10 jours, cet axe ferroviaire majeur est paralysé, une des plus grandes gares de France est désertée.
- Des centaines de milliers de citoyens sont pénalisés. La SNCF porte plainte. Le coût présumé des réparations se situe entre 5 et 10 millions d'euros.

- Dans ce flot de turpitudes, un miracle, un sauvetage et un drame : seulement 36 passagers sont blessés et secourus par les agents SNCF présents dans le train. Mais un adolescent est grièvement blessé, il portera des séquelles toute sa vie.

France-Info – Anne Lamotte

« Au-delà d'éventuelles sanctions pénales, **le problème est financier.** Le **Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de Dommages (FGAO)** qui prend la note en charge quand l'auteur d'un accident n'est pas assuré, paiera sans se faire tirer l'oreille pour les blessures. En revanche, sur les dégâts matériels, les **indemnisations seront plafonnées à un million d'euros maximum,** alors que la note des dégâts est évaluée entre cinq et dix millions d'euros. Le fond se retournera ensuite vers l'auteur de l'accident pour se rembourser, s'il est reconnu coupable ».

« Le battement d'aile d'un papillon au Brésil peut-il déclencher une tornade au Texas ? ». C'est ainsi que le météorologue Edward Norton Lorenz présentait sa théorie du chaos à ses collègues scientifiques dans les années 70…

Vigilance… sécurité…

Annuaire pages Jaunes 2009 – Les infos conso – En collaboration avec *Auto Plus*

Le GPS

« Dans une certaine mesure, un système de navigation par satellite **contribue également à la sécurité. Il réduit le niveau de stress du conducteur dans les zones inconnues et lui permet d'augmenter sa vigilance.** De plus, il peut l'alerter en cas de survitesse et à l'approche de cabines radar. Certains GPS font même office de kit mains libres bluetooth® avec un téléphone compatible ».

Presse Océan – 30 décembre 2009

Elle suit son GPS – Et tombe dans l'eau

« Elle voulait prendre un raccourci mais sa bonne idée est tombée à l'eau. Sa voiture aussi. Hier matin, vers 10 h à Saint-Anne-sur-Brivet, cette jeune femme pressée a voulu tracer sa route et gagner du temps en coupant à travers les principaux axes. Un petit clic sur son GPS lui a indiqué le chemin le plus court et elle a suivi les instructions à la lettre. Un peu trop puisqu'elle s'est retrouvée sur un chemin de remembrement et au bout, un trou d'eau dans lequel son véhicule s'est enfoncé […] ».

252 km/h sur l'A6 : un mois avec sursis et 12 000 € d'amende

***Le Parisien* – 13 novembre 2009 – Pascal Villebeuf**

Vendredi midi, le tribunal correctionnel de Fontainebleau (Seine-et-Marne) a condamné à un mois de prison avec sursis et 12 288 € d'amende, un chômeur suisse qui avait été flashé à 252 km/h sur l'autoroute A6, à hauteur de Nemours, le 10 septembre dernier.

Il était au volant d'une Lamborghini Murcielago de 600 chevaux, en direction de Paris, sans permis et sans plaque d'immatriculation.

Le tribunal n'a pas confisqué le véhicule, d'une valeur de plus de 200 000 €, et qui appartient à une société civile immobilière helvète.

Ain : Les IDSR, véritables ambassadeurs de la sécurité routière

***Le Progrès* – 5 décembre 2009**

Des Intervenants départementaux de la sécurité routière (IDSR), il en existe une quarantaine dans le département. Ces bénévoles sont parfois gendarmes, pompiers ou de simples particuliers intéressés pour porter la bonne parole de la sécurité routière. Ils mènent des actions de prévention à la demande des établissements scolaires, des communes et des associations. Parfois dans un festival de musique ou encore dans une boîte de nuit. De véritables ambassadeurs de la sécurité routière qui font fonctionner à l'occasion une voiture-tonneau ou testo-choc pour sensibiliser le public aux dangers de la route.

Ils étaient réunis hier en préfecture pour une matinée d'échanges autour de leurs missions. L'occasion pour Michel Hoareau, coordonnateur sécurité routière à la DDE, de lancer un appel aux bonnes volontés. Pas assez nombreux, les IDSR ont dû annuler plusieurs actions cette année.

Note de la rédaction : combien d'IDSR sont-ils des membres actifs de la Ligue contre la violence routière ? Une centaine ? Plus ?

Hausse du nombre de dépôts de brevets dans la sécurité auto

***CCFA* – 12 octobre 2009**

L'INPI (Institut national de la propriété industrielle) souligne que le nombre de brevets déposés dans le domaine de la sécurité automobile a fortement augmenté ces dernières années, notamment depuis 2005. Globalement, la France se place au 4e rang mondial dans ce domaine, alors qu'elle se classe 5e tous secteurs confondus.

Les technologies innovantes concernent en premier lieu la prévention (vérification de la pression des pneus, feux directionnels...), l'assistance au conducteur (roues directrices, suspension active...) et le contrôle des systèmes.

Les équipements classiques comme les sièges ou les ceintures de sécurité font l'objet d'innovations constantes de la part des équipementiers. La France est en outre très active dans les systèmes de protection des piétons : elle se classe au 2e rang mondial des déposants de brevets dans ce domaine.

Désormais, il sera bien difficile pour les automobilistes de contester les contrôles réalisés avec des éthylomètres

***RTL* – 9 novembre 2009 – Christophe Bourroux**

La cour de Cassation vient de jeter un pavé dans la mare : désormais, il sera bien difficile pour les automobilistes de contester les contrôles réalisés avec des éthylomètres.

Ces derniers mois, plusieurs conducteurs ont été relaxés par les tribunaux alors qu'ils conduisaient en état d'ébriété. Argument des avocats spécialisés : le manuel d'utilisation de l'appareil précise qu'il faut attendre 30 minutes entre le moment où l'automobiliste a bu et celui où il est contrôlé. Or, selon les hommes de loi, dans la pratique policiers et gendarmes ne respectent presque jamais ce délai. Seulement voilà, cet argument a été balayé par la cour de cassation le 13 octobre dernier. En effet, dans un arrêt (13 octobre dernier) la plus haute juridiction de France estime que la seule homologation de l'éthylomètre suffit à établir sa bonne utilisation. Autrement dit, si le PV fait état d'une arrestation à minuit et d'un contrôle à minuit dix, le contrôle est valable et légal.

Cette décision en rejoint une autre [...] sur la position des radars. Par 2 fois, la Cour de cassation a rejeté récemment l'argument des radars qui n'étaient pas placés comme la règle le veut, c'est-à-dire dans un angle de 25°. Selon la Cour, il suffit simplement que l'appareil soit homologué et vérifié dans l'année pour satisfaire aux contrôles de vitesse et donc verbaliser les automobilistes dans les règles. En clair, les failles ne peuvent servir à annuler un PV. Ce qui a bien sûr déçu des milliers d'automobilistes parfois verbalisés à tort pour une erreur de placement des cabines.

***Note de la rédaction :** nous avons démontré que cette dernière remarque est sans fondement réel – n° 74, « À propos de la fiabilité des radars ».*

Conduite des personnes âgées : *« On veut m'empêcher de conduire »*

***L'Union* – 2 octobre 2009 – Céline Souhami**

Titulaire du permis de conduire depuis 1959, Hélène Haudriechy s'est vu retirer le papier rose pour avis médical défavorable.

« Je suis révoltée. Je ne comprends pas que l'on s'en prenne comme ça à des gens honnêtes ! », peste Hélène Haudriechy, en brandissant le courrier de la préfecture daté du 5 septembre. Du haut de ses 85 printemps, cette cultivatrice à la retraite n'en revient toujours pas. Elle, qui affirme n'avoir jamais eu d'accident de la route et qui a, autrefois, conduit des camions, des taxis, même des cars de ramassage scolaire sur Montmirail et Châlons-en-Champagne. La voilà aujourd'hui privée de permis. Motif invoqué : inaptitude à la conduite à la suite d'un avis défavorable donné par un médecin agréé par la préfecture. **Je conduis pour aller faire les courses** – *« Ils veulent me foutre au*

trou ! », fulmine Hélène. La vieille dame a bien une canne pour l'aider à marcher, mais cela ne l'empêche pas de prendre le volant de sa 306 pour aller faire ses commissions ou même pour rendre service de temps en temps et ce sans aucun souci. *« J'ai besoin de ma voiture pour aller chercher mon pain, faire mes courses. Je m'en sers aussi pour dépanner des amis »,* atteste-t-elle. […] **Elle fait appel de la décision** – Seulement la commission médicale en a décidé autrement. Cette perte d'autonomie forcée, elle ne l'encaisse pas. Les transports en commun, elle n'y pense même pas. Et elle ne veut surtout pas dépendre de ses enfants. *« Même si mes enfants ont les moyens, je ne veux pas être un poids. Je trouve que c'est indécent ! »,* insiste Hélène Haudriechy, qui n'a, évidemment, pas voulu en rester là. Elle a donc fait appel de cette décision et passe aujourd'hui un nouvel examen médical. Son dossier va être une nouvelle fois étudié par la commission départementale d'appel. Hélène Haudriechy propose une évaluation concrète de ses capacités : *« Ce n'est pas que je n'accepte pas. Mais pourquoi ils ne jugent pas sur les capacités à conduire. Moi, je leur propose de faire 25 km ensemble, je conduis à l'aller et ils me ramènent ».* À bon entendeur…

Enquête : touche pas à ma voiture !

***L'Argus* – 12 novembre 2009 – Arnaud Murati**

Cela faisait plus de vingt ans qu'aucune étude approfondie sur les transports et notre environnement n'avait été réalisée. L'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) vient de livrer les résultats d'une enquête intitulée *« Les nuisances environnementales des transports ».* Nombre de questions, autant de réponses, mais surtout une affirmation collective de la part des 2000 personnes rencontrées pour l'occasion : hors de question que l'on nous prive de voiture et de moyen de transport personnel ! Ce n'est pas que les Français soient réfractaires à l'écologie ; les trois quarts des sondés se disent préoccupés par le sort de la planète ! Ils sont même entre 70 et 90 % à déclarer respecter les limitations de vitesse lors des pics de pollution, et 40 % feraient même régler les émissions de leur véhicule alors qu'ils n'y sont pas contraints. Mais voilà : 70,3 % des personnes interrogées *« utilisent peu ou pas les transports en commun »,* et 13 % seulement pratiquent le covoiturage, une initiative qui semble-t-il est loin d'avoir le vent en poupe. Alors comment enrayer cette spirale de pollution venue de la route, et ressentie par 53 % des Français ? Tout simplement en y mettant les moyens technologiques sur les véhicules (près de 20 % des sondés plaident pour plus de filtres et autres dispositifs), en interdisant la construction de grosses infrastructures polluantes auprès des habitations, et en rendant plus sévère le contrôle technique, dès lors qu'il s'agit de mesurer les émissions polluantes. Enfin, dernier enseignement de cette étude, qui devrait donner des sueurs froides aux pouvoirs publics : les sondés ne veulent surtout pas entendre parler de limitation de stationnement dans les centres-villes, de péages urbains, d'abaissement des limitations de vitesse, et ne souhaitent en aucun être confronté à… une hausse des prix du carburant.

Habitudes de conduite : les français ont changé avec la crise

***AFP* – 15 octobre 2009**

La quasi-totalité des automobilistes français (95 %) déclarent avoir modifié leurs habitudes de conduite pour des raisons économiques dans le contexte de crise, selon une enquête Ipsos pour l'Observatoire Europcar du transport et de la mobilité. Les Français enregistrent le plus fort taux dans ce domaine alors que la moyenne des Européens interrogés dans sept pays se situe à 89 %. Les Français qui ont changé d'habitudes de conduite ont principalement choisi de rouler différemment – plus lentement par exemple – (82 % contre 69 % pour les Européens) et de moins utiliser leur voiture sur des courts trajets (72 % contre 67 %).

Pour 92 % des automobilistes français, « posséder une voiture coûte cher » (contre 84 % pour les Européens) et 25 % déclarent que le coût de leur voiture n'est « pas raisonnable » au regard de leur situation financière (18 % pour l'Europe). Les Français se situent dans la moyenne européenne sur le fait d'envisager ou d'avoir envisagé de se séparer d'une de leurs voitures dans l'année à venir (40 % contre 39 % pour les Européens).

L'étude a été réalisée par Ipsos en août 2009 auprès d'un échantillon représentatif de 5 032 Européens (en France, Allemagne, Grande-Bretagne, Belgique, Italie, Espagne, Portugal).

Italie : Une chaîne humaine contre les drames de la route

***Prévention Routière* – 14 octobre 2009**

Source : Fondation ANIA pour la sécurité routière

Plus de 5 000 personnes – le nombre annuel de tués sur les routes italiennes – ont formé dimanche à Rome une chaîne humaine, en s'étendant sur l'asphalte afin de représenter avec leur corps des ralentisseurs de trafic. Un geste symbolique destiné à marquer les esprits afin que chacun prenne conscience du drame que représentent les accidents de la route.

« Il n'est plus possible de tolérer que le droit des citoyens à la mobilité ainsi que leur vie soient mis en danger par des comportements imprudents et parfois criminels de ceux qui conduisent en violant les règles », a estimé Sandro Salvati, président de la Fondation ANIA pour la sécurité routière, à l'origine de cet événement.

La campagne s'intitule *« Je dissuade »* du mot « dissuasore » (« dissuadeur ») l'expression italienne pour le ralentisseur (ou dos d'âne). Elle n'est pas sans rappeler l'opération *« Mazamet, ville morte »* orchestrée par l'association Prévention Routière en 1973 : les 16 000 habitants de Mazamet s'étaient couchés symboliquement sur le sol pour représenter les 16 545 tués sur les routes françaises cette année-là.

Le casque à vélo : recommandé mais pas obligatoire

***Le Particulier* – 14/12/2009 – Stéphanie Delmas**

Le port du casque à vélo n'est pas obligatoire mais la question est étudiée.

Obligatoire pour les motos et les scooters, le port du casque ne l'est pas pour les vélos. En tout cas, pas pour l'instant… La délégation de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) retiendra les enseignements qui pourraient découler de la journée scientifique qui a été organisée le 28 mai 2009 par l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et

leur sécurité), pour faire le point sur les connaissances concernant le vélo et le casque sous différents angles : traumatologie, épidémiologie, biomécanique, sociopsychologie etc. Rappelons que plusieurs communications ont été faites sur l'intérêt de porter le casque, notamment pour les cyclistes les plus jeunes.

Contre l'obligation du casque à vélo

***Presse-Océan* – 2 janvier 2010**

Dans un communiqué, 6 fédérations de promotion du vélo critiquent un projet du gouvernement visant à rendre obligatoire le port du casque et du gilet fluorescent pour les cyclistes de moins de 16 ans. *« Cette mesure ferait passer le vélo pour un véhicule dangereux alors que c'est un moyen de déplacement vertueux »* estiment les signataires.

Un éthylotest sur les autocars neufs

***AFP* – 14 octobre 2009**

Des éthylotests anti-démarrage équiperont les autocars neufs à compter du 1er janvier 2010 et ils devront être installés sur l'ensemble du parc pour la rentrée scolaire 2015, a annoncé aujourd'hui le secrétaire d'État aux Transports, Dominique Bussereau. Intervenant en clôture du congrès de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), qui regroupe les autocaristes, M. Bussereau a indiqué qu'il avait signé la veille un arrêté en ce sens. Il a rappelé qu'une expérimentation de ce dispositif avait été menée dans six entreprises de transports de voyageurs par autocar totalisant près de 300 autocars. La date butoir de la rentrée scolaire 2015 s'appliquera également pour équiper de ceintures de sécurité l'ensemble des autocars, comme le sont déjà les véhicules neufs depuis 1999, a ajouté M. Bussereau [...].

Passages-piétons : 17 villes européennes évaluées par les *Automobile Clubs*

***Quotidien Auto* – 15 décembre 2009**

Chaque année en Europe, plus de 8 000 piétons sont tués dans des accidents de la route, et un quart de ces accidents mortels a lieu sur un passage piétons. C'est ce constat préoccupant, qui a incité 17 *Automobile Clubs* européens à tester les passages piétons de 31 grandes villes d'Europe, afin de jeter les bases techniques d'une amélioration de cette situation, et déterminer quelles harmonisations semblent souhaitables. Cette étude permet aux *Automobile Clubs* d'adresser des recommandations aux urbanistes et administrations : visibilité, ligne d'arrêt, îlots centraux, harmonisation des phases des feux et du marquage au sol.

À raison de 10 passages-piétons par ville, ce sont au total 310 passages qui ont été testés à Barcelone, Belgrade, Berlin, Bratislava, Bruxelles, Bucarest, Budapest, Copenhague, Dubrovnik, Francfort, Genève, Helsinki, Istanbul, Ljubljana, Luxembourg, Madrid, Milan, Munich, Naples, Oslo, Paris, Prague, Rome, Rotterdam, Séville, Stockholm, Strasbourg, Vienne et Zagreb.

L'étude a consisté à analyser 25 paramètres de sécurité qui ont été définis et classés dans quatre catégories : l'état général du passage (durée du feu rouge, marquage au sol, panneaux, etc.), la visibilité de jour et de nuit et son accessibilité (notamment pour les personnes handicapées). Les 310 passages-piétons testés ont été classés en 5 catégories allant de « très insuffisant » à « très bon ». 184 passages-piétons ont été évalués positivement, avec 170 « bon » et 14 « très bon », tandis que 73 sont classés « acceptable », et 53 passages ont été notés « insuffisant » ou « très insuffisant ».

Le pire passage-piétons a été trouvé à Milan, et le meilleur a été trouvé dans la ville de Bratislava : excellent état d'entretien, très bonne visibilité de jour comme de nuit, très bonne accessibilité pour tous les usagers, etc. Globalement, c'est Bratislava qui ouvre la marche de ce classement, suivie par Londres et Munich. Strasbourg occupe la 5e place de ce classement, et 3 de ses passages-piétons se situent dans les 10 meilleurs passages testés en Europe ; la ville de Paris, pour le quartier Montparnasse, se classe en 15e position.

Les résultats détaillés pour Strasbourg et Paris sont disponibles sur :

www.automobileclub.org

L'enquête de lectorat de « Pondération »

225 questionnaires nous sont parvenus. Sur les 185 dépouillés à ce jour :

- 91 % lisent « toujours » la revue, 7 % « parfois ».
- 98 % trouvent « satisfaisant » ou « très satisfaisant » son contenu.
- Rubriques lues « régulièrement » : Édito (82 %), les dossiers (81 %), les témoignages (76 %), la revue de presse (64 %).
- La rubrique « vie des Associations » est lue par 47 % « régulièrement » et 42 % « occasionnellement ».
- 79 % des répondants ne souhaitent pas voir supprimer de rubriques et 39 % voudraient voir aborder d'autres thèmes.
- Une liste de 172 sujets souhaités est dressée à l'issue de cette enquête ; de très nombreuses fiches comportent des souhaits, des suggestions, des satisfecits et des reproches aussi ! Nous allons en faire l'analyse pour travailler sur un nouveau plan de rubriques.

Cette enquête a été réalisée avec l'aide de Ludivine, stagiaire en 2e année de BTS Communication, avec laquelle nous avons beaucoup échangé pour qu'elle s'approprie bien ce qu'est la Ligue. Aidée par 3 condisciples, elle assure le dépouillement des questionnaires et doit fournir à *Pondération* un rapport, qui sera suivi d'un projet de maquette tenant compte des souhaits des adhérents, mais aussi des moyens humains et matériels disponibles à la rédaction...

Associations départementales

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

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

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

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

12 – Aveyron : Christiane Poinsot – 2, rue des Rouges Gorges – Les Costes Rouges – 12850 Onet-le-Château – Tél. : 05 65 42 21 63 **(ligueviolenceroute12@free.fr) – (christiane.poinsot@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 **(gabrielle.luc@sfr.fr) – (lcvr26@free.fr)**

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

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

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

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

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

39 – Jura : Michel Guillemin – 57, bd Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 03 84 72 66 78 **(michel.guillemin.3@free.fr)**

40 – Landes : Fernand Blanco – 905, route de l'Observatoire – 40180 Narrosse – Tél. : 05 58 58 94 23 – Port. 06 21 17 35 07 **(lcvr40@orange.fr)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

83 – Var : Pascal Bini – 67, rue Oswald Larroque – 83200 Toulon – Tél. : 04 83 87 40 25 – 06 61 95 20 10 **(lcvr83@live.fr)**

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)**

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

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

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

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

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

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

97 – Ligue contre la violence routière Réunion : 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, Emmanuel Fruchard, Geneviève Jurgensen, André Klarsfeld, Jean-Yves Lamant, Guylaine Lang-Cheymol, Chantal-Marie Laurent, Philippe Laville, Daniel Le Jean, Olivier Lesobre, Ghislaine Leverrier, Jean-Marie Leverrier, 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 76 67 69 75 – (jean-yves.lamant@centraliens.net)

Secrétaire Générale : Odile Van Hée
Tél. + Fax : 01 47 36 20 45 – (ovanhee@club-internet.fr)

Trésorier : Daniel Le Jean
Tél. : 01 47 50 88 71 – (dlejean@gmail.fr)

Membres du Bureau :
Claude Chabot – Rédacteur en chef Pondération
Josiane Confais – Responsable de la revue de presse
Jean-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 **(phlaville@free.fr)**

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

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

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

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

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

Provence-Alpes-Côte d'Azur (Alpes-de-Haute-Provence – Alpes-Maritimes – Bouches-du-Rhône – Corse – Hautes-Alpes – Var – Vaucluse) : **Chantal-Marie Laurent** – 19, rue Frédéric Chevillon – 13001 Marseille – Tél. + Fax : 04 91 95 97 17 **(chamalaurent@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) : Tél. : 01 45 32 91 00

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère : ☐ **Je renouvelle mon adhésion :** ☐

Nom : ..... **Prénom :** .....

Adresse : .....

Tél. : ..... **Profession :** .....

E-mail : .....

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

Chèque à libeller à l'ordre de : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**
Bulletin à renvoyer à : **Adresse de votre association départementale ou 15, rue Jobbé-Duval – 75015 PARIS**
La cotisation compte pour les douze mois qui suivent, comprend l'abonnement à *PONDÉRATION* (4 numéros par an) et donne droit à un reçu fiscal.