



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **Classement
des Délégués
à la sécurité routière**
p.05

➔ **Accident
de Puisseguin**
p.08

➔ **Stupéfiants et alcool :
quoi de neuf
depuis l'étude SAM ?**
p.10

➔ **Le 80 km/h : une victoire
pour sauver des centaines de vies !**

DOSSIER p.13



SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 4 – Les chiffres de décembre 2017
- 5 – Peut-on noter les responsables de la Sécurité routière ?
- 7 – Un drame de la route n'est pas un fait divers
- 7 – Carton rouge à la Prévention Routière
- 8 – Puisseguin : après le rapport du BEA-TT
- 10 – Stupéfiants, alcool et mortalité routière en France : quoi de neuf depuis l'étude SAM ?
- 13 – Dossier : Réduire les vitesses de circulation : une mesure indispensable
- 16 – 6 questions à Maître Lienhard
- 17 – Le dernier cocktail qui peut être fatal
- 18 – Quel rôle les sciences jouent-elles en sécurité routière ?
- 19 – Vie de la Ligue
- 20 – Hommage à Odile VAN HÉE
- 22 – 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, Jean-Marie Leverrier et Michel Ternier.

Imprimerie :

Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

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

Crédits Photos : Fotolia Olivier Le Moal (couverture et p. 3), République du Centre, Kelifamily (p. 7), Sud-Ouest (p. 9), Fotolia pavel_shishkin (p. 12), Fotolia Olivier Le Moal (p. 13), Fotolia gernianopoli (p. 14), Fotolia Mak (p. 15), Fotolia Torsten Schon (p. 17), Fotolia redaktion93 (p. 18), Pierre Lagache (p. 19), Archives de la Ligue AD Hérault, AD Haute-Savoie (p. 20, 21).

UNE VICTOIRE POUR LA VIE...



Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 9 janvier fera date dans l'histoire de la sécurité routière. Avec le retour à l'expression d'un courage politique, elle marque une inflexion dans la politique nationale de sécurité routière.

Aussi, nous ne manquerons pas de commenter, dans le prochain numéro, l'ensemble des dix-huit mesures proposées par ce CISR.

La limitation de vitesse à 80 km/h s'impose comme la mesure phare car elle est celle dont l'impact est le plus attendu (cf. Dossier). Ces dernières semaines, les aversions de tout poil se sont fait entendre. De l'élu départemental annonçant que la ruralité serait fortement

pénalisée, en passant par le chauffeur de taxi exposant sa crainte d'une menace pour son activité... la démagogie fut à tous les étages. La palme revient toutefois à un Directeur départemental de la Prévention Routière qui a exposé dans la presse sa franche opposition à la mesure (cf. p. 7). Pire, il livre au journaliste sa solution miracle : améliorer l'état des routes !

Mais l'essentiel est ailleurs.

Il nous faut désormais fixer notre attention sur l'horizon des chiffres de l'insécurité routière, avec l'espoir que cesse enfin la bien trop longue série noire de ces dernières années... avec l'espoir d'une victoire pour la vie !

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.

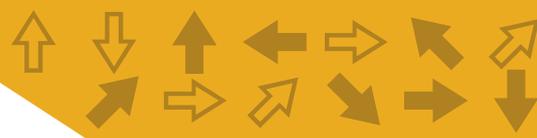
Rigueur

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.



Chantal PERRICHON,
Présidente de la Ligue
contre la violence routière



Une première grande étape vient d'être franchie. Des années de lutte pour obtenir une mesure priorisée en novembre 2013 par les experts du CNSR⁽¹⁾, puis balayée d'un revers de main par l'ego⁽²⁾ d'un Ministre entouré d'une escorte aux ordres. Quel jugement portera l'histoire de la sécurité routière sur ces fonctionnaires dont le sobriquet « Pathé Marconi, la voix de son maître » exprimait le regret de ne pas les voir assumer leur rôle de conseillers ?

Le temps des « décideurs », (vous avez dit décideurs ?) qui rejetaient les connaissances scientifiques les plus solides est enfin révolu ! Souvenez-vous, deux de nos meilleurs experts, C. Got et C. Pérez-Díaz, reconnus tant au plan national qu'international, déclaraient dans la page *Débats* du *Monde*⁽³⁾ : « Refusant d'être associés sans réagir à l'incompétence, la surdité et l'obstination dans l'erreur, nous démissionnons du Comité des experts auprès du Conseil National de la Sécurité Routière. Quand des organisations n'assument pas leurs fonctions, il faut expliquer pourquoi et les quitter. Toute autre attitude relève d'une forme de compromission irresponsable conduisant à la culpabilité ».

Que d'amertume lorsque nous entendions les flatteurs saluer la grande sagesse de B. Cazeneuve qui osait proposer une expérimentation au nom du pragmatisme. Les mêmes sévissent encore aujourd'hui : certains plus opportunistes que d'autres se rallient tardivement au 80 km/h. D'autres, encore plus carriéristes, exercent toujours leur pouvoir de nuisance au ministère des Transports : c'est même là qu'ils osent tout ! Mais nous y sommes habitués. Souvenez-vous, que de combats menés trop souvent seuls ; ainsi pour le dispositif des enfants en voiture, la mise en place du permis à points, le passage du 60 à 50 km/h en ville, le délit de grand excès de vitesse, etc. L'une de nos anciennes présidentes⁽⁴⁾ écrivait à ce propos en 1989 : « Notre premier combat reste le combat contre la vitesse⁽⁵⁾. Nous avons besoin de vous pour le gagner. Le Parlement doit prochainement se prononcer pour la création du délit de grand excès de vitesse : nous soutenons ce projet. Nous sommes à peu près les seuls, la Prévention routière s'en étant, sur France Inter entre autres, désolidarisée à la stupéfaction générale ».

C'est ainsi. Avec le temps, beaucoup oublie l'énergie qu'il a fallu pour arracher des décisions qui ont sauvé tant de vies. Espérons que ce virage à 180° de tous les politiquement corrects habituels ne s'en tiendra pas là.

Nous aimerions que la majorité des membres du CNSR abandonne les manœuvres dilatoires habituelles. Ceux qui ont bloqué l'interdiction du *bluetooth* se sont également opposés à la boîte noire utilisable en cas d'accident, proposant hypocritement une boîte comportementale qui « *permettrait d'améliorer la connaissance de l'accidentalité* » (sic !). Ces pratiques détruisent la raison d'être du CNSR qui est d'identifier et de promouvoir des décisions favorables à la sécurité routière. Le politique décide ensuite, il est le seul légitime pour le faire. En 2002, la réforme d'une qualité exceptionnelle a soigneusement évité d'associer le CNSR à sa production.

Entendre maintenant le Premier ministre, Édouard Philippe dire : « *Je souligne que dans ses travaux le Comité interministériel s'est attaché à se fonder exclusivement sur des bases scientifiques irréfutables* » nous ramène avec plaisir au quinquennat de J. Chirac, époque de référence durant laquelle les conseillers de l'Élysée, de Matignon et de tous les ministères concernés ciblaient des mesures en fonction des connaissances, de l'expertise et non au doigt mouillé, tous azimuts, en escomptant que l'une d'entre elles fonctionnerait. La vie des gens mérite mieux que des approximations, des critères personnels, bref de l'amateurisme, habillé de démagogie.

Nous sommes à l'orée d'un moment qui renoue avec l'espérance. Nous avons repris confiance, ces cinq derniers mois, lorsque nous avons constaté que Matignon s'emparait du dossier en pleine connaissance de sa complexité et s'appuyait sur l'expertise. Nous l'avons toujours dit et répété, la sécurité routière est par nature interministérielle et relève de Matignon : elle ne peut rester dans le giron d'un seul ministère. Nous en avons la preuve maintenant.

Les mois à venir seront, nous l'espérons, dans la continuité de ce premier CISR. Quelle meilleure réponse pour les opposants systématiques, qui déversent un tonneau de mensonges et de fiel quotidiens, que d'être confrontés aux décisions qui viennent d'être annoncées. Un souhait en ce début d'année : que cette nouvelle équipe soit autant respectée, soutenue que celle des fonctionnaires performants et compétents qui ont installé en quelques mois le Contrôle Sanction Automatique en 2003 et assuré la division par deux de la mortalité dans la décennie qui a suivi !

Chers amis, votre engagement sans faille depuis des années sur le passage de 90 à 80 km/h sur nos routes les plus dangereuses parce qu'elles supportent les trafics les plus importants, n'aura pas été vain. Merci à tous de contribuer dans les départements à faire progresser les idées de la Ligue !

Je dédie ce numéro de *Pondération* à tous les enfants qui ont été tués sur nos routes l'an passé, ainsi qu'à leurs parents qui tentent de survivre à cette épreuve. Seuls les accidents collectifs retiennent l'attention des médias durant quelques jours, et la famille dont l'enfant n'est plus découvre dans le malheur la place accordée aux braillards qui ne supportent pas que l'on s'attaque à la vitesse. Notre société continue à banaliser la mort sur la route.

(1) Conseil National de Sécurité Routière.

(2) « *Il me revient et à personne d'autre, de définir une stratégie, de mettre en œuvre des mesures et de donner les moyens nécessaires à mes services pour mener ce combat contre l'insécurité routière* », prononcé par B. Cazeneuve au CNSR le 11 mai 2015.

(3) *Le Monde*, 18 mars 2015.

(4) G. Jurgensen dans un éditorial du numéro 25 de *Pondération*.

(5) Plus de 50 km/h au-delà de la vitesse autorisée.

Analyse de la mortalité routière de décembre 2017

2013 = année la moins meurtrière (3 268 tués)

Décembre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
Déc. 17	283	- 16,0	3 456	- 0,6
Déc. 16	337	10,5	3 477	0,5
Déc. 15	305	6,6	3 461	2,3
Déc. 14	286	- 8,6	3 384	3,5
Déc. 13	313	- 1,9	3 268	- 10,6
Déc. 12	319	- 4,2	3 655	- 7,8
Déc. 11	333	12,9	3 963	- 0,7
Déc. 10	295	- 3,6	3 992	- 6,6

Décembre 2016 = 337 tués,
+ 10,5 % par rapport à décembre 2015
Décembre 2017 = 283 tués,
- 16 % par rapport à décembre 2016

La DSCR a tardé à compter le nombre de morts sur la route en 2017 : les chiffres n'ont été publiés que le 1^{er} février.

Après les mois de décembre de 2015 et 2016 en forte hausse, la baisse de 16 % du mois de décembre dernier ne suffit pas pour réduire de façon significative la mortalité de l'année. Durant l'année dernière, il n'y a eu que 21 morts de moins qu'en 2016, mais 188 de plus (+ 5,7 %) que pendant toute l'année 2013. En 2016, le coût des accidents corporels en France métropolitaine s'établit à 38,3 milliards d'euros (Md€). Le coût total de l'insécurité routière est de près de 50 Md€, soit 2,2 % du PIB.

L'objectif de « moins de 2 000 morts en 2020 », fixé en 2012 par Manuel Valls, alors ministre de l'Intérieur, était tout à fait réalisable. La tendance n'a été tenue que pendant 2 ans. Mais après 3 années

d'incantations, de gesticulations et d'errements, la sécurité routière est en panne. Il n'y a plus aucun progrès, 3 500 personnes meurent sur nos routes tous les ans, soit près de 10 chaque jour. L'objectif devient inatteignable. Il faudrait une baisse annuelle de 16,6 %, à moins de prendre des mesures très fortes et autrement plus fortes que les rituelles campagnes de communication que lance la sécurité routière. Elles n'ont pour seul mérite de ne convaincre que les convaincus. Le mois d'octobre fut le mois du téléphone « *au volant le téléphone peut tuer* » et le mois de novembre celui de la ceinture de sécurité « *attachez votre ceinture, attachez-vous à la vie* » !

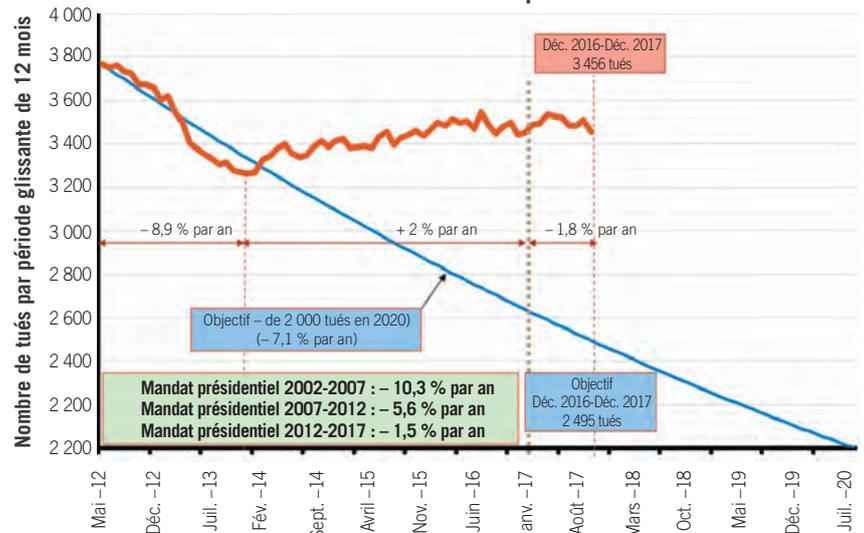
Le gouvernement actuel a pris conscience de cette tragédie quotidienne. Après avoir consulté les travaux et les propositions des experts, il a décidé de mener une politique

de rupture qui permette les meilleurs résultats à court terme : il limitera la vitesse maximale autorisée sur le réseau à chaussées non séparées à 80 km/h. Pour sauver des centaines de vies, ce gouvernement n'a pas hésité à sortir du placard cette mesure proposée en octobre 2013 par les experts du Conseil National de la Sécurité Routière que ses prédécesseurs avaient piteusement abandonnée pour ne pas affronter le *lobby* pro-vitesse.

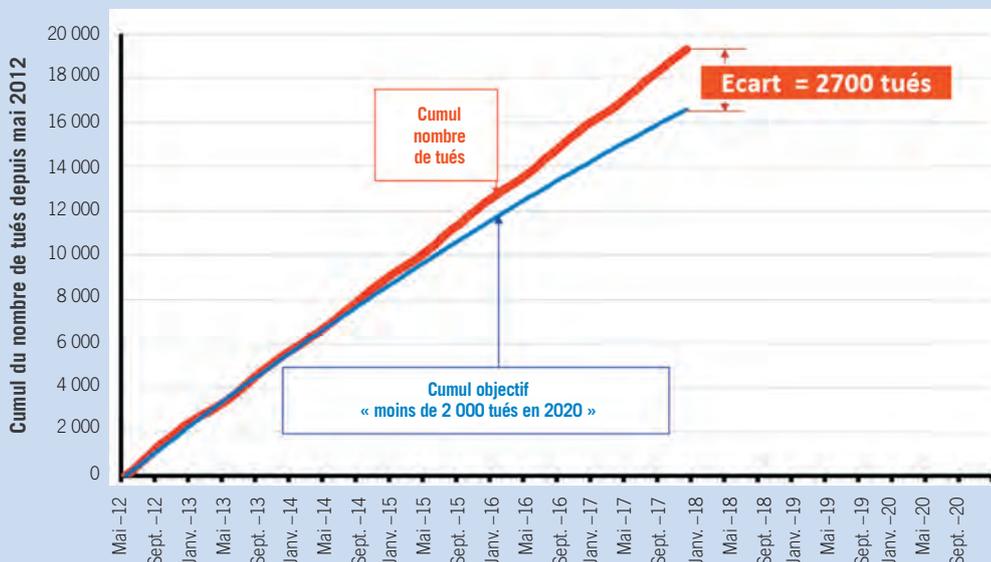
« Et si pour sauver des vies il faut être impopulaire, j'accepte de l'être » a dit le Premier ministre, Édouard Philippe, le 7 janvier 2018.

Contrairement à leurs prédécesseurs, les décideurs actuels veulent résister aux groupes de pression malfaisants. Nous saluons leur intégrité. Qu'ils sachent que nous serons à leurs côtés pour défendre cette mesure emblématique.

Évolution de la mortalité depuis mai 2012



Écart entre le nombre de tués et l'objectif « moins de 2 000 tués en 2020 »



L'objectif « moins de 2 000 tués en 2020 » a été tenu pendant 2 ans, de mai 2012 à mai 2014. Mais depuis, le nombre de tués dépasse l'objectif.

La réalisation de cet objectif impliquait que le nombre de tués depuis mai 2012 à la fin de décembre 2017 devait être inférieur à 16 600, alors qu'il est de 19 300.

Autrement dit, si l'objectif avait été tenu 2 700 personnes auraient été sauvées !

Peut-on noter les responsables de la Sécurité routière ?

Michel TERNIER et Jean-Marie LEVERRIER

Le 5 juillet 1972, le Premier Ministre, nomme le premier Délégué à la sécurité routière, Christian Gerondeau. Il restera dans ce poste pendant 10 ans. Depuis nous avons connu 13 autres Délégués qui, avec plus ou moins de succès, ont travaillé à la réduction de la mortalité routière pour l'abaisser de 18 000 tués en 1972 à 3 500 en 2017, soit une baisse moyenne annuelle de 3,6 %. Depuis la nomination de ce premier Délégué, il y a 45 ans, 417 000 personnes ont été tuées sur nos routes. Si rien n'avait été fait, ce sont 810 000 personnes qui auraient été tuées.

« Tous responsables », c'est le slogan de la Direction à la Sécurité Routière. La Ligue estime, pour sa part, que le Délégué à la sécurité routière et le Gouvernement ont une responsabilité majeure dans la lutte contre la violence routière. D'où la question que nous nous sommes posée. Peut-on noter les responsables publics de la sécurité routière à savoir le président de la République, le Premier ministre et le Délégué à la sécurité routière ?

Nous vous livrons ici nos premières réflexions.

Nous remarquons :

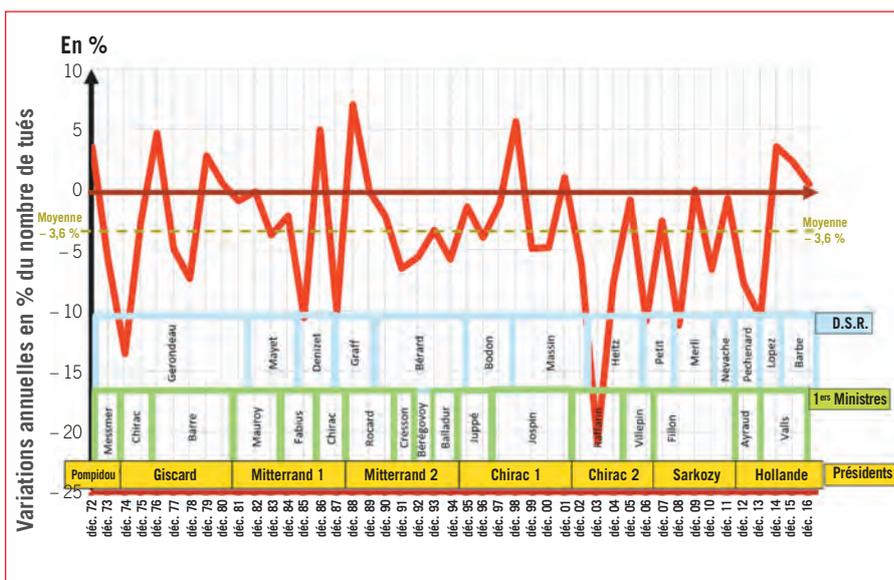
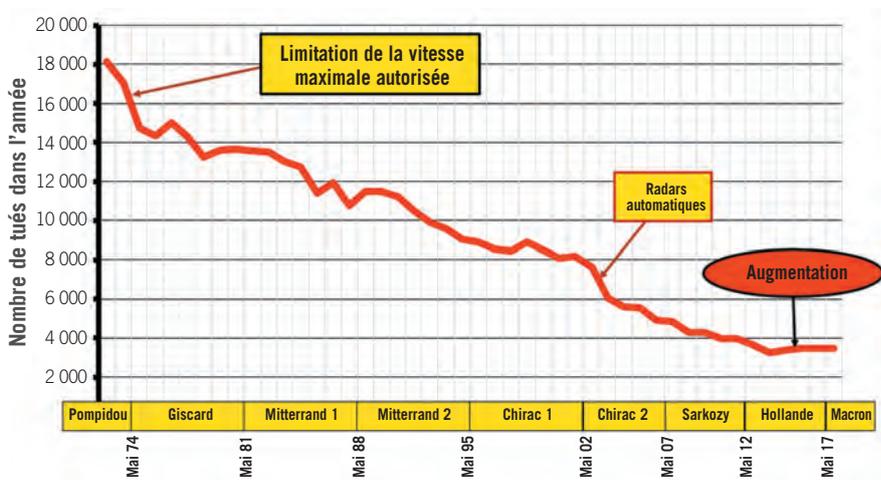
- 2 baisses significatives, la première en 1974 (- 13,5 %), la seconde en 2003 (- 20,8%), qui sont dues aux mesures qui ont été définies par les gouvernements de P. Messmer (limitations des vitesses) et de J.-P. Raffarin (radars),
- une augmentation depuis 2013 ; en effet la sécurité routière est en panne depuis 4 ans !

Étude des variations annuelles de la mortalité routière

Nous avons observé les résultats de tous les acteurs et décideurs de la sécurité routière, en particulier leurs interactions : le président de la République fixe les objectifs, le gouvernement définit la politique et ses priorités, le fonctionnaire délégué à la sécurité routière met en œuvre cette politique. Toutes les décisions et les tâches interagissent les unes avec les autres, et c'est ce que nous avons essayé d'évaluer.

Les variations annuelles en % de la mortalité routière que nous avons indiquées sur le graphique ci-contre montrent de grands écarts (entre + 7 % et - 20 %). Par ailleurs, une année sur 4 est en hausse par rapport à l'année précédente. Toutes ces fluctuations dévoilent des politiques différentes, parfois associées à des fonctionnaires n'ayant pas les connaissances nécessaires pour développer la sécurité routière.

Observation de la courbe de la mortalité routière de 1972 à 2017



Classement des « trinômes » responsables de la sécurité routière

Nous constatons que certains trinômes (président + Premier ministre + délégué) ont eu de bien meilleurs résultats pendant leur mandat (voir le tableau page suivante) :

- 10 baisses de la mortalité allant de 6 % à 16,5 %,
- 11 baisses de la mortalité allant jusqu'à 6 %,
- 9 hausses de la mortalité allant jusqu'à 12 %.

C'est ainsi que :

- {Pompidou + Messmer + Gerondeau} = une baisse de la mortalité de 8,5 %.
- {Giscard + Chirac + Gerondeau} = une baisse de la mortalité de 1,9 % seulement.
- {Chirac + Jospin + Massin} = une baisse de la mortalité de 1,3 %.
- {Chirac + Raffarin + Massin} = une baisse de la mortalité de 16,5 %.
- {Mitterrand + Rocard + Bérard} = une baisse de la mortalité de 8,7 %.
- {Mitterrand + Rocard + Graff} = une hausse de la mortalité de + 0,8 %.

Nous avons établi un classement de ces trinômes en fonction des variations de la mortalité routière entre le début et la fin de leur mission commune.

Rang	Président	Premier Ministre	Délégué à la sécurité routière	Date de début de la mission	Nbre de tués au début	Date fin de la mission	Nbre de tués à la fin	Nbre de mois en poste	Variation annuelle en %
1	Chirac 2	Raffarin	Massin	Mai 02	8 274	Fév. 03	7 228	9	- 16,5 %
2	Chirac 2	Raffarin	Heitz	Fév. 03	7 228	Juin 05	5 628	28	- 10,2 %
3	Mitterrand 2	Béregovoy	Bérard	Mai 92	10 605	Mars 93	9 712	10	- 10,0 %
4	Sarkozy	Fillon	Nevache	Juil. 11	4 116	Mai 12	3 764	11	- 9,3 %
5	Sarkozy	Fillon	Petit	Mai 07	5 018	Juil. 08	4 480	14	- 9,3 %
6	Chirac 2	Villepin	Heitz	Juin 05	5 628	Nov. 06	4 917	17	- 9,1 %
7	Hollande	Ayraud	Pechenard	Mai 12	3 764	Nov. 13	3 274	18	- 8,9 %
8	Mitterrand 1	Fabius	Mayet	Juil. 84	12 891	Juil. 85	11 752	12	- 8,8 %
9	Mitterrand 2	Rocard	Bérard	Mai 90	11 626	Mai 91	10 612	12	- 8,7 %
10	Pompidou	Messemer	Gerondeau	Juin 72	18 431	Juin 74	15 548	24	- 8,2 %
11	Mitterrand 1	Chirac b	Denizet	Mars 86	11 613	Nov. 87	10 814	20	- 4,2 %
12	Chirac 1	Juppé	Bodon	Août 95	9 164	Juil. 97	8 434	25	- 3,9 %
13	Mitterrand 2	Balladur	Bérard	Mars 93	9 712	Mai 95	9 110	26	- 2,9 %
14	Sarkozy	Fillon	Merli	Juil. 08	4 480	Juil. 11	4 116	35	- 2,9 %
15	Mitterrand 1	Mauroy	Mayet	Avr. 82	13 602	Juil. 84	12 891	27	- 2,4 %
16	Giscard	Barre	Gerondeau	Août 76	14 913	Mai 81	13 531	57	- 2,0 %
17	Giscard	Chirac a	Gerondeau	Juin 74	15 548	Août 76	14 913	26	- 1,9 %
18	Mitterrand 1	Fabius	Denizet	Juil. 85	11 752	Mars 86	11 613	8	- 1,8 %
19	Macron	Philippe	Barbe	Mai 17	3 492	Déc. 17	3 456 ⁽¹⁾	7	- 1,8 %
20	Chirac 1	Jospin	Massin	Juil. 98	8 704	Mai 02	8 274	47	- 1,3 %
21	Mitterrand 2	Cresson	Bérard	Mai 91	10 612	Mai 92	10 605	12	- 0,1 %
22	Mitterrand 1	Mauroy	Gerondeau	Mai 81	13 531	Avr. 82	13 602	11	+ 0,6 %
23	Mitterrand 2	Rocard	Graff	Mai 88	11 445	Mai 90	11 626	24	+ 0,8 %
24	Hollande	Cazeneuve	Barbe	Déc. 16	3 477	Mai 17	3 492	5	+ 1,0 %
25	Hollande	Valls	Barbe	Mars 15	3 379	Déc. 16	3 477	21	+ 1,6 %
26	Chirac 1	Juppé	Bérard	Mai 95	9 110	Août 95	9 164	3	+ 2,4 %
27	Hollande	Valls	Lopez	Nov. 13	3 274	Mars 15	3 379	13	+ 3,0 %
28	Chirac 2	Villepin	Petit	Nov. 06	4 917	Mai 07	5 018	8	+ 3,1 %
29	Chirac 1	Jospin	Bodon	Juil. 97	8 434	Juil. 98	8 704	12	+ 3,2 %
30	Mitterrand 1	Chirac b	Graff	Nov. 87	10 814	Mai 88	11 445	6	+ 12,0 %

(1) Nombre provisoire publié au 1^{er} février 2018.

Il faudrait approfondir cette analyse et tenir compte des délais de mise en œuvre des actions.

Il faut signaler que certains Délégués à la sécurité routière ont préparé des actions qui ont été mises en place par leurs successeurs. Ainsi, Isabelle Massin avait préparé les mesures décidées et mises en place sous la présidence de Jacques Chirac.

L'analyse des résultats de ces 45 années démontre que les actions les plus efficaces à court terme sont celles qui ont permis de réduire la vitesse moyenne du trafic.

Certaines équipes qui ont eu de mauvais résultats n'ont pas supporté nos critiques et ont pris des mesures de rétorsion à notre rencontre à commencer par réduire drastiquement notre subvention. L'indépendance n'a pas de prix, mais elle a un coût.

La rubrique qui rend traditionnellement compte des accidents de la route dans la presse quotidienne régionale est celle qui s'intitule très souvent « faits divers ». La Ligue contre la violence routière intervient, régulièrement depuis plus de 30 ans, pour s'indigner de ce choix. Les rédacteurs en chef considèrent-ils que l'accident qui accable une famille dont l'un des siens a été tué ou gravement blessé est un « fait divers » ? La réalité vécue par la famille touchée est évidemment dramatique. Dans notre pays, la réalité quotidienne est celle d'une dizaine de familles qui sont meurtries à vie ! Alors pourquoi utiliser un langage suscitant une forme assumée de banalisation ?

Les journaux nous rétorquent alors que c'est la rubrique qui intéresse le plus les lecteurs, après les avis de décès, et que cela permet donc de mieux sensibiliser les lecteurs à la sécurité routière. Nous ne cessons de répéter que le raccourci fait entre intérêt et sensibilisation est évidemment trop rapide.

Fait divers
Accident mortel sur l'A71 : la circulation a repris dans les deux sens
ORLÈANS TAITTOUVÈRE

Titrage sur un accident survenu le 29 janvier 2018 ayant causé la mort de trois jeunes gens âgés de 19 ans et 15 ans. Un drame épouvantable... classé fort classiquement, dans la rubrique « Fait divers ».

On peut d'ailleurs globalement s'interroger sur la volonté des médias d'utiliser le fait de « l'accident » pour en faire un objet de pédagogie. Sauf exception, l'analyse est souvent courte voire inexistante. Certes, il ne faut pas influencer le cours de la justice, mais l'exposé de l'accident distille très souvent insidieusement l'idée de fatalité, voire pire, de déresponsabilisation. « Le véhicule a quitté la route alors qu'il pleuvait... » « Les 2 véhicules se sont percutés dans une courbe... ». La pluie et la route seraient donc les seuls responsables...

Faute d'informations trop incomplètes voire fausses, alors qu'elles seraient utiles à la réflexion, la pédagogie est inexistante et le débat se tient de plus en plus sur les réseaux sociaux où chacun y va donc de sa propre interprétation.

La presse pourrait pourtant saisir l'opportunité de l'annonce des accidents pour rappeler des règles de sécurité de base, seule sensibilisation efficace. Prenons le seul exemple de l'éjection de passagers après un accident. Il n'est quasiment jamais rappelé que l'utilisation de la ceinture de sécurité permet d'éviter l'éjection du véhicule en cas d'accident et donc des conséquences très graves. Quel dommage !

Un fait, lorsqu'il est nommé « divers » est donc catégorisé comme un fait parmi d'autres, ne nécessitant pas d'attention particulière. Autrement dit, un fait banal, ce qu'il n'est en aucun cas. La Ligue confirme donc sa très ancienne proposition de cesser de relater les accidents corporels de la route dans la rubrique « Faits divers », mais dans une rubrique qui s'intitulait désormais « Drames de la route ».



Carton rouge à la Prévention Routière

Pierre LAGACHE

Dans le journal de « La Dépêche du Lot-et-Garonne » du 9 janvier 2018, le journaliste aborde la question du 80 km/h en présentant les « pour » et les « contre ». Jusqu'ici rien de très étonnant puisque la formule est assez classique. L'étonnement laissa vite place à la stupeur lorsque je découvris qu'après le témoignage « pour » le 80 km/h d'une monitrice d'auto-école, c'est le Directeur départemental de la Prévention routière qui alimente la rubrique « contre ». Les arguments développés sont au niveau de la Ligue de Défense des Conducteurs. Erreur de casting ou d'aiguillage ? Une chose est certaine : le propos mérite le carton rouge !

Extrait de « La Dépêche du Lot-et-Garonne » du 9 janvier 2018

Limitation de la vitesse à 80 km/h : pour ou contre ?

Directeur de la Prévention routière de Lot-et-Garonne : contre



« Nous sommes une association de prévention, donc a priori favorable au niveau de nos instances nationales. Bien sûr que la réduction de vitesse est une bonne chose, mais pourquoi pas 70 ou bien 50 km/h. Je pense donc qu'imposer une vitesse maximale sur tous les axes n'est pas un bon choix. Imaginez ce que cela va donner sur les grands axes des Landes, quand on roulera à 80... Je pense qu'il faut donc que cette limitation soit adaptée selon les routes. Et je pense que l'effort doit plutôt se porter sur les infrastructures. La sécurité, c'est avant tout le bon état du réseau routier. »

« Nous sommes une association de prévention, donc a priori favorable au niveau de nos instances nationales. Bien sûr que la réduction de vitesse est une bonne chose, mais pourquoi pas 70 ou bien 50 km/h. Je pense donc qu'imposer une vitesse maximale sur tous les axes n'est pas un bon choix. Imaginez ce que cela va donner sur les grands axes des Landes, quand on roulera à 80... Je pense qu'il faut donc que cette limitation soit adaptée selon les routes. Et je pense que l'effort doit plutôt se porter sur les infrastructures. La sécurité, c'est avant tout le bon état du réseau routier. »

Sens unique : cette nouvelle rubrique porte un regard critique sur l'utilisation des mots dont l'usage déviant nous interpelle souvent. « Lorsque les mots perdent leur sens, les gens perdent leur liberté » Confucius.



Le vendredi 23 octobre 2015, sur la RD17 (33), entre Puisseguin et Saint-Genès-de-Castillon, une collision entre un autocar et un camion cause la mort de 43 personnes. La plupart décèdent dans l'incendie qui se propage très rapidement dans le car, et dont les causes ont été recherchées lors d'une enquête du BEA-TT⁽¹⁾. Ce rapport édité en août 2017 énonce une hypothèse pour l'embrassement des véhicules, qui ne peut rester sans réponse : quand on découvre entre autres constats inquiétants qu'« une fumée très chaude et toxique envahit très rapidement l'autocar », que « la résistance au feu des équipements intérieurs de l'autocar est limitée », et « qu'aucune norme n'encadre la toxicité des gaz dégagés par la combustion des matériaux intérieurs », on est en droit de se demander si, 35 ans après Beaune, les enseignements ont été tirés des accidents et incendies de transports de passagers qui se sont succédés.

Dans l'arbre des causes

L'étude des accidents de la route nous a appris que plusieurs facteurs contribuent souvent à leur réalisation. À Puisseguin, l'énergie de la collision a entraîné des déformations mécaniques (et la mort du conducteur du camion et de son fils) suivis par l'embrassement du car. Le lecteur se reportera au rapport⁽¹⁾ pour connaître les hypothèses de conclusions sur ces phases post-choc. Mais le 1^{er} élément visible – phase avant choc – est chronologiquement le dévoiement, le ripage et la mise « en portefeuille » du semi-remorque avant de percuter le car. Des questions se posent sur cette perte de contrôle :

- Cette route était-elle capable de recevoir des ensembles routiers pouvant peser 57 tonnes comme c'était le cas de cette semi-remorque à grumes si elle avait été chargée ?
- La signalisation et les marqueurs d'une zone à risque accru étaient-ils suffisants ?
- Pourquoi l'ensemble routier s'est-il déporté ?
- La vitesse autorisée (90 km/h) ne devait-elle pas être réduite compte tenu des caractéristiques de la route ?

La vitesse du poids lourd : 75 km/h pour une vitesse autorisée de 60 km/h

Cette vitesse est mentionnée dans le rapport du BEA-TT : « Les raisons pour lesquelles l'ensemble routier s'est ainsi déporté sont donc très probablement liées à une vitesse inadaptée aux conditions de circulation et à la géométrie de la chaussée ».

Pour l'ensemble routier articulé de Puisseguin (> 12 tonnes), la vitesse limite fixée par l'article R. 413-8 du Code de la route (cf. encadré page suivante) est de :

- **80 km/h** sur les voies prioritaires (avec séparateur médian, (type 2 x 1 voie ou 2 x 2 voies) ainsi que sur les autres routes prioritaires signalées par un panneau AB6 (carré pointe en bas de couleur jaune bordé de blanc).
- **60 km/h** sur les autres routes non prioritaires.

La RD 17 n'est pas prioritaire. **L'ensemble routier ne devait donc pas dépasser 60 km/h**, contrairement aux affirmations sur le sujet.

L'infraction est caractérisée puisque l'estimation de vitesse est de 75 km/h en entrée de virage. C'est pourtant avec une belle unanimité que journalistes, experts, commentateurs ont prétendu qu'avec « une vitesse de 75 km/h par rapport à 90 km/h autorisés il n'y a pas d'infraction, donc pas de recherche de ce côté-là ».

Mais ces considérations deviennent subalternes quand on lit dans le rapport que « **même un véhicule léger ne devrait passer à plus de 50 km/h** ». Autrement dit, même si le conducteur avait roulé à une vitesse autorisée de 60 km/h, l'accident devenait très probable. À 75 km/h, la sortie de route était inévitable.

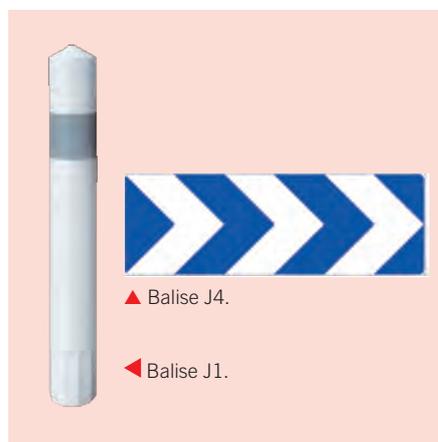
Sauf à méconnaître les lois de la dynamique et l'effet modérateur des panneaux de limitation, tout militait pour que la vitesse fut réduite drastiquement au moins dans cette série de virages.

Le lieu de l'accident

« Compte tenu de ses caractéristiques géométriques, les enquêteurs du BEA-TT considèrent qu'il ne peut être franchi sans risque par un véhicule léger au-delà d'une vitesse de 50 km/h » (Rapport d'enquête BEA-TT page 87) :

- route étroite (6 mètres),
- route sinueuse (série de courbes, puis virage à droite de rayon = 55 m),
- talus masquant la visibilité,
- orniérage et dégradations de la chaussée,
- adhérence réduite par la présence de feuilles et d'humidité matinale dans cette zone boisée,
- « Ce virage présente également des difficultés particulières de franchissement pour les véhicules lourds qui ne peuvent que difficilement se croiser » précise le rapport. Ce problème est parfois traité par un élargissement de la chaussée, ce qui n'est pas le cas ici.

La signalisation verticale dans le virage n'est pas conforme aux préconisations⁽²⁾ : de telles courbes (classe C) doivent comporter des balises (J1 blanches installées) et des panneaux multichevrons (J4 manquant) afin de les sur-signaler, ce qui est logique surtout quand la courbe ne se présente pas comme « dangereuse » alors même qu'elle peut induire un excès de confiance et une vitesse excessive.



⁽¹⁾ Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) – Rapport_beatt_2015-014.pdf – Rapport d'enquête technique sur la collision suivie d'un incendie survenue entre un autocar et un poids lourd le 23 octobre 2015 sur la RD 17 à Puisseguin (33).

⁽²⁾ Setra – Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes – Comment signaler les virages ? – Juillet 2002 – dtrf.setra.fr/pdf/pj/Dtrf...

Le rapport préconise le renforcement, mais va plus loin : « Néanmoins, au vu des constats et de l'analyse (...), sans émettre de recommandation formelle, le BEA-TT invite le gestionnaire de voirie à étudier l'opportunité de limiter la **vitesse maximale autorisée à 50 km/h dans ce virage** ».

Cruel constat pour l'aménageur pour qui « ni la signalétique ni l'état de la chaussée n'était en cause » et qui trouvait normale une VMA⁽³⁾ de 90 km/h.

Inquiétude

Le rapport se garde de toute mise en responsabilité mais n'en est pas moins sévère dans le détail de ses constats : quid

des « *préconisations sans obligation* » qui laissent trop d'interrogations derrière elles. Les carences constatées à Puisseguin sont reproductibles à l'infini sur le territoire et la probabilité d'accident est du même calibre. Ici, dans ce virage, « le gestionnaire de voirie qui est invité à étudier l'opportunité de limiter la vitesse maximale autorisée à 50 km/h » va améliorer les choses, mais là, et là ? On voit bien que certaines préconisations sont vitales : qui va s'en emparer ? Elles intéressent au premier chef l'institution de tutelle, mais aussi les usagers, les aménageurs, les constructeurs de véhicules, les professionnels de la route, voire l'institution européenne pour ce qui est des normes etc. Entre les constats techniques

purs et durs et la mise en œuvre sur le terrain, quels mécanismes assurent le relais, généralisent l'information, communiquent, proposent et font appliquer les mesures indispensables ? Les résolutions et surtout les actes sur la durée sont-ils à la hauteur des émotions collectives que suscitent de tels drames ? Et surtout va-t-on enfin comprendre que l'inéluctable facteur vitesse est le plus grand prédateur de vies sur la route ?

⁽³⁾ VMA : Vitesse Maximum Autorisée.

Cocktail mortel servi à bord

« En résumé, les fortes quantités de matériaux plus ou moins combustibles, même additivés de retardateurs de flamme, entrant dans la fabrication d'un véhicule, participent irrémédiablement à la propagation et à l'approvisionnement du feu dès lors qu'un incendie atteint une certaine ampleur. De plus, les gaz dégagés par la combustion de ces matériaux sont principalement constitués de CO (monoxyde de carbone), CO₂ (dioxyde de carbone), HCN (cyanure d'hydrogène), NH₃ (ammoniac), HCL (chlorure d'hydrogène), tous très toxiques.

Ils ne sont cependant pas soumis à un contrôle par la législation, ce qui n'est pas le cas notamment pour les autres modes de transport, notamment aérien et ferroviaire. »

Rapport d'expertise du BEA-TT – Page 90.



Article R. 413-8 du Code de la route : vitesse des poids lourds

La vitesse des véhicules dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 3,5 tonnes ou des ensembles de véhicules dont le poids total roulant autorisé est supérieur à 3,5 tonnes, à l'exception des véhicules de transport en commun, est limitée à :

- 1° 90 km/h sur les autoroutes ;
 - 2° 80 km/h sur les routes à caractère prioritaire et signalées comme telles. Toutefois, cette vitesse maximale est relevée à 90 km/h pour les véhicules dont le poids total est inférieur ou égal à 12 tonnes sur les routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central ;
 - 3° 80 km/h sur les autres routes. Toutefois, cette vitesse maximale est abaissée à 60 km/h pour les véhicules articulés ou avec remorque dont le poids total est supérieur à 12 tonnes ;
 - 4° 50 km/h en agglomération. Toutefois, cette vitesse maximale est relevée à 70 km/h sur le boulevard périphérique de Paris.
- « Et même si la courbe où s'est produit l'accident est réputée "dangereuse" », selon des témoins familiers de ce parcours, « ni la signalétique ni l'état de la chaussée ne sont en cause » a-t-on également souligné de source proche du dossier.

Ladepeche.fr – 26 décembre 2015.

Un camion vide est « anormal »

Ces points sont évoqués à titre documentaire.

L'ensemble routier comporte un tracteur et une remorque destinée à transporter des grumes de bois. C'est un transport très « pointu » du point de vue de la sécurité en raison de la masse importante et de la forme des objets transportés. Le poids de la remorque à vide (7,2 tonnes) peut ainsi être multiplié par 5 lorsqu'elle est en charge (poids total roulant 57 tonnes).

2 points retiennent l'attention :

- **Ensemble routier vide** : sans chargement, la demande moindre de puissance permet d'utiliser des rapports de boîte « longs » qui peuvent entraîner des vitesses potentiellement excessives avec de dangereux effets dynamiques. Une perte d'adhérence de la remorque contribue rapidement à la « mise en portefeuille » de l'ensemble. Les limiteurs de vitesse installés depuis une vingtaine d'années sur les poids lourds ne savent résoudre ce problème qu'au delà des seuils prévus. Seules la compétence et l'expérience du conducteur sont en mesure d'éviter les excès. C'est le cas également pour le tracteur routier sans remorque.
- **Freinage à vide** : même si en théorie l'adhérence des roues ne varie pas significativement entre charge et vide, la répartition des masses est modifiée. Les réactions de l'ensemble articulé sont différentes et peuvent surprendre un conducteur par rapport au mode de conduite *remorque chargée*. L'ABS contribue à y remédier, on voit dans le rapport qu'il a pu être partiellement défaillant. Pour la même raison, les efforts latéraux (centrifuge notamment) sont également modifiés avec une remorque légère. La trajectoire reconstituée des 2 éléments (tracteur et remorque) le démontre.

Stupéfiants, alcool et mortalité routière en France : quoi de neuf depuis l'étude SAM ?

Bernard LAUMON, Blandine GADEGBEKU, Vivian VIALON, Jean-Louis MARTIN

Au début des années 2000, l'étude SAM avait permis d'estimer les sur-risques attachés à une conduite sous l'emprise du cannabis et/ou l'alcool, et d'en déduire le nombre d'accidents mortels et de tués imputables à de telles conduites, sur le territoire métropolitain. Ainsi, toutes concentrations sanguines confondues, le sur-risque d'être responsable d'un accident mortel, attaché à une conduite sous l'emprise du cannabis, avait été estimée à 1,8 et la part des accidents mortels attribuable à une telle conduite à 4,3 % (soit de l'ordre de 280 tués). Et, respectivement, 8,5 et 31,5 % (soit de l'ordre de 2 000 tués) pour une conduite sous l'emprise de l'alcool⁽¹⁾. De plus, SAM concluait à un effet-dose très important pour l'alcool, moins marqué pour le cannabis (Tableaux 1 et 2).

Depuis, certains n'ont eu de cesse de contester la véracité de ces chiffres, niant notamment l'effet modéré du cannabis relativement à l'alcool. D'autres, par la suite, ont légitimement souhaité une réactualisation éventuelle de ces chiffres, afin de prendre en compte l'évolution récente de la mortalité routière : en France métropolitaine, entre octobre 2001 et septembre 2003, période du recueil des données de l'étude SAM, environ 6 000 accidents mortels avaient été enregistrés annuellement par les forces de l'ordre ; « seulement » un peu plus de la moitié dans les années les plus récentes. Et chacun de réclamer une nouvelle étude. Qui plus est, en février 2003 avait été votée la Loi de l'agnola qui instaurait un délit pour la conduite « après usage de stupéfiants ». Intéressant aussi d'en évaluer l'impact ! Toutes les raisons étaient donc réunies pour une « réactualisation de SAM ». Ce fut l'étude ActuSAM⁽²⁾, qui a porté sur les 3 647 accidents de l'année 2011.

SAM avait comparé 6 766 conducteurs responsables d'un accident mortel à 3 006 conducteurs témoins ; ActuSAM, 2 569 responsables à 1 490 non-responsables.

S'agissant des sur-risques, les résultats d'une étude à l'autre sont heureusement très proches, tant pour le cannabis que pour l'alcool (l'inverse aurait signé l'inexactitude des uns ou des autres). Si l'on se souvient que l'important n'est pas la « deuxième décimale », mais l'ordre de grandeur, on peut en retenir que les sur-risques directement comparables, à savoir ceux attachés à chaque « dose », tant alcool que cannabis, sont très semblables. Certains pourraient toutefois remarquer l'écart significatif (du simple au double !) entre les deux sur-risques attachés à l'alcool « toutes doses ». Au-delà du fait que les niveaux de référence

ne sont pas exactement les mêmes d'une étude à l'autre (contrairement à ActuSAM, SAM avait tenté de distinguer les alcoolémies « nulles » de celles inférieures à 0,5 g/l), il faut peut-être y voir là une grande sensibilité de ce sur-risque global à la répartition des conducteurs selon les doses, notamment les plus élevées d'entre elles, particulièrement peu fréquents chez les témoins, et ce dans les deux études (Tableau 1), mais aussi à d'autres variantes méthodologiques (notamment la définition de la « responsabilité de l'accident » qui a été affinée dans ActuSAM).

Tableau 1 – Cannabis et alcool : sur-risque de responsabilité du conducteur (odds ratios ajustés sur l'ensemble des cofacteurs) (SAM : N = 9772 ; ActuSAM : N = 4059)

Concentrations sanguines	SAM		ActuSAM	
	% Témoins	Sur-risque	% Témoins	Sur-risque
Cannabis, THC (ng/ml)				
Négatif	96,70 %	1,00		
THC < 1,0	0,50 %	1,57	96,70 %	1,00
1,0 ≤ THC < 3,0	1,60 %	1,54	2,00 %	1,35
3,0 ≤ THC < 5,0	0,50 %	2,13	0,30 %	3,59
THC ≥ 5,0	0,70 %	2,12	0,90 %	1,59
Toutes doses	3,30 %	1,78	3,30 %	1,65
Alcoolémie (g/l)				
Négative	94,70 %	1,00		
Alc < 0,5	2,70 %	2,70	97,90 %	1,00
0,5 ≤ Alc < 0,8	0,50 %	6,29	0,40 %	6,40
0,8 ≤ Alc < 1,2	0,70 %	7,58	0,80 %	8,30
1,2 ≤ Alc < 2,0	1,00 %	13,20	0,50 %	24,40
Alc ≥ 2,0	0,40 %	39,60	0,30 %	44,40
Toutes doses	5,30 %	8,51	2,10 %	17,80

S'agissant de la part des accidents mortels, qu'il s'agisse d'alcool ou de cannabis, tout était possible, en termes d'évolution d'une étude à l'autre. En effet, cette quantité dépend non seulement du sur-risque (pas supposé évoluer d'une étude à l'autre, comme indiqué plus haut), mais aussi de la prévalence des conduites sous influence et, surtout, de l'évolution de la part des accidents attribuables à d'autres causes (puisque'il s'agit d'un pourcentage rapporté à l'ensemble des accidents mortels).

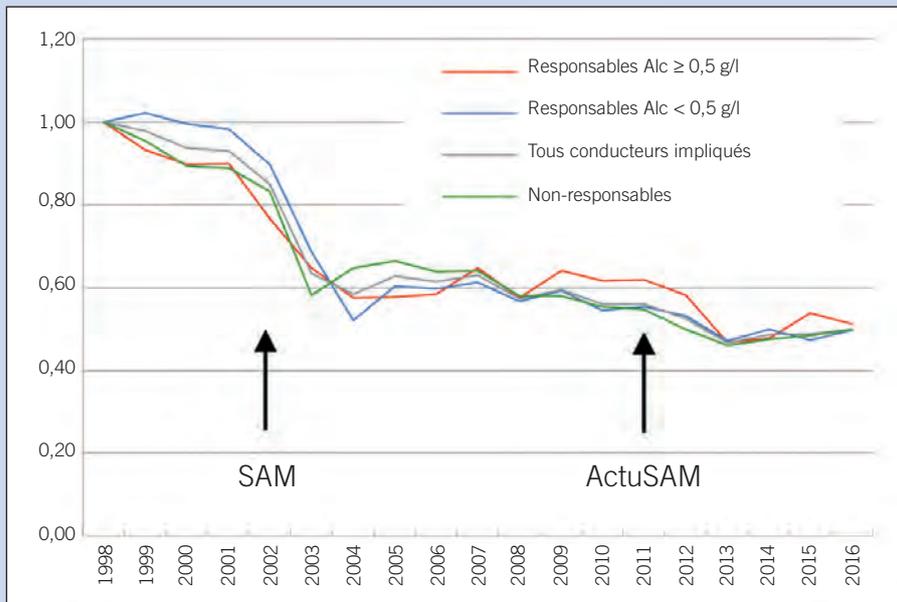
Tableau 2 – Part des accidents mortels attribuable à un conducteur positif au cannabis ou à l'alcool (Fraction de risque attribuable, % RA, ajustée sur l'ensemble des cofacteurs)

Conduite sous influence	SAM	ActuSAM
Cannabis	4,30 %	4,20 %
Alcool	31,50 %	27,70 %

⁽¹⁾ Laumon B., Gadegbeku B., Martin J.-L. et le groupe SAM. Stupéfiants et accidents mortels : l'étude SAM, 2^e partie : analyse épidémiologique. OFDT Éd., Paris, avril 2011, 158 p.

⁽²⁾ Martin J.-L., Gadegbeku B., Wu D., Viallon V., Laumon B. (2017). Cannabis, alcohol and fatal road accidents. PLoS ONE 12(11): e0187320. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0187320>

Figure 1 – Évolution du nombre de conducteurs impliqués dans un accident mortel selon leur alcoolémie et leur responsabilité ou non (source : BAAC, base 1,00 en 1998).



Il s'avère que ces fractions de risque, attribuable tant au cannabis qu'à l'alcool, n'évoluent pas sensiblement d'une étude à l'autre (Tableau 2). Et pourtant, le nombre d'accidents mortels a, lui, été pratiquement divisé par deux. En d'autres termes, le nombre d'accidents mortels attribuable au cannabis ou à l'alcool a diminué dans les mêmes proportions que les accidents qui ne leur sont pas imputables. Serait-ce la conséquence d'une diminution de la prévalence des conduites sous influence ou, à défaut et notamment pour ce qui concerne l'alcool, d'une évolution de la répartition des alcoolémies illégales au profit des alcoolémies les moins élevées (les deux études ayant confirmé l'existence d'un effet-dose marqué entre alcoolémie et risque d'accident) ? Il s'avère qu'il n'en est rien, si l'on veut bien considérer les prévalences, tant alcool que cannabis, chez les conducteurs témoins comme une estimation des prévalences chez les conducteurs circulants (Tableau 1). Au passage, une telle stagnation ne plaide pas en faveur d'une quelconque efficacité de la Loi Dell'Agnola.

Il est dès lors intéressant d'essayer de trouver une explication à ce phénomène, qui ne trouve pas sa justification dans les

critères intrinsèques à la détermination des fractions de risque attribuables à l'alcool ou au cannabis. Pour ce faire, on peut privilégier l'exemple de l'alcool, mieux documenter que le cannabis (pour lequel les conclusions seraient les mêmes), l'analyse des BAAC⁽³⁾ confirmant, de manière éloquent, le parallélisme des évolutions du nombre de conducteurs responsables d'un accident mortel, qu'ils soient alcoolisés ou non (Figure 1).

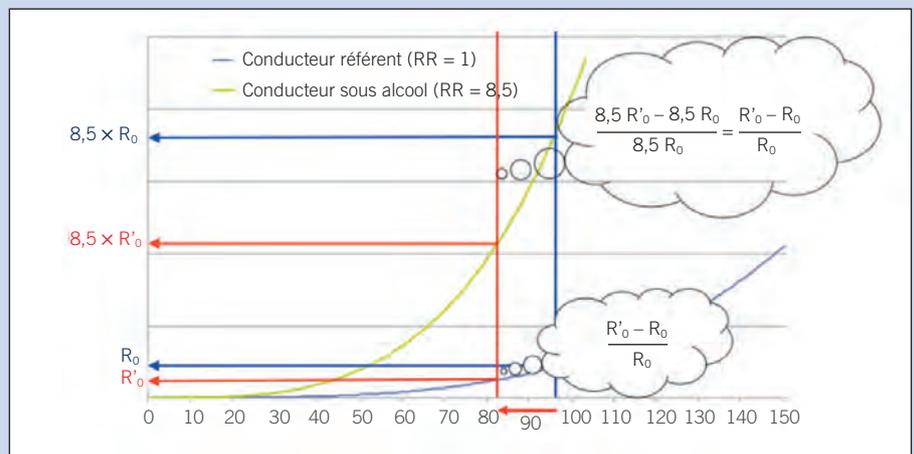
Et réaffirmer ce que nous expliquions par ailleurs⁽⁴⁾ : « Une ultime explication peut être recherchée dans la réduction généralisée des vitesses pratiquées à travers le "succès" du Contrôle sanction automatisé des vitesses de circulation⁽⁵⁾. En quoi ces réductions de vitesse contribueraient-elles à réduire les accidents imputables à l'alcool ? Cette hypothèse mérite sans doute quelques explications préalables. À la différence de l'alcool (et de la plupart des autres

facteurs d'accidents), la vitesse est un facteur omniprésent qui, pour rester simple, augmente le risque d'accident selon une fonction polynomiale du quatrième degré⁽⁶⁾. Qu'en est-il, de cette relation vitesse/risque, lorsque le conducteur est alcoolisé ? SAM affirme que ce risque est multiplié par 8,5 pour une alcoolisation moyenne, mais ne nuance pas ce sur-risque selon la vitesse du véhicule. Est-ce à dire que ce sur-risque est constant quelle que soit la vitesse pratiquée ? SAM ne peut l'assurer totalement, mais il est à remarquer que la prise en compte du type de réseau, déterminant majeur des vitesses pratiquées, ne modifie pas significativement ce sur-risque. Comme la littérature internationale n'est pas plus explicite sur ce point, et en attendant les résultats de projets en cours qui pourront l'être davantage, comme le projet VoieSur⁽⁷⁾, il est donc légitime de considérer, en première approximation, que ce sur-risque alcool est constant quelle que soit la vitesse pratiquée (au demeurant, ne pas le faire ne ferait que compliquer le raisonnement sans remettre en cause la conclusion). Ainsi, la fonction risque d'un conducteur alcoolisé selon sa vitesse se déduit de celle du même conducteur non alcoolisé par une simple homothétie qui décale la courbe vers des risques 8,5 fois plus élevés (Figure 2).

Admettre cette réalité conduit à un constat élémentaire : un conducteur donné qui réduit sa vitesse réduit son risque d'accident dans les mêmes proportions qu'il soit alcoolisé ou non (Figure 3). Le corollaire en est tout autant élémentaire : si le conducteur alcoolisé a réduit son risque dans les mêmes proportions que le conducteur non alcoolisé, c'est que l'un et l'autre ont réduit également leur vitesse.

De fait, si l'on réduit les vitesses pratiquées de l'ensemble des conducteurs, on réduit le risque attaché à n'importe quel conducteur, y compris à celui alcoolisé, et ce dans les mêmes proportions. Cette affirmation

Figure 2 – Vitesse et risque d'accident mortel : cumul des risques alcool et vitesse



⁽³⁾ ONISR. La sécurité routière en France, bilans annuels, <http://www.securite-routiere.gouv.fr>

⁽⁴⁾ Laumon B., Gadegbeku B., Viallon V., Martin J.-L. Alcool et vitesse : deux facteurs intimement liés. In : Objectif zéro accident, Ligue contre la violence routière. Éd., Les petits matins, Paris, 2015, p. 160-4.

⁽⁵⁾ Carnis L., Blais E. An assessment of the safety effects of the French speed camera program. Accident Analysis and Prevention, 51 (2013) 301-9.

⁽⁶⁾ Viallon V., Laumon B. Fractions of fatal crashes attributable to speeding: Evolution for the period 2001-2010 in France. Accident Analysis and Prevention, 52 (2013) 250-6.

⁽⁷⁾ Chauvel C., Hubert C. Projet ANR VoieSur (véhicule occupant infrastructure, études de la sécurité des usagers de la route), 2012, ANR-11-VPTT-0007.

répond aussi en partie au débat de savoir si les fortes baisses de la mortalité observées au cours de la dernière décennie doivent être imputées ou non aux réductions de vitesse par ailleurs constatées^{(8),(9)}. Dans l'exemple traité ici, imputer une part de la baisse récente de la mortalité à l'alcool est légitime dans le référent commun des acteurs de la sécurité routière. Cependant, sauf à une évolution concomitante et spectaculaire de la prévalence de l'alcoolisation des conducteurs circulants, qui n'a pas été observée, cette interprétation est étiologiquement erronée : c'est essentiellement la réduction des vitesses qui a réduit "mécaniquement" l'impact de l'alcoolisation des conducteurs.

Qui plus est, en décalant la distribution des vitesses vers le bas, on réduit la proportion des chocs les plus violents et donc le risque de décès des impliqués : le nombre de tués devrait avoir diminué davantage que le nombre d'accidents mortels. En d'autres termes, le nombre moyen de victimes décédées par accident mortel devrait avoir lui aussi diminué. C'est ce que l'on constate en analysant l'évolution de ce ratio (Figure 3).

Il s'avère que le nombre moyen de victimes décédées par accident mortel a bien diminué sur la décennie 1998-2007. Certes les multiples progrès en matière de sécurité secondaire (notamment en matière de qualité des véhicules ou de l'infrastructure) pourraient expliquer la baisse de ce ratio, du moins dans sa tendance linéaire. Mais ils ne peuvent expliquer que cette tendance soit plus marquée pour les accidents où le conducteur responsable est alcoolisé (pente de $-5,3 \cdot 10^{-3}$) que pour ceux où il ne l'est pas ($-3,4 \cdot 10^{-3}$). Si l'on retient que la conduite sous l'emprise de l'alcool est, pour une part, attachée à des vitesses

Figure 3 – Évolution du nombre moyen de victimes décédées par accident mortel selon l'alcoolémie des conducteurs responsables (source : BAAC) (et droite de régression associée sur 1998-2007)



pratiquées plus élevées, on peut y voir là le fait que la réduction des vitesses, et notamment des plus élevées d'entre elles, aurait davantage profité aux victimes des conducteurs alcoolisés qu'aux autres. À noter qu'une telle affirmation est conforme aux modèles de risque "vitesse"⁽¹⁰⁾, largement admis, qui associent une puissance 4^e au risque "accident mortel" et 4,5^e (donc plus élevée) au risque "tués".

En somme, le fondement de l'insécurité routière est qu'aucun citoyen ne peut se déplacer à vitesse nulle ! De fait, la vitesse n'est pas un facteur d'accident comme les autres, puisque inhérent à la notion même de déplacement. Ainsi, on peut considérer

que la vitesse constitue le seul facteur réellement causal d'accident, les autres facteurs habituellement avancés comme tels n'étant que des facteurs secondaires (ne serait-ce que parce qu'ils sont inopérants à vitesse nulle) venant "seulement" accentuer la relation vitesse/accident (ou l'atténuer pour les facteurs protecteurs, comme le port d'une ceinture de sécurité). La réduction récente et spectaculaire de la mortalité imputable à l'alcool ou au cannabis, sans que les conducteurs n'aient modifié leurs habitudes de consommation, tant en fréquence qu'en intensité, en est la meilleure illustration. »



⁽⁸⁾ Carnis L., Blais E. An assessment of the safety effects of the French speed camera program. Accident Analysis and Prevention, 51 (2013) 301-9.

⁽⁹⁾ Viallon V., Laumon B. Fractions of fatal crashes attributable to speeding: Evolution for the period 2001-2010 in France. Accident Analysis and Prevention, 52 (2013) 250-6.

⁽¹⁰⁾ Elvik R. The power model of the relationship between speed and road safety. Update and new analyses. TOI report (2009) 1034.



➔ Réduire les vitesses de circulation : une mesure indispensable

Après de longues années de combat de la Ligue face aux lobbies pro-vitesse, le CISR du 9 janvier 2018 a finalement acté la mesure tant attendue : l'abaissement de la vitesse autorisée de 90 km/h à 80 km/h sur les routes à double sens, sans séparateur central en dehors des routes à deux fois deux voies et des routes à trois voies. Ce dossier vise à présenter l'argumentaire de la Ligue sur un enjeu de réduction de la vitesse visant un triple objectif sécuritaire, écologique et économique.

Objectif de sécurité routière

Ces dix dernières années (2007-2016), 40 000 personnes ont été tuées dans un accident de la circulation. 10 000 avaient moins de 25 ans. Plus de 300 000 ont été blessées et hospitalisées plus de 24 heures. Plus de 5 000 étaient des piétons et 1 500 des cyclistes. Les bilans placent la France au 14^e rang des pays européens pour la mortalité routière par million d'habitants⁽¹⁾. Depuis 3 ans le nombre de victimes augmente.

□ **Les conducteurs et la politique.** Si le « conducteur-individu » a un rôle à jouer par son comportement et sa compétence propre (la conduite), le rôle social des règles (Code de la route ...) et l'objectif de pacifier la circulation restent prééminents pour élaborer une politique de sécurité routière. S'agissant de la vie et de la santé publique, il serait indécent que l'État fût mis en échec par des considérations subalternes d'acceptabilité populaire, de convenances politiques ou par le fait des lobbies.

□ **Les gains significatifs** ont été depuis une cinquantaine d'années obtenus par des mesures amples, qui furent impopulaires mais imposées avec fermeté (cf. encart). Les exemples du 50 en ville ou du permis à points soutenus en leur temps par la Ligue en témoignent. L'abaissement des Vitesses Maxima Autorisées (VMA), proposé en 2014 et repoussé par le Gouvernement s'inscrit dans cette pratique de rupture franche avec désormais des obligations environnementales supplémentaires.

« Les deux grandes ruptures qui ont effondré la mortalité sur les routes en France (1972/1973 et 2002/2003) ont été produites par une action sur la vitesse, l'une en abaissant les vitesses maximales autorisées, la seconde en assurant un meilleur respect de ces VMA (fin des indulgences abusives, faible tolérance sur les excès de vitesse et développement de méthodes de contrôle automatisées). »

Professeur Claude Got
www.securite-routiere.org



□ **Le facteur vitesse est à considérer dans tous les accidents** puisqu'il est consubstantiel du mouvement. Il en crée les conditions et en aggrave les conséquences. Ce n'est certes pas la seule cause, mais c'est la plus simple à traiter. C'est une donnée physique, aux effets mesurables, bien connue des communautés scientifique et technique.

Ainsi, grâce à des modélisations fiables⁽²⁾, comme l'économiste qui sait que « + % de TVA » fait « + 1 milliard de TVA », le spécialiste en sécurité routière pourra estimer avec une précision correcte que « - 1 % de vitesse moyenne » sur les réseaux routiers fera « - 4 % d'accidents mortels » et « - 2 % d'accidents avec blessés ». Cette relation est capitale. Des pays européens comme le Danemark, la Norvège, la Suisse, les Pays-Bas ont déjà adopté cette vitesse maximum de 80 km/h sur ces mêmes réseaux⁽³⁾.

□ **Comment appliquer une mesure de réduction de la VMA ?**

L'une des orientations de la Ligue contre la violence routière depuis plusieurs années est la réduction générale de 10 km/h des VMA hors agglomération. Ce point de vue est désormais renforcé par les impératifs environnementaux et par la comparaison avec ceux de nos voisins européens qui ont franchi le pas avec succès. Cet objectif « - 10 km/h hors agglomération » devient inéluctable, il faut se donner les moyens de l'atteindre.

Mais, s'agissant de milliers de vies en danger, c'est d'une situation d'urgence qu'il s'agit : la réduction des VMA même partielle – mais cohérente avec un élargissement à venir – est le moyen le plus rapide et le plus sûr pour « casser » l'évolution actuelle de l'accidentalité (+ 6,6 % de tués depuis 2013), la faire régresser et tenter de respecter nos objectifs.

⁽¹⁾ Source générale du document : Observatoire national interministériel de la sécurité routière – Bilans annuels.

⁽²⁾ Modélisation de Nilsson et Elvik – Nombreuses observations et études dans plusieurs pays (dont les États-Unis où les États définissent les vitesses (hors autoroutes).

⁽³⁾ Tableaux IRTAD – Bilan ONISR 2016 – Comparaisons internationales – Pages 156-157.



Il faut donc choisir les réseaux où un résultat rapide peut être obtenu, avec application uniforme par souci de lisibilité et de cohérence. « Adapter » les VMA selon les critères locaux (caractère jugé dangereux d'une section, plaintes de riverains,...) est un alibi qui conduirait à un *statu quo* détruisant l'efficacité de la mesure.

□ **Les routes bidirectionnelles** (généralement à 90 km/h) concentrent 87 % de la mortalité routière sur routes hors agglomération (1 911 personnes). Chaque année, hors agglomération, plus de 600 personnes décèdent dans des collisions frontales entre 2 véhicules, chiffre en augmentation (554 en 2014, 623 en 2016). Les routes sans séparateur médian sont prioritairement les cibles à retenir :

- **Départementales (377 187 km)** où l'on constate 1/3 des accidents corporels, 2/3 des tués (moyenne 2014 à 2016 : 2 251 tués), 50 % des blessés hospitalisés.
- **Nationales (5 654 km)** apparemment moins « accidentogènes » (302 tués en 2016) mais où le risque relatif est cependant élevé si on considère le bilan en fonction du trafic.

Quels gains attendus du point de vue de la sécurité routière ?

La mesure va entraîner une baisse des vitesses moyennes de circulation (en hausse depuis 2013, actuellement 82 km/h sur les réseaux à 90 km/h)⁽⁴⁾. Les observations dans plusieurs pays permettent d'envisager une réduction de 3 à 4 km/h de

la vitesse moyenne de circulation si la VMA est abaissée de 10 km/h. Le résultat en vies sauvées serait de 350 à 400 personnes par année.

□ Quel coût ?

- **Signalisation verticale** : adapter, supprimer les panneaux devenus inutiles⁽⁵⁾, régler les cinémomètres et les règles du CSA, modifier les bases de données GPS représente un coût restant à évaluer mais qu'il faut comparer au coût exorbitant de santé publique. Économie future attendue sur le nombre de panneaux à gérer par les collectivités.
- **Le temps passé** sur la route augmente théoriquement (pour 100 km :

+ 9 minutes entre 90 et 80 km/h). Mais la vitesse n'est pas le seul paramètre conditionnant la durée d'un parcours routier. Avec une VMA à 80 et compte tenu des aléas de la route, le surplus de temps serait sans conséquences remarquables aux plans opérationnel et économique. Enfin, réduire les vitesses diminuera le nombre d'accidents et de « bouchons » routiers qui font perdre chaque année des millions d'heures aux usagers.

- **Infrastructure** : il conviendra de connaître sur le moyen terme l'impact positif de vitesses moindres et d'une conduite plus souple (moins de contraintes mécaniques sur les revêtements) sur l'infrastructure routière.



⁽⁴⁾ ONISR : VMA vitesses pratiquées et accidentalité, Bilan 2016 page 91 – Vitesses moyennes de circulation : Observatoire des vitesses de l'ONISR : www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/comportements-des-usagers

⁽⁵⁾ Suppression des panneaux : en janvier 2017, la région flamande en Belgique a mis en place la limitation de vitesse à 70 km/h sans pose de panneaux.



plus chers, les Français s'étaient rapidement adaptés et avaient spontanément « levé le pied »).

- Pour les entreprises, administrations et collectivités dans leurs coûts d'exploitation et dans la sécurité au travail.
- En santé publique par une diminution des nuisances liées à la vitesse (bruit aux abords des grands axes, cancers, asthme, allergies...).
- Pour les services de sécurité, d'urgence, de santé et de couverture sociale par une moindre sollicitation (moins d'accidents).
- Pour les usagers, moins de perte de temps dans les ralentissements et « bouchons » résultant des accidents ou des flux trop rapides.

Objectif écologique

Pour respecter l'engagement pris lors de la COP 21 de réduire de 29 % la consommation des carburants utilisés dans les transports routiers de 2015 à 2028, la consommation doit être réduite annuellement de 2,9 %. Elle est actuellement croissante et nous aurons perdu deux ans à la fin de cette année 2017. Le secteur des transports est particulièrement concerné.

□ La consommation d'énergie (principalement carburants) croît rapidement avec la vitesse, quelque soit le principe moteur (thermique, électrique, hybride). L'optimum économique se situe entre 50 et 80 km/h. À 90 km/h, 80 % de la résistance à l'avancement du véhicule sont dus à la pénétration dans l'air, et cette résistance croît exponentiellement. **Rouler à 120 au lieu de 130 km/h économise 1 litre par 100 km** et on parcourt 182 milliards de véhicule.km sur les autoroutes chaque année. Le gain est moindre entre 90 et 80 mais sur les RD et RN la circulation est de 260 milliards de véhicules.km. Agir sur la vitesse est une garantie de résultat.

□ Le transport routier (120 millions de tonnes de CO₂) contribue à hauteur de 95 % dans les émissions de gaz à effet de serre du transport. Dont 56 % pour les véhicules légers, 19 % pour les véhicules utilitaires légers et 18 % pour les poids-lourds. C'est une marge de manœuvre incomparable pour réduire rapidement nos émissions.

□ Les gains sont massifs sur la consommation d'énergie, la production de CO₂, les émissions de polluants et de particules. La VMA à 80 km/h contribue ainsi rapidement aux engagements de la COP 21 pour un coût très réduit.

Objectif économique

Les accidents sur la route appauvrissent chaque année la collectivité nationale de 50 milliards d'euros⁽⁶⁾. Ils sont la 1^{re} cause d'accidents au travail et impactent durement la Sécurité sociale et les entreprises qui se voient privées de compétences et surchargées par des cotisations sociales au titre des accidents. Le coût du transport grève lourdement le budget des ménages, des entreprises et des collectivités.

□ La réduction des vitesses a l'avantage de coûter peu, de pouvoir être mise en œuvre rapidement et de « jouer gagnant » sur tous les plans :

- Pour diminuer le déficit de notre balance commerciale par des importations moindre de carburants d'origine fossile.
- Pour les ménages dont la dépense « à la pompe » sera à la baisse (en 1973, lors de la crise pétrolière et des carburants

À lire aussi

- Rapport sur l'écart entre le nombre d'infractions constatées et le nombre d'infractions générant un retrait de points de permis de conduire (Colin-Le Gallou – Juin 2012).
- Édouard Philippe : derniers réglages avant le plan Sécurité routière 2018 (AFP 11/12/2017).
- Tweets du Premier Ministre 11/12/2017 concernant le 80 km/h « Je veux que nous fassions de la sécurité routière une véritable priorité. » et « Je suis favorable aux 80km/h sur les routes bidirectionnelles nationales et départementales : 2/3 des accidents se concentrent sur ces tronçons de routes ».

En savoir plus : www.violenceroutiere.org



Réduction des vitesses = gains de sécurité, écologiques et économiques à condition que...

- Pour être efficaces, les mesures réglementaires de circulation routière doivent être comprises, admises et appliquées.
- La technologie offre désormais des ressources performantes permettant d'aider les conducteurs à respecter les vitesses. C'est le cas notamment du système « LAVIA⁽⁷⁾ », expérimenté depuis plusieurs années. Les véhicules neufs disposent désormais de tous les composants permettant son adaptation en série et l'industrie automobile ne manquera pas d'en promouvoir la diffusion.
- Mais le contrôle du respect des vitesses reste essentiel dans un domaine marqué par l'exercice de la liberté individuelle. 3 actions sont prioritaires :
 - améliorer le nombre de contrôles en circulation par une meilleure gestion des voitures banalisées,
 - bloquer les avertisseurs de radars et systèmes communautaires d'information sur la position des forces de l'ordre,
 - rendre effectifs les retraits de points.

⁽⁶⁾ ONISR : Le coût de l'insécurité routière – Bilan 2016 – Page 34.

⁽⁷⁾ LAVIA : Limiteur de vitesse s'Adaptant à la Vitesse Autorisée, est un système embarqué qui fixe automatiquement la vitesse limite à la hauteur de la vitesse réglementaire.



Voir pp. 140 à 144.

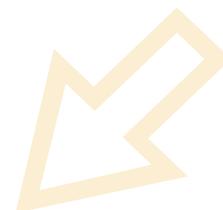


6 questions à ...



Maître Lienhard

Avocat, Professeur des Universités
Spécialiste en droit des personnes et droit de la famille



Comment devient-on avocat de victimes ?

Pour moi c'est d'abord un parcours et ensuite un choix.

Dès le début de mon activité professionnelle en octobre 1979, comme jeune avocat, j'ai été amené à accompagner des victimes d'accidents de la route, d'accidents médicaux et d'agressions de toutes natures. À l'époque, le droit des victimes et le droit de la réparation du dommage corporel étaient embryonnaires.

On était moins attentif aux victimes, moins fins dans l'approche des préjudices et plus lointains dans l'accompagnement et l'aide.

J'ai très vite, à côté de mon activité professionnelle d'avocat, eu un engagement dans le cadre de l'aide aux victimes et de la politique mise en place par Robert Badinter, visant à restituer à la victime sa place dans le processus judiciaire et notamment dans le procès pénal.

Ainsi, j'ai eu le privilège de présider à la création de l'Institut National d'Aide aux Victimes Et de Médiation (INAVEM) devenu maintenant France Victime.

En 1992 le crash de l'Airbus A 320 au Mont-Sainte-Odile puis l'effondrement de la tribune du stade de Furiani vont m'amener à réfléchir encore plus à la prise en charge et à la bienveillance des victimes ainsi qu'à la recherche de la vérité.

Tous ces événements, toutes les rencontres avec les victimes et leurs familles ont conforté le choix de m'investir uniquement et exclusivement aux côtés des victimes pour les accompagner dans un double parcours : celui de la recherche de la vérité qui leur est due après l'événement qui a brisé leur vie et le souci d'une juste et intégrale réparation pour permettre une réinsertion.

Mon implication s'est traduite également par l'orientation de mes recherches en tant que Professeur des Universités dans la victimologie et le droit des catastrophes.

Qu'attendent les victimes de leur avocat ?

Le choix de l'avocat est essentiel. C'est une rencontre. C'est un choix qui doit être réciproque car le parcours commun sera souvent long, marqué de difficultés, de souffrances et souvent d'insatisfaction au moins dans un premier temps ou partiellement.

Pour répondre aux besoins des victimes il est nécessaire de faire preuve de disponibilité dans l'urgence et dans la durée.

Les victimes attendent une présence, un accompagnement, mais elles ont besoin également de professionnels à compétences avérées, dès lors que le droit des victimes est devenu extrêmement complexe et qu'en face des victimes, les assureurs et leurs inspecteurs régleurs et experts sont très organisés.

Pouvez-vous nous décrire cette complexité ?

Cette complexité on la retrouve notamment en matière d'accidents et de violence routière. Elle provient tout d'abord du fait que l'accident peut faire l'objet à la fois d'un traitement pénal et civil. Le droit et la procédure pénale s'appliquent pour les recherches de responsabilités et des sanctions qui en découlent. C'est le cas s'il y a des blessures involontaires ou des homicides involontaires.

Mais l'accident implique également un traitement civil, indemnitaire. Les outils ici seront différents : le droit de la réparation du dommage corporel, la procédure spécifique de la « loi Badinter », le droit du dommage corporel qui implique des connaissances médico-légales que l'avocat de victimes doit acquérir au-delà de sa formation initiale de juriste.

Il faut également pouvoir maîtriser les éléments liés au dommage psychique et au stress post-traumatique.

L'accident peut avoir des conséquences dramatiques du point de vue des parcours professionnels en raison du handicap ou du décès.

Cela signifie que l'avocat doit également avoir la capacité d'appréhender tous les aspects économiques et patrimoniaux, notamment les préjudices de carrières et les pertes de chance.

À chaque fois qu'il sera nécessaire de s'engager dans un domaine autre que le droit, la médecine, la comptabilité, l'avocat de victimes doit pouvoir s'entourer *ab initio* d'autres professionnels comme des médecins de recours, des ergothérapeutes ou encore des experts-comptables.

Quelle est la place de l'avocat de la victime lors des expertises médico-légales ?

La place est essentielle. L'expertise médicale est le pivot de la réparation.

L'expertise doit être préparée par l'avocat et le médecin de recours choisi.

L'avocat doit toujours être présent à l'expertise y compris les expertises psychiatriques pour déterminer les dommages psychiques. Cela suppose une préparation des opérations expertales avec la famille de la victime directe qui très souvent joue le rôle de tierce personne. Les proches sont ceux qui connaissent le mieux la personne handicapée.

C'est aussi grâce à sa présence lors des opérations d'expertise que l'avocat pourra ensuite entamer un dialogue avec les assureurs, leurs inspecteurs régisseurs ou les fonds de garantie.

Comment s'articulent la démarche de réparation et la recherche de la vérité ?

On n'échange jamais une indemnisation contre le droit de savoir la vérité.

La réparation pour la victime passe par la connaissance de la vérité de ce qui lui est arrivé et le cas échéant la sanction des auteurs.

En ce sens le procès pénal lorsqu'il y a blessures involontaires ou homicide involontaire avec souvent des circonstances aggravantes (excès de vitesse, conduite sous l'emprise de l'état alcoolique et de stupéfiants, délit de fuite, conduite sans assurance) est un moment essentiel.

C'est également un moment très fort en émotion, en souffrance qui doit, là encore, être soigneusement préparé.

À quel moment faut-il contacter un avocat ?

Le bon réflexe c'est de contacter un avocat spécialisé en réparation du dommage corporel et qui n'intervient que pour les victimes dans les heures qui suivent l'accident.

Malheureusement, malgré les progrès qui ont été faits concernant l'information des victimes, notamment grâce aux associations d'aide aux victimes, on constate que très souvent cette information n'est pas donnée ou n'est pas comprise. Les victimes ou leur famille viennent alors consulter tardivement, plusieurs semaines, plusieurs mois après ou lorsqu'elles reçoivent des offres de l'assureur après avoir été seules lors des opérations d'expertise médicale sans aucun accompagnement, ni aucune défense.

On est alors dans des situations qui peuvent s'avérer difficiles même si elles ne sont pas toujours irréversibles, mais on aura perdu beaucoup de temps et on devra investir beaucoup d'énergie pour arriver à une juste réparation.

La saisine rapide d'un avocat permet également d'obtenir des provisions équilibrées qui permettent de faire face aux besoins et de mettre en œuvre le travail avec le médecin conseil. Et cela permet également l'accès à la procédure pénale.

Le dernier cocktail... qui peut être fatal

La ligue a été destinataire d'une copie d'un courrier envoyé à un restaurateur de Lannion. Celui-ci nous a été communiqué par un adhérent qui a été interpellé par le comportement du restaurateur. Celui-ci est visiblement soucieux de faire plaisir à ses clients, mais a oublié qu'alcool et conduite formaient un cocktail pouvant être fatal !

Bonjour.

Samedi soir j'ai mangé dans votre restaurant et y ai passé une très bonne soirée.

Quand je me suis rendu à votre caisse pour régler mon repas, on m'a alors proposé un verre de rhum. À ce moment-là je me suis souvenu que l'on m'avait déjà fait cette proposition lors de mon précédent passage dans votre établissement.



J'ai alors pensé que cette proposition pouvait mettre en difficulté, voire même en situation de danger, certains clients qui, tout heureux et surpris par cette généreuse proposition, pouvaient alors se laisser aller à boire un verre qui serait peut-être... le verre de trop ?

Je dois vous l'avouer, cette proposition m'a mis mal à l'aise car je n'ai pu m'empêcher de la ressentir comme une forme d'incitation à la consommation d'alcool alors même que j'allais devoir reprendre ma voiture.

Je ne doute pas que telle n'était pas votre intention, mais c'est ainsi que les choses se sont passées.

Je me suis alors dit qu'il serait dommage d'attendre, pour vous faire part de ma réflexion, qu'un client sortant de chez vous, occasionne un accident à cause de ce fameux petit verre de trop...

C'est pourquoi je me permets de vous suggérer de remplacer ce verre d'alcool, soit par un bon chocolat, soit par une friandise.

Bien entendu, ce courrier s'inscrit dans une démarche qui se veut positive. Je me tiens donc à votre disposition pour échanger plus précisément sur cette réflexion et cette proposition.

N'hésitez pas à me contacter.

Bien cordialement,

Laurent LINTANF

➔ Quel rôle les sciences jouent-elles en sécurité routière ?

Claudine PÉREZ-DIAZ

Dès les années 1950, les sciences étudient l'accident, établissant qu'il n'est pas dû à la fatalité mais à diverses causes, relevant de trois domaines : le véhicule, l'infrastructure et le conducteur. Des recherches permettent d'améliorer régulièrement le véhicule et l'infrastructure. Les travaux sur les conducteurs se révèlent plus laborieux. Des causes dominantes, telles l'alcool et la vitesse sont mises en évidence. Mais l'intervention sur ces phénomènes présente de nombreux obstacles.

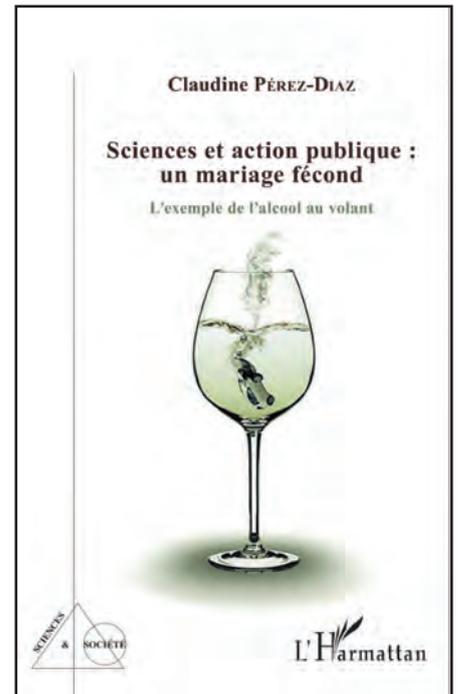
L'usage d'alcool

En effet, l'usage d'alcool relève d'une liberté fondamentale. Afin d'en contrôler l'abus, il faut donc démontrer ses nuisances. Divers désordres sociaux lui sont attribués, tels des violences et des problèmes dans les sphères du travail et de la famille. Des mouvements de tempérance tentent d'abord d'intervenir, rejoints, puis dominés par la sphère médicale qui pressent de graves effets sur la santé. Dans les années 1960, des recherches prouvent que l'alcool cause de multiples maladies ou en favorise le développement. Et le rôle de l'alcool dans l'accidentalité est établi en 1964 : une relation quasi-exponentielle lie l'alcool à l'accident mortel, avec un point d'inflexion majeur du risque au seuil de 0,8 g/l de sang. L'Angleterre adopte ce seuil légal en 1967 et la France le fait en 1970.

Il restait à rendre ces lois effectives et efficaces, objectifs connus pour être difficiles à atteindre. À ces fins, un modèle de dissuasion est utilisé en de nombreux pays. Ce modèle stipule que pour modifier le comportement des conducteurs il faut accroître leur perception du risque – la probabilité – d'être contrôlés et sanctionnés. Pour cela, il faut d'abord augmenter le nombre de contrôles – risque objectif – puis assurer la publicité de cette action, pour qu'un maximum de conducteurs le sache et que ce risque objectif soit intériorisé en un risque subjectif, censé modifier le comportement. Ce modèle fut évalué en de nombreux pays, et son efficacité sur la mortalité prouvée. Mais ces succès s'avèrent éphémères car reposant sur la fréquence des contrôles, opération coûteuse à prolonger. Seule l'Australie maintient une telle pression, obtenant des effets positifs durables.

La vitesse

Un mouvement analogue s'observe en matière de vitesse, accentué après la démonstration du lien entre la vitesse moyenne pratiquée et le nombre de morts : 1 % de vitesse moyenne en moins entraîne une diminution de 4 % des morts. En France, le modèle de dissuasion présenté est mis en œuvre grâce à un contrôle-sanction automatisé par radars en 2002. Assorti d'une large publicité, il a fortement réduit la mortalité routière, passant de 8 000 morts à moins de 4 000 morts en dix ans. En abaissant les limites de vitesse, la mortalité diminuerait encore car une partie des conducteurs respecte spontanément la vitesse autorisée ; d'autres les rejoignent après avoir été sanctionnés, de peur de perdre plus de points.



Claudine Pérez-Diaz, 2017, *Sciences et action publique : un mariage fécond*, *L'exemple de l'alcool au volant*, Paris, L'Harmattan.

Pour conclure...

Ce modèle de dissuasion est donc validé, mais sa mise en œuvre en matière d'alcool au volant reste à parfaire, car en dix ans, un individu risque d'être contrôlé 10 000 fois en matière de vitesse et une seule fois pour sa consommation d'alcool. Cette probabilité est donc rare. De plus, si une partie des conducteurs dissocie les activités de boire et de conduire, l'autre partie rassemble des buveurs d'habitude, qui boivent beaucoup et souvent, peu sensibles à la dissuasion pénale comme l'atteste la récurrence. Pourtant des soins brefs peu coûteux et efficaces sont déjà prévus par la loi, mais peu utilisés. Ces simples entretiens incitent à contrôler sa consommation d'alcool, à la diminuer ou à s'abstenir ; de trop rares soins obligés concernent déjà les cas les plus lourds.





Un Conseil d'Administration mobilisé

Le 25 novembre dernier, dans la perspective de l'organisation d'un prochain Comité Interministériel de la Sécurité Routière, les membres du Conseil d'Administration étaient fortement mobilisés.

Du côté de la vie associative, la mise en place d'un statut de sympathisant a été défini. Il régit les personnes qui, sans adhérer, versent un don annuel d'au moins 10 euros. Un bulletin d'inscription adapté aux sympathisants est inclus dans ce numéro de *Pondération*.

Afin de valoriser l'importance de l'action de terrain menée par les Associations Départementales (AD), le numéro de *Pondération* de fin 2018 sera un numéro spécial consacré à ces Associations qui auront ainsi la possibilité de valoriser leurs nombreuses actions.

Au niveau départemental, le lancement par les préfetures de l'actualisation quadriennal des Documents Généraux d'Orientation (DGO) est une opportunité pour les AD de s'investir dans ces



travaux. Le CA note des disparités de fonctionnement puisque certaines AD sont conviées à ces travaux, d'autres ne le sont pas. Pour ce qui concerne les 81 mesures décidées par le gouvernement début 2016, le vœu a été formulé que la DSR en réalise l'évaluation.

De nombreux échanges ont porté sur des décisions attendues dans le cadre du prochain CISR avec une attente forte sur la mise en place de véritables mesures de rupture, capables d'enrayer la dégradation de ces dernières années.

"385 pages pour un ouvrage de référence sur la sécurité routière"



18 €

Vous pouvez vous procurer ce livre au prix de 18 € en librairie ou en contactant la Ligue.

Pour les entreprises souhaitant diffuser le livre dans le cadre de leur action de sensibilisation à la sécurité routière, la Ligue propose un tarif spécial.

Ligue Contre La Violence Routière
15, rue Jobbe Duval – 75015 PARIS
Tél. : 01 45 32 91 00 – e-mail : secretariat@violenceroutiere.org



LES ENTRETIENS DE LA LIGUE

11 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



Les politiques de sécurité routière

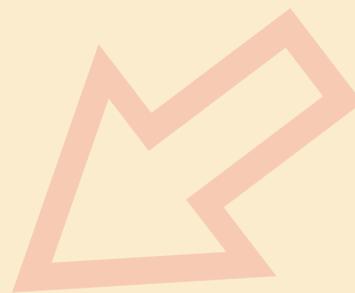


Le site de la ligue : www.violenceroutiere.org

👉 Hommage à Odile VAN HÉE

La Ligue repose sur l'implication de bénévoles dont les qualités font la richesse de notre association.

Le 26 octobre dernier, quelques heures avant le bouclage du numéro 112 de *Pondération*, nous apprenions le décès d'Odile, Secrétaire Générale de la Ligue durant de longues années.



« *Odile, tu nous manques plus que jamais aujourd'hui.* »

Les messages qui ont afflué dès l'annonce du décès d'Odile soulignent tous sa force de caractère, sa rigueur, son exigence vis-à-vis des règles à la Ligue. Elle fut pour nous tous la référence absolue lorsque, désireux d'aller de l'avant, nous nous écartions des repères nécessaires au bon fonctionnement d'une association comme la nôtre : observance constante du règlement et des statuts. Mais pas seulement. Elle était là également pour épauler les familles en perdition après le drame. Elle savait écouter, guider sans s'imposer. Présente également lors des passages à vide difficiles de certains militants, toujours prompte à les soutenir.

Odile, tu nous manques plus que jamais aujourd'hui. Nous aurions tant voulu partager ce « 80 km/h » décidé par un gouvernement qui préfère affronter transitoirement l'impopularité plutôt que de jouer la séduction avec les *lobbies*, au mépris de l'intérêt général. Ensemble nous aurions pu nous rappeler toutes ces étapes franchies depuis 1983, toutes ces décisions que la Ligue a contribué à obtenir. Allez, pour se faire plaisir un moment, chère Odile, juste quelques-unes : les dispositifs spécifiques pour attacher les enfants dans les voitures, le passage de 60 à 50 km/h en ville, la baisse des alcoolémies, le permis à points, le délit de grand excès de vitesse, la fin de l'amnistie présidentielle, le contrôle sanction automatique et bien d'autres.

Ta modestie dut-elle en souffrir, c'est parce que la Ligue est en capacité de réunir des gens de ta trempe qu'elle a pu se rendre légitime dans ses interventions, tant en France qu'à l'étranger.

Pionniers nous avons toujours été, pionniers nous resterons. Nous te le devons !

Chantal Perrichon



Odile n'est plus physiquement parmi nous, mais celles et ceux qui ont eu le privilège de la connaître n'oublient pas et sont d'accord avec moi pour dire que personne mieux qu'elle n'avait jusqu'alors, avec une telle conviction mais aussi une discrétion qui forcent l'admiration, incarné les 3 valeurs essentielles que la Ligue est fière de porter.

Indépendance : Odile était toujours là pour nous rappeler que celle-ci n'est possible que grâce aux adhérents qui cotisent en toute liberté et que nous ne devons pas cesser de convaincre d'adhérer pour fortifier cette indépendance.

Rigueur : Odile était notre rempart pour tout ce qui touchait à nos statuts et notre règlement intérieur. Elle les connaissait par cœur et nous a aidé à les faire évoluer quand il le fallait. Encore très récemment c'est Odile qui avait écrit le premier jet du statut des correspondants locaux.

Proximité : Odile savait mieux que quiconque accueillir des nouveaux adhérents, les accompagner dans leur démarche d'engagement jamais facile surtout suite à la disparition d'un proche sur la route, reconforter, connaître tous les adhérents, reconforter ou dire un petit mot personnel à toutes les personnes qu'elle rencontrait en AG. Odile, nous ne t'oublions pas. En 2015, le livre des 30 ans avait déjà salué ton engagement en qualité de secrétaire générale pendant plus de 15 ans (p. 59) !

Merci pour tout.

Jean-Yves Lamant



Odile prenant des notes lors d'une réunion.

Il était 16 heures. Je t'ai dit « *au revoir Odile, à demain. Je t'appellerai pour qu'on pipelette un peu, pas trop longtemps pour ne pas te fatiguer* » « *Entendu, Ghislaine, ça fait toujours du bien d'entendre les copines* ».

Le lendemain matin, c'est Guy ton mari qui m'a appelée : « *Ghislaine, je suis mal, Odile est morte cette nuit..., peux-tu prévenir Chantal ?* »

Uniquement ces quelques mots. Que dire de plus...

Odile, mon amie, notre amie,

Les journaux, les télévisions, les radios n'ont pas annoncé sa mort. D'ailleurs elle n'aurait pas voulu. Elle a quitté ce monde, doucement dans la nuit, discrètement, pour ne pas déranger.

Bien sûr les souvenirs défilent.

Depuis toutes ces années à militer au sein de la *Ligue contre la violence routière*, il est difficile d'évoquer la totalité des actions auxquelles elle a participé.

C'était les premières années de la Ligue. Nous étions quelques-uns, un peu cabossés par la vie, qui avions décidé de changer le monde... peut-être l'utopie des pionniers ! Il fallait alerter l'opinion publique devant le fléau de la violence routière, il fallait sortir les pouvoirs publics de leur inertie, il fallait s'indigner devant les médias et ne plus accepter cette rubrique des « chiens écrasés », se battre contre les mots, fatalité, destinée... Et puis Odile est arrivée, portant sa peine, mais avec sa volonté de participer à ce combat. Odile savait, avec détermination et méthode mettre en œuvre les actions militantes que nous organisions.

Sa présence fréquente au Siège de la Ligue lui permettait d'accueillir les coups de téléphone de famille en détresse. Avec la même énergie, mais aussi avec une empathie tout en retenue, elle savait répondre, conseiller, orienter, enfin écouter : puis elle m'appelait.

Aujourd'hui j'entends encore ses dernières paroles : « *Entendu, Ghislaine, ça fait toujours du bien d'entendre les copines* ». À lui seul, ce dernier message, illustre la grande affection qui unissait ceux et celles qui ont porté les jeunes années de la Ligue. Ces liens qui nous ont permis de tenir debout restent indestructibles au-delà de la mort. Cependant, nous avons compris très vite que cette amitié ne suffisait pas pour mener un combat, qu'il nous fallait sortir de ce cercle de familles de victimes et nous entourer de spécialistes compétents en sécurité routière. Grâce à cette synergie, la Ligue contre la violence routière a acquis une autorité incontestable.

La Ligue est maintenant devenue une grande dame respectable. Elle porte toujours les valeurs que nous défendons sous d'autres formes d'action, avec d'autres militants, et c'est bien ainsi.

Ghislaine Leverrier

Les qualités humaines d'Odile et son engagement au service de la Ligue ont été décrites de très belle manière par ceux qui l'ont mieux connue. Je voudrais juste rajouter que je garde le souvenir de sa bienveillance chaleureuse quand j'ai commencé à occuper les fonctions qu'elle avait exercées auparavant. Malgré la maladie, elle n'a pas hésité à me contacter spontanément pour m'expliquer longuement quelques points de fonctionnement de la Ligue dont je n'avais pas la pleine connaissance ; merci encore, Odile, pour cet élan de générosité parmi tant d'autres.

Christian Verdier



Odile à la garden-party de l'Élysée le 4 juillet 2005.



Le Bureau National de la Ligue en avril 1997.



↳ Vie des asso's

↳ L'AD 34 au colloque de la fonction publique territoriale

Le 17 octobre, la Ligue contre la violence routière de l'Hérault a été invitée à participer au 3^e colloque annuel du pôle hygiène et sécurité du Centre de Gestion de la fonction publique territoriale de l'Hérault consacré cette année au risque routier.

L'enjeu du colloque était d'inciter les autorités territoriales à prendre en compte le risque routier pour leurs agents et adopter des mesures de prévention efficaces dans l'exercice des missions.

Tout au long de cette journée, un public de plus de 80 participants, constitué d'institutionnels (Sécurité Routière, CARSAT), d'élus locaux, de responsables du personnel des collectivités territoriales et de préventeurs (Organisme Professionnel de Prévention du Bâtiment et des Travaux Publics, Vinci Autoroutes) ont pu partager connaissances et expériences sur les dangers de la route pour en déduire des pistes d'amélioration pour lutter contre ce qui constitue la première cause d'accident du travail.



« Lors de la conférence plénière, nous avons assuré deux interventions » indique Fabienne Thomas-Mazars, la Présidente. Celle-ci assura la première intervention avec un témoignage poignant sur les victimes de la route et leur famille. Par la suite, Guylaine Lang-Cheymol a dressé un portrait de l'accidentologie avec les différents types de risques au volant et leurs enjeux.

L'après-midi, des petits groupes de participants ont pu étudier et échanger lors d'ateliers successifs sur les grands facteurs de risques. « L'atelier animé par Nicolas Gou et Yvon Leduc, militants de la LCVR 34, était consacré aux perturbateurs de l'attention et aux habitudes au volant avec un focus sur la vitesse et le téléphone. » précise la Présidente. « Les supports vidéos utilisés et le simulateur de conduite avec réactionmètre ont participé à la réussite de cette sensibilisation. »



↳ L'AD de Haute-Savoie en mouvement

En ce début d'année 2018, après neuf années à la présidence de la LCVR de Haute-Savoie, Guy Ovigneur passe le relais à Michel Charvin. « Nous avons grande confiance pour sa capacité à maintenir avec les adhérents et sympathisants la présence de la Ligue au sein du département » confie Guy Ovigneur. Le passage de Relais n'entame en rien la mobilisation de l'ancien Président qui reste membre du Bureau.

Chaque membre du Bureau a une attribution spécifique sur l'activité de la Ligue : accueil et écoute des familles des victimes, appui juridique, intervention en milieu scolaire, relation avec les médias...

« Garantir la continuité de notre action et la présence de nos associations départementales est une préoccupation essentielle. » déclare Michel Charvin. « En Savoie, cette volonté s'est traduite, en terme d'organisation, par la constitution de binômes et notamment celui de la présidence. La vice-présidence est ainsi tenue par un jeune et



nouvel adhérent en la personne d'Alexandre Luthringer, ce qui renforce la coordination de l'équipe associative. »

Avec une cinquantaine d'adhérents, le Bureau sera composé de 7 membres dont Monique Lamant, fondatrice de la LCVR 74, présidente Honoraire en 1989.

Dans l'actualité de l'Association, l'élaboration du DGO (Document d'Orientation Général sur la sécurité routière) figure en bonne place. Michel Charvin et Alexandre Luthringer participent dès à présent à ce travail important.

Associations départementales



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

01 – Ain : Anne Combier – 24, rue 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 Poinsot – 2, rue des Rouges Gorges – Les Costes Rouges – 12850 Onet-le-Château – Tél. : 05 65 42 21 63 (lcvr12@orange.fr) – (christiane.poinsot@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 (lcvr Dijon@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-Valgalgues – Tél. : 04 66 30 41 70 – 06 62 81 41 70 (jacques-thierry@orange.fr)

33 – Gironde : Robert Santander – LCVR 33 – C/O M.N.E. – 3 rue de Tauzia – 33800 Bordeaux – Tél. : 05 35 54 26 46 (lcvr33@violenceroutiere33.fr) – (www.violenceroutiere33.fr)

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 : Correspondant : 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 – 23, rue de l'Orbette – 45000 Orléans – Tél. 02 38 53 09 58 (lcvr45@wanadoo.fr) – (www.violenceroutiere45.org)

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 Lasपालles – 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 : Michel Charvin – 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 : LCVR 78 – BP 80003 – 78053 Saint-Quentin-en-Yvelines (contact@violenceroutiere78.org) (www.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

Myriam Blanc, Jean-Luc Carl, Josiane Confais, Hervé Dizi, Bernard Heritier, Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant, Guylaine Lang-Cheymol, Daniel Le Jean, Claude Lienhard, Guy Ovigneur, Chantal Perrichon, Robert Santander, Michel Ternier, 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)
Guy Ovigneur
Invités : Claude Chabot, Pierre Lagache – Rédacteur en chef
Pondération, Philippe Laville, Michel Ternier.



ADHÉSIONS ET DONS

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

Vous partagez les convictions de la Ligue et vous souhaitez soutenir notre action. Faites un don ou adhérez à la Ligue. Votre soutien est précieux !

Important ! Votre don ou votre adhésion vous donne droit à un reçu fiscal permettant une réduction de vos impôts à hauteur de 66 % du montant souscrit.
Une adhésion à 36 € vous coûte en définitif que 12 €.

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.