



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **2018 :
une année historique**
p. 5

➔ **Le dogmatisme
de l'ACEA**
p. 10

➔ **Regard et réflexion
sur la résilience**
p. 17

➔ **Évaluation du 80 km/h :
décryptage d'une imposture** **DOSSIER** p. 13

**LA VITESSE OU LA VIE ?
OSERONT-ILS ?**



SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 5 – 2018 : une année historique
- 7 – Ce matin, 9 heures 39.
Une minute 32 de bonheur...
- 7 – Désintox
- 8 – Non, vous n'affectez pas notre capacité
d'indignation, ... bien au contraire !
- 9 – Sens unique : Vigilance et attention :
deux termes qui ne signifient pas la
même chose
- 10 – L'indécent dogmatisme de l'Association
des Constructeurs Européens
d'Automobiles (ACEA)
- 12 – Accident de Puisseguin :
de nouvelles expertises
- 13 – Dossier : Évaluation du 80km/h :
décryptage d'une imposture
- 17 – Regard et réflexion sur la résilience
- 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 : © Burdun (p. 6), © Ivan (p. 9), © Rainer (p. 10),
© rustamank (p. 11), © Ford (p. 11), Sud-Ouest (p. 12), © Olivier
Le Moal (p. 13), © Luftbildfotograf (p. 14), © carloscastilla (p. 17).



Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

INDIGNÉS !

La couverture de ce numéro est explicite. La sécurité routière va-t-elle payer le prix fort du climat d'insurrection que nous vivons depuis quelques mois ? Vous pourrez constater que ce numéro a une tonalité particulière. Le sentiment d'indignation en constitue le fil rouge...

Indignation face à la violence qui a conduit à rendre inopérant près des deux tiers du dispositif de contrôle automatisé des vitesses.

Indignation face à la manipulation des lobbies pro-vitesse qui n'hésitent pas à constituer un comité fantôme d'évaluation de la mesure du 80 km/h.

Indignation face à l'action menée par les constructeurs européens d'automobiles pour tenter d'affaiblir les propositions de la Commission européenne visant à améliorer la sécurité des véhicules.

Indignation face à la démagogie de certains élus, pourtant garants de la sécurité de leurs concitoyens mais qui, motivés par la seule logique électoraliste, ajoutent à la démagogie ambiante.

Indignation, enfin, face à une violence grandissante à laquelle est confrontée notre association.

Dans ce contexte dégradé, l'embellie des résultats de la sécurité routière observée sur cette année 2018 apparaît comme le seul signe encourageant mais il est bien l'essentiel. Les 189 vies sauvées par rapport à 2017 sont une belle et forte invitation à transformer cette indignation en détermination au service de la vie, car nous en connaissons le prix...

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.

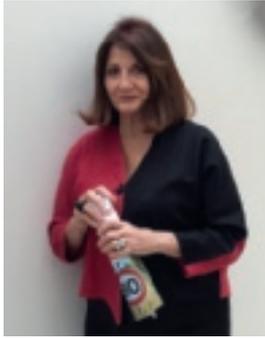
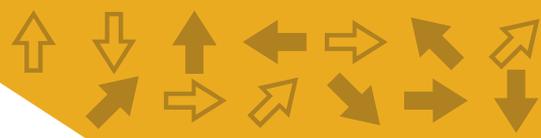
Rigueur

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

SAUVÉ LE 80 KM/H ? OU TOUJOURS À LA MERCI DES TUEURS DE CETTE MESURE QUE RIEN NI PERSONNE NE SAURAIENT ARRÊTER ?

Les chiffres viennent de tomber : « *Ce sont des résultats historiques. Le mot est parfois utilisé, pas forcément à propos, mais en l'occurrence c'est vrai, ce sont des chiffres historiques. Depuis qu'on mesure l'accidentologie routière, il n'y a jamais eu aussi peu de morts sur les routes françaises. C'est l'année 2018, où l'on aura compté le moins de morts sur les routes françaises, métropole et outremer compris. En 2018 les chiffres sont les suivants : 3 259 personnes ont perdu la vie sur les routes de la France métropolitaine. C'est beaucoup 3 259, mais c'est 189 morts de moins qu'en 2017. 189. C'est 3 950 blessés de moins qu'en 2017. 3 950 blessés de moins, et le nombre de blessés hospitalisés et je le dis ici à dessein, le nombre de blessés hospitalisés pendant plus de 24 h, c'est-à-dire les plus graves, a baissé, mesdames et messieurs, de 25 %. Le nombre de blessés hospitalisés pendant plus de 24 h a baissé de 25 %. Je n'ai pas peur de le dire, c'est un chiffre exceptionnel.* »⁽¹⁾.

Nous devons cette victoire sur la mort et le handicap à Édouard Philippe, un Premier ministre qui a fondé son choix sur l'état des connaissances. Il n'a jamais faibli face aux attaques indignes de politiciens incompetents, soumis au diktat de l'acceptabilité électorale. Ils osent exploiter la notion de temps perdu dans les « territoires » (5 secondes par km, alors que suivre un tracteur dans une petite agglomération ou attendre le passage au vert d'un feu rouge peut en faire perdre 10 fois plus !). Ils veulent ignorer que les vitesses moyennes dans les zones rurales, à faible densité de population, sont beaucoup plus élevées que dans les banlieues de grandes villes.

Les bons résultats de 2018 à peine annoncés, les meutes se sont reconstituées pour nier, mettre en doute, affaiblir la portée de la mesure et diminuer le rôle du 80 dans cette baisse spectaculaire du nombre des victimes qui a permis de regagner en un an ce que la coupable inertie politique du quinquennat précédent avait causé en trois ans. Nous avons dû subir tous les poncifs appelant à respecter les élus locaux et à s'en remettre à leur prétendue connaissance du terrain, alors qu'ils se sont montrés incapables de fournir des cartes départementales indiquant les voies qu'ils voulaient maintenir à 90 ! Quand ils se plaignent de n'être ni entendus, ni respectés par un État autoritaire qui les ignore et décide sans eux, ils oublient que les responsables départementaux ont été consultés par le CEREMA et l'ONISR⁽²⁾ pour qu'ils transmettent les caractéristiques de leur réseau routier, afin d'appréhender les critères de hiérarchisation de ces réseaux et l'accidentalité pour chaque catégorie de voie. Or, sur 100 départements, 29 ont répondu ! Seuls 8 d'entre eux ont été capables de définir l'accidentalité par catégorie de routes. Nous ne pouvons pas confier notre vie à des irresponsables qui méconnaissent le partage des rôles entre l'État et les départements. Avec le Grand Débat, ils auront une occasion exceptionnelle de produire leurs cartes : elles nous permettront de calculer le nombre de tués qu'ils programment sur les voies qu'ils remettraient à 90 km/h.

Notre défiance à l'égard des élus est justifiée par leurs propos. Entendre F. Bayrou⁽³⁾ parler de routes dangereuses et de cartes à dresser (alors qu'elles l'ont été) pour les identifier est consternant, comme ses explications météorologiques : « *un automne sec, et il y a plus d'accidents quand il pleut que quand il ne pleut pas* ». Il ignore que le beau temps accroît le trafic, la vitesse, l'usage de la moto, et ces caractéristiques font augmenter la mortalité plus que les réductions d'adhérence liées à la pluie...

Un autre proche du Président, R. Ferrand, a lui aussi des idées personnelles sur la question et en a fait profiter les auditeurs de RTL⁽⁴⁾. Ainsi, de Landevennec à Crozon, sur la D 791, les automobilistes pourront à nouveau être tués, grâce au rétablissement du 90. Il s'agit de l'une des 24 voies de son département qui fait partie des 31 % de km sur lesquels ont été observés 60 % des tués sur une période de 10 ans. Pas plus que pour la vaccination obligatoire ou les grands dossiers de santé publique, nous n'admettons l'ingérence des élus locaux dans un domaine régalien. A-t-on demandé aux représentants des départements leur avis pour appliquer l'interdiction de tel ou tel pesticide ? Non et c'est heureux !

Les virevoltes de notre Président nous flanquent le tournis. Quand est-il sincère ? En privé, quand il s'épanche avec un excès de familiarité ? Devant le monde entier, dans un de ces discours qui se veulent historiques ? Dans un village, devant 600 maires qu'il veut séduire ? Au Luxembourg,

⁽¹⁾ Déclaration du Premier ministre le 28 janvier 2019 à Coubert en Seine-et-Marne.

⁽²⁾ Accidentalités sur les routes bidirectionnelles hors agglomération : enjeux relatifs au réseau principal (2018), p. 10.

⁽³⁾ France Inter, le 7/9 du 30 janvier.

⁽⁴⁾ Grand Jury RTL-LCI-Le Figaro, 28 janvier 2019.



il déclare en septembre que : « la vitesse à 80 km/h en France, c'est sans doute l'une des principales mesures écologiques. Personne ne la regarde comme ça, mais c'est la réalité ! Tout le monde dit c'est terrible, c'est ennuyeux. Oui, mais la réalité, c'est qu'on émet beaucoup moins quand on est à 80 ». Un peu excessif, le 110 sur autoroutes correspondrait mieux à cet enthousiasme fugitif. Quand Donald Trump abandonne les accords de Paris, nous avons droit à un discours moralisateur pour tacler un président des États-Unis qui ne respecte pas ses engagements : « La France n'abandonnera pas le combat... Nous partageons tous la même responsabilité. Make our planet great again ! ». En 2015, lors de la COP21, la France s'était engagée à réduire de 29 % la production de gaz à effet de serre par les carburants routiers à l'échéance 2028. Aujourd'hui, le bilan est sans appel : la consommation de carburant est supérieure en 2018 à celle de 2016. Le « destroy our planet » est en marche.

Loin de la scène internationale, le masque tombe : « il faut ensemble que l'on trouve une manière plus intelligente de le mettre en œuvre. Il n'y a pas de dogme... Est-ce qu'on peut faire quelque chose qui soit mieux accepté et plus intelligent, sans doute oui. ». Nous préférons attendre la fin de l'expérimentation plutôt que de confier nos vies à des créatifs comme un Didier Guillaume⁽⁵⁾ qui transforme le vin en eau ou des fantaisistes qui soutiennent qu'ils consomment d'autant moins qu'ils roulent plus vite...

Dans ce chaos organisé par les lobbies et les politiciens en embuscade qui rêvent d'un changement de gouvernement pour revenir à la table du Conseil des ministres, Édouard Philippe reste imperturbable et montre son sens de l'État. Une voix, une seule reste constante à ses côtés, celle de Christophe Castaner qui ne craint pas de s'opposer à la minorité violente qui profite d'un mouvement social pour occulter ou détruire les radars au mépris des conséquences : « Pas de complaisance pour ceux qui croient acceptable de détruire des radars. J'en vois certains qui posent fièrement à côté des objets saccagés. Seront-ils aussi fiers quand on frappera à leur porte pour leur annoncer qu'un accident a eu lieu et que dans leur famille, parmi leurs proches, la vitesse a tué ? J'ai été maire pendant 16 ans, j'ai eu à annoncer à des familles, à des parents les décès liés à ces excès-là, je sais cette violence-là et elle me permet d'assumer toute forme d'impopularité pour les populistes qui, facilement, veulent nous faire croire qu'au nom des libertés, il faudrait accepter le laisser-faire et le n'importe quoi, y compris sur nos routes. »⁽⁶⁾ Nous pouvons remercier les Forces de l'ordre qui ont dû pallier la destruction des radars. Malgré leur charge de travail, elles ont patrouillé sur les routes, car gendarmes et policiers savent que si leur présence n'a pas pu empêcher la mort de 60 personnes qui ont péri à cause des casseurs, elle a sûrement contribué à diminuer le nombre des morts et des handicaps.

Deux autres sources d'inquiétude en cette période : pour l'évaluation du Grand Débat organisé par le Gouvernement, une fraction des citoyens ne maîtrise pas l'informatique d'une part, et des groupes bien structurés et mal intentionnés se sont coordonnés pour troller le système d'autre part. Le bourrage électronique a commencé et des équipes se relaient 24 h sur 24, en France et à l'étranger, pour cliquer⁽⁷⁾ des messages pré-écrits en faveur du retour au 90 !

Je dédie ce numéro de *Pondération* à Thibaud Bègue, âgé de 27 ans, et père d'un petit garçon de 3 ans, mort écrasé entre deux camions. Qui s'en soucie dans les médias qui nous parlent chaque jour des blessés dans les manifestations des gilets jaunes ? Qui connaît son nom, son visage ? Et pourtant, voici le témoignage de sa mère : « Thibaut travaillait comme traiteur et conduisait ce soir-là le véhicule de service de son employeur. Il revenait d'une mission à Aubagne quand il a été pris dans ce barrage de gilets jaunes qui a généré des kilomètres de bouchon dans la nuit du samedi 1^{er} au dimanche 2 décembre. Les véhicules, en majorité des poids-lourds, étaient bloqués et installés pour la nuit. D'après ce que les gendarmes m'ont rapporté, Thibaut aurait été piégé entre le camion arrêté devant lui sans feux allumés et le conducteur derrière lui qui roulait trop vite pour l'éviter ».

Pourtant, sans aucune pudeur, parmi les pancartes qui sont brandies, figure cet accident mortel, comme si Thibaut avait été l'une des victimes des violences policières. Nadine Bègue ne l'a pas supporté et l'a dit à ceux qui tentaient de récupérer honteusement la mort de son fils :

<https://revolutionpermanente.fr/Acte-X-C-est-en-memoire-de-tous-les-Gilets-jaunes-decedes-le-cortege-contre-les-violences>

⁽⁵⁾ Ce ministre de l'Agriculture et de l'Alimentation se répand dans tous les médias pour affirmer que « le vin n'est pas un alcool comme les autres »...

⁽⁶⁾ Vœux aux forces de sécurité, à Paris le 7 janvier 2019.

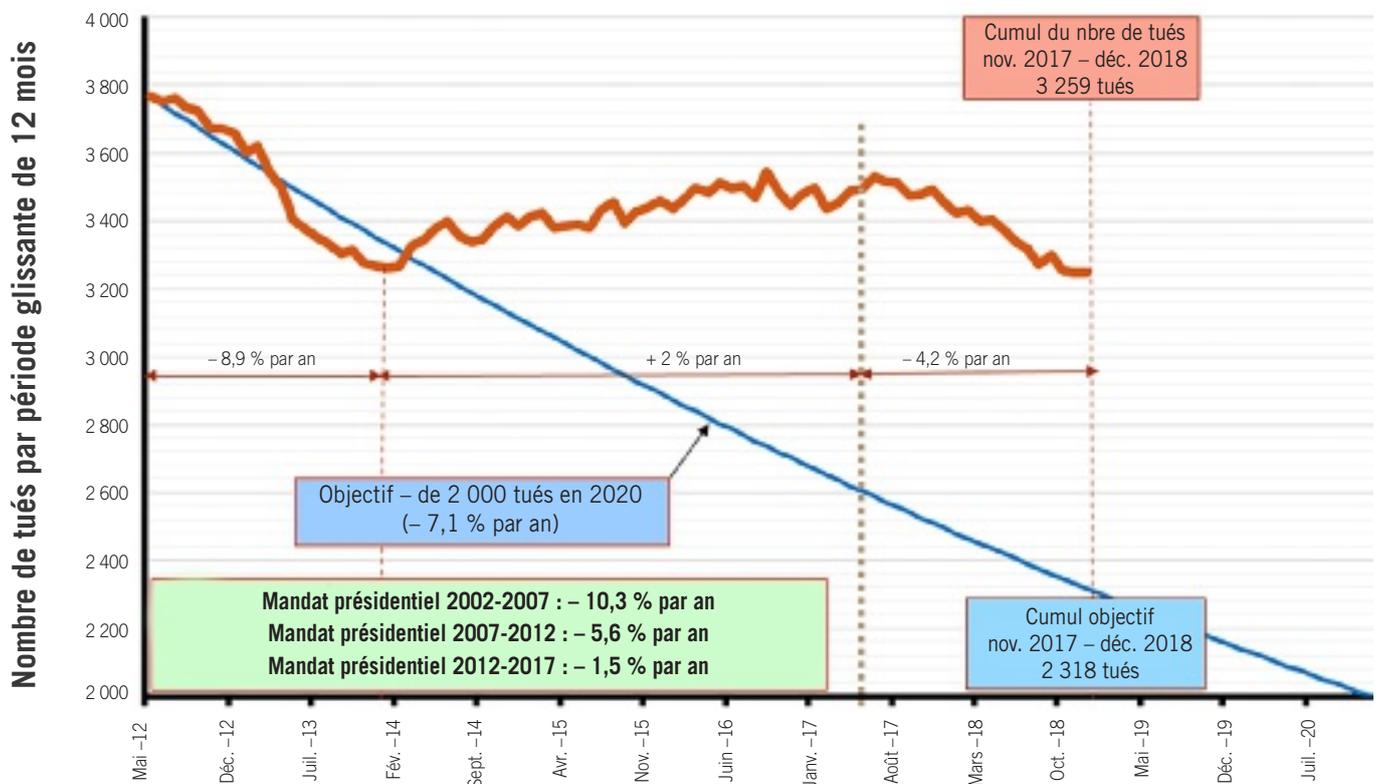
⁽⁷⁾ France Inter, L'Instant M de Sonia Devillers : *Ces travailleurs du clic qui font les opinions sur Internet.*

Analyse de la mortalité routière de décembre 2018

Le nombre de tués sur les routes à son plus bas historique en 2018

Décembre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
Déc. 18	292	0	3 259	- 5,5
Déc. 17	292	- 13,3	3 448	- 0,8
Déc. 16	337	+ 10,5	3 477	+ 0,5
Déc. 15	305	+ 6,6	3 461	+ 2,3
Déc. 14	286	- 8,6	3 384	+ 3,5
Déc. 13	313	- 1,9	3 268	- 10,6
Déc. 12	319	- 4,2	3 655	- 7,8
Déc. 11	333	+ 12,9	3 963	- 0,7
Déc. 10	295	- 3,6	3 992	- 6,6

Évolution de la mortalité depuis mai 2012



Le 80 km/h est une réussite. De tous les temps, l'année 2018 est l'année la moins meurtrière sur la route. Les résultats auraient été bien meilleurs si des délinquants n'avaient pas saboté les 2/3 des radars et si le lobby de la vitesse et des politiques n'avaient pas diffusé des craques relayés par des médias irresponsables. Le sommet de la démagogie a été atteint en proposant de maintenir à 90 les voies les plus circulées, c'est à dire les plus accidentogènes.

Les « gilets jaunes » ne nous ont pas aidés dans la lutte contre l'insécurité routière : parmi les tués de décembre, la mort de 7 personnes est directement liée aux manifestations des « gilets jaunes ».

Les radars

Tous les experts au niveau international conviennent que « 1 % de vitesse moyenne en moins c'est 4 % de tués en moins ». Les radars implantés depuis 2003, en agissant sur

tous les excès de vitesse, y compris les « petits excès de vitesse » ont permis de ralentir la vitesse moyenne de l'ensemble des automobilistes et ainsi de sauver 40 000 vies. Les radars sont incontestablement des dispositifs qui permettent d'assurer une meilleure sûreté aux usagers. On n'imagine pas des grévistes sabotant des dispositifs de sécurité dans leur usine pour manifester leur mécontentement à l'encontre de leur employeur. Pourtant une minorité de « gilets jaunes » a trouvé son exutoire

dans la dégradation, voire la destruction, des 2/3 des 3 000 radars fixes de la France, ce qui a entraîné une augmentation des excès de vitesse. Selon les calculs de l'ONISR⁽¹⁾ **sans ces dégradations, 60 vies supplémentaires auraient pu être épargnées entre novembre et décembre 2018.** En s'appuyant sur la partie du Code pénal qui traite « des destructions, dégradations et détériorations ne présentant pas de danger pour les personnes » (articles 322-1 à 324-1) pour juger ces vandales, la justice ne

⁽¹⁾ L'ONISR (Observatoire national interministériel de la sécurité routière).



reconnaît pas l'impact certain de ces actes sur la mortalité routière. Pour preuve, bien que ces délits peuvent être punis de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende, fin novembre, le tribunal correctionnel de Toulouse a condamné trois « gilets jaunes » qui avaient incendié les radars automatiques de Saint-Jory, en Haute-Garonne, et de Pompignan, en Tarn-et-Garonne à seulement trois mois de prison avec sursis et 105 heures de travail d'intérêt général. Il serait souhaitable que le législateur permette aux juges de considérer que ces dégradations mettent en danger la vie des usagers.

2018 : l'année où le nombre de décès le plus faible a été enregistré

Nous remarquons que la baisse de la mortalité a commencé à l'annonce de l'abaissement de 90 à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur le réseau à chaussées non séparées qui a été instauré le 1^{er} juillet sur toute la France. Nous avons déjà observé ce phénomène, en particulier lors de la mise place des radars où la baisse a commencé à la fin de l'année 2002 alors que les premiers radars ont été implantés à la fin de 2003. Les annonces modifient les comportements avant qu'elles ne deviennent effectives. Nous constatons aussi que, par leur forte présence sur les routes depuis les manifestations des « gilets jaunes », les gendarmes et les policiers ont contrecarré les forfaits des vandales. Ainsi 189 vies ont été épargnées cette année par rapport à l'année passée, ce qui n'était pas arrivé depuis 5 ans. L'année 2018 est l'année où le nombre de décès le plus faible de tous les temps a été enregistré.

La sécurité routière ne saurait servir de monnaie d'échange à la table du grand débat national

Au moment de la mise en œuvre du 80 km/h en juillet 2018, le gouvernement s'était engagé à décider du maintien de cette mesure après évaluation de ses résultats au bout de deux ans d'expérimentation, soit en juillet 2020. Sous la pression des contestataires, après seulement six mois d'application dans des conditions particulièrement défavorables (sabotage des radars et désinformation massive des opposants), le président de la République se dit prêt à « l'aménager » en permettant aux élus locaux d'instaurer cette limitation là où ils la jugeront. C'est en fait revenir à la situation antérieure où les décideurs locaux (préfets,

présidents des départements et maires) avaient déjà le pouvoir de réduire les limitations de vitesse maximales autorisées (article R. 413-1 du Code de la route), mais ne le faisaient pas faute de connaissances suffisantes. Pourquoi le feraient-ils maintenant ? Compte tenu de la complexité de l'accidentologie il est bon que l'insécurité routière soit traitée par des hommes de l'art dûment reconnus, et non par des élus locaux qui de bonne foi, comme tout un chacun, ont tendance à privilégier le risque ressenti et les idées reçues, non le risque réel. Il faut rappeler que c'est la connaissance de l'accidentalité qui a permis de sélectionner cette mesure qui peut sauver des centaines de vies. Même les médecins généralistes font appel à des spécialistes pour guérir un patient ! De plus, les élus locaux, qui sont au contact permanent de leurs électeurs, sont soumis à une forte pression, y compris dans le domaine routier (on veut une belle route... pour rouler plus vite). Un avis décisionnel d'une autorité supérieure est pour eux un rempart efficace. Toutes les mesures de sécurité routière, quelles qu'elles soient, ont eu des opposants. Rappelons-nous les premières limitations de vitesses et le port de la ceinture en 1973, le permis à points et les 200 barrages des premiers radars en 2003. Nos gouvernants n'ont pas eu d'états d'âme, ils avaient fait confiance aux experts, à la connaissance, ils ont maintenu leur détermination et grâce à cela plus de 350 000 vies ont été sauvées dans notre pays. La connaissance a la priorité par rapport au pragmatisme.

Maintenant les chiffres prouvent que le 80 km/h instauré de façon homogène sur toute la France est une excellente décision malgré le contexte hostile. Le président de la République pour des raisons de popularité ne doit pas neutraliser cette mesure pour flatter les élus locaux et « huiler » ses relations avec les « gilets jaunes », au risque d'aggraver la mortalité routière. La vie est la valeur suprême de la société démocratique, elle ne peut pas être une monnaie d'échange à la table du grand débat national.

Les radars c'est bien... Le LAVIA c'est mieux !

La mesure du 80 km/h : « Il faut ensemble que l'on trouve une manière plus intelligente de la mettre en œuvre. » a dit le président de la République. Monsieur le Président, la France a une solution plus intelligente : le LAVIA⁽²⁾ (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée). C'est un système d'aide au respect des vitesses réglementaires permettant au conduc-

teur, voire au véhicule, d'adapter sa vitesse en fonction de la vitesse limite autorisée. En novembre 2006, les chercheurs ont présenté leurs travaux lors d'un grand colloque à Versailles. Mais depuis, ce dispositif est au placard ! En 2015, Ford propose de mettre fin aux excès de vitesse, en équipant son nouveau monospace S-Max d'une technologie anti-excès de vitesse⁽³⁾.

L'European Transport Safety Council⁽⁴⁾ (ETSC) a publié un rapport sur les systèmes de ce type, et a conclu qu'ils « apportent des bénéfices de sécurité substantiels (...), que les expérimentations ont montré un grand degré d'acceptabilité des usagers (...), que la technologie est robuste, fiable et prête à être diffusée ». La généralisation du LAVIA est la première des cinq priorités de l'ETSC pour faire baisser durablement la mortalité au niveau européen.

L'insécurité routière coûte très cher à l'automobiliste

En 2017, l'ONISR évalue que l'insécurité routière coûte 50,8 milliards d'euros⁽⁵⁾ à la collectivité nationale. Dans le contexte social du moment, cette réalité économique devrait motiver le gouvernement à mettre en œuvre les mesures de sécurité routière les plus efficaces pour réduire le nombre des accidents et par voie de conséquence réduire ce gâchis économique. La diminution de 5,5 % (189 tués) de l'insécurité routière de 2018 permet de théoriser pour, par exemple, réduire la TVA sur les produits de première nécessité comme le demande les « gilets jaunes ».

Conclusion

Nous soutenons que les mesures les plus efficaces à mettre en œuvre pour améliorer la sécurité routière à court terme et au moindre coût sont :

- le maintien dans l'état de la limitation de vitesse maximale autorisée à 80 km/h sur le réseau à chaussées non séparées sur toute la France,
- l'obligation du LAVIA dans les véhicules neufs,
- la mise en circulation de plusieurs voitures-radars banalisées dans chaque département, et qu'elles soient utilisées à temps plein.

Réduire la vitesse de la circulation :

- c'est réduire la consommation,
- c'est réduire la pollution,
- c'est réduire l'accidentalité,
- c'est augmenter le pouvoir d'achat.

Une bonne nouvelle

« Je pose ma démission sur la table si, l'année prochaine, il y a moins de tués sur les routes qu'en 2013 », a dit Pierre Chasseray, délégué général de 40 millions d'automobilistes, à Franceinfo le 21 septembre 2018.

L'ONISR annonce 20 tués de moins qu'en 2013. Pierre Chasseray, homme de parole, va s'en aller !

⁽²⁾ <http://violencerroutiere.fr/w/le-lavia/>

<http://www.securite-routiere.gouv.fr/connaître-les-regles/le-vehicule/lavia>

⁽³⁾ <https://www.clubic.com/mag/transports/actualite-760061-ford-respect-automatique-limitation-vitesse.html>

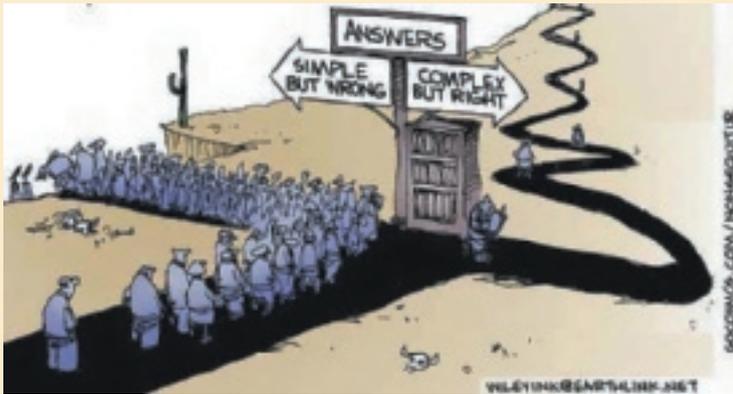
⁽⁴⁾ <https://www.securite-routiere-az.fr/etesc/>

L'ETSC agit comme une véritable ONG agissant directement auprès de la commission européenne. Son travail s'avère efficace grâce à un panel d'experts entourant une équipe de permanents.

⁽⁵⁾ Le parc automobile est estimé à 42,3 millions de véhicules (avec les motos), soit un coût de l'insécurité routière de 100 €/mois/véhicule

➤ Ce matin, 9 heures 39. Une minute 32 de bonheur...

Claude CHABOT



que là vous nous mentez complètement à tous les Français, vous êtes une malade, vous êtes une givrée, vous êtes tout pour le gouvernement, c'est incroyable d'être aussi con que vous, hein, mais j'espère qu'un jour quelqu'un pourra vous prendre et vous mettre une bonne rouste, ça vous fera du bien parce que vous êtes une tueuse, une menteuse, une voleuse, vous avez tout, tout pour vous. Allez, a ciao. »

« Oui, Madame Perrichon bonjour... Je tenais à vous signaler plusieurs choses. Tout d'abord on voudrait connaître le salaire que vous prenez par rapport aux subventions que vous avez, que nous finançons, les Français, on voudrait savoir un peu combien vous prenez, parce que ça vous nous l'avez jamais dit.

D'autre part vous avez remarqué que depuis que la vitesse a baissé, à 80 km/h et qu'il n'y a plus de radars, par rapport aux statistiques ça a baissé de 1,8 donc je pense que les accidents ont dû baisser de 5 ou 6 % puisque les media mentent comme vous et d'autre part je tenais à vous dire que s'il y a moins de morts sur les routes c'est par rapport à la sécurité des voitures, et non pas par rapport à la vitesse, parce que la vitesse, à 80 il y a de plus en plus d'accrochages et ça c'est de votre faute. Après... euh... la limitation de vitesse sur nationale, 100 km/h, sur autoroute, 150 km/h et là il y aurait moins d'accidents. Parce

On sait depuis longtemps qu'en France, pays d'automobiles, il y a de très, très nombreux experts de la sécurité routière. Certains pensent qu'il y en a 40 millions, je trouve ce chiffre un peu exagéré, mais vu le nombre d'interventions sur les media, dans les media, à travers les media ... sous les media, cela fait réfléchir. Encore plus en dessous, dans les catacombes, on en trouve aussi un grand nombre qui erre sans fin avec des rêves de 100 km/h sur route et des regrets de liberté individuelle perdue.

Sans aucun doute le Monsieur qui causait anonymement dans le poste téléphonique de Chantal ce matin-là est de ces derniers ; il aurait besoin qu'on lui prête un Fil d'Ariane pour s'extraire de sa triste condition, s'éloigner des petits lyncheurs furtifs qui hantent les réseaux d'information, monter à l'air frais et descendre de son cross over pour voir la vie en bas. Bref, gagner un cran d'humanité. Il faudrait aussi qu'il cesse d'ignorer que dans ce bas monde où tout paraît moche, il y a des gens aussi qui se mobilisent intensément pour une cause

humaniste, qui y travaillent à plein temps ... et qui ne « prennent » même pas de salaire !

Ce n'est pas Chantal qui écrit. Elle a bien d'autres chats à fouetter, et d'ailleurs même si les êtres sont loin de lui être indifférents, c'est aux institutions qu'elle s'adresse. Car à la Ligue, nous ne sommes pas des experts, mais nous savons les écouter.

« A ciao ». D'étymologie italienne, cela voudrait dire « Je suis ton esclave ». On en demande pas tant.

➤ Désintox

Michel TERNIER

S'appuyant sur une « étude » du Professeur Prud'homme, l'association « 40 millions d'automobilistes » affirme un certain nombre de contre-vérités.

40 M : « 80 km/h : la mesure ne "sauvera" pas les 400 vies annoncées par le Gouvernement, mais va coûter 3,8 milliards d'euros par an aux Français ».

MT : Cette « étude » est un modèle d'intox ! Ayant été professeur d'économie à l'École Nationale des Ponts et Chaussées de 1976 à 1993, je suis scandalisé qu'un professeur honoraire d'économie prête son nom à une telle imposture.

40 M : « L'abaissement de la vitesse à 80 km/h ne permettra malheureusement pas la réalisation de l'objectif gouvernemental d'une baisse de 400 tués sur les routes concernées. De plus, l'étude montre que cet échec prévisible sera aggravé par 200 000 années perdues sur les routes, ce qui représente un coût final net de 3,8 milliards d'euros par an, qui pénalisera princi-

palement les habitants et l'économie des régions les plus fragiles ».

MT : Concernant le nombre de victimes évitées, il n'y a aucune raison de remettre en cause les prévisions des experts du CNSR qui estiment que la mesure sauvera entre 350 et 400 vies par an et évitera également un nombre comparable de personnes blessées gravement avec un handicap lourd. Cette diminution d'environ 10 % du nombre de victimes évitera à la collectivité un coût d'environ 5 milliards d'euros par an.

Concernant le temps perdu par les automobilistes, **40 M** surestime ce temps d'une manière invraisemblable. En effet :

- La limitation à 80 km/h fluidifie le trafic dès que le nombre de véhicules augmente.
- La réduction du nombre d'accidents réduit le temps perdu par les véhicules dans les bouchons consécutifs aux accidents.

- M. Prud'homme surestime ses évaluations en multipliant par 3 le temps perdu par les automobilistes.

Par contre, il sous-estime le nombre de tués évités : 100, pour lui, au lieu de 300 à 400 estimés par les experts.

Les avantages pour les usagers sont considérables : moins de dépenses pour la voiture (pneumatiques, usure de la mécanique, carburant, mais aussi moindre coût des assurances).

Les avantages pour l'environnement sont aussi à prendre en compte (moins de pollution de l'air...)

Nous estimons donc un gain économique de l'ordre de 3,6 milliards d'€, alors que M. Prud'homme prétend que la mesure fera perdre 3,8 milliards d'€ à la collectivité !

Pour en savoir plus sur l'analyse de cette imposture, consulter le site de la LCVR à l'adresse suivante :

www.violenceroutiere.org

Non, vous n'affectez pas notre capacité d'indignation, ... bien au contraire !

Jean-Yves LAMANT

Non, la colère et le souhait d'une meilleure considération exprimés par les gilets jaunes, ne peuvent être aussi souvent et piteusement récupérés au profit d'intérêts particuliers. Depuis quelques semaines, beaucoup de médias se font l'écho de propos de quelques groupes de pression, affirmant que la mesure de réduction de la vitesse de 90 à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur médian est la cause originelle des violences constatées à l'occasion des manifestations des gilets jaunes. Quand l'effet incontesté des radars automatiques a été de sauver plus de 40 000 vies et éviter le handicap à plus de 40 000 personnes depuis 2003, il n'est pas acceptable que des discours démagogiques sèment en permanence le doute sur ce fait incontestable, confirmé par des collègues d'experts reconnus. Un groupement auto-proclamé « des automobilistes raisonnables et responsables » dans son site internet affirme, par exemple, de manière éhontée, ne citant aucune source, que le « ...ras-le-bol généré par la mesure a nourri la colère des Français jusqu'à les faire descendre dans la rue et occuper les ronds-points ». Il insinue plus loin qu'il serait faux d'affirmer que la dégradation des radars aurait entraîné une hausse de la mortalité sur la route puisque le nombre de tués en octobre 2018 avait chuté de 13,8 % alors qu'« 1 radar sur 2 était désactivé ». Or, les mesures de réduction de vitesse de ...20 km/h prises par les préfets lors de pics de pollution n'ont pas entraîné de protestations. Que cette mauvaise foi cesse sans délai ! Faisons le calcul du temps perdu dans les embouteillages en raison des accidents ou des simples bouchons. On verra que la perte de temps n'en est pas là où le prétendent ces groupements de défense d'intérêts particuliers !

Non, la sécurité routière n'est pas un sujet qui tolère des prises de positions « à la carte » et des apparences de raisonnements qui trompent l'opinion. C'est un problème de santé publique qui doit s'appuyer sur des études scientifiques menées par des experts reconnus. Continuer à tromper l'opinion en confondant volontairement vitesse maximale autorisée et vitesse moyenne pratiquée en Angleterre par exemple est tout bonnement scandaleux. Il est infiniment regrettable que ceux qui dénigrent les mesures efficaces de sécurité routière ne comprennent pas que leur vie a pu être sauvée grâce à ces mesures.

Non, il n'est pas honnête de prétendre créer un « Comité Indépendant d'évaluation des 80 km/h » alors que, dans le même temps, ces mêmes personnes dénoncent « une mesure inefficace ». Les Français en ont marre de se faire prendre pour des imbéciles. Le professeur Got rappelle, avec des arguments clairement présentés, sur son site securiteroutiere.org, que « la seule méthode efficace à court terme pour réduire la dépense liée au trafic est la réduction de la vitesse ».

Non, il n'est pas possible de prétendre qu'il existe une relation directe validée entre l'absence de radars et la baisse du nombre de victimes de la route. Tout groupement qui le prétend devrait assumer cette position, et, de manière cohérente, prendre clairement position pour la suppression de tout contrôle de vitesse ou la suppression des compteurs de vitesse sur les voitures afin de diminuer le nombre de victimes de la route.

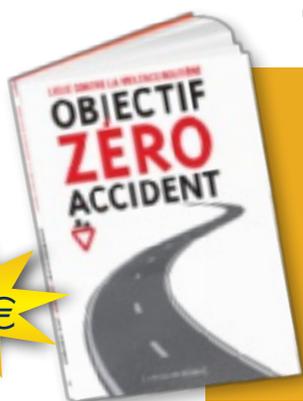
Non, il n'est pas admissible de qualifier le contexte de cette mesure du 80 km/h comme « hautement inflammable » quand

on a soi-même contribué à mettre de l'huile sur le feu et qu'on continue de l'alimenter. Alors que faire ? Je propose qu'à l'époque du fact-checking (la vérification des faits et des chiffres avancés) les médias exigent des intervenants sur des sujets de santé publique où des vies sont en jeu, que les chiffres et les faits avancés soient prouvés par des références officielles et aisément vérifiables. Cela conduira à ne faire appel qu'à des débatteurs intellectuellement honnêtes et d'éviter de faire perdre du temps aux Français.

Non, les dizaines de millions d'approximations, de contre-vérités, d'affirmations erronées, régulièrement proférées sans preuve, ne convaincront pas pendant quelques semaines !! car notre capacité d'indignation n'en est pas affectée, ... bien au contraire.



“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



Vigilance et attention : deux termes qui ne signifient pas la même chose

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.

Ne s'entend-on pas souvent dire de manière indifférente : sois vigilant, fais attention sur la route, l'accident n'arrive pas qu'aux autres ! Nous vous proposons de revenir sur ces deux notions afin d'expliquer en quoi elles diffèrent. Nous nous sommes appuyés pour cela sur le rapport de l'IFFSTAR/INRETS de Pierre Van Eslande⁽¹⁾.



Attachons-nous d'abord aux définitions de ces deux termes

La vigilance est la capacité de maintenir notre organisme en état d'activation. Il s'agit d'une fonction physiologique qui peut revêtir divers niveaux, depuis l'hypervigilance (veille) jusqu'à l'hypovigilance (le sommeil, étant l'état extrême). La vigilance dépend de facteurs liés à notre état physiologique comme par exemple le temps de conduite, la privation de sommeil (24 h de veille équivalent à l'absorption d'1 gramme d'alcool), la phase de digestion, la période de la journée, l'état de fatigue, l'absorption de psychotropes...). Elle dépend aussi de facteurs externes comme la température de l'habitacle, la vitesse du véhicule, la présence de passagers, les bruits ambiants dont la radio, les tâches monotones... Savez-vous, par exemple que lorsque la vitesse du véhicule est multipliée par 2 en passant de 50 à 100 km/h, l'angle de vision est divisé par deux passant de 90° à 45°, ce qui empêche physiquement de voir ce qui se passe sur les côtés de la route ? À 130 km/h l'angle de vision n'est plus que de ... 30°.

Un des paradoxes de la vigilance est qu'une vigilance maximale n'est pas nécessairement une vigilance optimale permettant une réaction adaptée à une situation donnée. En effet, en condition de stress, où tous les sens sont en éveil aigu, il est très difficile d'avoir le niveau d'apaisement souhaité pour analyser efficacement une situation

L'attention est la capacité de concentration de l'activité mentale sur un objet donné. Au

contraire de la vigilance, il s'agit d'une fonction psychologique et cognitive. Cette activité spécifique permet au cerveau de traiter l'information qui lui est utile. Le cerveau doit répartir les informations provenant de diverses sources et les sélectionner car il est nécessaire de filtrer l'excès d'information.

Que se passe-t-il en situation de conduite ?

Le conducteur doit faire face à de nombreuses tâches concurrentes. Il va assez souvent avoir des défaillances fonctionnelles sans forcément provoquer d'accident car, par chance, il n'y a pas d'obstacle à ces moments-là.

On voit alors mieux que la vigilance est le socle de l'attention. Mais elle ne lui suffit pas. La vigilance a un impact fort sur la genèse d'accident car elle dégrade les

fonctions physiologiques utiles à une conduite maîtrisée. Le défaut d'attention affecte l'étape initiale de perception de l'environnement conditionnant les étapes suivantes de diagnostic, de pronostic et enfin la décision d'action. L'attention est plus complexe que la vigilance car elle est affectée par les sollicitations externes, les distractions et les compétitions d'attention.

Les distracteurs au volant sont un des facteurs les plus forts sur la genèse d'accidents car ils entraînent des défaillances de la perception et du contrôle de la situation de conduite.

Téléphoner au volant, quelque soit le mode mains libres ou non, induit une surcharge mentale qui entraîne une dégradation de l'attention. Avec le téléphone mains libres, les durées moyennes de conversation sont plus longues et le temps de réaction est malgré tout augmenté de 50 % en moyenne par rapport à une conduite sans téléphone. Discuter avec un passager augmente le temps de réaction mais de manière beaucoup moindre qu'avec un interlocuteur au téléphone qui ne partage pas la même réalité de la route et de ses dangers potentiels. Le professeur Claude Got résume le problème du téléphone au volant en disant que « *ce n'est pas un problème d'occupation des mains, mais un problème d'occupation des neurones* ». Un problème d'attention donc !

(1) Rapport INRETS N° 280 « De la vigilance à l'attention... - Influence de l'état psychophysologique et cognitif du conducteur dans les mécanismes d'accidents » de Pierre Van Eslande IFFSTAR/INRETS (2010).



Le test du gorille invisible a été mis au point par C. Chabris et D. Simons, chercheurs en Psychologie cognitive de l'Université Harvard. La consigne donnée aux participants était de regarder attentivement une vidéo où deux équipes de joueurs de basket, l'une habillée en blanc, l'autre en noir, se lançaient un ballon, et de compter le nombre de passes entre les membres de l'équipe des blancs. Pendant la partie, une personne déguisée en gorille traversait la scène. On demandait ensuite aux participants combien de passes ils avaient compté. Environ 50 % d'entre eux n'avaient pas vu passer le gorille. Ce test illustre la limite de nos ressources attentionnelles : quand nous effectuons une tâche qui requiert toute notre attention, nous pouvons difficilement prendre en compte un stimulus inattendu.



➔ L'indécant dogmatisme de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA)

Pierre COURBE, *Chargé de mission mobilité, Fédération Inter-Environnement Wallonie*

L'industrie automobile tente d'affaiblir les propositions de la Commission européenne visant à améliorer la sécurité des véhicules routiers. Devant la gravité de cette attaque, un groupe d'experts et d'organismes directement concernés par ces matières monte au créneau. De l'issue de la bataille d'influence qui se joue en ce moment dépendront de nombreux parcours de vie. Toute personne susceptible d'emprunter une voirie publique est potentiellement concernée, de même que ses proches...



sécurité passive, avançant qu'un plus grand nombre d'accidents pourraient être évités dans le futur grâce à des dispositifs d'aide à la conduite comme le freinage d'urgence automatique (AEB pour *Automated Emergency Braking*) et, plus tard, les voitures autonomes. Or, si ces technologies sont les bienvenues, elles ne sont pas 100 % fiables : aucun système automatique ne l'est. Des collisions existeront toujours, à cause du comportement d'autres utilisateurs de la route, de soucis à l'infrastructure ou d'autres causes imprévisibles. C'est pourquoi il convient de ne pas transiger sur la sécurité passive.

La vision directe, pour des temps de réaction plus courts

La proposition de la Commission inclut des prescriptions en matière de vision directe pour les camions et les bus. « Vision directe » est le terme désignant ce que les conducteurs peuvent voir directement à travers les surfaces vitrées du véhicule, par opposition à la « vision indirecte », soit ce que les conducteurs voient sur un écran ou dans un rétroviseur. L'ACEA affirme qu'un capteur qui détecte un piéton ou un cycliste est plus efficace. Il a cependant été prouvé que, en moyenne, le fait de voir « directement » diminue le temps de réaction de 0,7 secondes. Un véhicule qui se déplace à 25 km/h parcourt 5 mètres en 0,7 secondes. 5 m de plus ou de moins avant de s'arrêter, ça peut paraître dérisoire – mais cela peut néanmoins faire la différence entre la mort et la vie.

Par ailleurs, enquêtes et sondages montrent que les piétons et cyclistes éprouvent (à juste titre) un plus grand sentiment de sécurité quand ils peuvent établir un contact visuel direct avec les conducteurs de véhicules lourds. Ceci étant, les capteurs ont un rôle clé dans l'amélioration de la sécurité des camions et bus, principalement pour les zones où la vision directe n'est pas possible.

En mai de cette année, la Commission européenne publiait son « 3^e paquet mobilité » incluant une proposition de révision du règlement relatif à la sécurité générale des véhicules (ou *GSR* pour *General Safety Regulation*), laquelle était favorablement accueillie par de nombreuses parties prenantes. En Wallonie, IEW avait joint sa voix à celle de l'Agence Wallonne pour la Sécurité Routière (AWSR) et de l'association Parents d'Enfants Victimes de la Route (PEVR) pour saluer une proposition qui, si elle était mise en œuvre, permettrait de diminuer significativement le nombre de personnes tuées et blessées sur les routes européennes.

L'industrie automobile réagit de toute autre manière aux propositions de la Commission européenne, plaidant auprès du Parlement européen et du Conseil (qui doivent se prononcer sur les dites propositions) pour l'abandon ou l'affaiblissement de certaines dispositions parmi les plus importantes. Il est difficile d'identifier dans l'attitude de l'ACEA (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) autre chose que

l'expression d'un dogmatisme « anti normalisation ». Pour l'ACEA, tout ce qui peut brider la « liberté » de l'industrie doit être combattu. Même si la liberté en question consiste à vendre demain des véhicules offrant un niveau de sécurité passive⁽¹⁾ inférieur à ce qu'il est possible d'atteindre aujourd'hui.

Un groupe d'experts et d'organismes concernés par ces matières⁽²⁾ a adressé une lettre au Parlement européen et au Conseil, exprimant ses craintes par rapport aux déclarations de l'ACEA. Quelques-uns des passages les plus forts en sont librement traduits ci-dessous.

L'importance de la sécurité passive

La proposition de la Commission comprend plusieurs améliorations de la sécurité passive, pour assurer que les occupants du véhicule, tout comme les autres usagers de la route, soient physiquement protégés en cas de collision. L'ACEA considère que les mesures de sécurité active devraient être prioritaires par rapport aux mesures de

⁽¹⁾ La sécurité active regroupe l'ensemble des éléments permettant d'éviter l'accident, la sécurité passive se rapporte à la protection des occupants du véhicule et des tiers (occupants d'autres véhicules, piétons, cyclistes, ...) en cas de collision.

⁽²⁾ Universitaires spécialisés dans ces matières, associations de sécurité routière et de consommateurs, réseaux de polices de la route et de villes européennes, fédérations de cyclistes, de piétons, d'environnement et de victimes de la route.

ISA : une technologie déjà vendue par la majorité des membres de l'ACEA

L'une des technologies que la Commission propose de rendre obligatoire est une forme d'assistance intelligente au contrôle de vitesse (ISA pour *Intelligent Speed Assistance*⁽³⁾) dite « *overridable* » (c'est-à-dire qu'il est possible de la désactiver par une pression forte sur l'accélérateur). Ce système pourrait réduire de 21 % le nombre de morts sur les routes. La majorité des constructeurs membres de l'ACEA proposent déjà l'ISA sur certains modèles – et pas uniquement des « hauts de gamme ».

Selon l'ACEA, l'ISA ne devrait devenir obligatoire que lorsque « d'autres solutions » seront disponibles, telles les « communications courte distance » entre l'infrastructure et les véhicules. L'ACEA dénonce également le manque de fiabilité des systèmes de reconnaissance des panneaux de signalisation routière et des cartes digitales.

Cet argument ne résiste pas à l'analyse. D'une part, ces systèmes sont déjà présents sur le marché. Un test récent mené par l'ADAC⁽⁴⁾ en Allemagne a montré que le système ISA proposé par Ford était fiable 90 % du temps. Le système pouvant être neutralisé, les conducteurs ne se verraient pas empêchés de rouler plus vite si le véhicule appliquait par erreur une limite trop basse. Par ailleurs, les constructeurs sont tous d'avis que des voitures entièrement automatisées seront disponibles sur le marché dans un futur proche. Or, l'une des fonctions les plus basiques d'une voiture automatique sera de connaître – et ne pas dépasser – la limitation de vitesse, et ce à tout moment.

Les constructeurs prétendent également que le système ISA poserait des problèmes de responsabilité en cas d'accident. Dans



les faits, l'intervention d'un système ISA (qui, pour mémoire, peut être désactivé) n'est pas différent de ce dont les conducteurs font déjà l'expérience avec des dispositifs comme l'ABS⁽⁵⁾, l'ESP⁽⁶⁾ ou le contrôleur de vitesse (*cruise control*). Dans tous les cas, le conducteur reste maître des tâches de conduite.

L'opposition des constructeurs à l'amélioration de la sécurité : une vieille histoire

En 1994-95, l'ACEA a tenté de faire reporter l'entrée en vigueur de la « barrière déformable décalée » pour le crash-test standard européen de collision frontale et a essayé d'affaiblir le test d'impact latéral. L'industrie a heureusement échoué et les deux dispositions sont entrées en vigueur en octobre 1998, contribuant significativement à la réduction du nombre d'occupants de voitures tués sur les routes.

En 1997, quand le programme de test indépendant EuroNCAP a été introduit, il a été fortement critiqué par d'importants constructeurs d'automobiles, lesquels déclaraient sans ciller que les crash tests étaient tellement sévères qu'il serait « impos-

sible » de décrocher les 4 étoiles du score maximum. Cinq mois plus tard seulement, la Volvo S40 les obtenait pourtant, suivie bientôt par d'autres véhicules.

La proposition de la Commission : un tout cohérent – et capital

Il est inconvenant de prétendre « faire son marché » dans l'ensemble de mesures complémentaires proposé par la Commission et qui forment un tout cohérent, aussi important pour la sécurité routière que l'introduction de la ceinture de sécurité. L'analyse menée pour la Commission par TRL (laboratoire de recherches britannique) estime à 25 000 morts et 140 000 blessés graves le nombre de victimes que permettrait d'éviter la proposition de la Commission sur la période 2022-2037 (toutes catégories de véhicules confondues). Pour effectuer ses calculs, TRL a opté pour une approche conservative, retenant systématiquement les valeurs basses des bénéfices potentiels. Dans la proposition de la Commission, les mesures sont complémentaires : si un système n'est pas efficace dans un cas très particulier, les victimes potentielles pourront toujours être protégées par d'autres dispositifs.

À suivre !

Le Conseil européen a marqué son accord sur la proposition de la Commission le 29/11/2018⁽⁷⁾. Au Parlement européen, la Commission TRAN a voté le 10 janvier 2019 et la Commission IMCO doit voter le 20 février 2019. Le vote en séance plénière aura lieu en mars ou en avril (non encore défini).



Voir pp. 86 et 156.



⁽³⁾ Aussi connu sous son acronyme francophone de LAVIA (limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée), ce système limite en continu la vitesse effective en fonction de la limitation en vigueur là où se trouve le véhicule : le conducteur ne peut dépasser cette limitation lorsqu'il exerce une pression normale sur l'accélérateur ; le système neutralisable proposé par la Commission européenne permet de dépasser la limitation en exerçant une pression élevée sur l'accélérateur.

⁽⁴⁾ Club automobile allemand reconnu pour la qualité de son expertise technique, qui a notamment développé un cycle alternatif de test des voitures - <https://www.adac.de/>

⁽⁵⁾ *Anti-blocking system* : système qui empêche, lors d'un freinage violent, que les roues du véhicule ne se bloquent, évitant de ce fait la perte de contrôle du véhicule qui reste dès lors sur sa trajectoire.

⁽⁶⁾ *Electronic stability program* ou correcteur électronique de trajectoire qui détecte les pertes d'adhérence en virage et les contrecarre en freinant une ou plusieurs roues, voire en réduisant le couple moteur.

⁽⁷⁾ (<https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2018/11/29/safer-cars-for-safer-roads-council-agrees-to-tougher-rules-on-vehicle-safety/>)

Accident de Puisseguin : de nouvelles expertises

Claude CHABOT

Dans un précédent numéro de Pondération (N° 113), nous apportons quelques éléments d'information sur cet accident. Un nouveau rapport en réponse aux demandes du juge instruisant cet accident apporte des précisions.

Sur la vitesse de l'ensemble routier (semi-remorque à grumes circulant à vide)

Les précédents documents d'expertise⁽¹⁾ pointent la vitesse inadaptée et le freinage dans la courbe comme causes du dévoiement et de la « mise en portefeuille » de ce véhicule. Une précision est donnée sur la vitesse maximum à laquelle aurait dû circuler le véhicule pour ne pas entrer en collision, avant son freinage. Les calculs ont été effectués avec un outil de modélisation (PC Crash) en reprenant la cinématique constatée (trajectoires, manœuvre *in extremis* d'évitement des 2 véhicules) : selon les experts, si la vitesse juste avant d'entrer dans la courbe avait été inférieure à 73 km/h, le semi-remorque se serait mis « en portefeuille », mais il aurait percuté l'accotement droit et évité la collision.

Sur les effets possibles d'un défaut dans le système de freinage de l'ensemble routier

Des anomalies sont apparues dans le montage des capteurs d'ABS de la remorque (inversion sur 2 essieux du même côté). La répartition des forces de freinage a pu en être modifiée et contribuer au déséquilibre de l'ensemble routier puis à l'accident. Selon les experts, la modélisation ne fait pas ressortir de blocage et ils précisent que dans tous les cas, à la vitesse estimée en amont du virage (75 km/h), l'ensemble routier ne pouvait « enrouler la courbe » correctement.

Sur les anomalies d'aménagement du tracteur routier (réservoirs de carburant)

Un réservoir de carburant supplémentaire de 375 litres a été installé en position haute derrière la cabine alors que pour augmenter l'autonomie du véhicule, le constructeur préconise un réservoir de 265 litres situé à l'arrière en bas du tracteur. En outre, alors que les textes prescrivent un écoulement direct du carburant vers le moteur, il a été constaté que les 2 réservoirs (normal et additionnel) communiquaient, le second se déversant dans le premier au moyen d'une électrovanne. Ces anomalies amènent à des questions portant sur la projection et



l'écoulement du liquide lors du choc, ainsi que son contact avec des parties chaudes du tracteur situées en dessous. L'expertise apporte des précisions sur la mise en cause éventuelle de ces anomalies.

Sur les écoulements du carburant et l'incendie

Un précédent avis concernant les réserves de carburant des 2 véhicules évoquait la possible formation lors du choc d'une nébulisation spontanée de la masse combustible⁽²⁾. Les simulations de choc effectuées en laboratoire (avec de l'eau pour les effets dynamiques) ont montré que sous l'effet des forces en présence, il y aurait eu écrasement et perte de matière des réservoirs, puis projection et écoulement du liquide ; l'hydrocarbure éjecté à basse température et en grande quantité a pu dans ce cas refroidir les espaces de contact, suffisamment pour qu'ils restent en dessous du domaine d'inflammabilité de ce produit. En revanche, cet hydrocarbure répandu et vaporisé par d'autres sources de chaleur a pu contribuer à l'embrasement survenu entre le tracteur et l'avant du car.

Sur l'identification des causes de l'incendie

Le choc a entraîné la destruction de nombreux composants électriques dans l'avant du car. D'autre part, l'arrière du tracteur comporte des circuits « de puissance » (fortes intensités) peu protégés, capables de provoquer l'ignition du combustible. L'intérieur du car a été envahi rapidement par des « fumées âcres et opaques » par-

tant de la zone de collision où les flammes ont été vues et l'incendie s'est ensuite propagé. L'analyse par les experts des sources pouvant élever la température du carburant à son point d'éclair (déformations mécaniques, surfaces chaudes et électricité des circuits) aboutit à l'idée principale d'un aléa électrique, sans qu'il soit possible d'en déterminer la localisation exacte.

Sur la propagation de l'incendie dans le car

On distingue l'embrasement survenu entre les 2 véhicules (hydrocarbure) et ce qui s'est passé dans le car où d'autres substances (produits de climatisation, matériaux de carrosserie intérieure, garnissages...) jouent un rôle qu'il faut déterminer en raison de la combustion rapide et des fumées ayant entraîné le décès de nombreuses personnes.

Ce chapitre important est très technique et il serait présomptueux d'en faire ici une courte synthèse. Il est conclu par des hypothèses : les experts apportent entre autres des éléments réglementaires sur les fluides (climatisation) et les matériaux employés en démontrant leur toxicité dans les conditions de l'accident (notamment la température élevée qui rend probables les réactions chimiques et physiques dangereuses).

Commentaire de l'auteur de l'article

La présente synthèse a pour but d'informer sur le rapport, pas celui d'afficher des opinions ou remarques techniques. Il sera néanmoins nécessaire de réagir ultérieurement sur certains points.

⁽¹⁾ Voir *Pondération* N° 113 – Puisseguin : après le rapport du BEA – TT.

⁽²⁾ Transformation physique du liquide en fines gouttelettes (« brouillard ») qui favorise une inflammation spontanée.



➔ Évaluation du 80 km/h : décryptage d'une imposture

Claude GOT

Accidentologue – Professeur de médecine Honoraire

L'association 40 Millions d'automobilistes s'est spécialisée dans un lobbying assurant la production et la diffusion des « Infos » concernant la sécurité routière. Elle a entrepris la création d'un Comité Indépendant d'Évaluation (CIE) de l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale sur les routes ne séparant pas les sens de circulation. Les premières productions de ce comité expriment un ensemble de notions inexactes qu'il convient d'analyser. Cet article dévoile une première partie de l'analyse qui sera complétée dans le prochain numéro.

1) Un groupe dépourvu de crédibilité

Les scientifiques qui travaillent depuis longtemps dans un domaine particulier évitent d'entrer dans des combats de rues les opposant à des adversaires capables de dire n'importe quoi. J'ai fait le choix inverse depuis des décennies. Il me semble important de ne pas renoncer à utiliser les mots mensonge, manipulation, désinformation, quand ils caractérisent certains propos. C'est en travaillant sur la notion de « délits non intentionnels » et de « mise en danger délibérée d'autrui » que j'ai compris la nécessité de ne pas avoir peur des mots quand leur usage s'imposait. Je persiste ainsi à commenter les mensonges et les manipulations des faits car : « *La liberté d'opinion est une farce si l'information sur les faits n'est pas garantie et si ce ne sont pas les faits eux-mêmes qui font l'objet du*

débat ». (Hannah Arendt – La crise de la culture).

Quelle est la compétence des évaluateurs ?

Jean-Luc Michaud est le président de ce comité. Il est par ailleurs Président exécutif de l'Institut français du tourisme, Diplômé d'Études Spécialisées (DES) d'aménagement et d'urbanisme, docteur en géographie et licencié ès lettres.

L'organigramme du « comité indépendant d'évaluation des 80 km/h » le présente comme un « Haut fonctionnaire des ministères du développement durable et de l'économie. Spécialiste des questions d'environnement et de mobilité, de tourisme et d'aménagement du territoire ».

François Prud'Homme est l'unique conseiller scientifique du CIE. Il a produit à l'occasion de la seconde réunion du groupe une

analyse prévisionnelle « coûts/avantages » de l'abaissement à 80 km/h des routes dépourvues de séparation des sens de circulation⁽¹⁾. Un résumé de son CV (origine Huffpost) indique : « Après des études à HEC et à Harvard, Rémy Prud'homme est devenu Professeur des universités, en économie. Il a longtemps enseigné à l'Université Paris XII (où il est maintenant professeur émérite), et à de nombreuses reprises au MIT (Massachusetts Institute of Technology). Il a aussi été directeur-adjoint de l'environnement à l'OCDE, et travaillé comme consultant pour la plupart des grandes organisations internationales, notamment la Banque Mondiale. Ses travaux ont principalement porté sur les finances publiques et sur les transports⁽²⁾.

Un CV très détaillé permet de constater l'importance des travaux de François

⁽¹⁾ <https://www.40millionsdautomobilistes.com/wp-content/uploads/2018/12/Evaluationdes80kmh-1.pdf>

⁽²⁾ www.rprudhomme.com

Prud'Homme dans le domaine de l'économie des transports. Je n'ai pas identifié d'article concernant l'accidentologie. Certains livres ou articles traitent d'un sujet important et d'actualité concernant le réchauffement climatique. Ses opinions climato-septiques sont exprimées dans deux livres : « L'idéologie du réchauffement : science molle et doctrine dure » et « le mythe des énergies renouvelables ».

Le recyclage d'un scientifique retraité dans un domaine qui n'est pas le sien est un comportement relativement fréquent. Il attire l'attention par la contestation radicale des connaissances admises par les spécialistes de ce domaine.

La négation du rôle prédominant des activités humaines dans la production rapide des modifications du climat produites par l'effet de serre est la forme la plus courante de cette volonté tardive d'exister.

La crédibilité du CIE apparaît alors comme nulle du fait de :

- L'absence dans ce comité de scientifique spécialisé dans l'accidentologie.
- La présence d'un unique scientifique, appartenant au club de plus en plus réduit des climatoseptiques.

L'analyse des productions du CIE impose le rappel des connaissances actuelles établissant la relation entre la vitesse et l'accidentalité.

Le CIE exploite d'emblée les deux mensonges de base produit régulièrement par 40 MA : « "La relation entre accidentalité et vitesse est mal connue", et "La formule de Nilsson est ancienne et discutable" ».

Dévaloriser la valeur d'une connaissance en se fondant sur son ancienneté est un argument absurde. Le $\frac{1}{2}$ de mv^2 a été établi par Leibnitz en 1678 et il exprime toujours le rôle de la vitesse dans le calcul d'une énergie cinétique.

La « formule de Nilsson » a été établie par des méthodes qui ne reposent pas uniquement sur des conceptions théoriques exploitant la notion d'énergie cinétique. Ce sont les données épidémiologiques observées sur les routes qui ont permis d'établir sa validité. Affirmer que son ancienneté réduit sa valeur exprime la volonté de tromper, car les publications qui ont confirmé les résultats de Nilsson sont nombreuses et produites dans de multiples pays. L'illustration de l'incompétence des membres du CIE pour dévaloriser les travaux de Nilsson est établie par l'absence de référence à des publications respectant les critères exigés pour évaluer leur crédibilité.

Une publication qui quantifie l'existence d'un risque ou la réfute doit répondre à des critères précis :

- Elle concerne un problème comportant des données identifiables et quantifiables.
- Elle a été publiée dans une revue dotée d'un comité de lecture qui a une capacité d'expertise du domaine traité.

- L'auteur a une connaissance du problème traité reconnue par ses pairs.
- Plusieurs publications ont confirmé la validité de la publication initiale.

Ces confirmations sont accessibles dans des publications qui font la synthèse de cet ensemble de preuves. Exemple : Aarts L et Van Schagen (2006) Driving speed and the risk of road crashes : a review. *Accid Anal Prev.* 2006 Mar;38(2):215-24.

Toutes ces exigences sont remplies en ce qui concerne les travaux de Nilsson.

Cette manipulation de la réalité permet à elle seule d'affirmer la mauvaise foi de ceux qui la diffusent. Un scientifique qui utilise un tel travestissement de l'état des connaissances pour contester un résultat se déshonore.

II) Mise en évidence de la sélection sans fondement d'une fraction de l'accidentalité

Page 6 : Résumé

« Elle précise ensuite le nombre de décès concernés en 2017 : pas les 3 400 tués sur l'ensemble des routes, ni même les 1 800 tués sur le réseau départemental, mais les 30 % officiellement enregistrés comme "dus à des vitesses excessives ou inadaptées aux circonstances", soit 530 tués – ce qui est évidemment trop. »

Ces 4 lignes utilisent des méthodes inacceptables pour réduire l'efficacité observée de l'abaissement de la VMA à 80 km/h.

1/ Retenir exclusivement les 30 % des tués recensés dans le BAAC (bulletin d'analyse des accidents corporels) comme victimes d'accidents imputables à la vitesse, pour limiter l'enjeu de la mesure à 530 tués, est une manipulation grossière des faits.

Les BAAC ne peuvent pas identifier l'ensemble des accidents attribuables à la vitesse, car il n'y a pas d'enregistreurs de vitesse exploitables sur les voitures particu-

lières, les véhicules utilitaires et les deux roues. Seuls les poids-lourds ont un enregistreur de vitesse. Dans des accidents produisant une enquête approfondie, les données enregistrées dans les ordinateurs de bord peuvent permettre d'établir la vitesse de circulation, mais il s'agit d'une faible proportion des accidents et les résultats de ces expertises sont obtenus tardivement, sans être incorporés dans les BAAC.

2/ Éliminer de l'analyse les accidents qui se produisent en dehors des voies où la VMA (vitesse maximale autorisée) a été modifiée est un autre abus.

Trois arguments s'opposent à cette sélection injustifiée excluant les relations entre l'accidentalité sur des voies différentes, en fonction des vitesses pratiquées, des décisions qui les modifient et de l'évolution des méthodes de contrôle du respect des règles.

A/ Les relations entre l'accidentalité des agglomérations et des voies hors agglomération imposent de décrire ces relations et d'envisager la nature des liens qui les unissent avant de décider arbitrairement que l'on peut traiter séparément les évolutions des vitesses en agglomération et hors agglomération.

De mai 1997 à mai 2002, la mortalité globale est passée de 8 561 à 8 368, soit une très faible réduction de 2,3 % en cinq ans. Les décisions du comité interministériel visant à redonner de la crédibilité aux limites de vitesse autorisées ont été immédiatement dissuasives. Les décisions de décembre 2003 ont produit dix fois plus de réduction du risque en cinq fois moins de temps, ce qui exprime une efficacité cinquante fois plus grande. Il était possible d'envisager que l'annonce de Jacques Chirac du 14 juillet 2002 de faire de la sécurité routière le premier objectif de santé publique serait plus crédible hors agglomération, les contrôles accrus, puis la mise en œuvre des radars automatiques ayant été plus importants à ce niveau. Cela n'a pas



été le cas, la réduction de la mortalité a été identique dans les deux environnements : 32 % de réduction de la mortalité entre les bilans de 2001 et de 2004 (passage de 5 939 tués à 4 042 hors agglomération et de 2 303 à 1 551 en agglomération).

B/ Le comportement des usagers en matière de vitesse de conduite est une habitude qui se construit.

Elle ne dépend pas seulement du dernier panneau de limitation de vitesse devant lequel on passe. La fréquence des accidents en sortie d'autoroute est un fait identifié qui justifie l'installation de ronds-points pour réduire le risque de collision dans les intersections entre la bretelle de sortie et la voie qui croise l'autoroute. L'habitude d'une circulation à une vitesse élevée sur autoroute réduit la perception d'une vitesse excessive sur des voies qui n'ont pas les caractéristiques assurant la sécurité des autoroutes. L'interférence entre la vitesse à laquelle un usager pénètre dans une agglomération et la vitesse à laquelle il va la traverser fait partie de cet ensemble de conditionnements à la vitesse réelle pratiquée, qui va intervenir dans le bilan de l'accidentalité.

C/ Il faut tenir compte du facteur le plus efficace en matière de réduction de l'accidentalité en agglomération ou hors agglomération qui est la crédibilité du risque de sanction, notamment le risque de perdre des points en cas d'excès de vitesse depuis la mise en service des radars automatiques. Il est indispensable d'analyser les évolutions sur les deux types de réseaux pour distinguer les effets spécifiques de la mesure sur le réseau à 80 et l'effet diffus sur l'ensemble des réseaux.

Opposer des chauffards à un ensemble de conducteurs parfaits, est un abus destiné à cliver l'ensemble complexe d'usagers dont les comportements varient insensiblement du transgresseur permanent à l'obsédé du respect des règles. Le risque ressenti n'est pas le risque réel et la perception du risque est très variable d'un usager à l'autre, en fonction de leur expérience, de leur relation avec le risque et de leur sens du respect des règles. Nombre d'entre eux surestiment leurs capacités de conduite et ne respectent que le risque d'être sanctionné et de perdre des points de permis. Quand un ensemble de mesures crédibles est annoncé, et celui de décembre 2003 demeure un exemple d'une qualité exceptionnelle, les comportements se modifient. Les partisans comme les adversaires des décisions majeures prises cette année-là (suppression des indulgences abusives, réduction des tolérances en matière de respect des vitesses et annonce des contrôles par des radars automatisés) ont constaté l'effondrement de l'accidentalité.

Lors de la mise en service des radars automatiques à partir de novembre 2003, une faible proportion était installée dans les



agglomérations. Malgré cette présence réduite, la réduction de la mortalité en agglomération a été importante.

Il ne faut donc pas prendre en compte uniquement le second semestre de 2018 pour évaluer l'effet de la réduction de la vitesse à 80 km/h. La réduction de l'accidentalité a été observée dès le mois de décembre 2017, quand le Premier ministre a annoncé son intention.

L'ignorance ou la volonté de ne pas tenir compte de ces faits font partie d'une méthode d'évaluation biaisée destinée à dévaloriser l'abaissement de la VMA et non d'informer les usagers.

III) Intermède. Un enseignant-chercheur éprouve le besoin de respirer un peu après avoir été confronté aux écrits de cancrès ou de menteurs-manipulateurs – la 3^e partie résume les bases élémentaires de l'accidentalité pour faciliter la suite de l'analyse qui risque d'être longue (cette partie sera peut-être placée à la fin de ce texte)

Pour comprendre le raisonnement concernant le rôle de la vitesse dans les accidents, il faut avoir à l'esprit deux notions fondamentales que les manipulateurs de données n'utilisent jamais :

Le trafic et la vitesse interviennent dans tous les accidents.

Le risque lié au trafic est directement proportionnel aux kilomètres parcourus :

- 0 km parcouru, 0 accident.
- Dans des conditions de circulation identiques, deux fois plus de trafic, deux fois plus d'accident, cinq fois plus de trafic, cinq fois plus d'accident.

Le risque lié à la vitesse augmente dans des proportions qui croissent à la puissance quatre pour les accidents mortels.

- Toutes les caulettes permettent d'élever une valeur à une puissance.
- Imaginons un passage de la vitesse moyenne de 80 à 82 km/h
- Il va produire un accroissement du nombre d'accidents proportionnel à la division de 82^4 par 80^4 soit $45\,212\,176 / 40\,960\,000 = 1,1038$. L'accroissement est de 10,38 %.
- À l'inverse si la vitesse est réduite de 82 à 84, la réduction de la proportion d'accidents mortels sera de $40\,960\,000 / 45\,212\,176 = 0,9595$ soit une réduction de 9,595 %.

Les trois partenaires intervenant dans l'accidentalité de façon inconstante sont, l'usager, le véhicule et l'infrastructure. Leurs évolutions dans le temps sont très différentes et cette caractéristique est précieuse pour reconnaître leur mode et d'influence dans l'évolution de l'accidentalité.

Les véhicules ont une évolution de leur sécurité qui évolue lentement et régulièrement. Il faut 8 années pour remplacer la moitié du parc automobile. L'étude récente d'un groupe de chercheurs de Renault et du CEESAR (Yves Page, Thierry Hermite et Sophie Cuny) a évalué à environ 11 % la réduction de l'accidentalité mortelle produite par des modifications des véhicules dans la période 2000/2010. Cette caractéristique élimine toute affectation aux progrès des véhicules une inversion importante, soudaine et régulière de la mortalité sur les routes.

Les infrastructures sont l'objet d'analyses comparées de leur rôle dans l'accidentalité. Il est possible d'évaluer l'efficacité de l'installation d'un rond-point au niveau d'une intersection, ou la réduction de l'accidentalité quand une route sans séparation des sens de circulation est remplacée par

une autoroute. Dans les deux cas, la division se situe entre 3 et 5, ce qui est un progrès considérable.

La réduction de l'accidentalité attribuable à l'infrastructure se réduit pour plusieurs raisons :

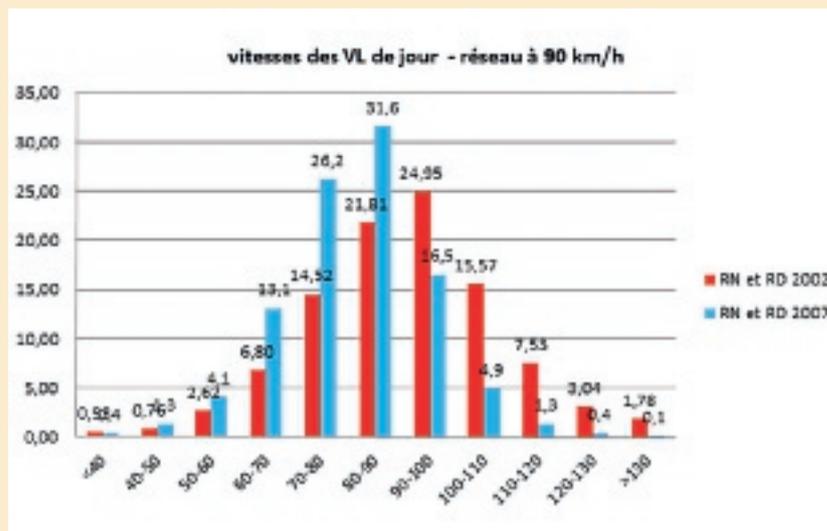
- Les départements ont subi un accroissement de leurs charges dans plusieurs domaines, qui réduit leur capacité de financement.
- Les zones d'accumulation d'accidents sont traitées depuis le début des années soixante et leur rôle dans l'accidentalité est actuellement très faible.
- La création de nouvelles autoroutes est devenue très faible, se limitant aux zones suburbaines des grandes agglomérations.

Ces caractéristiques font qu'une réduction constatée de l'accidentalité, importante et soudaine, en l'absence d'événements météorologiques exceptionnels et transitoires, ne peut pas être attribuée à l'infrastructure.

Les modifications de comportement des usagers sont les seuls facteurs qui peuvent agir de façon importante, soudaine et prolongée sur le nombre d'accidents mortels. Les exemples les plus nets ont été observés à la fin de l'année 1973, quand les vitesses maximales ont été réduites dans des proportions importantes, et à la fin de l'année 2003, lors de la mise œuvre d'une nouvelle politique de sécurité routière plus exigeante en matière de respect des règles (interdiction de supprimer abusivement les sanctions des infractions, réduction des tolérances en cas d'excès de vitesse et installation des radars automatiques à partir de novembre 2004).

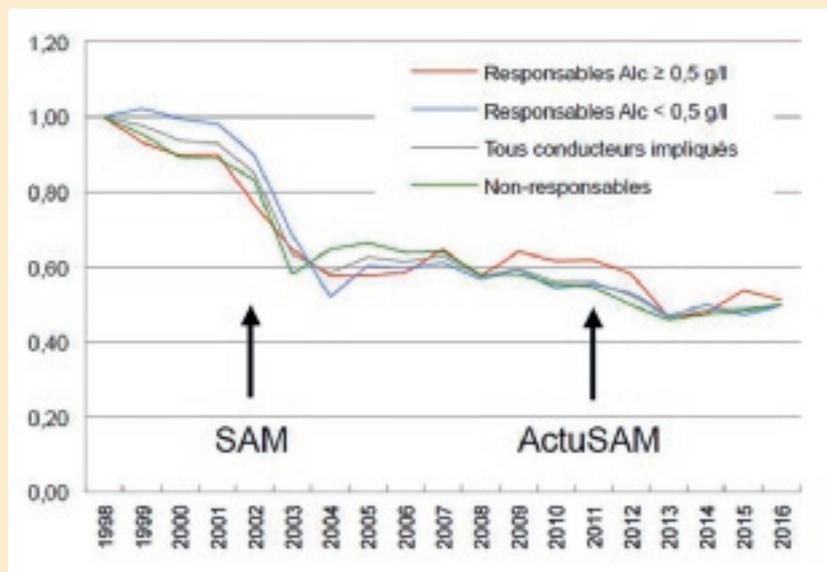
Cet ensemble de faits permet d'affirmer que l'inversion de l'évolution de l'accidentalité, qui était défavorable depuis la fin 2013, ne peut pas avoir d'autre cause que la modification de comportement des usagers. La consommation de carburant a été stable en 2018. L'UFIP vient de publier son bilan annuel avec une correction liée aux « événements sociaux du mois de décembre », il indique que « En excluant l'impact de cet événement exceptionnel, les ventes de produits pétroliers ont baissé de 1,5 % au cours de l'année 2018 dont 1 % lié à l'érosion des ventes dans les zones frontalières compte tenu de l'augmentation des taxes au premier janvier 2018. Ce constat est important car la consommation de carburants était croissante pendant les dernières années. Il sera possible quand l'évaluation du trafic de l'année 2018 sera publiée d'évaluer le rôle de la diminution de la consommation attribuable à la réduction de la vitesse. Comme en 1973 et 2003, les opposants aux réductions des vitesses de circulation ont été dans l'incapacité de démontrer l'existence d'un facteur de réduction de la mortalité sur les routes autre que la réduction de la vitesse maximale autorisée.

Des graphiques rendent évidents le rôle de la réduction de la vitesse dans la réduction de la mortalité à partir de 2002. Le premier constat est l'importance de cette évolution de la vitesse, qu'elle soit exprimée par une moyenne ou par un graphique représentant la distribution.

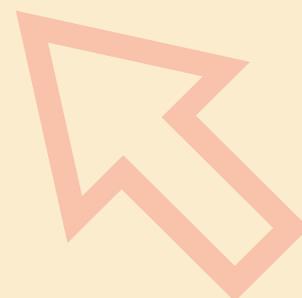


Le graphique suivant met en évidence les variations identiques d'un ensemble de facteurs jouant un rôle important dans la mortalité accidentelle. Si plusieurs facteurs étaient intervenus dans la rupture de l'année 2002/2003 leur dénombrement devrait mettre en évidence leur efficacité spécifique. Cela n'a pas été le cas, des facteurs importants exprimant la modification de comportements particuliers des usages se sont réduits de façon identique. La réduction de la vitesse a diminué la mortalité des usagers responsables ou non responsables de l'accident, comme celle des usagers qui n'avaient pas bu ou qui avaient bu en excès de l'alcool. Ce constat mis en évidence par Bernard Laumon est un élément majeur pour comprendre les interactions entre les facteurs d'accidents.

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



Voir pp. 140 à 144



Regard et réflexion sur la résilience

Claude LIENHARD
Avocat – Professeur des Universités
Spécialiste en droit des personnes et droit de la famille

La Ligue contre la violence routière a été invitée le 5 novembre 2018 aux Premières Assises Européennes des associations d'aide aux victimes et de victimes organisées par la Délégation Interministérielle à l'Aide aux Victimes⁽¹⁾. Ces assises ont réuni une vingtaine de pays européens autour du thème « la résilience ou comment se reconstruire après un traumatisme ». Chantal Perrichon et Claude Lienhard y ont assisté.



Chacun sait que les violences routières génèrent des victimes directes et indirectes qui souffriront de traumatismes psychiques. Le bouleversement lié à l'accident impacte également la famille et les proches.

Les différentes tables rondes ont permis de mieux cerner la notion de résilience qui peut être singulière ou plurielle.

La reprise d'un nouveau développement après un traumatisme psychique est la définition première de la résilience.

Boris Cyrulnik, neuropsychiatre et directeur de l'enseignement à l'Université de Toulon, était le modérateur de la première table ronde. Les idées fortes évoquées ont été les suivantes :

- La résilience doit être distinguée de la guérison.
Guérir c'est revenir à un état antérieur. Le processus de résilience consiste à voir les choses autrement et à se porter vers l'avenir.

- L'approche de la résilience est pluridisciplinaire, nécessairement, et implique une approche et un travail en équipe.
- Il faut cerner les facteurs de protection acquis avant l'événement traumatisant qu'on peut assimiler à l'éducation.
- Il faut appréhender la structure du traumatisme avec aujourd'hui des critères objectifs obtenus grâce à l'imagerie médicale.
- Quand une personne est traumatisée « son cerveau est éteint »
- Il faut enfin mettre en évidence les facteurs de résilience.
- La résilience n'est pas automatique. Elle doit être nourrie, accompagnée, facilitée, suscitée.
- La résilience peut passer par la créativité.
- Le processus de résiliation doit être individualisé.
- Il y a des besoins spécifiques à chaque personne et l'aide proposée doit être à la fois d'ordre juridique et psychologique.
- Il y a un besoin de reconnaissance.
- Aider à la reconstruction c'est aussi libérer la parole.
- Ce processus doit concerner non seulement les adultes mais aussi les enfants.
- Le processus de résilience peut être favorisé par des approches des concours associatifs comme l'a souligné

Jeannot Mersh, Président de la Fédération européenne des victimes de la route (FEVR-Luxembourg).

- Au-delà des démarches individuelles, la question est posée de la résilience collective.
- Il s'agit de voir quelles sont les stratégies mises en œuvre par les territoires et leurs citoyens afin de surmonter des chocs majeurs.
- Les expériences étrangères comme celles des Pays-Bas sont pleines d'enseignement.
- L'exemple de la ville de New-York, son approche de la résilience grâce au Mémorial du 11 septembre 2001 qui est devenu un bien public et qui sera transmis aux futures générations est particulièrement éclairant.
- Les initiatives citoyennes publiées par la ville de Paris après les vagues d'attentats de 2015 sont également exemplaires.
- Il a été également évoqué au travers d'exemples italiens la place des victimes de la mafia, d'une reconnaissance qui semble actuellement poser problème.

Au final une journée particulièrement intéressante, utile.

La Ligue continuera à réfléchir et à apporter sa contribution au travers des témoignages et des implications qui sont les siennes.



16 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière, à voir sur www.violenceroutiere.org



François DE CLOSETS
Médias, le poids des lobbys



Rémy HEITZ
Justice et sécurité routière



Marie-Jeanne HUSSET
La voiture citoyenne



Gérard MILLER
La violence routière



Thierry FASSENTOT
Le risque routier professionnel



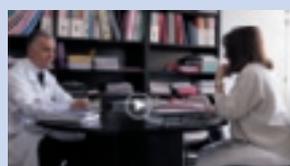
Fabrice HAMMELIN
La politique de sécurité routière



François DE CLOSETS, Bernard LAUMON,
Claude GOT – La Vitesse



Claude LIENHARD
Réparation et droit des victimes



Philippe AZOUVI
Prise en charge des blessés graves



Raphaël BARTOLT
Le rôle du Préfet dans la sécurité routière

Autres vidéos des entretiens de la Ligue :

Alcool au volant (Bernard LAUMON), la désinformation (Claude GOT), Rémy HEITZ : mon passage à la sécurité routière, alcool au volant (Claudine PERZ-DIAZ), le LAVIA (Jacques ELRICH), le LAVIA en caméra embarquée.



« Sécurité routière : les Gilets noirs de l'incivisme »

L'Opinion – La tribune de François de Closets – 10 décembre 2018

« En dépit des résultats pourtant indiscutables de la sécurité routière, la minorité des anarchomobilistes n'a toujours pas rendu les armes »

Du meilleur au pire, on trouve tout dans le mouvement des gilets jaunes. Faisons donc le tri en dénonçant l'inacceptable pour ne retenir que le négociable. Au pilori des mauvaises actions, il convient de placer la destruction de la moitié des radars disposés sur les routes pour faire respecter les limitations de vitesse. L'instauration de cette surveillance électronique à partir de 2003 a fait baisser le nombre des morts de 8 000 par an à moins de 4 000. Certes cette diminution n'est pas imputable aux seuls radars. Un ensemble de mesures y a contribué. Mais c'est bien la mise en place d'une chaîne automatique partant depuis l'appareil en bord de route jusqu'à la convention avec suppression de points qui a rendu les conducteurs plus sages et sauvé quatre mille vies par an. Comme tout automobiliste, il a pu m'arriver d'être flashé. J'ai pesté, puis je me suis calmé. J'ai peut-être évité un accident.

Par son inorganisation même, le mouvement des Gilets jaunes se prête à toutes les manipulations, à toutes les instrumentalisation.

Exception française. Avoir pacifié nos routes est assurément le grand acquis, le seul me semble-t-il, de l'ère chiraquienne. Il y fallait du courage tant la bagnole a toujours fait la loi en France. Lorsque les automobilistes régnaient sans partage, dans les années 1970, le nombre des morts avait atteint 18 000 ! Une sinistre « exception française » dont on se serait bien passé. Toutes les mesures qui ont fait progresser la sécurité routière : limitation de vitesse, port de la ceinture, lutte contre l'alcoolémie se sont heurtées au lobby automobile.

En dépit des résultats pourtant indiscutables, la minorité des anarchomobilistes n'a toujours pas rendu les armes. Elle tient pour négligeable les 60 000 morts évités depuis l'entrée en fonctions des gendarmes-radars. Elle a fait entendre ses protestations contre Édouard Philippe et ses 80 kilomètre à l'heure, elle a saisi l'occasion des désordres actuels pour détruire les pacificateurs de la circulation et revenir à la violence routière.

Par son inorganisation même, le mouvement des Gilets jaunes se prête à toutes les manipulations, à toutes les instrumentalisation. Afin de dégager la voie pour une véritable négociation, il faudra dénoncer sans pitié les Gilets noirs de l'incivisme qui se dissimulent sous le gilet jaune de la colère.

« Gilets jaunes » : l'affaire des 80 km/h, miroir grossissant de la violente embardée du quinquennat

Éditorial du « Monde » publié le 18 janvier 2019 à 10 h 45 – Mis à jour le 18 janvier 2019 à 11 h 38

L'abaissement de la vitesse maximale autorisée sur les routes secondaires, mise en application le 1^{er} juillet 2018 et désormais remise en cause par Emmanuel Macron, est symbolique du changement de ton de l'exécutif.

Nous l'avons écrit ici même il y a un an et n'avons pas changé d'avis : l'abaissement de 90 km/h à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les routes secondaires de France et de Navarre est une mesure de bon sens et de salubrité publique.

Elle prolonge et complète toute une panoplie de décisions – ceinture obligatoire pour les automobilistes et casque pour les motards, contrôle d'alcoolémie, permis à points, radars automatiques – qui ont permis en quarante ans de réduire de 16 000 à quelque 3 500 le nombre des tués chaque année sur les routes. Et il est incontestable que la vitesse est l'une des causes principales de cet absurde fléau : au-delà des drames humains qu'il provoque (aux morts s'ajoutent dix fois plus de blessés), le coût financier de l'insécurité routière s'élève à environ 50 milliards d'euros par an.

C'est donc avec la conviction de faire œuvre utile que le Premier ministre avait annoncé cette limitation de vitesse en janvier 2018 et l'avait mise en application à partir du

1^{er} juillet. Comme toutes les mesures antérieures, celle-ci a immédiatement provoqué une levée de boucliers des automobilistes et des motards en colère. Furieux de voir ainsi rallongée la durée de leur trajet de minutes quotidiennes et d'heures mensuelles, ils ont en outre soupçonné le gouvernement de vouloir arrondir le magot (1 milliard d'euros par an) des amendes pour excès de vitesse – et ont vandalisé, pour s'en prémunir, plus de la moitié des radars routiers.

Peut-être une « connerie »

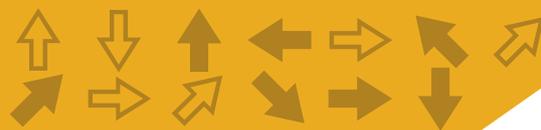
En dépit de mises en garde multiples, Édouard Philippe est resté inflexible. Au ministre de l'Intérieur de l'époque, Gérard Collomb, qui exprimait ouvertement ses réticences, il répliquait, au printemps : « Il faut parfois choisir entre de mauvaises décisions qui rendent populaire et de bonnes décisions qui rendent impopulaire. » La limitation de vitesse serait, quoi qu'il lui en coûte, le symbole de sa détermination. Dans l'intérêt général.

Aujourd'hui, le ton a singulièrement changé. Celui du président de la République en tout cas. Il y a quelques semaines, en petit comité, Emmanuel Macron admettait que cette limitation de vitesse était peut-être une « connerie ».

Mardi 15 janvier, lors de son débat avec les maires de l'Eure, à Grand-Bourgtheroulde, il n'a pas exclu des aménagements afin que la mesure soit « mieux acceptée », tout en restant « efficace ». « Il faut, ensemble, que l'on trouve une manière plus intelligente de la mettre en œuvre », a-t-il affirmé. En clair, adapter la mesure au terrain et à la diversité des configurations routières.

Il est vrai qu'entre-temps, c'est tout le climat national qui a tourné à l'orage. La fronde des automobilistes, encore attisée à l'automne par l'augmentation des taxes sur l'essence, a servi de creuset à la révolte des « Gilets jaunes » qui, depuis plus de deux mois, menace de paralyser l'action du gouvernement. Cette affaire des 80 km/h apparaît comme le miroir grossissant de la violente embardée du quinquennat.

Il y a un an, le gouvernement menait avec succès ses réformes pied au plancher, sans s'embarasser de laborieuses concertations ni se soucier des critiques contre son attitude jugée trop autoritaire, technocratique et parisienne. Depuis qu'il a frôlé l'accident grave, voire mortel, le voilà soudain converti à une conduite beaucoup plus prudente. Ou, selon l'expression présidentielle, plus « intelligente ». Comme quoi les limitations de vitesse sont salutaires pour tout le monde, gouvernement compris.



➡ Vie de la Ligue

📌 Conférence internationale au Parlement espagnol sur l'objectif zéro accident

Le 10 décembre 2018, à l'invitation de la Fondation MAPFRE qui organisait, en collaboration avec la Commission de sécurité routière des députés, un colloque sur le thème du zéro accident, Chantal Perrichon est intervenue sur un thème défendu de longue date par notre association.

L'occasion a ainsi été donnée de rappeler l'histoire et la position de notre association sur le thème de la conférence.

« Créée en 1983 par des femmes et des hommes qui voulaient agir contre la violence routière, notre association a décidé d'ajouter "Objectif Zéro Accident" à son logo en 1993. Il s'agissait d'appliquer la stratégie que les entreprises utilisaient depuis des décennies pour réduire les accidents du travail.

Qui sont taxés d'utopistes, les opposants à toutes les mesures que nous proposons ne cessent de répéter que "le risque zéro n'existe pas". Certes, mais ce discours est une tentative pour occulter la résignation devant la fatalité de l'accident.

Les mêmes qui attendent une analyse rigoureuse des circonstances d'un accident collectif (avion, train, paquebot) nieront la nécessité des boîtes noires dans les véhicules, des limiteurs automatiques de vitesse, technologies indispensables, opérationnelles depuis des années, que les constructeurs refusent de mettre, alors qu'ils seront dans tous les véhicules autonomes que l'on nous promet pour demain.

En attendant, grâce aux experts qui répètent depuis des années, que la vitesse est la première cause de mort sur les routes, et que diminuer sur un réseau la vitesse maximale de 10 km/h entraînera rapidement une baisse de la mortalité, nous avons obtenu qu'en France, 380 000 km de routes passent de 90 à 80 km/h. Si les résultats confirment l'attente des décideurs, cette mesure sera définitive au bout de deux ans. »



En tribune : S. Hernandez, maire, F. Menendez, Directeur de l'infrastructure à Barcelone, Chantal Perrichon, Présidente LCVR, Bartolomé Vargas, Procureur général en Espagne pour la sécurité routière, X. Barbero représentant les services d'urgence à Madrid, G. Fiandaca, responsable des transports à Boston.

📌 De nouveaux correspondants !

Comme nous l'avons déjà fait dans des numéros précédents, nous avons sollicité deux nouveaux correspondant(e)s de la LCVR afin qu'ils se présentent et qu'ils précisent le sens de leur engagement. Bienvenue à eux !

Françoise Dewavrin (Bouches-du-Rhône)



Je me suis engagée dans la Ligue Contre la Violence Routière en 1989, après la mort de ma fille, tuée par un chauffard qui n'a jamais été retrouvé. J'ai créé avec des amis l'association départementale des Bouches-du-Rhône, j'y ai milité jusqu'à sa dissolution, en 2010.

Je n'envisage pas de reprendre le même type d'engagement mais, à la demande des responsables nationaux de la Ligue, j'ai accepté d'être correspondante locale pour les Bouches-du-Rhône de façon à créer un lien entre les adhérents du département, la fédération nationale et les personnes ou groupes qui souhaiteraient prendre contact avec la Ligue.

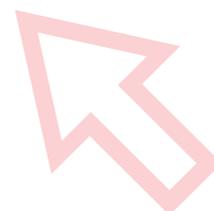
Thierry Asfaux (Cantal)



Je suis ce que l'on appelle « un gros rouleur » puisque je parcours près de 100 000 km par an et je n'ai jamais perdu un seul point pour excès de vitesse ! Je constate des problèmes importants de comportement sur la route, et face à cela, un laxisme beaucoup trop important de l'État. Travaillant dans le secteur pénitentiaire, j'ai aussi l'occasion d'approcher de près la réalité de la violence routière. C'est cette banalisation de l'insécurité routière qui motive principalement mon engagement au sein de la Ligue et mon implication depuis novembre 2018 en tant que correspondant.

📌 Une nouvelle vidéo des Entretiens de la Ligue

Quelles sont les responsabilités du préfet en matière de sécurité routière ? Le préfet Raphaël Bartolt a accepté de répondre à nos questions dans ce nouvel entretien de la Ligue. Il y explique le rôle du préfet dans la politique nationale de sécurité routière et témoigne de son expérience en tant que préfet du Doubs. Il nous livre enfin son avis sur le risque lié à la vitesse.



👉 Bravo à notre partenaire, Compédit Beauregard !

La relation que la LCVR entretient avec l'imprimeur de la revue Pondération va au-delà d'une simple relation client/fournisseur. La qualité de cette relation tient certainement au fait que nous partageons les mêmes valeurs de respect et de solidarité.



Il nous a donc semblé naturel de relayer dans nos colonnes la participation du personnel de Compédit Beauregard, à une action nommée « l'Incendiaire » qui s'est déroulée le 15 septembre 2018. La société a en effet choisi de participer au Défi des 650 000 kilomètres organisé par l'Association Agir et Vivre l'Autisme⁽¹⁾. Pour la bonne cause, l'équipe n'a pas hésité à se rouler dans la boue !!!

À l'arrivée, quelques bleus, un peu d'égratignures mais surtout, de grands sourires et beaucoup de joie ! Au final, grâce aux efforts des (plus ou moins) sportifs de Compédit Beauregard et aux généreux dons des familles et amis, près de 2 000 kilomètres ont été ajoutés au compteur et permis d'obtenir un don de 1 772 € versé à l'Association.

⁽¹⁾ <https://www.facebook.com/Agir.Vivre.Autisme/>

👉 Info sur les réductions fiscales liées aux dons

Le prélèvement à la source de l'impôt sur le revenu implique uniquement un changement dans le mode de collecte de l'impôt. Tous les crédits et réductions d'impôts sont maintenus dans les mêmes conditions, y compris ceux liés aux dons. Concrètement, les dons réalisés en année N ouvriront droit à une réduction fiscale en année N + 1, comme aujourd'hui.

JE FAIS UN DON DE 100 € EN ANNÉE N

À un organisme d'intérêt général ou reconnu d'utilité publique :

Je bénéficierai d'une réduction de 66 € sur mon revenu l'année N + 1

Les dons et cotisations faits au profit de la ligue contre la violence routière en 2018 ouvriront droit à une réduction d'impôt dû en 2019 (au titre des revenus 2018).

PROCÉDURE MISE EN PLACE PAR L'ADMINISTRATION FISCALE :

La réduction d'impôt relative au versement réalisé en 2018 sera restituée au contribuable via un acompte égal à 60 % de la réduction d'impôt de l'année précédente (réduction d'impôt payée en 2018 au titre des dépenses 2017) qui sera versé au 15 janvier 2019 par virement sur le compte bancaire du contribuable puis le solde à l'été 2019.

Ainsi tous les dons effectués en 2018 bénéficieront des mêmes réductions fiscales que les autres années.

CAS 1

Je continue à faire mon don habituel en 2018.

JANVIER 2019 : Je reçois un acompte de la réduction d'impôt de l'année N – 1.

AVRIL-JUIN 2019 : je fais ma déclaration de revenus 2018, en mentionnant le don.

SEPTEMBRE 2019 : restitution du solde de ma réduction d'impôt relative au don fait en 2018.

CAS 2

Je fais un don pour la première fois en 2018.

AVRIL-JUIN 2019 : je fais ma déclaration de revenus 2018 en mentionnant le don.

SEPTEMBRE 2019 : restitution de l'intégralité de ma réduction d'impôt relative au don fait en 2018.

CAS 3

Je décide de ne plus faire un don en 2018.

JANVIER 2019 : Je reçois un acompte de 60 % de la réduction d'impôt de l'année N – 1.

AVRIL-JUIN 2019 : je fais ma déclaration de revenus 2018 en mentionnant l'arrêt de mon don.

SEPTEMBRE 2019 : acompte de 60 % reçu en janvier à reverser à l'administration fiscale (étalement jusqu'en décembre si solde > 300 €).



Vie des asso's

AD du Gard : une belle dotation pour la sensibilisation des écoliers

Le vendredi 11 janvier, dans la cour de l'école Henri Barbusse de Saint-Martin-de-Valgagues, la Ligue Contre la Violence Routière du Gard a remis trois vélos VTT avec leurs équipements (casques, gilets réflectorisés, garde-boues), ainsi que du matériel de balisage (cônes, chaîne, rubalise...), d'une valeur de 770 euros, aux délégués locaux de la Prévention Routière et de la Gendarmerie Nationale pour les soutenir dans leurs actions de prévention et d'éducation à la sécurité des élèves. Ce matériel permettra de proposer de meilleures conditions aux moniteurs et aux élèves pour la préparation des ASSR enseignées aux enfants.

Cette action de soutien avait été annoncée lors du gala organisé par la Ligue à Saint-Martin le 31 mars dernier, par son président Jacques THIERRY qui offrira ce matériel à l'Adjudant-Chef Martial PILLON, en présence de Claude CERPEDES, maire de Saint-Martin, de Ghislaine VILLAESPESA, Adjointe à l'enseignement, des Institutrices et des enfants.

« La Ligue Contre la Violence Routière a pour but de participer à toutes les actions entreprises pour faire diminuer les accidents de la circulation. L'association contribue à cet objectif notamment par des opérations de prévention auprès des jeunes, dans les établissements scolaires et les centres de formation. » précise Jacques Thierry.

« Dans le Gard, des gilets réflectorisés de tailles adaptées sont régulièrement distribués dans les écoles pour la protection des enfants lors de leurs déplacements. Des campagnes de sensibilisation à l'utilisation de sièges adaptés et au port de la ceinture de sécurité pour les enfants en voiture ont également été menées aux portes des écoles de la région alésienne. »

Cette année le gala de variété organisé par la « Bande à Cat » au profit de la Ligue Contre la Violence Routière du Gard sera donné le **samedi 11 mai 2019**, toujours à Saint-Martin-de-Valgagues, dans l'Espace La Fare Alais. Les bénéficiaires seront pareillement consacrés à des actions de prévention et de sécurité routière dans la région.



De droite à gauche : Claude CERPEDES, maire de St-Martin-de-Valgagues ; Jacques THIERRY LCVR ; Jean-Claude CHANTELOT, délégué Prévention Routière ; Ginette BRUNEL LCVR ; Chef PILLON Gendarmerie Nationale ; Ghislaine VILLAESPESA adjointe à la vie scolaire.

Une année bien remplie pour l'AD du Jura



Quelques explications avant le passage sur l'autochoc.

L'année 2018 se termine, et c'est une année encore bien remplie pour les bénévoles de notre association. « Nous avons été très sollicités et ce, aussi bien par les établissements scolaires que par les entreprises ou les associations. Au total, sur l'année 2018, nous avons effectué 148 jours d'intervention » déclare Michel Guillemain, Président de la Ligue Contre la Violence Routière du Jura.

Le bilan est effectivement fourni, et les journées d'intervention se répartissent comme suit :

4 jours dans les écoles primaires, 31 jours dans les collèges, 20 jours dans les lycées et 2 jours dans une université. À cela il convient d'ajouter 51 jours dans les entreprises, 9 jours à la demande de villes, 12 jours pour les pompiers, la police ou la gendarmerie, 14 jours dans les CFA, EPIDE, MFR et enfin, 5 jours ont été réservés par des associations.

Les quinze intervenants bénévoles ont ainsi dû se partager les 6 400 heures (travail de bureau et maintenance du matériel compris), soit 490 jours nécessaires pour mener à bien ces 148 actions. Au final 13 000 personnes ont testé le simulateur de retournement, 8 300 personnes ont préféré s'essayer au choc frontal avec le simulateur « autochoc léger et 5 000 personnes ont participé aux interventions sans simulateur, (alcool drogue, distracteurs, réactiomètre, comportements, gain de temps, voir et être vu, etc.).

Tous les intervenants bénévoles, après ces périodes de fêtes et un court repos bien mérité, restent mobilisés et prêts à reprendre la route dès janvier 2019, soixante actions étant d'ores et déjà planifiées en ce tout début d'année.

Particulièrement attentive à la sécurité des passages piétons, l'AD Haut-Rhin – Bas-Rhin a écrit en mai 2018 aux associations des maires des deux départements pour les sensibiliser aux risques d'accidents graves liés au non-respect des règles de visibilité au droit de ces traversées.

« On observe souvent des véhicules arrêtés ou stationnés en bordure de chaussée qui sont des masques visuels entre les véhicules circulant sur cette voie et les piétons souhaitant traverser. » précise Gilles Huguet, Président de l'Association.

Au-delà des recommandations techniques diffusées largement depuis de nombreuses années par les services centraux aux aménageurs des voiries urbaines, le Code de la Route stipule suite à un décret modificatif du 23 décembre 2016, dans l'article R. 417-11 paragraphe 8 c, qu'il est interdit pour les véhicules motorisés de s'arrêter ou

de stationner sur une distance de 5 mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en-dehors des emplacements prévus à cet effet.

Or, François Lux, membre de l'association et mobilisé sur le sujet, pointe deux types de constats :

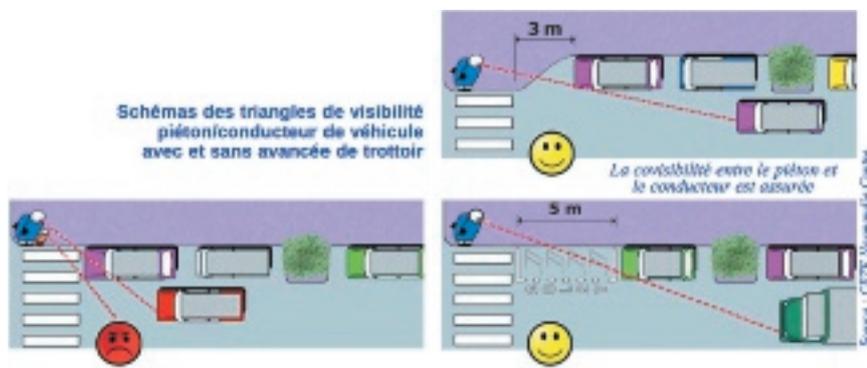
- La non verbalisation des véhicules en infraction par rapport à cette interdiction.
- Des emplacements marqués comme places de stationnement, alors qu'ils ne respectent pas la distance réglementaire des 5 mètres prescrits par le Code de la route.

À ce stade il convient de faire une remarque illustrée par les schémas ci-contre des triangles de visibilité piéton/conducteur de véhicule, avec ou sans avancée de trottoir : avec avancée de trottoir la distance du véhicule par rapport au passage piétons peut être réduite à 3 mètres (d'où la précision appor-

tée par l'article du Code visé ci-dessus « en-dehors des emplacements prévus à cet effet »).

« De toute évidence ces dispositions sont encore trop peu connues, notamment par les services techniques des petites communes, et même par certains bureaux d'étude » constate François Lux.

L'AD Haut-Rhin – Bas-Rhin a également fait copie de son courrier de sensibilisation, à l'association des maires de France. « Il nous paraîtrait souhaitable que notre lettre soit reprise par les diverses AD de la Ligue pour attirer l'attention de "leurs" maires au respect de ces bonnes pratiques, en insistant éventuellement sur les risques pénaux en cas d'accidents liés à des aménagements non réglementaires. » considère Gilles Huguet. « A cette fin nous joignons au présent article une copie de notre lettre. »



Aménagement récent dans une petite ville du Grand Est où on constate un emplacement de stationnement marqué, jouxtant une traversée piétonne, dans le sens de circulation d'une rue en sens unique). Comme on peut le voir, la visibilité y est nulle.

Objet : Sécurité des traversées piétonnes en agglomération
Pièce jointe : article R. 417-11 du Code de la Route

Monsieur le Président,

Comme vous le savez les piétons paient chaque année un lourd tribut dans le domaine de l'insécurité routière en agglomération. Et paradoxalement c'est sur les passages piétons qu'ont lieu la plupart des accidents dont ils sont victimes.

Au nom de la Ligue Contre la Violence Routière je souhaiterais par le biais de votre Association attirer l'attention des maires sur l'indispensable nécessité d'appliquer et de faire appliquer l'article R. 417-11 du Code de la Route, paragraphe 8c, relativement récent et insuffisamment connu, qui stipule que « le stationnement est interdit sur une distance de 5 mètres en amont d'un passage piétons, dans le sens de la circulation, en-dehors des emplacements prévus à cet effet » (article ci-joint).

Un véhicule ne respectant pas cette interdiction constitue en effet un masque visuel cachant un piéton qui s'apprêterait à traverser sur le passage piétons ainsi partiellement masqué. Une telle situation est particulièrement dangereuse si le piéton est un enfant, une maman avec une poussette, ou une personne âgée.

Or le paradoxe est qu'un peu partout il peut être constaté que bon nombre de telles places de stationnement implicitement interdites par l'article du Code susvisé sont des « emplacements matérialisés à cet effet » (à effet de stationnement) par les responsables de la police de la circulation. En cas d'accident la responsabilité de la commune pourrait alors être engagée.

Les actions dans ce domaine seraient donc à mener sur deux fronts par les maires, premièrement neutraliser les places de stationnement actuellement autorisées constituant des masques ne respectant pas les dispositions visées ci-dessus (tout en évitant d'y placer du mobilier urbain ou des plantations qui pourraient également former masque visuel), et deuxièmement de verbaliser de manière dissuasive les stationnements contrevenant à cette réglementation.

En vous remerciant au nom de la Ligue Contre la Violence Routière de bien vouloir relayer ce rappel d'une disposition encore insuffisamment connue et respectée, auprès des maires de votre département (et comme le souhaiterait également la Ligue, de bien vouloir transmettre le message auprès de l'Association des Maires de France), afin que puisse encore être renforcé l'impact des politiques locales de sécurité routière en faveur des personnes les plus vulnérables, je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, mes salutations très respectueuses.

Le Président de la Ligue Contre la Violence Routière
Haut-Rhin – Bas-Rhin
Gilles Huguet

Associations départementales



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

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)

09 – Ariège : Correspondant : Claude Pages – Le Clos des Pommiers – Rue Jean Jaurès – 09000 Foix – Tél. : 01 45 32 91 00 (claud.pages71@sfr.fr)

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 (francoise.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 Grispailles – 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 (lcvrtdijon@gmail.com)
Facebook : Ligue Contre la Violence Routière – Dijon – Côte-d'Or

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

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

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

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

34 – Hérault : Nicolas Gou – LCVR 34 – 40, rue Favre de Saint-Castor – 34080 Montpellier – Tél. : 06 25 25 42 35 (lcvr34accueil@gmail.com)

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

39 – Jura : Michel Guillemain – 57 B, boulevard du Président Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 06 86 66 46 75 (michel.guillemain.3@free.fr) – (www.violenceroutiere-jura.fr) <http://facebook.com/liguejura>

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

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.violence-routiere-bretagne.com)

57 – Moselle : Jean-Yves Lamant – Maison des Associations – 1, rue du Coetlosquet – 57000 Metz – Tél. : 06 08 84 73 04 – 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 Lasपालles – 65200 Bagnères-de-Bigorre – Tél. : 05 62 91 16 39 – Portable : 06 82 74 28 31 (abadieandre@aol.com)

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

67-68 – Bas-Rhin/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.pons3@gmail.com)

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

73 – Savoie : LCVR 73 – Maison des Associations – 67, rue Saint-François-de-Sales – 73000 Chambéry – Tél. : 01 45 32 91 00 (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. : 01 45 32 91 00 (contact@violenceroutiere75.org) – (www.violenceroutiere75.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)

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 75 56 75 94 (thierrynicot@orange.fr)

91 – Essonne : Président : Jacques Comble – Tél. : 01 64 56 36 56 – 06 82 39 93 71 (jac55@orange.fr)
Philippe Laville – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. + Fax : 01 69 44 48 79 (phlaville@free.fr)

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 DONNS

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.