n°114 | 2018 janvier février mars
abonnement annuel : 9 €

OBJECTIF : ZÉRO ACCIDENT

Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

Coût de l'insécurité routière
p. 11

CODE : un dispositif de prévention du risque professionnel
p. 12

Politique de Contrôle Automatisé des Vitesses
p. 14

Les 18 mesures du CISR
DOSSIER p. 17

SOMMAIRE

3 – Édito

5 – Les chiffres de mars 2018

6 – « Répression » : terme totalement inapproprié à la Sécurité routière

7 – Carton rouge… suite… et fin… enfin ?

8 – Vitesse et transgression s'affichent sur le web

9 – Vitesse et risque d'accident : le rapport de l'OCDE qui conforte la mesure sur le 80 km/h

10 – La préfecture de Saône-et-Loire réagit face aux manifestations « anti-80 »

Radars dégradés : ça suffit !

11 – Le coût des accidents de la circulation

12 – Le projet CODE : un dispositif de prévention du risque routier en milieu professionnel

14 – Les programmes de Contrôle Automatisé de la Vitesse : une approche par la comparaison internationale

17 – Dossier : Les 18 mesures prises par le CISR du 9 janvier 2018

20 – Revue de presse

21 – Vie de la Ligue

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 : Laurent Carnis, Claude Chabot, Hervé Dizy, Jean-Yves Lamant et Jean-Marie Leverrier.

Imprimerie :
Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

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

Crédits Photos : Pancho (couverture), Ouest France (p. 6), Fotolia Eugenesergeev (p. 7), Extrait de publicités Renault et Audi et extrait vidéo automoto magazine (p. 8), Fotolia wojtek (p. 13), Fotolia morane (p. 15), Fotolia Bits and Slips (p. 20), Le Dauphiné Libéré – Joseph Ticon (p. 22).

« EST-CE QUE CE MONDE EST SÉRIEUX ? »(*)

Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

La campagne est redevenue tendance car elle offre une qualité de vie qui attire des urbains en quête d'une nouvelle vie, plus saine, moins stressée et où le rapport au temps serait plus serein.

Le tableau n'est certes pas idyllique car les questions du désenclavement (numérique et déplacements) et plus globalement l'accès aux services à la population reste un défi qui impose à ces territoires ruraux d'être très volontaristes. Ils sont de plus en plus mobilisés sur le sujet de l'attractivité.

Dans ce contexte, les élus ruraux opposés au 80 km/h nous renvoient l'image d'une ruralité qui serait menacée pour quelques minutes de temps de trajet « perdues », d'une ruralité ignorée, délaissée, bref d'une ruralité éternellement punie par un pouvoir central parisien.

La décision du 80 km/h émanerait de technocrates qui ne se déplaceraient qu'en métro ou en avion… Ces élus ruraux connaissent-ils, quant à eux, la réalité des déplacements urbains ? Ont-ils déjà roulé sur le périphérique ou pris le RER aux heures de pointe ? Ils ne peuvent évidemment ignorer cette réalité. Leur position sur le 80 km/h relève donc d'une posture qui orchestre une formidable contre publicité pour l'attractivité rurale. En ont-ils conscience ?

Ont-ils bien compris que la véritable injustice que subit le monde rural est d'avoir un niveau de risque sur les routes supérieur à la moyenne nationale ? Peuvent-ils entendre que le 80 km/h leur donne l'opportunité de mieux protéger leurs administrés avec des routes plus sûres ?

Mais pour ces élus, le sujet semble ailleurs. *« Est-ce que ce monde est sérieux ? »*

(*) Texte issu de la chanson « La corrida » de Francis Cabrel.

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

Nos Valeurs

Indépendance

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

Rigueur

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

Proximité

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

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

édito

Chantal PERRICHON,
Présidente de la Ligue contre la violence routière

Le 12 avril, le président de la République a levé les derniers doutes lors de son entretien avec J.-P. Pernaut sur TF1 : la vitesse sur les routes sans séparateur médian sera limitée à 80 km/h à partir du 1er juillet. *« On va le*[1] *faire pendant deux ans, sur tout le territoire, pour essayer de faire baisser drastiquement ce chiffre des morts sur la route, qui a réaugmenté ces dernières années. »*

Un tel accord au niveau le plus élevé de l'État avait été la source du succès il y a seize ans. J. Chirac et J.-P. Raffarin avaient également affronté la manipulation des faits et la confusion entre l'individualisme qui met en danger la vie d'autrui et le respect des règles qui améliore la sécurité. L'engagement d'Édouard Philippe et d'Emmanuel Macron nous rassure. Ils ont privilégié un enjeu éthique plutôt que le calcul politicien, fait le choix d'une augmentation de quelques minutes dans un déplacement pour éviter la mort ou le handicap.

Maintenant débute une nouvelle étape, celle de la mise en œuvre opérationnelle du 80. Elle requiert le soutien efficace et sans faille de l'ensemble des ministères concernés et de leur administration. Et pourtant : *« Dieu me garde de mes amis ! Mes ennemis, je m'en charge ».*

Le ministre de la « Cohésion » (?) des territoires, J. Mézard a prouvé sa méconnaissance du sujet dans une page complète du *Monde*[2] qui lui était consacrée. Les différentes chambres du département (agriculture, CCI et autres), cornaquées par le député V. Descœur qui a apostrophé à ses dépens le Premier ministre[3], ont fait preuve de la même ignorance. Ces élus ont diffusé des listes de signataires aussi peu informés qu'eux, car ils n'ont toujours pas assimilé que 80 % des accidents mortels ont lieu sur 18 % des voies les plus utilisées du Cantal, ces « belles routes rectilignes » qu'ils voudraient laisser à 90 km/h ! Rappelons que le temps « perdu » sur les routes ne l'est pas dans les départements qui ont une faible densité de population, mais dans les grandes agglomérations et leurs banlieues !

La solidarité gouvernementale de 2003 nous avait épargné des propos inconsidérés, des silences accablants ou des manœuvres hypocrites pour tenter de freiner les bonnes décisions. Le choix d'un maintien à 90 km/h des routes à trois voies (autorisant par moments les dépassements) a été soutiré par les bitumeux du ministère des Transports soutenus par leur ministre, Élisabeth Borne. Or, une ligne blanche n'a jamais fait obstacle à une perte de contrôle suivie d'un choc frontal, et ces routes sont celles qui supportent les trafics les plus élevés. Même défaut de solidarité lors de l'exhumation par ce ministère qui a en charge la « transition écologique et solidaire », d'un rapport[4] de ce même ministère paru en 2014 à la demande de S. Royal et réédité en 2018. Il minimise les bénéfices du 80 km/h en indiquant de très faibles réductions de vitesses qui ne correspondent pas aux mesures observées sur plusieurs tronçons au cours des dernières années. De plus, il omet la réduction de la consommation de carburant induite par la baisse de la vitesse. Ces carences vont de pair avec l'inexistence de N. Hulot qui ne respecte pas l'obligation de la France, après la COP21, de réduire de 29 % d'ici 2028 la consommation de carburants sur les routes : deux ans sont passés et elle s'est accrue !

Un groupuscule de sénateurs a entretenu une guérilla à grand renfort de communiqués de presse avant, pendant et après la parution d'un fascicule qui manque de rigueur, de bonne foi, de travail sérieux et de distance avec les lobbies, mais sûrement pas d'humour. Oser écrire qu'ils ont créé un groupe de travail[5] *« afin de consulter acteurs institutionnels, experts et associations et d'évaluer,* ***sans a priori*** *(sic !), l'utilité et l'efficacité de cette mesure. »* milite en faveur d'une réduction drastique du nombre de sénateurs.

La société civile s'avère également décevante. Elle ne monte guère au créneau, préoccupée de sa notoriété et de son image : l'objectif, ne pas sortir la tête de sa tanière pour éviter le moindre risque, attendre que tout soit acté pour se déclarer ensuite grand défenseur et soutien du 80, au vu des résultats. Au rendez-vous des timorés, ils sont venus, ils sont tous là... assidus aux commissions du CNSR, toujours prompts à surenchérir sur le véhicule autonome, l'information,

---

(1) Passage à 80 km/h sur les 400 000 kilomètres de voies sans séparateur central.
(2) *Le Monde* du 17 avril 2018.
(3) Questions au gouvernement à l'Assemblée nationale du mercredi 14 mars.
(4) Le CGDD vient de sortir une étude coût/bénéfices sur différents scénarios de réduction de la VMA dont la réduction à 80 km/h sur chaussée bidirectionnelle. Le rapport est téléchargeable ici : http://www.maire-info.com/upload/ files/etude_80_kmh.pdf
(5) CP du jeudi 19 avril 2018 *« Pour répondre à ces inquiétudes, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et la commission des lois du Sénat ont entendu les explications du délégué interministériel à la sécurité routière et décidé, dès janvier 2018, la création d'un* ***groupe de travail conjoint*** *relatif à la sécurité routière afin de consulter acteurs institutionnels, experts et associations et d'évaluer, sans* a priori, *l'utilité et l'efficacité de cette mesure ».*

72051_LCVR_P02-04_107 09/05/18 08:24 Page4

l'éducation, les formations en tous genres *(business is business)*, les récompenses pour les conducteurs immatures qu'il faudrait encourager à respecter la loi, etc. Grâce à la prise de position nette et sans aucune ambiguïté du Président, parions que le printemps, la servilité aidant, les sortira enfin de leur torpeur bien-pensante. Que de miroirs voilés ces dernières années pour éviter le face à face pénible avec sa propre image !

Dans cette confusion, seul le Premier ministre, fort de certitudes acquises grâce à une équipe qui travaille avec des experts, monte au front alors que l'intendance ne suit même pas ! Il aura fallu quatre mois pour fournir les données[6] indispensables qui auraient dû bloquer la désinformation massive que nous avons dû subir.

Aujourd'hui, la mise en œuvre du 80 et l'évaluation de son efficacité nous inquiètent. À la Ligue, nous avons en effet l'expérience de l'usage d'indicateurs précis pour comparer les vitesses pratiquées : ils doivent être opérationnels **avant** la mise en place du dispositif pour permettre la comparaison « avant/après ». Nous avons des doutes sur ce point précis. Qu'en est-il de ces observatoires départementaux indispensables pour analyser ensuite l'évolution de l'accidentalité ? Les gestionnaires des routes et les présidents des conseils départementaux ont-ils donné leur accord pour assurer les mesures de vitesse au niveau des départements ? Leur opposition au 80 aura-t-elle une incidence sur leur coopération ? Quel est le dispositif mis en place pour la période qui servira de référence (combien de points traités et depuis quand ?).

Compter sur le *big data* nous rappelle les engagements de l'ONISR qui voulait lancer en 1997 un programme[7] pour recueillir des données à partir de stations de comptage. Vingt ans après, alors que les techniques se sont améliorées, rien n'est opérationnel !

Les gouvernements ont toujours eu besoin d'outils d'aide à la décision en ordre de marche pour orienter leurs politiques et justifier les mesures prises. Dans le passé, nous avons connu des services réactifs en capacité de le faire. Ce n'est hélas plus le cas et notre admiration est maintenant sans borne pour le Premier ministre obligé de contrer encore et encore les imbéciles qui déclarent s'ennuyer lorsqu'ils roulent à 80 km/h !

Un dimanche matin de mars, des familles circulent sur *« une route en bon état »*, selon le vice-président du conseil départemental de Charente-Maritime[8]. Mais hélas, cette D 733 qui satisfait aux critères de « bonne route » dont on nous rabat les oreilles pour justifier que les élus locaux décident ou non du passage à 80, représente un trafic de 30 000 véhicules par jour. Ce dimanche-là, entre Rochefort et Royan, dans un accident effroyable, trois personnes sont tuées, trois autres, dont un enfant, sont héliportées au CHU de Poitiers. Choc frontal, un parmi tant d'autres, qui aurait peut-être été évité si...

Dans une enquête du JDD, les axes non autoroutiers de ce département sont désignés comme les plus meurtriers de France. Nous dédions ce numéro de *Pondération* à ces familles.

Merci à Pancho, dessinateur de presse publié régulièrement dans *Le Monde* et *Le Canard enchaîné* pour son aimable autorisation à utiliser son dessin en couverture de ce numéro.

[6] Accidentalité sur les routes bidirectionnelles hors agglomération – Enjeux relatifs au réseau principal. Observatoire national interministériel de la Sécurité routière : http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/184000225.pdf>.
[7] Programme *Fa-Vibrato* de recueil de données automatiques sur les vitesses à partir des stations de comptages *Siredo*.
[8] *France Bleu* le 18 mars 2018.

Les chiffres de mars 2018

Jean-Marie LEVERRIER

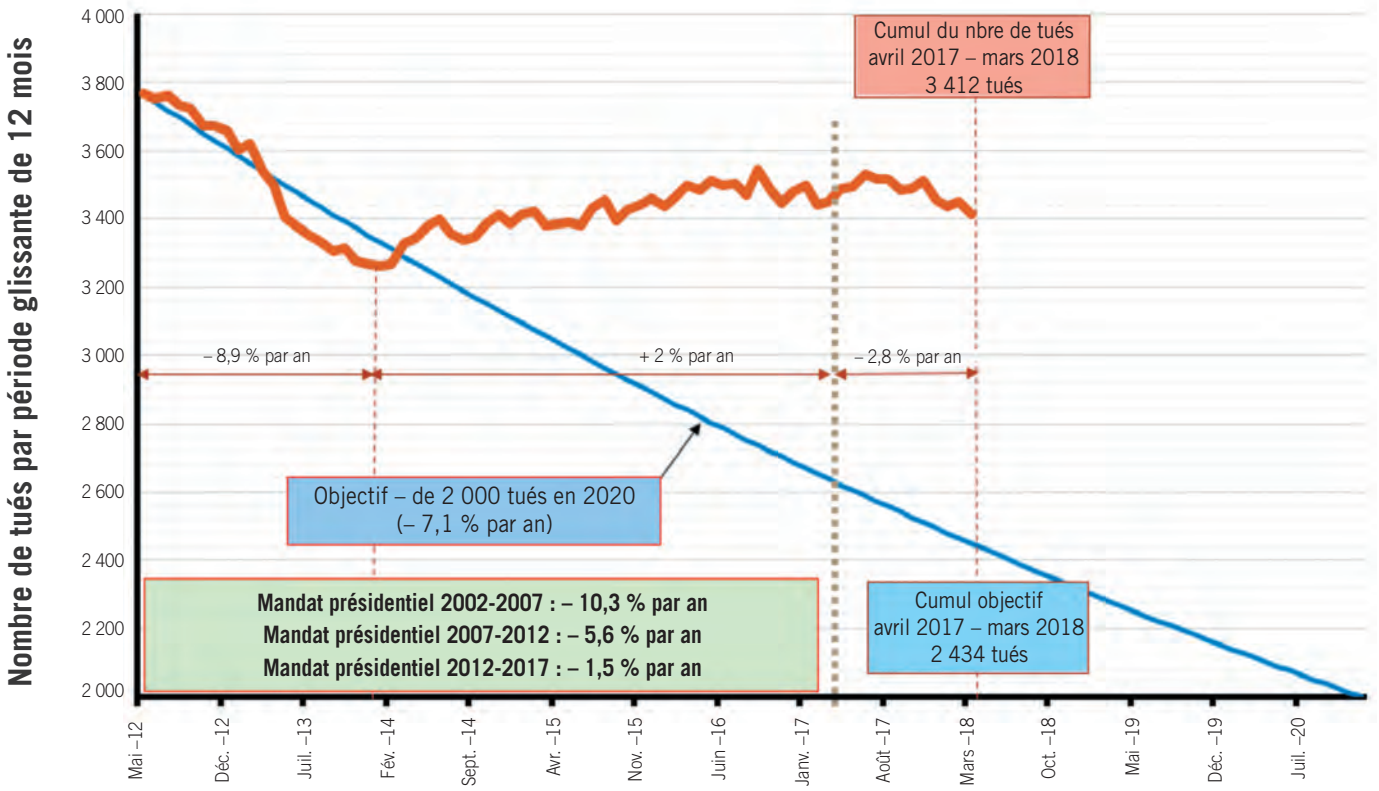
Analyse de la mortalité routière de mars 2018

Mars 2017 = 267 tués,
+ 4,7 % par rapport à mars 2016

Mars 2018 = 231 tués,
– 13,5 % par rapport à mars 2017

2013 = année la moins meurtrière (3 268 tués)				
Mars	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
Mars 18	**231**	**– 13,5**	**3 412**	**– 1,1**
Mars 17	267	+ 4,7	3 450	– 1,4
Mars 16	255	+ 16,4	3 490	+ 3,5
Mars 15	219	– 16,0	3 379	+ 1,6
Mars 14	262	+ 30,5	3 325	– 6,0
Mars 13	200	– 28,0	3 540	– 8,0
Mars 12	278	– 7,6	3 848	– 5,2
Mars 11	301	+ 0,3	4 059	– 3,8

Évolution de la mortalité depuis mai 2012



En mars 2018, une mortalité inférieure de 13,5 % à celle de mars 2017 est en soi encourageante, mais reste supérieure de 15 % à celle de mars 2013. Pendant ces 12 derniers mois il y a eu 144 tués de plus que pendant l'année 2013. Le gouvernement, en place depuis 10 mois, n'a fait baisser la mortalité routière que de 2,8 % en moyenne par an. Pour atteindre l'objectif « moins de 2 000 tués en 2020 » il faudrait une baisse moyenne de 17,5 %. On en est encore loin !

Ces quelques chiffres montrent que la mesure phare promise par le Premier ministre, le 80 km/h sur le réseau à chaussées non séparées qui, parmi les 18 retenues par le CISR du 9 janvier dernier, est la seule capable de produire des résultats importants et à court terme, est absolument nécessaire pour pérenniser cette baisse. Nous insistons pour que cette réduction de la vitesse maximale autorisée soit mise en œuvre sur toutes les routes à double-sens sans séparateur central et ceci sans exception, qu'elles soient à 2, 3 ou 4 voies. Une séparation par une bande de peinture n'assure pas la prévention des chocs frontaux en cas de perte de contrôle.

Ce n'est pas le « renforcement » du contrôle technique des véhicules qui sera mis en place le 20 mai prochain (au grand bonheur de l'industrie automobile) qui permettra une progression significative de la Sécurité routière. Si le contrôle technique des véhicules améliore l'état du véhicule, il n'améliore pas le comportement du conducteur.

« Répression » : terme totalement inapproprié à la Sécurité routière

Jean-Yves LAMANT

Depuis plusieurs années, les médias utilisent sans discernement les termes de « répression », « privation de liberté », ou « mesure liberticide » pour qualifier les mesures prises par le gouvernement en janvier 2018 pour faire cesser la scandaleuse augmentation du nombre des tués sur les routes de France depuis plus 3 ans. Les lobbies de la vitesse et les chantres du comportement égoïste sur la route, répètent en boucle, et parfois jusqu'à la nausée, ce terme de répression pensant influencer l'opinion publique. Que nenni, les Français ne se laissent pas abuser par les outrances. Ils sont très méfiants envers des groupuscules qui ne connaissent pas le sens profond des termes qu'ils emploient et ne connaissent pas davantage le domaine de la Sécurité routière dont ils se prétendent spécialistes. Savent-ils que le terme répression est défini par le dictionnaire **Larousse** ***comme une*** **« action d'exercer des contraintes graves, des violences sur quelqu'un ou un groupe afin d'empêcher le développement d'un désordre »** ***?***

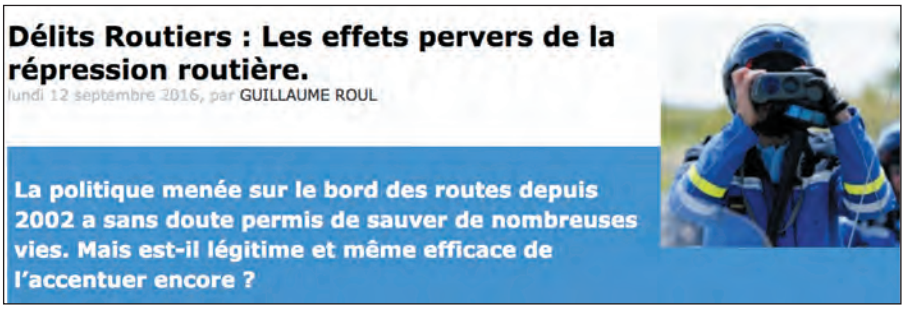
Répression suppose une notion de violence exercée sur des individus ou des groupes et celle de défense d'intérêts particuliers préservés par un petit nombre utilisant tous les moyens à cette fin…

Peut-on qualifier de répression des mesures de Sécurité routière qui visent exclusivement l'intérêt général au travers de vies à sauver sur la route et qui, en aucun cas, ne mettent en œuvre des actes délibérés de violence ?

Peut-on tout autant qualifier de répression l'exclusion d'un joueur de rugby qui enfreint les règles de sécurité de base en effectuant un plaquage cathédrale ou un plaquage au cou, formellement interdits par le règlement compte tenu du risque de paralysie voire de mort qu'ils peuvent entraîner ?

Peut-on qualifier de répression les contrôles de sécurité aux aéroports pour permettre aux passagers de voyager en toute sécurité et d'arriver à destination dans leur intégrité physique ? Les exemples pourraient être multipliés…

Répression suppose victimisation. Les personnes qui utilisent abusivement le mot répression en parlant de Sécurité routière, peuvent-elles nous commenter le degré de victimisation dont elles prétendent être l'objet ? Est-ce qu'il s'agit des deux petites minutes prétendument perdues sur un trajet moyen journalier de 40 minutes lorsque la vitesse maximale autorisée sur les routes secondaires passera de 90 à 80 km/h ? Est-ce qu'il s'agit du fait de se faire flasher dans le trafic par des voitures banalisées pour non-respect des règles telles que dépassement de vitesse autorisée, dépassement dangereux ou non-respect des distances de sécurité mettant en danger la vie d'autrui ?



Exemple de traitement du sujet par la presse.

Les vraies victimes ne seraient-elles pas celles dont la vie est arrachée sur la route du fait de comportements irresponsables ou de fautes de conduite ? Que dire de leurs familles qui sont condamnées au malheur à perpétuité sans procès en une fraction de seconde ?

Le principe du contrôle/sanction : un élément clé du bien vivre ensemble et de la solidarité

Personne ne tolèrerait la prise de risque par les pilotes d'avion ou les conducteurs de train ou de bus. Alors, pourquoi donc tolérer l'impunité des comportements dangereux sur la route ?

Pour quelles raisons vouloir à tout prix doubler un véhicule malgré un risque de collision avéré ? Pour gagner quoi ? Cette prise de risque que l'on refuse aux pilotes d'avion doit être aussi refusée sur la route. La route ne peut pas être un espace de non droit car elle est, par vocation, un espace social partagé où le vivre ensemble, la solidarité avec les moins expérimentés doivent être rendus possibles.

Ceci n'est possible qu'avec le respect de la règle du vivre ensemble sur la route qui s'appelle le Code de la route. Comme toute règle liée à l'intérêt général, son efficacité réside dans l'existence d'un dispositif de contrôle et l'application stricte de la sanction adaptée à la faute effectuée.

À l'heure où un appel vibrant à la solidarité et la cohésion nationale est lancé par le Président français, la route doit être aussi explicitement concernée. Admettre le terme de **répression** pour des mesures qui visent à sauver des vies : NON, 1 000 fois NON ! Ce terme est totalement inapproprié. Mais parler de **sanctions** pour non-respect de la règle ou de la loi : OUI, rien de plus normal lorsque des vies sont en jeu.

Voir pp. 111 à 115.

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.

Carton rouge… suite… et fin… enfin ?

Pierre LAGACHE

Après le carton rouge attribué au directeur de la Prévention Routière du Lot-et-Garonne dans le numéro 113 de* Pondération*, nous formulions l'espoir que la position officielle de la Prévention Routière, favorable à la mesure du 80 km/h, serait relayée par tous ses relais départementaux. Nous constatons, très attristés, qu'il n'en est rien, puisque deux directeurs départementaux ont à nouveau pris l'initiative d'exprimer, par voie de presse, leur grande réserve, pour ne pas dire opposition à peine voilée, sur la mesure. Le double dérapage, à nouveau constaté, nous amène donc malheureusement à ressortir le carton rouge !

Le Directeur Départemental de la Prévention Routière du Bas-Rhin

Publié le 10 avril 2018 par France 3 Grand Est

« Cette mesure n'a pas encore fait ses preuves. Elle est expérimentée dans quatre secteurs pour l'instant et ce n'est pas probant. Nous préférerions que ce dispositif soit expérimenté à plus grande échelle et sur une plus longue durée, sur des routes accidentogènes du Sundgau par exemple et de le généraliser s'il fait ses preuves. Ce qu'il faut, c'est faire de la formation continue toute la vie des conducteurs, intervenir auprès des salariés dans les entreprises ! »

Notre analyse : Le directeur semble ignorer l'existence des avis d'expert existant sur le sujet de même que les résultats obtenus dans les pays européens qui ont mis en œuvre la mesure. Il fait tout de même allusion aux secteurs expérimentaux qui, selon lui, ne seraient pas probants. Affirmation fausse et gratuite. Bref, aucun argument sérieux n'est avancé. La grosse ficelle qui consiste à opposer prévention et durcissement de la règle est une fois de plus utilisée. Elle n'est donc pas l'apanage des lobbies pro-vitesse.

Le Directeur Départemental de la Prévention Routière de Charente

Émission radio le 4 mars 2018 sur France Bleu

« Il n'y a aucune étude qui justifie aujourd'hui de réduire la vitesse en justifiant un gain quelconque. (–) Il ne faut pas oublier qu'il va y avoir 488 voitures radar privées qui vont sillonner les routes, est-ce qu'on doit y voir un parallèle ? Je ne sais pas. (–) En plus, le problème qu'on va rencontrer, c'est que le différentiel de vitesse entre les poids-lourds et les VL, il n'y en aura plus. (–) Tout ce beau monde circulera à la même vitesse, cela va à mon avis présenter un certain risque. Je ne sais pas, essayer de suivre un poids-lourd pendant 40 km, un moment, il va peut-être y avoir une réaction, une réaction tout à fait humaine, quoi ! »

Le journaliste pointe ensuite le discours discordant avec celui du Délégué Interministériel à la Sécurité routière qui est favorable à la mesure.

« Je ne suis pas contre, j'attends qu'on me montre que c'est utile, autrement que pour ramasser des taxes (–). Vous savez, quand vous avez une personne qui n'est plus en état physique de conduire et qui prend une 4 voies à contresens, ça n'a rien à voir avec la vitesse. Quand une personne crée un accident parce qu'elle a 2 grammes d'alcool dans le sang, ça n'a rien à voir avec la vitesse (–). Vous savez, lorsque quelqu'un n'a plus de permis, qu'il soit limité à 80 km/h ou à 90 km/h, il roulera quand même, hein ! »

C'est quoi le problème ?

Interrogeant… c'est le moins qu'on puisse dire de l'argument brandi contre le 80 km/h selon lequel suivre un camion roulant à la vitesse maximale autorisée serait un problème. Mais au fait quel problème ? En suivant un camion à 80 km/h, je roule à la vitesse maximale autorisée et ne suis donc pas retardé. Alors c'est quoi le problème ? Vous trouvez que la conduite « au cul » du camion est désagréable, qu'elle vous bouche la vue, qu'elle est source de projections… Face à ce faux problème, le remède est simple : il suffit de respecter la distance de sécurité, soit 60 mètres environ par temps sec et le problème est résolu. Alors, finalement c'est quoi le problème ?

Notre analyse : Le directeur semble lui aussi ignorer l'existence des études existant sur le sujet. Cette ignorance est très regrettable lorsque l'on exerce des responsabilités en matière de Sécurité routière mais le plus grave est à venir :

- De façon à peine voilée, le directeur donne sa version sur la mise en place de la mesure. L'État cherche de nouvelles recettes. Le 80 km/h serait donc à classer dans les mesures « pompe à fric ». Pour preuve, les contrôles vont être renforcés…
- La conduite derrière les poids-lourds semble beaucoup préoccuper notre directeur, allant jusqu'à supposer puis justifier le doublement à risque, *« c'est humain »*, bien entendu… ! (voir encart).
- Pour justifier sa réticence à la réduction de la vitesse autorisée, le directeur énumère les autres risques… un grand classique… mais qui ne démontre rien ! Mention spéciale pour le conducteur sans permis qui, quoique l'on fasse, roulera tout de même… on touche le fond !

Vitesse et transgression s'affichent sur le web

Pierre LAGACHE

Le démon de la vitesse n'est pas mort. Plus globalement, le fantasme d'une voiture permettant d'assouvir sa soif de liberté et de sensations fortes, reste une corde sensible que certains publicitaires et journaux spécialisés continuent à faire vibrer sans états d'âme allant même jusqu'à l'incitation à la transgression.

La publicité sur la nouvelle Mégane RS affiche le parallèle entre les atouts d'une « sportive » et la conduite sur circuit. Ici, pas d'invitation directe à la transgression, mais l'argumentaire vante bien entendu la performance du nouveau moteur 1,8 litre Turbo délivrant 280 cv. Pour ceux qui estimeraient que la puissance serait un peu juste, qu'ils se rassurent, Renault annonce la prochaine arrivée d'une version « Trophy » avec un moteur porté à 300 cv !

Sur le site de d'*Automoto Magazine*, une vidéo présente l'essai de la Mégane RS sur route. Le conducteur journaliste n'hésite pas à pousser l'engin. L'image montrant une vitesse atteinte de 128 km/h alors que, sur le tableau de bord, le voyant indiquant une limitation à 90 km/h clignote désespérément !

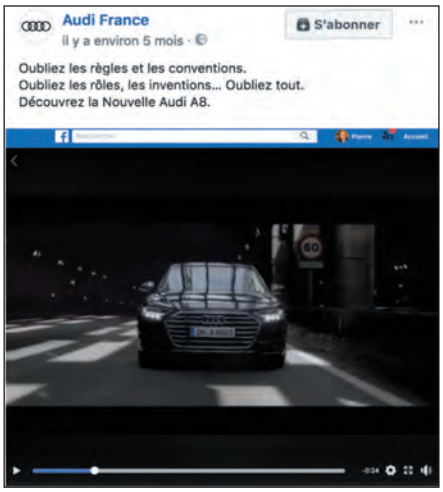
Le texte qui accompagne la vidéo est interrogeant :

« Tremblez ». À qui s'adresse le message ? Au conducteur ou à ceux qui auraient l'occasion de croiser le bolide ? *« La sportive au losange entre dans la danse »*. De quelle danse s'agit-il ? Celle d'une compétition qui se jouerait entre conducteurs ? Chacun peut en faire son interprétation. Une chose est certaine, l'acheteur pourra y trouver toutes les bonnes raisons pour appuyer sur le champignon.
https://www.youtube.com/watch?v=XmfeWTVqzWQ

#RENAULT SPORT
Nouvelle MÉGANE RS, la performance à l'état pur.

La publicité du constructeur automobile joue clairement dans le registre de la compétition automobile. Le visuel qui affiche le parallèle entre la Mégane RS et la Formule 1 sous-tend bien sûr l'idée d'une performance liée à l'innovation technologique mais aussi et surtout d'une performance sportive incarnée par la puissance et la vitesse. Le visuel est clairement réfléchi en ce sens.

La publicité pour l'AUDI A8 franchit sans réserve la ligne jaune en invitant clairement l'acheteur à la transgression des règles, et à tout oublier ! Il est vrai qu'il s'agit là d'un excellent conseil en matière de conduite. Oublions le Code de la route si contraignant, oublions les autres véhicules si gênants. Bref, comportons-nous comme si nous étions seuls au monde, comme si la route nous appartenait… Il est vrai, me direz-vous qu'avec ses 340 cv sous le capot (pour le modèle 55TFSI), tenir le 60 km/h relève de l'exploit !



Voir pp. 62, 86-87.

Le fait est suffisamment rare pour être souligné. Le chanteur « politiquement correct » Bénabar a écrit cette chanson sur la violence routière en réaction à une situation vécue où il a déclaré *« avoir eu peur pour ses enfants »*.

Paroles de la chanson *Chauffard* par Bénabar

C'était sur l'autoroute un départ en vacances
Tu roulais mal et vite, on a eu de la chance
Tu zig-zaguais en collant les pare-chocs
Y' avait pas de poulet alors tu faisais le coq

T'as beau jouer les durs mais y'a pas d'quoi être fier
Parce que dans ma voiture y'avait des enfants derrière

Ta vie je m'en fous tu sais c'est pas mon problème
Mais un casse-cou, un vrai, ne risque que la sienne

Cherchons un synonyme à dangereux salopard
J'en ai un qui rime, chauffard !

Je pense que tu es un homme c'est masculin chauffard
Vaniteux en klaxon, en appels de phare
Tu crois qu'elle rend viril ta mauvaise conduite
Tu nous mets en péril pour tes problèmes de vite

Ça fait pas de toi un dur de m'éviter de justesse
Ça ne donne pas d'allure les excès de vitesse

Je te souhaite de perdre des points et d'en prendre dans la gueule
Ça fera un danger de moins quand tu n'auras plus de bagnole

Cherchons un synonyme à dangereux salopard
J'en ai un qui rime, chauffard !
Et ben voilà !

Tu sais j'ai mis du temps à t'écrire cette chanson
Je savais pas comment t'appeler par ton nom
J'en ai fait des ratures, j'ai longuement corrigé
Pour pas dire « Ordure » pour pas dire « Fumier »

Cherchons un synonyme à dangereux salopard
J'en ai un qui rime, connard !
Exactement !

Vitesse et risque d'accident : le rapport de l'OCDE qui conforte la mesure sur le 80 km/h

***Résumé du rapport « Speed and Crash Risk », publié le 29 mars 2018 par le Forum International des Transports auprès de l'OCDE :* https://www.itf-oecd.org/speed-crash-risk**

Ce que nous avons fait

Cette étude vise à documenter objectivement la relation entre la vitesse des véhicules et le risque d'accident. Le rapport évalue dans quelle mesure les changements récents des limitations de vitesse ou l'introduction à grande échelle du contrôle automatisé de la vitesse ont eu un impact sur les vitesses moyennes réelles et si l'impact de ces mesures sur la Sécurité routière est conforme à ce que suggèrent les modèles théoriques de la relation entre la vitesse et les accidents. Les cas analysés proviennent de dix pays : Australie, Autriche, Danemark, France, Hongrie, Israël, Italie, Norvège, Suède et États-Unis. Le rapport a été préparé par le groupe de travail permanent de l'ITF sur les données d'accident et leur analyse (IRTAD).

Nos conclusions

La vitesse a une influence directe sur la fréquence et la gravité des accidents. Lorsque les vitesses augmentent, le nombre et la gravité des accidents augmentent de façon disproportionnée. Lorsque les vitesses diminuent, le nombre d'accidents et leur gravité diminuent. Cette relation a été illustrée par divers modèles, notamment le « modèle puissance » de Nilsson. Celui-ci montre qu'une augmentation de 1 % de la vitesse moyenne augmente d'environ 2 % la fréquence des accidents corporels, 3 % la fréquence des accidents avec blessés graves et 4 % la fréquence des accidents mortels. Ainsi, réduire la vitesse même de quelques km/h réduit de manière importante le risque d'accidents et leur gravité. Des vitesses de conduite plus faibles ont également des effets positifs sur la qualité de vie, en particulier dans les zones urbaines, grâce à une diminution des émissions polluantes et des gaz à effet de serre, de la consommation de carburant et du bruit.

Tous les cas étudiés révèlent une relation étroite entre vitesse et accident ; une augmentation de la vitesse moyenne étant associée à une augmentation du nombre d'accidents et/ou d'usagers de la route blessés et inversement, une diminution de la vitesse moyenne étant associée à une diminution du nombre d'accidents et d'usagers de la route blessés. Dans aucun cas, l'augmentation de la vitesse moyenne n'a été accompagnée d'une diminution du nombre d'accidents ou de victimes. La relation est analogue dans tous les cas, bien que l'ampleur de l'effet diffère considérablement d'un cas à l'autre. Ces différences s'expliquent en partie par des définitions différentes des accidents corporels entre les pays et un nombre relativement faible d'accidents mortels dans certains des cas étudiés.

Nos recommandations

Réduire la vitesse sur les routes ainsi que les différences de vitesse entre les véhicules

Pour réduire les traumatismes routiers, les gouvernements doivent prendre des mesures pour réduire les vitesses sur les routes ainsi que les différences de vitesse entre les véhicules partageant la même route. Pour chaque individu, le risque d'être impliqué dans un accident grave peut sembler faible, mais d'un point de vue sociétal, la réduction de la vitesse moyenne sur les routes permet de réaliser des gains substantiels en matière de sécurité.

Fixer des limites de vitesse en se basant sur les principes du « Système Sûr »

La conception du réseau routier et les limites de vitesse doivent tenir compte des forces que le corps humain peut tolérer et auxquelles il peut survivre. Dans le cadre d'un système sûr, les limites de vitesse raisonnables sont de 30 km/h dans les zones urbaines où cohabitent usagers vulnérables de la route et circulation automobile. Dans les zones avec des intersections et un risque élevé de collisions latérales, 50 km/h est approprié. Sur les routes de rase campagne sans barrière médiane pour éviter les risques de collision frontale, une limite de vitesse de 70 km/h est appropriée. En ville, des vitesses supérieures à 50 km/h ne sont pas acceptables, à l'exception des artères à accès limité sans interaction avec le trafic non motorisé. Lorsque les véhicules à moteur et les usagers vulnérables de la route partagent le même espace, comme dans les zones résidentielles, 30 km/h est le maximum recommandé.

Améliorer l'infrastructure et renforcer les contrôles en cas d'augmentation des limites de vitesse

Si une augmentation de la vitesse limite est envisagée, un renforcement des contrôles de vitesse ou des mesures d'amélioration de l'infrastructure sont recommandés pour compenser le risque accru lié à une vitesse moyenne plus élevée. En l'absence de telles mesures compensatoires, on peut s'attendre à une augmentation du nombre de tués et blessés sur les routes.

Mettre en œuvre des systèmes de contrôle automatisé pour réduire efficacement les vitesses

Les expériences dans différents pays ont prouvé l'efficacité des systèmes de contrôle automatisé pour réduire la vitesse et, par conséquent, la fréquence des accidents de la route. Le contrôle tronçon (qui mesure la vitesse moyenne sur un tronçon de route) est une mesure relativement nouvelle, qui semble très efficace non seulement pour réduire la vitesse, mais aussi pour contribuer à une circulation plus homogène.

Le Forum International des Transports est une organisation intergouvernementale qui regroupe 59 pays membres.

Il sert de laboratoire d'idées au service de la politique des transports et organise chaque année un sommet des ministres des transports. Le FIT est le seul organisme mondial qui couvre tous les modes de transport. Il est intégré administrativement à l'OCDE, mais politiquement autonome.

Voir pp. 123 à 129.

La préfecture de Saône-et-Loire réagit face aux manifestations « anti-80 »

Nous avons choisi de publier ce communiqué de presse de la Préfecture de Saône-et-Loire concernant le désordre occasionné par certains opposants à la mesure du 80 km/h qui n'ont pas hésité à entraver la circulation et plus... Lorsque l'on est en panne d'arguments, on fait valoir sa force, on cherche à nuire, on détruit le bien public, sans états d'âme. La réaction de la Préfecture face aux infractions commises est à saluer.

Communiqué de presse de la Préfecture de Saône-et-Loire

Un rassemblement de véhicules a eu lieu ce samedi 10 février pour rejoindre une manifestation prévue à Arnas (69).

Le cortège aller, regroupant environ 490 personnes et venant de trois points de rassemblement à Lux, Mâcon, Louhans, est parti ce matin à 8 h 30 de Lux en direction de Mâcon. Il a traversé Mâcon et rallié Arnas par la route départementale 906, occasionnant un ralentissement de la circulation sur cet axe.

Constitué ce matin de 190 voitures, 80 motos, 1 fourgon, 1 remorque avec palettes et de plusieurs véhicules chargés de pneus, le cortège a quitté le département aux alentours de 10 h 35.

À 15 h 00, les manifestants ont quitté la gare de péage de Villefranche-Limas et ont repris sur l'A6 dans le sens Lyon-Paris en direction de Mâcon puis de Chalon-sur-Saône.

Le cortège retour, composé de 100 voitures et 70 motos, a rassemblé 350 personnes.

Les manifestants se sont alors livrés à un délit d'entrave à la circulation en positionnant en tête de cortège trois voitures roulant sur chacune des trois voies de l'autoroute, à une allure comprise entre 30 et 80 km/h. La circulation a ainsi été considérablement ralentie, jusqu'à atteindre 38 km de bouchons.

À 18 h 00, la manifestation s'est disloquée au péage de Chalon Sud, avec un nouvel appel à manifester dans quinze jours.

Les 38 km de bouchons recensés par APRR à 17 h 30 ont rapidement commencé à se résorber (11 km de bouchons à 18 h 15, circulation à nouveau fluide à 19 h).

Plusieurs infractions ont été commises lors de cette manifestation : environ 30 franchissements de barrières de péage sans payer, dégradation du rétroviseur d'un usager de l'autoroute, dissimulation de plaques d'immatriculation.

Ces infractions ont toutes été relevées par les forces de l'ordre. Une identification des auteurs et leurs mises en causes seront possibles grâce aux images filmées par l'hélicoptère de la gendarmerie mobilisé sur le dispositif et grâce aux constatations des enquêteurs employés au sol.

Radars dégradés : ça suffit !

Le droit à manifester est naturellement un droit essentiel d'une démocratie. Lorsque cette manifestation se traduit par la dégradation du bien public et sa mise en incapacité à fonctionner, ou est la limite du tolérable ?

En tapant « radars bâchés » sur *google*, la longue liste d'actions relayées par les médias apparait. On y découvre que l'action est souvent la cible de prédilection des *lobbies* pro-vitesse mais que le radar est également devenu une cible de choix pour d'autres contestataires. Ainsi, les buralistes, face au projet de paquet de cigarettes à 10 euros s'en sont pris également aux radars.

Ceux qui agissent ainsi ont évidemment une vision très orientée de la boîte qui symbolise à leurs yeux un État qui ne cherche qu'à punir. Ils oublient que la vocation première de ces radars est de protéger les usagers de la route, en verbalisant les contrevenants mais en assurant également une fonction pédagogique. Pour résumer : *« S'attaquer aux radars, c'est tirer sur l'ambulance ! »*

Le coût des accidents de la circulation

Claude CHABOT

Comment évalue-t-on le coût de l'insécurité routière ?

Les valeurs de référence et la méthodologie pour évaluer le coût de l'insécurité routière sont définies par l'Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport (NOR : DEVT1407546J) et par la note méthodologique du 1er octobre 2014 conforme au rapport Quinet sur l'évaluation socio-économique des investissements publics.

Les sources de l'évaluation

- Les Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC) rédigés par les forces de l'ordre et transmis à l'ONISR.
- Le « Registre du Rhône »[1] sur les compléments qualitatifs à l'accidentologie (gravité, suites lésionnelles…).
- Les travaux de l'IFFSTAR qui traite les données BAAC et du Registre du Rhône.
- La Fédération Française des Sociétés d'Assurance (FFSA).

Composantes du coût

Le coût est objectivé par la notion de « valeur tutélaire » de la vie humaine, révisée chaque année, basée sur le coût effectif des accidents et sur la perte de production induite par la disparition d'un citoyen ou la réduction de ses capacités productives.

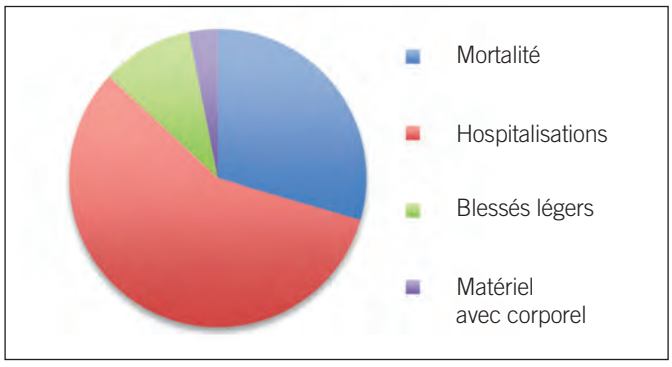
Les valeurs tutélaires retenues pour 2016

- 3,241 millions d'€ pour une personne tuée.
- 405 180 € pour une personne hospitalisée plus de 24 heures (forfaitairement 12,5 % du montant pour un tué)[2].
- 16 207 € pour un blessé léger (forfaitairement 0,5 % comme ci-dessus).
- 4 970 € pour les dégâts matériels (accident matériel ou corporel).

Le coût des accidents corporels

- 11,3 milliards d'€ au titre de la mortalité.
- 22,0 milliards d'€ au titre des hospitalisations.
- 3,8 milliards d'€ pour les blessés légers.
- 1,1 milliard d'€ au titre des dégâts matériels lors de ces accidents corporels.

NB : concernant les blessés, ces chiffres tiennent compte de l'écart important entre les chiffres de l'ONISR et la réalité (ex. : il y a réellement 2 fois plus de blessés hospitalisés) [3].



Le coût des accidents purement matériels

- Les assureurs recensent 1 395 000 accidents matériels déclarés en responsabilité civile (année 2015) et estiment à 700 000 le nombre d'accidents avec dommages au véhicule.
- Le coût total des accidents non corporels avec dommages matériels est estimé à 10,4 milliards d'€.

Le coût total résultant de l'insécurité routière

- Coût accidents corporels et coûts matériels lors des corporels : 38,3 milliards d'€.
- Coût des accidents matériels sans « corporel » : 10,4 milliards d'€.
- Le coût total en valeur 2016 peut être estimé à 50 milliards d'€ soit 2,2 % du PIB.

« Moins d'accidents, moins graves » : réduction attendue du coût de l'insécurité routière

Ce coût représente un appauvrissement de la nation

Encore mesure-t-on imparfaitement la perte de génie humain liée aux disparitions prématurées (ex. : 17 % des tués en 2016 sont des jeunes adultes). De nombreuses mesures entraîneraient la réduction de ce coût, mais seule la réduction à 80 km/h de la VMA[4] sur les routes bidirectionnelles sans séparation physique va influencer *rapidement* le bilan, sous la réserve expresse que la politique de contrôle des vitesses ne soit pas affaiblie. S'il est impossible d'être précis dans un calcul du gain, nous pouvons néanmoins formuler un chiffre approximatif à partir des chiffres connus : 350 à 400 vies seront épargnées. Nous pouvons prendre comme base 10 % de tués en moins chaque année, mais aussi 10 % de blessés hospitalisés et 10 % de blessés légers. Une réduction de 10 % des coûts « matériel seul » (10,4 Mds d'€) devrait influencer à la baisse le prix des assurances.

80 km/h : estimation de la réduction des coûts de l'insécurité routière

À partir des coûts par poste 2016 évoqués ci-dessus, une estimation peut être la suivante :

- Mortalité : 11,3 milliards d'€ – 10 % = 1,13 milliard en moins.
- Hospitalisations : 22,0 milliards d'€ – 10 % = 2,2 milliards en moins.
- Blessés légers : 3,8 milliards d'€ – 10 % = 380 millions d'€ en moins.
- Dégâts matériels lors des accidents corporels : 1,1 milliard d'€ – 10 % = 100 millions d'€ en moins.
- Dégâts matériels hors accidents corporels : 10,4 milliards d'€ – 10 % = 1,04 milliard d'€ en moins.

La réduction du coût de l'insécurité routière serait donc dans ces conditions de 4,85 milliards d'€.

Voir pp. 15 à 24.

Source générale : la Sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité en 2016

[1] Le Registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation routière est un enregistrement continu et le plus exhaustif possible des victimes de la route reçues en milieu hospitalier. Ce registre a été créé en 1995 à l'initiative de l'INRETS. Il couvre le département du Rhône d'où son appellation courante par les initiés de Registre du Rhône. L'objectif est de mieux connaitre les blessés de la route, le fichier national des accidents de la circulation ne fournissant aucune information sur la nature des blessures et leur gravité.
En savoir plus : https://www.securite-routiere-az.fr/r/registre-du-rhone/

[2] Selon recommandation projet Européen HEATCO.

[3] *« Les travaux de l'IFFSTAR sur les données des hôpitaux (notamment le registre du Rhône) et les données des forces de l'ordre (fichier BAAC) conduisent à estimer le nombre réel des blessés à au moins 4 fois celui enregistré dans le BAAC, et le nombre réel des blessés hospitalisés à près de 2 fois celui du BAAC, les forces de l'ordre n'étant pas systématiquement appelées en cas d'accident mortel ».* La Sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité de l'année 2016 – ONISR.

[4] VMA : Vitesse Maximum Autorisée.

Le Projet CODE : un dispositif de prévention du risque routier en milieu professionnel

Hervé DIZY [1]

Présenté en juin 2016 au salon Préventica de Lille, le projet CODE (Contrat d'Objectif de Déplacements en Entreprise) est porté par la CARSAT (Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail) Nord-Picardie. L'article ci-après vise à présenter les principes de ce dispositif qui vise à sensibiliser et encourager les entreprises à une meilleure prise en compte de la prévention du risque routier.

La première cause d'accident mortel du travail est l'accident de la route. Une grande partie des accidents se produisent sur le trajet domicile-entreprise, cela concerne donc une majorité des salariés. La prévention des accidents routiers est par conséquent un axe majeur de la prévention des risques professionnels. Aussi, la CPME porte le message de prévention aux employeurs mais également aux futurs salariés en intervenant dans les établissements scolaires.

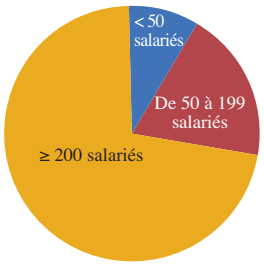
Le rapport de l'ONISR 2016 [2] a estimé les coûts directs et indirects des accidents de la route à 50 milliards d'euros pour notre nation soit 2,2 % du PIB. Les précédentes évaluations étaient bien plus faibles (20 à 23 milliards d'euros).

CARSAT : mode d'emploi

Pour mieux comprendre le principe il faut tout d'abord comprendre quelles sont les missions de délégation de service public effectuées par la CARSAT.

Cet organisme privé et indépendant calcule les coûts des Accidents de Travail (AT) et des Maladies Professionnelles (MP) de chaque Branche professionnelle. Il attribue à chaque Branche un code risque qui correspond à un taux qui permet l'équilibre dépenses/recettes. Ainsi une Branche qui présente plus de risques qu'une autre doit contribuer avec un taux de cotisation plus élevé. Cet équilibre est estimé chaque année et un taux est ainsi attribué à chaque entreprise.

Répartition par taille entreprise



Des entreprises de moins de 200 salariés s'engagent dans la démarche, mais les grosses entreprises restent majoritaires.

Des corrections sont apportées suite à des enquêtes analysant les accidents du travail et les maladies professionnelles déclarés. Un inspecteur fait une enquête sur site et propose des recommandations pour prévenir les risques. Si les recommandations sont ignorées (avis de réalisation non communiqués), des commissions permanentes comprenant les organismes paritaires étudient les majorations de taux afin de provoquer une réaction. Les majorations sont progressives : 50 %, 100 %, 200 %.

À l'inverse, un système de minoration a été mis en œuvre avec le projet CODE.

Les principes du dispositif CODE

Le concept du contrat CODE repose sur un système de bonus-malus avec des grilles d'évaluation d'accomplissement des plans de prévention en matière de sécurité routière. L'outil repose sur une cotation des actions de prévention en fonction de leur niveau de priorité :

- Incontournable = Action non négociable (souvent issue de la réglementation).
- A = Action ambitieuse.
- B = Socle (préconisation), seuil minimum d'exigences à atteindre.
- C = État intermédiaire.

Une entreprise qui s'engage et qui réalise les actions de prévention préconisées obtient des allègements de taux de déplacement et accidents du travail. L'entreprise qui ignore les règles de sécurité est quant à elle frappée de pénalités d'augmentation graduelle de 50 %, 100 %, ou 200 % de leur taux.

Les responsables d'entreprises qui sacrifient la sécurité pour chercher à augmenter leurs marges perdent ainsi un avantage vis-à-vis des entreprises vertueuses. Les partenaires sociaux (organismes paritaires) de la CARSAT ont été consultés dans les Comités Techniques Régionaux pour définir les actions à retenir. CODE inclut déjà deux dispositifs très opérationnels, l'Éthylotest Anti Démarrage et le LAVIA (Limiteur d'Adaptant à la Vitesse Autorisée). Les actions sont parfois indirectes (exemple : création de crèches inter-entreprises)

Le projet CODE permet à l'entreprise de faire facilement des projections sur l'impact financier des majorations de taux sur le total du brut de l'entreprise : 0,1 % de bonification sur 1 000 000 € de salaires bruts engendre ainsi un gain de 1 000 €.

Le risque routier est une charge majeure pour toutes les entreprises, souvent ignorée car les coûts sont diffus et difficilement identifiables avant l'accident. Toute la difficulté réside dans le fait que le chiffrage du coût n'est vérifiable que lorsque l'accident s'est produit et donc, quand il est trop tard. Bien évidemment, le drame humain que provoque un accident grave n'est pas oublié, mais la froide approche comptable sera souvent plus à même de convaincre les décideurs.

[1] Président de la Ligue contre la violence routière du Nord, Hervé Dizy est également administrateur de l'organisation patronale CPME Nord où il s'occupe plus particulièrement des risques professionnels avec des mandats pour représenter l'organisation à la DIRECCTE (Inspection du travail), la CARSAT et la MACIF. Intervenant en milieu scolaire et apprentissage, il siège donc au Conseil Académique de l'Éducation nationale du Nord.

[2] *L'accidentalité routière en 2016* – Observatoire national interministériel de sécurité routière – Juin 2017 – page 34.

Voir pp. 235.

Pour conclure

Les résultats observés depuis la mise en œuvre du dispositif sont encourageants. Sur la période 2013-2017, 66 établissements ont été sensibilisés et 24 établissements ont été signataires ce qui représente près de 15 000 salariés touchés. Il est donc essentiel de mieux faire connaître cette démarche. Des perspectives d'amélioration sont également envisagées : optimisation de l'attribution des ristournes trajet, en l'attribuant sur des critères de progression de l'entreprise en prévention du risque routier, intégration de l'outil CODE dans un programme de prévention du risque routier, amélioration du ciblage afin de toucher un plus grand panel d'entreprises, création d'indicateurs de suivi et évaluation du programme. Si CODE pouvait aussi inciter les assureurs à baisser les primes d'assurance, cela serait encore plus incitatif.

Il faut enfin avoir à l'esprit que le dispositif incitatif financier n'est pas une fin mais un moyen. L'objectif principal est la baisse des accidents routiers et c'est cette baisse qui sera le principal facteur de réduction de coût.

JE ME DEPLACE EN PREVENTION
C.O.D.E.
AVEC LA CARSAT NORD-PICARDIE

- **Constitution du contrat :**
  - des engagements réciproques,
  - un état des lieux des actions déjà réalisées ou en cours,
  - un plan d'actions à engager ou à poursuivre sur 12 à 24 mois,
  - une aide avec une liste non exhaustive d'actions éligibles proposées (annexe 3).
- **Engagements autour de 4 axes de prévention :**
  - management des déplacements,
  - management des véhicules,
  - management des communications,
  - management des compétences déclinées en actions de prévention.

Les programmes de Contrôle Automatisé de la Vitesse : une approche par la comparaison internationale

Laurent CARNIS, Directeur de recherche, Ifsttar, AME-DEST

Après quatorze années de fonctionnement du programme de Contrôle Automatisé de la Vitesse (CAV) en France, il est remarquable de voir comment un rapport sénatorial ou la publication annuelle d'un document de performance suscite autant d'intérêts, de controverses et son lot de contrevérités. Les attaques récurrentes contre le CAV concernent à la fois sa dimension financière (« pompe à fric ») et son iniquité (« les radars ne sont pas installés au bon endroit »), voire l'association des deux conduisant à l'injustice suprême (« on met les radars aux endroits où ils génèrent le plus d'argent, ce n'est pas pour la Sécurité routière »). Cette perception du Contrôle Automatisé de la Vitesse est pour le moins réductrice, voire l'expression d'un « populisme pénal », reprenant la césure entre le peuple (ici assimilé aux usagers de la route) et l'élite (regroupant les décideurs et les experts), et exprimant un désaccord profond.

La comparaison internationale constitue une réponse utile à cet égard, car elle permet de remettre en perspective les agencements institutionnels, les structures organisationnelles, ainsi que les modalités opérationnelles. Il ne s'agit pas ici de revenir sur l'ensemble de ces dimensions, mais de faire ressortir quelques lignes de force, qui permettent de relativiser les approches, à partir de programmes qui ont fait l'objet d'analyses fouillées (Queensland, France, certains cantons de la Suisse romande).

L'importance de l'agencement institutionnel

Un programme de CAV peut être assimilé à une forme institutionnelle, au sens de North (Carnis 2008a), à savoir un instrument permettant de réguler les comportements et d'en circonscrire les incertitudes. Ici, chacun comprendra qu'il s'agit de contenir les vitesses de circulation excessives, de les homogénéiser et d'en limiter les conséquences néfastes associées (l'accidentalité routière). Concevoir le CAV comme une institution conduit nécessairement à réfléchir aux conditions de son insertion dans un ordre institutionnel plus large. Nous avions déjà souligné l'existence de différents agencements institutionnels avec des programmes nationaux, provinciaux et locaux, associant éventuellement des acteurs privés pour ce qui concerne le contrôle des franchissements illégaux du feu rouge (Carnis 2008b).

La structuration des politiques d'automatisation des contrôles de vitesse épouse une logique similaire. Les organisations peuvent être fortement centralisées (cas de la France), tandis que d'autres agencements s'appuient sur des programmes cantonaux (Suisse) mettant en avant des logiques locales. La structure administrative et le poids de l'histoire pèsent sans doute pour beaucoup dans le choix de telles structurations. Au-delà de la structuration elle-même, il est intéressant de constater l'existence d'un enchâssement éventuel de cette politique dans le cadre de stratégies plus ou moins élaborées, explicites et structurées. Elle est plus ou moins explicite. Ainsi, la démarche *Vision Zero* de la Norvège s'inscrit dans une démarche philosophique consistant à protéger la singularité de la vie humaine. L'approche *Safe System* adoptée par le Queensland défend une perspective qui consiste à privilégier une démarche systémique où le concepteur du réseau dispose d'une place prépondérante, tandis que la France, bien qu'elle n'ait pas clairement explicité les fondements de son action, n'en a pas moins mis en œuvre un programme ambitieux et performant. Enfin, cette stratégie s'avère plus ou moins structurée.

Le Queensland et la France apparaissent parmi nos cas étudiés, comme étant des exemples de structuration poussée, où les attributions et les modalités d'intervention sont clairement établies. Certains pays adossent éventuellement leur CAV à de grandes stratégies (*Vision Zero* en Norvège, le *Safe System* au Queensland), au sein desquelles la politique de CAV inscrit son action (ce qui participe à sa définition), mais conduit aussi à façonner la politique de Sécurité routière. En France, l'élaboration stratégique paraît plus lâche, avec la définition d'objectifs chiffrés pour l'accidentalité et la déclinaison de mesures d'interventions. La France, avec le CAV, a mis durablement en avant la composante de contrôle dans les modalités d'intervention. En somme, il existe différentes manières de procéder !

Prendre en considération les dimensions organisationnelles

Le CAV consiste à adopter une technique de production mobilisant les nouvelles technologies qui permettent un haut degré d'automatisation. Cette structure productive consiste ainsi à économiser du temps de travail des administratifs et des officiers de police tout en autorisant des niveaux de surveillance, de détection et de sanction élevés. En France, en multipliant le nombre d'infractions aux excès de vitesse par près de 10, alors que les vitesses de circulation ont diminué, l'équivalent nécessaire en heures de fonctionnaire aurait été hors d'atteinte. L'adoption de ces techniques de production doit être vue comme de formidables gains pour la société, dans la mesure où elles permettent un niveau de surveillance à un moindre coût et une réduction substantielle de l'accidentalité.

IFSTTAR : Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux.
AME – DEST (Département de l'IFSTTAR) : Aménagement, Mobilités et Environnement – Dynamiques Économiques et Sociales des Transports.

La comparaison internationale des organisations met en évidence quelques traits saillants. De manière générale, les dispositifs étudiés associent à la fois le ministère des Transports et celui de l'Intérieur (ou de leur équivalent). Toutefois, certaines organisations montrent une implication prépondérante de l'organisation policière dans l'élaboration de la stratégie de contrôle, du choix des lieux de contrôle, dans la mise en œuvre opérationnelle et le pilotage du système. Les cas suisses et australien constituent une illustration de cette implication forte de l'organisation policière. Dans ces situations, le ministère des Transports joue un rôle plus périphérique. En Norvège, même si les forces locales de police jouent un rôle important, l'administration des routes pèse sur le choix des sites, le financement et les grandes lignes stratégiques. En France, l'approche interministérielle a permis d'associer de nombreux ministères. Il reste qu'au lancement du programme, le ministère des Transports disposait d'une position conséquente, qu'elle a délaissée au profit du ministère de l'Intérieur, au cours d'un processus de réorganisations successives des attributions des ministères.

Une autre dimension est l'association éventuelle du secteur privé au fonctionnement du dispositif. Dans les cas étudiés, la France fait quelque peu figure d'exception, dans la mesure où le secteur privé est associé au fonctionnement du Centre national de traitement. Ce mouvement d'externalisation des tâches est renforcé avec le projet de confier à des opérateurs privés les véhicules de contrôle en mouvement. Cette externalisation des tâches n'est pas partagée par les autres cas. Au contraire, les policiers du Queensland se sont mobilisés pour que ne leur soient pas retirées ces missions opérationnelles. Il reste que la France ne constitue pas une exception dans le domaine, puisque des dispositifs de contrôle automatisé ont été confiés au secteur privé dans de nombreuses juridictions (Carnis 2008). Le cas de l'État de Victoria est emblématique de cette possibilité d'externaliser à un haut degré certaines fonctions au secteur privé (Carnis 2007), tout en s'assurant de la qualité de la prestation, l'augmentation des contrôles et cela à un moindre coût. Cependant, l'externalisation reste un processus complexe et exigeant, avec la définition d'un cadre contractuel précis. L'externalisation des tâches de contrôle représente donc une étape supplémentaire permettant de s'assurer un niveau de performance supérieur tout en maîtrisant les coûts de production de la prestation.

Quelques enseignements sur la dimension opérationnelle

L'analyse de la dimension opérationnelle montre aussi une grande diversité dans la mise en œuvre effective des programmes de CAV. Un trait récurrent concerne le jeu entre les décisions du centre et les applications sur le terrain, qui nécessitent des ajustements liés aux contraintes de terrain, aux jeux d'acteurs, aux intérêts parfois divergents entre les organisations. Ainsi en Norvège, les orientations définies par les directions ne sont pas nécessairement suivies sur le terrain par les polices locales, qui disposent d'une certaine autonomie opérationnelle et usent pleinement de leurs prérogatives pour réguler le fonctionnement du dispositif (en modulant le fonctionnement des appareils). Sur les cantons suisses romans étudiés, les organisations policières jouent aussi un rôle régulateur et crucial dans le bon fonctionnement des contrôles (en limitant l'installation des appareils que souhaiteraient installer les municipalités), qui doivent ensuite assurer le traitement des infractions avec des moyens en personnel pas toujours suffisants. En France, le rapport Bondaz a pointé ainsi les contraintes à l'utilisation des appareils de contrôle par les forces de l'ordre, qui doivent composer avec une pluralité de

missions et des moyens opérationnels de plus en plus contraints, et ces dernières années dans un contexte particulier.

Le choix idoine des lieux de contrôle est un questionnement récurrent dans chaque pays, qui le règle de manière différente. La stratégie norvégienne de sécuriser en priorité des infrastructures critiques (tunnels sous-marins) permet de trancher en partie la légitimité de leur installation. Le souhait de contrôler en priorité les zones à risque comme les écoles a été également soulevé au Queensland. Cet État procède aussi au choix des lieux de contrôles en établissant des critères d'intervention précis, auxquels sont associés les acteurs clés locaux. En France, des critères sont également définis pour l'installation des appareils fixes, tandis que les contrôles mobiles mobilisent une connaissance implicite des officiers de police pour définir les zones de contrôle. Toutefois, il existe toujours une incompréhension de la part des usagers de ce que peut être un lieu de contrôle adapté. Leur remise en cause constitue un point d'entrée pour les détracteurs de tels programmes. La communication des critères d'installation et une certaine transparence sur les raisons d'installation de tels dispositifs constituent un atout important pour assurer la légitimité du CAV.

Les programmes de CAV génèrent des revenus importants. C'est particulièrement le cas pour la Suisse, le Queensland et la France. La critique du CAV, présenté comme une machine à générer des revenus pour l'État est récurrente et n'est pas propre à la France. Il est surprenant de voir abordée la seule dimension pécuniaire, alors qu'elle traduit de fait des atteintes répétées au droit et la création d'une insécurité pour les usagers de la route. Cette manière de voir est également tronquée, car une approche économique de ces dispositifs devrait en fait mettre en rapport les gains retirés par la baisse de l'accidentalité routière et les coûts de mise en œuvre du dispositif. La littérature scientifique internationale converge pour affirmer que le gain net procuré pour les membres de la société par de tels dispositifs est considérable. Un autre enjeu concernant la dimension financière réside dans l'utilisation des revenus générés. La France autofinance son dispositif et verse le surplus associé à différentes interventions relevant du domaine des transports et de la Sécurité routière. Au Queensland, un fonds spécial permet de financer les actions de contrôle et des interventions de Sécurité routière non récurrentes. En quelque sorte, il s'agit d'une application du principe du « pollueur-payeur ». Comme pour le choix des lieux de contrôle, une communication sur la manière de faire et une transparence sur les modalités d'intervention permettent d'asseoir la légitimité du programme et de le protéger des critiques peu fondées, mais alimentant les mythes populaires.

Pour conclure

La mise en perspective de différents programmes de CAV permet de mettre en évidence des récurrences, des traits communs, mais aussi des manières différentes, qui conduisent à une structuration particulière du système de gouvernance. Ces architectures particulières de systèmes sociotechniques et leurs modalités de fonctionnement constituent autant de sources d'inspiration et d'échanges pour les autres dispositifs, de possibilités de trouver des réponses à des questions rémanentes.

Références

- Carnis Laurent (2017), *Les politiques d'automatisation des contrôles de vitesse : entre logiques institutionnelles, formes organisationnelles et contraintes opérationnelles,* éditions de l'Ifsttar, Série Mobilité, logistique, 254 pages.
- Carnis Laurent (2008a), "A Neo-institutional Economic Approach to Automated Speed Enforcement Systems", *European Transport Research Review,* (2)1: 1-12.
- Carnis Laurent (2008b), *Impact contrôle automatisé feu rouge : éléments de réflexion critique autour d'une revue de littérature,* Rapports CETE de l'Ouest, DES / Groupe SR, Centre d'études techniques de l'équipement, Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer, mars, 55 p.
- Carnis Laurent (2007), « L'automatisation des contrôles de vitesse, les nouvelles technologies et le gendarme », *Futuribles, Analyse et Prospective,* n° 353, juin 2009, pp. 25-37.

IFSTTAR

LES COLLECTIONS DE L'IFSTTAR

Voir pp. 138, 269, 273 à 278, 290, 344.

Les 18 mesures prises par le CISR du 9 janvier 2018

De 1970 à 2017 le trafic a été multiplié par 3 (de 200 à 600 milliards de km) et le nombre de tués a été divisé par 5 (18 000 à 3 500 tués par an). Ainsi en 50 ans, le risque de mourir sur la route par km parcouru a été divisé par 15.

Mesure 1

« Favoriser un engagement fort et global des citoyens en faveur de la Sécurité routière, auprès des jeunes, des étudiants, des seniors, des partenaires sociaux, des agents de l'État, les organismes de protection sociale. »

C'est un rituel, tous les gouvernements s'engagent haut et fort dans cette mobilisation générale des citoyens, mais oublient toujours les constructeurs et les pouvoirs publics. « La Sécurité routière : tous responsables », et chacun avec ses responsabilités :

- le conducteur qui a acheté son bolide pour se droguer à la vitesse ?
- le constructeur qui vend cette drogue lucrative ?
- les pouvoirs publics qui laissent faire ?

Cette mesure propose des simulateurs de conduite dans les missions locales. Encore faut-il que ces appareils n'incitent pas les apprentis à transgresser le Code de la route, comme certains simulateurs de conduite de cyclomoteurs que les collégiens font circuler sur l'écran à 60 km/h, alors que le Code de la route limite leur vitesse maximale à la construction à 45 km/h !

Mesure 2

« Signature d'une charte numérique par tous ceux qui viennent de réussir l'examen du permis de conduire qui les engage à se comporter dans tous les actes de leur vie de conducteur, de façon à respecter et à protéger l'ensemble des usagers de la route. La signature sera le préalable à l'obtention du certificat permettant de conduire. »

Le papier ne refuse jamais l'encre.

Mesure 3

« Confier au Conseil national de la Sécurité routière une réflexion relative à la valorisation des comportements exemplaires sur la route. »

Au Québec, après avoir étudié les fichiers nominatifs des permis à points d'une part et d'autre part des accidents et des infractions, la Société des assurances a établi une relation entre les points retirés et le taux d'accidents : il s'avère que **le risque que présente le conducteur est proportionnel au nombre de points retirés de son permis de conduire.**

Il y a quelques années nous proposions qu'une baisse de cotisation d'assurance soit consentie aux personnes détentrices de leurs 12 points pendant 6 années consécutives.

Mesure 4

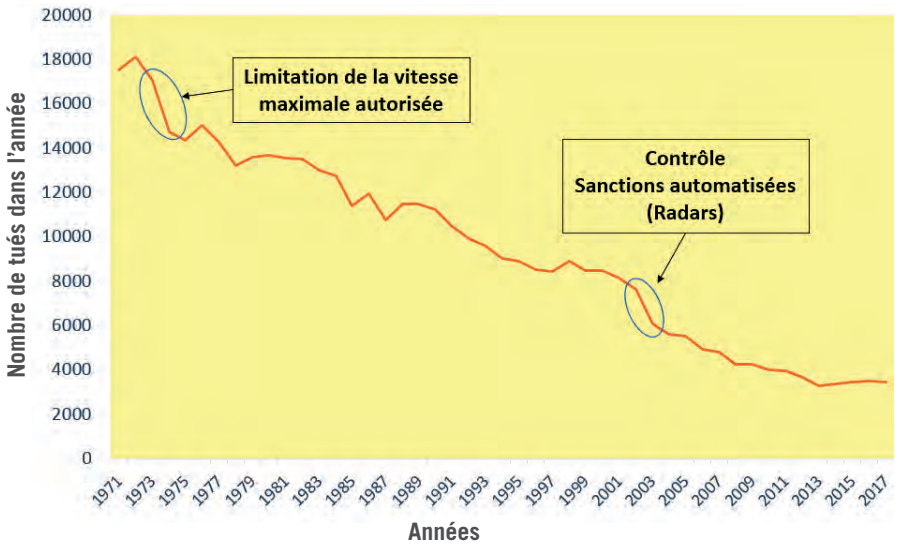
« Dans le cadre des textes financiers pour 2019, le gouvernement créera un fonds d'investissement pour la modernisation des structures sanitaires et médico-sociales destinées à la prise en charge des accidentés de la route. Ce fonds sera doté de l'intégralité du surplus des recettes perçues par l'État lié à l'abaissement des vitesses maximales. »

L'expérience de la vignette auto montre que ces promesses d'affectations spécifiques ne restent que promesses.

Mesures 5, 6, 7 et 8

« Faire baisser le nombre de morts en réduisant la vitesse moyenne sur les routes les plus accidentogènes. »

Évolution de la mortalité routière



La courbe de l'évolution de la mortalité routière depuis 45 ans montre 2 baisses significatives, la première en 1974 (– 13,5 %) due à la limitation des vitesses, la seconde en 2003 (– 20,8 %) due aux contrôles (radars). D'où tout l'intérêt d'agir sur la vitesse : elle conditionne la survenue et la gravité de l'accident.

Mesure 5

« Réduire de 90 km/h à 80 km/h les vitesses maximales autorisées sur les routes à double sens, sans séparateur central en dehors des routes à deux fois deux voies et des routes à trois voies qui sont conçues pour permettre des dépassements sécurisés. »

Sur les routes à double sens, sans séparateur central, 2 188 personnes ont été tuées en 2016, soit 60 % de la mortalité routière. La pseudo expérimentation effectuée sur 86 km de route entre juillet 2015 et juin 2017 a eu le mérite de confirmer, une fois de plus, que les vitesses pratiquées diminuent quand les vitesses autorisées baissent.

Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) a fait des relevés de vitesse :

	Juin 2015 VMA = 90 km/h	Mai 2017 VMA = 80 km/h	Évolution
Vitesse moyenne **véhicules légers**	86,0 km/h	80,9 km/h	– 5,1 km/h
Vitesse moyenne **poids-lourds**	79,5 km/h	76,8 km/h	– 2,7 km/h
Vitesse moyenne **tous véhicules**	85,0 km/h	80,3 km/h	– 4,7 km/h

Ces relevés de vitesse et le modèle de Nilsson permettent d'estimer une réduction de la mortalité sur ce réseau d'environ 20 % (400 vies sauvées). **Parmi les 18 mesures, c'est la seule capable de produire des résultats importants et à court terme.**

Il est à noter que la VMA sera relevée à 90 km/h sur les sections à 3 ou 4 voies, dès lors qu'au moins 2 voies sont affectées à l'un des sens de circulation. Sur les sections de routes à 3 voies, la VMA est différenciée selon le sens de circulation : la VMA est à 80 km/h sur le sens à 1 voie de circulation alors qu'elle passe à 90 km/h dans le sens à 2 voies de circulation. La VMA des poids-lourds reste à 80 km/h.

Suite des Mesures 5, 6, 7 et 8

En 1973, au moment du premier choc pétrolier, la vitesse sur les autoroutes n'était pas limitée. Le taux de mortalité était de 3,6 tués par 100 millions de kilomètres parcourus. Quand la vitesse a été abaissée à 130 km/h ce taux s'est abaissé à 1,5 soit une réduction de plus de 50 % de la mortalité.

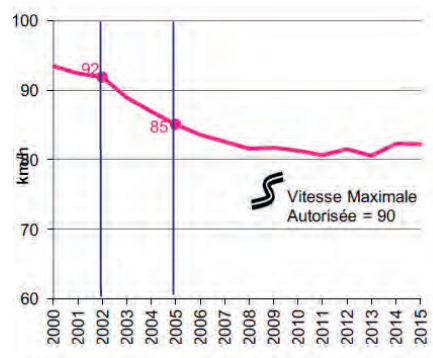
En 1990, la France a abaissé la vitesse en agglomération de 60 km/h à 50 km/h. Au cours des deux années suivantes, il y a eu une diminution de 15,4 % du nombre des tués.

Le modèle de Nilsson

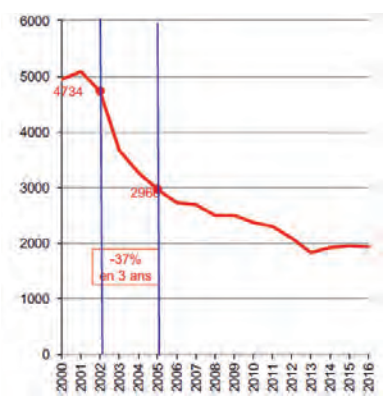
Les travaux conduits depuis 1980 par les chercheurs G. Nilsson puis R. Elvik montrent que **« une variation de la vitesse de 1 % induit une variation du nombre d'accidents corporels de 2 % et une variation du nombre d'accidents mortels de 4 % ».**

La réduction de la vitesse moyenne pratiquée consécutive à l'installation des radars, entre 2002 et 2005 sur les routes à double-sens, sans séparateur central en dehors des routes à deux fois deux voies et des routes à trois voies (– 7 km/h) et la réduction de la mortalité constatée pendant la même période (– 37 %) démontrent la validité de cette modélisation.

Vitesse moyenne de jour
pour les véhicules de tourisme



Mortalité sur les routes à double sens hors agglomération



Il y a une très forte corrélation entre ces 2 courbes : Ces 2 courbes montrent une forte corrélation entre la variation de la vitesse moyenne et la variation de la mortalité.

Mesure 6

« Développer la régulation dynamique des vitesses sur certains tronçons pour adapter la vitesse aux conditions de circulation. »

Réduire la vitesse maximale autorisée lors des pics de pollution ou sur les autoroutes quand la circulation est proche de la saturation est une solution déjà mise en œuvre qui est à privilégier.

Mesure 7

« Publier sur le site internet de la Sécurité routière une carte présentant l'implantation des radars automatiques sur le territoire français, le lien avec l'accidentalité et les recettes générées, pour une information fiable et transparente des usagers de la route. »

L'information objective est une bonne chose, elle permet de contrecarrer les fausses nouvelles largement diffusées par les lobbies opposants.

Mesure 8

« Donner la possibilité à un conducteur contrôlé en excès de vitesse de plus de 40 km/h et faisant l'objet d'une suspension de permis de continuer à conduire, à condition de ne conduire qu'un véhicule équipé d'un contrôleur électronique de vitesse. »

Bonne mesure, mais le contrôleur électronique de vitesse n'est pas opérationnel, la faisabilité technique n'est pas encore établie. On peut craindre qu'il ne voit jamais le jour. Il y a longtemps que nous demandons, dans le cadre de sanctions pour excès de vitesse, de contraindre les contrevenants à conduire des véhicules dont la vitesse maximale est limitée et équipés d'un enregistreur de données (boîte noire qui existe), comme sanction alternative à l'annulation du permis de conduire.

Mesures 9 et 10

« Protéger les piétons et accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité. »

Entre 2002 et 2008, la mortalité des piétons a diminué de 37 % et celles des cyclistes de 34 % bien qu'aucune mesure particulière à leur égard n'ait été prise. Les piétons et cyclistes jeunes et vieux, ont tous bénéficié de la réduction de la vitesse des véhicules motorisés.

La réduction de la vitesse de circulation des véhicules à moteur diminue la mortalité de tous les usagers, qu'ils soient dans ces véhicules ou à l'extérieur comme les cyclistes ou les piétons.

Mesure 11

« Lutter contre la conduite sous l'emprise de l'alcool.
• Inciter les usagers de la route à l'auto-évaluation de leur taux d'alcool.
• Favoriser l'usage de l'Éthylotest Anti-Démarrage (EAD). »

Les 2/3 des accidents mortels liés à l'alcool se produisent avec des conducteurs dont l'alcoolémie dépasse 1,5 g/l.

	Mortalité	Nbre de morts liés à l'alcool	% de morts liés à l'alcool
2002	7 741	2022	26 %
2016	3 477	819	23,5 %
Variation	– 55 %	– 59 %	

La diminution du nombre de tués liés à l'alcool est proche de la réduction de l'ensemble des tués sur la route consécutive à la mise en place des radars et à la baisse des vitesses pratiquées. On constate donc que les baisses de vitesse font diminuer tous les types d'accidents dans lesquels d'autres facteurs sont en jeu, et pour lesquels rien n'a été fait spécifiquement : alcool, arbres, par exemple, ce qui montre que la vitesse est une cause omniprésente d'accidents. Quand un usager alcoolisé fait une sortie de route, il risque moins la mort depuis la réduction très importante des vitesses de circulation à partir de 2003.

L'auto-évaluation de l'alcoolémie, ne présente aucun intérêt. Les personnes qui conduisent sous l'influence de l'alcool ont des alcoolémies élevées et elles savent parfaitement qu'elles ne devraient pas conduire. Depuis 2011, nous attendons toujours la mise en place de l'usage d'un éthylotest-antidémarrage comme condition autorisant la conduite après des infractions liées à l'alcool.

La Ligue est indignée par les politiques commerciales agressives des industriels de l'alcool.

Mesure 12

« Permettre aux forces de l'ordre, à leur demande, de suspendre temporairement la localisation de leur contrôle d'alcoolémie et de stupéfiants. »

En 2011 le lobby des avertisseurs de radars et le Ministère de l'Intérieur ont signé un protocole permettant de travestir les « coyotes » en avertisseurs de danger et ainsi de réduire l'efficacité de tous les contrôles de police et de gendarmerie, et celle des radars automatiques. Cette mesure a pour objet de limiter les méfaits de cette connivence. Les gendarmes et les policiers doivent pouvoir assurer le blocage de tous les avertissements de leur présence, notamment pour des contrôles de vitesse.

Ce n'est pas encore gagné !

Mesure 13

« Les forces de l'ordre pourront retenir le permis de conduire d'une personne sanctionnée pour conduite avec usage de téléphone tenu en main : le permis sera retenu lorsque le conducteur tient son téléphone en main et commet en même temps une infraction menaçant la sécurité d'autrui. »

Téléphoner au volant, tenu en main ou kit mains-libres, c'est :

- une augmentation significative des temps de réaction,
- une augmentation de la charge mentale,
- une altération de l'attention allouée à la conduite : chute de plus d'un tiers de l'attention au cours d'une conversation téléphonique en « mains-libres »,
- une moins bonne appréciation et perception des situations,
- une modification du comportement visuel.

Le sur-risque d'avoir un accident corporel lorsque l'on téléphone en conduisant est évalué à 3 avec un téléphone tenu en main ou kit mains-libres. Une étude française attribue près de 10 % des accidents corporels à l'usage du téléphone en conduisant en raison de la composante cognitive de la distraction.

Aggraver les sanctions quand le téléphone est tenu en main ne fera qu'augmenter l'usage du téléphone posé sur le siège avant, il ne réduira pas le risque.

Mesure 14

« Placer immédiatement en fourrière le véhicule de l'auteur d'une infraction grave au Code de la route. »

Cette mesure sera efficace quand elle sera opérationnelle.

Mesure 15

« Protéger et responsabiliser les usagers de deux-roues motorisés. »

Bon courage !

Les deux-roues motorisés, c'est 2 % du trafic et 21 % de la mortalité routière et 44 % des accidents graves.

Mesure 16

« Protéger les acheteurs d'un véhicule d'occasion. Mettre à disposition de tout acheteur d'un véhicule d'occasion, gratuitement et simplement, sur le même principe que le certificat de non gage, l'historique des réparations importantes survenues sur ce véhicule. »

Cette mesure ne réduira que faiblement la mortalité routière, si toutefois elle voit le jour.

Mesure 17

« Améliorer la prise en compte des personnes récidivistes. Augmenter la durée des stages de sensibilisation à la conduite de 2 à 3 jours pour les usagers qui ont déjà suivi deux stages au cours d'une période de cinq ans. Consacrer cette journée supplémentaire de stage à l'examen de questions comportementales et psychologiques centrées sur la récidive. »

Tous les ans, 300 000 personnes suivent un stage de sensibilisation à la Sécurité routière. Il n'y a pas eu d'évaluation sérieuse de l'efficacité de ces stages.

Mesure 18

« Anticiper les nouvelles technologies au service de la Sécurité routière. »

En 2012, si tous les conducteurs avaient respecté les vitesses limites autorisées, 18 % de l'ensemble de la mortalité routière aurait pu être évitée (soit 600 personnes en 2017).

Le LAVIA prend en compte la position du véhicule grâce au GPS et, en fonction de cette position, recherche dans une base de données embarquée les vitesses limites autorisées à cet endroit. Le LAVIA limite alors la vitesse maximum du véhicule en fonction de cette vitesse réglementaire. Cette nouvelle technologie au service de la Sécurité routière est au point depuis 2006, elle apparaissait prometteuse. Cependant depuis 12 ans, cet antidote contre les radars est resté au frigo.

Revue de presse

Sécurité routière

Philippe Meyer – La semaine juridique – Édition générale n° 4 – 22 janvier 2018.

Le Gouvernement annonce une limitation de la vitesse autorisée à 80 km à l'heure sur toutes les routes secondaires. J'aborderai cette décision en remontant dans le temps et dans l'espace. Dans un film de Michael Mann, « Révélations », Al Pacino incarnait un journaliste de « 60 minutes », l'un des plus célèbres magazines d'information des États-Unis et Russel Crowe un ingénieur employé par un fabricant de cigarettes. Ce biologiste refusait de garder le silence sur l'utilisation d'ingrédients chimiques augmentant la dépendance à la nicotine, favorisant le développement de cancers et agissant sur le système nerveux central. Il s'agissait d'une histoire vraie, et le témoignage du biochimiste coûta à l'industrie du tabac 246 milliards de dollars. Le film sortit fin 1999. Le gouvernement des États-Unis jura, mais un peu tard, qu'on ne le prendrait plus à se laisser embobiner par l'industrie privée.

Pourtant, il lui fallut 7 ans pour publier le rapport de la direction générale de la Sécurité routière sur les conséquences de l'usage au volant des téléphones portables. Cette étude serait encore sous le boisseau si une main anonyme ne l'avait pas fait parvenir au *New York Times*. Elle établissait que l'usage du téléphone au volant était la cause de 240 000 accidents, dont 995 mortels. Interrogé par le *New York Times,* l'ancien directeur de la Sécurité routière étatsunienne fit état de pressions politiques lui enjoignant de ne pas publier cette étude sous menace de voir couper l'ensemble de ses crédits.

La recherche montrait qu'un conducteur qui téléphone, avec ou sans kit mains-libres, est déconcentré, cesse de regarder dans son rétroviseur, réagit plus lentement. Ses capacités à éviter les obstacles diminuent, de même que celles à maintenir une distance de sécurité avec les autres véhicules, à réagir à une situation critique et même à maintenir son véhicule en ligne droite. Depuis l'étude que dissimula la Sécurité routière étatsunienne, les chercheurs d'une université du Texas ont dénombré en 5 ans 16 141 décès consécutifs à des accidents provoqués par des conducteurs envoyant des textos au volant. Ils ont obtenu ces chiffres en croisant les données fournies par le Centre national de regroupement des données sur les accidents mortels et celles issues de la Commission fédérale des communications.

En France, l'Institut national de la santé et de la recherche médicale et l'Institut français des sciences et technologies des transports ont publié une étude qui établit que 6 % des conducteurs sont, à un instant T en train d'utiliser leur téléphone ce qui triple les risques d'accident, que l'utilisation d'un kit mains-libres ne diminue pas. L'envoi de SMS au volant ou la consultation de ses courriels multiplie ce risque par 23. Qu'a fait ou que fera le Gouvernement de cette étude, lui qui met la Sécurité routière au premier rang de ses préoccupations ? Parions qu'il fera ce qu'il a déjà fait sur le même sujet : une grande campagne de sensibilisation qui donnera du travail aux communicants et aux publicitaires. Vous n'imaginez tout de même pas que le Gouvernement se fâcherait avec les industriels de la téléphonie mobile au nombre desquels on compte tant de propriétaires de journaux ?

Shenzhen : les contrevenants aux règles de circulation identifiés par la high-tech

Le Quotidien du Peuple en ligne – 4 mai 2018 – Rédacteurs : Wei Shan, Guangqi CUI.

Alors qu'elle se rapproche de son objectif, devenir une ville intelligente, Shenzhen utilise la technologie de reconnaissance faciale pour identifier les contrevenants aux règles de la circulation et leur infliger des amendes. Quarante ensembles de dispositifs de surveillance, installés principalement aux intersections à fort trafic, ont été officiellement mis en service le 1er mai.

Selon la police routière de la ville, cette véritable police électronique accordera une attention particulière aux personnes de certains secteurs professionnels – les coursiers, par exemple – ainsi qu'aux personnes dont le permis de conduire a été annulé. Quatre types de violations – le passage au feu rouge, le non-respect des feux de circulation, les véhicules non motorisés circulant sur les routes et la conduite sans permis – feront l'objet d'une surveillance étroite.

Au total, 58 cas de non-respect des feux par les piétons et 67 cas impliquant des véhicules non motorisés ont été détectés le premier jour. Les contrevenants seront avertis par SMS et condamnés à une amende en fonction de la gravité de l'infraction. (–)

En avril de l'année dernière, la police de la circulation a installé un ensemble de caméras de surveillance à une intersection clé, qui utilise la technologie de reconnaissance faciale pour identifier les piétons ne respectant pas les feux. Les photos ont été comparées avec celles d'une base de données policière, et les images et les renseignements personnels des contrevenants ont été affichés sur de grands écrans LED installés au carrefour.

La plupart des gens semblent avoir accepté cette nouveauté, disant que cela devrait permettre de réduire les irrégularités et de promouvoir le progrès social. *« Cette mesure est une contrainte pour les personnes qui ont une faible conscience des règles de la circulation. À long terme, moins de personnes violeront les règles et notre société deviendra meilleure »*, a ainsi déclaré Lin Zhiwei, un résident de Shenzhen âgé de 56 ans.

Cependant, certains ont également fait part de leurs préoccupations au sujet des risques pour la vie privée que constitue l'affichage des informations des contrevenants sur un écran public. *« L'affichage public de photos et d'informations sur les contrevenants risque de créer un problème de confidentialité »*, a souligné un autre habitant de Shenzhen. (–)

Vie de la Ligue

Conseil d'Administration du 10 mars 2018

La Présidente a rappelé les risques qui sont souvent pris par les forces de l'ordre qui mettent parfois leur vie en danger en s'exposant à une violence routière extrême. Chantal Perrichon a donc dédié ce Conseil d'Administration à un jeune adjoint de Sécurité grièvement blessé dans une opération de contrôle.

Quelques temps forts du Conseil d'Administration :

- Face à la nécessité d'évaluation des politiques de Sécurité routière menées au niveau national, le Conseil d'Administration a pointé l'intérêt d'améliorer le niveau de connaissance dans différents domaines :
  – Les comportements dangereux intégrant la récidive.
  – L'efficacité des stages de récupération de points.
- Un travail collectif sur la publication des cartes de l'accidentalité par département a été décidé afin de renforcer l'argumentaire sur la pertinence de la limitation à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles. Cette analyse devrait démontrer que les accidents se produisent majoritairement sur ces axes.
- La Ligue produira un communiqué de presse sur la mesure du 80 km/h qui sera diffusé au niveau national puis décliné dans les départements. D'autres actions de terrain pourront être menées ensuite (déploiement de silhouettes par exemple).
- L'intégration des correspondants locaux dans les statuts de la Fédération Nationale sera proposée au vote de l'AG ainsi que la suppression de la référence aux Délégués régionaux.

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

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

Vie des asso's

La communication dans la presse locale est une action importante mise en œuvre par les associations départementales et les correspondants. Elle permet d'informer un large public sur les activités de la Ligue mais aussi sur les positions qu'elle défend. Face à la désinformation, cette communication est essentielle. Ci-après l'exemple des AD de Haute-Savoie et de Gironde.

L'AD de Haute-Savoie

Article de Jean-Jacques BERCHEMIN, publié dans *Le Dauphiné* le 18 mars 2018

« Ils ne font pas parler d'eux, mais ils agissent. La Ligue contre la violence routière, que préside sur le plan départemental Michel Charvin, vient de recruter dans le Chablais deux autres personnes : Giovanni Pisanu, formateur de conduite automobile et de sécurité routière, et Benoît Grandcollot, qui assurera le relais entre le tronçon Évian – Saint-Gingolph.

Les membres de la LCVR 74, dont le siège est à Annecy, ont décidé de prendre... le volant par les cornes. Ils pointent surtout le gros problème de dangerosité sur la RD 1005. Notamment la portion routière en Évian et Saint-Gingolph, source accidentogène. Sur cette portion, la vitesse est limitée à 70 km/h et à 50 km/h en agglomération. Or, les automobilistes pressés dépassent largement la vitesse autorisée.

L'association a d'ailleurs saisi les services de l'État "pour faire évoluer les infrastructures routières, mais surtout policer les usagers de la route". En accord avec une limitation à 80 km/h sur les routes ne bénéficiant pas de rail de sécurité, LCVR 74 prône une surveillance accrue sur les axes. »

Michel Charvin, président de la LCVR 74, Giovanni Pisanu, membre, Guy Ouvigneur, ancien président et Benoît Grandcollot, plus spécialement chargé de la sécurité sur le tronçon Évian – Saint-Gingolph. Photo *Le Dauphiné libéré* – Joseph Ticon.

L'AD de Gironde

Dans un contexte de désinformation ambiant sur la mesure du 80 km/h, Robert Santander, Président de l'AD de la LCVR 33 a diffusé un communiqué de presse auprès des médias locaux. Ce document nous a servi également pour établir les contacts avec les médias mais est aussi un excellent outil de dialogue avec nos députés de Gironde (4 sur 12 rencontrés depuis janvier, en cours de relance ainsi que les sénateurs). Ci-dessous le texte intégral du communiqué de presse.

Communiqué : 80 km/h en Gironde – Pour la liberté de se déplacer en toute sécurité !

La Ligue contre la violence routière de Gironde (LCVR 33) se félicite des récentes mesures prises par le gouvernement pour lutter contre l'insécurité routière. La LCVR 33 a contribué à l'émergence de telles mesures afin de promouvoir la vraie liberté de pouvoir se déplacer, à pied, en vélo, en voiture en toute sécurité sur les routes de notre département.

Impopularité : ces mesures touchent à deux mythes, celui de la voiture et celui de la liberté, d'où leur impopularité. Elles seront cependant particulièrement efficaces dans notre département où plus de la moitié des accidents mortels, ont lieu sur les routes concernées par le passage à 80 km/h(*).

Liberté : la LCVR 33 défend le droit de chacun à se déplacer dans notre département en totale sécurité. C'est une liberté fondamentale, autrement plus juste que celle que s'octroient des conducteurs d'aller plus vite, de téléphoner au volant, de s'alcooliser, de se droguer et de tuer ou blesser en conduisant.

Coût humain : en 2017, **73** personnes ont trouvé une mort brutale sur nos routes girondines, et **1 614** ont été blessées, dont **530** hospitalisées(*). Combien de ces familles sont définitivement brisées, et vont supporter cela quotidiennement pour toujours ? Qui se soucie encore d'elles en ce début janvier 2018 ?

Impact économique : selon les normes OCDE, cette accidentalité en Gironde représente, pour la seule année 2017, un coût pour la société de plus de **468 millions d'euros**(*). Comment des détracteurs peuvent-ils opposer à cette perte effroyable, un coût dérisoire de panneaux ou un montant d'amendes ou encore quelques minutes de plus sur la route ?

Gain de temps : ces mesures nous feront gagner du temps, du temps de vie, car pour certains d'entre nous, ils arriveront plus tard à destination, mais ils arriveront vivants. Et pour aller de Bordeaux jusqu'à Blaye, Lacanau et même Soulac, le temps de parcours n'augmentera pas de plus de 5 minutes mais avec une sécurité accrue, pour les automobilistes et pour les autres usagers.

Position d'élus en France : en mettant en doute cette mesure de réduction de vitesse maximum autorisée à 80 km/h, dont l'efficacité est incontestable, certains élus, pas tous, heureusement, acceptent par avance que plusieurs de leurs concitoyens soient tués ou blessés en 2018 sur les routes. C'est un courage politique que d'accepter la mesure.

Sans cette mesure prise rapidement, combien d'entre nous, (parents, enfants, amis) seront tués ou blessés en 2018 ?

(*) Sources : ONISR et Préfecture de Gironde.

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 **(lcvrdijon@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 Guillemin – 57, boulevard Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 03 84 72 66 78 **(michel.guillemin.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
(lcvrviolenceroutiere4485@gmail.com) – (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) – (violenceroutiere 5962.free.fr)**

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

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

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

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

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

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

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

74 – Haute-Savoie : 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 **(violenceroutiere.78.contact@gmail.com) (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 Dizy, 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 : .....

o **Cotisation et abonnement : 36** € o **Cotisation seule : 30** € o **Abonnement à Pondération : 9** €
o **Cotisation couple : 50** € o **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.