



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **Passages à niveaux :
feux fixes ou clignotants ?**
p.9

➔ **BUS-CAN : il ne leur
manque que la mémoire**
p.10

➔ **Rodéos :
la loi renforcée**
p.16

➔ **Enquête et reconstitution
d'accidents**

DOSSIER p.12



SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 6 – Brèves
- 7 – Sens unique : La dénonciation n'a rien à voir avec la délation
- 8 – Pas de règle pour le *Pastis 51* ?
- 9 – Fixe ou clignotant ?
- 10 – Il ne leur manque que la mémoire...
- 12 – Dossier : Enquête et reconstitution d'accidents
- 16 – La loi renforce la lutte contre les rodéos motorisés
- 18 – Revue de Presse
- 19 – Vie de la Ligue
- 21 – Vie des asso's
- 23 – Associations départementales
- 24 – Conseil d'administration, Bureau national et bulletin d'adhésion

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

15, rue Jobbé-Duval
75015 PARIS
Tél. : 01 45 32 91 00
E-mail : secretariat@violenceroutiere.org
Site Internet : www.violenceroutiere.org
www.voiturecitoyenne.fr

Directrice de la publication :

Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :

Pierre Lagache

Imprimerie :

Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

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

Crédits Photos : © Voix du Nord ; Vancouver Sun PNG (p. 6), © ricardoferrondo-stock adobe.com (p. 7), © Bernard Basset (p. 8), © Hubert Héliers-stock-adobe.com (p. 9), © Fabrice Balsamo (p. 12), © Gendarmerie Nationale, Pôle Judiciaire (p. 12-13-14), © Francis Pellier (p. 14), © Voix du Nord (p. 16), © DDM-Laurent David ; Dépêche du Midi-DR (p. 17), © Le Télégramme (p. 21), © Préfecture de Haute-Savoie ; La Dépêche du Lot-Salvet ; AD Ain (p. 22).

DU BUS-CAN À LA BOÎTE NOIRE...



Nous savons que la première quête des victimes confrontées à l'accident de la route est celle de la vérité des faits et de l'établissement des responsabilités. L'enquête est alors un élément déterminant dans la reconstruction, car elle est le socle sur lequel le procédé de réparation pourra être engagé. L'article sur la technologie du BUS-CAN nous montre le champ du possible ouvert par la technologie pour l'accès aux données. Ces dernières pourraient permettre de comprendre les circonstances d'un accident (principe de la boîte noire), mais on y apprend par ailleurs que les assureurs sont aujourd'hui des freins à la mise en œuvre d'un dispositif qui serait pourtant au ser-

vice de la justice et du respect des victimes !

Le dossier vous propose une immersion au sein des services de recherche de la gendarmerie nationale. On y découvre une organisation efficiente où la technologie est au cœur du processus d'enquête.

Grâce à l'évolution des techniques, le chemin qui doit nous permettre d'approcher la vérité n'a donc jamais été aussi facile d'accès, mais encore faut-il que la volonté politique soit aidante. Le souhait de la Ligue contre la violence routière de voir la boîte noire installée dans les véhicules reste plus que jamais essentiel.



Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

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

Nos Valeurs

Indépendance

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

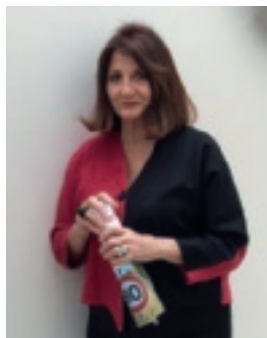
Rigueur

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

Proximité

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

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



Chantal PERRICHON,
Présidente de la Ligue
contre la violence routière

Les ministres démagogues qui faisaient passer la vitesse avant la vie et le handicap ont quitté le Gouvernement. Bon débarras. Maintenant, seule une gestion exemplaire du 80 km/h permettra de convaincre à court terme la majorité des usagers qui sont soumis en permanence à une désinformation organisée.

Ainsi, les failles majeures, identifiées depuis 5 à 20 ans, doivent être corrigées en urgence. Pour ce faire, des programmes précis, avec un calendrier et des chargés de mission responsables de leur bonne fin sont essentiels.

La France souffre d'un déficit permanent d'aptitude à l'évaluation. Mais si nous avons su analyser la réussite de la politique de J. Chirac qui a permis de diviser par deux la mortalité (grâce notamment au contrôle sanction automatique), à ce jour, l'État et ses gestionnaires, politiques ou administratifs, n'ont pas effectué la même démarche pour l'échec de la période 2014/2016.

Pourquoi cette amertume dans nos rangs aujourd'hui, quand nous devrions nous réjouir que l'effet d'annonce du 80 km/h en janvier et son application en juillet aient déjà sauvé 145 vies en neuf mois. Parce que les résultats ne sont pas suffisants, faute d'une gestion adaptée à l'application de la décision. Malfaisance, insuffisance, les deux ?

Des mesures concrètes s'imposent aujourd'hui en urgence.

- Tant que **5 à 10 véhicules banalisés dans chaque département** ne sillonneront pas **en permanence** les routes pour contrer les avertisseurs de radars qui affaiblissent les contrôles, des observateurs bénévoles qui effectuent actuellement des mesures de vitesse (pour à nouveau pallier les carences de l'État) pourront prouver qu'une fraction importante des conducteurs ne respectent pas le 80. Ce n'est pas surprenant. Au lieu d'utiliser les réservistes des forces de l'ordre (en prétextant le coût ou le manque de volontaires), la DS(C)R a lancé une expérimentation en Normandie avec des sociétés privées. La reconnaissance des panneaux a été présentée comme le nec plus ultra d'une technologie qui allait éliminer la suspicion à l'égard de personnes non assermentées. Hélas, ce serait un fiasco : des centaines de kilomètres parcourus pour une poignée de PV inutilisables. Signalons que les véhicules conduits par les policiers, selon la méthode classique, continuent à remplir leur mission. Suffit qu'ils roulent ! Il est urgent de choisir entre l'efficacité assurée par la simplicité, et les sophistications informatiques inutiles qui sont en train de devenir une spécialité de l'administration française.
- Il faut impérativement **étendre à la vitesse la douzième mesure du CISR** du 9 janvier : « *permettre aux forces de l'ordre, à leur demande, de suspendre temporairement les systèmes de localisation de leur contrôle d'alcoolémie et de stupéfiants.* » ! Alors qu'une mesure de rupture centrée sur la vitesse, première cause de mort sur les routes, vient enfin d'être adoptée, il est incohérent d'avoir une possibilité d'agir efficacement pour les contrôles et de ne pas l'utiliser.
- Un énième groupe va se concerter pour établir un énième diagnostic de ce qui ne fonctionne pas dans le retrait de points, après interception par les forces de l'ordre, sous prétexte que de nouveaux logiciels sont utilisés ! Comment faut-il le dire pour être compris ? Depuis 2011, « l'évaporation » d'environ 50 % des points à retirer est stable et connue, et seule **la nomination d'un chef de projet, mandaté pour remédier à cette situation**, avec obligation de rendre compte de l'avancement des progrès, montrerait la volonté de concrétiser une promesse de notre actuel Président. Les experts, avec qui nous travaillons, nous ont inculqué l'exigence de la rigueur qui ne relève ni du formalisme ni de la polémique, mais qui assure la qualité de l'information. Nous venons de découvrir, grâce à leur vigilance, que la situation a empiré en 2017. Dans le « *Bilan des infractions et des retraits de points* » de 2017 que vient de publier l'ONISR⁽¹⁾, nous découvrirons avec stupéfaction que plus de 60 % des points n'ont pas été retirés après contrôles positifs d'alcoolémie (contraventionnels et délictuels) par les forces de l'ordre. Un record ! Voir l'encadré page suivante.
- Si l'on veut augmenter l'acceptabilité pour le 80, il faut faire confiance à l'intelligence des Français et **communiquer en toute transparence les résultats sur les vitesses moyennes pratiquées et la localisation de l'accidentalité** sur les routes concernées. N'avoir installé que 40 observatoires de vitesses, alors qu'il en faudrait plusieurs par département et avoir des résultats trimestriels, est inexcusable.

⁽¹⁾ Observatoire National Interministériel de Sécurité routière.



- L'argent ne manque pas à la DS(C)R, mais ce n'est pas en gaspillant des millions d'euros pour combler le puits sans fond d'une communication jamais évaluée que l'information sera enfin correctement transmise. L'urgence, comme dans les exemples précités, réside dans **la nomination d'une personnalité capable d'anticiper, de diriger des équipes avec des chefs de projets rendant compte de leurs résultats selon un agenda et des critères précis**. L'évaluation est indispensable pour assurer la gestion et l'effectivité d'une mesure. En son absence, il est impossible de neutraliser les polémiques permanentes, entretenues par des opposants qui exploitent l'insuffisance de preuves. Ainsi, devant l'incapacité de la DS(C)R de répondre aux interrogations des médias, des élus, des politiques et du public, nous avons été obligés de faire une étude initiée et coordonnée par C. Got, qui a eu un retentissement national. Ces cartes départementales, établissant l'accidentalité mortelle au niveau des voies, sont un outil de compréhension majeur et sont consultées constamment. Cette étude, indispensable et d'utilité publique, réalisée par des bénévoles, n'a coûté aucun euro à l'État. N'est-il pas éclairant de lire dans la presse⁽²⁾ le 20 juin que « *pour tenter de convaincre, la Sécurité routière présente études et statistiques... À quelques jours de l'entrée en vigueur du 80 km/h sur une partie du réseau secondaire, E. Barbe, le délégué interministériel à la sécurité routière a sorti, ce mercredi, lors d'une conférence de presse, des chiffres, des schémas et des interviews filmées de chercheurs. En une heure de présentation, ce dernier a souhaité démontrer l'intérêt de réduire de 10 km/h la vitesse sur les axes en double sens, d'une voie chacune et sans séparateur central. L'un des moments intéressants fut de voir apparaître sur écran le professeur norvégien Rune Elvik. Un visage est enfin mis sur la fameuse formule scientifique selon laquelle "1 % de vitesse en moins équivaut à 4 % de morts en moins". Il était temps !* ». Ces éléments auraient dû circuler dès la fin du CISR de janvier pour étayer la décision, la rendre compréhensible et par conséquent acceptable. Mais la pédagogie que tous attendaient a été paralysée, placardisée par la lenteur et des tergiversations exaspérantes. Dommage, elle aurait évité ensuite de transformer nos policiers et nos gendarmes en distributeurs de flyers. À chacun sa mission, j'oubliais... ses responsabilités !

Je dédie ce numéro de *Pondération* à la petite Loreen, âgée de 6 ans lorsqu'elle fut tuée par un chauffard qui s'était enfui après l'avoir percutée. Dix années furent nécessaires pour le retrouver et le juger. Grâce à un appel anonyme 5 ans plus tard, les enquêteurs ont repris leurs investigations et retrouvé la voiture grise dont le rétroviseur avait été arraché lors de l'accident. Mais il aura également fallu la ténacité du procureur pour obtenir des aveux durant l'audience. « *J'ai fait comme si ça n'avait pas existé. J'avais pris l'habitude de vivre avec ça* ». Tels furent les commentaires de l'homme qui a tué Loreen.

1) Nombre de contrôles positifs d'alcoolémie

- Page 26, le tableau indique 334 860 infractions avec un dépistage positif.
- Page 29, les deux tableaux indiquent 123 926 (délits) + 80 182 (contraventions) = 204 108 infractions.

Conclusion : les chiffres des pages 26 et 29 qui devraient être les mêmes diffèrent de 130 752. Que sont devenues les 130 752 infractions qui n'ont pas été sanctionnées ?

1) Nombre de points retirés pour alcoolémie délictuelle ou contraventionnelle

- Pages 48 et 49, il est écrit que le nombre de points retirés pour des alcoolémies délictuelles et contraventionnelles est égal à $396\,144 + 348\,294 = 744\,438$. Or d'après la page 26, les 334 860 infractions avec dépistage positif auraient dû entraîner $334\,860 \times 6 = 2\,009\,160$ retraits de points.

Conclusion : il n'y a eu que $(744\,438 \times 100) / 2\,009\,160 = 37\%$ de points retirés. Pour quelles raisons 63 % des points qui auraient dû être retirés se sont-ils « évaporés » ?

- Par ailleurs, au tableau « Alcool » de la page 42, le chiffre ci-dessus de 744 438 des pages 48 et 49 se transforme en 791 682. Que croire ?

⁽²⁾ Le Figaro du 20 juin 2018, Angélique Negroni.

Analyse de la mortalité routière de septembre 2018

↓

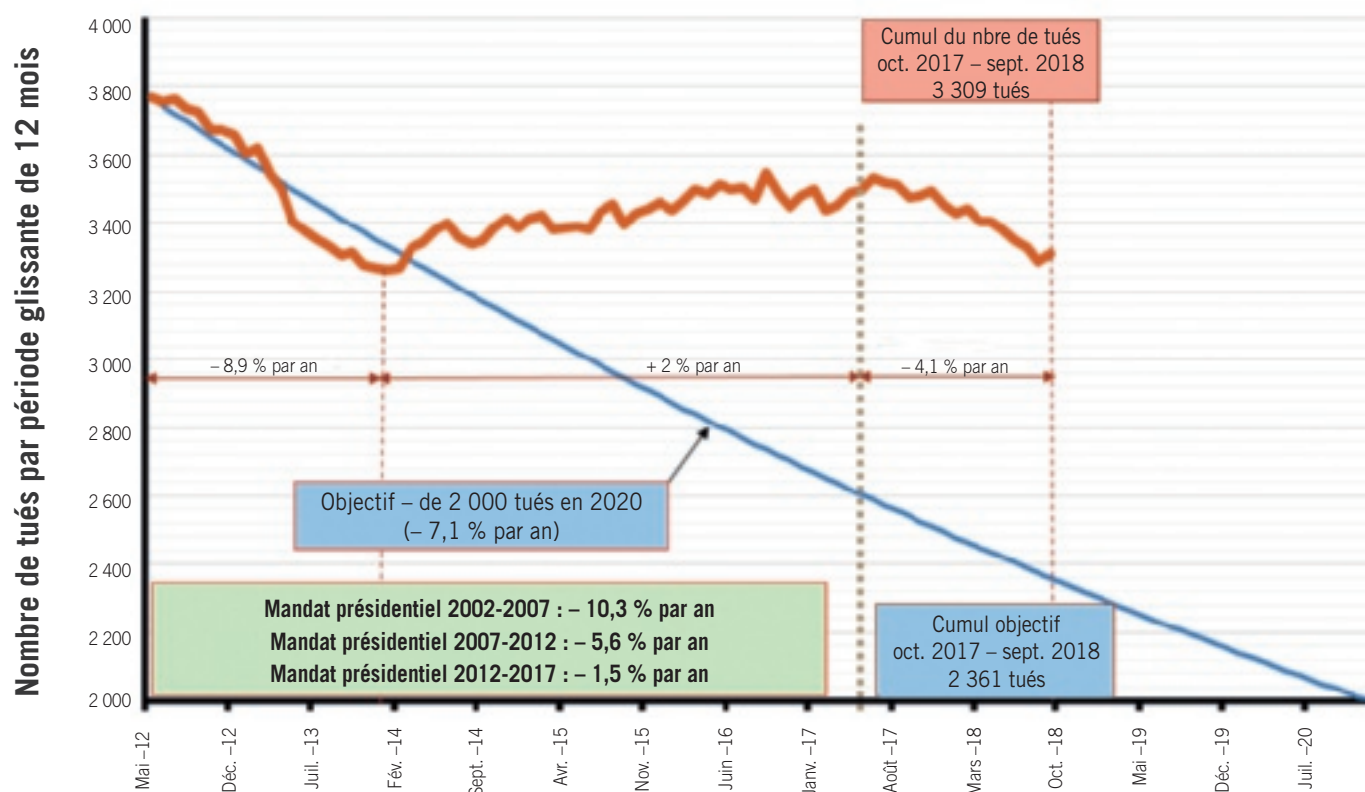
Septembre 2017 = 297 tués,
– 11 % par rapport à août 2016

Septembre 2018 = 323 tués,
+ 8,8 % par rapport à août 2017

↑

2013 = année la moins meurtrière (3 268 tués)				
Septembre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
Sept. 18	323	+ 8,8	3 309	– 4,8
Sept. 17	297	– 11,0	3 475	– 2,0
Sept. 16	334	+ 30,0	3 546	+ 4,4
Sept. 15	257	– 18,9	3 395	+ 1,5
Sept. 14	317	+ 1,6	3 344	+ 1,2
Sept. 13	312	– 8,5	3 305	– 11,3
Sept. 12	341	– 1,7	3 725	– 6,7
Sept. 11	347	– 2,8	3 994	– 1,7

Évolution de la mortalité depuis mai 2012



Nous apprenons que la Délégation à la Sécurité Routière (DSR) propose un énorme marché public de 12 millions d'euros pour mettre en place des actions de communication pour la période 2019-2023.

Qui se rappelle les rituelles campagnes de « com » de la Sécurité Routière ? :

- octobre 2017 : « *au volant le téléphone peut tuer* »,
- novembre 2017 : « *attachez votre ceinture, attachez-vous à la vie* »,
- décembre 2017 : « *quand on tient à quelqu'un, on le retient* »,
- mars 2018 : « *fumer du cannabis est illégal, sur la route ça peut être fatal* »,

- octobre 2018 : « *Et si on levait le pied* »,
- etc.

Ça occupe les communicants et ça coûte cher !

Au-delà de toute cette « com » qui a pour seul mérite de convaincre les convaincus, dans l'immédiat nous attendons de la DSR qu'elle nous informe objectivement sur les causes réelles de cette hausse de 8,8 % de la mortalité routière du mois de septembre 2018 par rapport à celle du mois de septembre 2017.

La mise en œuvre de la mesure phare décidée par le Premier ministre, à savoir le 80 km/h, doit être effective et pour s'en assurer, compte tenu de la forte relation

qu'il y a entre la vitesse des véhicules et l'accidentalité, les vitesses de circulation doivent être mesurées. Les résultats de ces mesures doivent être publiés pour, entre autres, couper court aux interprétations fallacieuses des lobbies pro-vitesse qui ne cessent de dénigrer cette mesure.

À ce jour, nous ne connaissons pas ce paramètre et sommes dans l'incapacité d'expliquer concrètement cette hausse. Enfin, nous suggérons que ces 12 millions d'euros servent aussi à financer d'une part l'implantation et le fonctionnement d'observatoires de vitesse dans chaque département et d'autre part l'utilisation des voitures radars.

Le feu piéton le plus rapide du monde serait-il Lillois ?

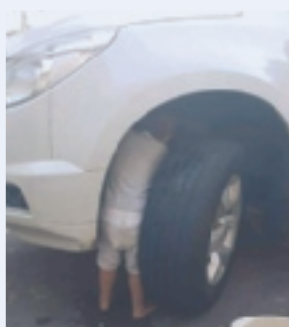
La Voix du Nord – 5 mai 2018

Un article de *La Voix du Nord* du 05/05/2018 nous a permis de dénicher une pépite ! Situé au cœur du centre-ville de Lille, entre le boulevard Louis-XIV et le boulevard de la Liberté, un feu piéton ne s'affiche au vert qu'une poignée de secondes. Le défi proposé consiste à traverser pas moins de quatre voies en sept secondes ! « *Pour les poussettes, les enfants, les fauteuils roulants, les personnes âgées, pour tout le monde en fait, c'est tout simplement mission impossible.* » commente le journaliste de *La Voix du Nord*.

Dans le quartier, le feu est appelé *El Fuego de la muerte*, « Le Feu de la mort ».

On pourrait en rire... s'il n'était pas question de sécurité routière. Une telle situation nous renseigne sur les priorités qui ont été données par les techniciens qui ont décidé de la programmation du feu. La fluidité de la circulation des véhicules d'abord ! Les piétons ne peuvent échapper à la prise de risque. Selon le journaliste « *On voit souvent des parents, ceux-là même qui éduquent leurs enfants au respect du Code de la route, se retrouver piégés avec poussette et bambins sur le terre-plein, refuge de sécurité au milieu de ce fleuve de voitures et de bus, qui coule...* ».

Pour pallier à cette situation ubuesque, tout en respectant la logique des responsables impliqués, nous pourrions leur suggérer d'installer des starting-blocks. Chicche ?



Effrayant

Dans le dernier numéro de *Pondération*, un article présentait l'évolution inquiétante de la masse et des volumes agressifs des voitures neuves.

Il y a parfois des photos qui en disent plus long qu'un texte argumenté. Cette photo ne peut en effet laisser insensible. La partie de cache-cache à l'issue tragique est tout simplement une idée effrayante. Au-delà, la photo nous interroge sur la fragilité de l'être humain face à des engins qui impressionnent par leurs mensurations. Nous sommes, dans ce cas, bien loin du concept de « *Light and Safe Car* » (voiture sûre et légère).

Canada : une forte hausse des accidents remet en cause l'augmentation des vitesses autorisées sur autoroutes

Au Canada, la province de Colombie Britannique a augmenté, en 2014, la vitesse maximale sur 1 300 kilomètres d'autoroutes provinciales dans les zones rurales de la province. Sur ces axes routiers, la Vitesse Maximale Autorisée (VMA) est ainsi passée de 110 à 120 km/h. Depuis cette décision, une étude réalisée par Le Dr Jeff Brubacher, médecin spécialiste des salles d'urgence du *Vancouver General Hospital* et des ingénieurs en sécurité routière du campus de l'UBC à Okanagan, vient de montrer que sur les tronçons autoroutiers concernés, le nombre de morts a fortement augmenté (+ 118 %), ainsi que le nombre de blessés (+ 30 %).

« *À l'époque, il faut se souvenir que les experts en santé publique étaient opposés à cette mesure* » précise le Dr Brubacher. « *Nous devons maintenant tirer des leçons de cette expérience et résister aux pressions des lobbies pro-vitesse* ».

Le ministère des Transports et de l'Infrastructure, a d'ores et déjà considéré qu'il examinait les trois années de données n'écartant pas la possibilité que certaines limitations de vitesse soient réduites sur des tronçons d'autoroutes où les limitations de vitesse ont été augmentées en 2014.

Il s'agit donc d'une énième étude qui démontre que la corrélation entre l'augmentation des vitesses maximales autorisées et l'augmentation du nombre d'accidents est observée partout dans le monde. Autre constat : au Canada comme en France les lobbies pro-vitesse existent et ne sont jamais à court d'arguments pour faire pression sur les décideurs lorsqu'il s'agit d'augmenter les VMA. L'exercice sera sans doute plus difficile face à la triste réalité des chiffres...



Accident impliquant plusieurs véhicules qui s'est produit le 25 février 2018 sur une autoroute de Colombie Britannique.

<https://vancouver.sun.com/news/politics/speed-limit-hikes-by-former-b-c-government-led-to-vastly-more-fatalities-injuries-crashes-study>



La dénonciation n'a rien à voir avec la délation

Jean-Yves LAMANT

(*) Cette rubrique sens unique 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.

De nombreuses situations récentes liées à des formes de violence sur autrui ont donné lieu à des comptes-rendus de presse ou des articles dans lesquels il était frappant mais surtout très inquiétant de constater que les termes de dénonciation et de délation étaient utilisés de manière totalement indifférenciée. On retrouve les deux termes à quelques lignes d'intervalle pour évoquer la même situation.

Pour ce qui concerne la sécurité routière, depuis le 1^{er} janvier 2017, les chefs d'entreprise doivent signaler le nom des salariés auteurs d'une infraction routière au volant d'un véhicule de la société, constatée par un moyen automatique, en général, le radar pour les excès de vitesse. Avant le 1^{er} janvier 2017, beaucoup d'entreprises demandaient à leurs salariés de payer l'amende, lorsqu'elles ne la payaient pas elles-mêmes. Après le 1^{er} janvier les entreprises récalcitrantes peuvent être condamnées pour non désignation de salarié auteur d'infraction routière à payer une amende non plus de 90 € mais de 675 €.

Le *Républicain Lorrain* a, dans ce contexte, interviewé deux patrons dans son édition du 8 juillet 2018. Curieusement, les deux patrons sont contre cette mesure en arguant du fait que « les petits excès de vitesse, ce n'est pas grave » ou que « les salariés qui fautaient au volant pour quelques km/h de trop sont des bosseurs, pas des voyous ». L'un d'eux s'exprime en disant : « *Notre rôle ce n'est pas la délation !* ». L'autre dit « *on a rassuré nos troupes en promettant de ne pas balancer* ».

Intéressons-nous aux définitions

La dénonciation est juridiquement « *un acte destiné à alerter la communauté de faits jugés ou ressentis comme répréhensibles, abus, délits ou crimes par des individus ou des groupes d'individus* ». En droit pénal, une dénonciation est l'acte par lequel un citoyen porte à la connaissance de la police ou de la justice une infraction commise par autrui. Elle correspond à un devoir civique. Elle appelle à la responsabilité et pose un problème d'éthique. C'est la frontière.

La délation désigne une dénonciation jugée méprisante et honteuse. Beaucoup la définissent comme une dénonciation calomnieuse. La calomnie est une « *critique injustifiée et mensongère, inventée avec le dessein de nuire à la réputation ou à l'honneur* ». Elle consiste à fournir des informations concernant un individu, en général à l'insu de ce dernier, souvent inspiré par un motif contraire à la morale ou à l'éthique et donc honteux (subjectif). Rappelons que la dénonciation calomnieuse est un délit défini dans les articles 226-10 à 226-12 du Code pénal. Son auteur encourt une peine de cinq ans d'emprisonnement, assortie d'une amende de 45 000 euros.

Le législateur prendrait-il le risque de faire encourir de telles peines aux chefs d'entreprises qui feraient leur devoir de citoyen en appliquant la loi ?

Des exemples... à la réflexion

L'affaire Weinstein a mis au grand jour les pratiques courantes de harcèlement et de violence sexuels dans le monde du cinéma. Comment qualifier les aveux publics des femmes harcelées : dénonciation ou délation ?



On se tait parce qu'on a peur pour ses propres intérêts que l'on place au-dessus de l'intérêt général. Certaines entreprises ne désignent pas les salariés fautifs car elles pensent qu'en cautionnant les petits excès de vitesse elle livrera plus vite. Mais à quel prix pour la sécurité routière ? Fort heureusement, il existe aussi des sociétés qui annoncent clairement dans leur règlement intérieur que les infractions commises au volant d'un véhicule de société seront à assumer entièrement par les salariés.

Dans un de ses numéros, le magazine *Challenges* propose la vision synthétique suivante « Ce qui caractérise la délation ce n'est pas son objet (la personne dénoncée) mais le sujet (le délateur), non sa vérité ou sa fausseté mais ses motivations. Il y a délation lorsqu'on dénonce quelqu'un par intérêt égoïste ou toute autre raison que l'exigence de justice ou la volonté de protéger les victimes ». Peut-on alors accepter de lire ou d'entendre que, pour un chef d'entreprise, mettre un salarié face à ses responsabilités, relève de la délation ?

Nous disons « stop » aux discours qui déresponsabilisent et banalisent la transgression.

Beaucoup d'entreprises responsables appliquent depuis longtemps le concept de « vigilance partagée » consistant à interpeller une personne en situation de danger en lui rappelant son engagement de respecter les règles internes de sécurité. Ce concept se résume bien par la formule « *Le courage d'interpeller et l'humilité d'accepter* ».

Même si le chemin est long, la route ferait bien de s'inspirer des pratiques de sécurité des entreprises responsables.

➡ Pas de règle pour le *Pastis 51* ?

Bernard BASSET

Cet été, les nombreux automobilistes qui empruntaient la pénétrante Est de Cannes étaient soumis à une publicité aussi indécente qu'illégale en faveur du Pastis 51. Elle proclamait de manière provocatrice que pour cette boisson anisée « Il n'y a pas de règle ». Ce choix de communication pour inciter à consommer de l'alcool pose pourtant de nombreux problèmes aussi bien sur le plan de la responsabilité de l'entreprise qui promeut un produit qui n'est pas anodin pour la santé, qui plus est auprès de conducteurs automobiles, qu'au regard de la loi, car, contrairement au message subliminal de Pastis 51, il existe bien des règles qui s'imposent à tous.

Cette publicité s'appuie sur un ressort très classique qui est la création d'un lien entre le produit et une valeur universelle incontestable qui est la liberté. Les cigarettiers ont usé de ce procédé *ad libitum*, alors qu'ils commercialisaient un produit qui rend dépendants (= privent de leur liberté) la quasi-totalité de ceux qui le consommaient. L'alcool rend également dépendant une partie non négligeable des buveurs, et le message incite à consommer sans aucune modération, contrairement à l'avertissement sanitaire obligatoire qui figure en bas de la publicité, mais qui, à dessein, est à peine discernable. Le message de *Pastis 51* est clair en cette période estivale et de vacances : libérez-vous de toutes les contraintes, de tout le carcan social, et la meilleure manière de profiter de la vie, c'est de boire du pastis sans limite et sans repère.

Sur le fond, cette communication vient démentir tout le discours sur la consommation responsable que tient le *lobby* alcoolier, et donc une des plus importantes entreprises de ce secteur économique. Mais il est vrai que, dans leur esprit, cette responsabilité incombe aux consommateurs, et pas aux entreprises qui promeuvent les boissons alcoolisées. Elle vient surtout en contradiction flagrante avec les messages de prévention du ministère de la Santé et de ses agences sanitaires, qui promeuvent

des repères de consommation afin de réduire les risques (pas plus de 10 verres par semaine). En proclamant qu'il n'y a pas de repères, en s'affranchissant des règles, *Pastis 51* se lave les mains des conséquences pour la santé, et au passage pour la sécurité routière.

Mais *Pastis 51*, tout fier de sa liberté qu'il soit, ne peut enfreindre la Loi. Or, il se trouve que la Loi Évin fixe des limites à la communication publicitaire sur les boissons alcooliques, dans l'intérêt de la santé publique ; cette loi Évin, dont les alcooliers ne cessent depuis 25 ans de rogner la portée avec l'aide d'un *lobby* parlementaire puissant. Or, que dit la loi Évin (Article L. 3323-4) ? Elle dit clairement et la jurisprudence après elle, que le renvoi aux modalités de consommation est un artifice grossier visant à jouer sur la signification des mots. La mention « pas de règle » évoque surtout la liberté et s'agissant d'une publicité pour une boisson alcoolique, on comprend que c'est par l'effet de sa consommation que cet état désirable peut être atteint. Dès le début de son application, la loi Évin a systématiquement sanctionné les ambiguïtés nées du double sens des mots employés. Ainsi en 1992 (TGI de Nanterre, 24 juin 1992, ANPA contre Marie Brizard), il a été jugé « qu'il résulte des travaux préparatoires de la loi et des commentaires que ce texte a entendu rejeter

toute possibilité de double sens, d'ambiguïté, dans le message publicitaire, qui permettrait indirectement, une incitation à la consommation de boissons alcooliques ». De la même manière, un slogan tel que « FOR A FRESHER WORLD », « qui associe à la consommation d'une boisson alcoolisée, l'amélioration de l'état du monde, excède par son caractère incitatif, les prévisions de l'article L. 3323-4 précité et est, donc, constitutif d'un trouble manifestement illicite que le juge des référés a le pouvoir de faire cesser. (Pièce n° 5 : arrêt de la Cour d'appel de Paris du 13 février 2008) ».

L'incitation à consommer hors de toutes règles, comme le propose *Pastis 51* est donc non seulement irresponsable, mais parfaitement illégal. Il est évident que la société *Pastis 51* connaît pourtant parfaitement le cadre légal, et qu'elle en sort de manière parfaitement calculée. En effet, elle a certainement mis en balance le risque et le coût d'un procès avec les bénéfices des ventes du fait de la publicité. Elle sait également que les recours fait par l'Association Nationale de Prévention en Alcoologie et Addictologie (ANPAA) dépendent de moyens sans rapport avec une entreprise commerciale aussi solide que *Pastis 51*. Et elle sait surtout que les condamnations par les juges sont parfaitement absorbables dans un bilan.



Dans l'article du N° 115 de Pondération sur les passages à niveau ⁽¹⁾, l'encart page 10 comporte une ambiguïté que n'a pas manqué de remarquer l'un de nos lecteurs. Il y est en effet indiqué que « Dans le Code de la route, un feu clignotant impose une obligation de prudence (...) on peut donc le franchir », alors que le feu ferroviaire clignotant rouge (à l'approche d'un passage à niveau, sur une voie de tramway, à l'entrée d'un pont, etc.) impose un arrêt absolu. Quelques éléments de compréhension (Voir l'Instruction Interministérielle citée ci-dessous).

1 – Les dispositions techniques : on les trouve dans une Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière ⁽²⁾.

2 – Le Code de la route (NDRL : extraits)

Article R. 412-29

Les feux de signalisation lumineux réglant la circulation des véhicules sont verts, jaunes ou rouges. Les feux de signalisation jaunes et rouges peuvent être clignotants.

Article R. 412-30

Tout conducteur doit marquer l'arrêt absolu devant un feu de signalisation rouge, fixe ou clignotant.

Article R. 412-31

Tout conducteur doit marquer l'arrêt devant un feu de signalisation jaune fixe, sauf dans le cas où, lors de l'allumage dudit feu, le conducteur ne peut plus arrêter son véhicule dans des conditions de sécurité suffisantes.

Article R. 412-32

Les feux de signalisation jaunes clignotants ont pour objet d'attirer l'attention de tout conducteur sur un danger particulier. Ils autorisent le passage des véhicules sous réserve, le cas échéant, du respect des dispositions relatives aux règles de priorité établies par le présent code ou prescrites par une signalisation particulière.

3 – Arrêté du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes (NDRL : extraits) :



R24



R23v

Un feu rouge clignotant ou deux feux rouges clignotant alternativement ou simultanément signifient que les véhicules ne doivent pas franchir le passage pour piétons s'il précède le signal et dans les autres cas l'aplomb du signal ou, lorsqu'elle existe, la ligne d'effet du signal ; ces feux ne peuvent être employés qu'aux passages à niveau, aux entrées de ponts mobiles ou d'appontements de bacs ainsi que pour indiquer l'interdiction de passer à cause de voitures de pompiers débouchant sur la route ou de l'approche d'un aéronef dont la trajectoire coupe à faible hauteur la direction de la route.



Un feu jaune clignotant a pour objet d'attirer l'attention des conducteurs sur un point particulièrement dangereux. Il signifie que le conducteur peut passer, mais avec une prudence renforcée et à une allure modérée.

Les signaux du système tricolore se composent de trois feux, respectivement rouge, jaune et vert, non clignotants. Les couleurs se succèdent dans l'ordre vert, jaune, rouge, vert, etc. Exceptionnellement, le feu vert peut être remplacé par un feu jaune clignotant. Aux carrefours équipés de feux tricolores, le déroulement normal du cycle vert – jaune – rouge peut, à certaines heures, être interrompu et remplacé sur chaque groupe de feux par un feu jaune clignotant. La mise en fonctionnement débute toujours par un feu jaune clignotant sur l'ensemble des groupes de feux du carrefour.



Ambigu ? Généralement, la disposition et le type de feu correspondent à la situation traitée. Le discernement des usagers fait le reste. Mais dans le point de vue émis dans notre N° 115, nous émettons l'idée qu'il n'y a pas de commune mesure entre un conducteur de train, qui concentre son attention sur un nombre restreint de signaux, dont la vigilance et le respect strict de la consigne sont professionnels, et un conducteur d'automobile soumis à des influences nombreuses et instantanées (subies ou provoquées), dans un environnement mouvant, avec d'autres véhicules à proximité, etc. L'interprétation du signal peut dans ce dernier cas se faire correctement, mais elle peut être polluée par des situations à forte contrainte comme le croisement d'une voie ferrée et d'une route. La dissonance cognitive qui en résulte peut se révéler dangereuse.



Voir p. 252.



⁽¹⁾ Pondération N° 115 – Les passages à niveau.

⁽²⁾ Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (6^e partie : feux de circulation permanents) selon arrêté du 21 juin 1991 modifié (journal officiel du 1^{er} août 1991) http://www.equipementsdelaroute.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/IISR_6ePARTIE_vc20120402_cle573dda.pdf

Nos autos savent déjà tout de nous, nos comportements, actions, voire même erreurs d'appréciation. Ce prodige tient aux réseaux multiplexés de bord, alias BUS-CAN. Pour faire des études détaillées d'accidents, il ne leur manque plus que la mémoire. État des lieux technologique...

L'électronique automobile est partout désormais. Deux motivations ont poussé les constructeurs à cette évolution : la première est la sévérisation des normes environnementales qui exige un pilotage extrêmement fin du moteur et de ses systèmes de dépollution. Ce réseau d'échange BUS⁽¹⁾ CAN⁽²⁾ de gestion moteur est très rapide car il doit absolument travailler en temps réel. Pour cette raison, ce réseau multiplexé travaille à haut débit (1 Mbit/seconde). C'est ce qui fait qu'il supervise également d'autres fonctions vitales comme les répartiteurs électroniques de freinage et les systèmes ESP⁽³⁾. Toute action de l'ABS ou de l'ESP transite par ce BUS CAN afin d'agir sur les autres fonctions du véhicule (gestion du couple moteur, changement éventuel de rapport de boîte – sur les transmissions automatisées – etc.).

D'autres réseaux multiplexés existent à bord, et les constructeurs y sont venus pour des raisons de simplification électrique. Avec toutes les fonctions de confort qui se sont greffées avec le temps, les faisceaux électriques devenaient d'une complexité extrême. Le multiplexage facilite le montage des véhicules et l'échange de données pour faire interagir les dispositifs entre eux (on peut avec le multiplexage désactiver automatiquement un airbag passager si un siège enfant est verrouillé sur la prise IsoFix, etc.). Dès 1999, Citroën réalisa un réseau multiplexé pour la XM afin de piloter les fonctions liées à l'habitacle. Ces réseaux, plus lents (à partir de 128 kbit/seconde) gèrent des fonctions moins sensibles : éclairage, essuyage, confort climatique, systèmes multimédias, etc. Dès lors, une auto multiplexée sait tout de nous, de nos actions (éclairage, clignotants, mouvements sur le volant, avertisseur sonore ou lumineux, force d'appui sur les freins et l'accélérateur). Un gisement d'informations exceptionnel pour l'analyse détaillée d'accidents.

L'enjeu est dans la mémoire

Que manque-t-il donc pour retracer parfaitement un enchaînement accidentel ? La mémoire ! Un enregistreur de données. Ce type de matériel existe et certains fournisseurs de l'industrie automobile proposent de tels équipements : Continental VDO, ou UDS



Valeo, a world leader in each business



pour ne citer que ceux-ci. Prenons le cas de l'UDS 2.0 : il peut accepter 9 entrées (allumage, freinage, clignotants, etc.), assure l'horodatage, la vitesse, et grâce à une centrale inertielle il a une mémoire des mouvements transversaux et de rotation en plus des accélérations et décélérations. En cas de choc, il conserve les 30 secondes avant et 15 secondes après celui-ci. Les automobilistes crieraient au scandale ?

Pourtant, un chronotachygraphe numérique, comme il en existe sur les véhicules industriels enregistre déjà temps et vitesses. Le blocage n'est pas technique mais politique, et pas forcément là où on s'y attendrait ! En effet, un article de la revue *Risques les cahiers de l'assurance* daté de décembre 2003 explique pourquoi les assureurs ne sont pas si pressés que cela de voir de tels systèmes se généraliser. Philippe Pierre explique : « De prime abord, l'hypothèse d'une généralisation des "boîtes noires" devrait être favorablement accueillie par les assureurs automobiles. (...) Cependant, la réalité apparaît plus nuancée, et des réticences se sont fait jour parmi les professionnels de l'assurance. Nous écartérons d'emblée

⁽¹⁾ BUS informatique : dispositif visant à la transmission et l'échange de données entre différents composants informatiques ou électroniques.

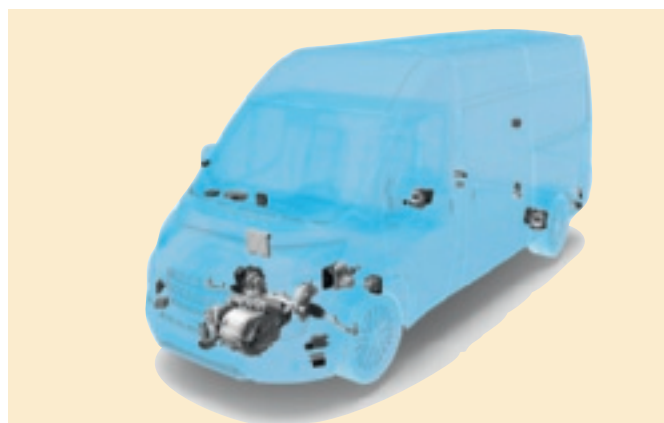
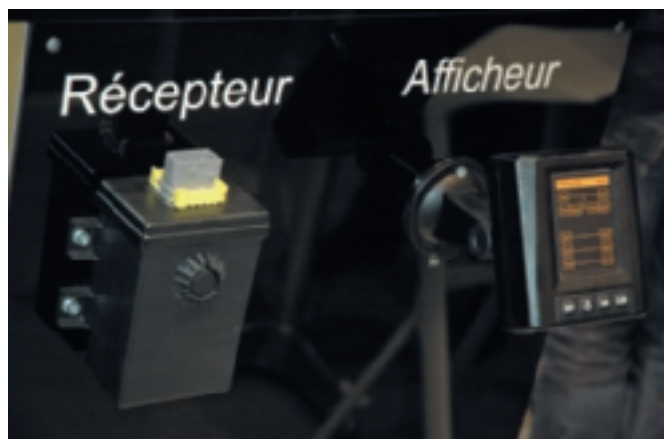
⁽²⁾ CAN Controller Area Network : contrôleur d'échange de données locales reposant sur le bus informatique. Les CAN sont, dans l'automobile, normalisés sous le standard ISO 11898.

⁽³⁾ ESP : Electronic Stability Program ou assistant au contrôle de trajectoire.

le mauvais procès qui consisterait à imputer cette circonspection à la diminution du niveau des cotisations exigibles auprès d'assurés devenus plus responsables (personnellement) et donc moins responsables (d'accidents) ! (...) La gestion de masse des sinistres automobiles repose sur des conventions inter-sociétés qui en permettent la rationalisation par simplification. (...) Dans un tel contexte, on comprend mieux pourquoi l'introduction de nouvelles variables pourrait rebuter les gestionnaires de sinistres. Elle contrarie en effet l'accélération de leur traitement, et les économies financières qui en résultent actuellement. Sur le strict plan juridique, on observera également que l'apparition des boîtes noires, qu'il semble exclu de laisser inaccessibles aux accidentés, met en exergue l'un des points faibles des accords inter-sociétés. En droit, ceux-ci sont en effet parfaitement inopposables aux assurés, qui peuvent dès lors en contester tous les critères d'évaluation devant les tribunaux, au risque de retarder le règlement et donc de le rendre plus coûteux. (...) Dès lors que des instruments d'évaluation tels que les enregistreurs seront systématisés, (...) il devient concevable que les accidentés demandent qu'ils soient pris en compte pour un réexamen de leurs droits, au risque de signer la fin du constat amiable et des conventions dont il conditionne le déclenchement ».



Voir p. 156.

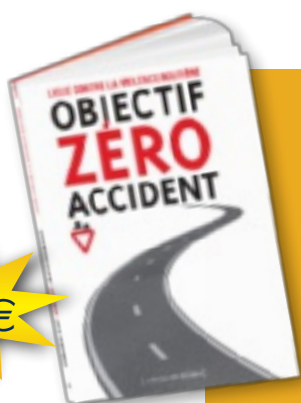


Les enregistreurs de données (ou EDR pour *Event Data Recorder* en anglais) sont obligatoires aux États-Unis depuis 2015. Plusieurs équipementiers, fournisseurs en première monte de l'industrie automobile produisent en série de tels équipements. Lesquels n'ont besoin que d'un accès au réseau CAN-BUS de bord et d'une alimentation électrique (12 volts pour l'automobile, 24 volts pour les véhicules industriels). Le plus gros fournisseur est Bosch avec le Bosch CDR (*Crash Data Retrieval*) lequel utilise le port informatique RS232 du boîtier diagnostic de bord (l'OBD obligatoire en Europe depuis la norme anti-pollution Euro 6). Le groupe Continental, via sa marque VDO spécialisée en électronique et instruments, propose également en option la fonction EDR via un raccordement au boîtier VDO *Safety Domain Control Unit* installé en première monte. Pour la seconde monte, plusieurs équipementiers sont actifs sur le marché mais jusqu'à présent plutôt à l'étranger (Suisse, Pays-Bas). On peut citer *Squarell Technology* (Pays-Bas) ou en Suisse Mobatime avec l'UDS-AT. Le montage sur le réseau CAN-BUS exige un peu de programmation puisqu'il faut que le réseau reconnaisse le boîtier et que celui-ci puisse intercepter et traiter les signaux.

Ces boîtiers sont plus compacts (comptez 10 cm sur 10 cm en général) que le traditionnel chronotachygraphe utilisé dans les véhicules industriels (format DIN autoradio). Lequel, pourrait aussi évoluer pour servir d'enregistreur de données d'accident car la puissance logicielle de ces appareils est assez élevée du fait du cryptage des temps de conduite sur la carte Conducteur. Mais cela exigerait une révision de la réglementation et un accès complet aux données du CAN-BUS de bord. La technologie est là, fiable et industrialisée à grande échelle. Il ne manque que la volonté politique... (air connu).



“385 pages pour un ouvrage de référence sur la sécurité routière”



18 €

Vous pouvez vous procurer ce livre

au prix de 18 € en librairie ou en contactant la Ligue.

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

Ligue Contre La Violence Routière

15, rue Jobbe Duval – 75015 PARIS

Tél. : 01 45 32 91 00 – e-mail : secretariat@violenceroutiere.org



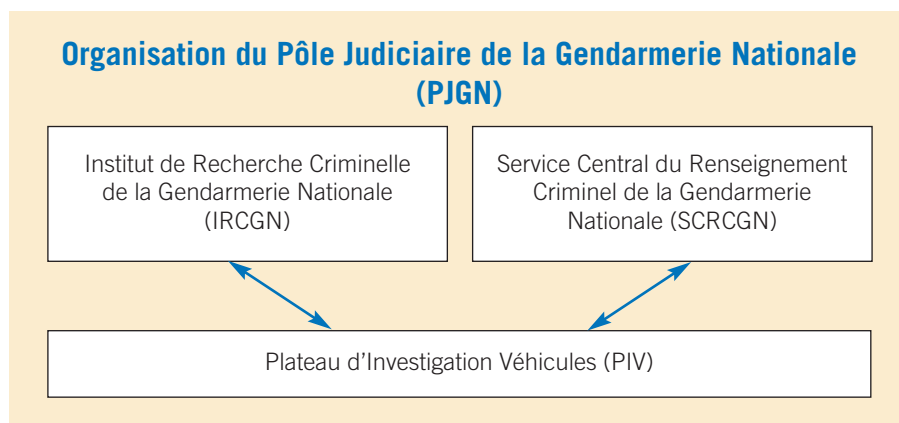
➤ Enquête et reconstitution d'accidents

Le Pôle Judiciaire de la Gendarmerie Nationale

Général de Brigade Patrick TOURON

Le Pôle Judiciaire de la Gendarmerie Nationale (PJGN) est un service central chargé d'animer et de coordonner les activités de criminalistique et d'intelligence judiciaire de la gendarmerie nationale grâce aux actions conjointes menées par l'Institut de Recherche Criminelle de la Gendarmerie Nationale (IRCGN), regroupant des experts scientifiques de haut niveau à même d'intervenir sur tous types de scènes d'infractions ou d'accidents ; le Service Central du Renseignement Criminel de la Gendarmerie Nationale (SCRCGN) disposant d'enquêteurs chevronnés pouvant enquêter sur tout le territoire et le Centre de Cybercriminalité Numérique (C3N) vient compléter le dispositif gendarmerie de protection des personnes et des biens y compris dans l'espace numérique. Ce pôle par son action innovante en recherche et développement et en formation permet de mieux lutter contre les nouveaux phénomènes criminels et élabore de nouvelles méthodes de renseignement afin d'orienter l'action opérationnelle des unités territoriales.

De manière à valoriser et à piloter les synergies qui peuvent exister entre ces deux unités du PJGN, complémentaires dans le domaine de l'enquête, y compris celle liée à la violence routière, il a été décidé de développer et de mettre en œuvre le concept de plateau d'investigation. Plate-forme transverse aux deux unités, cette structure de plateau, constituée à partir des moyens existants et basée sur le cycle du renseignement, permet de traiter de façon « forensique » une même thématique par approches multidisciplinaires, voire collégiales.



Chargée de la police des flux et territoires, la gendarmerie nationale se doit de disposer d'outils performants et indépendants pour la prise en compte des véhicules en termes de démarches criminalistiques, d'enquêtes et de rapprochements judiciaires. C'est pourquoi le PJGN s'est doté d'un Plateau d'Investigation Véhicules (PIV) entièrement tourné vers la lutte contre l'insécurité routière. Ce plateau sert de point focal national, disponible 24/24 et est à même de répondre à toutes sollicitations d'enquêteurs, au regard de l'aspect véhicule. Il détecte et rapproche les faits et les phénomènes délictueux ou criminels commis en lien avec le véhicule afin de mieux les combattre et il permet l'identification des véhicules mis en cause.

Si la criminalité s'adapte, la force de la gendarmerie est d'anticiper cette évolution en mettant en place des outils modernes, servis par des militaires formés afin d'assurer la meilleure sécurité de nos citoyens sur tout le territoire.

Le Département Véhicules de l'IRCGN – Lieutenant Bruno SILVY

Créé aux premiers temps de l'IRCGN, le département Véhicules est unique en Europe et possède une grande expérience dans le traitement criminalistique des accidents routiers. Son expertise réside dans l'exploitation des traces présentes sur une scène d'accident, que ce soit pour identifier l'auteur d'un délit de fuite ou pour réaliser une reconstitution d'accident. Le département Véhicules a développé des stratégies spécifiques selon les traces à analyser et s'appuie sur un panel très éclectique d'experts dans des domaines très différents comme l'électronique, la chimie ou la mécanique.

Chaque année, la France recense environ 2 500 cas d'accidents mortels et corporels avec délit de fuite. Les traces retrouvées sont essentiellement des débris automobiles, des traces de peinture et parfois des empreintes de pneumatiques. Pour tenter de résoudre ces affaires et identifier le véhicule auteur, un panel d'experts travaillant en synergie exploite ces traces à travers leurs domaines d'analyse respectifs. Les éclats de peinture seront analysés par spectrométrie infrarouge pour identifier dans les meilleurs des cas une marque, un modèle, une teinte commerciale, un lieu et une période de production. Les débris d'optiques, de rétroviseurs, de pare-chocs ou autres, feront l'objet d'une étude morphologique approfondie, aidée par l'exploitation des références et de dateurs présents sur les débris. Cette étude permet d'identifier une marque, un modèle et une période de fabrication. L'examen des empreintes de pneumatiques laissées sur la chaussée indique le type et la marque du pneu, mais permet également la mesure de l'empattement, du rayon de braquage et de la largeur des trains avant et arrière. À partir des éléments obtenus, le département va constituer une liste de véhicules suspects et la transmettre aux enquêteurs. Enfin, si un véhicule suspect est interpellé, des analyses comparatives seront réalisées afin de définir le niveau d'implication de ce dernier dans l'accident.



Dans un autre domaine, l'expert en accidentologie a pour mission de proposer un modèle de reconstruction cinématique englobant toutes les traces recueillies sur la scène d'accident. Le travail de l'expert est donc conditionné par la qualité de la prise en compte de la scène d'accident. Cette étape consiste en une fixation des lieux au cours de laquelle chaque trace criminalistique est relevée avec précision. L'expert dispose pour cela d'outils topographiques (GNSS et tachéomètre), de scanners laser 3D et de drones pour réaliser des vues aériennes. Les données numériques enregistrées dans les calculateurs sont également extraites et permettent d'avoir des informations déterminantes sur le comportement des véhicules juste avant l'accident. L'expert s'appuie également sur le travail du technicien en diagnostic mécanique. Cette étape consiste en une autopsie mécanique des véhicules. À l'instar d'un médecin légiste, le technicien analyse chaque organe et est en mesure de distinguer un dysfonctionnement mécanique qui aurait pu être à l'origine de l'accident ou en aggraver les conséquences. Tous ces éléments sont rassemblés par l'expert qui détermine un modèle mathématique bien précis afin de calculer les paramètres dynamiques des véhicules accidentés. Ce travail aboutira à la proposition d'un scénario de l'accident.

Le département dirige également le développement d'un outil de diagnostic électronique dédié aux forces de l'ordre : la tablette Gendiag. Cet outil permet de vérifier la cohérence électronique d'un véhicule, sur un contrôle routier par exemple, et de détecter une fraude kilométrique ou la présence d'un calculateur volé. Cet outil participe à lutter contre les fraudes et les délits routiers.

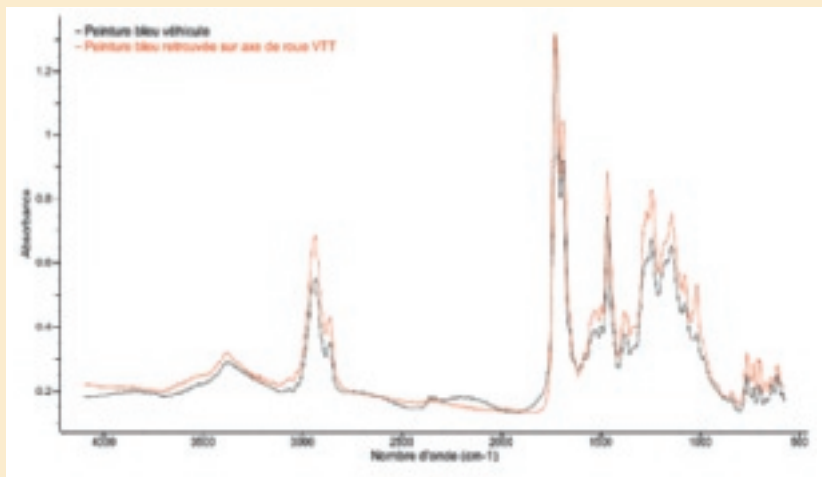
Analyse comparative

Dans le cadre d'un délit de fuite faisant suite à un accident mortel de la circulation routière impliquant une voiture et un VTT nous sommes amenés à rechercher des traces de transfert croisés de matière entre le véhicule de l'auteur présumé et le VTT de la victime. Nos observations nous conduisent à trouver de traces blanches sur le véhicule au niveau d'un choc et un éclat de peinture bleu sur l'axe de roue du VTT.

Nos analyses par spectroscopie infrarouge montrent que la trace sur l'aile avant du véhicule a la même signature chimique que celle de la poignée en polymère du VTT et, que la peinture bleue trouvée sur l'axe de roue a la même signature chimique que la peinture bleue de la carrosserie du véhicule. Ces résultats mettent en évidence un transfert croisé de matière entre les deux véhicules ce qui soutient l'hypothèse selon laquelle c'est bien le véhicule suspecté qui est à l'origine de l'accident et du délit de fuite.



Traces de transfert entre la voiture et le vélo.



Identification sur débris

Dans le cadre d'un accident mortel avec délit de fuite, une brigade de gendarmerie envoie au département Véhicules les débris récupérés sur place.



Vue générale des pièces.

Les références observées sur les pièces, ainsi que des éléments dateurs ont permis d'identifier un véhicule de marque VOLVO, type S40/V40, probablement produit entre mai et décembre 2001. À partir de là, le technicien a pu fournir la liste de ces véhicules présents sur le département, ainsi qu'une photo du type de véhicule à rechercher sur laquelle les pièces retrouvées sont mises en avant (cf. ci-dessus). Le propriétaire du véhicule sera interpellé deux jours plus tard.

Les traces de pneumatique observées sur la scène de l'accident seront comparées aux pneus du véhicule suspect. L'analyse confirmera la correspondance entre les traces et les pneumatiques.



Analyse d'accident

De nuit, un accident mortel a lieu sur le périphérique parisien après une course poursuite d'un véhicule suite à refus d'obtempérer d'un conducteur lors d'un contrôle de police. La mission qui nous incombe dans ledit accident est de reconstituer les faits *i.e.* déterminer le ou les scénarii les plus plausibles et de donner les vitesses pratiquées par les véhicules impliqués lors de la production de l'accident.

La prise en compte de l'ensemble des traces criminalistiques relevées que ce soit sur la scène ou sur les véhicules nous permet de faire des hypothèses de modélisations qui nous conduisent finalement à pouvoir démontrer que le véhicule incriminé circulait à une vitesse comprise entre 141 et 153 km/h. Ces calculs cinématiques ont été notamment corroborés par les données issues de l'EDR (*Event Data Recorder*) du calculateur d'airbag qui a enregistré une vitesse de 151 km/h lors du choc. L'EDR est en quelque sorte une boîte noire enregistrant certains paramètres (e.g. vitesse, accélération, temps de déclenchement des airbags, etc.) à l'instar de ce qu'on trouve sur un avion. L'analyse des données afférentes à ce calculateur a également pu montrer que le véhicule en question circulait à une vitesse d'environ 150 km/h dans les 5 secondes précédant la collision et l'absence de freinage du conducteur.

Plateau d'Investigation Véhicule

Lieutenant colonel Laurent CHARTIER

Le Plateau d'Investigation du Pôle judiciaire de la Gendarmerie (PIV) associe les compétences techniques de l'Institut de Recherche Criminelle de la Gendarmerie Nationale (IRCGN), de la capacité d'analyse d'enquête et du contrôle qualité des fichiers du Service Central du Renseignement Criminel (SCRCGN). Coordonnée par l'officier adjoint de la division des opérations du SCRCGN, l'une des missions de ce plateau est d'apporter une aide technique aux unités de terrain dans le cadre des enquêtes liées aux véhicules.

Les vols de véhicules constituent toujours en France une priorité gouvernementale, même si le nombre de véhicules volés a reculé de 6 % en 2017 par rapport à l'année précédente avec près de 153 700 véhicules volés. Sur ces vols, 66,7 % correspondent à des véhicules automobiles, tandis que 33,3 % correspondent à des 2 roues motorisés. Pour la zone de compétence de la gendarmerie, il est dénombré 45 296 véhicules signalés volés (source FOVES /automobiles et 2 roues).

Armé au quotidien de 7 personnels du SCRC, ainsi que d'un personnel du département véhicule de l'IRCGN, le guichet unique de ce plateau enregistre une nouvelle hausse de ses sollicitations en 2017.

15 193 sollicitations reçues au PIV en 2017.
(Gendarmerie, Police et autres services)

Une réponse opérationnelle efficace

L'action du PIV se traduit par une compétence technique avérée. Les traitements de géolocalisation sont en hausse constante (plus de 5 800 demandes en 2017), avec l'opportunité pour le PIV de transmettre en temps réel dans certains cas ces informations aux centres opérationnels des groupements de gendarmerie concernés, ou aux commissariats, et de permettre l'interception du véhicule en flagrance.

Un appui criminalistique



Des sollicitations reçues, le département criminalistique « véhicule » de l'IRCGN a réalisé **1 335 réponses en orientation d'enquête**. Ces réponses concernent des éléments liés à des débris, des identifications de clés, des éléments de calculateurs, des éléments quant à des traces de pneus, des éléments quant à l'identification de véhicules à partir de photos ou de vidéos.

Des investigations et des assistances techniques

Sous la responsabilité du coordonnateur du PIV, les militaires du plateau sont projetables dans le cadre d'assistances techniques lors d'opérations judiciaires (perquisitions, saisies...).

Une visibilité nationale et internationale

Le PIV, déjà largement identifié au niveau national et inscrit dans le réseau des experts IAATI (*International Association of Auto Theft Investigators*), s'investit comme membre du groupe CARPOL aux côtés de l'Office Central de Lutte contre le Crime organisé au niveau européen. Ce plateau participe également au titre de l'appui technique à de vastes opérations de contrôle de véhicules regroupant de nombreuses forces de police de nationalités différentes, telles que des opérations sur des ports d'Espagne ou de Belgique.

Observatoire central des systèmes de transport intelligents et sécurité routière

Colonel Julien BURLET

La gendarmerie doit en permanence adapter ses réponses face aux menaces induites par les ruptures technologiques tout en exploitant les nouvelles possibilités techniques pour l'aider à réaliser ses missions. L'OCSTI s'inscrit dans cette démarche en anticipant les défis représentés par les systèmes de transport intelligents, notamment pour mieux lutter contre les violences routières.

Technologie et automobile : une alliance porteuse d'espoir pour la sécurité

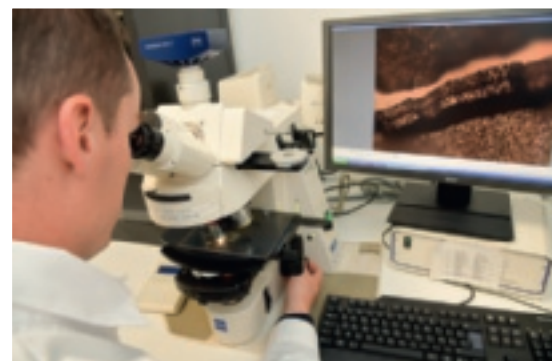
À l'instar des autres domaines industriels, le monde des transports est touché depuis

plusieurs années par la transformation digitale. **L'alliance des technologies numériques et de l'industrie automobile** ont d'ores et déjà donné naissance à de nombreuses innovations. Les avancées dont bénéficie aujourd'hui l'intelligence artificielle, les nouvelles orientations stratégiques des géants du numérique et les investissements colossaux qui en résultent préfigurent les révolutions à venir en matière de systèmes de transport. La multitude d'annonces relatives à l'avènement du véhicule autonome en sont la parfaite illustration.

Les nombreux progrès technologiques dans ce secteur permettent d'espérer des avancées majeures en termes de sécurité routière. L'objectif de « zéro mort » sur les routes d'ici 2050, qui a été fixé par la Commission européenne, ne semble plus alors relever de l'utopie. Il est en effet possible d'imaginer tous les bénéfices de l'automatisation et de la connectivité pour sécuriser nos déplacements.

Le **véhicule connecté** pourra communiquer en temps réel et sans latence avec les autres acteurs de la route : il pourra ainsi tout aussi bien alerter qu'être alerté de la survenance d'un événement potentiellement dangereux (accident ou travaux sur la voie, véhicule à contre-sens, conditions météorologiques difficiles, intervention de véhicules prioritaires, ...). Le projet français SCOOP vise à expérimenter cette communication entre les moyens de transport et les gestionnaires d'infrastructure routière. Il est prévu que les véhicules émettent automatiquement des alertes lorsque leurs capteurs détectent certains événements.

Le **véhicule automatisé** apportera lui aussi son lot de bénéfices et ce dès le niveau 2 d'automatisation (voir schéma ci-après). L'explosion du nombre de capteurs permettra au véhicule d'appréhender avec précision son environnement et d'agir en toute sécurité. D'ores et déjà, les aides à la conduite (ADAS) tel que le freinage d'urgence (AEBS), l'assistant de maintien dans la voie ou la détection de somnolence sont autant de fonctions qui viennent pallier les erreurs humaines qui sont les premières causes d'accident. À plus long terme, il est envisageable que l'automatisation complète du véhicule fasse disparaître certaines infractions du code de la route (téléphone au volant, excès de vitesse, conduite en état d'ébriété, délit de fuite) et certains comportements agressifs.





L'Observatoire Central des Systèmes de Transport Intelligents (OCSTI)

Afin d'anticiper l'impact de ces nouvelles technologies en matière de lutte contre la délinquance, la gendarmerie a décidé de créer en 2015 l'OCSTI. Positionné au sein du Pôle Judiciaire de la Gendarmerie Nationale (PJGN), lequel regroupe de nombreuses compétences scientifiques au profit du renseignement criminel et de la criminalistique, l'OCSTI a pour principale mission de détecter les menaces et les opportunités représentées par les Systèmes de Transport Intelligents (STI). Dans un contexte où l'innovation contraint le cadre réglementaire à évoluer rapidement, il lui revient également de participer aux travaux interministériels visant à élaborer la réglementation de demain.

En outre, afin d'aider à la résolution des enquêtes, l'OCSTI étudie toutes les nou-

velles sources de données disponibles au sein du véhicule complétant ainsi les procédés classiques mis en œuvre à l'IRCGN, plutôt orientés vers l'analyse de traces matérielles. Ainsi, il contribue aux réflexions pilotées par le ministère de la Transition écologique et solidaire concernant l'**enregistreur de données d'événements** (*Event Data Recorder* en anglais) qui devrait être rendu obligatoire en Europe à moyen terme. En enregistrant différentes données de conduite plusieurs secondes avant et après un accident, ce dispositif embarqué facilitera le travail des enquêteurs pour établir la réalité des faits et permettra également de mener des études globales d'accidentologie. De plus, certaines publications tendent à démontrer que la présence d'un enregistreur pourrait avoir une incidence psychologique bénéfique sur les automobilistes et diminuer les comportements inappropriés.

Dès aujourd'hui, l'OCSTI entretient des relations privilégiées avec les constructeurs et les équipementiers pour mieux comprendre les systèmes embarqués dont certaines données pourraient être exploitées à des fins d'expertise d'accidents routiers.

Anticiper la vulnérabilité des systèmes est impératif

Par ailleurs, l'informatisation croissante des transports génère de **nouvelles vulnérabilités** susceptibles d'être exploitées par la cybercriminalité. L'OCSTI a donc aussi vocation à mettre en lumière ces nouveaux modes opératoires pour mieux les combattre. Si aujourd'hui, la cyberattaque la plus répandue consiste à exploiter les dispositifs électroniques d'un véhicule dans le but de le voler, il est envisageable qu'à moyen terme, les attaques touchant les réseaux informatiques traditionnels (virus, rançongiciel, prise de contrôle à distance, attaques distribuées, ...) concernent également les véhicules et leur écosystème (infrastructure, gestion de flotte, distribution de l'énergie...). Dans ce domaine, le département Véhicules a développé GenDiag, un outil électronique d'investigation pour déceler et identifier les véhicules volés. Grâce à ses contacts, l'OCSTI participe activement à l'amélioration constante du produit (nouvelles fonctionnalités, optimisation des performances, ...).



Voir p. 319.



La loi renforce la lutte contre les rodéos motorisés

Pierre LAGACHE

Aucune disposition législative ou réglementaire ne permettait jusqu'à aujourd'hui de lutter spécifiquement contre les rodéos urbains créant de fait une réelle difficulté pour caractériser ce type d'infraction. Les forces de l'ordre, en vue d'interpeller les contrevenants, doivent régulièrement se référer à plusieurs délits tels que le refus d'obtempérer, la mise en danger de la vie d'autrui ou les dégradations volontaires... Face à un phénomène grandissant suscitant l'exaspération de la population et l'inquiétude des élus, il convenait donc d'agir. Le texte de la nouvelle loi s'est efforcé d'apporter une définition législative à ces comportements et renforce le champ et la nature des sanctions.

Un phénomène en augmentation

Popularisés par certains films d'action, les participants aux rodéos s'exonèrent du respect des règles les plus élémentaires de la sécurité routière : véhicules non homologués, conducteurs sans casque, limitations de vitesse non respectées..., ce qui au-delà du trouble à l'ordre public peut aussi parfois avoir des conséquences dramatiques.

En 2017, selon les données communiquées par le ministère de l'Intérieur, un total de 8 700 rodéos a été constaté par la police nationale, dans des zones urbaines et particulièrement des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Initialement circonscrit aux quartiers dits sensibles, ce phénomène tend toutefois à s'étendre en périphérie des centres urbains et parfois même dans les campagnes.

En 2017, la gendarmerie nationale a ainsi recensé 6 614 interventions contre 5 335 en 2016, soit une augmentation de 19,3 % en un an ! Il ressort des interventions que l'utilisation de deux roues, et particulièrement de scooters, est privilégiée. Le début de l'année 2018 a une nouvelle fois été marqué par une forte hausse des interventions par la gendarmerie pour des faits de rodéos (+ 19,8 %).

La loi renforce les sanctions contre les rodéos motorisés

Le Parlement a définitivement adopté le 26 juillet la proposition de loi LREM visant à sanctionner davantage les rodéos moto-

risés, avec le vote du Sénat du texte conforme à celui adopté par l'Assemblée nationale début juillet.

Composé de deux articles, le texte qui fait suite à d'autres initiatives parlementaires en la matière crée une nouvelle infraction permettant de sanctionner les comportements compromettant la sécurité ou troublant la tranquillité publique.

Le rodéo urbain est défini ainsi : « le fait d'adopter, au moyen d'un véhicule terrestre à moteur, une conduite répétant de façon intentionnelle des manœuvres constituant des violations d'obligations particulières de sécurité ou de prudence (...) dans des conditions qui compromettent la sécurité des usagers de la route ou qui troublent la tranquillité publique ».

Cette conduite sera passible d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende, avec des circonstances aggravantes lorsque les faits sont commis en réunion ou par une personne alcoolisée et/ou ayant consommé des stupéfiants, ainsi qu'en cas de défaut de permis. Le texte crée également un délit d'incitation au rodéo et prévoit la confiscation obligatoire des véhicules ayant servi à commettre les infractions.

Où en est-on ?

La loi n° 2018-701 renforçant la lutte contre les rodéos motorisés a été promulguée le 3 août 2018. Elle a été publiée au Journal Officiel du 5 août 2018.

La sauvagerie des rodéos

Toutes les semaines, la presse relate l'existence et les conséquences parfois dramatiques de ces rodéos qui mettent en péril la vie de leurs auteurs, mais aussi celle de nombreux piétons, cyclistes ou automobilistes, tous confrontés à ces comportements dangereux. Ainsi, en août 2017, un adolescent de 13 ans est mort à Coignières (Yvelines) au guidon de son motocross. Sans casque, il a percuté un arbre. Le lendemain, un autre motard de 20 ans a succombé à une collision avec un autre amateur de rodéos à Wissous (Essonne). En février 2017, un motard en plein rodéo a volontairement percuté deux policiers, ne les blessant heureusement que légèrement. En mai 2017, un adolescent de Massy (Essonne) a tenté d'échapper aux forces de l'ordre sans casque sur son quad et s'est tué en percutant un bus : l'enquête a exclu la thèse de la course-poursuite, mais la mort de ce jeune de 17 ans a provoqué deux nuits d'échauffourées. D'autres exemples, moins dramatiques, illustrent l'ampleur que peuvent prendre ces rodéos. En août 2017, près de 300 jeunes partis de Grigny ont investi une route nationale pour un rodéo géant. De nombreux véhicules, scooters ou mini-motos, n'avaient pas de plaques d'immatriculation apparentes et leurs conducteurs se comportaient de façon dangereuse. Le groupe a parcouru une dizaine de kilomètres avant de s'arrêter au niveau d'une station essence à Saint-Germain-lès-Corbeil, où ils ont continué à faire vrombir leurs moteurs et, notamment, à rouler sur la roue arrière.

Un rodéo géant de 200 deux-roues dégénère dans le Var

Var matin – 09/08/2018

À l'appel de plusieurs personnes sur Facebook, près de deux cents deux-roues s'étaient rassemblés sur les parkings de Gemo et Carrefour à Trans-en-Provence, mercredi soir vers 19 heures.

Avec dans l'idée de réaliser un « rodéo », ces nombreuses jeunes personnes, se filmant entre elles, parfois sans le port du casque et occasionnant un bruit considé-





nable, ont eu la route barrée par l'arrivée des forces de l'ordre.

Empêchées de rejoindre la commune de Draguignan pour organiser leur rodéo entre ronds-points, cent cinquante d'entre elles ont fait demi-tour et se sont rendues, en convoi, par la RDN7 au Muy puis en direction de Fréjus.

Là, le convoi croise cette fois des renforts en provenance de la cité de l'Hermès, tentant de les dissuader d'un autre rodéo.

Les policiers, pris à partie, ont pu interpellé quatre individus qui refusaient d'obtenir, à bord de deux T-Max et deux moto-

cross. Ce mercredi soir, l'un d'entre eux, un Vidaubannais de 18 ans, était déjà déferé devant le Parquet en attendant les autres. Deux motos ont été saisies en vue d'une confiscation.

Depuis la loi du 3 août dernier, renforçant la lutte contre les rodéos motorisés, les auteurs de ces troubles ne sont plus passibles d'une contravention. Il s'agit désormais d'un délit avec peine de prison éventuelle et forte amende à la clef.

Val-de-Marne : un adolescent meurt en scooter en fuyant la police

AFP – 21/08/2018

Un adolescent est mort mardi matin dans un accident de scooter en fuyant la police à Orly (Val-de-Marne), alors qu'il faisait un rodéo avec deux autres deux-roues.

L'accident a eu lieu vers 5 h 30 sur une route proche de l'aéroport. Selon les premiers éléments de l'enquête, la victime est un adolescent de 15 ans et « il n'y a pas eu de course-poursuite », a expliqué le parquet de Créteil.

Cinq policiers étaient en patrouille dans une camionnette lorsqu'ils ont croisé trois jeunes hommes, chacun au guidon d'un scooter.



« Deux d'entre eux se tenaient au niveau des épaules, ils faisaient une sorte de rodéo », a précisé le parquet. La patrouille a alors actionné son gyrophare. Le temps qu'elle fasse demi-tour, deux scooters avaient déjà fui.

Les policiers « voient alors le troisième garçon en train de relever son scooter à terre », selon le parquet. « Ils lui demandent ce qu'il se passe, il ne leur a pas répondu et a enfourné son scooter pour prendre la fuite. »

L'adolescent a ensuite « percuté un trottoir et perdu le contrôle de son engin », a poursuivi le parquet. « Son scooter a terminé dans une voiture stationnée à un feu rouge quelques dizaines de mètres plus loin et le conducteur a fini sa course dans un poteau. »

Au cours de sa chute, le jeune homme a perdu son casque, qui n'était pas attaché. Les policiers ont eux-mêmes prodigué les premiers soins au jeune homme, qui est mort sur place, selon le parquet.

Le scooter conduit par la victime était un véhicule volé, a précisé une source policière.

Une mission difficile pour les forces de l'ordre

L'intervention des forces de l'ordre est extrêmement délicate car ces engins, en particulier les motocross, ne sont pas faits pour être conduits en ville par des personnes inexpérimentées, ce type de véhicule montant rapidement en puissance et leurs pneus à grands crampons n'offrant pas une bonne adhérence au bitume. Dès lors, les policiers et les gendarmes font face à une difficulté majeure : ils doivent interpellé les conducteurs en faute sans mettre en péril leur propre sécurité, celle de la population ou celle des contrevenants.

Au-delà de la seule participation à ces rodéos, le fait d'être impliqué dans l'organisation ou la promotion de l'événement est également prévu dans l'article de loi (voir ci-dessous). Il s'agit d'un point important qui agit sur le fait même de l'organisation et donc en amont du problème. La communication réalisée sur les médias numériques, et notamment les réseaux sociaux, étant parfaitement traçables, voilà de quoi faire réfléchir les organisateurs...

« Art. L. 236-2. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 € d'amende le fait :

« 1° D'inciter directement autrui à commettre les faits mentionnés à l'article L. 236-1 ;

« 2° D'organiser un rassemblement destiné à permettre la commission des faits mentionnés au II du même article L. 236-1 ;

« 3° De faire, par tout moyen, la promotion des faits mentionnés audit article L. 236-1 ou du rassemblement mentionné au 2° du présent article.





Revue de presse



Les accidents de trottinettes en forte hausse

Le Parisien – 10 octobre 2018 – Vincent Mongaillard, avec Victor Alexandre à la Cellule Data



Plus aucun trottoir ne leur échappe et elles s'aventurent de plus en plus sur la route. La mode de la trottinette a entraîné une explosion de 23 % du nombre des blessés en un an. La trottinette, c'est chouette pour gagner du temps à l'heure des embouteillages, pour foncer silencieusement au travail en ayant l'air branché. Mais ce mode de déplacement écolo peut s'avérer dangereux, surtout depuis qu'il est plus rapide grâce à sa version électrique en plein boom en milieu urbain.

Selon les données de notre cellule Data qui a exploité les chiffres de la Sécurité routière, il y a en 2017 pas moins de 284 blessés et 5 tués en trottinette et en rollers (ces deux catégories sont indissociables dans les statistiques officielles mais la pratique du roller est en très nette perte de vitesse) contre 231 blessés et 6 tués un an plus tôt. Cela représente une hausse de 23 % des blessés en un an. Depuis 2013, 1 378 accidents ont été recensés, notamment des collisions sur la route avec des voitures, des scooters ou des vélos.

Avec l'arrivée en force ces derniers mois de modèles électriques en libre-service à Paris, Lyon ou Bordeaux et des ventes aux particuliers promises à un bel avenir, il y a fort à craindre que le nombre de victimes grimpe encore. « *Ce sont des nouveaux usages qui s'émancipent, le marché est croissant donc forcément, l'accidentologie augmente* », souligne Fabrice Furlan, président de la Fédération des professionnels de la micromobilité (FP2M), sorte de syndicat qui représente tous les acteurs des nouveaux modes de déplacement (trottinettes, gyropodes, hoverboards...).

Pensez à mettre un casque

(-) D'ores et déjà, les services d'urgence des grandes villes de l'Hexagone sont de plus en plus amenés à prendre en charge

les écopés de ces deux-roues ultralégers. Mais aussi des piétons, notamment des personnes âgées percutées sur le trottoir par... des trottineurs un peu trop Fangio !

« *Cela va de la simple contusion aux multiples fractures et aux graves traumatismes crâniens* », observe le docteur Christophe Prudhomme, porte-parole de l'Association des médecins urgentistes de France (Amuf), qui regrette le « *développement un peu anarchique* » de ce moyen de locomotion. Il recommande fortement le port du casque comme pour les cyclistes. « *On limite ainsi la gravité du traumatisme crânien* », précise-t-il.

Surtout ne les débridez pas

Dans un tweet diffusé la semaine dernière, les sapeurs-pompiers du Gard, qui font face à des interventions liées à des accidents de trottinette, préconisent également la protection de la tête. Ils conseillent, en outre, de ne pas modifier la vitesse de ces patinettes du ^{xxi}e siècle qui peuvent être facilement débridées. En principe, elles ne doivent pas dépasser les 25 km/h quand elles roulent sur le domaine public. Mais certaines filent au-delà des 40 km/h !

Pour Fabrice Furlan, de la FP2M, il faut « *travailler sur la formation et l'apprentissage* » de la conduite de ces deux-roues pas si faciles que ça à dompter, au-delà du rappel des règles évidentes de prudence et d'une clarification de la législation. Bientôt une nouvelle loi, en matière de législation, un grand flou entoure actuellement la circulation des trottinettes. Pour l'heure, le

Code de la route assimile les adeptes de la trottinette classique, autrement dit mécanique, à des piétons. Ils peuvent donc tout à fait déambuler sur les trottoirs. Pour eux, rien ne va être modifié.

Quid des usagers de la trottinette électrique ?

Rien n'avait été prévu pour eux par le Code de la route. Et pour cause : leur apparition est très récente. Aujourd'hui, on tolère plus ou moins leur présence sur les trottoirs à condition d'être en dessous de 6 km/h (soit la vitesse d'un piéton en marche rapide) et sur les pistes cyclables en dessous de 25 km/h.

Mais ils sont interdits de chaussée au milieu des voitures et des scooters car il faut être « homologué », donc immatriculé. Dans tous les cas, très rares sont les trottineurs lestés d'une batterie à respecter ces règles non formelles.

Toutefois ces prochaines semaines, dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités, un cadre va enfin être défini. « *Il y aura un principe général qui interdit ces trottinettes sur les trottoirs et tous les autres engins de déplacements personnels motorisés comme les planches à roulettes électriques ou les mono-roues électriques. En revanche, ils seront autorisés sur les pistes cyclables ainsi que sur la chaussée* », explique-t-on au ministère des Transports.

« *Mais on laissera également la liberté aux maires de pouvoir s'adapter à la situation locale* », poursuit-on dans l'entourage de la ministre Elisabeth Borne.





➡ Vie de la Ligue

📺 Deux nouvelles vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière

La collection de vidéos « Les entretiens de la Ligue » a été complétée au cours de cet été par deux nouvelles productions qui portent sur la question des victimes. Un grand merci aux deux intervenants, dont les propos nous éclairent sur des sujets qui sont au cœur des préoccupations de la Ligue.



« Entretien de la Ligue » avec Philippe Azouvi

Philippe Azouvi est Professeur des Universités, Praticien hospitalier, Chef du service de Médecine Physique et de Réadaptation à l'hôpital Raymond Poincaré de Garches. Confronté depuis 30 ans, dans son activité clinique de rééducation auprès des patients, aux lésions cérébrales acquises, Philippe Azouvi, a fait partie du collectif qui a lancé l'appel des scientifiques « *Il existe une relation directe entre la vitesse moyenne et le risque traumatique* » relayé par le journal « *Le Monde* » du 14/05/2018 ⁽¹⁾.

Le Professeur explique tout d'abord les raisons de son soutien à la mesure du 80 km/h puis s'exprime sur sa pratique de prise en charge des blessés graves qui ont survécu à l'accident de la route. On y apprend notamment ce que recouvre la notion de « handicap invisible ».

(1) Voir article publié dans notre site web www.violenceroutiere.fr – rubrique « Stop Désinfo ».

« Entretien de la Ligue » avec Claude Lienhard

Les familles confrontées au drame de la route nous sollicitent fréquemment pour savoir ce qu'il convient de faire. Il y a plus de 30 ans, notre association avait publié un fascicule pour répondre aux questions concernant la justice, puis nous avons rédigé un texte afin d'expliquer les démarches qui s'avèrent indispensables pour que les droits soient reconnus et éviter des difficultés ensuite.

Il nous a semblé que l'un des « Entretiens » de la Ligue devait donc permettre à l'un de nos avocats de répondre aux questions que se posaient les familles.

Claude Lienhard est Avocat spécialisé en droit de la réparation du dommage corporel et du droit des victimes. Professeur des Universités. Il exerce depuis 1979, exclusivement du côté des victimes. Il est fondateur de l'INAVEM devenu France Victimes et est par ailleurs Président de PARIS AIDE AUX VICTIMES.

Dans cet entretien, Claude Lienhard nous explique le parcours de la réparation et de l'indemnisation en nous alertant sur le rôle des assureurs. Il nous livre quelques conseils à suivre lorsque l'on est victime avec la nécessité de se faire accompagner. Il aborde plusieurs points essentiels : l'expertise médicale, le traumatisme psychique et la sanction pénale.



📺 Le réseau des correspondants s'agrandit !

Dans 3 départements, des nouveaux correspondants de la Ligue contre la violence routière sont en prise de fonction ; il s'agit de Claude Pages pour l'Ariège (09), Thierry Asfaux pour le Cantal (15) et Françoise Dewavrin pour les Bouches-du-Rhône (13).

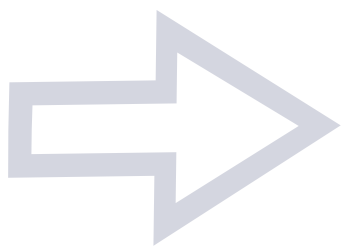
Bienvenue à eux !

Nous aurons l'occasion de vous présenter ces nouveaux responsables dans notre prochain numéro. À suivre !...

Vitesse et téléphone au volant : deux nouveaux supports de communication pour sensibiliser les conducteurs

Deux nouveaux supports de communication de type « kakémonos » ont été réalisés par les deux Associations Départementales de l'Ain et du Lot. D'un format de 2 x 0,85 mètres et autoportants, ils ont vocation à être utilisés lors des actions de sensibilisation réalisées de façon ponctuelle ou prolongée. Illustrés par des visuels clairs, ils ont pour objectif, de présenter les informations clés qui invitent à réfléchir et à prendre conscience du risque de la vitesse excessive et de l'usage du téléphone ou smartphone au volant.

Les personnes intéressées pour se doter de ces nouveaux outils peuvent se mettre en relation avec l'Association Départementale du Lot, sachant que ces supports peuvent naturellement être personnalisés avec le nom de l'acquéreur.

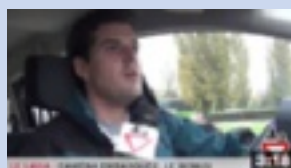


LES ENTRETIENS DE LA LIGUE

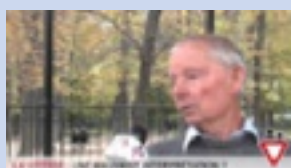
13 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière



Le LAVA



Le LAVA, caméra embarquée



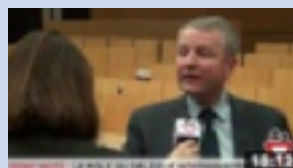
La vitesse, première cause d'accident



Prise en charge de l'alcool



Justice et sécurité routière



Rémy Heitz : mon passage à la sécurité



La désinformation



Médias : le rôle des lobbies



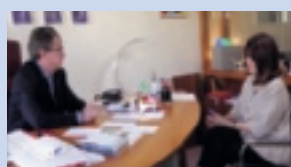
Voiture citoyenne



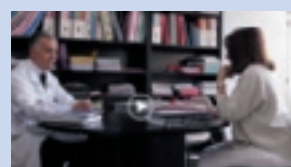
Risque routier professionnel



Les politiques de sécurité routière



Réparation et droit des victimes



Prise en charge des blessés graves



Le site de la ligue :
www.violenceroutiere.org



➡ Vie des asso's

Dans notre dernier numéro, nous vous proposons un tour d'horizon des actions menées par les Associations Départementales en matière de sensibilisation sur la mesure du 80 km/h. La presse a été un des leviers de communication pour lutter contre la désinformation largement entretenue et largement diffusée sur la mesure. L'article ci-après, publié par le journal « Le Télégramme » a fait le choix d'interviewer Geneviève Potier, Présidente de l'AD du Morbihan. Son propos résume assez bien les positions qui ont été défendues collectivement par les AD lors de cette campagne. Nous avons donc fait le choix de le publier dans son intégralité.



Article du *Télégramme* - Vendredi 6 juillet 2018 – Elie Guckert



Geneviève Potier a perdu son fils dans un grave accident de voiture en 1991. La présidente de la Ligue contre la violence routière du Morbihan n'a cessé depuis de sensibiliser aux risques de la route. Elle revient pour *Le Télégramme* sur l'abaissement de la limitation de vitesse à 80 km/h sur les départementales.

Vous êtes favorables à la limitation à 80 km/h. Pourquoi ?

Geneviève Potier : Je conduis depuis l'âge de 18 ans et je me suis rendu compte que les gens qui roulent en dépassement de vitesse n'y gagnent rien. Je vais vous donner un exemple. J'ai beaucoup roulé entre Amiens et Vannes. Et même lorsque j'étais à 130 km/h sur l'autoroute je me faisais klaxonner par des gens à 140/150 derrière moi. Je finissais par les retrouver au premier feu rouge à l'entrée de Rouen. Donc rien ne sert de courir, il faut partir à point ! Et cela peut permettre de sauver des vies. Je vais même aller plus loin : je pense que sur certains tronçons de Vannes on pourrait même limiter la vitesse à 70 km/h. Sur certains axes, le temps de midi, quand les gens rentrent chez eux pour manger, ils roulent très vite, bien plus qu'à 90 km/h. Or les routes sont étroites, et les bas-côtés sont dangereux. Il faut parfois bien viser pour ne pas partir dans le fossé parce que les gens arrivant en face ne ralentissent pas.

La mesure est très impopulaire. Comment l'expliquez-vous ?

G. P. : On dit souvent que c'est quelque chose qui a été imposé arbitrairement par un seul homme à Matignon. Je représente une association et je me dois de rester neutre sur le plan politique. Mais il est faux de dire qu'Édouard Philippe a décidé ça tout seul. Il y a des gens qui ont travaillé, qui ont fait des tests, etc. Et puis les gens ne se rendent pas toujours compte du danger tant que rien ne leur est arrivé. Je fais beaucoup d'interventions dans les écoles.

J'apporte souvent un réactiomètre qui permet de mesurer le temps de réaction entre l'apparition d'un obstacle et l'arrêt effectif du véhicule. Et c'est très révélateur. Et la distance parcourue en fonction du temps de réaction varie entre 12 et 14 mètres. Vous avez largement le temps d'écraser quelqu'un.

Mais alors pourquoi une telle colère pour 10 km/h de moins ?

Si vous lisez les quotidiens de toute la France un matin et que vous totalisez le nombre de morts sur les routes, vous obtiendrez le bilan d'une journée de guerre ! Cela n'avait pas plu aux militaires quand je l'avais dit, mais c'est bien réel. Pourtant les accidents de voiture ne font que quelques lignes dans la rubrique faits divers. En revanche, une manifestation de motards en colère fera les gros titres. Les Français sont fâchés, parce qu'ils ont une habitude de l'à peu près, ils n'aiment pas qu'on leur impose des choses. Cela a été la même chose à chaque nouvelle mesure, or chaque nouvelle mesure a permis une baisse de la mortalité sur les routes.

On reproche aussi à Édouard Philippe de baser cette mesure sur une étude qui a été menée pendant une durée très courte avec même une moyenne des accidents qui repartait à la hausse, selon l'association 40 Millions d'automobilistes...

C'est toujours facile pour les opposants de monter un détail en épingle et d'amener de l'eau à leur moulin. Pour cette étude, il faudrait en réalité regarder les résultats secteur par secteur. Car tout a été englobé dans un même résultat alors que, sur certains tronçons accidentogènes, on a en fait été en diminution de victimes.

Certaines personnes ont la sensation que la sécurité routière est aussi devenue une manière de leur prendre de l'argent. Vous répondez quoi à ça ?

Puisque l'on n'arrive pas à rendre les gens raisonnables, c'est malheureux, mais je crois qu'il faut frapper là où ça fait mal. Si on veut préserver son portefeuille, il suffit de respecter les limitations de vitesse.

© Le Télégramme

<https://www.letelegramme.fr/morbihan/vannes/limitation-a-80-km-h-genevieve-potier-les-francais-n-aiment-pas-qu-on-leur-impose-des-choses-03-07-2018-12018773.php>

✂ L'AD de Haute-Savoie : mobilisation face à l'ambiguïté !



Pierre Lambert
Préfet de Haute-Savoie

L'AD de Haute-Savoie s'est fortement mobilisée ces derniers mois pour faire face, notamment, aux messages ambigus relayés par la presse sur la mesure du 80 km/h. « *Nous avons rencontré cet été le Préfet Lambert pour lui faire part de notre interrogation face à certaines prises de positions pour le moins ambiguës de la part de certains acteurs* » déclare Michel Charvin, Président de l'Association.

Guy Ovineur qui participait également à la rencontre avec le Préfet précise le contexte de ce rendez-vous « *Nous étions choqués par le discours de certains acteurs de la sécurité routière sur la mesure du 80 km/h. Ainsi le Président Départemental de la Prévention routière, M. Mercier-Guyon a fait part dans les médias de sa réserve sur la mesure généralisée du 80 km/h ! Que dire de ces partis politiques qui font de l'anti 80 km/h une tête de gondole pour racoler leurs électeurs.*

Fort heureusement, nous avons eu une bonne écoute du Préfet qui était globalement bien en phase avec nos positions ».

L'Association s'est également investie au niveau des médias locaux. Des interventions ont eu lieu dans les radios locales : « Radio Semnoz » et « France Bleu Pays de Savoie ». Une démarche a également été entreprise auprès des journaux « Dauphiné Libéré » et « L'Essor Savoyard » qui ont été contactés ce qui a généré des articles.

Une rencontre sera par ailleurs organisée en novembre avec comme thème central, celui de l'implication des collectivités en matière de sécurité routière.

✂ L'AD de l'Ain mobilisée sur le 80 km/h

L'Assemblée Générale de l'AD de l'Ain qui s'est déroulée le 23 mai a été l'occasion de présenter la carte de l'accidentalité de l'Ain produite par la LCVR en présence d'un représentant du Pôle Sécurité Routière État/Conseil Départemental, d'une représentante du Conseil Départemental, du Colonel de Police d'Oyonnax, et d'un journaliste du *Progrès*, ce dernier étant plutôt sceptique sur l'intérêt de la mesure.

« *Nous avons aussi participé à la campagne d'information sur la mesure du 80 km/h* » précise Anne Combier, Trésorière et ancienne Présidente de l'Association. Les bénévoles de l'Association se sont mobilisés pour assurer une distribution de flyers le samedi 30 juin sur le marché d'Oyonnax. « *Nombre de gens étaient en colère contre le passage au 80 km/h mais ils acceptaient en général d'en discuter avec nous. Nous avons quand même rencontré quelques personnes favorables à cette mesure...* »

Concernant la presse locale, le constat est globalement positif. La nouvelle Présidente, Colette Berthet, précise « *Concernant la presse locale, Le Progrès fait en général un bon travail journalistique : l'intérêt du passage au 80 est régulièrement mis en avant.*



Il en est tout autrement de la Voix de l'Ain et de la Voix du Jura (hebdomadaires) qui ne donnent la parole qu'à des opposants à la mesure ».

✂ Présence de Chantal Perrichon à l'AG de l'AD du Lot



L'Assemblée Générale de l'AD du Lot s'est déroulée le 24 mai à Cahors. À cette occasion, Chantal Perrichon avait été invitée pour présenter les résultats de l'étude sur l'accidentalité sur les routes du Lot. « *Sur la période 2006-2015, 76 % des morts l'ont été sur les routes départementales hors agglomération et sans séparateur médian* » a annoncé la Présidente nationale.

Dans les semaines qui ont suivi l'AG, l'AD du Lot a mis en œuvre, une action d'information et de sensibilisation sur l'intérêt de la limitation de vitesse à 80 km/h. « *Il doit y avoir une pédagogie autour de cette mesure au plus près du terrain. C'est bien sur les routes départementales que les accidents se produisent. Pour nous c'est la mesure à prendre pour sauver des centaines de vie.* » a précisé Pierre Lagache, Président de l'AD du Lot, auprès des journalistes présents et qui ont bien relayé le message.

Voir article sur : <https://www.ladepeche.fr/article/2018/05/27/2805474-il-est-imperatif-de-passer-a-80-km-h.html>

Associations départementales



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

01 – Ain : Colette Berthet – 14, route du lac Genin – 01100 Apremont – Tél. : 04 74 75 50 79 – 06 79 95 14 35 (ac.berthet@wanadoo.fr)

05 – Hautes-Alpes : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.org)

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

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

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

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

13 – Bouches-du-Rhône : Correspondante : Françoise Dewavrin – 3 B, chemin des Écureuils – 13950 Cadolive – Tél. : 06 76 96 10 46 (françoise.dewavrin@wanadoo.fr)

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

15 – Cantal : Correspondant : Thierry Asfaux-Grenier – Les Grisailles – 15220 Saint-Mamet-la-Salvetat – Tél. : 06 61 70 32 36 (ultrasports15@orange.fr)

21 – Côte-d'Or : Catherine Pepoz – LCVR – Centre Municipal des Associations – Boîte M2 – 2, rue des Corroyeurs – 21000 Dijon – Tél. : 07 71 75 73 31 (lcvrldijon@gmail.com)
Facebook : Ligue Contre la Violence Routière – Dijon – Côte-d'Or

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

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

30 – Gard : Jacques Thierry – 12, hameau de La Vabreille – 30520 Saint-Martin-de-Valgalmes – 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 : Nicolas Gou – LCVR 34 – 40, rue Favre de Saint-Castor – 34080 Montpellier – Tél. : 06 25 25 42 35 (lcvr34accueil@gmail.com)

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 B, boulevard du Président Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 03 84 72 66 78 – 06 86 66 46 75 (michel.guillemin.3@free.fr) – (www.violenceroutiere-jura.fr)
<http://facebook.com/liguejura>

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

42 – Loire : Correspondant : Jean-François Chardon – Tél. : 07 81 15 34 57 ou 04 77 75 51 93 (jf.chardon@laposte.net)

44 – Loire-Atlantique : Michel Brugnion – 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 (violenceroutiere56-22-29@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 (jylamant@yahoo.fr) – (<http://violenceroutiere57.free.fr>)

59-62 – Nord – Pas-de-Calais : Hervé Dizy – 69, rue de Linselles – 59223 Roncq – Tél. : 06 79 14 01 22 (hervedizy@free.fr) – (violenceroutiere5962.org)

64 – Pyrénées-Atlantiques : Marie-Thérèse Belia – 11, av. 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 St-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 – 06 89 93 90 62 (lcvr69@laposte.net) – (michel.pons@infonie.fr)

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 17 01 22 83 (contact@violenceroutiere75.org) – (www.violenceroutiere75.org)

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

78 – Yvelines : Tél. : 01 45 32 91 00 (secretariat@violenceroutiere.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)

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 64 56 36 56 – 06 82 39 93 71 (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

Jean-Luc Carl, Josiane Confais, Hervé Dizi,
Bernard Heritier, Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant,
Daniel Le Jean, Claude Lienhard, Guy Ovigneur,
Chantal Perrichon, Robert Santander,
Michel Ternier, Christian Verdier.

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
(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 € ne vous coûte en définitif que 12 €.
Pour un don à partir de 10 €, vous serez considéré
comme sympathisant de la Ligue et vous recevrez
par mail des informations sur nos activités.

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère : ☐

Je renouvelle mon adhésion : ☐

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél. : Profession :

E-mail :

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

Chèque à libeller à l'ordre de : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**
Bulletin à renvoyer à : **Adresse de votre association départementale**
ou 15, rue Jobbé-Duval – 75015 PARIS

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