



# Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **Classement des responsables  
de la sécurité routière**

p.6

➔ **Nudger le comportement  
au volant**

p.8

➔ **Impact du contrôle  
automatisé**

p.10



➔ **Sécurité routière  
et Seniors**

**DOSSIER** p.12

# SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 5 – Les chiffres de juin 2019
- 6 – Classement des responsables de la sécurité routière
- 7 – Facteur ou cause d'accidents
- 8 – « Nudger » le comportement au volant
- 9 – Le « paint ball » pour mettre fin à la lâcheté insupportable des délits de fuite  
Stop à la banalisation de l'accident de la route !
- 10 – Évaluation de l'impact du Contrôle Automatisé (2002-2018)
- 12 – Dossier : Séniors et conduite automobile
- 17 – Le Conseil d'État rejette l'ensemble des requêtes contre la mesure du 80 km/h
- 18 – Revue de presse
- 19 – Vie de la Ligue
- 22 – Vie des asso's
- 23 – Associations départementales
- 24 – Conseil d'administration, Bureau national et bulletin d'adhésion

## LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

15, rue Jobbé-Duval  
75015 PARIS  
Tél. : 01 45 32 91 00  
E-mail : [secretariat@violenceroutiere.org](mailto:secretariat@violenceroutiere.org)  
Site Internet : [www.violenceroutiere.org](http://www.violenceroutiere.org)  
[www.voiturecitoyenne.fr](http://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 : © Peter Maszlen (couverture), © Philipimage (p. 5), © Atlantis (p. 6), © Pierre Lagache et Jean-Yves Lamant (p. 8), © Jean-Yves Lamant (p. 9), © auremar et © 2012 Gilles Paire (p. 11), © JPC-PROD (p. 12), © dusanpetkovic1 (p. 13), © rocketclips (p. 14), © karelnoppe (p. 15), © bilderstoekchen (p. 16), © France 3 Grand Est (p. 17), © Jérôme Yager – L'Indépendant (p. 18), Jean-Luc Carl (p. 19 à 21), LCVR Moselle et Lot (p. 22).

## DU BON SENS ... À LA RÉALITÉ



Les idées reçues sur les conducteurs séniors sont pléthoriques... Le bon sens est en permanence invoqué mais il est rapidement battu en brèche par la réalité des chiffres et des retours d'expériences (cf. dossier de ce numéro).

L'expertise est trop souvent controversée car le bon sens en sécurité routière est parfois contre-intuitif. La donnée scientifique doit donc servir de base à la sécurité routière.

Dans un monde de plus en plus complexe, la demande d'expertise scientifique de la part des pouvoirs publics politiques n'a jamais été aussi forte.

En respectant les grands principes d'une expertise qui allie compétence,

<sup>(1)</sup> En référence à l'article de la page 17 et au rapport de la Ligue de Défense de Conducteurs « Pour un retour à la limitation de vitesse à 90 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central » – Juillet 2019.



Pierre LAGACHE,  
Rédacteur en chef de Pondération

pluralité, impartialité et transparence, la Ligue contre la violence routière, s'appuie depuis de très nombreuses années sur un groupe d'experts qu'elle sollicite régulièrement pour éclairer ses priorités et ses prises de position. Les articles publiés dans la revue *Pondération* en sont l'illustration.

Nous sommes bien loin des interprétations tronquées, et largement illustrées par les brèves de comptoir<sup>(1)</sup>, portées par certaines associations arc-boutées sur le « bon sens du conducteur ». Le Conseil d'État ne s'y est pas trompé. Il a dit le droit en s'appuyant sur la loi, mais également en accordant sa confiance à l'expertise...

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

Depuis janvier 2018, un flot de **MAIS** se déverse quotidiennement sur la réduction de la vitesse pour tenter de s'opposer au 80 km/h. Les objectifs à l'origine de cette décision sont pourtant incontestables : sauver chaque année plusieurs centaines de personnes, éviter autant de handicaps graves, et simultanément réduire l'émission des gaz à effet de serre pour répondre à l'urgence climatique. Contre ces valeurs ? Des opinions et des mensonges pour ne pas perdre 1 à 2 secondes en parcourant 1 kilomètre !

Voici un récapitulatif (loin d'être exhaustif – mais la place fait défaut – que chacun complètera selon son expérience) de ces MAIS pénibles, agaçants, déroutants, insupportables, sur lesquels nous butons quotidiennement. Les auteurs de ces citations authentiques pourront se reconnaître.

## MAIS...

- « ... qu'on ne s'y trompe pas, notre opposition à cette mesure n'a pas pour but de rouler n'importe comment ! Notre position ? L'éducation et la formation, porteuses du nécessaire respect d'autrui et l'entretien des infrastructures, auraient pu bénéficier de l'énorme budget consacré à cette erreur politique, stratégique et dont rien ne prouve le bien-fondé ! »
- « ... franchement [ou honnêtement, sincèrement, parfois même très franchement, très...], vous ne croyez pas qu'il conviendrait de miser surtout sur l'éducation dès le plus jeune âge pour que les gens acceptent les règles ? »
- « ... faut arrêter de contrôler, de réprimer et faire confiance aux conducteurs »
- « ... nous ne sommes pas les ruraux incompetents que l'État prétend, nous voulons prendre toutes nos responsabilités, nous connaissons parfaitement l'accidentalité de nos départements, MAIS... il est important que les responsables des départements disposent de l'aide de tous les acteurs de la sécurité routière (policiers, gendarmes, pompiers etc.) et que la décision finale bénéficie de l'avis du Préfet etc. » « ... D'ailleurs nous passerons même à 70<sup>(1)</sup> sur certaines routes ! »
- « ... j'avais pensé qu'il serait astucieux de faire passer la vitesse des autoroutes à 140 en échange du 80 pour augmenter l'acceptabilité. »
- « ... bilan mitigé avec le 80... On a entendu parler... mais à savoir si... l'assouplissement est une bonne décision... On pourrait effectivement repasser certaines routes à 90... la concertation est une bonne chose... le 80 n'est pas très bien accepté par les usagers, ne sont pas satisfaits... Nous allons former les enfants dès le CP, nous les faisons travailler sur des trottinettes »
- « ... faut faire appel au bon sens, aborder ce sujet avec plus d'intelligence etc. »
- « ... nous refilent maintenant la patate chaude. »
- « ... ce ne sont pas les privilégiés des villes, les nantis des transports qui vont décider pour nous des vitesses sur les départementales. Nous sommes à l'écoute de notre électorat qui ne veut pas être en danger pour doubler les camions qui roulent à la même vitesse etc. »
- « ... c'est pas 10 km/h de moins qui feront baisser le nombre de morts, à 90 ou 80 ce sera pareil au moment du choc ! »
- « ... vous vous basez sur un théorème (sic) trop vieux, complètement dépassé avec Nilsson ; ce n'est plus valable ! ... Nous nous sommes battus pour rétablir la vérité sur cette théorie pseudo-universelle qui voudrait que toute diminution de vitesse permette une baisse de la mortalité routière. »
- « ... vos propos sont ineptes ! »
- « ... il faut plus de policiers et de gendarmes sur les routes, MAIS nous ne voulons pas qu'on interdise leur signalement lorsqu'ils font des contrôles... »
- « ... c'est uniquement pour nous soutirer du fric et engraisser l'État »
- « ... ça ne changera rien, on ne peut mettre un gendarme tous les kilomètres... »
- « ... pourquoi pas rouler à 10 km/h ou ressortir les diligences tant qu'à faire ? » [À ce moment, les chopos de bière s'entrechoquent]
- « ... vous n'y connaissez rien, ce sont les vieux qui causent des accidents, ne pas mettre de cli-notant, rouler trop lentement etc. »

<sup>(1)</sup> Article L. 2213-1 et L. 2213-1 « ... Le maire peut, par arrêté motivé, fixer tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le Code de la route... »



- « ... nous serons à la disposition des conseils départementaux pour les aider à limiter le risque d'accidents graves et mortels... L'installation de contours rugueux sur les bords et au centre de la chaussée pourrait être particulièrement efficace pour éviter à la fois les sorties de route et les collisions frontales. »
- « ... il y aura toujours des accidents en voiture, vous feriez mieux de vous occuper de tous les accidents domestiques. Ceux-là, vous n'en parlez jamais ! »
- « ... il est inutile de poursuivre la politique des radars, car les Français ont maintenant un comportement vertueux et notre enquête prouve que les Français n'ont pas profité de la dégradation des radars... »
- « ... je n'ai pas de conseil à vous donner, c'est purement amical et parce que je partage vos idées, mais attendez que l'acceptabilité soit largement majoritaire. »
- « ... vous réagissez en tant qu'association rassemblant des victimes de la violence routière et vous oubliez que circuler implique nécessairement des accidents et que ceux qui travaillent ne peuvent perdre du temps... »
- « ... nos experts ont écrit un rapport qui montre que cette mesure n'est pas pertinente, qu'il y aura davantage d'accidents car les conducteurs passeront leur temps à scruter leur compteur au lieu de regarder la route, à téléphoner pour ne pas s'ennuyer ou même s'endormir etc. »
- « ... vous n'avez pas le sens de la réalité. Tout cela demande du temps. Nous n'avons pas les effectifs suffisants. Les marchés ont été passés, nous ne pouvons plus changer les options prises etc. » **[Pour contrôler l'effectivité du 80]**
- « ... je fais 100 000 km/h par an (cela peut aller bien au-delà !), alors vos histoires de 10 km/h en moins, faut vraiment que vous ayez envie de nous pourrir la vie et que vous ne sachiez pas conduire. D'ailleurs vous avez un chauffeur et une rolls, tout le monde le sait ! ... »
- « ... la boîte noire uniquement pour des études, car nous – professionnels – connaissons tous les paramètres de l'accident »
- « ... y'en a marre des hygiénistes. Pas de tabac, d'alcool, de vitesse, ça ne nous empêchera pas de mourir. »
- « ... je veux un retour à 90 km/h sur 90 % du réseau départemental. Il y a déjà eu des accidents mortels sur des routes à 80 km/h »
- « ... sur nos belles routes en France, il serait stupide de baisser la vitesse. Notre infrastructure, à part quelques points noirs, autorise le 90 »
- « ... je suggère d'appliquer aux automobilistes la nouvelle loi sur "le droit à l'erreur" qui concerne les entreprises »
- « ... il aurait fallu prévoir une certaine progressivité pour la mise en place du 80... »
- « ... moi, j'ai jamais eu d'accident, je maîtrise parfaitement ma voiture, faudrait faire des permis selon les capacités »
- « ... je ne vois pas très bien comment je vais faire avec ma voiture. Je n'vais pas rouler en 3<sup>e</sup> en permanence quand même et aussi, ... avec ma moto, ça va brouter. »
- « ... arrêtez de nous em... »

Le 9 septembre 2018, au Luxembourg, Emmanuel Macron déclare : « 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 », **MAIS ...** le 15 janvier 2019, à Bourgheroulde dans l'Eure, devant 600 maires, ses propos évoluent « ... Est-ce qu'on peut faire quelque chose qui soit mieux accepté et plus intelligent, sans doute oui ».

La France, lors de la COP21 de 2015, s'est engagée à réduire de 29 % les émissions de gaz à effet de serre produits par les transports routiers à l'échéance 2028. Aucune réduction n'a été observée pendant 3 ans (au contraire, croissance de + 0,9 %, + 0,4 % et + 0,5 %). La réduction a été de 0,5 % en 2018, et de 1,5 % sur les 6 premiers mois de 2019. Sécurité routière et urgence climatique sont étroitement liées. Les décideurs du retour au 90 feront le choix de l'irresponsabilité !

Je dédie ce numéro de *Pondération* à Bünyamin, 10 ans, tué le 9 juin 2019, et Sameth son cousin, âgé de 7 ans, grièvement blessé lors d'un accident survenu près de Lorient. Pourtant, nul n'a cru bon d'évoquer longuement la mort des autres enfants tués cette année en France, alors que leurs familles ont affronté la même horreur et tentent depuis de survivre.

## Analyse de la mortalité routière de juin 2019

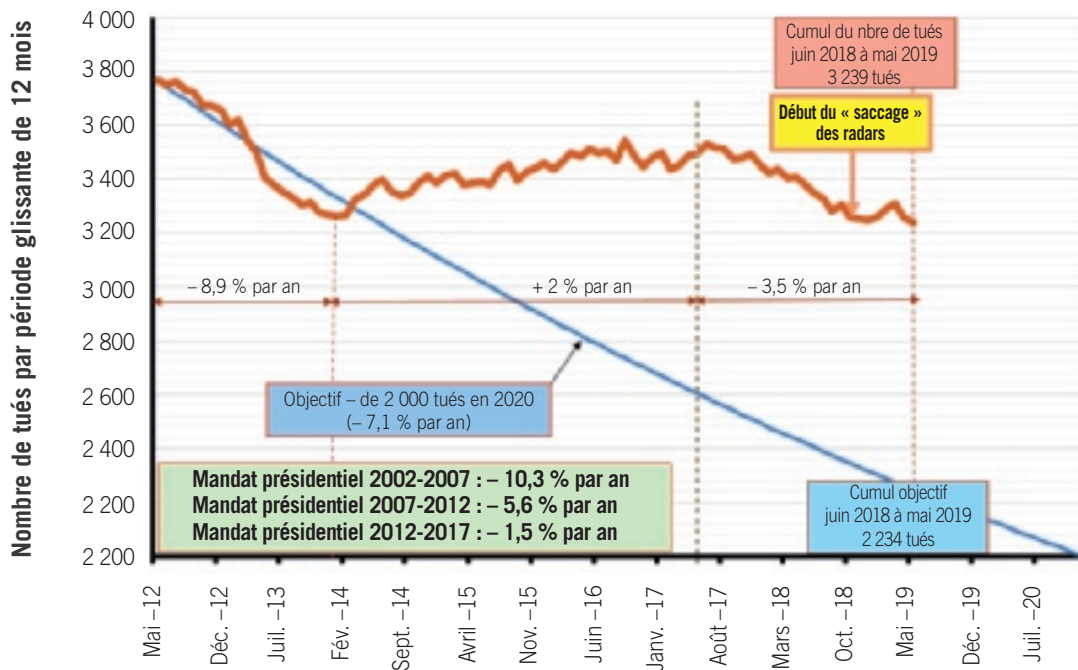


**Juin 2018 = 290 tués,**  
**- 10,5 % par rapport à juin 2017**  
**Juin 2019 = 290 tués,**  
**0 % par rapport à juin 2018**

Malgré le saccage des radars, 206 vies ont été sauvées sur les routes limitées à 80 km/h depuis juillet 2018.

| 2018 = année la moins meurtrière (3 248 tués) |              |                |                              |                |
|---|--------------|----------------|------------------------------|----------------|
| Juin  | Dans le mois |                | Pendant les 12 derniers mois |                |
|   | Mortalité    | Variation en % | Mortalité                    | Variation en % |
| <b>Juin 19</b>                                | <b>290</b>   | <b>0</b>       | <b>3 239</b>                 | <b>- 3,1</b>   |
| Juin 18                                       | 290          | - 10,5         | 3 344                        | - 5,2          |
| Juin 17                                       | 324          | + 13,7         | 3 529                        | + 0,9          |
| Juin 16                                       | 285          | - 4,7          | 3 497                        | + 3,5          |
| Juin 15                                       | 299          | - 3,9          | 3 378                        | - 0,6          |
| Juin 14                                       | 311          | + 6,1          | 3 397                        | + 0,7          |
| Juin 13                                       | 293          | - 9,0          | 3 373                        | - 10,0         |
| Juin 12                                       | 322          | - 4,2          | 3 750                        | - 8,9          |
| Juin 11                                       | 336          | + 2,1          | 4 116                        | + 1,3          |

## Évolution de la mortalité depuis mai 2012



Globalement les résultats sont décevants. Cependant une étude plus approfondie du CEREMA conforte le 80 km/h. Elle montre que la mortalité sur les routes hors agglomération, composées à 90 % de routes bidirectionnelles limitées à 80 km/h affiche une baisse de 9,5 % par rapport à la moyenne de la période de référence 2013-2017, alors que la mortalité sur les autres routes (autoroutes, routes/rue en agglomération) est en hausse de 3 %. Ainsi, malgré le saccage des radars, la limitation de vitesse à 80 km/h mise en place depuis 12 mois a sauvé 206 personnes. Nous rappelons que l'ONISR avait estimé (communiqué de presse du 28-01-2019) que sans ces dégradations, au plus fort de la crise des gilets jaunes, 30 vies chaque mois auraient pu être épargnées.

Le Parlement européen a décidé de rendre obligatoire à partir de mai 2022 le freinage d'urgence et des alarmes pour prévenir la somnolence et la perte de vigilance. Mais



certaines propositions plus radicales ont été retoquées par les députés européens. L'éthylotest antidémarrage ne sera pas obligatoire, mais les constructeurs devront « faciliter son installation ». Les crash-tests seront plus contraignants, notamment en matière de protection des piétons et cyclistes. Enfin, si le Parlement évoque toujours un adaptateur de vitesse intelligent (le LAVIA est au point depuis 13 ans !), il n'y

aura pas à proprement parler de limiteur de vitesse automatique. Un simple avertisseur d'excès de vitesse sera imposé. La lutte contre la vitesse reste un combat très difficile, même l'Europe n'ose pas affronter les lobbies pro-vitesse.

Bien que le LAVIA soit l'antidote contre les radars, les lobbies antiradars n'en font pas la promotion, ils préfèrent engager de mauvaises polémiques politiques.

# Classement des responsables de la sécurité routière

Nous avons classé les trinômes (président de la République + Premier ministre + délégué interministériel), chargés de la sécurité routière depuis 1972, en fonction des variations de la mortalité routière entre le début et la fin de leur mission commune. Le trinôme du moment est dans le « ventre mou » du classement.

| Rang   | Président de la République | Premier Ministre | Délégué à la sécurité routière | Date de début de la mission | Nbre de tués au début | Date fin de la mission | Nbre de tués à la fin | Nbre de mois en poste | Variation annuelle en % |  |
|--|----------------------------|------------------|--------------------------------|-----------------------------|-----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|--|
| 1  | Chirac 2                   | Raffarin         | Massin                         | Mai 02                      | 8 274                 | Fév. 03                | 7 228                 | 9                     | - 16,5                  | Bons trinômes  |
| 2  | Chirac 2                   | Raffarin         | Heitz                          | Fév. 03                     | 7 228                 | Juin 05                | 5 628                 | 28                    | - 10,2                  |  |
| 3  | Mitterrand 2               | Bérégovoy        | Bérard                         | Mai 92                      | 10 605                | Mars 93                | 9 712                 | 10                    | - 10,0                  |  |
| 4  | Sarkozy                    | Fillon           | Nevache                        | Juil. 11                    | 4 116                 | Mai 12                 | 3 764                 | 11                    | - 9,3                   |  |
| 5  | Sarkozy                    | Fillon           | Petit                          | Mai 07                      | 5 018                 | Juil. 08               | 4 480                 | 14                    | - 9,3                   |  |
| 6  | Chirac 2                   | Villepin         | Heitz                          | Juin 05                     | 5 628                 | Nov. 06                | 4 917                 | 17                    | - 9,1                   |  |
| 7  | Hollande                   | Ayraud           | Pechenard                      | Mai 12                      | 3 764                 | Nov. 13                | 3 274                 | 18                    | - 8,9                   |  |
| 8  | Mitterrand 1               | Fabius           | Mayet                          | Juil. 84                    | 12 891                | Juil. 85               | 11 752                | 12                    | - 8,8                   |  |
| 9  | Mitterrand 2               | Rocard           | Bérard                         | Mai 90                      | 11 626                | Mai 91                 | 10 612                | 12                    | - 8,7                   |  |
| 10   | Pompidou                   | Messemer         | Gerondeau                      | Juin 72                     | 18 431                | Juin 74                | 15 548                | 24                    | - 8,2                   |  |
| 11   | Mitterrand 1               | Chirac b         | Denizet                        | Mars 86                     | 11 613                | Nov. 87                | 10 814                | 20                    | - 4,2                   | Trinômes « ventre mou »<br>(sans énergie, sans résistance) |
| 12   | Chirac 1                   | Juppé            | Bodon                          | Août 95                     | 9 164                 | Juil. 97               | 8 434                 | 25                    | - 3,9                   |  |
| 13   | <b>Macron</b>              | <b>Philippe</b>  | <b>Barbe</b>                   | <b>Mai 17</b>               | <b>3 490</b>          | <b>Mai 19</b>          | <b>3 239</b>          | <b>24</b>             | <b>- 3,6</b>            |  |
| 14   | Mitterrand 2               | Balladur         | Bérard                         | Mars 93                     | 9 712                 | Mai 95                 | 9 110                 | 26                    | - 2,9                   |  |
| 15   | Sarkozy                    | Fillon           | Merli                          | Juil. 08                    | 4 480                 | Juil. 11               | 4 116                 | 35                    | - 2,9                   |  |
| 16   | Mitterrand 1               | Mauroy           | Mayet                          | Avr. 82                     | 13 602                | Juil. 84               | 12 891                | 27                    | - 2,4                   |  |
| 17   | Giscard                    | Barre            | Gerondeau                      | Août 76                     | 14 913                | Mai 81                 | 13 531                | 57                    | - 2,0                   |  |
| 18   | Giscard                    | Chirac a         | Gerondeau                      | Juin 74                     | 15 548                | Août 76                | 14 913                | 26                    | - 1,9                   |  |
| 19   | Mitterrand 1               | Fabius           | Denizet                        | Juil. 85                    | 11 752                | Mars 86                | 11 613                | 8                     | - 1,8                   |  |
| 20   | Chirac 1                   | Jospin           | Massin                         | Juil. 98                    | 8 704                 | Mai 02                 | 8 274                 | 47                    | - 1,3                   |  |
| 21   | Mitterrand 2               | Cresson          | Bérard                         | Mai 91                      | 10 612                | Mai 92                 | 10 605                | 12                    | - 0,1                   |  |
| 22   | Mitterrand 1               | Mauroy           | Gerondeau                      | Mai 81                      | 13 531                | Avr. 82                | 13 602                | 11                    | + 0,6                   | Trinômes portant tort à la sécurité routière               |
| 23   | Mitterrand 2               | Rocard           | Graff                          | Mai 88                      | 11 445                | Mai 90                 | 11 626                | 24                    | + 0,8                   |  |
| 24   | Hollande                   | Cazeneuve        | Barbe                          | Déc. 16                     | 3 477                 | Mai 17                 | 3 490                 | 5                     | + 0,9                   |  |
| 25   | Hollande                   | Valls            | Barbe                          | Mars 15                     | 3 379                 | Déc. 16                | 3 477                 | 21                    | + 1,6                   |  |
| 26   | Chirac 1                   | Juppé            | Bérard                         | Mai 95                      | 9 110                 | Août 95                | 9 164                 | 3                     | + 2,4                   |  |
| 27   | Hollande                   | Valls            | Lopez                          | Nov. 13                     | 3 274                 | Mars 15                | 3 379                 | 13                    | + 3,0                   |  |
| 28   | Chirac 2                   | Villepin         | Petit                          | Nov. 06                     | 4 917                 | Mai 07                 | 5 018                 | 8                     | + 3,1                   |  |
| 29   | Chirac 1                   | Jospin           | Bodon                          | Juil. 97                    | 8 434                 | Juil. 98               | 8 704                 | 12                    | + 3,2                   |  |
| 30   | Mitterrand 1               | Chirac b         | Graff                          | Nov. 87                     | 10 814                | Mai 88                 | 11 445                | 6                     | + 12,0                  |  |
| <b>Variation moyenne en % par an depuis 1972</b> |                            |                  |                                |                             |                       |                        |                       |                       | <b>- 3,6</b>            |  |





# Facteur ou cause d'accidents

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.

**Le fonctionnement de notre cerveau nous pousse souvent à avoir un avis sur toutes sortes de sujets sans y avoir vraiment réfléchi. Sans avoir pris le temps de véritablement s'informer, notamment par le biais de données objectives et expertises disponibles sur le sujet, ceci nous amène ainsi à avoir des idées très précises sur les causes majeures d'accidents et de souvent mélanger causes et facteurs.**

Cette confusion est confortée par la surprenante ambiguïté des écrits disponibles sur Internet. Un site de conseil juridique sur Internet mentionne, par exemple : « *un accident de la route peut avoir plusieurs causes : humaines, météorologiques, techniques. Néanmoins, le facteur humain est prépondérant et concerne plus de 9 accidents sur 10* ». Alors cause ou facteur ? Il faudrait peut-être choisir !

Un peu plus loin, sur ce même site, on peut lire : « *les causes humaines les plus fréquentes : l'alcoolémie et la vitesse sont présentes respectivement dans 31 % et 25 % des accidents mortels, la fatigue ou la somnolence sont en cause dans près de 8 % des accidents mortels. La distraction est aussi un facteur humain d'accident de la route* ». Alors cause ou facteur ? Il faudrait peut-être aussi choisir !

Encore plus loin, on peut lire l'inverse : « *Comme pour le facteur météo, le facteur technique aggrave les risques d'accidents de la route mais les accidents ont quasi toujours une cause humaine* ». Alors cause ou facteur ? La liste de telles ambiguïtés est infinie.

Nous constatons que beaucoup d'écrits mentionnent que l'accident de la route est au cœur d'un système composé de 3 éléments : l'homme, le véhicule, l'environnement ou l'infrastructure. On voit parfois apparaître des affirmations qui n'utilisent ni l'un ni l'autre des deux mots cause ou facteur mais l'expression « *être dû à ...* » comme par exemple : « *Toutefois, il faut savoir que 92 % des accidents sont dus à un mauvais comportement du conducteur* » ou bien, comme si cela ne suffisait pas, « *être à la source de ...* », comme par exemple : « *Nous allons voir que c'est encore le comportement du conducteur qui est à la source des accidents* ».

Sur un site proposant de la formation au Code de la route, les notions de causes et de risques sont employées indifféremment : « *La vitesse est la deuxième cause de décès sur les routes de France... Le dernier risque majeur sur la route est la fatigue...* ».

Un grand quotidien national allait même en 2017 jusqu'à confondre totalement ces

deux notions : « *En 2017, le bilan annuel des accidents mortels publié par la Sécurité routière plaçait ainsi ce facteur en tête des causes d'accidents mortels, suivi de l'alcool...* ».

Moins faciles à trouver, il est heureux que des présentations plus sérieuses précisent mieux le concept de facteurs d'accident. Ce sont « *les éléments qui participent à l'occurrence d'un accident et à sa gravité. Les facteurs d'occurrence sont composés des facteurs déclencheurs et des facteurs contributifs. Parmi les facteurs déclencheurs, certains peuvent être prépondérants. Ce sont les facteurs causaux de l'accident* ».

Un accident est, en effet, très souvent le produit de plusieurs facteurs. C'est pourquoi l'accident grave reste heureusement un événement rare au regard des millions de kilomètres parcourus. Il est par conséquent plus juste de parler de « *facteur de risque* ».

Pour conclure, nous retiendrons l'analyse experte du professeur Claude Got précisant que le terme « *facteur d'accident* » doit être associé à la notion de risque. En effet, c'est bien la notion d'exposition à un facteur de

risque qui est à la base de toutes les analyses concernant la sécurité sanitaire. Effectuer un parcours routier expose à des facteurs de risque très variables, dont deux sont indissociables de cette activité. Il s'agit de la distance parcourue et de la vitesse à laquelle ce déplacement s'est effectué. Le professeur Got s'appuie sur des études de Bernard Laumon (chercheur émérite en sécurité routière) pour trancher la question « *facteur ou cause ?* » en proposant de parler de facteur (de risque) causal d'accident. Bernard Laumon écrit que « *La vitesse n'est pas un facteur d'accident comme les autres, puisqu'inhérent à la notion même de déplacement. La vitesse constitue le seul facteur réellement causal d'accidents, les autres facteurs habituellement avancés comme tels n'étant que des facteurs secondaires (ne serait-ce que parce qu'ils sont inopérants à vitesse nulle) venant "seulement" accentuer la relation vitesse-accident (ou l'atténuer pour les facteurs protecteurs)* ».

Nous vous conseillons de creuser le sujet pour en apprécier les subtilités en consultant le site du professeur Got

<http://www.securiteroutiere.org>



Campagne de l'IBSR (Institut Belge pour la Sécurité Routière).



# « Nudger » le comportement au volant

Jean-Yves LAMANT

*Et si « Nudger » le comportement au volant était un moyen encore inexploité pour atteindre le « zéro accident » ? Richard Thaler, professeur à l'Université de Chicago et théoricien de la finance comportementale, associé à Cass Sunstein, ont mis en lumière, en 2008, le concept de « nudge ». Ceci a valu à Richard Thaler de recevoir le prix Nobel d'économie 2017. Le champ d'application du nudge est large et la sécurité routière pourrait y trouver des solutions pour agir sur le comportement des usagers de la route...*

Le *nudge* est une technique pour inciter des personnes ou une population ciblée à passer, au moindre coût et sans contraintes, d'un comportement existant problématique à un nouveau comportement, bénéfique pour eux-mêmes ou pour la collectivité. Elle n'implique aucune sanction. Elle agit sur l'environnement de l'individu qui va inciter inconsciemment l'individu à modifier positivement son comportement en activant les processus cognitifs pour obtenir l'effet désiré.

C'est pour cela que la traduction française de « nudge » est « coup de pouce ». Elle est basée sur la notion de biais cognitifs formalisés par Daniel Kahneman à la fin des années 90. Il a mis en évidence que « nous ne pensons pas comme nous pensons que nous pensons ».

Notre cerveau est en effet composé de deux systèmes ; le système 1 réflexe, siège des émotions, inconscient et le système 2 réfléchi, conscient. Notre système 1 nous pousse, par exemple, à avoir des avis sur tout sans arrêt et sans avoir réfléchi. Certains se reconnaîtront très vite dans cette description.

Mais alors qu'est-ce qu'un biais cognitif ? C'est une forme ou un raccourci de pensée qui dévie inconsciemment de la pensée logique ou rationnelle et qui a tendance à être systématiquement utilisée dans certaines situations. Il existe plus de 200 biais cognitifs. Ces biais influencent très fortement notre perception des situations, nos jugements, nos comportements, notre mémoire et nos décisions.

Prenons deux exemples :

- Le biais de confirmation nous pousse à sélectionner et interpréter des faits, des

preuves ou des informations qui confortent nos croyances et nos hypothèses. C'est ce biais qui explique en grande partie la prolifération de la désinformation. Le biais de fréquence, quant à lui, est très présent chez les « gros rouleurs », en particulier. Il pousse à penser que puisqu'il n'a pas eu d'accident jusqu'à présent, cette situation va perdurer ainsi très longtemps, ignorant ainsi les effets des lois statistiques qui indiquent une probabilité inverse.

- Très tôt, les études de Richard Thaler ont concerné la sécurité routière car le taux anormal d'accidents de la route près du Lac Michigan l'avait interpellé. La mise en place de bandes blanches au sol donnant une illusion de vitesse dans des courbes dangereuses et incitant donc à freiner, a ainsi permis de réduire les accidents de 36 %.

Tout ce qui a été décrit précédemment peut et doit donc s'appliquer sans contestation à la conduite automobile si l'on veut atteindre le « zéro accident ».

J'ai eu l'occasion de présenter le concept de *nudge* à l'Assemblée Générale Ordinaire de la Ligue contre la violence routière le 15 juin dernier. Nous sommes tombés d'accord pour dire qu'il existe déjà des situations de *nudge* en sécurité routière mais que le potentiel de ce concept est encore malheureusement très peu exploité, en particulier, dans l'environnement du poste de conduite. Si les idées récentes d'aménagements routiers, comme ceux des passages piétons en 3 dimensions ou la silhouette de piéton rétro-réfléchissante peuvent être des exemples intéressants de *nudge*, il n'en est pas de même dans l'habitacle des véhi-

cules. Des dispositifs d'information du conducteur sur le bilan d'éco-conduite existent aujourd'hui mais le concept de *nudge* reste encore largement à développer. En effet, la « boîte noire accidentologique », le LAVIA voire l'éthylotest anti-démarrage peuvent être considérés comme des exemples potentiels de *nudge* mais rien n'existe encore pour « nudger » le téléphone au volant, les excès de vitesse, la somnolence, la consommation de stupéfiants ou la nécessité de pause toutes les deux heures.

La Ligue contre la violence routière va lancer un groupe de travail pour identifier des idées de *nudge* innovantes pouvant améliorer la sécurité. Notre association fait ainsi appel à toutes les suggestions pour que ce concept positif de *nudge* puisse se concrétiser et contribuer à sauver des vies sur la route.

## Pour en savoir plus :

Livre de R. Thaler « *Nudge : Améliorer les décisions concernant la santé, la richesse et le bonheur.* » 2009.



Vidéo de E. Singer sur le nudge.

Passage piéton 3D incitant naturellement à ralentir.



Autre idée de nudge pour passage piéton (Marly, Moselle).



Éco-coaching proposé par le système RLink-2.





# Le « paint ball » pour mettre fin à la lâcheté insupportable des délits de fuite

Jean-Yves LAMANT

*Une technique utilisée au Japon, en particulier, depuis plus de dix ans pourrait contribuer à faire diminuer les délits de fuite routiers suite à accident.*

Depuis plus de dix ans un grand nombre de banques et de petits magasins japonais ainsi que la police sont équipés d'un système dissuasif pour les voleurs et les délinquants basé sur le principe d'une peinture de marquage indélébile lancée sur les auteurs de délits.

Au Japon, les balles, de la taille de celle d'une balle de tennis ou de base-ball, sont de couleur orange et souvent disposées de manière visible à proximité de la caisse des magasins. Le Japon affirme que cette méthode peu dangereuse a fait baisser le nombre de vols à l'étalage de manière significative en raison de son aspect indéniablement dissuasif. Ces balles peuvent être lancées à la main quand la situation s'y prête et peuvent projeter de la couleur dans un rayon de 10 mètres.

Si ces « paint balls » sont utilisées aussi aux USA à des fins de vandalisme, il est possible d'imaginer que des systèmes analogues à des douches de produit marquant invisible à l'entrée de certains magasins sensibles, puissent être utilisés par la police en cas de délit de fuite lors d'un contrôle routier.

On voit donc qu'il peut exister des solutions pour dissuader les situations de délit de fuite routier totalement insupportables parce qu'elles peuvent mettre des personnes en danger de mort. Cette technique permet de minimiser les risques entraînés par des courses poursuites en facilitant le repérage des véhicules fuyards. Les techniques modernes d'ADN synthétique indélébile permettent de marquer le produit pour le rendre unique et l'associer à une situation d'utilisation donnée.



Paint balls à côté des caisses de supérettes au Japon.



## Stop à la banalisation de l'accident de la route !

Jean-Yves LAMANT

*Depuis des décades un grand nombre de publications de la presse quotidienne régionale s'obstinent à relater les drames quotidiens de la route dans des rubriques qu'elles osent encore appeler « faits divers ». La Ligue contre la violence routière continuera à dénoncer ce qui est une action de banalisation scandaleuse de l'accident de la route.*

Ces médias ont-ils pris le temps d'écouter les familles de victimes d'accidents mortels ou corporels graves en leur demandant ce qu'elles souhaitent ? La Ligue contre la violence routière, elle, le fait depuis plus de trois décennies. Deux souhaits sont évoqués de manière quasi systématique par ces familles :

- Que de pareils drames n'arrivent plus jamais car ils détruisent brutalement des familles entières, condamnées au chagrin et à la peine à perpétuité.
- Que de pareils drames ne soient plus banalisés par la presse car il ne s'agit pas de faits divers mais de catastrophes évitables.

Prenons quelques exemples encore très récents de telles mentions dans la presse quotidienne régionale :

Dimanche 28 avril 2019 : Moselle, **faits divers** : un piéton mortellement fauché au centre-ville de Metz.

Lundi 1<sup>er</sup> juillet 2019 : Moselle-sud, **faits divers** : Abreschviller : percuté par une voiture, un motard décédé.

Jeudi 4 juillet 2019 : Meuse, **faits divers** : choc frontal, un mort à Mouza...

Non, non et non, la mort sur la route n'a jamais été, n'est pas et ne sera jamais un fait divers. Est-ce que la destruction évitable de familles entières plusieurs fois par jour peut raisonnablement être considérée

comme un « fait divers », un fait banal, un fait *de facto* banalisé ?

Le dictionnaire Larousse définit le fait divers comme « un événement sans portée générale qui appartient à la vie quotidienne ». En aucun cas, un accident mortel ou causant un grave handicap ne peut être considéré comme un fait divers au sens du dictionnaire Larousse et bien d'autres dictionnaires.

En conséquence, et, ce, de manière solennelle, la Ligue contre la violence routière réitère sa demande expresse de ne plus relater d'accident mortel de la route dans la rubrique « faits divers » mais dans une rubrique « drame de la route » contribuant à faire prendre conscience de l'enjeu et des responsabilités.

# Évaluation de l'impact du Contrôle Automatisé (2002-2018)

Michel TERNIER

*La mise en place du Contrôle Automatisé (CA) au moyen de radars a été annoncée en 2002. Elle a été effective en 2003. Le nombre de radars installés a augmenté régulièrement au cours des années suivantes. Quel a été l'impact de cette décision sur les accidents de la route ?*

**42 000 vies environ ont été sauvées par le CA depuis 2002.**

**240 000 blessés hospitalisés ont été évités, dont 80 000 auraient conservé des séquelles pour le reste de leur vie.**

**Le coût total des accidents évités est d'environ 240 milliards d'euros.**

En 2013, la communication sur la mise en place des radars de troisième génération a renforcé leur efficacité. Malheureusement, les automobilistes ont vite constaté que le risque d'être contrôlé par les véhicules mis à disposition des forces de police était faible. Depuis plus de 5 ans, l'efficacité du CA a diminué, bien qu'il permette encore de sauver encore de nombreuses vies.

## Comment évaluer le nombre de blessés ?

Les statistiques du nombre de blessés fournies par les forces de l'ordre ne sont pas très fiables. Les études de l'IFSTTAR<sup>(1)</sup> conduisent à estimer, sur le réseau concerné par le CA, le nombre de blessés hospitalisés à 5,6 fois le nombre de morts et le nombre de blessés non hospitalisés à 6,4 fois le nombre de morts.

En retenant ces estimations utilisées par l'ONISR, on peut estimer que :

- 236 000 blessés hospitalisés ont été évités, (dont environ 80 000 auraient conservé des séquelles importantes pour le reste de leur vie).
- 170 000 blessés non hospitalisés ont été évités.

## Comment peut-on estimer à environ 42 000 le nombre de vies sauvées par le CA ?

De 1975 à 2001, le nombre de morts a diminué, en moyenne, de 2,1 % par an. Sans le CA, on peut estimer que l'amélioration de la sécurité routière se serait poursuivie au même rythme. Sans le CA, il y aurait donc eu environ 5 775 morts en 2018. Grâce au CA, le nombre de mort a été de 3 259.

Le tableau ci-après donne une évaluation du nombre de vies sauvées chaque année par la mise en œuvre du CA. La mise en œuvre du CA a permis de sauver **42 072 vies** de 2002 à 2018.

Cette politique a été caractérisée par une mise en œuvre progressive des radars fixes, à partir de 2003, et des radars mobiles, dits de troisième génération, à partir de 2013.

Une communication importante y a été associée. Elle a eu des effets dès 2002, avant même que les radars ne soient déployés.

De 2002 à 2006, la mise en œuvre d'un nombre croissant de radars a entraîné une baisse rapide du nombre de victimes.

De 2006 à 2012, la montée en puissance du nombre de radars a permis seulement de limiter l'effet négatif de la montée en puissance des avertisseurs de radars (Coyotte et autres...).

| Année                  | Morts sans CA  | Morts avec CA | Vies sauvées  |
|------------------------|----------------|---------------|---------------|
| 2001                   | 8 253          | 8 253         |               |
| 2002                   | 8 080          | 7 742         | 338           |
| 2003                   | 7 910          | 6 126         | 1 784         |
| 2004                   | 7 744          | 5 593         | 2 151         |
| 2005                   | 7 581          | 5 318         | 2 263         |
| 2006                   | 7 422          | 4 709         | 2 713         |
| 2007                   | 7 266          | 4 620         | 2 646         |
| 2008                   | 7 114          | 4 275         | 2 839         |
| 2009                   | 6 964          | 4 273         | 2 691         |
| 2010                   | 6 818          | 3 992         | 2 826         |
| 2011                   | 6 675          | 3 842         | 2 833         |
| 2012                   | 6 535          | 3 653         | 2 882         |
| 2013                   | 6 397          | 3 250         | 3 147         |
| 2014                   | 6 263          | 3 384         | 2 879         |
| 2015                   | 6 131          | 3 461         | 2 670         |
| 2016                   | 5 996          | 3 477         | 2 519         |
| 2017                   | 5 564          | 3 448         | 2 416         |
| 2018                   | 5 735          | 3 259         | 2 476         |
| <b>Total 2002-2018</b> | <b>116 495</b> | <b>74 422</b> | <b>42 073</b> |

## Vies sauvées par le contrôle automatisé



## Comment évaluer le coût pour la collectivité des accidents évités ?

En utilisant les recommandations du rapport Quinet de 2013, actualisées par l'ONISR<sup>(2)</sup> pour 2017, on retient les valeurs suivantes :

- – 3 331 000 €, pour une personne tuée.
- – 416 403 €, pour un blessé hospitalisé.
- – 16 656 €, pour un blessé léger.

Le coût des accidents évités par le CSA peut donc être estimé à :

- 42 073 x 3 331 000 € soit 140 milliards d'euros au titre des morts évités.
- 236 000 x 416 403 € soit 98 milliards d'euros au titre des blessés hospitalisés évités.
- 269 000 x 16 656 € soit 4,5 milliards d'euros au titre des blessés légers.
- 1,5 milliards d'euros au titre des dégâts matériels de ces accidents corporels.

**Le coût total des accidents évités est d'environ 244 milliards d'euros.**



<sup>(1)</sup> Institut Français des Sciences et Technologies des Transports.

<sup>(2)</sup> Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

## Observations méthodologiques

Le modèle d'évaluation utilisé dans cet article est très simple.

On pourrait utiliser un modèle beaucoup plus complexe tenant compte de tous les facteurs agissant sur le nombre de victimes : évolution des infrastructures, évolution des caractéristiques du parc de véhicules, évolution du trafic, développement des avertisseurs de radars, utilisation du téléphone au volant...

Concernant l'infrastructure, on peut noter que le réseau autoroutier s'est développé moins rapidement depuis 2012 qu'au cours des années précédentes. De même pour la suppression des « points noirs ».

L'évolution du parc de véhicules a été assez régulière dans le temps. Les véhicules ont fait des progrès en matière de protection des occupants en cas d'accident (ceintures de sécurité, puis airbags et comportement de la structure en cas de choc). Les aides à la conduite ont fait d'importants progrès au cours des dernières années (ABS, ESP...). Des études montrent que ces progrès expliquent une diminution de l'ordre de 1 % par an du nombre de victimes.



Le trafic a augmenté moins vite depuis 2002 que dans la période précédente, surtout sur le réseau autoroutier. Ce qui peut expliquer une partie de la baisse du nombre d'accidents.

Le développement rapide des avertisseurs de radars, à partir de 2007 ; explique en partie la moindre efficacité relative des radars fixes depuis cette date.

Le développement de l'usage du téléphone au volant, même avec le bluetooth, est cause d'un nombre de plus en plus important d'accidents.

Il reste donc à mener un travail important de recherche pour mieux prendre en compte ces différents facteurs. On constate que certaines évolutions sont favorables à la sécurité routière et d'autres défavorables.

Néanmoins le principal progrès résulte de l'évolution du comportement des conducteurs, surtout en matière de respect des vitesses limites.

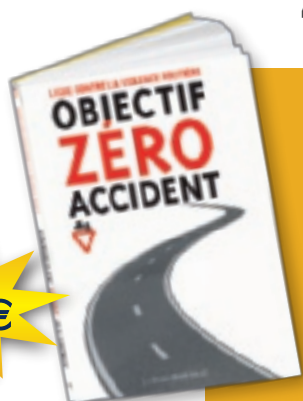
## Conclusion :

**La précision des estimations conduit à estimer que le nombre de vies sauvées par le CA depuis 2002 se situe dans une fourchette de 35 000 à 50 000 et que le coût des accidents évités se situe dans une fourchette de 200 à 300 milliards d'euros**



Voir pp. 115 à 128.

**“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



## ➡ Séniors et conduite automobile

Philippe LAUWICK,  
président de l'Automobile Club Médical de France  
[www.acmfpermicomed.fr](http://www.acmfpermicomed.fr)

*L'auteur déclare n'avoir aucun conflit d'intérêt pour le sujet de l'article.*

*Vieillir ou conduire, faut-il choisir ? L'idée d'un contrôle médical de l'aptitude à conduire des séniors est récurrente, il est difficile de la justifier ; même s'il semble contre-intuitif de ne pas se rallier au panache blanc d'une mesure qui paraît de bon sens.*

*Aucun argument fort ne plaide pour une discrimination des aînés : ils commencent à voir une augmentation de leur mortalité routière mais toutes les victimes ne sont pas conducteurs responsables de l'accident. Le sur risque n'est en rien comparable avec celui identifié pour les 18-25 ans ou les motards que l'on se refuse à stigmatiser. Aucune étude ou publication ni expérience internationale n'apporte la preuve que la visite médicale systématique des conducteurs, même ciblée sur une tranche d'âge génère un gain de sécurité routière. Les sociologues objectivent que les besoins de mobilité restent importants voire croissants quand l'âge augmente. La voiture reste le choix de prédilection, tant pour des raisons culturelles que pratiques de nombreuses têtes chenuës. Les professionnels de santé et notamment les gériatres valident que la mobilité est gage de santé, tandis que l'arrêt des sorties signe souvent l'isolement et l'entrée dans un cercle pernicieux tant pour le physique que le psychisme. Enfin, la majorité des séniors est plus « responsable » que l'on ne l'affirme et adapte spontanément ses habitudes de conduite, y compris en arrêtant parfois sans raison évidente.*

*Mon propos n'est pas une dérobade : il est plus une invitation à réfléchir aux moyens pertinents à promouvoir pour maintenir une autonomie de déplacement pour tous, tout en dépistant les cas où l'arrêt doit s'imposer. Vieillir ou conduire, il faut parfois choisir mais la visite médicale généralisée n'est pas le bon discriminant ! C'est ce que nous essayerons d'illustrer dans cet article.*

## VIELLISSEMENT ET MOBILITÉ

**Aucune définition standard ne valide un coupéret à partir duquel un individu devrait être médicalement considéré comme sénior.** Le vieillissement est un processus linéaire, sauf pathologies aiguës responsables de pertes brutales de capacité. Nous considérons comme « sénior » les 65 ans et plus.

Cette tranche d'âge représente environ 20 % de la population, c'était moins de 13 % en 1985. À l'horizon 2060, la seule part des plus de 75 ans est projetée à 16,2 %. Comme la plupart des pays occidentaux, nous assistons à un vieillissement des populations. Concomitamment, l'espérance de vie, le nombre d'années en bonne santé et l'âge d'entrée en institution augmentent.

Concernant la conduite, en 2007, 79 % des plus de 65 ans détenaient le permis de conduire. 60 % d'entre eux conduisaient encore. Parmi les plus de 70 ans, 91 % conduisent au moins une fois par semaine, **66 % déclarent que l'automobile est leur mode favori de mobilité.** Les conducteurs (96 %) se sentent à l'aise au volant. Parallèlement, l'expérience quotidienne objective certaines réalités. **Contrairement à une idée reçue, l'arrêt de conduire est souvent décidé par la personne âgée** qui ne se « sent plus à l'aise ». Il n'y a pas toujours de facteurs objectifs à cette interruption, souvent corrélée à une démotorisation plus ou moins longue après un événement de vie (maladie, opération...). **Nous constatons aussi, et même si l'on sait que les fréquences de mobilité restent importantes y compris sur longue distance, une adaptation des habitudes de conduite :** jours et heures creux, conduite diurne, étapes plus courtes. Enfin, les conseils, notamment émanant de professionnels de santé sont majoritairement suivis.

Nous ne serions pas complets si nous occultions la part affective pour cette génération qui a vécu l'avènement de la voiture, qualifiée de gage de liberté et d'autonomie. L'arrêt de la conduite est souvent un drame, certains parlent même d'un deuil. La perte d'autonomie de déplacement constitue l'entrée dans un cercle pernicieux de dégradation de santé physique et psychique conduisant à l'aggravation rapide de la dépendance.

### Sénior et accidentalité

Nous tirons l'essentiel de nos chiffres du bilan 2018 de l'ONISR.

Il y a eu 332 tués entre 65 et 74 ans et 510 au-delà de 75 ans. La tendance à l'augmentation régulière au cours des dernières années se dégage, il convient de noter que ces tranches d'âge ont moins bénéficié de l'amélioration globale notée entre 2000 et 2018 puisque l'ensemble des usagers a pendant cette période vu la mortalité baisser

de 58 % alors que la baisse n'a été que de 44 % chez les 65-74 ans et de 25 % chez les plus de 75 ans. Ceci mérite néanmoins d'être nuancé en rapportant à la population de chaque classe d'âge : pour une baisse totale de mortalité de 62 %, celle des 65-74 ans est de 57 %, celle des plus de 74 ans passe à 47 %.

Un autre facteur à considérer est que sur les 332 tués entre 65 et 74 ans, près de la moitié (162) n'étaient pas automobilistes ; sur les 510 tués de plus de 75 ans, 288 étaient automobilistes et 167 piétons. Le nombre d'usagers de véhicule de tourisme seniors tués augmente faiblement, la part des piétons et cyclistes est plus significative dans l'augmentation.

**Au total, on objective un risque majoré d'être tué pour les plus de 65 ans (28 % pour 20 % de la population). Ceci reste néanmoins infiniment moindre que le risque des 18-24 ans qui représentent 8 % de la population et 19 % des tués.**

Chez les conducteurs âgés, l'analyse des causes d'accident chez les auteurs présumés d'accidents mortels montre une implication nulle des stupéfiants, et faible de l'alcool et de la vitesse. L'inattention, les malaises et les non-respects de priorité sont en revanche sur-représentés. Contrairement à une idée reçue et relayée par l'ambiance médiatique, il n'y a pas significativement plus de contresens dans ces tranches d'âge.

Le taux de responsabilité en cas d'implication dans un accident est de 46,5 % entre 65 et 74 ans, versus 59,3 % pour les plus de 75 ans.

Enfin, nous nous devons de rappeler qu'à choc strictement équivalent, les lésions présentées par un sénior et la létalité croissent avec l'âge en raison d'une plus grande fragilité physiologique (résistance osseuse, pathologies ou traitements associés...).

## Le contrôle de l'aptitude à conduire

Des propositions d'initiative citoyenne ou parlementaire se font régulièrement jour pour proposer que la France mette en œuvre un contrôle systématique de l'aptitude à la conduite, pour tous, plus souvent à partir d'un certain âge. La question est légitime, reste à savoir si cela présenterait un réel intérêt pour réduire l'accidentalité. L'autre question que nous n'aborderons pas ici est de préciser si mettre en place ce contrôle serait pertinent dans un dispositif global de santé publique.

Le conseil des communautés européennes recommande une surveillance médicale régulière des conducteurs et candidats aux permis de conduire. L'Allemagne, la Belgique et la France sont parmi les pays qui ne contrôlent pas systématiquement l'aptitude médicale des conducteurs, même à partir d'un âge déterminé. L'Espagne pratique des contrôles réguliers systématiques de l'aptitude médicale à conduire et nous n'avons pas connaissance d'une étude prouvant un intérêt sur la réduction de mortalité. La Suisse oblige les conducteurs de plus de 70 ans à se soumettre à un examen médical tous les deux ans. Les études réalisées ne valident pas de gains pour la sécurité routière, certaines études objectivent même que l'accidentalité des conducteurs âgés suisses est supérieure à celle des conducteurs âgés allemands.

Il existe quelques éléments permettant de connaître les liens entre pathologie et accidentalité, mais il faut dire cependant que la littérature est pauvre et avec des niveaux de preuve assez faibles (avis d'expert le plus souvent). Le seul fait validé est qu'il existe un risque relatif d'accident supérieur à deux dans les cas suivants : abus d'alcool et dépendance, démence, épilepsie, sclérose



en plaques, troubles psychiatriques, apnée du sommeil et cataracte. D'autres questions se posent puisque, contrairement à une idée reçue, rien ne prouve qu'une démence au stade initial augmente le risque d'accident. Les mêmes sources nous rappellent que **le fait de rester mobile est une condition pour une vie satisfaisante, une meilleure intégration sociale, la préservation du bon état de santé.**

**Il n'y a donc à nos yeux aucune raison de proposer un contrôle médical systématique de l'aptitude à la conduite, eu égard à l'absence de bénéfice escompté en matière de mortalité routière, de la lourdeur organisationnelle et économique.**

### Affections médicales incompatibles avec la conduite automobile

Le rapport remis au ministre de la Santé en février 2004 (non rendu public dans son intégralité), rédigé sous la présidence du Professeur Henry Hamard ne retenait que **douze contre-indications absolues à la conduite automobile** : insuffisance cardiaque très sévère permanente, cardiomyopathie hypertrophique symptomatique, acuité visuelle inférieure à 5/10<sup>e</sup> de loin en utilisant les deux yeux après correction optique, rétrécissement majeur du champ visuel des deux yeux, blépharospasme incoercible, diplopie permanente ne pouvant être corrigée, instabilité chronique à l'origine de troubles graves de l'équilibre et de la coordination, dépendance avérée à l'alcool ou aux drogues avec retentissement psycho-comportemental et refus de traitement, somnolence excessive persistant malgré le traitement, démence très évoluée, troubles neurologiques majeurs sans possibilité d'orthèse ou adaptation du véhicule, psychose aiguë ou chronique s'il

existe des manifestations cliniques pouvant interférer avec la conduite.

Les « *affections médicales incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à un permis de conduire de durée de validité limitée* » font l'objet d'un arrêté signé conjointement par le ministère de l'Intérieur et celui de la Santé, remis à jour régulièrement, notamment sur la base de transpositions de directives établies par des groupes d'experts au niveau européen. Ce texte constitue un référentiel opposable aux médecins et aux conducteurs, responsables de la validité de leur permis. Il classe les affections en six classes (pathologies cardio-vasculaires, altérations visuelles, otorhinolaryngologie et pneumologie, pratiques addictives et neurologie-psychiatrie, appareil locomoteur, pathologies métaboliques et transplantations). Des normes concernant l'aptitude pour les permis des groupes légers et des groupes lourds sont définies, précisant éventuellement les conditions de délivrance du permis face à certains symptômes ainsi que la fréquence des renouvellements. À titre d'exemple : groupe léger-classe 4-3-1, « *somnolence excessive d'origine comportementale, organique dont le syndrome d'apnée du sommeil, psychiatrique ou iatrogène : la reprise de conduite pourra avoir lieu 1 mois après l'évaluation de l'efficacité thérapeutique du traitement approprié. Cette reprise sera proposée à l'issue du bilan spécialisé. Compatibilité temporaire de trois ans. Incompatibilité tant que persiste une somnolence malgré le traitement* ». Conscient du caractère complexe et des difficultés d'appropriation par les médecins de soins, la Direction Générale de la Santé et la Sécurité Routière, en partena-

riat avec le Conseil National de l'Ordre des Médecins ont édité et diffusé un document de synthèse : « *Pour une conduite adaptée à sa santé, médecins quel est votre rôle ?* ». **L'âge n'apparaît à aucune rubrique de ce texte, tout au plus convient-il de confirmer que la fréquence de certaines pathologies s'accroît avec le vieillissement.** Certains protocoles simples ont été proposés sur les bases d'analyses de la littérature et d'expériences afin de repérer les conducteurs à risque. **Il ressort toutefois que le test sur route avec évaluation spécialisée est un élément particulièrement pertinent (gold standard), en dépit des difficultés évidentes de mise en œuvre.**

### La place du médecin traitant

Le médecin traitant et les médecins inscrits dans le parcours de soin d'un patient n'ont officiellement aucun rôle dans le contrôle de l'aptitude à conduire. Cela ne signifie pas qu'ils soient dénués de toute responsabilité et mission. Ils conseillent les patients conducteurs, à la fois face aux pathologies et aux traitements prescrits. Ceci suppose de connaître les besoins et habitudes de conduite, les contre-indications médicales. Il faut se placer dans une dynamique de promotion des aptitudes plus que d'exclusion. **L'enjeu est de préserver les capacités médicales des conducteurs, dépister précocement les affections ou complications pouvant dégrader la capacité de conduire afin de mettre en œuvre les traitements adaptés, si besoin proposer une évaluation et faire valider le permis, notamment s'il existe des possibilités d'aménagements par un médecin agréé.** La dérogation au secret médical, bien que régulièrement posée a toujours été rejetée et argumentée par le Conseil





National de l'Ordre des Médecins. Est mis en avant le risque de rupture de relation de confiance du patient à l'égard du médecin et celui de dissimulation de problèmes face à la crainte de perte du permis. Cette position paraît raisonnable et équilibrée ; d'autant qu'existe, nous y reviendrons, pour les proches d'un usager qu'ils estimeraient dangereux la possibilité de saisir le préfet.

### Les médecins agréés pour le contrôle médical de l'aptitude à conduire

#### Qui sont-ils ?

Les candidats ou titulaires du permis de conduire concernés par l'une des pathologies visées par l'arrêté suscitée et certaines catégories d'usagers ont l'obligation, pour valider leur titre de conduite et les éventuels aménagements, de rencontrer un médecin agréé.

Ces derniers doivent valider une formation initiale et sont soumis à obligation de formation continue. Ils sont, dès lors « agréés » par les préfets au niveau départemental. Ils exercent, soit en commission médicale primaire pour l'examen des usagers ayant fait l'objet d'infractions ou délits liés à la consommation d'alcool ou stupéfiants, ou hors commission (le plus souvent en cabinet médical privé) pour les autres cas.

La liste de ces médecins est disponible sur le site internet des préfectures. Il y a environ 4 500 médecins agréés au niveau national, ils rendent environ 1 000 000 d'avis par an dont 400 000 environ en commission médicale primaire.

#### Quels avis ?

Les médecins agréés ne donnent ni ne retirent le permis de conduire ! Ils rendent un avis au préfet (très généralement suivi) après examen des usagers, consultation du

dossier fourni par ces derniers et si besoin examens complémentaires. L'avis va de « aptitude pour la durée fixée par la réglementation » à « inaptitude ». Les cas qui méritent le plus d'attention sont les avis « aptitude temporaire » ou « apte avec les restrictions ou dispenses suivantes : ... ». Ceci permet de moduler les avis aux situations les plus complexes : aménagement du véhicule face à certains handicaps moteurs, limitation de la durée de validité dans le cas de pathologies potentiellement évolutives. L'objectif est de limiter les avis d'inaptitude et permettre, même dans des cas difficiles, de maintenir un droit aménagé à la conduite, afin d'éviter exclusion sociale et professionnelle. Les aménagements possibles sont référencés sous forme de codes inscrits sur le permis. Fidèles à cette philosophie **d'éviter autant que possible les avis d'inaptitude, il nous paraît opportun d'évoquer les adaptations possibles du véhicule pour des situations de handicap moteur, de restrictions au trajet de jour ou dans un rayon limité autour du lieu de résidence utilisées notamment pour les séniors**, ou plus récemment sous réserve de conduire un véhicule équipé d'un éthylotest antidémarrage dans le cas de consommations inappropriées d'alcool sans dommage physique ou psychique altérant la capacité de conduire en dehors des périodes d'alcoolisation mais avec risque de récurrence semblant important.

#### Qui est soumis au contrôle médical obligatoire ?

L'examen médical préalable est requis :

- ✚ Pour les candidats aux permis A et B, atteints d'une affection susceptible de causer une gêne pour la conduite. Ceci se fait sur la base d'une simple case cochée sur la demande de permis de conduire où le candidat se déclare non « atteint à sa connaissance d'une affection et/ou d'un handicap susceptible

d'être incompatible avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire ou donner lieu à la délivrance d'un permis de conduire de validité limitée ». Quand on mesure cette formule à l'aune du niveau d'information, il est légitime de douter de l'exhaustivité des situations examinées dans ce cadre !

- ✚ Pour les candidats ou conducteurs professionnels (conducteurs de poids-lourds, de transports en commun, de taxi, ambulanciers).

Un examen médical occasionnel est requis :

- ✚ Pour les candidats et titulaires d'un permis de conduire ayant fait l'objet d'une hospitalisation d'office.
- ✚ Pour les candidats dont le permis a été suspendu, annulé ou invalidé, ces situations permettent notamment le repérage des situations de consommations d'alcool et stupéfiants et la proposition d'interventions et de surveillance adaptées aux situations rencontrées.
- ✚ Pour les conducteurs impliqués dans un accident corporel de la circulation.
- ✚ **Pour les conducteurs dont l'état physique peut permettre au préfet d'estimer, d'après les informations en sa possession, qu'il est susceptible d'être incompatible avec le maintien du permis de conduire. Ce cas permet notamment aux familles et aux proches (pas aux médecins soumis au secret professionnel comme vu ci-dessus) d'informer le préfet de situations préoccupantes : ce dernier ordonnera alors une visite chez un médecin agréé pour le contrôle de l'aptitude médicale à la conduite.**

- ✚ Conducteurs titulaires d'un permis A ou B avec véhicules aménagés pour tenir compte du handicap physique du conducteur. Si le handicap est fixé, le permis sera délivré avec aménagements sans limitation de durée de validité.

- ✚ Pour les conducteurs souhaitant être dispensés du port de la ceinture de sécurité (en pratique est sans objet puisqu'il n'y a aucune contre-indication médicale au port de la ceinture de sécurité).

Un examen médical périodique est requis :

- ✚ Pour les conducteurs professionnels : si moins de 60 ans tous les 5 ans, de 60 à 76 ans tous les 2 ans, sauf pour les transports en commun qui relèvent d'un examen annuel, plus de 76 ans tous les ans.

### Perspectives et propositions

Face aux besoins croissants de mobilités et à l'accroissement de l'espérance de vie, à l'émergence d'un sur risque pour les

conducteurs seniors, il convient d'anticiper plutôt que de subir ! Nos propositions sont établies sur trois axes structurants.

**Pour l'évaluation des capacités médicales des conducteurs**, nous ne retenons pas la généralisation des visites médicales pour le maintien du permis de conduire des seniors. Il paraît plus opportun de favoriser le repérage des situations où les conditions d'aptitude ne sont plus réunies ou justifient un aménagement du permis de conduire pour les préserver, tout en promouvant une culture de « promotion des aptitudes restantes » plus que de stigmatisation ou d'exclusion. Si l'implication des profession-

nels de santé est primordiale, le secret professionnel ne doit pas être remis en cause. Pour trouver une issue face à certaines situations, il faut faire connaître à l'entourage d'un usager la possibilité de signaler ces situations au préfet qui ordonnera l'examen par un médecin agréé de l'usager concerné.

**Concernant la conduite des seniors vue de manière plus globale**, nombres d'actions sont entreprises pour le maintien des connaissances en matière de Code de la route, entraînement cognitif, entraînement ou réentraînement à la conduite. Nous pensons qu'il est important de les répertorier pour évaluer leur pertinence puis en effec-

tuer la promotion ; notamment face à certaines situations de vie ou de santé susceptibles d'entraîner une interruption plus ou moins prolongée de la conduite et s'accompagnant d'une perte de confiance avec abandon définitif alors même que les conditions médicales sont réunies. Si le « véhicule idéal » n'est pas encore défini, accompagner les seniors vers des véhicules adaptés à leurs besoins et capacités paraît légitime ainsi qu'un accompagnement personnalisé à la prise en main lors d'un changement de véhicule.

**Quant au maintien de l'autonomie de déplacement de manière plus globale**, il faut développer une démarche d'anticipation prévenant les ruptures qui entraînent une limitation de mobilité néfaste pour la santé. Ceci pourra aller jusqu'à une modification du lieu de vie pour se rapprocher de pôles d'activité. D'autres éléments facilitateurs doivent aussi être promus : transports en commun, transports à la demande, conduite par un aidant, mise ne place d'alternatives diverses. Les données socio-familiales, économiques et l'acceptabilité par la personne concernée sont essentielles.



Voir pp. 200 à 202.



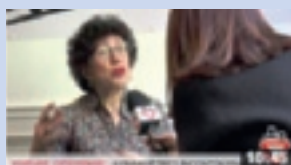
18 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière, à voir sur [www.violenceroutiere.org](http://www.violenceroutiere.org)



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



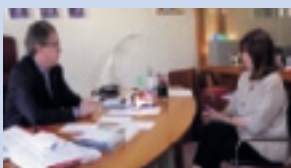
Thierry FASSENOT  
Le risque routier professionnel



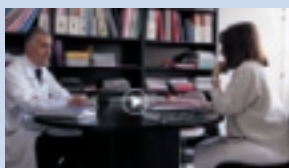
Fabrice HAMMELIN  
La politique de sécurité routière



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, Le contrôle automatisé de la vitesse (Claude GOT), La mesure du 80 km/h (Claude GOT).

# Le Conseil d'État rejette l'ensemble des requêtes contre la mesure du 80 km/h

Pierre LAGACHE

*Les opposants à la limitation de la vitesse à 80 km/h avaient attaqué en justice le décret publié le 17 juin 2018 au Journal officiel<sup>(1)</sup>. La Ligue de défense des conducteurs était alors à la manœuvre avec l'appui de l'Automobile club des avocats, rejoints ensuite par une poignée d'élus. Le Conseil d'État réuni le 28 juin dernier a rendu sa décision publiée le 24 juillet. Celle-ci rejette l'ensemble des requêtes !<sup>(1)</sup>*

## Des territoires ruraux pénalisés ?

Parmi les grosses ficelles utilisées, la requête dénonçait alors un décret qui porterait atteinte au principe d'égalité en France, car il s'appliquerait essentiellement dans les zones rurales. « Celles qui, déjà enclavées, subissent de fortes contraintes liées à l'éloignement de tous les services au quotidien. Les habitants des territoires ruraux sont directement impactés par cette mesure, la voiture constituant souvent le seul moyen de transport de proximité ».

Sur la forme, rapporter la question de l'attractivité des territoires ruraux à la seconde « perdue » par km parcouru générée par le 80 km/h, quand on connaît la réalité de l'engorgement du trafic de circulation en milieu urbain, relève bien évidemment du grotesque.

Sur le fond, argumenter sur la question de la rapidité des déplacements face à un enjeu de sécurité est tout simplement choquant ! Des poignées de secondes « gagnées » face à des vies perdues et brisées. Cette association et ses comparses ont fait clairement leur choix.

Le Conseil d'État a toutefois rejeté l'argument en ces termes juridiques : « Le principe d'égalité n'implique pas de traiter de manière différente des personnes placées dans des situations différentes. Ainsi, le moyen tiré de la méconnaissance de ce principe en raison de l'incidence plus forte qu'aurait la mesure contestée sur les habitants des zones rurales en comparaison de ceux des zones urbaines ne peut être qu'écarté ».

## Un lien entre vitesse et accidentalité contestable ?

Une des roudardises utilisées portait sur une remise en cause de la nature du lien entre la vitesse et l'accident. Les deux associations d'automobilistes pointaient alors « l'erreur manifeste d'appréciation » d'une mesure « générale et absolue » qui aurait été décidée sans qu'il existe de preuve tangible de son efficacité.

Selon les associations, le lien scientifique établi entre vitesse et mortalité était même contestable, remettant en cause le modèle dit de « Nilsson et Elvik », qui indique qu'1 % de vitesse en moins équivaut à une réduction de 4 % de morts : « On veut faire croire que c'est une loi mathématique infaillible mais c'est faux », déclarait même le président de l'Automobile club des avocats, arguant qu'entre « 1998 et 2003, toutes les vitesses moyennes de circulation étaient reparties à la hausse sur tous les réseaux et en même temps, il y a eu une baisse de la mortalité ».

Le fait que l'ensemble des experts de sécurité routière, partout dans le monde, confirment que cette règle est toujours vérifiée n'ébranle visiblement pas les croyances des contradicteurs. Ainsi lorsque l'on prend connaissance de l'argumentaire « anti 80 km/h » envoyé récemment par cette association, on comprend très vite que la rigueur scientifique est sacrifiée sur l'autel des sondages micro-trottoir, ceux qui, avant Galilée, auraient démontré que la terre était plate...<sup>(2)</sup>

Sur ce point le Conseil d'État rappelle l'état des connaissances qui ont motivé la mise

en oeuvre de la mesure : « Il résulte des études réalisées à l'étranger comme en France, notamment préalablement à l'adoption de la mesure contestée, qu'une réduction de la vitesse maximale autorisée est de nature à entraîner une telle réduction de la vitesse moyenne. Il ressort également de ces études, en particulier de l'analyse coûts/bénéfices publiée en mars 2018 par le Commissariat général au développement durable, que la réduction de 90 à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les routes à double sens sans séparateur central est de nature à diminuer le nombre de victimes mortelles d'accidents routiers, tout en étant moins restrictif qu'un abaissement de cette même vitesse maximale sur l'ensemble des routes nationales et départementales ».

## Le jugement de l'amateurisme

Les juges du Conseil d'État écartent enfin les arguments portant sur la légalité de la procédure (présentation du projet et participation du public, consultation des Départements et Régions, compétence du Premier ministre...) qui font de leur jugement, *in fine*, celui de l'amateurisme<sup>(3)</sup>... !



<sup>(1)</sup> À consulter sur <https://juricaf.org/arret/FRANCE-CONSEILDETAT-20190724-421603>

<sup>(2)</sup> À consulter sur le site <https://www.legifrance.gouv.fr/>

<sup>(3)</sup> « Pour un retour à la limitation de vitesse à 90 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central – juillet 2018 – Ligue de Défense des Conducteurs ».



## Revue de presse

### Les radars tourelles pris pour cible

#### **Ille-et-Vilaine. Près de Vitré. Deux radars pris pour cible, dont le nouveau radar tourelle (Ouest-France – 27/07/2019)**

Le nouveau radar tourelle installé il y a une dizaine de jours sur la route départementale 178 entre Vitré et la Guerche, dans la commune de Domalain, a été détruit dans la nuit du vendredi 26 au samedi 27 juillet. Il remplaçait un radar classique qui avait lui-même été dégradé à plusieurs reprises ces derniers mois. (–)

Autre radar pris pour cible en cette fin de semaine : celui de Balazé, sur la route départementale 178 entre Vitré et Fougères. Il a été recouvert de peinture. Ce radar, qui avait été incendié dans la nuit du 13 au 14 juillet, venait tout juste d'être remis en service.

#### **Aude. Ils s'acharnent sur deux radars neufs, tout juste remplacés (Midi Libre – 28/07/2019 – Xavier Coppi)**

Fin 2018, 90 % des radars fixes de l'Aude avaient fait l'objet d'actes de dégradation. Alors que l'État vient d'engager le remplacement des radars détruits, deux d'entre eux ont été détruits dans la nuit de jeudi 26 à vendredi 27 juillet. (–)

Dans la nuit du 26 au 27 juillet des individus se sont à nouveau acharnés sur ces radars. Celui de la route de Montréal, armé d'une carapace de protection métallique a été entièrement détruit par un incendie volontaire, dépecé et réduit à néant.

Celui de Preixan a visiblement été scié à la disqueuse à sa base, couchant le pilier portant le radar proprement dit, qui apparaît quant à lui encore intact. Le radar de Preixan était un radar de « nouvelle génération », de type tourelle ou Mesta Fusion 2, remplacé il y a quelques jours à peine. (–)

#### **Hérault. Mèze : le nouveau radar tourelle vandalisé au fusil de chasse (Metropolitain – 01/08/2019 – Jean-Marc Aubert)**

Installé la semaine dernière, en phase de test sur la RD 51 à Mèze, le nouveau radar de nouvelle génération tourelle a été vandalisé par un tir au fusil de chasse. En phase de test, ce radar installé à 3 ou 4 mètres de hauteur a été la cible d'un tir de cartouche Breneke au fusil de chasse, dans la nuit de dimanche à lundi.

Le trou béant visible sur l'appareil, en bordure de la RD 51 qui conduit de Mèze à Marseillan, a été découvert lundi. (–) Les gendarmes de la brigade de Mèze se sont transportés sur place pour établir les constatations d'usage dans le cadre de l'enquête supervisée par le parquet de Montpellier. (–)

#### **Aude. « Destruction scandaleuse » pour certains, « pompe à fric » pour d'autres : à peine installé, un radar tourelle près de Carcassonne déjà vandalisé (franceinfo – 02/08/2019)**

Si vous prenez le volant ce week-end pour le traditionnel chassé-croisé des vacances, vous croiserez peut-être les « radars tourelles » : une nouvelle génération de radars capables de flasher plus de véhicules. Mais à peine installés, certains sont déjà détruits.

« Il pose problème à certaines personnes qui ont décidé de le saccager » : Patricia Dhumez, la maire de Preixan, près de Carcassonne (Aude), raconte comment le radar installé sur la RD 118, a été brûlé. Cela s'est passé dans la nuit du 26 au 27 juillet, alors qu'il venait tout juste d'être remplacé. Selon elle, des individus ont mis « des pneus en feu à son pied pour faire fondre le poteau, et de ce fait le radar est tombé par terre ». (–)



### Point de vue de la Ligue

#### **La Ligue contre la violence routière s'insurge contre les radars tourelles (France3 – 08/07/2019)**

Alors que de nombreux radars tourelles sont installés et dégradés, à l'image des deux d'Indre-et-Loire, la présidente de la Ligue contre la violence routière, Chantal Perrichon, a marqué son mécontentement contre ce nouveau dispositif, qu'elle juge « obsolète ».

France 3 : *Des radars tourelles récemment installés ont été vandalisés comme en Indre-et-Loire fin juin. Que pensez-vous de ce nouveau dispositif ?*

Chantal Perrichon : *Il est temps d'arrêter avec les radars fixes qui sont obsolètes. Ils sont dégradés. Avec les radars tourelles, ce sera identique. Certes, il faudra plus de ténacité et de malveillance pour les dégrader mais c'est possible, notamment avec des engins de lavage agricole. Ce sont des piliers : ils peuvent être sciés et abattus. En plus, cela génère de l'inégalité entre les citoyens, entre ceux qui peuvent voir les radars signalés et d'autres non. Il faut arrêter de dépenser autant d'argent dans les radars fixes. Nous demandons un arrêt du déploiement. Poursuivre dans l'erreur, c'est pathétique. (–)*

France 3 : *Quelle est l'alternative ?*

Chantal Perrichon : *Les voitures banalisées, pilotées par des équipages de réservistes et qui ne pourront être vandalisées. On devrait se calquer sur ce que font les Anglais : 8 000 voitures banalisées pour 300 000 km. En France, nous n'avons qu'une centaine de voitures banalisées pour 1 million de km. En Angleterre, la vitesse est supérieure, les contrôles très largement supérieurs. Et ils savent qu'une infraction entraîne une sanction, ce qui n'est pas le cas en France. (–)*



## ↳ Vie de la Ligue

### 📁 Assemblée Générale de la Ligue

*Elle a réuni le 15 juin dernier une quarantaine de participants venus de nombreux horizons.*



Après l'introduction d'usage par la Présidente Chantal Perrichon, Jean-Yves Lamant (Vice-Président, Président de l'Association Départementale de la Moselle) a fait une présentation du concept de « nudge », (cf. article p. 8). Il va être proposé de lancer un groupe de réflexion au sein de la Ligue faisant appel à tous les volontaires pour y participer. Ceci fera de la Ligue une pionnière dans ce domaine et contribuera à renforcer l'image positive et la crédibilité de la Ligue. Une liste de sujets sera établie avec des priorités et ensuite traitée. Deux exemples possibles : « nudger » les excès de vitesse dans l'habitacle des véhicules, « nudger » les contre-sens sur les autoroutes.

Les documents annuels habituels – rapport financier, rapport d'activité, rapport d'orientation – ont été présentés par le Trésorier Daniel Le Jean et par le nouveau Secrétaire Général Michel Barthélémy (cf. encart).

Le grand chantier du milieu de cette année 2019 est la préparation d'un envoi aux Présidents des Conseils Départementaux de dossiers argumentés sur la limitation à 80 km/h, comportant des cartes détaillées faisant apparaître la localisation précise des accidents mortels recensés au cours des dernières années et qui montrent que ces accidents se produisent pour une part importante sur les grands axes, comme cela a déjà été établi lors de l'édition des cartes de synthèse diffusées l'an passé. Ces dossiers seront constitués au cours de l'été et seront diffusés pour début septembre. L'enjeu de ce chantier est bien évidemment de convaincre les Présidents des Conseils Départementaux de ne relever aucune limite de vitesse de 80 à 90 km/h sur des voies bidirectionnelles sans séparateur médian, même si la loi d'orientation sur les mobilités le leur permet.

Un point important d'organisation interne qui a été traité est le processus d'encaissement centralisé des cotisations. Cette proposition a fait l'objet d'un débat, qui a conduit à l'adoption pour 2020 du nouveau processus proposé. Conscient des inquiétudes exprimées, Jean-Yves Lamant a assuré les AD que le Bureau National ferait tous les efforts pour assurer une coordination optimale avec les AD en vue de la réussite du nouveau système et que ce point ferait l'objet d'un bilan de fonctionnement dans un an lors de la prochaine AG.

Cette Assemblée Générale a également vu entrer plusieurs personnes au Conseil d'Administration : outre Michel Barthélémy (déjà coopté en mars dernier lors du CA pour la courte période précédant l'AG), Colette Berthet et Nicolas Gou rejoignent le CA, et il a été convenu qu'Ilyas Daoud, absent à l'AG, serait pour l'instant invité au CA. Le CA renforce donc ses effectifs malgré le départ de Robert Santander, qui a démissionné début juin 2019 après de longues années passées au CA. Merci à eux pour leur contribution.

Enfin, le dimanche 16 juin matin, une quinzaine de participants se sont réunis au siège de la Ligue pour des échanges d'expériences toujours très appréciés.



### Notre nouveau Secrétaire Général

**Michel BARTHELEMY, 63 ans, commissaire de police honoraire.**

Il a commencé sa carrière en tant que gardien de la paix puis a été nommé officier de police et promu, au choix, commissaire de police en 1999.

Reconnu comme spécialiste de la police administrative en général et du droit routier en particulier dès sa carrière d'officier, il a été, en tant que commissaire de police, chef de circonscription ou adjoint (Lisieux, Vitry-sur-Seine, Nogent-sur-Marne), conseiller technique du délégué interministériel à la sécurité routière (Rémy HEITZ puis Cécile PETIT), chef du service de répression de la délinquance routière à la Préfecture de Police de Paris, chef de la division sécurité routière au ministère de l'Intérieur (direction centrale de la sécurité publique), conseiller sécurité routière en Seine-et-Marne, chef du service judiciaire du 19<sup>e</sup> arrondissement de Paris.

Son dernier poste a été conseiller technique du préfet de police et chef de projet sécurité routière pour Paris et son agglomération qu'il a quitté courant 2016.

Il a exercé son autorité hiérarchique sur le CACIR, service qui gère les clichés du Contrôle Sanction Automatique (CSA), et sur les centres d'information et de coordination routière. Il a participé au développement du CSA et du procès-verbal électronique.

Il a été corédacteur de plusieurs articles du Code de la route, qu'ils soient législatifs ou réglementaire.

Intervenant extérieur à l'INSERR, il participe à la formation des animateurs de stages de sensibilisation à la sécurité routière ainsi que celle des experts en automobile.

Ses affectations successives l'ont également conduit à exercer les fonctions d'officier du ministère public auprès de tribunaux de police ou de juridictions de proximité à plusieurs reprises.

C'est un adepte de la conduite d'engins à deux roues à moteur depuis l'âge de 14 ans sans aucune interruption à ce jour.

# Rapport d'orientation 2020

Après quatre années catastrophiques, une lueur d'espoir est apparue avec l'avènement de la limitation à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles sans séparateur central, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> juillet 2018. L'expérimentation de cette mesure a été perturbée par les destructions de radars et malheureusement, la mesure va être affaiblie dans des conditions non encore fixées.

Le maintien de cette limitation est prioritaire pour la Ligue, sans négliger pour autant les autres facteurs d'accidentalité qui doivent être combattus avec énergie si l'on veut espérer se rapprocher de l'objectif « Moins de 2 000 morts en 2020 » qui aurait fait de la France l'une des nations européennes les plus sûres sur la route, et qui est hélas devenu utopique.

## Nos orientations permanentes

- Relancer sans relâche les Pouvoirs Publics pour qu'ils fassent respecter la loi sur la route et sur la rue.
- Obtenir qu'ils contrent systématiquement la désinformation relayée par les médias.
- Intervenir auprès de tous les partenaires de la sécurité routière (politiques, industriels, aménageurs, assureurs) pour que le système routier (y compris la signalisation) soit évalué, contrôlé et adapté au service de l'objectif « zéro accident ».
- Être une force de proposition pour que les campagnes gouvernementales deviennent des campagnes d'information et d'explication, et non seulement de sensibilisation, et contribuent à l'acceptabilité des mesures prises.
- Soutenir, lorsqu'elles le demandent, les victimes et leurs familles après l'accident, dans les limites des possibilités du bénévole.
- Attirer de nouveaux adhérents et sympathisants par des campagnes d'adhésion de proximité, et rechercher subventions et dons.
- Être une force de proposition pour la formation et l'éducation des usagers.
- Être une force de proposition pour le développement de mesures pour l'environnement (en profitant de la synergie entre l'écologie environnementale et la sécurité routière).

## Nos actions prioritaires

### 1. Faire respecter les limitations de vitesse

- a. Faire respecter la vitesse maximale autorisée par le déploiement à grande échelle des radars de 3<sup>e</sup> génération (automatiques et embarqués sur des véhicules banalisés) et demander l'intensification des contrôles en agglomération.

- b. Demander que les contrôles par les radars 3<sup>e</sup> génération soient réalisés par des unités dédiées à plein temps.
- c. Établir l'égalité de tous les usagers devant les contrôles de vitesse, en imposant des plaques de format lisible à l'avant et à l'arrière des 2 roues motorisées comme dans d'autres pays.
- d. Obtenir l'interdiction de la vente et de l'usage des systèmes et dispositifs d'avertissement de la présence des contrôles (mesure déjà obtenue partiellement – n° 12 – pour le signallement des contrôles d'alcool et d'opérations de droit commun, mais pas encore vis-à-vis des contrôles de vitesse).
- e. Interdire toute communication sur les contrôles de vitesse, d'alcoolémie ou de stupéfiants (radios locales et autres médias).
- f. Abroger la loi de décembre 2010 sur l'affaiblissement du permis à points.
- g. Obtenir le retrait effectif des points qui doivent l'être après une intervention des forces de l'ordre, un contrôle sanction automatisé, ou à la suite d'un accident responsable, en appliquant une démarche qualité.

### 2. Réduire les vitesses maximales autorisées

- a. Demander le maintien du passage à 80 km/h décidé pour les routes bidirectionnelles sans séparateur médian.
- b. Étudier les effets prévisibles, tant du point de vue de la sécurité routière que de la pollution et de la santé publique, d'un abaissement généralisé de 10 km/h des autres vitesses maximales autorisées hors agglomération ; donner une priorité au passage à 120 km/h sur autoroute, à l'instar de la majorité des autres pays européens ; évaluer l'ergonomie des différentes grilles de limites de vitesse possibles, en prenant en compte que le passage d'un système 130 km/h, 110 km/h, 90 km/h et 80 km/h, à un système 120 km/h, 100 km/h, 80 km/h aurait l'avantage de la lisibilité.
- c. Encourager la généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h en agglomération, sauf sur les grandes artères.
- d. Réclamer des Pouvoirs Publics qu'ils mesurent systématiquement les vitesses moyennes de circulation automobile.

### 3. Protéger les usagers les plus vulnérables

- a. Proposer des mesures, notamment contre la vitesse et les remontées de files, qui permettraient de réduire l'accidentalité particulièrement élevée des 2 roues motorisées ; exiger des contrôles efficaces désormais possibles pour empêcher le débridage trop fréquent des cyclomoteurs.



- b. Promouvoir toutes mesures destinées à protéger les usagers vulnérables, en particulier lutter efficacement contre l'invasion sur les trottoirs d'engins qui n'y ont pas leur place et qui mettent en danger les piétons : Engins motorisés de Déplacement Personnel (EDP), bicyclettes, deux-roues motorisés, ainsi que les véhicules en stationnement sauvage, et mieux rendre visibles les piétons qui traversent sur les passages piétons en indiquant le point d'arrêt des voitures cinq mètres en amont.
- c. Demander l'obligation du port du gilet rétro réfléchissant pour les enfants piétons circulant hors agglomération, et l'obligation aux collectivités territoriales organisatrices des transports scolaires de mettre des gilets rétro réfléchissants à la disposition des enfants transportés, et de définir des conditions d'utilisation réelle des ceintures de sécurité dans les transports scolaires, avec le renfort de personnel de surveillance à bord du véhicule et l'utilisation de détecteurs de ceinturage.
- d. Exiger l'obligation d'équiper tous les VUL (Véhicule Utilitaire Léger, dit camionnette) d'un carnet de bord permettant d'identifier les missions et leurs conducteurs, et d'une boîte noire accidentologique.
- e. Obtenir l'application de la loi LOPPSI2 par la création d'établissements agréés pour l'installation d'un EthyloTest Anti-Démarrage (EAD) sur le véhicule de tout conducteur condamné pour alcoolémie délictuelle.
- f. Inviter l'autorité judiciaire à recueillir systématiquement toutes les données technologiques susceptibles de fournir des éclairages sur les causes d'un accident.
- g. Identifier les nouveaux risques induits par les technologies émergentes (voitures autonomes, électriques, connectées, engins de déplacement personnel, etc.).

#### 4. Promouvoir/utiliser/voire limiter les technologies qui impactent la sécurité routière

- a. Promouvoir la mise en œuvre rapide du LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée).
- b. Promouvoir la généralisation de la boîte noire accidentologique dans tous les véhicules légers : voitures et motos.
- c. Continuer à exiger l'interdiction de l'utilisation du téléphone au volant (y compris par matériel à commande vocale ou bluetooth), et plus généralement de tout système de communication interactif avec le conducteur perturbant son attention.

#### Conclusion

Au plan local, il faut poursuivre nos actions de sensibilisation à la sécurité routière auprès des pouvoirs publics locaux, du public et notamment des jeunes, assurer une large diffusion du livre « Zéro accident » paru en 2015, et continuer à soutenir les familles de victimes qui nous le demandent, dans la mesure de nos moyens.

Nous ne devons avoir de cesse d'aiguillonner l'État pour qu'il joue son rôle, qu'il mobilise tous les acteurs de la sécurité routière, et qu'il maintienne les politiques locales de sécurité routière.

### Hommage

***Nous venons de perdre deux amis qui ont combattu à nos côtés durant de longues années à la Ligue contre la violence routière : Jean-Marie Vinches et Philippe Duchêne.***



Les anciens se souviennent de **Jean-Marie**, notamment de sa générosité, de sa bienveillance qui le portaient spontanément à aider d'autres associations départementales de la Ligue qui pouvaient le solliciter et bénéficier ainsi de son expérience pour mener des opérations sur le terrain. Ses problèmes de santé l'ont empêché ces dernières années de venir nous rejoindre aux Assemblées Générales et nous étions nombreux à regretter son absence : sa fidélité, ses questions, sa bonne humeur nous faisaient défaut et vont nous manquer encore longtemps.



Nous devons à **Philippe** la renaissance de l'Association Départementale du Rhône en 2013. Son énergie est venue à bout de bien des inerties et nous n'oublierons pas les nombreuses rencontres qu'il a organisées, dont la projection du film de Coline Serreau avec la participation du Barreau de Lyon. Il est certain que les autorités locales ne pouvaient le contourner, car sa ténacité ne pardonnait ni l'incompétence, ni la passivité.

Il forçait l'admiration de tous en raison de la passion qu'il mettait dans son engagement et de l'énergie qu'il dégageait à son âge très respectable. Il avait cette faculté naturelle et rare de ringardiser les faiseurs de désinformation.

Dans les tout derniers jours de ce mois de mai de cette année 2019, de son lit d'hôpital, il nous appelait pour faire ses adieux, mais surtout s'assurer que tout était en ordre et que notre lutte continuerait. Nous ferons en sorte de ne pas décevoir son attente et cette exigence qu'il avait portée si haut.



## ↳ Vie des asso's

### 📍 AD Moselle : pédagogie sur le 80 km/h et boîte noire au programme de l'Assemblée Générale

L'Assemblée Générale de l'AD de la Moselle s'est déroulée le 3 juin dernier. Après les traditionnels rapports d'activités et financier présentés par le Président, les discussions ont majoritairement porté sur le recrutement de nouveaux adhérents et le programme d'actions 2019.

Le Président Jean-Yves Lamant précise les priorités de l'association : « *Nous allons poursuivre les conférences dans les villes de Moselle pour présenter la Ligue et convaincre de nouveaux adhérents de nous rejoindre. L'objectif est également de monter des partenariats de type VIZAR (Ville Zéro Accident de la Route) pour inciter au changement de comportement. La valorisation des cartes d'accidentalité du département de la Moselle construites par la Ligue pour poursuivre la défense du dossier du 80 km/h est également au programme. Il est aussi possible que nous*

*mesurons les vitesses moyennes sur les portions accidentogènes notamment les belles lignes droites* ». La mise en œuvre des procès virtuels de démonstration de l'intérêt de la « boîte noire accidentologique » (projet MEVICA) en petit comité pour tester l'idée figure également dans les projets de l'AD.

Enfin, l'association a la volonté d'améliorer sa communication, notamment auprès des entreprises. « *Il nous faut travailler la synergie entre sécurité en entreprise et sécurité routière* » considère Jean-Yves Lamant.

Pour compléter ce programme bien fourni, 2019 devrait voir la construction d'un site web contenant toutes les fiches du livre de la Ligue et des espaces de collaboration pour les associations départementales.

Avant de se séparer les participants à l'AG ont réaffirmé leur opposition farouche aux

propos de haines proférés sur Internet à l'encontre de la Ligue contre la violence routière, leur capacité intacte d'indignation devant la désinformation pitoyable affectant la sécurité routière et le refus de banalisation de l'accident de la route par les médias encore trop souvent relatés dans une rubrique révoltante intitulée « faits divers ».



### 📍 L'AD du Lot se mobilise sur la prévention durant l'été 2019



Dans un contexte où, dans le Lot, l'insécurité routière est à la hausse, depuis ce début d'année 2019, l'AD du Lot multiplie les actions de sensibilisation sur le risque routier durant cet été 2019.

Avec l'appui du département, un point important du dispositif a été mis en place ce mardi 23 juillet sur un giratoire situé sur la D820, au nord de Cahors. Une dizaine de silhouettes symbolisant les victimes de la route sont installées sur le giratoire avec le message « Tous Responsables ». Cette nouvelle action a été l'occasion d'un point avec la presse locale qui a bien relayé l'action.

Autres nouveautés pour la Ligue contre la violence routière, l'association a été présente pour faire de la prévention sur le risque routier, au festival d'Ecaussystème les samedi 27 et dimanche 28 juillet.

Une présence régulière est également assurée durant les fins de semaine (vendredi et samedi) sur l'Aire autoroutière « Aire Jardin des Causses du Lot » située sur l'Autoroute A20.

L'enjeu est de sensibiliser sur l'ensemble des facteurs de risque avec une priorité donnée à la vitesse et à l'usage du téléphone au volant.

Selon Pierre Lagache, Président de l'Association LCVR46 « *La période de l'été est l'occasion de toucher un public plus large que les seuls Lotois car nous accueillons aussi beaucoup de touristes qui n'ont pas forcément l'habitude de rouler sur nos petites routes. Il est très important de réaliser cette prévention car les résultats de la sécurité routière dans le Lot ne sont pas bons car nous constatons une hausse du nombre d'accidents depuis ce début d'année par rapport à 2018. Le message "Tous Responsables" est un appel à la responsabilité de chacun. Il faut rappeler que dans près de 90 % des accidents, le mauvais comportement du conducteur est en cause* ».

### 📍 Projection de « Tout est Permis » dans le Loir-et-Cher

Philippe Arnaud pour « Les Amis du Monde diplomatique », Philippe Pérol pour « le Cinéma National Populaire » (CNP) et Président des « Studio » à Tours, Jean-Luc Carl, correspondant départemental pour la « Ligue contre la violence routière » ont présenté et animé le ciné-débat consécutif à la projection du film « Tout est permis » de Coline Serreau, le jeudi 23 mai 2019. Philippe Pérol s'est dit « *retourné* » par la dimension politique de ce film documentaire de 2014.

Limitation de vitesse : une déroute ?

Les débats ont porté sur la vitesse, les manipulations des informations, la crise des « Gilets Jaunes » à la veille des élections européennes. « *Devant un auditoire de passionnés/convaincus ? Nous nous attendions à avoir des contradicteurs chez des opposants au 80 km/h.* » déclare Jean Luc Carl. Mais, comme lors de la projection du long métrage, en présence de Coline Serreau, le 6 mars 2014, ils étaient encore aux abonnés absents.



# 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 :** Anne Combiér – 24, rue Gérard de Nerval – 01100 Bellignat – Tél. : 04 74 75 50 79 – 06 79 95 14 35 ([annecombier@yahoo.fr](mailto:annecombier@yahoo.fr))

**06 – Alpes-Maritimes :** LCVR06PACA – Claude Lienhard – 7, rue Rouaze – 06400 Cannes – Tél. : 06 07 12 02 25 ([contact@lcvr06paca.com](mailto:contact@lcvr06paca.com))

**09 – Ariège :** **Correspondant :** Claude Pages – Le Clos des Pommiers – Rue Jean Jaurès – 09000 Foix – Tél. : 01 45 32 91 00 ([claud.pages71@sfr.fr](mailto: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](mailto:lcvr12@orange.fr)) – ([christiane.poinot@orange.fr](mailto: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](mailto:francoise.dewavrin@wanadoo.fr))

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

**15 – Cantal :** **Correspondant :** Thierry Asfaux-Grenier – Les Grispaillies – 15220 Saint-Mamet-la-Salvetat – Tél. : 06 61 70 32 36 ([ultrasports15@orange.fr](mailto: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 ([lcvrdijon@gmail.com](mailto:lcvrdijon@gmail.com))  
Facebook : Ligue Contre la Violence Routière – Dijon – Côte-d'Or

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

**26 – Drôme :** **Correspondante :** Dany Nadia Chevalier – Tél. : 06 08 70 21 88 ([chevalier.dn@orange.fr](mailto: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](mailto:jacques-thierry@orange.fr))

**33 – Gironde :** Robert Santander – LCVR 33 – C/O M.N.E. – 3, rue de Tazua – 33800 Bordeaux – Tél. : 05 35 54 26 46 ([lcvr33@violenceroutiere33.fr](mailto:lcvr33@violenceroutiere33.fr)) – ([www.violenceroutiere33.fr](http://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](mailto: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](mailto: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](mailto:michel.guillemain.3@free.fr)) – ([www.violenceroutiere-jura.fr](http://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](mailto: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](mailto: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](mailto:lcvrviolenceroutiere4485@gmail.com)) – ([www.violenceroutiere4485.org](http://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](mailto:lcvr45@wanadoo.fr)) – ([www.violenceroutiere45.org](http://www.violenceroutiere45.org))

**46 – Lot :** Pierre Lagache – 323A clos Lacassagne – 46090 Pradines – Tél. : 06 07 45 75 77 ([violenceroutiere46@orange.fr](mailto:violenceroutiere46@orange.fr)) ([www.violenceroutiere46.org](http://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](mailto:violenceroutiere56-22-29@orange.fr)) – ([www.violence-routiere-bretagne.com](http://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](mailto: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](mailto:hervedizy@free.fr)) – ([violenceroutiere5962.org](http://violenceroutiere5962.org))

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

**65 – Hautes-Pyrénées :** André Abadie – 3, rue Lasपालes – 65200 Bagnères-de-Bigorre – Tél. : 05 62 91 16 39 – Portable : 06 82 74 28 31 ([abadieandre@aol.com](mailto: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](mailto: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](mailto:lcvr.6867@yahoo.fr))

**69 – Rhône :** Michel Pons – 32, rue Raulin – 69007 Lyon – Tél. : 06 89 93 90 62 ([michel.pons3@gmail.com](mailto:michel.pons3@gmail.com))

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

**73 – Savoie :** ([lcvr73@yahoo.fr](mailto: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](mailto:lcvr74@laposte.net))

**75 – Paris :** Alexis Coussement – 58, rue des Grands Champs – 75020 Paris – Tél. : 01 45 32 91 00 ([contact@violenceroutiere75.org](mailto:contact@violenceroutiere75.org)) – ([www.violenceroutiere75.org](http://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](mailto:liguecontrelaviolenceroutiere@gmail.com))

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

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

**88 – Vosges :** **Correspondant :** Thierry Nicot – Tél. : 06 75 56 75 94 ([thierrynicot@orange.fr](mailto:thierrynicot@orange.fr))

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

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

**95 – Val-d'Oise :** Tél. : 01 45 32 91 00 ([secretariat@violenceroutiere.org](mailto: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](mailto:lcvr.reunion@wanadoo.fr))

## 👉 Conseil d'administration

Michel Barthélémy, Colette Berthet, Jean-Luc Carl, Josiane Confais, Hervé Dizy, Nicolas Gou, Bernard Héritier, Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant, Daniel Le Jean, Claude Lienhard, Guy Ovigneur, Chantal Perrichon, Michel Ternier, Christian Verdier.

**Invité :** Ilyas Daoud.

## ➔ 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 :**  
Michel Barthélémy

**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, Hervé Dizy, Pierre Lagache – Rédacteur en chef *Pondération*, Philippe Laville, Michel Ternier, Christian Verdier.



## ADHÉSIONS ET DONNS

LE PAIEMENT EN LIGNE C'EST FACILE !  
sur [www.violenceroutiere.org](http://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.