



**OBJECTIF :
ZÉRO ACCIDENT**

Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **Lettre aux candidats
à la Présidentielle**

p.6

➔ **Espagne : dix ans
de permis à points**

p.7

➔ **Faut-il supprimer
les feux rouges ?**

p.10



**Signalement
des conducteurs
des véhicules d'entreprises**

DOSSIER p.13



SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 4 – Les chiffres de mars 2017
- 5 – Les résultats préoccupants du Baromètre AXA
- 6 – Élections présidentielles : lettre aux candidats
- 7 – Les 11 candidats interrogés par le G7
- 7 – Dix ans du permis à points en Espagne
- 9 – Facilités de langage
- 10 – Faut-il supprimer les feux rouges ?
- 12 – 5 questions à... Jacques Ehrlich
- 13 – Dossier : Signalement des conducteurs des véhicules d'entreprises
- 16 – Réflexions parallèles (suite)
- 17 – Témoignages de victimes
- 19 – Vie de la Ligue
- 21 – Vie des asso's
- 23 – Associations départementales
- 24 – Conseil d'administration, Bureau national et bulletin d'adhésion

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

15, rue Jobbé-Duval

75015 PARIS

Tél. : 01 45 32 91 00

E-mail : secretariat@violenceroutiere.org

Site Internet : www.violenceroutiere.org

www.voiturecitoyenne.fr

Directrice de la publication :

Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :

Pierre Lagache

Comité de rédaction : Claude Chabot, Jean-Yves Lamant, Claude Lienhard, Christian Machu.

Imprimerie :

Compédit Beaugard – 61600 La Ferté-Macé

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

Crédits Photos : Fotolia wojtek (couverture et p. 13), Fotolia Idprod (p. 5), El País (p. 7), Fotolia monticellillo (p. 10), Fotolia zuhero (p. 11), Fotolia ellisia (p. 14), Fotolia kotoyamagami (p. 16), Alain Genaste (p. 17), AD Côte d'Or (p. 21), Sud-Ouest (p. 19), J.-Y. Lamant (p. 20), AD Loire-Atlantique (p. 22).

LE SLOW EST TENDANCE ...



Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

Difficile d'échapper à une information de plus en plus nourrie sur une évolution sociétale émergente : le slow.

Après deux siècles d'accélération effrénée, nous arrivons à un tournant qu'il nous faut négocier⁽¹⁾. Dans un monde qui s'accélère en permanence, avec une présence de plus en plus forte d'objets connectés renforçant cette célérité, le slow s'affiche comme une contreculture qui pourrait se développer dans notre société. Slow management, slow business, slow food... sont quelques exem-

ples d'application du concept. La notion de « mobilité douce » s'inscrit dans cette même veine.

Les décideurs qui expriment leur opposition de principe sur l'abaissement des vitesses autorisées⁽²⁾ ont-ils conscience du décalage de leur position avec l'aspiration montante à une société plus sereine, plus sûre, plus vivable, bref, plus slow ?

La vitesse est devenue ringarde, qu'on se le dise...

(1) Cf. livre de Carl Honoré – Éloge de la lenteur – 2004.

(2) Le gouvernement de F. Hollande s'est opposé à l'abaissement de la vitesse autorisée à 80 km/h sur les voies limitées actuellement à 90 km/h sans séparateurs médians.

La Ligue contre la violence routière a été créée en 1983, alors que 12 000 personnes mouraient chaque année sur la route. L'indifférence de l'opinion publique accompagnait alors ce drame national dont nous subissons encore les effets. La violence routière traduit une réalité : c'est chaque jour près de 10 morts et des centaines de blessés graves, c'est la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 25 ans.

Nos Valeurs

Indépendance

Face aux lobbies et aux décideurs, nous préservons notre indépendance et notre liberté d'expression pour faire des propositions au service du seul objectif de sécurité routière.

Rigueur

Face à la désinformation permanente, nous appuyons nos propositions sur des faits objectifs et vérifiés par des chercheurs et épidémiologistes de la sécurité routière reconnus.

Proximité

Constituée d'un réseau 100 % bénévole réparti sur le territoire national, la Ligue entretient une relation de proximité : soutien aux victimes et sensibilisation des acteurs.

Objectif Zéro Accident : ce but revendiqué et poursuivi par la Ligue est celui de renforcer l'idée que l'accident n'est pas une fatalité, que conduire est un acte social dont chacun doit rendre compte, que le respect de la loi et des autres usagers est indispensable pour faire de la route un espace de vie plus sûr.

édito



Chantal PERRICHON,
Présidente de la Ligue
contre la violence routière

Le quinquennat de tous les records

Rien de tel que l'insécurité routière pour mettre en évidence l'incompétence de décideurs politiques. Ainsi de 1997 à 2017, nous avons constaté une stagnation des résultats de 1997 à 2002, une division par deux de la mortalité de mai 2002 à mai 2009, puis des progrès plus lents jusqu'en 2013, pour finalement aboutir à une augmentation de la mortalité ces trois dernières années, ce que nous n'avions pas connu depuis 1972.

Alors que l'amélioration des infrastructures et des véhicules produit une baisse lente et régulière de la mortalité, l'action politique permet d'agir sur le comportement et de provoquer une réduction impressionnante de l'accidentalité d'une année sur l'autre, voire d'un mois sur l'autre quand les mesures annoncées sont crédibles.

Ces dernières années, nous avons pu observer une augmentation de la vitesse et nous en connaissons les raisons : refus de l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale sur les routes sans séparateur médian, crainte d'interdire les avertisseurs de radars, dysfonctionnements majeurs dans le retrait des points de permis⁽¹⁾, et faible utilisation des radars 3^e génération qui auraient dû être sous-traités dès leur mise en service en 2013.

Ajoutons (faute de place le bilan ne saurait être exhaustif) : un seul Comité interministériel que nous devons à la publication dans le JDD d'un rapport⁽²⁾ de l'IGA, gardé sous le boisseau durant un an ; une succession de trois (!) Délégués interministériels : F. Péchenard, J.-R. Lopez et E. Barbe ; un ministre de l'Intérieur⁽³⁾ qui invente « un premier plan d'ensemble de lutte contre l'insécurité routière » datant du 1^{er} juin 1966... ; la démission de deux experts du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR), C. Perez-Diaz et C. Got⁽⁴⁾ qui ne voulaient pas se compromettre dans cette structure impuissante ; la création de l'amende forfaitaire délictuelle, saluée par le ministre de la Justice, J.-J. Urvoas, qui félicite la commission des lois pour son inventivité, alors que C. Taubira avait renoncé devant la malignité de cette proposition ; l'affaiblissement de la loi Evin, votée par la gauche en 1991 et laminée par le gouvernement en 2015, grâce à une manipulation éhontée par B. Leroux de la commission des Affaires sociales ; la défection, alors que nous sommes en état d'urgence, de ce même B. Leroux, devenu très brièvement ministre de l'Intérieur, qui n'a pas osé soutenir l'amendement du sénateur Jean-Pierre Grand demandant l'interdiction de tout signalisation des forces de l'ordre ; une rubrique « À l'épreuve des faits » sur le site internet de la DSCR qui sert plus à cautionner la politique menée par le gouvernement qu'à rétablir la vérité des faits niée par les désinformateurs à la solde des lobbies ; la diminution injustifiée du seuil d'alcoolémie légale pour les conducteurs novices ; la « normalisation » des plaques de 2RM toujours illisibles pour les radars, la création du prix de l'innovation, concours Lépine pour les Géo Trouvetou de la sécurité routière ; des centaines d'heures de réunion pour les commissions du CNSR pour un rapport temps / recommandations / décisions, extrêmement coûteux et décevant, etc.

Pour escamoter ces carences destructrices, nous avons eu droit à 81 mesurette inopérantes, remplaçant l'efficacité par l'agitation. Décernons une mention spéciale cependant aux « expérimentations » bidons qui n'ont pu dissimuler la crainte d'affronter les lobbies : 81 km choisis au doigt mouillé sur 380 000 km de routes concernées par le passage à 80 km/h, mise en place de la Circulation Inter Files des motards...

Pendant près de cinq ans nous avons pu vérifier ce qu'un gouvernement ne devait pas faire pour plomber ce dossier de santé publique. Espérons que le prochain tirera les leçons de cet échec et tentera d'atteindre l'objectif de moins de 2 000 tués en 2020 !

Nous dédions ce numéro de *Pondération* aux six jeunes tués et un autre grièvement blessé, en ce début d'avril, dans un accident en Saône-et-Loire, lors d'un choc frontal sur une départementale.

⁽¹⁾ D'après un rapport de deux inspecteurs de l'IGA (Inspection Générale de l'Administration), remis en juin 2012 à M. Valls, rendu public trois ans plus tard grâce au JDD. En dépit de la volonté avérée du ministre de la Justice de remédier à la gabegie dénoncée par l'IGA, il n'a pas été possible de colmater les brèches qui minent tout le dispositif de transmission des données, le ministère de l'Intérieur se montrant moins réactif. Mais grâce à ce rapport, nous avons obtenu en cette fin de quinquennat l'obligation pour les employeurs de signaler l'identité des conducteurs par les entreprises, que nous réclamions depuis plus d'une dizaine d'années ! (cf. l'article sur le blog du Monde « SOS Conso » de Rafaële Rivais).

⁽²⁾ Rapport intitulé : « *Évaluation de la politique de sécurité routière* » de M. Bondaz.

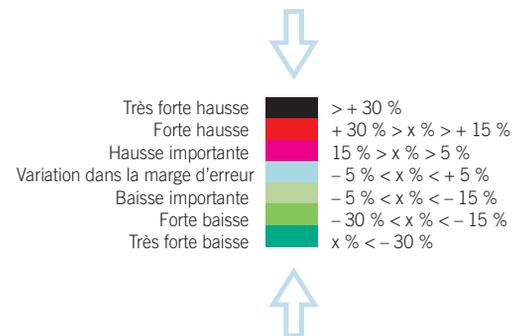
⁽³⁾ Analyse du discours du 11 mai 2015 de B. Cazeneuve à l'Assemblée plénière du CNSR (cf. site securite-routiere.org).

⁽⁴⁾ Le Monde du 17 mars 2015.

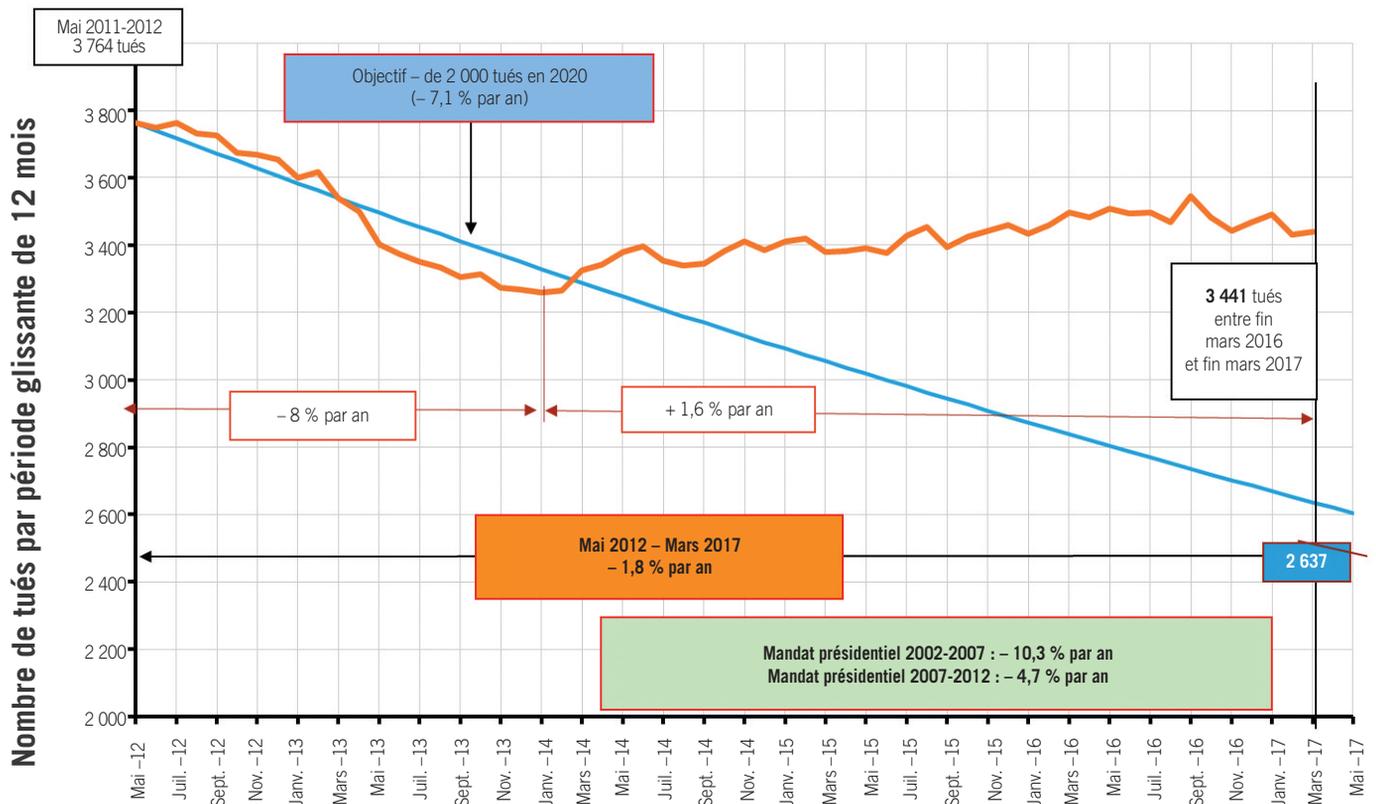
Les chiffres de mars 2017

Analyse de la mortalité routière de mars 2017

Mars	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
Mars 17	266	4,3	3 441	- 1,7
Mars 16	255	16,4	3 499	3,6
Mars 15	219	- 16,1	3 379	1,6
Mars 14	261	30,5	3 325	- 6,1
Mars 13	200	- 27,5	3 540	- 8,0
Mars 12	276	- 8,3	3 846	- 5,2
Mars 11	301	0,3	4 059	- 3,8
Mars 10	300	2,0	4 219	1,0



Évolution de la mortalité depuis mai 2012



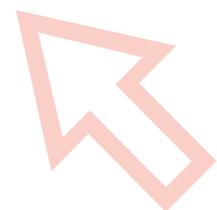
En annonçant, à l'occasion de la publication de ce bilan mensuel, un bilan de la mortalité routière du 1^{er} trimestre 2017 favorable par rapport à celui de 2016 (baisse de - 3,7 %), la Sécurité Routière semble vouloir faire diversion, afin de minimiser le résultat décevant de ce mois de mars.

Ce résultat est d'autant plus décevant que la hausse enregistrée (+ 4,3 %) succède à une hausse de + 16,4 % enregistrée en mars 2016. Mars 2017 est ainsi

à classer parmi les mauvais mois de mars des six dernières années.

Après le résultat exceptionnel du mois de février (- 22,8 %), attribuable *a priori* à l'effet des mesures prises en début d'année (signalement des conducteurs en infraction au sein des entreprises et annonce de l'expérimentation des voitures-radars confiées à un prestataire privé). Nous pouvons espérer que mars confirme février et qu'une tendance à la baisse de la mortalité allait enfin s'amorcer.

L'insécurité routière en France ne régresse plus depuis trois ans. L'objectif de compter moins de 2 000 morts sur nos routes d'ici 2020 est désormais inaccessible, sauf mesures de rupture mises en œuvre rapidement.





Les résultats préoccupants du Baromètre AXA

Pierre LAGACHE

Les éléments présentés ci-dessous sont issus du communiqué de presse présentant les résultats du 13^e Baromètre AXA Prévention qui repose sur une enquête, par interviews téléphoniques, réalisée du 23 décembre 2016 au 10 janvier 2017 auprès d'un échantillon national représentatif de 1 476 automobilistes.

Il va de soi que ce type d'enquête repose sur du déclaratif et doit donc être interprété avec prudence. La méthodologie étant constante, les évolutions sont importantes à apprécier. Par ailleurs, en matière de transgression des règles, on sait que les réponses sont plus souvent minimisées que l'inverse. Les résultats inquiétants sont donc à prendre très au sérieux.



Au quotidien, les conducteurs déclarent cumuler en moyenne 9 comportements dangereux !

Pour la première fois, le cumul des pratiques à risques dans les habitudes de conduite quotidiennes a été mesuré et livre un constat accablant : parmi 33 infractions et comportements dangereux observés, les Français en additionnent en moyenne 9 lors de leurs déplacements.

C'est ainsi que parmi les conducteurs qui cumulent vitesse et téléphone, 1 sur 5 le fait simultanément. L'addition de ces

2 comportements dangereux est la plus systématique : 18% des Français téléphonent au volant alors qu'ils sont en excès de vitesse.

82% des automobilistes reconnaissent faire des excès de vitesse...

Si les Français ont progressé sur les vitesses excessives, ils pratiquent en revanche encore trop les excès de vitesse dits « modérés », mesurés pour la première fois cette année dans le Baromètre AXA Prévention (jusqu'à 20 km/h au-dessus de la limite autorisée). Au final, entre « petits » et « grands » écarts, ce sont seulement 18 % des conducteurs qui respectent scrupuleusement la vitesse autorisée. Et, parmi les 82 % des Français qui roulent vite, 41 % le font parce qu'ils se sentent davantage en maîtrise, voire en surcroît de vigilance (53 %). Ils sont d'ailleurs près d'1 sur 2 (47 %) à ne pas ralentir par temps de pluie.

Sur autoroute : pour la deuxième année consécutive, les grands excès de vitesse

poursuivent leur baisse et concernent 11 % des Français qui roulent à plus de 160 km/h (vs 14 % en 2016). Mais les excès de vitesse « modérés » sont très nombreux : 46 % des conducteurs roulent à 140-150 km/h.

Sur routes secondaires : sur les routes secondaires limitées à 90 km/h, 51 % des conducteurs reconnaissent rouler à 100-110 km/h et 23 % à 120-130 km/h. Paradoxalement, le sentiment d'insécurité des Français est toujours aussi fort sur ce type de routes. Seuls 17 % se sentent en sécurité, mais cela ne les empêche pas de prendre des risques.

En ville : si les Français ont fait des efforts sur la vitesse en agglomération, ce n'est pas suffisant : 36 % roulent à plus de 65 km/h quand la limite est à 50 km/h (vs 39 % en 2016). Et comme c'est compliqué de respecter la zone 30 ! C'est même impossible pour 69 % des Français qui y roulent à 40-50 km/h.

L'addiction au téléphone reprend de plus belle !

Après l'embellie de 2016 qui laissait espérer une prise de conscience des Français, ce comportement à risques remonte en flèche. 59 % des conducteurs (vs 46 % en 2016) se cramponnent à leur smartphone au volant pour au moins un de ces usages : 39 % téléphonent (vs 30 % en 2016), et 24 % envoient ou lisent des SMS (vs 15 % en 2016). Autre évolution marquante, ils sont désormais 40 % à utiliser le GPS de leur smartphone (26 % en 2016).

Les Français disposent en effet de téléphones de plus en plus sophistiqués : de ce fait, ils en multiplient les usages et abandonnent notamment le GPS de leur véhicule. Une pratique autorisée mais qui participe à détourner l'attention.

Les 9 infractions et comportements dangereux⁽¹⁾ les plus cumulés

Faire des excès de vitesse	82 %
Ne pas s'arrêter à un feu orange	77 %
Utiliser son téléphone en conduisant (appels, SMS, GPS)	59 %
Conduire de nuit, c'est-à-dire entre 22 heures et 5 heures du matin, pour un long trajet	58 %
Retarder ses interventions d'entretien ou réparations	51 %
Ne pas réduire sa vitesse par temps de pluie	47 %
Prendre le volant ou continuer à conduire en état de fatigue	45 %
Doubler ou tourner sans mettre son clignotant	44 %
Démarrer son véhicule sans vérifier que tous les passagers soient attachés	35 %

(1) Le nombre de comportements dangereux adoptés et d'infractions commises, occasionnellement et fréquemment, a été comptabilisé pour chaque conducteur, sur un total de 33 comportements. En moyenne, les conducteurs Français adoptent 9 comportements dangereux dans leurs habitudes de conduite, des comportements dangereux qui peuvent s'additionner au cours d'un même trajet.



Élections présidentielles : lettre aux candidats

L'élection à la présidence de la République est l'occasion d'interroger les candidats sur la sécurité routière. On ne peut que constater que le sujet aura figuré au rang des abonnés absents des sujets abordés lors des débats, l'enjeu sécuritaire étant quasi exclusivement centré sur la menace terroriste.

Il est très regrettable que l'insécurité routière, première cause de mortalité de notre jeunesse, et dont les résultats se dégradent depuis 3 ans ne soit pas une priorité. Le rôle premier d'une nation n'est-il pas de protéger les concitoyens et plus particulièrement sa jeunesse ? En la matière, qu'une politique volontariste de l'État sera toujours gage de résultats.

Vous trouverez ci-joint le texte de la lettre envoyée par la Ligue à chaque candidat, ainsi que la liste des demandes prioritaires qui appelle chaque candidat à prendre position.



M. ou Mme Candidat(e)
à la Présidence de la République

Madame, Monsieur,

Si, dans quelques mois, les Français vous confient la lourde charge d'être le Président de la République, vous ne manquerez pas de trouver rapidement sur votre bureau le dossier de l'insécurité routière dans notre pays.

L'insécurité routière, ce sont 10 tués chaque jour, autant de personnes handicapées à vie, des dizaines de milliers de blessés et des effets dévastateurs dans les familles. Le coût de ce drame pour l'économie de notre pays est d'environ 50 milliards d'euros, soit 2 % du PIB.

Il a fallu en 2002 la volonté forte du chef de l'État pour mettre en œuvre de façon déterminée des mesures efficaces comme le contrôle-sanction automatisé.

En 2012, le gouvernement a fait sien l'objectif de l'Union Européenne de réduire de 50 % le nombre de tués avant 2020. Malgré cet engagement, le bilan des 3 dernières années est catastrophique. Sans mesures fortes et immédiates appliquées aux facteurs principaux de mortalité, cet objectif de moins de 2 000 tués ne sera pas atteint et l'écart à l'objectif sera très important.

Notre association de bénévoles, très engagée dans la lutte contre la violence routière et le soutien aux victimes, déplore d'autant plus cette situation que l'accident n'est pas une fatalité, que l'on en connaît les causes et que la puissance publique dispose des moyens pour en réduire le nombre et la gravité. La communication ne suffit pas, c'est la persévérance dans les mesures prises qui peut entraîner une amélioration permanente des comportements.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de nos sincères salutations et de notre dévouement à la cause de la sécurité routière.

Chantal Perrichon
Présidente de la Ligue contre la violence routière

P.S. Nous vous prions de bien vouloir répondre à nos sept demandes prioritaires qui vous sont proposées en annexe ; vos réponses seront largement diffusées par notre association.

PJ : Nous vous joignons le dernier numéro de notre revue « Pondération » et le livre « Objectif zéro accident » réalisé à l'occasion des 30 ans de la Ligue.

Les demandes prioritaires de la Ligue

- 1/ Nous souhaitons que la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières soit rattachée directement au Premier ministre.
- 2/ Nous souhaitons l'abaissement de 90 à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur médian, là où se produit plus de la moitié des accidents.
- 3/ Nous souhaitons l'interdiction de tout signalement de présence des forces de l'ordre et de tous types de radars.
- 4/ Nous souhaitons la généralisation immédiate du recours aux éthylotests anti-démarrage dans tous les départements.
- 5/ Nous souhaitons la mise en œuvre rapide du LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée), également dénommé ISA pour l'Europe.
- 6/ Nous souhaitons la généralisation de l'installation de la boîte noire accidentologique sur les véhicules légers (voitures et motos).
- 7/ Nous souhaitons que le gouvernement lutte contre les campagnes de désinformation en matière de sécurité routière, menées par certains lobbies.

Les 11 candidats interrogés par le G7

Le texte ci-dessous reprend pour partie des propos rédigés par les auteurs de ce questionnaire.

L'absence d'avancées en matière de prévention sous le quinquennat de François Hollande ainsi que les agissements de puissants groupes de pression ont été dénoncés dans une tribune intitulée « La santé malade des lobbys », publiée dans Le Monde daté du 28 février par sept personnalités engagées : Gérard Dubois, professeur de santé publique ; Irène Frachon, pneumologue ; Claude Got, professeur honoraire de médecine ; Serge Hercberg, professeur de nutrition ; Catherine Hill, épidémiologiste ; Albert Hirsch, professeur honoraire de médecine ; et Chantal Perrichon, présidente de la Ligue contre la violence routière. Ces personnalités ont envoyé à tous les candidats une liste de 20 questions pour tester leur volonté d'agir contre des facteurs de risque évitables qui sont « à l'origine de 100 000 morts prématurées par an ». Publiées le 11 avril, les réponses des candidats et commentaires sont en ligne (www.securite-sanitaire.org).

Un mode d'action : le questionnement des politiques

- Les scientifiques ont un devoir de promotion des connaissances, de lutte contre les faussaires et de propositions de mesures adaptées aux problèmes posés dans le domaine de la sécurité sanitaire.
- Demander à un candidat à l'élection présidentielle son acceptation ou son refus d'une décision concrète qui lui est proposée avec une argumentation est la meilleure contribution possible au débat public.
- Une telle action s'inscrit dans le temps. Ce qui a été proposé en 1988 peut être effectif vingt ans après. Suivre l'évolution des connaissances et des décisions n'a pas seulement un intérêt historique, c'est une forme de pédagogie de l'action de santé publique mettant en évidence le décalage entre le moment où l'on sait ce qu'il faudrait faire et le passage à l'acte décisionnel.

Une situation insupportable

- Nous assistons à une dégradation progressive de l'aptitude politique à la prise

en compte de la prévention des maladies chroniques et des accidents.

- Les décideurs détruisent la qualité du débat public et le fonctionnement de la démocratie par leur défaut de sincérité et leur inaptitude à tenir leurs engagements.
- Des décisions indispensables, dont l'efficacité est connue depuis des décennies, ne sont pas mises en oeuvre, du fait d'une soumission croissante à des groupes de pression dont les intérêts économiques sont antagonistes des intérêts de santé publique.

Le point sur les réponses concernant la sécurité routière

À la question d'abaisser de 90 km/heure à 80 km/heure la vitesse maximale, refusée par le gouvernement actuel, seuls les deux candidats de gauche se disent favorables. François Fillon, Emmanuel Macron et Marine Le Pen refusent. « *Contrairement à ce que dit la candidate du Front national, la corrélation entre vitesse maximale et mortalité est forte (-) La notion de sécurité est une valeur qu'elle met constamment en avant, mais son comportement ne s'ac-*

corde pas avec l'état des connaissances dans ce domaine » insiste Claude Got.

Autre question : « Assurerez-vous le respect des limitations de vitesse en augmentant le nombre et l'usage des radars mobiles, en interdisant le signalement de tous les contrôles de vitesse par une loi ? » Seul Jean-Luc Mélenchon y est favorable, les quatre autres candidats refusant. Or, « *le refus de rendre efficace une méthode de contrôle d'un risque est une promotion de l'insécurité* », note le collectif.

Enfin, François Fillon reste silencieux sur le fait d'assurer la qualité du dispositif qui permet le retrait des points sur le permis de conduire après infractions constatées par les Forces de l'ordre. Quant à Marine Le Pen, elle refuse également cette mesure.

Sur l'expertise technique des infrastructures routières, indispensable aux yeux du collectif pour prévenir les impacts liés aux obstacles latéraux, seul Emmanuel Macron ne répond pas positivement à cette question, précisant que « les améliorations techniques déjà prises doivent être poursuivies ».

Dix ans du permis à points en Espagne

Pere Navarro Olivella
Ancien Directeur Général du Trafic
Mars 2017



Le 22 février dernier, à l'occasion des dix ans de la mise en place du permis à points, s'est tenue à Madrid une journée qui a réuni quelques-uns des principaux acteurs de sa création pour dresser un bilan de son application et une réflexion commune sur les possibilités de sa révision et de son actualisation. Beaucoup de données ont été présentées, mais le plus important aujourd'hui ce ne sont pas les données, qu'on trouve sur Internet, mais leur interprétation, savoir lire entre les lignes et en tirer quelques conclusions.

La pédagogie et l'information : des facteurs-clés

Avec le recul du temps, la réussite du permis à points est probablement due au caractère simple mais pédagogique de la mesure, au débat ouvert, au consensus et à la complicité sociale. Mais procédons par ordre.

Le discours qui accompagnait la mesure disait essentiellement que le permis de conduire n'était pas un droit absolu, mais un crédit de confiance que la société nous accorde pour partager la rue avec les autres conducteurs. Les infractions graves contre la sécurité routière réduisant ce crédit, celui qui perdait tous ses points se verrait donc retirer la confiance de la société, c'est-à-

dire de nous tous. Il devrait alors réaliser un stage de sécurité routière pour pouvoir à nouveau partager la voie publique avec les autres utilisateurs. De plus, il a été expliqué que cela s'adressait aux multirécidivistes, qui, bien que peu nombreux, causent beaucoup d'accidents. Le discours était simple à expliquer et facile à comprendre. La leçon à retenir est que si le discours est

efficace, la prise de décisions est beaucoup plus facile, à condition que ces décisions soient cohérentes avec le discours.

Autre conclusion, l'importance du débat dans la sécurité routière. Il a suffi de l'annonce de la mise en place du permis à points et d'une diffusion d'informations et opinions générées pendant sa procédure parlementaire, pour réussir à réduire le nombre de morts de 12 % pendant les deux années qui ont précédé sa mise en place. Beaucoup de souffrances ont ainsi été épargnées, grâce au débat suscité sur les accidents et leurs conséquences.

Consensus et égalité

Ensuite est venu le consensus. Il convient de rappeler que le permis à points a été approuvé à l'Assemblée Nationale à l'unanimité. Le message que ce consensus a transmis au citoyen est un message d'apaisement. Si tous les partis étaient capables de se mettre d'accord, nous évitions alors de déplacer le débat vers la société et ainsi de le politiser, ce qui n'est pas négligeable.

Un autre aspect qui mérite réflexion repose sur l'idée de l'égalité. Les sanctions économiques n'ont pas le même impact sur les riches et ceux qui ne le sont pas, mais la perte de points est, elle, plus égalitaire. Dans les stages de récupération de points, les gens aisés s'assoient avec les gens de condition modeste sans établir de différence de classe sociale. Dans un pays marqué par les inégalités, c'est une valeur ajoutée. À une époque où l'on parle tellement des inégalités, nous ferions bien de ne pas oublier les valeurs de la Révolution française qui ont guidé les grands progrès en Europe.

Concernant l'implication de la société civile, il faut remarquer que les associations de victimes ont été les premières à se faire entendre, en sensibilisant les Espagnols sur le drame généré par les accidents de la route. Ensuite se sont joints les automobiles-clubs. Avec une vision européenne, ils ont montré leur ferme soutien à la mesure.

Le fait de voir les automobiles-clubs assis aux côtés de l'administration pour promouvoir un dispositif qui pouvait être interprété comme une mesure contre les automobilistes a d'ailleurs beaucoup surpris. Plus tard, se sont jointes quelques fondations de grandes entreprises qui ont pris le risque d'associer leur image au permis à points et au final, les fabricants de bière en ont profité pour promouvoir une bière « sans alcool ». Quand on met une initiative en place il faut s'assurer que l'on n'est pas seul. La société civile demande à jouer un rôle de plus en plus important et c'est une bonne chose que de ne pas laisser les grands sujets uniquement aux mains du gouvernement.

Le rôle essentiel des médias

De nos jours, sans les médias, les changements d'habitudes et de comportements ne sont pas possibles. Les médias ne sont pas de simples spectateurs, ils ont une fonction pédagogique qu'il convient de ne pas oublier et ils doivent s'impliquer et prendre une part active aux grands défis de la société. Ils l'ont compris et ils ont expliqué que face à une masse d'informations très banalisées, le sujet du permis à points leur avait laissé le sentiment d'être particulièrement utiles.

Le comportement est le véritable changement

On pense généralement qu'avec le permis à points le nombre d'accidents et de victimes a diminué, mais ce n'est pas tout à fait exact. L'effet du permis à points, le véritable effet, a été le changement de comportements des conducteurs. Avant le permis à points, il était défendu de boire et conduire, le port de la ceinture de sécurité et du casque étaient obligatoires, il fallait respecter les limitations de vitesse, mais ces règles n'étaient pas respectées. Après le permis à points, les règles étaient les mêmes, mais la différence a résidé dans leur application. Comme les comporte-

ments étaient de plus en plus sûrs, le nombre d'accidents a diminué, et celui des victimes aussi.

Dans notre pays, il faut faire en sorte que les lois soient respectées avant d'en promouvoir de nouvelles.

Réflexions sur l'avenir

Concernant les bonnes pratiques en matière de gouvernance, figurent la réalisation du suivi, l'évaluation des mesures et le partage de ces bilans avec les conducteurs qui sont les authentiques protagonistes de la sécurité routière.

On a ainsi recommandé la possibilité d'éliminer la perte de points pour les infractions qui n'ont pas eu un fort impact pendant les dix dernières années. L'idée a été de simplifier le dispositif, dans la mesure du possible. Ceci a permis de centrer le message et de concentrer les efforts sur les infractions basiques, mais fondamentales, qui ont une influence directe sur le taux d'accidents.

Par la connaissance des données disponibles, on a ainsi constaté le très faible impact du permis à points chez certains conducteurs présentant un problème récurrent d'alcool et de drogue. Nous devons donc chercher d'autres mesures alternatives comme des traitements pour leur désintoxication.

Nous avons ainsi considéré qu'il convenait d'actualiser le programme et le contenu des stages en les adaptant au comportement des conducteurs, ainsi qu'à l'évolution des systèmes d'enseignement et d'apprentissage. Il convenait également de renforcer le caractère interactif des intervenants avec notamment la présence de victimes dont les témoignages ont un caractère concret, pédagogique, renforçant l'échange d'expériences et l'impact émotionnel.

On a remarqué qu'il était possible de rendre plus attractifs les stages de récupération partielle de points, dispensés par des centres compétents reconnus et accrédités, en utilisant les opportunités qu'offrent les nouvelles technologies pour améliorer globalement le système en donnant un accès, via le smartphone, au solde de points et de toute information jugée digne d'intérêt.

En ces temps d'incertitudes, en Espagne comme dans toute l'Europe, nous avons beaucoup de problèmes, mais celui des accidents de la circulation continue de faire plus de mille morts chaque année sur la route et nous ne devrions pas l'oublier.

Les accidents de la circulation continuent d'être un des graves problèmes de santé publique de notre société et nous avons l'obligation éthique de continuer à nous efforcer de chercher des solutions. Les victimes et leurs familles formulent l'espoir que nous soyons tous capables de mettre en œuvre ces solutions.



Madrid, 22 février 2017.

Facilités de langage

Claude CHABOT

La lecture quotidienne de la page « accidents » de la presse réserve des étonnements qui ne sont pas que sémantiques. Les mots ont un poids et les offrir en lecture publique en multiplie l'effet. Écrire par exemple pour un piéton tué sur la chaussée que « Le conducteur n'a pas vu le piéton » est une facilité journalistique (on doit écrire « le conducteur prétend ne pas avoir vu le piéton ») ; c'est une faute technique (le conducteur voit toujours le piéton, mais il ne s'est pas mis en situation de l'éviter), enfin c'est une lecture simpliste qui influence les faits et qui peut exonérer à tort l'auteur de l'accident. Quelques exemples.



« La route tue »

On pouvait parler ainsi de la bête du Gévaudan dont les nombreux méfaits attribués alimentaient les angoisses paysannes en Lozère au XVIII^e siècle. Mais si c'était bien la « bête » qui tuait, on ne peut en dire autant de la route. Certes, cette route doit présenter les meilleures caractéristiques possibles pour contribuer à la sécurité au même titre que le véhicule ; certes elle est un facteur possible de dysfonctionnement, notamment en raison de la variabilité de son état de surface ; mais la route reste un objet technique, une chose incapable de la moindre intentionnalité. Il est donc totalement impropre d'enchaîner le verbe « tue » derrière le sujet « route ». Mais au-delà de la tournure journalistique, cette manière de donner à la chose un rôle fatal n'est-elle pas un moyen inconscient pour évacuer la responsabilité humaine ?

« Collision en chaîne mortelle : le brouillard en cause »

« Lors de la collision de 35 véhicules qui a fait 5 morts et 11 blessés, la départementale 160 (2 x 2 voies) entre La Roche-sur-Yon et Les Sables d'Olonne, en Vendée, était noyée dans un brouillard très épais. Sur cet axe limité à 110km, la visibilité n'était plus que de cinq mètres ». À la radio, le procureur de la République rapporte qu'en se rendant sur le lieu de l'accident, des voitures dépassaient la sienne dans le brouillard à des vitesses très excessives.

À ce point, l'accident est programmé. Avec pour origine le ralentissement d'un seul véhicule derrière lequel s'accumuleront mécaniquement tous les autres. (Cf. *Pondération* N° 98 page 14). Et malheur à celui qui, respectant les règles, a pu s'arrêter à temps mais qui sera quand même percuté par les voitures suivantes.

À tout le moins, on peut dire qu'il est possible de rouler sans risque dans un épais brouillard. Ce dernier n'est donc « la cause » que parce qu'il transforme la situation de conduite « normale » en situation d'accident, c'est-à-dire avec une probabilité très forte de dysfonctionnement. Mais la transformation ne surprend pas, l'adaptation est possible : y aurait-il eu accident si, avec un contexte dégradé comme ici, les consignes de sécurité (vitesse, distances de sécurité) avaient été appliquées ?

« Le risque zéro n'existe pas »

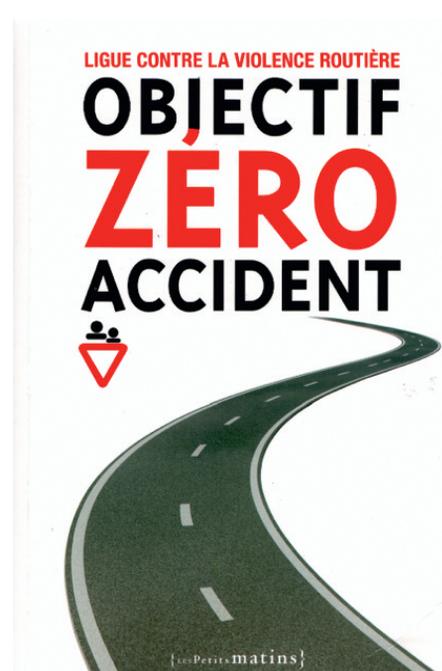
À l'occasion d'un accident mortel de ski en hors piste, un commentateur expliquait que malheureusement, « le risque zéro n'existe pas » : une fatalité donc si ce skieur « pourtant très expérimenté » avait été englouti dans une avalanche en un endroit interdit. Sous des dehors de pragmatisme, cette idée de l'inéluctable risque porte en elle à la fois le renoncement à lutter et l'acceptation d'en souffrir.

Si, le risque zéro existe

Le risque est une probabilité de dysfonctionnement d'un système dû à des impré-

vus, des erreurs, des aléas pouvant être souvent mesurés évalués, classifiés, ordonnés, voire quantifiés. Avec à la clé des consignes pour éviter, réduire, transformer ces perturbations. Ce qui – intellectuellement – n'exclut pas qu'il soit rendu totalement improbable = risque zéro. Si la station de ski s'ingéniait assez pour que nul – absolument nul – skieur ne s'aventure en hors piste au lieu de fermer les yeux sur cette pratique, il y aurait zéro accident.

Cela n'est pas que de la théorie. On peut citer de grandes entreprises industrielles à fort potentiel de risque (SEVESO, chimie, gaz liquides, transport, etc.) dans lesquelles à force de traquer les éléments du risque, d'y apporter des solutions *qu'on fait respecter*, on est passé de plusieurs morts par an à zéro depuis longtemps. La « vision zéro » des Suédois (1997) est basée sur cette recherche systématique du risque et de son éradication. Quant à l'« objectif zéro accident » de la Ligue, il découle du même principe. Il est d'ailleurs remarquable que globalement le risque typiquement « industriel » – où les consignes de sécurité au travail sont bien respectées – a baissé considérablement alors que le risque routier – l'individu en champ libre – demeure une préoccupation des entreprises (1^{er} risque d'accident au travail).



➤ Faut-il supprimer les feux rouges ?

Christian MACHU

Suite à l'annonce de la ville de Paris de tester, dans le cadre de son « Plan Piéton », la suppression de certains feux sur un quartier pilote, cette interrogation a fait la une de la presse de février dernier. Cela méritait un focus sur cette question d'actualité.

La ville de Paris met en avant la dangerosité des feux tricolores. La métropole de Bordeaux envisagerait également de supprimer 300 carrefours à feux pour des questions également de sécurité des piétons. Cette défiance récente envers les feux tricolores s'est déjà traduite par l'autorisation faite depuis peu aux cyclistes de franchir certains feux rouges signalés à cet effet.

Le haro sur les carrefours à feux a de quoi surprendre, d'autant que l'argument principal est d'améliorer la sécurité des piétons. Les carrefours à feux ne sont-ils pas apparus au début du XIX^e siècle justement pour faciliter leur traversée face à un trafic automobile croissant et ainsi mieux gérer les flux motorisés ?

Il est vrai que des études ont montré dans les années 70 que les carrefours à feux pouvaient s'avérer particulièrement « accidentogènes » sur les routes hors agglomération. Mal vus, abordés à des vitesses trop grandes et donc mal respectés, ces carrefours à feux occasionnaient des accidents meurtriers. Ils ont pratiquement disparu dans nos campagnes au profit des carrefours à sens giratoires. Ce type de carrefour s'est multiplié à partir des années 1980, au moment où la réglementation a imposé la priorité aux véhicules circulant dans l'anneau.

Petit à petit, les carrefours à sens giratoire ont gagné les villes, principalement les zones péri-urbaines, pour se substituer à des carrefours gérés par des feux tricolores

aux cycles mal adaptées au trafic. À partir des années 2000, dans les centres urbains denses, les zones 30 et les zones de rencontre se sont développées, en complément des aires piétonnes, limitant la circulation automobile d'un secteur et accordant aux piétons davantage de place. Ces zones, par leurs aménagements dissuasifs, amènent une importante réduction du trafic automobile, et par conséquent permettent la suppression des feux tricolores. Est-ce que ce sont uniquement ces carrefours qui sont visés par les effets d'annonce des villes de Paris ou de Bordeaux ?

Toujours est-il qu'aucune étude récente n'a été menée pour faire un état des lieux précis de l'accidentalité des carrefours urbains en relation avec le type de carrefours et les catégories d'usagers concernées. La dernière synthèse des connaissances sur cette relation date de 1992 (Sécurité des routes et des rues)⁽¹⁾.

Les affirmations pour justifier la suppression des feux tricolores seraient que, dans un carrefour dépourvu de feux, les automobilistes feraient davantage attention lorsqu'ils se rapprochent d'un passage piéton et que les piétons seraient plus vigilants lors de leur traversée. Pour autant, les autres types de carrefours ne garantissent en rien ces comportements vertueux : les carrefours à sens giratoire sont autant décriés par les piétons qui ont du mal à traverser, les automobilistes étant occupés par leur tâche de gérer la priorité. Les mêmes griefs peuvent

être évoqués pour les carrefours à priorité à droite ou à « cédez le passage ». En fait, nous avons tous des expériences en tant que piéton pour avoir eu des difficultés à traverser une chaussée en carrefour, et ceci quel que soit le type de carrefour.

L'explication vient essentiellement de la conception même du carrefour. Il est d'abord pensé et dessiné pour favoriser la fluidité de la circulation, le plus souvent au détriment de la circulation piétonne, contrainte souvent à s'écarter du carrefour pour trouver le passage piéton. Pourtant, il existe un guide de conception des carrefours urbains⁽²⁾. Sa première version date des années 80. Il donnait déjà les bonnes pratiques. Il a été mis à jour en 2010. Ce guide décrit les règles de l'art dans le choix du type de carrefour en fonction des critères d'environnement et de trafic automobile mais aussi piéton et cycliste. Il indique aussi la conception géométrique à respecter et les équipements à installer. Des recommandations simples d'aménagement, efficaces pour assurer la sécurité des traversées piétonnes, y sont dispensées. Elles semblent toutefois méconnues ou ignorées des praticiens de terrain.

Concernant les carrefours à feux, la réglementation a évolué en 1991 avec une mise en conformité qui devait être faite au plus tard en 2001. Un guide avait même été produit en 1999⁽³⁾ pour rappeler l'obligation de mise en conformité, cette dernière n'ayant toujours pas été faite à cette époque dans la plupart des villes. Cette situation est encore vraie actuellement pour beaucoup de carrefours à feux. Ce guide proposait une aide au diagnostic des installations et il avait été suivi à l'époque d'un guide de conception⁽⁴⁾.

Qu'en est-il en 2017 ?

Il suffit de regarder autour de soi les nombreux travaux de voirie qui s'effectuent dans nos villes pour constater que les bonnes pratiques proposées par ces guides techniques ne sont pas suivies et que les

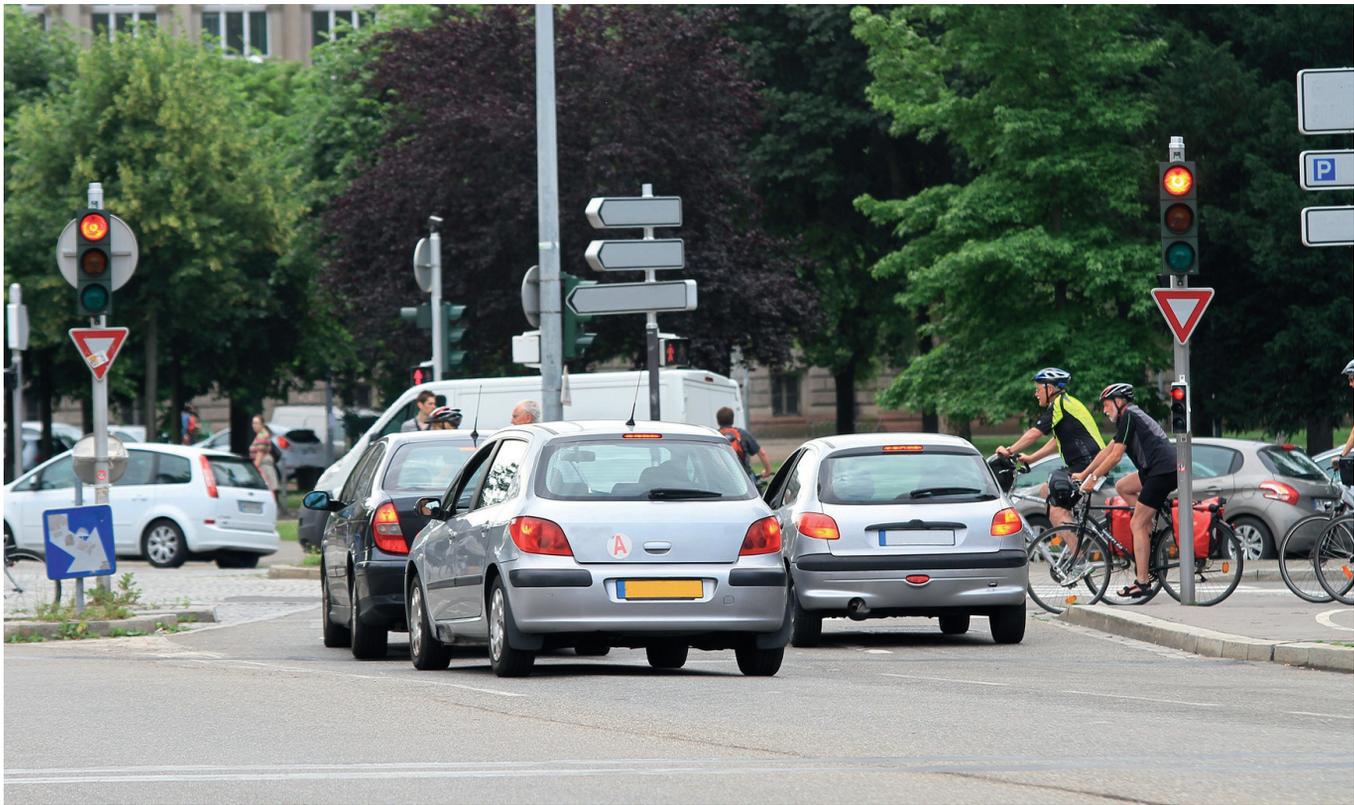


⁽¹⁾ Sécurité des routes et des rues – SETRA-CERTU septembre 1992.

⁽²⁾ Carrefours urbains – guide de conception – Mise à jour en 2010 – CERTU.

⁽³⁾ Mise en conformité des carrefours à feux – Aide au diagnostic des installations.

⁽⁴⁾ Guide de conception des carrefours à feux – CERTU – Décembre 2010.



erreurs d'aménagement du passé se perpétuent au détriment de la sécurité des piétons et des autres usagers. Il suffit également d'observer le fonctionnement de nombreux carrefours à feux pour constater, soit la vétusté du matériel, soit le fait que les cycles de feu n'ont pas été changés depuis très longtemps alors que les trafics ont évolué. Les technologies ont également évolué, en particulier les feux à décompte du temps pour les piétons ainsi que pour les voitures. Il existe aussi depuis longtemps des feux adaptatifs au trafic et à la présence de piétons.

Ces nouveaux équipements étant coûteux à l'achat comme en maintenance, on voit la tentation des villes de supprimer certains feux, d'autant plus qu'aucune norme d'aménagement des routes et des rues n'est opposable à une collectivité territoriale à l'exception d'une seule portant sur les ralentisseurs de type dos d'âne (le plus souvent peu respectée !).

Se poser les bonnes questions !

Supprimer les carrefours à feux n'est donc pas la bonne question à se poser si l'objectif est d'améliorer la sécurité des piétons sans dégrader la fluidité du trafic. Ce n'est évidemment pas la réponse appropriée à l'augmentation de plus de 16 % en trois ans de la mortalité piétonne et au fait qu'un piéton tué sur deux en ville a plus de 65 ans⁽⁵⁾.

Face à l'évolution des modalités de déplacement en ville, à la place importante que l'on souhaite accorder aux cyclistes, à la difficulté que rencontrent les personnes âgées de plus en plus nombreuses à

marcher sur nos trottoirs et à traverser, il est urgent que chaque ville procède à un diagnostic de tous ces carrefours et applique les règles de l'art de base pour assurer la sécurité des traversées piétonnes quel que soit le type de carrefour.

La sécurité des piétons est-elle une préoccupation prioritaire des collectivités territoriales ?

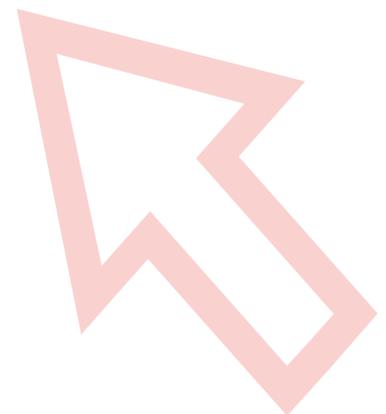
Rien n'est moins sûr lorsque l'on examine un exemple récent, à savoir la mesure réglementaire proposée par le Plan d'action « mobilités actives » (PAMA)⁽⁶⁾. Ce Plan proposait une caractéristique technique obligatoire dans le Code de la voirie routière interdisant d'aménager une place de stationnement sur une certaine distance en amont d'un passage piéton. Cette mesure a tout simplement été repoussée par les parlementaires en 2015 alors qu'une amende a été introduite à la même date, à l'encontre des conducteurs dans le cas d'un stationnement à moins de 5 mètres d'un passage piéton (article R. 417-11 du Code de la route). Cette amende est justifiée ; elle est très lourde puisqu'elle est de 4^e classe. Ne devrait-elle pas s'appliquer aussi aux villes qui autorisent le stationnement (souvent payant) à moins de 5 mètres d'un passage piéton ?

Une mesure du Livre Blanc de 1989 oubliée

Le Livre Blanc de la sécurité routière de 1989⁽⁶⁾ a proposé l'essentiel des mesures qui se sont révélées d'une grande efficacité par la suite. Il recommandait d'instituer, à

l'instar de ce qui se fait dans les bâtiments ouverts aux publics, un contrôle de sécurité obligatoire, et périodique et indépendant des routes et des rues, espaces publics meurtriers. Cette mesure, repoussée par le Parlement dans les années 90 alors que le dispositif était opérationnel, s'impose.

Alors que les conducteurs sont régulièrement contrôlés, que les véhicules passent également un contrôle technique tous les quatre ans, il serait temps que les voiries routières fassent aussi l'objet d'un contrôle, afin de s'assurer qu'elles répondent à un minimum d'exigence de sécurité. C'est une nécessité d'autant plus grande que ces exigences sont connues et diffusées dans des guides qui n'ont hélas aucune portée réglementaire.



⁽⁵⁾ Bilan provisoire de l'accidentalité 2016 – ONISR [vi] Plan d'action pour les mobilités actives – Fiches – CEREMA – Décembre 2016.

⁽⁶⁾ La sécurité routière : livre blanc présenté au Premier ministre – documentation française – 1989.

5 questions à ...

Jacques EHRLICH

Directeur de Recherche Émérite, IFSTTAR.



Vous avez dirigé le projet LAVIA de 2000 à 2006. Pouvez-vous rappeler la genèse de ce projet ?

Le projet LAVIA, initié en 2000 par la Déléguée interministérielle Isabelle Massin, s'est déroulé dans un contexte tout à fait exceptionnel. La sécurité routière avait été décrétée grande cause nationale par le président Chirac. Ainsi, le ministère de l'Équipement, des Transport et du Logement (METL) au sein duquel se trouvait la DSCR (Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière) disposa de moyens tout à fait significatifs pour soutenir des projets d'envergure. Inspirée par des expériences en cours en Suède, au Pays-Bas et en Angleterre sur les limiteurs de vitesse adaptatifs, la Déléguée interministérielle souhaita lancer un vaste projet d'évaluation de ce type de limiteurs et j'eus la chance de pouvoir le diriger.

En quoi ce projet se distinguait-il des projets de nos voisins européens ?

Je pense que la grande originalité du projet LAVIA est d'avoir su impliquer dès le départ les deux constructeurs automobiles français Renault et PSA. Tous deux venaient de mettre sur le marché le limiteur-régulateur de vitesse. Ils possédaient déjà une bonne maîtrise de la technologie. Il restait à franchir le pas pour rendre ces limiteurs adaptatifs, ce qui fut fait avec la réalisation de vingt-deux véhicules équipés du LAVIA. Ainsi, contrairement à nos voisins, nous possédions un système qui pouvait facilement passer du prototype à la production de masse.

Le LAVIA c'est quoi exactement ?

Le LAVIA est un limiteur de vitesse qui s'adapte automatiquement à la vitesse réglementaire en vigueur à l'endroit où se trouve le véhicule. Mais le LAVIA c'est aussi le nom d'un projet visant à évaluer auprès d'un panel de conducteurs l'acceptabilité, l'utilisabilité, l'usage et l'impact sur la sécurité du système LAVIA. Ainsi, en nous appuyant sur les chercheurs et les ingénieurs d'un consortium public-privé, nous avons mis sur pied un programme expérimental d'une ampleur sans précédent.

Quelles furent les conclusions du projet ?

Les conclusions portent principalement sur l'acceptabilité et l'efficacité du système. Plusieurs variantes du LAVIA ont été testées : système uniquement informatif, système actif débrayable et système actif non-débrayable⁽¹⁾. Le meilleur compromis entre acceptabilité et efficacité est obtenu avec le système actif débrayable. Avec ce système nous avons démontré que l'on pouvait obtenir chaque année une réduction significative du nombre de tués et de blessés graves.

Depuis la fin du projet, quelles ont été les avancées ? Où en est-on ?

Lors du colloque de clôture du projet, j'avais mis l'accent sur les difficultés qui pouvaient entraver le déploiement du LAVIA : il s'agissait de la construction et la certification d'une base de données nationale des limitations de vitesses. Sans cette base de données, les constructeurs étaient très réticents à mettre un LAVIA sur le marché, craignant leur responsabilité injustement engagée en cas de défaillance du système. Du côté de l'Etat, il n'y avait pas de réelle volonté politique pour prendre en charge la réalisation et la maintenance d'une telle base de données.

Alors où en sommes-nous ? Et bien contre toute attente après une longue traversée du désert, on progresse. Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette évolution. D'abord il faut souligner l'action de la Ligue contre la violence routière qui n'a jamais relâché son soutien au déploiement du LAVIA. Ensuite les progrès technologiques et notamment la reconnaissance automatique des panneaux par caméra embarquée permettent aujourd'hui aux constructeurs français de proposer des systèmes assez voisins du LAVIA. Enfin l'émergence du véhicule autonome qui devra obligatoirement respecter le Code de la route et donc les limites de vitesses a conduit les pouvoirs publics à s'engager avec l'appui de l'IGN dans la construction de la base de données des limitations de vitesses.

Je fais donc le rêve d'une France qui serait le premier pays d'Europe à déployer le LAVIA avec quelque espoir de voir ce rêve se réaliser...



Pour en savoir plus, lire le « Carnet de Route du LAVIA » disponible en téléchargement sur : <http://isidoredd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/dri/PREDIT0072.pdf>

(1) Le système actif débrayable peut être mis en/hors service à tout moment selon la volonté du conducteur. A contrario, le système actif non débrayable est toujours en service.

➤ Signalement des conducteurs des véhicules d'entreprises



Nous pointions dans le précédent numéro de Pondération cette évolution réglementaire comme une mesure importante du gouvernement en matière de sécurité routière. Ce dossier vise donc à réaliser un focus sur ce point d'actualité qui devrait modifier l'approche de la sécurité routière dans le domaine du travail.

L'article de Rafaele Rivais, journaliste au Monde publié dans le Blog « SOS Conso » le 23 mars dernier fait un point synthétique. Nous avons donc jugé utile, avec l'autorisation de la journaliste, d'en publier l'intégralité dans ce dossier.

La note produite par Claude Got, centrée sur la question des excès de vitesse, pointe quant à elle utilement les actions d'accompagnement et d'évaluations qui seraient à mettre en œuvre.

Cette mesure était fortement attendue par la Ligue car, en définitif, elle s'attaque à un système dépassé qui a longtemps laissé la place à des espaces d'impunité pour les conducteurs en faute. Aucune raison ne pouvait justifier qu'un conducteur en situation de salarié au volant ne puisse continuer à échapper aux mêmes sanctions qu'un conducteur ne conduisant pas dans le cadre de son travail. Cette bonne mesure constitue finalement un appel à la responsabilité de chacun et marque un pas de plus vers une approche mature du sujet de la sécurité routière. On peut ainsi reprendre les propos d'Emmanuel Barbe⁽¹⁾, « *Je voudrais rappeler pourquoi cette loi a été votée. Tout simplement pour faire en sorte que quiconque utilise le réseau routier, fut-ce pour des motifs professionnels, en le partageant avec l'ensemble des usagers de la route respecte des règles dont le but est finalement simple : éviter que l'acte de circuler ne se transforme en un acte de violence (-). Cette loi doit donc encourager celles des entreprises qui ne le font pas encore à mettre au point un système permettant de toujours savoir qui est au volant de leur véhicule afin qu'il assume ses responsabilités de conducteur. Ce système est triplement bénéfique : pour tous les usagers de la route, pour les salariés et pour les entreprises. Les arguties juridiques visant à éluder cette responsabilité sociale ont à cet égard quelque chose de dérisoire par rapport à l'intérêt du respect de la règle claire édictée par le Parlement dans un large consensus politique (-). Ce qui change depuis le 1^{er} janvier 2017, c'est donc la création dans le Code de la route d'une contravention de non désignation par le représentant légal (d'une personne morale titulaire du certificat d'immatriculation) de la personne qui conduisait le véhicule, contravention qui peut être reprochée tant au représentant légal que, en vertu des règles générales du droit pénal, à la personne morale ».*



Ce que dit la loi...

Dès le 1^{er} janvier 2017, pour certaines infractions routières, les employeurs doivent communiquer aux autorités l'identité du salarié qui conduisait le véhicule de fonction, sous peine d'amende. Cette mesure est issue de la loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016.

Auparavant, le salarié conduisant un véhicule de fonction pouvait échapper au paiement de l'amende et au retrait de points de son permis de conduire dès lors que son employeur ne procédait pas, à réception de l'avis de contravention, à une requête en exonération spécifiant le nom et l'adresse de ce salarié auteur de l'infraction.

Les infractions concernées sont celles commises avec un véhicule appartenant à une personne morale ou loué par elle et constatées par ou à partir d'un appareil de contrôle automatique homologué. La nature des infractions n'est pas précisée par la loi. Le décret n° 2016-1955 du 28 décembre 2016 en fixe la liste. Il s'agit des infractions relatives :

- au port d'une ceinture de sécurité ;
- à l'usage du téléphone tenu en main ;
- à l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules ;
- à la circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence ;
- au respect des distances de sécurité ;
- au franchissement et au chevauchement des lignes continues ;
- aux signalisations imposant l'arrêt des véhicules ;
- aux vitesses maximales autorisées ;
- au dépassement ;
- à l'engagement dans l'espace compris entre les deux lignes d'arrêt à un feu de signalisation, réservé aux cycles et cyclomoteurs.

L'employeur dispose de 45 jours à compter de l'envoi ou de la remise de l'avis de contravention pour communiquer à l'autorité mentionnée sur cet avis, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou de façon dématérialisée, l'identité et l'adresse de la personne physique qui conduisait le véhicule.

À défaut, il encourt une amende de 4^e classe (750 € au maximum pour l'employeur personne physique, 3 750 € au maximum pour l'entreprise personne morale).

Il n'est par contre pas soumis à cette obligation en cas de vol, d'usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout événement de force majeure.

(1) Source : courrier de réponse à un article de caradiac du 11/01/2017.



L'entreprise ne doit plus payer les amendes de ses salariés

23 mars 2017 – SOS Conso, Blog de Rafeale Rivais, Journaliste au Monde

En 2010 et 2011, la société de publicité Spass Diffusion II paie les amendes des infractions commises par ses salariés lorsqu'ils roulaient dans une de ses voitures. À la suite d'un contrôle, l'Urssaf du Centre lui notifie un redressement de près de 5 000 euros.

Celui-ci résulte de la réintégration, dans l'assiette des cotisations de sécurité sociale, du montant de ces amendes. Le gérant le conteste et la Cour d'appel de Bourges l'annule, en jugeant que l'employeur, titulaire du certificat d'immatriculation, est responsable pécuniairement de certaines infractions (stationnement, vitesse, distances de sécurité...), en vertu des articles L. 121-1, L. 121-2 et L. 121-3 du Code de la route.



s'acquitte de l'amende et perd éventuellement les points correspondants. Si l'entreprise désigne le conducteur, mais qu'elle règle tout de même l'amende, son gérant peut être poursuivi pour abus de bien social. En revanche, il peut payer l'amende sur ses fonds personnels.

Lorsque le représentant légal de l'entreprise ne désigne pas l'auteur de l'infraction, cette dernière doit payer une amende forfaitaire égale à 675 euros. Si elle refuse de manière répétée de désigner les conducteurs en infraction, elle peut être poursuivie au tribunal de proximité où elle encourra une amende de 3 750 euros. Le tribunal pourra aussi décider de sanctionner le représentant légal d'une amende de 750 euros.

L'entreprise ne peut s'exonérer de son obligation de désignation que si elle établit « l'existence d'un vol, d'une usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout autre événement de force majeure » (Code de la route art. L. 121-6).

L'Urssaf du Centre se pourvoit en cassation. La Cour, qui statue le 9 mars, juge que la prise en charge des amendes constitue un avantage en nature. Cet avantage est donc soumis à cotisations sociales.

Cet arrêt, toutefois, ne devrait pas avoir d'incidence sur l'avenir, puisque la loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle a changé la donne. Depuis le 1^{er} janvier, elle impose que les employeurs désignent les conducteurs ayant commis, au volant de voitures de fonction, des infractions constatées de façon automatisée, (non-port de la ceinture de sécurité, usage d'un téléphone en main, non-respect d'un feu rouge, dépassement des vitesses maximales...). Il s'agit de les responsabiliser pour les inciter à mieux respecter le Code de la route.

Voici ce qui se passe : lorsqu'une voiture est flashée, un procès-verbal de contravention est envoyé à l'entreprise titulaire du certificat d'immatriculation ; le courrier lui demande d'indiquer l'identité et l'adresse de la personne qui conduisait, faute de quoi l'entreprise recevra une contravention pour non-désignation. Elle dispose d'un

délai de quarante-cinq jours à compter de l'envoi de ce courrier pour le faire.

Si l'entreprise désigne le conducteur, l'histoire se termine pour elle. Le conducteur

La Sécurité routière nous indique qu'une très grosse proportion d'entreprises désigne les conducteurs en infraction, depuis le 1^{er} janvier.

Textes de référence

- Code de la route : article R. 130-11.
- Loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle – Article 34.
- Décret n° 2016-1955 du 28 décembre 2016 portant application des dispositions des articles L. 121-3 et L. 130-9 du Code de la route.
- Arrêté du 15 décembre 2016 pris pour l'application de l'article L. 121-6 du Code de la route.

Pour en savoir plus
rendez-vous sur le blog :
<http://sosconso.blog.lemonde.fr>



Mise en place de l'identification des conducteurs des véhicules d'entreprise quand un excès de vitesse a été constaté par le dispositif de contrôle automatique

Claude GOT

La loi instaurant le paiement d'une amende majorée en cas de non identification par le responsable de l'entreprise du conducteur d'un véhicule ayant commis une infraction est la première mesure importante gouvernementale au cours des trois dernières années.

La mise en œuvre et l'évaluation de cette mesure impose un ensemble de dispositions destinées à faire accepter cette législation et à la faire respecter. Les différentes procédures à mettre en œuvre sont à mes yeux les suivantes :

1 – Développer une campagne d'information utilisant les thèmes suivants :

- Expliquer que l'usage du terme « **dénonciation** » est maintenant le marqueur de la volonté de déconsidérer la loi, alors que l'identification du conducteur est une pratique destinée à faire respecter la règle, donc à accroître la sécurité des chauffeurs et celle des autres usagers de la route.
- Citer les exemples d'autres situations justifiant le signalement de comportements mettant en danger des tiers. Quand une assistante sociale ou un médecin signale des comportements parentaux violents concernant des enfants, personne ne dit que ces parents ont été dénoncés.
- Développer l'argumentaire concernant l'égalité des citoyens face à la loi.
- Décrire les méthodes permettant d'assurer la gestion de cette contrainte (carnet de bord, application informatique permettant d'enregistrer le début et la fin de l'utilisation d'un véhicule par un employé de l'entreprise).

2 – Mettre en œuvre **immédiatement** un dispositif d'évaluation de l'application de la mesure dont les résultats seront rendus publics, mois après mois, pour mettre en évidence l'importance de la mesure et l'impossibilité d'échapper à cette contrainte indispensable. Dans ce but :

- Développer à Rennes un logiciel très simple fondé sur l'usage de l'immatriculation pour obtenir la liste des infractions concernant les véhicules d'une entreprise.
- Assurer le décompte des paiements avec identification du chauffeur.
- Assurer le décompte des absences de paiement avec identification provoquant la mise en œuvre de la procédure d'amende majorée :
 - Vérifier l'éventuelle sélection de véhicules dont les utilisateurs ne sont pas identifiés (notamment les véhicules des cadres de l'entreprise).

– Procéder à des enquêtes destinées à identifier les véhicules concernés et leurs conducteurs (usages des photos prises de face, enquête au niveau de l'entreprise).

- Tenir à jour la proportion de ces deux situations.

3 – Développer des comparaisons de l'accidentalité avant et après la mise en œuvre de cette pratique en sollicitant les employeurs qui l'appliquent depuis plusieurs années.

4 – Préparer et annoncer la mise en œuvre de dispositifs sanctionnant les employeurs qui persisteraient à ne pas identifier leurs conducteurs, notamment en collaborant avec les services gérant les cotisations d'accidents du travail pour mettre au point une majoration des cotisations.

5 – Il convient de distinguer l'obligation d'identifier un chauffeur et l'obligation d'être en capacité de le faire. Il convient de préparer un texte réglementaire organisant les procédures à mettre en œuvre par les responsables d'entreprise pour être capables d'identifier les conducteurs contrôlés en infraction, notamment :

- Des carnets de bord permettant d'inscrire le nom du chauffeur, la date et les heures d'usage de leur véhicule.

- Des applications numériques permettant de saisir facilement ces données et de les stocker sur les supports informatiques des entreprises.

6 – Travailler avec les associations pour mettre au point des procédures visant à faire reconnaître la faute inexcusable de l'employeur quand un employé est la victime d'un accident dans le cadre de son activité professionnelle et que l'employeur fait partie de ceux qui n'appliquent pas la loi. Cette carence indique sa volonté de donner à ses employés des missions qui sont incompatibles avec le respect des limitations de vitesse.



➤ Réflexions parallèles (suite)

Jean-Yves LAMANT

Les réflexions sur un sujet complexe exigent très souvent de « sortir de la boîte » pour tester l'applicabilité des raisonnements dans des domaines connexes et en vérifier la pertinence. Après le parallèle entre « conduire un véhicule » et « conduire sa vie » (Pondération n° 108) puis « conduire une réunion » (Pondération n° 109), attachons-nous au parallèle entre la gestion de la sécurité sur la route et en entreprise. Le livre des 30 ans de la Ligue (page 32) y faisait déjà référence... en s'attachant à 3 principes : affichage visible des objectifs intermédiaires à atteindre, publication régulière des réalisations et du plan d'action correcteur et enfin, engagement de chaque employé dans la démarche « zéro accident ».

1 – Considérons les situations dans lesquelles le sentiment d'impunité entraîne des comportements intolérables sur la route : traversée de piétons narguant les automobilistes, véhicule qui « colle » celui qui le précède manifestant son impatience et induisant de gros risques, déversement sur la chaussée de contenus dans le non-respect des règles de l'entreprise... Beaucoup d'entreprises ont décidé de mettre en place la « vigilance partagée ». Il s'agit d'un mandat donné à chacun par le chef d'entreprise pour adopter de manière obligatoire les 3 attitudes suivantes :

- Être vigilant pour sa propre sécurité.
- Être vigilant pour les autres en les interpellant s'ils n'ont pas conscience d'être en danger.
- Accepter les remarques des autres à notre égard et les remercier de les avoir faites.

Cette exigence de solidarité acceptée de haut en bas de l'entreprise est encore très loin d'être constatée sur la route. Le non-respect volontaire de cette exigence en entreprise peut valoir l'exclusion et personne n'y voit à redire. Pourquoi la route ne prévoit-elle pas une telle exclusion ? Pour favoriser ce type d'échanges sur la route, la Ligue avait proposé, il y a plus de 25 ans, de donner la possibilité aux véhicules d'être équipés d'un avertisseur positif du type roucoulement de tourterelle (évoquant ...je roucoule donc je « roule cool » !). Trop de contraintes administratives avaient eu raison de cette initiative positive. Dommage !

2 – Intéressons-nous aux accusations caricaturales du « tout répressif » que l'on entend trop souvent lorsqu'il s'agit en particulier des soi-disants « radars-pompes-à-fric ». En entreprise, le respect de la règle est inscrit dans le règlement intérieur que chaque employé doit connaître et appliquer sous peine de sanctions. Il y a donc peu de récidive car la menace de la mise à pied est suffisamment dissuasive. Pourquoi alors tant de récidives sont-elles tolérées sur la route avec leurs conséquences de mise en danger de la vie des autres ? Le respect de la loi qu'est le Code de la route implique

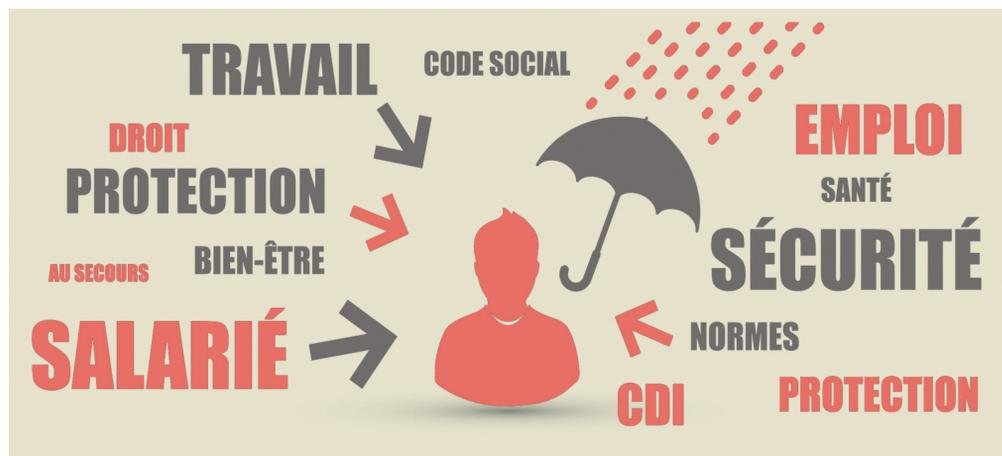
l'existence de sanctions, à ne pas confondre avec la répression qui supprime des libertés fondamentales. Le permis de conduire n'est pas le permis de faire n'importe quoi. C'est une autorisation administrative consentie dans le cadre d'un contrat entre l'autorité publique et le titulaire. Pour que ce concept soit utilisé à bon escient, la Ligue propose depuis plus de 20 ans de renommer le « permis » en « contrat de conduite ». Ne pas être entendu, ne signifie pas avoir tort.

3 – Les stages de récupération de points sur la route ont été remarquablement filmés par Coline Serreau dans « Tout est Permis ». Ce dernier nous montre les limites de la démarche qui consiste à s'acheter une bonne conduite sans vraiment s'engager à changer de comportement. En entreprise, les formations venues entre le salarié et sa hiérarchie influent fortement le changement de comportement et l'acquisition des compétences. Le chantage au chômage, qui serait généré par la perte du permis et pratiqué par quelques lobbies n'est que pure illusion. Les entreprises sérieuses qui embauchent, n'accepteront pas des fous furieux au volant. La Ligue réclame avec constance que, comme dans les entreprises, toute action ou décision prise fasse l'objet d'une évaluation avant et surtout après l'action.

4 – Depuis le 1^{er} janvier 2017, les entreprises doivent désigner les conducteurs

d'un véhicule de service, auteur d'une infraction routière (voir dossier dans ce numéro). Ceci est un autre exemple-type de la synergie entre sécurité routière et sécurité en entreprise. Il s'agit en effet de responsabiliser les conducteurs pour les inciter à mieux respecter le Code de la route. L'entreprise est sollicitée pour inciter au bon comportement sur la route ce qui n'était, à ce jour, pas naturellement réalisé. La Ligue appuie cette mesure depuis des années, en proposant de rendre obligatoire le carnet de bord, car elle ne cautionne pas l'impunité.

5 – Prenons enfin le cas du « benchmark », activité indispensable pour une entreprise, consistant à recueillir des données les plus objectives possibles de comparaison avec les données d'autres pays. Quand les prêcheurs de désinformation seront-ils obligés par les médias de mettre fin à leur petit jeu mesquin de manipulation de chiffres existants ou de sortie du chapeau d'un chiffre invérifiable avec pour unique but de créer la confusion ? En entreprise, ces infractions à la rigueur du raisonnement, quand elles sont identifiées comme volontaires, sont sévèrement sanctionnées et personne n'y voit rien à redire. Cette règle ne doit-elle pas prévaloir *a fortiori* lorsque la vie est en jeu sur la route ? C'est pourquoi la Ligue demande à ce que les débatteurs citent les sources de toute donnée avancée.



TÉMOIGNAGES DE VICTIMES

« L'envol du Cygne noir »

La lecture du Livre « L'envol du Cygne noir » fait partie de ces lectures dont on ne sort pas indemne. La plongée au cœur de ce qu'il faut bien appeler un scandale judiciaire nous laisse face à un sentiment mêlé de dégoût et de colère vis-à-vis de tristes personnages, moralement corrompus, mais aussi de compassion et d'admiration pour la famille Garrouste. Le livre témoigne, laisse une trace, mais au fond, il est surtout le cri d'une famille. Un cri de douleur face au drame de la perte d'un enfant, un cri de colère face à une caricature d'injustice, un cri de rédemption pour que Laurent, victime du cynisme et de l'inconscience de quelques individus et méprisé par l'institution, soit reconnu en tant que victime et ne soit jamais oublié.

Le texte ci-dessous signé de l'avocat de la famille Garrouste est un extrait du Livre.

S'il est une affaire démonstrative d'une injustice monstrueuse que peut produire la justice, c'est bien la triste affaire de Laurent Garrouste.

Un accident de la circulation terrible où un jeune homme de 17 ans, rentrant du travail, se fait tuer sur la route par un véhicule roulant à plus de 160 km/h.

Affaire triste et banale qui foudroie la famille Garrouste, la justice aurait dû passer, Laurent Garrouste aurait figuré sur la longue liste des accidents mortels de la circulation routière.

Mais que penser de la découverte de manipulation des éléments de preuve matériels, le soir des faits, par un magistrat instructeur utilisant son « aura » de magistrat pour intervenir dans l'enquête de gendarmerie et protéger ses amis proches, auteurs du massacre de Laurent Garrouste, à la sortie d'un restaurant pour rejoindre une boîte de nuit des environs ? Soirée très certainement trop arrosée.

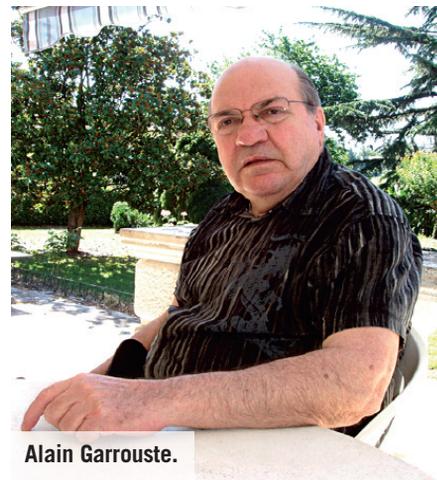
Manipulation qui ne permettra pas le contrôle d'alcoolémie sur le véritable conducteur. Manquement à l'éthique suprême de la magistrature et à l'impartialité qui doit la caractériser.

Le père de Laurent Garrouste va établir les manipulations et interventions sur l'enquête, va multiplier toutes les procédures possibles pour essayer de faire dire à la justice que cela est anormal et doit être sanctionné.

Entêtement aveugle, dédale de procédures, tout cela pour ne pas reconnaître que la machine judiciaire et l'institution judiciaire devaient prononcer une sanction contre un magistrat qui n'a jamais esquissé l'ombre d'une excuse.

La Chancellerie « botte en touche », le Conseil supérieur de la magistrature n'est pas saisi, aucune sanction disciplinaire :

- Refus de poursuite pénale.
- Irresponsabilité de l'État jugé par le Juge Administratif et Judiciaire pour



Alain Garrouste.

s'entendre dire que la faute civile personnelle est prescrite.

Douleur et combat d'un père qui ne recevra jamais un « baume » à sa douleur et à celle de sa famille.

Eh oui, la justice humaine ne sera jamais rendue. C'est une injustice monstrueuse que la famille Garrouste portera à jamais.

La victime a le droit de hurler sa souffrance.

La honte de l'institution judiciaire marquera à jamais cette triste affaire, circonstances de la mort de Laurent Garrouste.

Puisse ce livre permettre à la famille Garrouste d'exprimer sa douleur et faire comprendre à l'institution judiciaire qu'une faute commise par l'un des siens ne peut pas être oubliée ni pardonnée tant qu'elle n'a pas été sanctionnée.

Maître Dominique Chambon
Ancien Bâtonnier de l'Ordre
Annonay, 7 juin 2013



Vente du livre par correspondance

Vente à l'unité
Frais de port inclus : 22 €
Librairie « Livresse »
47300 Villeneuve-sur-Lot
Tél : 05 55 36 89 41
mail : librairie.livresse@gmail.com

Vente groupée, 10 livres et plus
19 € par livre avec un point de livraison
Point Presse M.G
47380 Saint-Étienne-de-Fougères
Tél : 05 53 01 34 00
mail : mgjry@wanadoo.fr

➤ Réveille-toi

Dans ce livre, Thibaut a osé nous confier ses pensées, ses tourments, rédigés dans une longue lettre écrite à Charlotte juste après son décès. Sans aucune complaisance, il nous laisse immédiatement pénétrer dans l'intimité de leur relation.

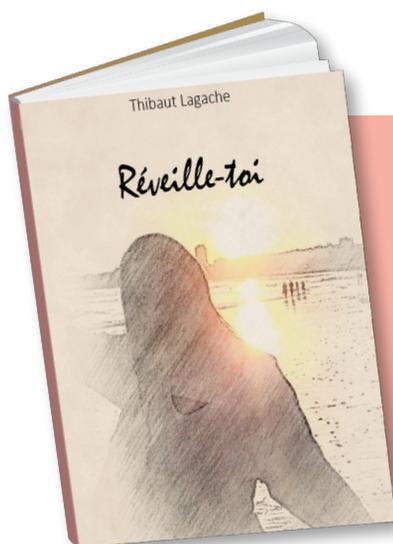
Des scènes vont se succéder, défilent au gré des souvenirs, de son arrachement, de son immense chagrin, qui vont nous dévoiler ce lien étroit, profond, d'un frère et d'une sœur qui se cherchent, se positionnent autour de leurs deux années de différence. Elle est belle, Charlotte, d'une rare beauté, elle prend l'espace, tout l'espace qu'elle habite, mais n'oublie ni ses proches, ni sa famille, ni ses amis. Elle est le lien, l'attache entre les générations : dès lors une question lancinante : « Qu'est-ce qu'une vie sans toi ? ». Rares sont les témoignages sur un frère ou une sœur qui n'est plus. La souffrance est tue pour ne pas augmenter celle des

parents. S'effacer pour ne pas en rajouter, entourer et protéger ses proches au détriment de l'arrachement, de la culpabilité d'être là, d'exister alors que l'être aimé et pleuré de tous n'est plus. Pourquoi elle et pas moi ? Cette question ronge les survivants et les mure dans un déchirement personnel. Thibaut ne se ménage pas, aligne les regrets de ne pas avoir su répondre aux attentes de Charlotte et pourtant... Son amour pour elle, sa reconnaissance pour celle qui, enfant, veillait sur lui sont omniprésents.

J'ai le privilège de connaître cette famille exceptionnelle, unie dans l'adversité, tou-

jours soudée après ce drame abominable qui les a dévastés. Ils vivent l'enfer parce qu'un homme s'est senti capable, le 1^{er} avril 2012, de conduire avec 2,31 g/l d'alcool dans le sang. Cette brute avinée a remonté une 2 X 2 voies à contresens et comme le relate Thibaut « soudain, quelqu'un apparaît devant lui, au dernier moment, deux de ces jeunes qui rentrent de soirée et qui conduisent sereinement car eux ils savent, on leur a assez dit, que quand on conduit, on ne boit pas ».

Chantal Perrichon



Livre de 97 pages édité en mars 2017

Préface de Chantal Perrichon,
Présidente de la Ligue contre la violence routière.

Bénéfices reversés à la Ligue contre la violence routière du Lot.

Prix exemplaire : 10 € frais de port inclus.

Commande avec règlement par chèque
(ordre M. Lagache) envoyé à :
M. Lagache – 323A Clos Lacassagne – 46090 Pradines

Commande avec paiement en ligne sur
www.violenceroutiere46.org – menu : Boutique



LES ENTRETIENS DE LA LIGUE

10 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière



Le LAVIA



Le LAVIA, caméra embarquée



La vitesse, première cause d'accident



Prise en charge de l'alcool



Justice et sécurité routière



Rémy Heitz : mon passage à la sécurité



La désinformation



Médias : le rôle des lobbies



Voiture citoyenne



Risque routier professionnel



Le site de la ligue :

www.violenceroutiere.org



↘ Vie de la Ligue

↘ Accident de Puisseguin

Le 23 octobre 2015, en Gironde, s'est produit un dramatique accident, lorsqu'un autocar a percuté un camion qui s'est déporté sur la gauche dans un virage sur une route départementale de la commune de Puisseguin, située au nord de Bordeaux.



Sous l'effet du choc, les deux véhicules se sont rapidement embrasés. Il y aura 43 morts et 8 blessés. Les victimes étaient des participants à une journée d'excursion dans le Béarn.

Le traitement judiciaire de cet accident collectif a été confié au Tribunal de Grande Instance de Libourne plutôt que d'être délocalisé auprès de l'un des deux pôles des accidents collectifs existant désormais à Paris et à Marseille. Le choix de la proximité au regard de l'origine géographique des victimes peut parfaitement se comprendre.

Après l'accident, il a été mis en place, comme il est désormais d'usage, un accord cadre pour l'indemnisation des victimes entre le Procureur de la République et trois assureurs concernés (GAN Assurances, AXA France, GENERALI), le Conseil National des Barreaux, la FENVAC, en présence d'un coordinateur national dédié à ce dispositif, du Secrétaire Général du ministère de la Justice et de l'INAVEM, ainsi que de l'association locale d'aide aux victimes (institut Don Bosco).

Cet accord cadre a permis d'aboutir à un accord indemnitaire intervenu au mois de juin 2016, permettant une reconnaissance amiable des préjudices spécifiques, à savoir :

- le préjudice spécifique d'anxiété clairement distingué des souffrances endurées,
- l'indemnisation du préjudice subi par les personnes décédées,
- la réparation du préjudice d'attente et d'inquiétude des victimes indirectes,
- et une majoration importante du préjudice d'affection en cas de perte de plusieurs proches (voir livre blanc sur les préjudices subis lors des attentats, document présenté par le groupe de contact des avocats de victimes de terrorisme, Barreau de Paris, page 14 et annexes).

Parallèlement, au plan pénal, une instruction est actuellement en cours.

La Ligue portée partie civile

La Ligue contre la violence routière, en raison de l'importance de cet accident et des questions multiples qu'il pose, a fait le choix, après en avoir délibéré lors d'un Conseil d'Administration, de se porter partie civile. La constitution de partie civile permet à la Ligue d'avoir connaissance de l'intégralité des éléments du dossier et notamment des expertises.

Cette constitution permet également le cas échéant de formuler des demandes d'actes et c'est en qualité de partie civile que la Ligue a été invitée à participer par le Juge d'instruction à une réunion d'information qui s'est tenue le 2 mars 2017 à 14 heures dans la salle communale de Petit Palais.

La Ligue était représentée par sa Présidente Chantal Perrichon et son conseil Me Claude Lienhard.

Lors de cette réunion, le Juge d'instruction a pu expliquer aux parties civiles présentes, en présence du Procureur de la République, l'état d'avancement de l'enquête et notamment les difficultés auxquelles il est confronté concernant l'établissement des causes de l'accident.

Comme toujours en matière d'accident collectif, la causalité peut être complexe. C'est cette complexité qui a justifié que le Juge d'instruction rende une ordonnance de commission de deux nouveaux experts le 15 février 2017 et ce aux fins de déterminer l'ensemble des causes ayant concouru au départ de l'incendie et à l'ampleur de la propagation de celui-ci. Ces opérations d'expertise devraient aboutir à un rapport disponible d'ici la fin de l'année.

Les victimes ont pu engager un dialogue avec le Juge d'instruction.



Une absence inquiétante de prévention

En marge de la réunion tenue par le Juge d'instruction, Chantal Perrichon a eu l'occasion de faire part de son étonnement et de son incompréhension car la vitesse n'a toujours pas été réduite de 90 à 70 km/heure sur la route du drame et dans le virage dangereux.

Le Préfet de la Gironde a certes demandé au Conseil départemental d'étudier la possibilité d'abaisser cette vitesse, mais rien n'a été décidé, et ce, depuis un an et demi.

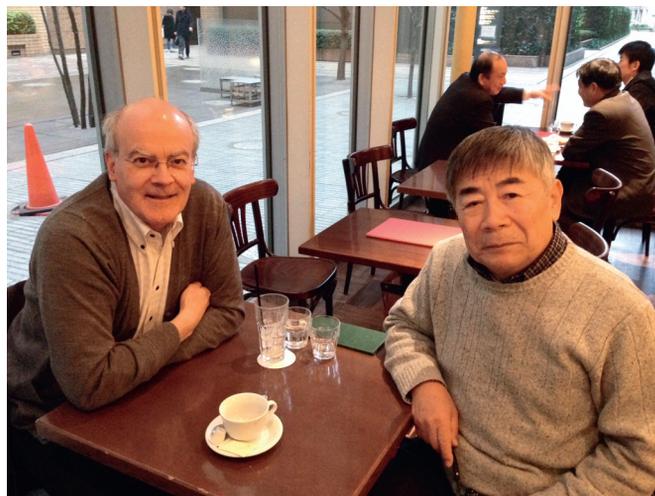
Alors que l'indemnisation progresse positivement, que l'instruction avance, même si le temps est long pour les victimes, le volet prévention semble donc lui tout à fait négligé.

Un dossier à suivre.

📍 Sécurité routière France/Japon

En décembre dernier, Jean-Yves Lamant, vice-président de la Ligue contre la violence routière française, et Kunihiro Katasé, ancien responsable de l'association nationale japonaise des familles de victimes d'accident de la route et pionnier du développement au Japon dès 1996 de la boîte noire accidentologique, se sont rencontrés à Tokyo pour faire un point sur les progrès réalisés par leur pays en matière de sécurité routière. Depuis leur rencontre en 2008, ils se sont engagés à se voir au moins une fois par an pour échanger sur les bonnes pratiques qui permettent de sauver des vies sur la route.

Katasé-san affichait une réelle satisfaction, certes retenue, à la lecture d'une publication de la Japan National Police Agency. L'article annonçait qu'en 2016, et pour la première fois en 67 ans, le nombre de tués sur les routes japonaises a été inférieur à 4 000. Plus précisément 3 904 personnes, en baisse de 213 personnes par rapport à 2015. Autre « record », mais à l'inverse, le pourcentage de personnes tuées âgées de plus de 65 ans a été de 54 %, chiffre le plus élevé depuis 1967, année de début de suivi des statistiques.



Jean-Yves Lamant aurait souhaité présenter des résultats satisfaisants de sécurité routière 2016 sur les routes de France, mais il lui a fallu annoncer un autre record, triste celui-là, de la hausse du nombre de morts sur 3 années consécutives, et ce pour la première fois depuis 44 ans. « C'est un bilan de guerre ! » s'exclame un animateur de stage de récupération de points dans « Tout est permis », l'excellent film de Coline Serreau paru en 2015. Malgré ce constat accablant, les responsables politiques ne se mobilisent pas.

Au Japon, « l'amélioration des infrastructures et des mesures éducatives a un effet positif et le durcissement de la loi est dissuasif » explique Katasé-san. En réaction aux accidents récents provoqués par des personnes âgées de 75 ans et plus, le gouvernement de Shinzo Abe s'apprête à durcir, à partir de mars 2017, les conditions de renouvellement tous les trois ans du permis de conduire pour ces personnes. Si les tests cognitifs sont négatifs, les intéressés sont invités à voir un médecin qui pourra retirer ou suspendre le permis selon le degré de démence sénile constaté.

En France, la Ligue contre la violence routière se bat pour refuser le terme de répression pour les amendes liées à des excès de vitesse détectés par les radars. Ceux-ci sont reconnus par tous les experts comme ayant été le facteur principal de réduction par 2 en 10 ans du nombre de tués sur les routes françaises. Sanction pour non respect de la loi : oui. Répression : non. La Ligue contre la violence routière refuse aussi le sentiment d'impunité qui prévaut faute de moyens objectifs pour décrire les conditions précises d'un accident.

Ainsi, l'association pour laquelle milite Jean-Yves Lamant depuis près de 25 ans, va apporter une contribution positive et originale en organisant deux procès virtuels visant à démontrer la valeur ajoutée de la boîte noire accidentologique (paramètres de l'accident et image vidéo) pour l'institution judiciaire. Ces procès où les principaux acteurs – procureurs, magistrats et avocats – ont accepté de jouer leur propre rôle se tiendront au printemps 2017.

Ces projets ont fait l'objet d'échanges très fructueux, car ils ont permis d'identifier des points communs d'analyse, malgré des contextes sensiblement différents. L'expérience de plus de 25 ans de Katasé-san dans le développement des boîtes noires accidentologiques au Japon a été très utile au projet de procès virtuel.

« Le miroir ne rit jamais le premier ! » a rappelé Katasé-san à son ami français. Ce puissant proverbe japonais incite à l'engagement personnel pour faire changer les choses. Enrichis de cette rencontre et motivés, ils ont promis de poursuivre leurs échanges et de se revoir fin 2017 en espérant que les tristes records ne seront pas battus à nouveau. 2017 : année du coq de feu.

Présage pour un partenariat France-Japon renforcé et des consciences réveillées ?

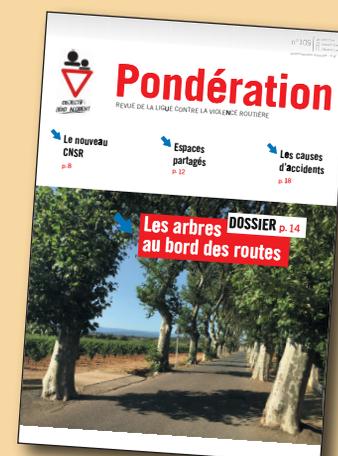
📌 Pondération : une revue portée par le bénévolat

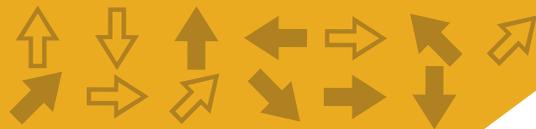
Des lecteurs, de plus en plus nombreux, nous manifestent leur satisfaction. Qu'ils en soient remerciés.

Ceci nous donne l'occasion de préciser que le contenu et le suivi de la mise en page sont réalisés en totalité par des bénévoles ce qui n'exclut pas une exigence de qualité. Les témoignages positifs sont donc accueillis comme un véritable encouragement.

Nous sommes preneurs des critiques et suggestions d'amélioration que nous nous efforçons de prendre en compte.

La Rédaction





➤ Vie des asso's

➤ AD de Côte d'Or : succès grandissant pour l'auto choc et la voiture tonneau !

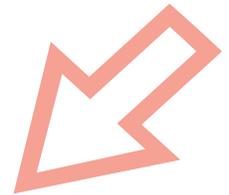
Après une année 2016, riche en animations diverses, l'AD de la Côte d'Or poursuit ses animations de terrain pour 2017 en direction des établissements scolaires publics et privés, et également des entreprises sur l'ensemble du département. Nous intervenons quelquefois hors département, à la demande, mais en prenant toujours soin de prévenir le ou la Président(e) de l'association du département concerné, comme ce fut le cas en septembre 2016 à Besançon.

De plus en plus d'entreprises prennent conscience des dangers de la route et nous font confiance pour animer au sein de leur structure, un atelier avec notre voiture tonneaux et un atelier avec les lunettes de simulation d'alcoolémie. C'est un moment privilégié d'échanges et d'une manière générale, nous sommes toujours bien accueillis.

En 2016, 3 211 personnes sont montées dans la voiture tonneaux, 822 dans l'auto choc et 916 heures ont été consacrées uniquement aux journées de sécurité routière.

Nous avons participé en mars dernier à une action associée à un match de football organisé par le DFCO (Dijon Football Côte d'Or), opposant le DFCO à l'OGC Nice, deux clubs de ligue 1. Le public pouvait venir avant le match. Une dizaine de stands ou d'animations consacrées à la sécurité routière placés autour du stade. 12 000 personnes étaient présentes.

Les contacts, tant avec les élèves qu'avec les adultes sont très enrichissants et c'est toujours avec un grand plaisir que les bénévoles et membres actifs de l'Association partagent leurs connaissances. L'AD continue le combat, car en Côte d'Or comme ailleurs, les chiffres ne sont pas favorables.



➤ Seizième édition pour le Gala de l'AD du Gard

Le Gala organisé annuellement par l'AD du Gard au profit de l'Association se déroule le **29 avril à 20 h 30** salle « **La Fare Alais** » à **St-Martin-de-Valgalmes**.

Sur scène : Laetitia TURONNET, Ingrid MONSERRAT-LEGAL, Lionel PILLODS, Benjamin BONNET et Catherine PIERMAY – les danseurs de STUDIO M, le tout sonorisé par ELECTRONIQUE SERVICES. Ouverture de spectacle assurée par Morgane HEBERT, gagnante du Grand Prix de la Chanson Cévennes-Camargue 2016 aux arènes d'Alès. Tirage d'une tombola avec nombreux lots. Petite restauration sur place. Ouverture des portes à 20 h.

➤ Réservations conseillées

au 04 66 86 30 85 ou 06 32 60 50 82.

« Ce moment fort ne doit pas occulter l'action réalisée tout au long de l'année » précise Jacques Thierry, Président de l'AD. « Notre association s'emploie à lutter contre les incivilités dans les déplacements, à promouvoir les actions préventives de sécurité routière et à accompagner les victimes d'accident. Dans le Gard, et particulièrement autour d'Alès, ses membres agissent dans les écoles, les collèges et centres de formation pour motiver les jeunes à adopter des comportements dans leurs déplacements plus pertinents pour leur propre sécurité et celle de leurs proches. »



📌 L'EAD* : une action prioritaire pour l'AD de Haute-Savoie



La Ligue 74 s'investit depuis plusieurs années pour que la mise en œuvre de l'EAD se concrétise sur le département. Celui-ci avait été à l'origine de l'expérimentation de ce dispositif en 2004-2011. La loi Lopp

si et le décret circulaire du 6 septembre 2012 permettaient aux juges de proposer l'installation de l'EAD pour les récidivistes sous l'emprise de l'alcool. Mais, Guy Ovigneur, Président de l'AD de Haute-Savoie le déplore : « *Nous sommes dans un pays qui n'applique pas la loi !* ».

Ce dernier regrette également que les actions et rencontres auprès des services de l'État, de la Préfecture, du Procureur de la république n'aboutissent pas !

« *Au dernier CDSR de janvier 2017, les procureurs de la République avaient été invités. Ces derniers n'ont pas répondu à l'invitation ! La LCVR74 a dénoncé cette absence qui démontre parfaitement l'absence de volonté du Parquet de mettre en application le décret de 2012. La dernière demande de rendez-vous auprès de la nouvelle procureure de la République du TGI d'Annecy n'a pas été honorée. Faudra-t-il attendre le bilan de l'expérimentation de l'EAD sur les trois départements Drôme, Nord, Marne pour l'étendre sur le National en janvier 2019 ?* »

Face à cette situation, la LCVR74 a entrepris une action afin de promouvoir l'EAD auprès des personnes en difficulté avec l'alcool. En novembre 2016, un premier EAD a été installé sur le véhicule d'un jeune automobiliste qui avait occasionné un accident en état d'ivresse. La Ligue a participé financièrement au coût de l'installation. Cet acte personnel, volontaire a été médiatisé auprès de la presse et des radios locales.

Parallèlement, une action de mobilisation a été entreprise auprès des associations du département qui viennent en aide aux personnes en difficulté avec l'alcool. Une information sur le dispositif EAD et une réflexion sur les possibilités de prise en charge du coût de l'installation ont été le thème d'une rencontre.

Aujourd'hui une association a procédé à une seconde installation sur un véhicule. Elle sera de nouveau relayée auprès des médias.

Guy Ovigneur interpelle les autorités : « *Ces deux opérations devraient interpeller les services de l'État qui ont en charge d'appliquer les lois du pays, mais ont surtout la responsabilité d'éviter les drames sur la route.*

Cette absence de volonté de mettre en œuvre l'EAD dans le département Haute-Savoie fortement concerné par l'alcool au volant est inacceptable car 1 accident mortel sur 3 est dû à l'alcool. ».

La lettre de Jean-Pierre (personne qui a bénéficié du dispositif) à la Ligue contre la violence routière de Savoie est un remarquable témoignage sur l'intérêt de l'EAD. Il nous conforte sur la nécessité d'être combatif, pour que la loi s'applique et que des vies soient ainsi sauvées.

19 décembre 2016

Monsieur le Président,

Merci à la LCVR74 de m'avoir accordé un soutien financier après la pose volontaire et personnelle de l'EAD sur mon véhicule. En effet, je me sens soutenu et cela m'aide à retrouver confiance.

Cette initiative de ma part m'est apparue quand j'ai pris enfin conscience du risque que je prenais et que je faisais prendre aux autres en conduite en état d'alcoolémie.

Je me rends compte que c'est une faible contrainte pour éviter un drame. J'aimerais que d'autres me suivent en attendant que l'État rende ce système sinon obligatoire mais le recommande sérieusement.

Mes parents et moi avons retrouvé une tranquillité d'esprit avec ce système simple mais hélas coûteux.

Encore merci !

Jean-Pierre

* Éthylotest Anti-Démarrage.

📌 Intervention de l'AD de Loire-Atlantique à la Maison d'accueil spécialisée de Saint-Brévin



Les Maisons d'Accueil Spécialisées (MAS) existent depuis 1978, en application de la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées de 1975. Elles accueillent des adultes handicapés en situation de « grande dépendance », ayant besoin d'une aide humaine et technique permanentes, proches et individualisées. Celle de Saint-Brévin est intégrée dans l'espace de l'Établissement public médico-social en bordure de l'estuaire. Beaucoup des résidents de la MAS évoluent à l'extérieur de la structure pour se rendre à leurs activités ou pour les loisirs. Claude Chabot précise « *Notre association intervient depuis plusieurs années auprès de ces personnes qui peuvent circuler comme piétons, cyclistes, cyclomotoristes ou bien utiliser un fauteuil électrique* ».

Le 15 mars une quarantaine de résidents et plusieurs animateurs ont « planché » sur le diaporama réalisé par la Ligue. Des lieux à risque, proches de l'établissement (ronds-points, traversées de rues ou de routes ...) avaient été photographiés et étaient intégrés au diaporama : panneaux, règles du Code, port du casque et du gilet ont été largement commentés. De nombreuses questions furent posées dans une ambiance chaleureuse.



Associations départementales



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

01 – Ain : Anne Combié – 24, rue Gérard de Nerval – 01100 Bellignat – Tél. : 06 84 51 10 09 – 04 74 77 18 50 (annecombier@gmail.com)

05 – Hautes-Alpes : Correspondant : Pascal Bini – Tél. : 06 61 95 20 10 (lcvr05@gmail.com)

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

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

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

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

13 – Bouches-du-Rhône : Correspondante : Chantal-Marie Laurent – 3, bd de la Présentation – 13013 Marseille – Tél. : 09 50 64 53 61 – 06 63 11 02 53 (chamalaurent@free.fr)

14 – Calvados : Philippe Vayssette – 12, rue Doyen Barbeau – 14000 Caen – Tél. : 02 31 93 19 34 (contact@violenceroutiere14.org) – (www.violenceroutiere14.org)

21 – Côte-d'Or : Catherine Pepoz – LCVR – Centre Municipal des Associations – Boîte M2 – 2, rue des Corroyeurs – 21000 Dijon – Tél. : 07 71 75 73 32 (lcvrldijon@gmail.com)
Facebook : Ligue Contre la Violence Routière – Dijon – Côte-d'Or

25 – Doubs : Christian Tarroux – 26, chemin de la Naitoure 25000 Besançon – Tél. : 03 81 88 39 09 (ctarroux@wanadoo.fr)

26 – Drôme : Correspondante : Dany Nadia Chevalier – Tél. : 06 08 70 21 88 (chevalier.dn@orange.fr)

30 – Gard : Jacques Thierry – 12, hameau de La Vabreille – 30520 Saint-Martin-de-Vergalgues – Tél. : 04 66 30 41 70 – 06 62 81 41 70 (jacques-thierry@orange.fr)

33 – Gironde : Robert Santander – LCVR33 – C/O Santander – 7, rue Charles Gounod – 33700 Mérignac – Tél. : 05 35 54 26 46 (violenceroutiere33.fr) – (lcvr33@gmail.com)

34 – Hérault : Fabienne Thomas – LCVR 34 – 40, rue Favre de Saint-Castor – 34080 Montpellier – Tél. : 06 25 25 42 35 (lcvr34accueil@gmail.com) (www.violence-routiere-herault.org)

37 – Indre-et-Loire : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

38 – Isère : Aline Chadrin – 90, impasse du Ventoux – 07700 Saint-Just-d'Ardèche – Tél. : 06 25 52 60 67 (chadrinaline@gmail.com)

39 – Jura : Michel Guillemain – 57, boulevard Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 03 84 72 66 78 (michel.guillemain.3@free.fr) (www.violenceroutiere-jura.fr) <http://facebook.com/liguejura>

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)

42 – Loire : Correspondant : Jean-François Chardon – Tél. : 07 81 15 34 57 ou 04 77 75 51 95 – (jf.chardon@laposte.net)

44 – Loire-Atlantique : Stéphane Cottineau – Ligue contre la violence routière – Association de Loire-Atlantique MANO – 3, rue Eugène Thomas – 44300 Nantes – Tél. 07 88 32 21 99 (contact@violenceroutiere4485.org) – (www.violenceroutiere4485.org)

45 – Loiret : Pierre-Louis Valls – LCVR – 21, rue de l'Orbette – 45000 Orléans – Tél. 02 38 53 09 58 (lcvr45@wanadoo.fr)

46 – Lot : Pierre Lagache – 323A clos Lacassagne – 46090 Pradines – Tél. 06 07 45 75 77 (violenceroutiere46@orange.fr) (www.violenceroutiere46.org)

56 – Morbihan : Geneviève et Michel Potier – 44, rue de Limur – 56860 Séné – Tél. : 02 97 54 12 52 (vigmpotier@orange.fr) – (www.ligue56.com)

57 – Moselle : Jean-Yves Lamant – Maison des Associations – 1, rue du Coetlosquet – 57000 Metz – Tél. (Ligue) : 06 08 84 73 04 – Tél. : 03 87 30 82 96 (secretariat@violenceroutiere.org) – (<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) – (violenceroutiere5962.free.fr)

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

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 : Cécile Llobères-Hernandez – 2, chemin de la Pavé – 66400 Saint-Jean-Pla-de-Corts – Tél. : 06 88 31 45 31 (lcvr@orange.fr)

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)

69 – Rhône : Philippe Duchêne – Michel Pons – LCVR 69 – 14, avenue Berthelot – 69007 Lyon – Tél. : 06 36 88 42 39 (lcvr69@laposte.net)

72 – Sarthe : Dominique Langlet – 30, l'Augoterie – 72600 Louvigny – Tél. : 02 43 97 52 24 (violenceroutiere72@gmail.com)

73 – Savoie : Marie-Hélène Vauché – LCVR – Maison des Associations – 67, rue Saint-François-de-Sales – 73000 Chambéry – Tél. : 06 41 44 01 62 (lcvr73@yahoo.fr)

74 – Haute-Savoie : Guy Ovigneur – Ligue contre la violence routière – 9, quai des Clarisses – 74000 Annecy – Tél. : 07 70 70 74 39 (lcvr74@laposte.net)

75 – Paris : Alexis Coussement – 58, rue des Grands Champs – 75020 Paris – Tél. : 06 95 84 18 52 (contact@violenceroutiere75.org) – (www.violenceroutiere75.org)

77 – Seine-et-Marne : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

78 – Yvelines : Christian Machu – 2, rue du Pressoir – 78430 Louveciennes – Tél. : 01 30 82 66 85 (contact@violenceroutiere78.org)

81 – Tarn : Elisabeth Raynal – Ligue contre la violence routière – 11, rue Fonvieille – 81000 Albi – Tél. : 05 63 38 18 51 – Fax : 05 63 49 70 61 (liguecontrelaviolenceroutiere@gmail.com)

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

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

86 – Vienne : Correspondant : Jean-Louis Boenisch – Tél. : 06 81 45 35 24 (jean-louis.boenisch@laposte.net)

88 – Vosges : Correspondant : Thierry Nicot – Tél. : 06 84 25 14 95 (lcvr88@laposte.net)

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

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 – 06 82 36 95 04 (jac55@orange.fr)

92 – Hauts-de-Seine : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

94 – Val-de-Marne : Correspondant : Guillaume Muller (lcvr94@bbox.fr)

95 – Val-d'Oise : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

974 – Ligue contre la violence routière Réunion : Marlène Dijoux – 29, chemin Stéphane – Villa Vanille – Trois Mares – 97430 Le Tampon – Tél. : 06 92 77 68 80 (lcvr.reunion@wanadoo.fr)

Conseil d'administration

Blanc Myriam, Jean-Luc Carl, Josiane Confais,
Alexis Coussement, Hervé Dizey, Philippe Duchêne,
Thierry Fassenot, Emmanuel Fruchard, Bernard Heritier,
Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant,
Guylaine Lang-Cheymol, Philippe Laille, Daniel Le Jean,
Claude Lienhard, Christian Machu, Guy Ovigneur,
Chantal Perrichon, Gérard Pétin, Jacques Robin,
Robert Santander, Michel Ternier, Odile Van Hée,
Christian Verdier.

**Délégués régionaux pouvant assister
au Conseil d'administration avec voix consultative :**
André Abadie, Odile Arnaud, Chantal-Marie Laurent.

Bureau national

Présidente et porte-parole : Chantal Perrichon
Tél. : 01 45 32 91 00 – (secretariat@violenceroutiere.org)

Vice-Président : Jean-Yves Lamant
Tél. : 06 12 12 78 20 – (jean-yves.lamant@centraliens.net)

Secrétaire Général :
Christian Verdier

**Secrétaire Générale Adjointe et Responsable de la revue
de presse :** Josiane Confais – (josiane.confais@numericable.fr)

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

Membres du Bureau :
Jean-Luc Carl (violenceroutiere41@free.fr)
Christian Machu
Guy Ovigneur

Invités : Claude Chabot, Pierre Lagache – Rédacteur en chef
Pondération, Philippe Laille, Ghislaine Leverrier,
Michel Ternier, Odile Van Hée.

ADHÉSIONS ET DONNS

LE PAIEMENT EN LIGNE C'EST FACILE !
sur www.violenceroutiere.org

La possibilité de règlement des dons et cotisations en ligne est l'occasion d'accueillir de nouveaux adhérents et donateurs qui expriment très souvent leur motivation. Extraits choisis :

« *Dégradation des conditions de circulation, augmentation des risques, absence de politique pour endiguer la mortalité routière.* »

« *J'enseigne la sécurité routière dans ma vie professionnelle et je crois en la valeur et la qualité de vos discours, la justesse de vos revendications, la légitimité de vos actions.* »

**Vous partagez leur conviction !
Alors faites comme eux.
Faites un don ou adhérez à la Ligue.
Votre soutien est précieux.**

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère :

Je renouvelle mon adhésion :

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél. : Profession :

E-mail :

Cotisation et abonnement : 36 € Cotisation seule : 30 € Abonnement à Pondération : 9 €
 Cotisation couple : 50 € Autre montant :

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 l'année civile en cours, comprend l'abonnement à PONDÉRATION
(4 numéros par an) et donne droit à un reçu fiscal.