



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

**MERCI CHANTAL !
NOUS CONTINUERONS...**





Ce logo a été intégré pour la première fois en 2017 dans le numéro 111 de *Pondération* à la demande de Chantal. À chaque remise d'exemplaire(s) qu'elle effectuait, elle jugeait bon de préciser que cette revue était le fruit d'un travail de bénévoles. Cette anecdote est révélatrice de l'importance qu'accordait Chantal au bénévolat.

Crédits Photos : Couverture et p. 29 : © Marc Salvet – La Dépêche ; © LCVR (p. 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 14, 22, 25, 27, 28, 30) ; © Bruno Charoy/Pasco&Co (p. 7) ; © Nicolas Pasco (p. 9) ; © Jeanne Picard (p.23, 24) ; © Christophe Petit, Axel Tesson/MAXPPP (p. 16) ; © Axel Rimbaud (p. 23).

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

149, avenue du Maine – 75014 PARIS

Tél. : 01 45 32 91 00

E-mail : contact@violenceroutiere.fr

Site Internet : www.violenceroutiere.fr

www.voiturecitoyenne.fr

Directeur de la publication : Jean-Yves Lamant

Rédacteur en chef : Pierre Lagache

Imprimerie :

Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

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



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.

Merci Chantal ! Nous continuerons...

Pour l'ensemble des membres du Bureau National de la Ligue contre la violence routière, ce numéro, dédié à Chantal Perrichon, a été une évidence. Il n'est pas certain que Chantal aurait approuvé ce projet, du moins sans conditions, car elle n'était pas très « cliente » de la mise en valeur de sa personne. Elle l'acceptait toutefois à la condition que cela serve l'intérêt général de l'association. C'est donc bien dans cet esprit que ce numéro de « Pondération » a été conçu. Au travers de cet hommage à notre regrettée Présidente, il s'agit bien ici de retracer l'histoire collective des dernières décennies de la Ligue contre la violence routière. Sans ce collectif qu'elle a su orchestrer, rien ne fut possible, mais sans la personnalité et les qualités de Chantal, l'histoire et le rôle de la Ligue auraient assurément été autres.

Certains évoqueront le hasard, d'autres le destin... Quelques semaines après le décès de Chantal Perrichon, Claude Got nous quittait. Nous retrouverons dans ce numéro des références à ce grand Monsieur de la sécurité routière, mais nous aurons surtout l'occasion de lui rendre un hommage appuyé dans le numéro suivant de Pondération à paraître en fin d'année.

Pour introduire ce numéro, ci-après le texte élaboré par le Bureau National de la Ligue quelques jours après la disparition de Chantal.

*
* *

La Ligue contre la violence routière rend hommage à Chantal Perrichon, Présidente d'Honneur de l'association, qui s'est éteinte dans la soirée du mardi 20 juin 2023. Présidente de l'association pendant 20 années de 2002 à 2022, Chantal Perrichon était une femme engagée au service de la vie. Mobilisée d'abord sur le combat pour l'égalité entre les femmes et les hommes puis sur celui du danger sanitaire de l'amiante, elle se sera dévouée ensuite durant plus de 30 années au service de la sécurité routière.

Par cet engagement, par sa détermination, par le haut niveau d'exigence qu'elle s'est toujours fixé, elle aura permis de faire progresser la sécurité sur nos routes et de sauver des vies. Elle a été à l'initiative de dialogues réguliers entre experts reconnus de la sécurité routière et a œuvré pour que les décisions politiques soient éclairées par la science. Grande dame de cœur, éprise de vérité, d'une intégrité sans faille et toujours bienveillante avec les personnes dans la difficulté, elle combattait avec force la désinformation.

Elle a été trop souvent et très injustement attaquée, car sa défense de l'intérêt général pouvait gêner certains intérêts corporatistes. Nous lui sommes infiniment reconnaissants pour sa ténacité qui lui a permis de contribuer à sauver de nombreuses vies et préserver des familles d'une violence routière qu'elle ne se résigna jamais à accepter. Jusqu'au bout, en dépit de la dureté de la maladie, elle aura mené ce combat. Nous lui devons beaucoup !

Cette année 2023 marque les quarante années d'existence de la Ligue contre la violence routière. Chantal Perrichon lègue aux bénévoles de la Ligue, statut auquel elle était attachée, un devoir : celui de poursuivre la tâche. Nous tenterons d'être à la hauteur en étant fidèles aux valeurs qu'elle nous a transmises et qu'elle incarnait de manière exceptionnelle : l'indépendance (Chantal refusait toute compromission avec les lobbies d'intérêts catégoriels ou particuliers), la rigueur (Chantal rappelait en permanence l'exigence pour les décisions politiques de tenir compte de la science et de refuser la désinformation) et enfin la proximité (Chantal avait une empathie exceptionnelle pour les victimes d'accident et leurs familles ainsi qu'une rare bienveillance appréciée de chaque adhérent de la Ligue).

En référence à son propos conclusif exprimé dans le film de Coline Serreau « Tout est permis », Chantal peut désormais compter sur nous, oui, « nous continuerons... ».

Le Bureau National de la Ligue contre la violence routière

Les militants compagnons de route

Ghislaine LEVERRIER – Militante depuis 40 ans à la Ligue, Présidente de 1994 à 1998, invitée permanente au Bureau National

Nous étions là.

Nous la vieille garde.

Ceux qui t'entouraient depuis 25 ans. Ceux que tu appelais avec tendresse « L'âme de la Ligue » Gérard, Pierre-Louis, Claude, Jean-Marie, Josiane, Jean-Yves, Jean-Luc. Ils sont venus t'accompagner une dernière fois, tous plus ou moins cabossés par l'âge.

Jusqu'à ce jour tu n'avais jamais pris une décision sans les consulter. Ta force tu la puisais dans le groupe ; en écoutant les arguments de chacun tu t'appliquais à en faire la synthèse avec fidélité.

Et puis il y avait ceux nombreux qui étaient là par la pensée.

La première fois que je t'ai rencontrée c'était en 1995, ou 1996 je ne sais plus. Mon époux Jean-Marie animait ce qu'on avait appelé pompeusement « un stage de formation Justice » qui avait lieu dans une grande salle au FIAP de Paris. Je t'ai vue te glisser discrètement au fond de la salle et écouter sagement. À cette époque je connaissais tous les participants et ne t'ayant jamais rencontrée, j'ai pensé que tu t'étais trompée de salle. Ensuite nous avons fait connaissance et depuis notre amitié est restée sans faille. Mille fois je t'ai raconté cette histoire, mille fois tu m'as dit à quel point ce jour-là tu avais été conquise par la volonté de ces militants à lutter contre l'insécurité routière. La plupart portaient une grande souffrance. La mort d'un proche, sans les anéantir leur donnait la volonté de lutter contre cette violence routière qui leur avait fait tant de mal. Tu m'as dit comme tu avais été admirative devant leur dignité et leur détermination.

Très vite tu as su que ta place était parmi ce groupe de militants. Tu as immédiatement adhéré à cet esprit constructif. Pendant



plusieurs années tu as écouté, tu as souhaité te former auprès des plus expérimentés avant d'accepter la présidence de la Ligue. Tu t'es engagée dans la Ligue comme dans la vie avec exigence et compétence. L'amateurisme et la défense d'intérêts catégoriels n'avaient pas leur place.

Ta bienveillance faisait que tous ceux qui te téléphonaient avaient le sentiment qu'ils avaient une place privilégiée dans ton cœur. Et c'était vrai. Tu connaissais l'histoire de chacun et ton empathie était sincère.

Combien de fois t'ai-je entendu me dire que tu avais le sentiment de ne pas être à la hauteur de ceux que tu devais défendre. Pourtant tous nous étions fiers de te voir ou de t'entendre.

Alors merci pour tout ce que tu as fait pour nous sans penser à toi.

Voilà Chantal. En écrivant ces lignes tant de choses me reviennent en mémoire, et j'ai de la peine.

Michel TERNIER – Militant depuis 2005 à la Ligue, représentant de la Ligue au Conseil National de la Sécurité Routière (de 2012 à 2022), membre du Bureau National, responsable des relations avec les experts



Chantal : une rencontre qui marque

Le 16 mai 2003, la Ligue organise un colloque au Collège de France sur « La recherche contre la violence routière ». Je

ne connais pas encore Chantal Perrichon, la nouvelle Présidente de la Ligue, qui m'a demandé d'y intervenir en tant que Président de l'Instance d'évaluation du contrôle – sanction en matière de sécurité routière. À la fin du colloque, Vincent Spénlehauser me propose de prendre un pot avec Chantal.

Je découvre que nous partageons les mêmes idées sur les actions à mener, sur la nécessité de s'appuyer sur une démarche scientifique et d'éclairer les propositions par les nombreuses études et recherches qui existent dans ce domaine.

Je découvre encore une association qui milite bénévolement pour un objectif d'intérêt général, sans pollution par des intérêts particuliers. Nous convenons de travailler ensemble. Ainsi débute une complicité puis une amitié de 20 ans.

Notre première réflexion commune concernait « la voiture citoyenne », c'est-à-dire une voiture respectueuse de l'environnement et protégeant ses occupants et les autres usagers de la route. Pour mener cette réflexion, nous avons réuni un groupe d'experts, animé par Chantal et dont Claude Got était un membre très actif. Le rapport de ce groupe a été publié dans un numéro de « Pondération » de 2005. Depuis cette date, Chantal et Claude ont été inséparables ! Hélas, tous les deux nous ont quittés et ils nous manquent.

Depuis qu'elle se savait gravement malade, Chantal était préoccupée par l'avenir de la Ligue. Avec lucidité et abnégation, elle a réussi à mettre en place une équipe motivée et compétente qui poursuivra la lutte de la Ligue.

Josiane CONFAIS – Militante depuis 40 ans à la Ligue, membre du Bureau National et responsable de la revue de presse

J'ai connu Chantal bien avant qu'elle ne s'engage dans le combat contre la violence routière. C'était en 1970 lorsque je suis « montée à Paris » pour finir mes études au sein du laboratoire du Pr Benzecri dont elle assurait la publication des travaux : c'est sans doute ce travail qui l'a convaincue que les études scientifiques étaient indispensables pour étayer toute décision.

Nous avons ensuite occupé des bureaux dans le même couloir du Campus Jussieu.

Sa personnalité charismatique, mélange de dynamisme, d'humour, d'enthousiasme, d'empathie et de ténacité, ne pouvait laisser indifférent. Nos relations amicales se sont renforcées au fil des années, malgré nos différences.

Je me souviens de moments conviviaux, comme ces déjeuners à la cantine suivis de longues pause-café, occasion d'échanges passionnants avec nos collègues.

Durant toutes ces années, j'ai été fascinée par la capacité de Chantal à écouter et aider les autres, et aussi à se révolter de la moindre injustice et batailler pour y mettre fin. Par exemple, lorsque dans les années 1980 une de nos jeunes collègues a été atteinte d'un cancer du sein, Chantal s'est alors démenée pour trouver une solution autre que l'ablation brutale du sein que voulaient imposer les médecins, en demandant l'avis d'experts (déjà !).

Autre anecdote, plus légère. Lors d'un week-end commun à la campagne, j'ai été très légèrement blessée lors de l'attaque (!) d'un faisan d'élevage récemment libéré en forêt. Nous avons alors visité tous les élevages du voisinage pour comprendre pourquoi ces volatiles pouvaient être agressifs. Et Chantal m'a persuadée de déposer une main-courante à la gendarmerie pour alerter sur ce danger (ce qui a donné lieu à un article ironique dans la presse locale titré « Une touriste attaquée par des faisans »).

Au début des années 1970, Chantal militait pour le droit des femmes, car nous vivions toutes la condition féminine comme une injustice. L'occasion pour moi d'assister à des discussions entre collègues parfois véhémentes où son sens de la répartie faisait merveille avec des arguments toujours justes et bien étayés.

La découverte en 1973 par le chercheur Henri Pézerat de la présence d'amiante dans les sous-plafonds des bâtiments du Campus Jussieu a initié le combat contre l'amiante. Chantal s'est alors impliquée



Chantal est en tête de cortège à gauche.

Déjà en 1977, une manifestation pour protester contre la présence d'amiante à la faculté de Jussieu à Paris.

MAOUS LAURENT/GAMMA

dans le comité anti-amiante aux côtés de Henri Pézerat, de Michel Parigot, et de bien d'autres militants syndiqués ou pas. Elle a participé à la rédaction de l'ouvrage collectif « Danger, amiante ! » paru en 1977 (synthèse des actions du comité, comme plus tard le livre « Objectif Zéro Accident » le sera pour les actions de la Ligue), et elle a continué à se mobiliser jusqu'à l'interdiction de l'amiante à la fin des années 1990.

Chantal était déjà sensibilisée aux problèmes de sécurité routière, recherchant par exemple à acquérir le véhicule le plus sûr pour sa famille (les prémices de la voiture citoyenne ?). Je l'ai souvent vue s'indigner de la conduite de certains conducteurs sur le chemin qui l'amenait au campus, et contacter les employeurs de certains de ces chauffards pour leur demander de les sensibiliser à la sécurité routière.

L'accident mortel d'un camarade de ses jumeaux a été le facteur déclenchant de son engagement en 1990 auprès de la Ligue, où elle me disait avoir rencontré des militants extraordinaires dont la compétence et l'abnégation l'impressionnaient.

Son bureau à Jussieu était rempli de documentations sur la sécurité routière qu'elle distribuait à ses interlocuteurs, avec un bulletin d'adhésion à la Ligue : elle mettait déjà en application le précepte « un adhérent-une adhésion » ! Et malgré mon peu d'attrait pour le militantisme, Chantal a réussi à me faire adhérer à la Ligue, puis m'a convaincue en 2001 de mettre à la disposition exclusive des membres de la Ligue, un outil synthétisant la presse hebdomadaire sur la sécurité routière. À sa demande, je suis devenue par la suite membre de l'association départementale de Paris, du Comité d'Administration, du Bureau National, et j'ai même assuré le poste de Secrétaire générale pendant quelques années. On a du mal à résister à la force de persuasion de Chantal.

J'ai essayé de la soutenir de mon mieux dans son action, par exemple en l'alertant dès qu'une information importante apparaissait dans les médias afin qu'elle puisse immédiatement réagir auprès des nombreux journalistes qui la sollicitaient et ainsi faire entendre la voix de la Ligue.

Et maintenant Chantal peut encore compter sur moi : **oui, « je continuerai... », avec tous les militants de la Ligue.**

Philippe LAVILLE – Militant depuis 40 ans à la Ligue, Président de 1998 à 2002, invité permanent au Bureau National

Chantal, tu as été durant 20 ans une actrice majeure de la sécurité routière dans notre pays. Ton sens des relations t'a permis de faire passer le message de la Ligue auprès des plus hauts responsables.

Ta présence dans les médias, sur les plateaux de télévision notamment, où tu étais devenue incontournable a permis de bien faire avancer notre cause. Ta ténacité à réclamer toutes les mesures propres à réduire le nombre des victimes de la route t'a valu de solides inimitiés, des injures (n'as-tu pas été traitée « d'ayatollah »), voire à des menaces de mort (j'ai eu en main la première lettre de menace qui t'était adressée).

Mais rien n'a pu te faire renoncer à cet objectif : zéro accident. Sans doute plusieurs dizaines, voire centaines, de nos contemporains te doivent, sans le savoir, d'être encore en vie.

Merci Chantal.



De gauche à droite : Philippe Laville, Françoise Gervot, Jean-Yves Lamant, Chantal Perrichon, Martine Bellanger, Claude Chabot et Odile Arnaud dans Jardins de l'Élysée, le 14 juillet 2004.

Claude CHABOT – Militant depuis 27 ans à la Ligue, rédacteur en chef de la revue « Pondération » de 2007 à 2014, Invité permanent au Bureau National

Un bout de chemin

Le jour où j'acceptai de prendre en charge la rédaction de *Pondération* pour un bail d'une quarantaine de numéros, je n'imaginai guère ce qui m'attendait, mais pas du tout la somme des contributions, idées, réponses, suggestions qui nourriront cette dizaine d'années au profit de la « page blanche » de l'édition à venir à chaque trimestre. Les membres du Bureau National de cette époque se souviennent de mes demandes angoissées de sujets, d'articles, de contacts pour garnir les 24 pages de notre revue, avant de retourner devant mon ordinateur...

Quelques jours après, ou quelques semaines, il était rare de ne pas être appelé par Chantal. Sans rien dire dans l'instant, elle avait déjà mis en route son moteur de recherche et passé au tamis quelques interlocuteurs, des personnes qui pourraient peut-être... Des sujets, des domaines, une actualité où l'on peut trouver de la matière sans jouer au journaliste tout en étant pas loin des canons de cette profession... Pour cela, son fabuleux carnet d'adresses, entretenu chaque jour était d'une grande utilité, son sens aigu de la communication, ses réseaux, ses amitiés faisant le reste.

D'autres souvenirs foisonnent. Les « *Une de couverture* », importants objets de toutes ses attentions sur le message, mais aussi de ses précautions de psychologue quand mon idée, mon « œuvre » méritait d'être... améliorée... ou bien... Bref, qu'il valait mieux revoir la copie... Ses longs, minutieux et puissants éditos, toujours reçus au dernier moment sur lesquels elle passait j'en suis sûr un temps fou, elle qui était si sollicitée par ailleurs. Sa capacité – très utile pour un rédacteur en chef – à voir derrière les mots, à sentir ce qui passe bien ou moins bien, à lisser une phrase ou même corriger une faute d'orthographe ou une tournure maladroite ! Son courage pour dire le présumé indigne – et l'écrire – et l'endosser (comme directrice de la publication), qui qu'en grogne.

Et qui a le souvenir de cette réaction fulgurante sur un plateau de TV où, tenant tête à un « avocat routier » qui lui donne un exemplaire de son livre « *Comment contester ses PV* », elle jette au sol le livre sous la table sans même le regarder ?

Je ne peux finir sans dire qu'au temps où les atteintes personnelles graves arrivaient dans ma maison, lorsque la sonnerie « Ligue » de mon téléphone s'agitait, je savais sûrement – heure, intuition, connivence – que c'était elle qui était au bout du fil, pas « pour en parler », pour être là, un grand moment souvent, avec quelques neurones en commun.



La « Une » des 25 ans

Les « Pour » et les « Contre ».

Trop abstrait. Qu'est-ce que ça veut dire ?

Ça ne rappelle rien !

Rien, vrai.

C'est peut-être mieux comme ça.

On va du sombre à la lumière.

C'est notre combat ...

Il fallait trancher...

Annie LE BOTLAN

Mes pensées vous accompagnent dans ces moments douloureux. J'ai eu la chance de rencontrer Chantal à la Ligue lorsque j'étais trésorière à ses côtés. Ses qualités humaines rares pour encadrer notre équipe de bénévoles, favoriser la cohésion toujours dans la bonne humeur et la bienveillance m'ont vivement impressionnée. Merci à toi Chantal.

Bernard HÉRITIER

J'ai eu le plaisir et la chance de connaître Chantal à la Ligue contre la violence routière. Son charisme, son intelligence, sa franchise, sa combativité, son souci permanent des victimes auxquelles elle dédiait les CA en ont fait une personne exceptionnelle. Elle nous manquera beaucoup. Toutes mes condoléances à toute sa Famille et ses proches.

Nicolas GOU

J'adresse mes plus sincères condoléances à Daniel et à toute la Famille de Chantal que j'assure de tout mon soutien dans cette douloureuse épreuve. Chantal va terriblement manquer à la Ligue, mais tout ce qu'elle a apporté de conviction, de détermination et de courage dans la lutte pour sauver des vies sur la route constitue un formidable héritage pour tous les bénévoles de la Ligue et je lui en serai éternellement reconnaissant. Chantal, grâce à toi, nous poursuivrons l'objectif Zéro accident avec la même énergie que tu as déployée tout au long de ces années de dévouement dans l'intérêt de tous. Infiniment merci Chantal.

Ilyas DAUD

J'ai eu la chance de rencontrer et côtoyer Chantal pendant quelques années. Chaleureuse, elle se souciait de ses proches et se préoccupait aussi des autres. Pasionaria au grand cœur, elle laisse une marque indélébile dans nos parcours et mes pensées. Mes condoléances à toute sa Famille et à ses proches.

Gérard PÉTIN

J'apprends avec une grande tristesse le décès de Chantal. J'ai suivi son dynamisme à la Ligue contre la violence routière depuis plus de vingt-cinq années. Elle m'a accompagné très utilement dans mon propre engagement à l'association du Loiret. Elle était très volontaire et très pertinente dans ses interventions. Elle a largement contribué au développement de l'esprit sécurité sur la route. Que maintenant elle repose en paix et que son esprit demeure. À son compagnon Daniel, à ses Enfants et à sa Famille, j'exprime mes condoléances et toute ma sympathie.



Dominique LANGLET

Quelle tristesse ! Chantal, tu as été infatigable et, malgré les obstacles, tu as tenu bon... Tu prenais même le soin de m'appeler de temps à autre ; tu seras inoubliable, sois en paix et fière de la tâche accomplie.

Valérie et Paul-Henri CLAUSS

En novembre 2013, Chantal nous a fait l'honneur de venir chez nous avant la tenue d'une conférence de la Ligue contre la violence routière organisée à Metz. Avant cette réunion publique qui s'est déroulée dans les salons de la mairie de Metz, Chantal avait répondu à notre invitation en compagnie de Jean-Yves. Elle avait, en effet, à cœur de rencontrer des adhérents sur leur lieu de vie, de se présenter et d'échanger avec eux. Les histoires personnelles de chacun l'aidaient à mieux appréhender la complexité et la diversité des drames vécus pour proposer des mesures plus pertinentes d'accompagnement des familles de victimes de la route et surtout des solutions efficaces pour empêcher de telles tragédies. Nous en gardons un souvenir très ému.

Ces visites chez les adhérents étaient un rituel qu'elle s'imposait quand elle visitait des associations départementales de la Ligue en province.

Nous nous rappelons qu'elle avait fort apprécié la tarte à la mirabelle si emblématique de notre région lorraine.

Nous conservons dans notre mémoire sa grande écoute et son empathie sur notre propre cheminement suite à la disparition sur la route de notre fils Antoine le 30 juillet 2010.

Patrick ROGEON

Chantal nous manquera à toutes et tous. Ses engagements, sa pugnacité et son efficacité dans tous ses combats. Je me souviendrai toujours de ma première rencontre avec Chantal venue au Mans en 2008 ou 2009 pour une réunion de la Ligue. J'avais l'impression de l'avoir déjà vue quelque part et je n'ai compris qu'il y a seulement quelques jours en lisant l'historique de ses engagements. Je l'avais déjà rencontrée dans les années 1970 (entre 1971 et 1974) chez ma sœur qui était au MLF à Paris. Elle était dotée d'une grande intelligence tant conceptuelle qu'émotionnelle. Elle était profondément humaine, chaleureuse et fraternelle. Nous continuerons tes combats tant pour lutter contre la violence routière que pour lutter contre le sexisme. RIP Chantal.

Pierre LAGACHE

Juin 2012 : première rencontre avec Chantal Perrichon, présidente de la Ligue contre la violence routière, dans un bar du quartier de la Bastille. Très sollicitée par les médias, elle trouve pourtant le temps de me rencontrer. Après quelques minutes, je sais que cette rencontre me marquera à jamais. Ce fut le point de départ d'un chemin partagé dans une cause au service de la vie.

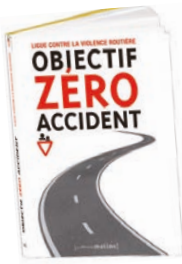
Je compris très vite que l'engagement relevait en fait du combat, face aux lobbies, face au manque de courage politique, face à la désinformation et face à un trait sociétal considérant que perdre la vie sur la route relève d'une forme de fatalité.

Merci Chantal pour la connaissance et les valeurs transmises. Merci pour ta confiance. Merci d'avoir œuvré sans relâche à rendre nos routes plus sûres. Ton combat aura contribué à sauver beaucoup de vies et à préserver de nombreuses familles de la violence routière.

Nous continuerons le combat militant pour la vie et tenterons d'être dignes de ton héritage.

Anne COMBIER

Chantal, tu nous as montré le chemin dans le combat contre la violence routière. Ton courage, ta ténacité, ton expertise, la force de tes convictions ont été notre guide. Travailleuse infatigable, tu étais drôle aussi, enthousiaste, attentionnée. Ta disparition est pour moi et pour notre AD de l'Ain une perte immense. Merci pour tout ce que tu nous as apporté. Repose en paix, Chantal.



Le Livre « OBJECTIF ZÉRO ACCIDENT » : un projet ambitieux pour les 30 ans de la Ligue

En 2013, s'est posée la question d'un fait marquant les trente ans de la Ligue. Le choix tranché par Chantal, s'est porté sur un projet ambitieux de rédaction d'un livre collectif auquel collaboreraient les adhérents de la Ligue, ainsi que des experts et des sympathisants qui soutiennent notre action. La décision de nous lancer dans cette aventure, avec publication avant la fin 2013, a été prise en Conseil d'Administration mi-mars 2013. Il a été retenu que le livre devait répondre aux 3 objectifs suivants :

- Mieux faire connaître la Ligue contre la violence routière.
- Présenter les thèmes principaux de la sécurité routière à partir des données officielles et des analyses d'experts reconnus de ce domaine.
- Partager les témoignages de grands témoins et d'acteurs-clés des 30 dernières années.

Aux côtés de Chantal qui s'est aussi énormément investie, Jean-Yves Lamant pilota le projet. C'est grâce à elle qu'environ 50 experts reconnus de la sécurité routière ont pu livrer leurs témoignages quasi intemporels car liés souvent à plusieurs décennies d'expérience. Avec des bénévoles qui avaient tous leurs contraintes et parfois leurs exigences, il a fallu beaucoup de patience et accepter que la rédaction dérive dans le temps. La recherche d'illustrations a également pris du temps. Chantal souhaitait à très juste titre que chaque illustration soit autorisée officiellement pour publication dans notre livre. Chantal a d'ailleurs pu obtenir grâce à ses relations l'autorisation officielle de Charb de publier 3 de ses dessins en lien avec la sécurité routière, quelques semaines avant qu'il ne soit sauvagement assassiné avec ses amis de *Charlie Hebdo*.

L'épisode de la relecture aura pris plusieurs mois, avec une publication en avril 2015. Merci à Alain et Marie-Édith des *Petits Matins*.

Près de dix ans après son édition, le « livre des 30 ans » de la Ligue est toujours aussi apprécié des nouveaux adhérents, des visiteurs sur les forums d'association, des décideurs et des journalistes qui, souvent, découvrent la grande complexité de ce sujet de santé publique qui concerne chaque français. Merci à Chantal pour son investissement exceptionnel en temps, en énergie et en mobilisation de neurones, qui a permis de rendre possible cet important projet.

Les éditos de Chantal

L'édito de Pondération rédigé par Chantal était toujours très attendu. Elle y accordait une grande importance et n'hésitait pas à remanier son texte à la dernière minute si l'actualité l'imposait. Son style était toujours très incisif, parfois ironique et faisait toujours mouche ! Ces quelques morceaux choisis en sont la très courte illustration...



Premier édito ! le ton est donné.

« Alors, vous, messieurs les constructeurs, oserez-vous entrer dans l'histoire autrement qu'en marche arrière ? L'un d'entre vous aura-t-il l'audace de devancer les futures normes de la communauté européenne en bridant dès maintenant les moteurs des voitures ? »

Pondération n° 53 – Novembre 2002.

« La Ligue n'acceptera jamais que des élus s'arrogent le droit de vie ou de mort sur leurs concitoyens, dès lors qu'ils ont décidé de repasser tout ou partie de leurs routes à 90 km/h. »

Pondération n° 122 – Septembre 2020.

« Tous les morts et les blessés graves de la route méritent mieux qu'un cortège de poltrons larmoyants sur la fatalité des accidents. »

Pondération n° 125 – Octobre 2021.

« Les hommes politiques de ce quinquennat, refusant d'écouter les lanceurs d'alerte, paralysés par une aboulie pernicieuse, ont failli à leur mission de protection envers les jeunes et les plus vulnérables, et réussi "l'exploit" que vingt-neuf gouvernements successifs avaient évité depuis 1972, à savoir trois années consécutives d'augmentation du nombre des tués sur les routes. »

Pondération n° 109 – Novembre 2016.

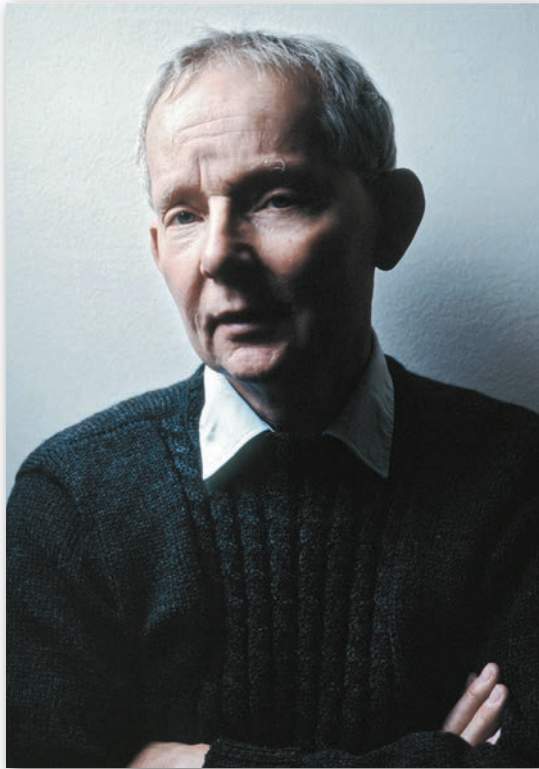
« Un groupuscule de sénateurs a entretenu une guérilla à grand renfort de communiqués de presse avant, pendant et après la parution d'un fascicule qui manque de rigueur, de bonne foi, de travail sérieux et de distance avec les lobbies, mais sûrement pas d'humour. Oser écrire qu'ils ont créé un groupe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

Pondération n° 114 – Mars 2018.

« La sécurité routière a été escamotée par tous les candidats durant ces deux dernières campagnes, présidentielle et législative. Un non-sujet pour les futurs candidats. Raison supplémentaire pour répéter que : "Nous allons payer le prix du sang la pseudo-responsabilité des élus qui préfèrent leur mandat à la sécurité des citoyens". Quelques signes laissent à penser que la Délégation à la sécurité routière sortirait de son hibernation. Rêvons un instant. Serait-ce pour préparer un comité interministériel ? Il n'y en a pas eu depuis le 9 janvier 2018... »

Pondération n° 127 – Juin 2022.

Claude Got, le père de l'accidentologie nous a quittés : la Ligue contre la violence routière lui doit beaucoup !



Claude Got, à Paris, en juin 2011.

Quelques semaines après la disparition de Chantal Perrichon, le décès de Claude Got, fidèle soutien du combat de la Ligue contre la violence routière et pour épargner des vies sur la route, a été annoncé le vendredi 11 août 2023.

L'ensemble du Conseil d'Administration de la Ligue a alors exprimé sa grande tristesse et sa compassion à sa famille et à ses proches. Nous sommes conscients de l'importance de l'action menée par cet homme exceptionnel, professeur de médecine, d'une rare qualité, qui aura beaucoup apporté à la sécurité routière de notre pays. Membre du comité des experts de notre Association, les grandes compétences de Claude Got auront continuellement alimenté nos connaissances et analyses et éclairé beaucoup de nos prises de position en apportant les arguments scientifiques les justifiant.

Son haut niveau d'exigence et d'expertise et sa capacité de décryptage des attitudes d'un exécutif parfois défaillant ont toujours servi l'intérêt général. Il avait cette capacité unique de combiner l'expertise académique dans sa fonction de brillant chercheur et l'expertise opérationnelle dans son rôle de force de propositions de mesures de sécurité routière pertinentes, souvent à la demande des gouvernements. Sa vie consacrée au service de la santé et de la sécurité publique aura permis de sauver et préserver des dizaines de milliers de vies, dont peut-être la nôtre. Nous lui en sommes infiniment reconnaissants.

La nation a perdu un de ses pères protecteurs. Nous pleurons aujourd'hui un ami et compagnon de route qui a su donner du sens à notre engagement pour le « zéro accident ».

Merci Claude.

Ce numéro particulier de *Pondération* étant consacré à un hommage à Chantal Perrichon, nous reviendrons plus en détail dans un prochain numéro de *Pondération* sur l'apport considérable en matière de sécurité routière que nous devons à Claude Got. Nous avons toutefois fait le choix de publier un article qui était probablement destiné à une publication aussi dans *Charlie Hebdo*. Merci à la Famille d'avoir autorisé la publication dans ce numéro.

50 ans d'exemples de bons et mauvais décideurs

Favoriser les excès de vitesse et la production de dioxyde de carbone ont été des pratiques destructrices identifiées depuis des décennies, Dumont avait décrit en 1973 ces comportements dangereux. *Charlie Hebdo* avait publié le 29 décembre 2010 une analyse exceptionnelle qui défendait le permis à points. Merci *Charlie Hebdo*. Cette décision avait mis en évidence la possibilité d'agir avec efficacité. Une nouvelle période de renoncement illustre le comportement d'Emmanuel Macron, incapable de réduire les vitesses et les poids élevés des véhicules.

1) Au cours du Conseil des ministres du 1^{er} juin 1966, Edgar Pisani a présenté un

ensemble de décisions pour réduire la mortalité sur les routes. Le ministre de l'Intérieur, Christian Fouchet, insiste sur la nécessité de réduire le risque routier. Le Premier ministre, Georges Pompidou, s'oppose aux mesures proposées. De Gaulle était favorable à la décision d'Edgar Pisani, mais il estimait que cette décision ne relevait pas de ses fonctions. La mortalité était de 14 180 tués en 1966 et elle s'est élevée à 18 034 en 1972.

2) Quand de Gaulle a quitté sa fonction en avril 1969, Pompidou lui a succédé comme président de la République. Chaban-Delmas était Premier ministre et il a développé une politique de sécurité routière de

qualité, achevée en juillet 1972. Messmer lui a succédé et a obtenu un succès exceptionnel. La mortalité s'est inversée, passant de 18 034 tués en 1972 à 13 033 en 1978. La réduction de la vitesse maximale et le port obligatoire de la ceinture de sécurité ont démontré leur efficacité.

3) J'avais lu en 1973 *L'utopie ou la mort* de René Dumont et voté pour lui en 1974. Chacune de ses affirmations exprimait une réalité qui était déjà indiscutable. Il fallait placer le respect du climat dans la priorité des comportements humains. Ce changement d'orientation de nos sociétés a été constamment reconnu comme une nécessité mais le passage à l'acte remis à plus tard.

4) Les cinq années de la période allant de juin 1997 à mai 2002 ont été un modèle de renoncement à une politique de sécurité routière efficace. Elles se sont achevées par l'abandon de la mise en place d'un limiteur de vitesse proposée à l'Europe par la France. La dissolution de l'Assemblée Nationale avait permis à Lionel Jospin d'être Premier ministre pendant 5 ans. Élisabeth Borne était « *conseillère technique pour l'urbanisme, l'équipement, le logement, les transports et la ville* ». J'ai pu, dans une conversation en tête à tête avec elle d'une heure trente le jeudi 10 août 2000, observer son comportement digne de Georges Pompidou. La régression ridicule du nombre de tués de 3,5 % en 5 ans entre 1997 et 2001 a exprimé la faillite de la méthode Jospin/Borne. Elle a été suivie par un succès de Jacques Chirac et de son équipe, avec une régression de 35 % de la mortalité dans le même délai, passant de 8 161 à 5 318 tués de 2001 à 2005.

5) La pratique de la multiplication des décisions sans résultat est fréquente dans le domaine de la sécurité routière. La plus évidente se situe entre janvier 2013 et juin 2017. La mortalité sur les routes en France s'est accrue de 8,5 % dans cet intervalle. Durant la même période, la Suisse devient un modèle de rigueur dans l'application des règles en réduisant de 24 % le nombre de victimes. L'accroissement du nombre de tués sur les routes en France en 3 ans et demi n'avait pas été observé depuis 45 ans. L'échec des 81 mesures décidées par Bernard Cazeneuve est un exemple caricatural de l'absurdité d'une procédure « tous azimuts » revendiquée publiquement par le ministre de l'Intérieur.

6) Édouard Philippe a annoncé le 9 janvier 2018 sa volonté de réduire à 80 km/h la vitesse maximale sur les routes ne séparant pas les sens de circulation. Il a obtenu une réduction de 104 tués pendant le premier semestre de 2018, avant même l'entrée en vigueur officielle de la mesure au 1^{er} juillet 2018, et de 96 durant le second semestre. Le progrès s'est maintenu en 2019, et le cumul de 400 morts évités a été en accord avec un résultat établi depuis des décennies : la réduction de la vitesse diminue l'accidentalité, et son accroissement a l'effet inverse. J'ai commenté dès l'année 2020 la différence de mortalité sur les routes sans séparateur médian maintenant le 80 km/h par rapport à celle observée sur les routes permettant de nouveau de rouler à 90 km/h. Paradoxalement, ce sont les départements qui avaient les taux d'accidentalité les plus élevés rapportés à la population qui avaient fait le choix du retour à 90 km/h.



7) La mise en évidence d'une accumulation d'erreurs témoigne de l'incompétence et/ou de la dangerosité de certains politiques. Emmanuel Macron est devenu l'exemple redoutable de l'intelligent craintif. Il a :

- autorisé de remonter la vitesse maximale à 90 km/h sur les routes où le trafic est le plus élevé et où l'on observe le plus grand nombre d'accidents ;
- refusé la réduction à 110 km/h de la vitesse maximale sur les autoroutes proposée par la Convention citoyenne pour le climat ;
- échoué à réduire les émissions de gaz à effet de serre par les véhicules. L'objectif préconisé par la COP21 en janvier 2015 était « *une réduction de 29 % des émissions de gaz à effet de serre produits par les transports routiers à l'échéance 2028* » (156 mois). Le volume était de 51,14 millions de mètres cubes en janvier 2015. Il a été de 49,29 millions en juillet 2022 (les mesures étant effectuées au cours des 12 derniers mois). La réduction a été de 3,6 % au lieu des 14,7 % prévus ;
- renoncé à taxer massivement les voitures dont le poids est inutilement lourd ;
- évité de mettre en évidence l'accroissement relatif de la mortalité sur les voies qui étaient remises à 90 km/h par rapport à celles qui maintenaient le 80.

CONCLUSION

Ces quelques exemples expriment les multiples capacités de nuisance des décideurs, associant la méconnaissance des problèmes, une volonté de privilégier le plaisir de la conduite et la crainte de contrarier les conducteurs.

Il y a une cinquantaine d'années, un médecin travaillant avec Renault et Peugeot, Claude Tarrière, a proposé à des médecins de l'hôpital de Raymond Poincaré à Garches, dont je faisais partie,

de réunir leurs connaissances et de développer la recherche en accidentalité. Les qualités de cette pratique ont été reconnues au plan international. Ces réussites dans le domaine de la recherche ne garantissaient pas les succès dans le seul domaine politique de la sécurité routière. J'ai alors connu le volontarisme d'acteurs complémentaires : les scientifiques inventaient et transmettaient, les producteurs exploitaient, les commerciaux proposaient et vendaient, les administratifs analysaient les possibilités et le droit, les politiques acceptaient ou refusaient. Le site www.securite-routiere.org a détaillé ces procédures.

Quand la Déléguée interministérielle à la sécurité routière, Marie Gautier-Melleray, a refusé de me communiquer les données d'accidentalité qui permettaient d'évaluer les effets négatifs du retour à 90 km/h, j'ai compris que je ne pouvais plus compter sur une activité publique ouverte, acceptant de diffuser toutes les connaissances utiles. J'ai dû rechercher l'accidentalité département par département, avec des préfetures, des policiers, des gendarmes ou des journalistes, pour établir l'augmentation de l'accidentalité dans le groupe de départements qui a choisi le retour à 90 km/h.

Les éléments que je viens de résumer correspondent à cinquante ans de connaissances acquises par des groupes compétents et complémentaires qui échangeaient les résultats de leurs travaux. Ils avaient une conscience de la nécessité de réduire la vitesse, les kilomètres et les poids des voitures, en opposition avec les décideurs privilégiant des usages destructeurs.

Je vais mettre un terme à mon activité de sécurité routière et de santé publique.

Claude Got,

*Professeur honoraire de médecine,
accidentologiste*

Les personnalités qui ont compté...

Ils sont quelques-un(e)s, en haute responsabilité nationale ou européenne sur la sécurité routière à avoir travaillé avec Chantal en partageant des valeurs communes. Leur engagement au service de l'objectif, leur sens de la responsabilité, leurs exigences morales et intellectuelles les ont placés au rang de véritables partenaires de la Ligue contre la violence routière. En découlait une forte estime réciproque.

Rémy HEITZ – Procureur général près la Cour de cassation – Délégué interministériel à la sécurité routière de 2003 à 2006

J'ai connu Chantal Perrichon en 2003, lorsque je suis devenu Délégué interministériel à la sécurité routière, peu de temps après la déclaration du président Jacques Chirac du 14 juillet 2002 érigeant cette grande politique publique en chantier prioritaire du quinquennat. Nous avons eu l'occasion de nous croiser quelques années auparavant lors d'une rencontre organisée par la Ligue contre la violence routière sur le délit de mise en danger de la vie d'autrui.

Sur les vingt dernières années, le rôle joué par Chantal dans la lutte contre la violence routière a été plus que déterminant.

Chantal, avec Geneviève Jurgensen et Christiane Cellier, ont dans les années 1990/2000, ouvert véritablement les yeux des décideurs et de la société tout entière sur les causes réelles de l'insécurité routière.

Refusant le fatalisme qui entourait la mort sur la route, elles ont pointé les dérives et dysfonctionnements qui avaient relégué la France dans les mauvais élèves de l'Europe, avec un seuil de plus de 8 000 morts sur la route que l'on décrivait alors comme incompressible.

Aiguillon des pouvoirs publics, combattante, imaginative, exigeante, Chantal était redoutée de ceux qui voulaient, pour des raisons souvent peu avouables, que rien ne

change. Attaquée, menacée, poursuivie en justice, elle résistait avec force, persuadée légitimement de la justesse de son combat. Travailleuse infatigable, elle ne se satisfaisait jamais des avancées obtenues, voulait toujours aller plus loin, ne négligeant aucune piste, aucune solution pour faire reculer la violence routière. Elle en était parfois épuisante. J'ai souvenir de ces déjeuners ou de ces dîners au cours desquels, pour ne perdre aucun moment, elle repoussait les plats pour étaler sur la table ses nombreuses notes et documents inspirant les prochains axes de cette lutte. Travailler, ne pas perdre une minute, travailler toujours. Et convaincre, par des interventions dans les médias toujours percutantes et ciselées.

Par cet investissement considérable, elle était devenue une experte, en échange permanent avec l'estimé Claude Got, dans une rare communion intellectuelle. Une experte reconnue en France, dans les administrations en charge du sujet notamment, mais aussi à l'étranger, de l'Espagne à la Colombie.

Elle savait déjouer la contre-information et faire évoluer cette vérité que peu acceptait d'admettre, sur les dangers liés à la vitesse excessive notamment. Fine psychologue, elle savait très vite déceler chez son interlocuteur la sincérité ou au contraire la



Rémy Heitz, ici interviewé par Chantal Perrichon, a contribué à la réalisation de 2 vidéos des « Entretiens de la Ligue » (cf. p. 20).

superficialité voire la duplicité animant celui-ci.

Pour nous, décideurs publics, elle était notre conscience, notre vigie, notre éclairceuse. Et une source de motivation, d'enthousiasme et d'énergie inépuisable.

Son départ laisse un vide immense mais heureusement, elle laisse des compagnons de route formés et actifs à la Ligue contre la violence routière.

Combien de milliers de personnes, sans le savoir, doivent la vie à Chantal et à son inlassable engagement ?

Au nom de ces anonymes, au nom de tous, un mot et un seul : merci Chantal.

Stéphane DUPRÉ LA TOUR – Directeur Innovation Avancée et Technologies Numériques – Innovation – Normalisation – Propriété intellectuelle – Digital – EDF R&D. Président du Conseil de Seclab Conseiller en charge de l'Écologie, de l'Innovation, des Transports et de la Sécurité routière auprès du Président de la République Jacques Chirac

Il est des combats qui rassemblent des hommes et des femmes au-delà de leurs opinions politiques ou de leurs croyances religieuses, de leurs classes sociales ou de leurs histoires personnelles. La lutte contre la violence routière est de ceux-là.

Car la cause est profondément humaine et juste. Lorsque le Président Jacques Chirac a voulu que la Nation l'embrasse le 14 juillet 2002, il a surpris les Français. Il les a touchés au cœur d'une de leurs blessures secrètes. Il a brisé un tabou.

Pour mettre en œuvre son Grand Chantier de la Sécurité Routière, j'ai rencontré tous les acteurs ayant une part de responsabilité de près ou de loin dans l'écosystème de la route, de la voiture et du deux-roues. J'ai constaté une bonne volonté remarquable chez les fonctionnaires et les professionnels. J'ai été marqué par de nombreux témoignages poignants et par la mobilisation des militants des associations. J'ai rencontré des esprits exceptionnels, comme le regretté Professeur Claude Got, qui nous a récemment quittés.

Mais parmi toutes ces personnes, je crois pouvoir dire que Chantal Perrichon a tout particulièrement incarné ce combat.

Au sens propre, Chantal portait le combat contre la violence routière dans sa chair.

On le sentait, dès la première rencontre. Dans son regard intense, dans son attitude et sa voix. Car elle était porte-parole des victimes et de leurs proches, de toute cette douleur invisible, qui ne passe pas, celle d'avoir perdu un être aimé, un fils, une mère, un parent, une amie... Mais elle était



Lors de la remise de médaille de la Légion d'honneur en 2019, de gauche à droite : Chantal est entourée de Raphaël Bartolt, Annie Canel, Claude Got, Rémy Heitz, François Gauthey, Stéphane Dupré La Tour, Cécile Petit.

aussi messagère d'une profonde demande de sens, d'une exigence de justice et de changement. Tout cela, elle l'exprimait sans haine, avec patience, mais avec une détermination qui vient des tripes.

On le sentait aussi dans son implication dans les argumentations rationnelles. Elle m'avait avoué travailler ses dossiers intensément, de peur de ne pas être à la hau-

teur des enjeux. Elle avait été à bonne école au sein du collectif contre l'amiante à Jussieu. Difficile dans mon esprit de séparer l'action de Chantal de celle de Claude. Car je les recevais souvent ensemble dans mon petit bureau de l'Élysée. Qu'il était précieux de pouvoir compter sur des interlocuteurs aussi déterminés et compétents que raisonnables et patients. Des militants à la pensée construite et tournée

vers l'efficacité, qui désignaient clairement les obstacles à éliminer, les réticences à lever. Mais qui avaient aussi le sens de ce qui est acceptable par le corps social à un moment donné. Car ils avaient le souci de maintenir une dynamique de progrès profonde et dans la durée.

On sentait aussi cette incarnation du combat chez Chantal dans le courage dont elle faisait preuve et qui forçait le respect. Elle s'exposait sans cesse dans les médias, un monde qu'elle connaissait bien. Mais un monde exigeant qui demande disponibilité et réactivité, qui parfois cherche la polémique et ne pardonne pas. Cette exposition lui valait d'être la cible de messages de haine, de procès et de menaces de mort, elle qui luttait pour la Vie ! Cela la consumait. Mais elle avait accepté ce sacrifice. Elle savait pouvoir compter sur une famille et des amis qui la soutenaient. C'était très important pour elle de pouvoir trouver du réconfort auprès d'eux.

Chantal avait ses têtes. Elle savait décrypter la motivation profonde des personnes. Lorsqu'elle décidait d'accorder sa confiance, c'était une confiance qui oblige.

Cette photo témoigne de la visite historique de Jacques Chirac, au Mondial de l'automobile, le 27 septembre 2002. Elle fut prise, immédiatement après le discours du Président au cours duquel il annonça : **« Je condamne ceux qui font de la vitesse un argument de vente... »**.

Dans le numéro 120 de *Pondération* de novembre 2019, Chantal Perrichon écrivait : *« Grâce à Stéphane Dupré La Tour, conseiller chargé de l'Industrie, des Transports, de la Recherche et de l'Environnement, j'avais pu suivre cette visite inaugurale du Président. Il ignorait les stands exposant des bolides rutilants pour questionner les représentants des constructeurs sur les émissions de CO₂ et la vitesse notamment. Les commentaires du groupe des journalistes qui suivaient le Président étaient explicites : "Pourquoi ces questions ? Que se passe-t-il ? C'est nouveau !" . La suite a prouvé qu'ils avaient raison de s'étonner de ce changement d'attitude du Président »*.



Cécile PETIT – Déléguée interministérielle à la sécurité routière de 2006 à 2008

L'un des derniers messages, comme à l'accoutumée très amical et humoristique que m'a envoyée notre chère Chantal traduit, me semble-t-il, sa belle personnalité, toujours positive, battante et attentive aux autres. Elle y reprenait ainsi à son compte un message de Michel Audiard : *« La retraite, il faut la prendre jeune, faut surtout la prendre vivant, ce n'est pas dans les moyens de tout le monde... »*.

Malheureusement, le destin cruel ne lui aura pas permis de profiter d'une heureuse retraite pourtant si méritée après tant d'années d'incessants combats au service de la sécurité routière.

Ce fut un vrai bonheur de travailler en totale confiance avec elle durant mes années à la tête de la Délégation interministérielle à la Sécurité routière et d'entretenir au cours de toutes ces dernières années notre sincère amitié.

Je garderai notamment toujours avec émotion le souvenir des deux voyages que nous avons fait ensemble en Colombie pour contribuer à la mise en place d'une instance dédiée à la sécurité routière.

La tombe des morts est dans le cœur des vivants.

Chantal, sois assurée que tu resteras toujours présente dans le cœur de tous ceux qui ont eu la chance de te côtoyer.

Général Édouard HUBSCHER

Comment une personne comme Chantal Perrichon a-t-elle pu incarner la lutte contre la violence routière pendant ces vingt dernières années ?

Je l'ai immédiatement compris à l'occasion de ma première rencontre avec elle en 2014 alors que je venais de prendre mes fonctions de conseiller technique gendarmerie au sein du cabinet du Premier ministre. Une des missions qui incombe au conseiller est de recevoir de nombreuses personnes en lien avec les politiques publiques mises en place par le gouvernement. En charge de la sécurité routière, il me revenait naturellement d'être l'interlocuteur des associations, comme la Ligue contre la violence routière, et ce d'autant que le Premier ministre de l'époque avait décidé de la tenue d'un comité interministériel de la sécurité routière après plusieurs années blanches.

Les présentations faites de manière sommaire, à peine installée, Chantal sort de sa pochette des papiers couverts de diagrammes et se lance dans une démonstration sur un de ses sujets de prédilection : l'impact de la vitesse sur l'accidentalité. Immédiatement, « j'accrochais », appré-

chant les gens ayant un discours franc et direct mais surtout... animés par l'intérêt général.

Chantal avait cette grande qualité d'aller à l'essentiel, ne dissimulant jamais le fond de sa pensée, toujours dans un souci d'efficacité. Elle maîtrisait parfaitement les arcanes de nos institutions et savait à qui s'adresser dans les cabinets ministériels pour faire passer les messages sur la sécurité routière. Ce sens politique, allié à un caractère pour le moins tenace, contribuait à en faire une des voix parmi les plus écoutées en matière de sécurité routière. Les médias ne s'y trompaient d'ailleurs pas et la sollicitaient fréquemment.

Dans nos échanges, on avait le droit d'afficher son désaccord avec elle. Pour autant, elle connaissait les règles et évitait, par respect, de mettre son interlocuteur dans l'embarras, consciente du mode de fonctionnement de l'appareil d'État.

Cette tranche de vie est un modeste témoignage de ce qu'ont pu être les innombrables stratégies développées par Chantal pour faire reculer le nombre de morts sur nos routes. Elle aimait trop la vie pour se résigner à la fatalité des accidents de la



Chantal et le Général Hubscher lors de la remise de médaille de la Légion d'Honneur de 2015.

route. Alors que la technologie nous conduit vers un avenir plus sûr, Chantal poussait les feux pour en accélérer encore les effets bénéfiques par une traduction en obligation de mise en œuvre dans notre corpus législatif et réglementaire. Elle savait que l'ennemi était le temps. En tacticienne avertie, elle avait compris qu'on ne pouvait mener plusieurs combats de front.

Elle peut en tous cas se targuer d'avoir remporté de belles victoires qui ont épargné de nombreuses vies. La Nation lui en est infiniment reconnaissante comme le symbolise son grade d'officier de la Légion d'honneur.

Graziella JOST, Directrice des programmes à ETSC, European Transport Safety Council, Bruxelles

On ne se voyait pas souvent Chantal et moi, seulement quand elle passait quelques jours à Bruxelles, ou moi un séjour à Paris. Mais c'était comme si on s'était vu la veille. Nos rencontres me laissaient toujours un goût de trop court, trop peu, toujours interrompues par plusieurs coups de fil. Chantal n'arrêtait jamais.

Il faudrait pouvoir calculer le nombre de vies qu'elle a sauvées à travers ses nom-

breux combats. Pour la sauvegarde du permis à points, pour un meilleur respect des limitations de vitesse, pour le 80 km/h sur les routes départementales, entre autres. L'ensemble des travaux de recherche et les expériences d'autres pays, notamment les pays scandinaves, soulignent l'importance du lien entre vitesse et accidentalité grave. Les attaques qu'elle subissait de la part d'une minorité toxique, étaient tous sans

fondement, brassant du vide et des *a priori*. Chantal a aussi contribué aux échanges d'expériences avec les pays hispanophones, elle avait ce don de faire se rencontrer les gens.

J'aimais appeler Chantal pour l'informer des dernières décisions prises au niveau de l'Union européenne, mais elle était souvent déjà au courant. Elle trouvait que l'Union européenne n'allait pas assez vite. J'ai eu le plaisir de lui annoncer en 2019 que le Parlement européen, la Commission européenne et les 27 États membres s'étaient mis d'accord (enfin !) pour que tous les nouveaux véhicules soient équipés d'un limiteur de vitesse intelligent. Une victoire à laquelle l'association pour laquelle je travaille, l'*European Transport Safety Council* (ETSC) aura contribué, après 25 ans de combat, avec d'autres. Notamment la Ligue qui a milité pendant de nombreuses années pour l'équivalent français, le LAVIA (Limiteur s'adaptant à la vitesse autorisée). C'est malheureusement la dernière fois qu'on s'est parlé au téléphone.

Chantal, tu n'es plus là pour que je puisse t'annoncer fièrement quand nous avons gagné une bataille commune. Tu me manques, Chantal.



Chantal au côté de Jacques Chirac en 2006.

Un combat et des victoires pour la vie !

Créée en 1983 par quatre femmes dont les enfants avaient été tués sur la route, la Ligue contre la violence routière a su réunir de nombreux hommes et femmes qui ont refusé que l'accident soit une fatalité. En 1983, la France déplorait un peu plus de 12 000 tués et 300 000 blessés. C'était déjà un bilan de guerre impitoyable. D'emblée, les militants ont choisi de dépasser leur émotion. Ils ont privilégié la compréhension des causes de l'accident, accumulé des connaissances pour aiguillonner les pouvoirs publics et mener des actions sur le terrain. Au-delà de l'empathie pour les victimes, c'est la démarche rationnelle, étayée et constructive qui ont amené Chantal Perrichon, dès 1990 à s'intéresser à la Ligue et à s'y impliquer.

Chantal fut, d'abord en tant que simple militante, des premiers combats et des premières victoires qui marqueront l'histoire nationale de la sécurité routière. Le passage de 60 km/h à 50 km/h en ville appliqué en 1990 était loin de faire l'unanimité, la Prévention routière s'y était elle-même opposée ! C'est pourtant une baisse de 21 % des tués qui a été enregistrée dans les 6 mois qui ont suivi.

Après l'obligation du port de la ceinture de sécurité à l'avant, la Ligue obtient en 1991 l'obligation du port de la ceinture à l'arrière.

La protection des plus vulnérables et des enfants en particulier, ADN de la Ligue, reste une priorité. La Ligue est alors à l'initiative de la campagne « *Accrochez-les à la vie !* » qui a été lancée dès 1990 par la Ligue pour sensibiliser les parents à l'absolue nécessité d'utiliser des dispositifs adaptés au transport des enfants en automobile. Menée en partenariat avec le Gema (Groupement des sociétés d'assurances à caractère mutuel), cette action a permis de protéger des dizaines de milliers d'enfants.

La mise en place du permis à points en 1992 a, elle aussi, fait l'objet d'une forte opposition, notamment des professionnels de la route qui ont opéré des blocages routiers dans l'hexagone durant plusieurs semaines.

En 1994, deux actions ont marqué la vie de la Ligue et de la sécurité routière. 25 femmes en blanc ont manifesté devant l'Assemblée

Nationale pour soutenir le délit de grand excès de vitesse. Un grand article de *Paris Match* se fera l'écho de cet événement. Lors de cette même année, la Ligue a pu obtenir ce qu'elle réclamait depuis longtemps : l'autorisation pour les associations de sécurité routière d'être automatiquement reçues lorsqu'elles se constituent partie civile auprès des familles qui le souhaitent.

En 2002, Chantal Perrichon succède à Philippe Laville à la présidence de l'Association

La fin de l'amnistie présidentielle

Il s'agit de la première victoire importante obtenue par Chantal Perrichon à sa prise de fonction de présidente. Cette bizarrerie liée à une tradition française, au relent d'un pourtant lointain passé féodal, a toujours été combattue par la Ligue. « *Une élection présidentielle, c'est 300 vies perdues par le seul fait de la grâce présidentielle* » s'indignait Chantal dans les médias ! Le journal « *Le Monde* » avait alors interrogé les candidats à l'élection présidentielle de 2002. À l'exception de ceux de l'extrême droite, tous se déclaraient défavorables à une amnistie des infractions qui mettent en cause la sécurité. Cette tradition funeste prit fin avec les élections présidentielles de 2002.

Le contrôle automatisé des vitesses

Les radars automatiques, souvent décriés, dégradés ou détruits, sont pourtant une composante essentielle de la politique de sécurité routière. En 2002, face au constat d'une année 2001 meurtrière sur nos routes avec plus de 8 000 tués, le Président de la République, Jacques Chirac, a décidé de donner une nouvelle impulsion à la politique de sécurité routière. Chantal Perrichon et Claude Got sont alors en contact très régulier avec les conseillers de l'Élysée qui cherchent à bâtir la nouvelle stratégie de sécurité routière et à identifier les mesures phares pour obtenir rapidement des résultats.

Grâce à leur persuasion, le déploiement du Contrôle Sanction Automatisé (CSA) a ainsi débuté par l'installation des radars de

vitesse, fixes et mobiles, de 2003 à 2009. Les résultats ont été immédiats. Dès l'annonce de ces décisions et avant même l'installation des premiers radars, le nombre de morts avait diminué de plus de 20 %. Le rapport d'évaluation établi en novembre 2010 a ensuite estimé que le projet de CSA était une réussite, car cumulant des facteurs de succès : une approche globale interministérielle, une véritable logique de projet et une prise en compte de l'autorité judiciaire.

Chantal Perrichon n'a eu de cesse de faire de la pédagogie, souvent seule dans les médias face à une rude opposition. Le syndrome du radar « *pompe à fric* » aura été largement manipulé par les lobbies pro-vitesse. Elle dénoncera ensuite les manquements de l'État dans le traitement des amendes et notamment la gestion de la perte des points mise en lumière par le rapport Colin-Le Gallou de 2012 pointant que près de 50 % des pertes de points n'étaient pas effectives !

Plus récemment, à l'occasion de la crise des *Gilets jaunes* de 2019, la vandalisation généralisée des radars fixes conduit la Ligue à soutenir le déploiement des radars mobiles embarqués dans des véhicules banalisés. Une fois encore, les soutiens sont peu nombreux, mais Chantal fait face !

La charte d'accueil des familles

C'est une démarche que Chantal avait particulièrement à cœur. Comment améliorer la relation avec les proches des victimes ? Comment faire prendre conscience que l'annonce, la remise des effets personnels d'un défunt, la présentation d'un corps... sont des moments où l'empathie, le respect, l'écoute... sont des points essentiels pour le chemin vers le deuil, puis la résilience ? Cette charte d'accueil des familles de victimes de la violence routière a été approuvée et signée par les hôpitaux sur proposition d'un groupe de travail réuni à la demande du ministère de la Santé, auquel aura activement participé la Ligue contre la violence routière en 2003.



Les « femmes en blanc ».

La saga des « boîtes noires » accidentologiques



Chantal Perrichon avec Claudie Haigneré, ministre déléguée à la Recherche et aux Nouvelles technologies lors du colloque.

Dès 1999, la Ligue s'intéresse à cette technologie, qui peut servir « d'avocat embarqué » en cas de litige et peut être un rappel à l'ordre virtuel permanent dans la mesure où le constat de transgression éventuelle de la loi sera effectué automatiquement et systématiquement et fournira des preuves irrécusables en cas d'accident corporel. Le 16 mai 2003 au Collège de France, sous l'égide du ministre délégué à la Recherche et aux Nouvelles technologies et de la Ligue contre la violence routière, Chantal avait été une des chevilles ouvrières d'un colloque réussi, intitulé : « La recherche contre la violence routière » dans le cadre de la journée « 24 heures pour sauver 24 vies ». La Ligue était intervenue pour présenter la « boîte noire » accidentologique, celle qui enregistre les paramètres 15 secondes avant et 15 secondes après un accident. En 2013, le Premier ministre de l'époque avait demandé à étudier l'installation de cette technologie dans les voitures. Les lobbies de la vitesse ont freiné cette initiative alors que les USA votaient en 2015 une loi fédérale pour une telle installation. Il faut attendre 2022, pour qu'un règlement européen rende désormais obligatoire l'installation d'équipements de sécurité et d'aide à la conduite sur les véhicules homologués à partir de juillet 2022. 20 ans se sont écoulés depuis 2003, et rien n'est encore effectif. La Ligue va continuer à exiger que ce règlement s'applique concrètement et efficacement.

La voiture citoyenne (2005)



En juin 2004, le « diesel gate » n'était pas encore démasqué, les SUV n'avaient pas pointé leur (large) nez, et la voiture électrique relevait du mirage. C'est pourtant, à cette période, que Chantal Perrichon initia le chantier de la *voiture citoyenne* en constituant un groupe de réflexion regroupant des chercheurs de divers horizons pour étudier comment infléchir ces choix qui privilégient les choix économiques des industriels au détriment de la santé publique.

L'idée qui émerge est simple : établir un classement qui promeut une voiture plus sûre et plus économe, respectueuse à la fois de ses occupants, des autres usagers de la route et de l'environnement. Il est établi par un groupe d'experts indépendants réuni par la Ligue contre la violence routière. Le premier Palmarès de « La voiture citoyenne », est lancé officiellement le 27 octobre 2005 en partenariat avec la revue *60 millions de consommateurs*. D'autres palmarès suivront pendant plusieurs années. Le 8 novembre 2006, un important colloque sur « La voiture citoyenne » réunissant de nombreux spécialistes se tient au ministère de l'Environnement.

Cette action témoigne du caractère avant-gardiste de la Ligue qui était régulièrement impulsé par Chantal.

Le 80 km/h

Il s'agit d'un des combats majeurs de la Ligue durant la dernière décennie. Cette mesure fut proposée par le comité des experts du CNSR dès 2013 considérant qu'il s'agissait d'une mesure de rupture, avec effet rapide, permettant de sauver près de 400 vies chaque année avec un impact minime sur les temps de trajet.

Une fois de plus, Chantal Perrichon et Claude Got auront su être persuasifs auprès des conseillers du Premier ministre Édouard Philippe qui annonça la mesure en janvier 2018 pour une mise en œuvre dès le mois de juillet. Dans le contexte social tendu de la crise des Gilets jaunes, face à la menace d'un affaiblissement de la mesure fin 2019, la Ligue produit alors une série d'analyses et de cartes départementales qui sont diffusées auprès de l'ensemble des départements.

Cette vaste action de communication relayée par les médias n'aura pas suffi. Le Président de la République proposa en 2020 un affaiblissement irresponsable de la mesure qui offusqua Chantal à juste titre. Sa déclaration « Nous allons payer le prix du sang de la pseudo-responsabilité des élus qui préfèrent leur mandat à la sécurité des citoyens » lui valut un procès qu'elle affronta courageusement et qu'elle gagna (cf. interview de Daniel Calecki, p. 25).



Chantal Perrichon en 2005.

Réseaux sociaux : pour le moins bon... et pour le pire...

Chantal Perrichon les qualifiait de « réseaux (a)sociaux », tant il est vrai que les commentaires diffusés sur ces outils de communication concernant la Ligue contre la violence routière la renvoyaient à une lie sociétale.

Au-delà de l'association, ces vecteurs de communication n'auront pas épargné personnellement Chantal qui y fut injuriée régulièrement et même menacée, ce qui la conduisit à mener plusieurs démarches en justice et à obtenir quelques rares et trop maigres condamnations. L'impunité ainsi donnée par la Justice à certains voyous masqués derrière des pseudos ridicules insupportait Chantal au plus haut point. Elle se protégeait toutefois par la sage décision de ne pas contribuer personnellement à ces réseaux.



Chantal PERRICHON, une porte-parole reconnue

Présidente de la Ligue contre la violence routière, Chantal endossait admirablement la fonction de porte-parole. Elle a été une communicante influente et redoutée. Elle s'est ainsi rendue totalement disponible pour les journalistes pendant plus de 20 ans. Elle incarnait le vrai combat contre l'insécurité routière et suscitait très souvent, même chez les journalistes détracteurs, une forme de respect.

Les journalistes savaient qu'ils pourraient trouver auprès d'elle des éléments tangibles, vérifiés, argumentés... Pour ce, rien n'était dû au hasard. Elle s'était entourée d'un « groupe des sages » qu'elle avait créé petit à petit, composé d'experts qu'elle sollicitait régulièrement. Sur certains sujets, au besoin, elle n'hésitait pas à créer un groupe d'experts *ad hoc*. Ainsi est né le groupe d'experts « voiture citoyenne ». Elle participait également à d'autres associations comme l'APA (Alliance Prévention Alcool) pour conforter ses analyses et nourrir ses déclarations médiatiques.

Ses communiqués de presse rédigés à plusieurs mains avec minutie comportaient parfois plus de 10 versions successives. « *Nous sommes la voix des experts* » disait-elle, « *La voix des scientifiques contre les démagogues* ».

Très soucieuse de la nécessité de transmettre et de rendre accessible l'expertise, Chantal a conçu le principe de vidéos courtes réalisées sous forme d'interviews. C'est ainsi que 20 « *Entretiens de la Ligue* » seront produits. Chantal s'y impliquera en tant qu'intervieweuse.

À l'occasion des trente ans de la Ligue, le projet d'un « Livre des trente ans » s'est révélé comme un véritable challenge. Cette première « encyclopédie de la violence routière » a été lue, annotée, relue et complétée par Chantal « *Tu n'imagines pas le boulot, non, non tu ne peux pas imaginer* » ! Son exigence avait un prix, et elle ne comptait pas ses heures.

Chantal a sollicité des intervenants de très grande qualité lors des stages de formation et en préambule aux Assemblées Générales. 20 années de mise en réseau ont facilité de belles rencontres avec de « *vrais experts* », tenait-elle à souligner « *Ceux qui ont de nombreuses publications à leur actif* ».

Chantal savait repérer les talents et aura drainé autour d'elle des membres du corps médical et paramédical, des urgentistes, des pompiers, des ingénieurs « des Ponts », « des X », « des Centraliens », des juristes, des membres des forces de l'ordre et des administrations territoriales, des journalistes, des communicants, des enseignants et des chercheurs...

Toute personne disposant d'une expérience et des compétences avérées était la bienvenue pour contribuer au grand et continu remue-ménages qu'elle entretenait au sein de l'association. Elle aura ainsi révélé ceux qui ne pouvaient ou ne voulaient pas s'exprimer. Des membres des forces de l'ordre ou de l'administration, après avoir rongé leurs freins pendant toute une carrière professionnelle, proposaient ainsi leurs services. D'autres préféraient rester dans l'ombre tout en apportant leurs précieux conseils.

Par la force de son réseau et la confiance qu'il lui accordait, Chantal disposait souvent d'informations confidentielles bien avant tout le monde. Grâce aux bruits de couloirs au sein des pouvoirs, elle pouvait, même être parfois la courroie de transmission entre des ministères qui ne communiquaient pas entre eux... Chantal a ainsi pu pointer du doigt des DISR chargés... de ne rien faire avant les périodes électorales. Révoltée, elle déclarait, « *Pendant que la Ligue se bat comme un diable, ils sont en hibernation avant les présidentielles !* ».



La revue de presse dont elle s'occupait au début a été confiée à Josiane Confais depuis 20 ans ! Elle nourrissait chez Chantal un sentiment de fierté et de gratitude. « *Même les ministères ne disposent pas d'un tel outil !* ». « *C'est un travail de titan ! Deux heures de collecte tous les jours !* ». Cette revue a toujours été une arme redoutable pour préparer les interventions médiatiques.

Autre objet de fierté, la sortie de la revue « *Pondération* » a toujours été un grand moment, très attendu par de nombreux lecteurs. L'édito de Chantal était la pique à lire entre les lignes et le fer de lance pour fixer le cap de l'association. Cet édito était longuement réfléchi, ciselé au gré des nouvelles informations, qui lui arrivaient parfois quelques heures avant le bouclage. Chantal tenait à faire savoir que l'élaboration des contenus de la revue était le fruit d'un travail entièrement bénévole. Elle avait d'ailleurs tenu à ce qu'un logo spécifique le revendique en bonne place dans la revue. Pour autant, jamais le bénévolat ne devait être prétexte à l'amateurisme... Il en allait de la crédibilité de la Ligue. Les sujets et contributeurs étaient très souvent proposés par Chantal qui puisait dans son réseau les rédacteurs fiables et les sujets pertinents à aborder.

Peu férue de nouvelles technologies, mais convaincue de leur importance, Chantal accordait toujours une attention au fait que les productions de la Ligue soient bien valorisées sur le site Internet. L'envoi de la newsletter « *Flash Infos* » faisait l'objet de discussions régulières pour arbitrer les contenus. Les relectures, de sa part, étaient attentives, pour s'assurer du sérieux et de la qualité des informations diffusées.

Pour la presse, même lors de ses randonnées dans les montagnes du Queyras, ou lors de vacances à l'étranger, Chantal était toujours disponible. Elle aura formé énormément de rédacteurs qui, selon elle, en toute objectivité « *n'y connaissaient rien au départ* ». Chaque annonce ministérielle donnait lieu à une vingtaine d'échanges téléphoniques/médiatiques. Elle avait ses entrées à l'AFP, à « la maison de la radio », sur de nombreux plateaux télévisés. Autant elle apportait beaucoup aux débats télévisés et radiophoniques, autant elle évitait des réseaux sociaux qu'elle qualifiait « *d'asociaux* ».

Elle n'hésitait pas, non plus, à refuser de participer à de faux débats déséquilibrés, seule face à 3 lobbyistes bénéficiant de la complaisance de journalistes partiels. Dans l'arène médiatique, c'était « *une bonne cliente* » qui ne lâchait rien, ne laissait rien passer. Elle ne manquait pas de dénoncer « *Les comités Théodule* », clouait au pilori les incompetents et les démagogues.

Pour alimenter sa parole publique, elle bénéficiait toujours de l'apport de ses réseaux et du travail des bénévoles de l'association. Les interviews étaient préparés en amont, avec le souci des détails, du bon mot, de la bonne formule.

Chantal martelait l'idée que l'indépendance, et donc que la liberté de parole de la Ligue, était un élément non négociable, quel qu'en soit le prix à payer. Elle avait refusé les propositions de collaboration des alcooliers « *On va perdre notre âme* » puis des sociétés autoroutières. Lors des réunions publiques où d'autres venaient défendre leur « petit commerce », des interlocuteurs demandaient souvent à Chantal : « *Et vous à la Ligue ?* ». Sa réponse était toujours la même « *À la Ligue, on n'a rien à vendre* ».

Lorsque Coline Serreau contacte Chantal en 2013 pour intervenir dans son film sur les stages de récupération des points, de prime abord, Chantal rejette l'idée. « *On n'a rien à voir avec ça !* ». Par la suite, la rencontre de ces deux femmes d'exception et de caractère aboutira à une collaboration très fructueuse. Le remarquable film « *Tout est permis* » sorti en 2014 donna l'occasion à Chantal de clore ce long métrage par ces derniers mots « *On continuera !* ».

Statisticienne et cartographe !



Chantal a été à l'origine, avec l'aide de Daniel (son compagnon) et de Claude Got, de la réalisation de cartes des accidents dans des départements publiées par le *Journal du Dimanche* du 1^{er} septembre 2019 « *80 km/h, les cartes qui accusent* ». Les infographies donnaient à voir la représentation

cartographique de l'accidentalité entre 2013 et 2017 ! « *C'est un numéro historique* » disait Chantal. Et pour cause, aujourd'hui encore, tout ce travail réalisé entre juin et septembre 2019 peut être mis en parallèle avec la carte de l'accidentalité de l'ONISR de 2012 à 2021. Les tendances générales permettent de faire émerger les routes départementales les plus périlleuses, celles qui sont les plus fréquentées où il faudra à tout prix maintenir le 80 km/h. Il s'agit d'un travail de fond laissé par Chantal dont une majorité de Présidents de Conseils Départementaux tiennent compte.

Bertrand PARENT – Journaliste, auteur du livre « *Un jour, sur la route, j'ai tué un homme* »

Juste quelqu'un de bien...

« *Ouf... On ne l'entendra plus pleurnicher* ». Lorsque Chantal nous a quittés, les commentaires des internautes à la suite des portraits parus dans la presse étaient parfois d'une violence infinie. La même violence que celle que Chantal a combattue une grande partie de sa vie, la violence routière. Chantal va nous manquer dans cette lutte acharnée qu'elle savait mener avec virulence, pugnacité, intelligence et pertinence. Ces commentaires abominables montrent en fait toute la peur que Chantal savait inspirer aux abrutis de la route.

Avant notre première rencontre, Chantal et moi nous connaissions vaguement, comme un journaliste connaît une patronne d'association à travers quelques conférences de presse ou coups de téléphone échangés rapidement pour pêcher trois phrases de réaction à une énième décision gouvernementale. Chantal était ce qu'on appelle une « bonne cliente » dans notre jargon de journalistes : quelqu'un qui, en quelques secondes peut réagir avec pertinence, asséner deux ou trois formules chocs, quelqu'un qui connaît ses dossiers, a toujours des chiffres pour les illustrer...

Mais après notre première rencontre, un lien particulier, plus intime, s'est créé entre nous. J'étais l'auteur d'un accident mortel en pleine

rédemption et désireux de militer contre la violence routière à travers un livre et elle m'a accueilli de la même façon qu'elle accueillait toutes les familles de victimes de la route. J'ai mesuré, après coup, quelle ouverture d'esprit et de cœur fallait-il pour m'accueillir ainsi et m'aider précieusement dans ma quête.

Nos conversations avaient alors des accents parfois familiaux – elle m'enjoignait à faire des choses comme une mère conseille fermement son fils – puis nous basculions soudain dans un mode beaucoup plus technique et passionné : je voyais dans ces yeux cet éclat particulier quand il s'agissait de me raconter par exemple une expérience menée à Barcelone pour montrer aux parents comment ils mettent en danger la vie de leurs enfants. Elle me parlait alors de mes propres enfants. « *C'est important ce que vous faites pour eux en écrivant ce livre* », glissait-elle en me regardant droit dans les yeux avant de s'indigner du dernier spot de pub de la sécurité routière bien trop gentillet à son goût.

Les images, les mots, les éclats de voix portaient toujours plus haut son combat. Chaque échange sur un dossier en particulier était émaillé d'archives, d'anecdotes, de chiffres et de deux ou trois banderilles bien méritées envers tel ou tel ministre qui avait, comme souvent, baissé culotte à l'approche d'un scrutin.



Mais, autant que je m'en souviens, et n'en déplaît à tous les internautes frustrés et amoureux de leur si virile automobile, non jamais je n'ai entendu Chantal pleurnicher. Chantal ne pleurnichait pas, Chantal se battait avec passion, vigueur, intégrité et expertise pour une cause qui nous concerne tous. Juste quelqu'un de bien. Qui nous manque terriblement.

Rafaële RIVAIS — Journaliste au journal *Le Monde*

Extraits de l'article publié le 26 juin sur le [Monde.fr](https://www.monde.fr)

(-) Comment faire qu'un débat sur la sécurité routière, sujet sur lequel chacun se prétend expert, ait une autre teneur qu'une discussion de café du commerce ? Comment expliquer que cette matière puisse faire l'objet d'études scientifiques ? Chantal Perrichon, présidente de la Ligue contre la violence routière de 2002 à 2022, aura, dans cet exercice, excellé. (-)

La connaissance approfondie du sujet et son sens de la repartie, en effet, ont fait d'elle une « bonne cliente » des médias – elle donnait environ cinq cents interviews par an. Son compagnon, Daniel Calecki, devait parfois protéger son sommeil des appels intempestifs des journalistes, auxquels elle acceptait de répondre, même pendant ses vacances en Malaisie.

Il est souvent arrivé à Chantal Perrichon d'être la seule femme à intervenir sur les plateaux de télévision, aux côtés d'hommes râlant contre les « radars pompes à fric des automobilistes ». Il lui fallait alors un certain cran, et non moins de talent, pour expliquer que les radars mobiles sauvent des vies, ou que les petits excès de vitesse doivent être sanctionnés par un retrait de point, parce qu'ils contribuent à l'augmentation de la mortalité.

Au service des droits des femmes

Ses prises de position en faveur de la réduction de la vitesse lui ont valu d'innombrables insultes, à caractère sexiste, sur les réseaux sociaux. Ainsi que des menaces de mort, qui, malgré son cuir épais, l'ont parfois ébranlée, notamment après l'attentat contre *Charlie Hebdo*, le 7 janvier 2015, dans lequel elle a perdu plusieurs amis, dont Charb. (-)

Elle a toujours déploré que la Ligue soit assimilée par certains à une association de victimes agissant sous le coup de l'émotion.

Elle s'y est entourée d'experts, au premier rang desquels l'accidentologue Claude Got, mais aussi de sociologues, de policiers ou de magistrats. Les scientifiques, loin des propos de comptoir, ont montré que les accidents de la route ne relèvent pas de la fatalité. Ils sont évitables, pour peu qu'on agisse sur leurs causes : vitesse, alcool, téléphone au volant, non-port de la ceinture... C'est forte de ce principe qu'elle n'a cessé d'aiguillonner les pouvoirs publics, s'exaspérant de leurs lenteurs, de leurs hésitations, de leur souci de l'« acceptabilité ».

Sa propension à pourfendre la « lâcheté » des élus, auxquels elle opposait le Jacques

Chirac de 2002 ayant élevé la sécurité routière au rang de grande cause nationale, ne lui a pas fait que des amis parmi les responsables politiques.

On s'étonne même que Bernard Cazeneuve, qu'elle blâmait régulièrement, lui ait remis la médaille d'officier de la Légion d'honneur, le 3 février 2015.

Après avoir enfin obtenu qu'Édouard Philippe impose une réduction de la vitesse, de 90 kilomètres à l'heure à 80 kilomètres à l'heure, sur certaines routes particulièrement dangereuses, au 1^{er} juillet 2018, elle a assisté avec colère au « détricotage » de la mesure, par certains présidents de département.

Le 16 mai 2019, lorsqu'elle a déclaré à *France-Soir* que cela se paierait au « prix du sang », Dominique Bussereau, président de l'Assemblée des départements de France, a déposé une plainte contre elle, pour injure publique. Chantal Perrichon a été relaxée.

Ces derniers mois, c'est ce qu'elle appelait, non sans humour, « le grand démembrement de la sécurité routière par Macron et Darmanin » qui l'effarait. (-)

Bernard LAUMON

Chercheur émérite en sécurité routière, université Gustave Eiffel

Je n'ai jamais vraiment su le pourquoi de l'engagement de Chantal. Mais qu'importe, elle « faisait de la sécurité routière » comme personne, sauf peut-être son complice Claude Got. Et je peux difficilement dissocier le combat de l'un de celui de l'autre. Parmi leurs nombreuses compétences communes, je voudrais en souligner une : leur rigueur scientifique. Quand certains vous demandent si vous avez en magasin une recherche qui pourrait justifier la décision qu'il a déjà prise, eux avaient l'exigence de faire précéder leurs recommandations d'une analyse fine de l'ensemble de la littérature scientifique.

Chacun savait aussi accepter la controverse. Seulement quand elle était étayée, sinon ils s'en agaçaient et ne se privaient pas de le faire savoir.

On dit parfois qu'avec l'âge on redevient des enfants. Ils en avaient l'enthousiasme, l'expérience et la connaissance en plus.

D'autres évoqueront mieux que moi les nombreuses autres qualités, humaines, professionnelles ou sociales, de l'un et de l'autre. Tous seront unanimes pour affirmer que la sécurité routière est en deuil, orpheline de deux fortes personnalités qui auront su marquer durablement son histoire.

Colline SERREAU

Actrice, réalisatrice et scénariste. Réalisatrice en 2014 du documentaire « Tout est permis »

La nouvelle du décès de Chantal Perrichon le 20 juin 2023 m'a fait une peine immense.

J'admirais tant Chantal, quel courage dans tous ses justes combats ! Elle m'a été si précieuse, et si généreuse pendant le tournage de « Tout est permis » !

Le film n'aurait pas eu sa force sans elle. Et son combat ne sera compris dans toute son importance que dans quelques années, c'est le destin des pionniers.

Quand on a commencé l'interview avec elle, elle m'a dit une phrase qui m'a beaucoup marquée, et que nous nous répétons souvent en famille, dans les moments de découragement.

C'est son père qui lui disait ceci : « *Le non, tu l'as déjà, bats-toi pour le oui.* »

Quelle magnifique leçon ! Ne jamais lâcher, se battre pour le oui, et toute sa vie et c'est ce qu'elle a fait.

Je suis de tout mon cœur avec sa famille dans ce chagrin qui la frappe.



Philippe LAUWICK – Médecin généraliste, Président de l'Automobile Club-Médical de France, Président de la commission « santé et déplacement » du Conseil National de la Sécurité routière

Insurgée pour la vie !

La sécurité routière perd une grande figure. La mort de Chantal Perrichon touche celles et ceux qui partagent le combat pour la vie qu'elle mena avec une compétence, un dévouement et une conviction inégalée.

Quand j'ai choisi d'engager davantage l'ACMF dans la lutte contre l'insécurité routière, je pris évidemment contact avec la Présidente de la Ligue contre la violence routière. Je ne la connaissais que par médias interposés : sa voix, son sens de la formule, ses positions tranchées ne m'étaient pas inconnues ; certains m'avaient dit que jamais nous ne pourrions nous entendre puisqu'elle était inconditionnellement hargneuse, ennemie de la voiture et des automobilistes ! C'est au contraire une femme à l'écoute, prête à prodiguer ses conseils que j'ai découverte.

Quelques mois passèrent avant que nous nous retrouvions dans la même commission au CNSR. Pas en phase sur un projet de recommandation, elle me le fit savoir sans ménagement ! Le désaccord n'exclut pas la confiance si la loyauté prévaut, c'était le cas. Peu de temps après, j'engageais la Commission sur une recommandation en faveur du 80 km/h : au milieu de la désapprobation générale, je reçus le plus

ardent soutien de Chantal. De longs échanges, des conseils issus de l'expérience, un soutien public : la connivence puis l'amitié remplacèrent la cohabitation courtoise !

Chantal n'avait pas que des amis/amies, elle dérangeait ! Chacun savait qu'elle connaissait ses dossiers sur le bout des doigts, elle mettait une énergie sans faille à les défendre au sein des instances de décision et dans les médias pour le grand public. Travailleuse acharnée et luttant contre la désinformation avec des arguments scientifiques irréfutables, elle s'abreuvait de savoir auprès de spécialistes de tous horizons. Je ne peux passer sous silence son duo complice avec Claude Got décédé peu de temps après elle. La violence verbale de certains journalistes, politiques ou acteurs de réseaux sociaux la bouleversait en dépit de l'image solide qu'elle montrait. Elle dût même subir des menaces à son intégrité physique. Que dire de ce procès inique qu'elle remporta contre Dominique Bussereau qui l'avait attaquée pour « injure publique » alors qu'elle avait justement dénoncé le manque de courage de certains politiques dans la lutte contre la vitesse ; physiquement épuisée (elle se battait déjà contre la maladie) lors de l'audience, elle défendit néanmoins la cause avec son brio habituel.

Ceux qui attaquaient la femme qu'elle était plus que ses objectifs la connaissaient bien mal. Amusons-nous de ceux qui affirmaient qu'elle avait un chauffeur payé par la Ligue alors que Chantal était bénévole et se déplaçait principalement en métro ! Étonnons-nous de ceux qui voyaient en elle une vengeresse aigrie après le décès de sa fille dans un accident de la route : bien entendu un « fake ». Ces gens ne connaissaient pas la vraie personnalité de Chantal. Qui ne l'a pas entendue parler avec émotion et révolte des familles brisées par un drame de la route ne la connaît pas. Qui ne l'a pas entendue relater avec emphase de l'engagement de certains politiques, journalistes ou militants dans la lutte contre la violence routière ne la connaît pas. Qui ne l'a pas entendue parler avec enthousiasme de telle ou telle exposition artistique, de son repaire montagnard ou de son île déserte où elle aimait aller se ressourcer ne la connaît pas. Qui ne l'a pas entendue évoquer avec admiration et reconnaissance l'engagement des professionnels de santé et de ses proches tandis que la maladie la laminait, ne la connaît pas. Elle s'est battue pour que la route ne soit plus synonyme de morts. Elle a porté ce combat avec force et courage : elle aimait avant tout la vie.

Gardons donc de Chantal Perrichon le souvenir d'une insurgée pour la vie !

Claudine PEREZ-DIAZ

Chargée de recherche honoraire au CNRS

Chantal était vive, pleine d'entrain, joyeuse, avec toujours un bon mot, une répartie percutante pour remettre les choses à leur juste place. Femme de convictions, certes militante dans l'âme en souvenir de son père, elle tenait à s'appuyer sur du solide, en un mot sur l'état de la science.

Nos débats ont très souvent porté sur le rôle du scientifique, en retrait des polémiques à mon sens, soutenant fermement les apports des savoirs, jusqu'au débat musclé selon elle. Peu à peu, nos convictions se sont rapprochées. Le scientifique se concentre sur son travail et sur les recherches à promouvoir ; faute d'experts, ce même scientifique assure ce rôle en identifiant les applications de ses connaissances utiles à l'action, ici et maintenant. Sans s'abriter frileusement derrière la nécessité de nouvelles démonstrations quand un fait est suffisamment établi.

L'intérêt de Chantal pour la science était tel qu'elle a voulu assurer une permanence d'experts, réunis autour de la Ligue aux périodes où la Direction Interministérielle de la Sécurité Routière se désintéressait de ces questions.

Une de mes recherches identifiait le sous-dimensionnement du système pénal pour traiter le problème des excès de vitesse. L'évaluation du système de contrôle-sanction, bâtie sur le même modèle, a montré que cette incapacité s'étendait à d'autres terrains



Claudine Perez-Diaz lors d'un « Entretien de la Ligue ».

d'observation et qu'elle était durable, aussi importante dix ans après cette première recherche.

S'emparant de ces résultats avant même leur publication, Chantal et Claude Got se sont acharnés à les diffuser et à impliquer les décideurs afin qu'ils soutiennent l'adoption de contrôles automatiques par radars. Seul moyen d'augmenter les capacités d'action du système pénal à la hauteur des besoins, il permet de rendre effectives les limitations de vitesse. Chantal et Claude sont même parvenus à se faire entendre de Jacques Chirac, avec les résultats que l'on sait.

Ainsi, outre ses très nombreuses actions en faveur d'une sécurité routière fondée sur des savoirs et le soutien qu'elle a apporté aux victimes, Chantal a participé, conjointement à d'autres, à la grande aventure des radars, qui a permis une réduction notable de la mortalité routière.

Thierry FASSENOT

Retraité, ingénieur-conseil national à la direction des risques professionnels de la CNAM et ancien membre du CA de la Ligue

Ce qui me vient à l'esprit quand je pense à Chantal Perrichon ?

Au-delà de ses convictions, de son engagement sans faille pour la vie caractérisé par son franc-parler et par ses prises de position claires et sans ambiguïté, c'est sa manière d'être et sa méthode : écouter pour comprendre, puis agir et combattre la désinformation.

Toujours sur la brèche, pour mieux comprendre les enjeux et décider de la stratégie à adopter, elle a sans cesse veillé à allier un travail sérieux, rigoureux étayant ses arguments de faits et de données prouvées, à une grande humanité marquée par des relations conviviales et toujours empreintes d'humour.



J'ai connu Chantal à l'occasion de la première édition du trophée Voiture Citoyenne en 2005 porté par la Ligue et publié par 60 millions de consommateurs.

Convaincue du rôle de l'entreprise dans la lutte contre l'insécurité routière et curieuse de bien appréhender les enjeux du risque routier professionnel, elle m'a invité à participer à ce « groupe voiture citoyenne » qui réunissait depuis quelque temps des acteurs majeurs de la société civile en lien avec la route et la sécurité sur la route.

C'était bien plus qu'un groupe de travail préparant des trophées. Nous étions tous assidus aux réunions mensuelles organisées par Chantal. Elle avait réussi à nous mobiliser dans un « *think tank informel et original* » pour partager les expertises des uns, les expériences des autres et apporter toutes les informations nécessaires à une meilleure compréhension des sujets, visant des actions concrètes portées en cohérence par chacun des participants.

Parmi les thèmes traités, tous précurseurs d'actions menées par la suite, les équipements de sécurité, l'état et l'entretien des véhicules, les vitesses excessives, l'attention à la conduite, le téléphone au volant, ou encore la meilleure connaissance des déplacements et des risques.

Un exemple parmi d'autres, les véhicules utilitaires légers (ou camionnettes comme les appelait Chantal). Véhicules emblématiques de l'entreprise, une action de grande ampleur a été menée par le comité de pilotage pour la prévention du risque professionnel en 2008 réunissant outre l'état et les institutions composant feu ce comité, plus de 80 acteurs (constructeurs, équipementiers, assureurs, utilisateurs, fédérations professionnelles, représentants des victimes...). Chantal a naturellement pris place dans ce groupe de concertation, portant haut et fort les valeurs de la Ligue sur des sujets tels la limitation de vitesse par construction ou encore la traçabilité des déplacements en entreprise (carnet de bord, boîte noire). Sans déboucher sur une nouvelle réglementation, ces travaux ont

cependant permis de sécuriser les véhicules à la construction (normes ISO) et d'enrichir l'offre des constructeurs en équipements de sécurité.

Je ne pourrai pas oublier non plus les débats que nous avons portés avec Chantal dans les commissions du Conseil National de Sécurité Routière au sujet des dangers de la communication pendant la conduite, mais aussi des boîtes noires, convaincus qu'elles apporteraient une meilleure connaissance de la survenue des accidents.

Chacun dans son rôle, je représentais l'assureur unique des accidents du travail et Chantal, la LCVR, nous avons toujours été en phase. Complétant nos arguments respectifs, mobilisant le président de Commission, nous avons pu convaincre certains acteurs, sans malheureusement déboucher sur une recommandation du CNSR.

Enfin, je pense à tous mes échanges informels et très plaisants avec Chantal, souvent les samedis au téléphone, toujours conviviaux, mais très complets et approfondis, lors desquels nous évoquions ensemble les sujets du risque routier professionnel à porter devant les cabinets ministériels. J'aimerais saluer cette exigence qu'avait Chantal de construire un argumentaire sur des bases solides et éprouvées et j'ai eu beaucoup de plaisir à y contribuer modestement.

Je terminerai en citant Chantal. À l'occasion de l'envoi d'une photo d'une manifestation contre l'amiante, qu'elle avait retrouvée (cf. photo p. 5) elle avait écrit : « *Et nous avons raison, comme pour la violence routière !!!* »



24 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière, à voir sur www.violenceroutiere.fr

C'est en constatant l'intérêt croissant des internautes pour les vidéos, que Chantal a eu l'idée de produire des entretiens filmés sur le thème de la sécurité routière. La première vidéo parue en novembre 2012 proposait un entretien avec Claude Got sur le thème de la vitesse. Il aura été sollicité pour contribuer à trois autres vidéos, sur la désinformation en 2013, le contrôle automatisé de la vitesse puis enfin le 80 km/h en 2019. Rémy Heitz sera lui aussi mobilisé plusieurs fois, en 2013 sur son passage à la sécurité routière en tant que Délégué interministériel puis en 2014 sur le lien entre justice et sécurité routière.

Chantal choisissait ses intervenants en privilégiant toujours leurs compétences. Leur notoriété était un plus, mais non essentielle. Elle n'hésitait jamais à faire ajuster le montage pour que le résultat soit le plus satisfaisant possible. Elle gérait personnellement cette production en s'investissant pleinement au point d'assurer le rôle d'intervieweuse.

Au total, une vingtaine de vidéos seront produites en 7 ans. Ces entretiens resteront pour longtemps des témoignages éclairants sur la sécurité routière.



MÉDIAS : DES RELAIS DE CERTAINES DÉRIVES ?



VIOL ENCE ROUTIÈRE - INF RANALISATION ?



ALCOOL AU VOLANT : UNE AUTRE APPROCHE



VOITURE CITOYENNE : 4 PARAMÈTRES INCONTOURNABLES

Une vision et un partage à l'international



C'est une démarche qui doit beaucoup à la volonté et l'engagement de Chantal Perrichon. La Ligue contre la violence routière a tissé des liens forts avec quelques pays étrangers. L'Espagne (Stop accidentes), la Belgique (Canopea), la Colombie (La via por la vida), le Chili (Movimiento contra Exceso de velocidad Letal) et le Japon (National Association of Bereaved Families of Traffic Accidents Victims in Japan et Inochi No Museum [en français « le Musée de la Vie »]) sont les cinq pays avec lesquels la Ligue contre la violence routière entretient des relations régulières.

Le principal objectif poursuivi est celui des échanges d'informations et d'expériences qui permettent de dégager des axes forts d'actions, car évalués comme efficaces. Il arrivait ainsi que Chantal soit sollicitée pour exposer dans des conférences la politique de sécurité routière en France et préciser le rôle qu'y jouait la Ligue.

Ce lien international a parfois valu à la Ligue d'être citée en référence. À titre d'exemple, Chantal avait été particulièrement fière du fait que la Ligue soit sollicitée pour figurer dans un ouvrage de référence sur la sécurité routière paru en Espagne (voir encart).

Une autre grande satisfaction de Chantal a été l'implication de la Ligue dans la constitution de la Fédération ibéro-américaine des associations contre la violence routière. Sa parfaite maîtrise de la langue espagnole aura bien évidemment contribué à cette réussite. Treize pays font partie de cette coopération : l'Argentine, le Brésil, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, l'Équateur, l'Espagne, le Honduras, le Panama, le Paraguay, le Portugal, l'Uruguay, le

Venezuela. En Colombie et en Argentine ont lieu de grands colloques et des séminaires pour exiger de vraies politiques de sécurité routière et l'implication des gouvernements.

En 2011, le projet de création de la Ligue internationale contre la violence routière avait pour objectif de donner corps à cette collaboration mondiale. Ce projet n'a pas à ce jour complètement abouti, mais le réseau est constitué. Cette collaboration internationale a vocation à se poursuivre et à s'amplifier notamment dans le cadre européen.

Plus récemment, convaincue que les solutions en matière de sécurité routière au niveau national relèveraient de plus en plus du niveau européen, Chantal a œuvré au rapprochement avec l'European Transport Safety Council (ETSC). Cette association dédiée à la réduction du nombre de morts et de blessés dans les transports en Europe rassemble une cinquantaine d'organisations réparties dans une vingtaine de pays.

Témoignage de Chantal Perrichon dans un ouvrage de référence sur la sécurité routière espagnole

La Ligue contre la violence routière a eu l'honneur de représenter la France dans un livre édité par la Fondation MAPFRE, en collaboration avec la Direction Générale du Trafic en Espagne. Cet ouvrage de 552 pages titré « De l'infini au zéro, ce que nous avons fait » regroupe une cinquantaine de contributeurs.

Ci-après un morceau choisi du texte de Chantal. On y reconnaît son style incisif et convaincant !

« En Espagne, la majorité des Espagnols ont pu être convaincus lors de la mise en place du permis à points en 2006. Il n'y a pas eu de fermetures de routes comme ce fût le cas en France en 1992 lorsque le gouvernement a dû utiliser la voie forte et mobiliser les bulldozers de l'armée pour dégager les routes. C'est grâce à Pere Navarro pour qui nous avons une immense admiration pour les résultats qu'il a obtenus en Espagne. Au cours

des mois précédant le 1^{er} juillet 2006, il a su établir une communication intelligente, utile et informative qui a balayé les doutes et les soupçons sur cette évolution.

Oui, adressez-vous au cerveau des Espagnols, informez-les, faites-leur confiance, au lieu de jouer avec l'émotion, qui ne change ni leur opinion, ni leur comportement. Quelques mois plus tard, l'adhésion était toujours là ! »



Pere Navarro OLIVELLA – Directeur général de la Circulation routière – Ministère de l'Intérieur – Gouvernement de l'Espagne

J'ai eu la chance de faire la connaissance de Chantal Perrichon en juin 2004. Elle était invitée par son amie Jeanne Picard à l'occasion du premier Forum contre la violence routière organisé à Madrid par l'association de victimes *Stop Accidentes*.

Elle est arrivée accompagnée de Rémy Heitz, le Délégué interministériel à la sécurité routière, et nous a dit qu'il nous montrerait ce qui se faisait en France pour faire face aux accidents de la route.

Nous sommes tous devenus des camarades parce que la sécurité routière crée des complicités et c'est Chantal qui organisait pour nous les voyages à Paris pour copier, petit à petit, le permis à points et l'implantation des radars pour le contrôle de la vitesse entre autres.

Tout au long de ces années, Chantal a été la meilleure ambassadrice et conseillère de la France pour la conception et la mise en œuvre de la politique de sécurité routière en Espagne et le grand artisan de la coopération franco-espagnole en matière de sécurité routière.

Elle nous a appris qu'il fallait placer les victimes au centre de la politique de sécurité routière et grâce à elle, nous avons des associations de victimes actives et engagées qui nous obligent et nous encouragent à continuer de travailler pour que plus jamais personne d'autre ne vive ce qu'elles ont vécu. Les associations de victimes espagnoles ont une dette envers Chantal.

Elle a été la première à parler en Espagne de la violence routière lorsqu'elle a évoqué le drame des accidents de la route et, petit à petit, ce terme a été progressivement incorporé dans le discours de nous tous qui travaillons sur la sécurité routière. Merci à toi Chantal pour cette grande contribution.

Au cours des nombreuses et longues conversations que j'ai eu la chance de partager, l'alcool, la vitesse, les distractions, l'importance de l'éducation et de la formation routière, la nécessaire sensibilisation par les campagnes de communication, la voiture citoyenne, la lenteur et les difficultés dans la prise de décision des responsables publics et son non-conformisme face à la résignation, étaient toujours à l'ordre du jour. Elle a toujours été en avance sur tous les autres en matière de sécurité routière.

À la Direction générale de la Circulation routière, nous attendons toujours avec impatience et intérêt la revue *Pondération* éditée par la Ligue contre la violence routière pour sa rigueur particulière, parce qu'elle nous aide et nous sert d'orientation dans la mise à jour du discours et parce qu'elle nous permet de découvrir les nouveaux défis qui se présentent en matière de sécurité routière.



Chantal Perrichon et Pere Navarro Olivella.

Chantal Perrichon est arrivée en Espagne en 2004, année au cours de laquelle 5 400 personnes décédées des suites d'accidents de la route ont été enregistrées et elle nous a accompagnés sur le chemin qui nous a permis de terminer l'année dernière avec 1 750 personnes décédées. Merci pour ton aide et ta collaboration.

En 2008, le ministre de l'Intérieur du Gouvernement de l'Espagne lui a décerné la Médaille du mérite de la sécurité routière pour son long et exemplaire parcours professionnel d'engagement en faveur de la sécurité routière, pour son aide et sa collaboration inestimables pour la mise en œuvre dans notre pays d'une politique européenne rigoureuse contre les accidents de la route et en reconnaissance juste et méritée de sa contribution personnelle aux valeurs de la responsabilité, du civisme et de la pédagogie qui accompagnent la sécurité routière.

Son père fut l'un des nombreux Espagnols qui ont dû s'exiler en France après la guerre civile et le fait qu'après tant d'années, le Gouvernement de l'Espagne et le ministère de l'Intérieur lui aient décerné cette reconnaissance spéciale acquiert une importance et une signification particulières. Ce fut un acte touchant et émouvant pour elle comme pour tous les assistants.

Chantal Perrichon représente la passion pour la sécurité routière et l'engagement éthique et moral envers les valeurs de la sécurité routière.

Chantal Perrichon est et restera un exemple et une inspiration pour nous tous qui travaillons pour la sécurité routière. De l'Espagne et à travers ces lignes, nous voulons te témoigner notre gratitude et t'adresser notre souvenir affectueux.

Jeanne PICARD, Fondatrice et Secrétaire de *Stop Accidentes*

Anna M^a Campo et moi-même sommes les cofondatrices de *Stop Accidentes* en 2000, à la suite du décès de nos enfants dans un accident de la route. En 2001 à Paris, nous participions pour la première fois à une réunion de la FEVR et parlions en espagnol pensant que personne ne nous comprenait... jusqu'à ce que nous recevions un petit papier de couleur qui disait « *Je suis d'accord avec vous* ». Il était écrit par Chantal, activiste et Présidente de la Ligue contre la violence routière. Elle, fille d'un républicain espagnol réfugié en France et moi, française, mariée à un Espagnol vivant en Espagne, nous nous sommes tout de suite comprises. Nos pays et une langue commune nous unissaient, mais surtout

le même engagement pour lutter contre la violence routière et ses conséquences inacceptables. Une amitié est née ce jour-là qui ne s'éteindra jamais car Chantal sera toujours présente dans ma mémoire, dans nos actions et toutes nos revendications.

Chantal nous a tout appris, elle nous a ouvert les portes de la Ligue, elle nous a donné et expliqué le mot « violence routière » et nous avons commencé une collaboration efficace et un échange très sincère. Toujours attentive à nos demandes, Chantal était toujours prête à répondre à mes questions. Lorsque j'avais l'occasion de me rendre à Paris, nous nous retrouvions dans un café après son travail et elle sortait ses papiers de couleur pour écrire : « *Écoute-*

moi, c'est le plus important, c'est ce que tu dois faire et dire ». Ses connaissances et son expérience étaient toujours accompagnées de données précises, avec beaucoup de rigueur et d'efficacité.

Quand *Stop Accidentes* a commencé en Espagne, on comptait près de 6 000 morts sur la route par an, alors qu'en France la sécurité routière était déjà une priorité politique et que sous la présidence de Jacques Chirac, se réunissaient les États Généraux de la sécurité routière. La Ligue était notre référence et le modèle à suivre était en France.

Venues en vacances à Madrid, Chantal nous a aidées à concevoir une stratégie pour faire entendre nos voix, ouvrir le débat, lutter contre l'oubli et l'indifférence, car nous étions les victimes du silence, oubliées par la justice et par le pouvoir politique. Surgit alors l'idée d'organiser un forum contre la violence routière en Espagne et Chantal nous propose : « *Si vous arrivez à l'organiser, je vous promets que j'arriverai à inviter Rémy Heitz, Délégué interministériel à la sécurité routière* ».

Nous avons réussi en 2004 et lors de notre premier forum, Rémy Heitz déclare : *nous avons besoin de mesures très efficaces et bien définies, ainsi que d'une forte volonté*, il parle des radars à sanction immédiate, de la culture de la sécurité routière et Chantal, tout en le remerciant pour les mesures prises en France, réclame aussi de limiter la vitesse dès la fabrication en usine et propose l'un de ses grands projets avec le Professeur Got, *la Voiture Citoyenne*. Sa lutte allait être la nôtre. Le nouveau Directeur Général de la Circulation routière en Espagne, Pere Navarro, présent ce jour-là, conclut : *le défi est le nôtre et j'espère que cette conférence servira de signal de départ pour une nouvelle étape, et que nous saurons tous comment mettre en œuvre ce que ce forum demandait, la nécessité d'un mouvement civique en faveur de la sécurité routière*. Quinze jours plus tard, Pere Navarro était en France pour étudier le modèle français. Une nouvelle politique de sécurité routière commençait en Espagne avec le permis à points, les radars, etc.

Merci Chantal, seuls les survivants savent combien de vies ont été sauvées. Tu nous as aidées à écrire l'histoire des FORUMS CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE. Le XVIII^e va avoir lieu cette année et tout cela n'a été possible que grâce à l'aide inconditionnelle de Chantal, qui a été présente à la plupart d'entre eux, revendiquant avec des mots justes, exportant des modèles comme elle se plaisait à le dire. Nous avons appris de la France, de ses succès et de ses erreurs, mais surtout de Chantal et de sa vérité. Je vous invite à lire ses interventions dans nos forums, et quand son pays n'a pas obtenu

les résultats promis, elle a dénoncé : *dans ce combat je veux vous dire que les acquis ne sont pas éternels, la situation peut être réversible. Nous devons toujours être vigilants. En France, les lobbies de la vitesse et de la consommation libre d'alcool se sont renforcés sous cette présidence, faute d'un réel engagement politique... Nous serons toujours confrontés à ceux qui se cachent derrière la liberté de conduire à leur guise, pour ne pas partager la route. Leur liberté engendre le danger et la mort* (VIII^e Forum contre la violence routière. *Le coût d'une vie*. 2011).

Toujours active et généreuse elle était là aussi quand nous avons fondé en Colombie, la Fédération Ibéroaméricaine des victimes de la violence routière. Je ne peux oublier sa joie et sa fierté le jour où le ministre de l'Intérieur espagnol lui a remis la médaille du mérite de la sécurité routière. Elle a eu une pensée émue pour son père, qui l'avait mise en garde avant son voyage vers Madrid : *fais attention le vent du Guadarrama est très froid* (la montagne près de Madrid où son père avait lutté durant la Guerre civile).

Sa dernière visite en Espagne remonte à 2018, durant une réunion à la DGT. Elle nous a raconté sa lutte et ses difficultés pour installer le 80 km/h sur les routes de France. La « Dame des 80 » ! Lors de notre dernière conversation téléphonique, alors qu'elle était très malade, elle m'a parlé du plaisir de s'asseoir sur un banc pour écouter le chant des oiseaux. Chantal est tout simplement un exemple de vie.



Chantal Perrichon et Jeanne Picard.

Axel RIMBAUD, Fondateur de l'association chilienne MEL

contre les excès de vitesse mortels (*Movimiento contra Exceso de Velocidad Letal*)



Chantal Perrichon et Axel Rimbaud.

J'ai eu la chance de rencontrer Chantal en janvier 2019 au siège de la Ligue. À ce moment-là, en tant qu'association de sécurité routière, nous commençons à nous préparer à améliorer et défendre un projet de loi chilien pour créer un système de contrôle automatique du code de la route au Chili. Durant plus de 2 heures, Chantal prit le temps de m'expliquer l'expérience française en la matière. Sa passion et ses connaissances en sécurité routière étaient une mine d'or pour moi qui était arrivé récemment dans ce domaine. Aussi, elle me présenta le travail d'autres organisations de sécurité routière en Amérique Latine et me mit en contact avec elles pour nous permettre d'échanger au niveau régional.

Par la suite, Chantal a toujours été disponible pour nous conseiller, nous guider et nous aider à ne jamais baisser les bras. Ces conseils et son exemple ont été essentiels pour nous permettre d'atteindre nos objectifs et ainsi indirectement aider l'approbation des lois sur les radars et sur le grand excès de vitesse au Chili, qui nous espérons auront des impacts sur l'insécurité routière dans les années à venir.

Pierre COURBE – Chargé de Mission Mobilité à Canopea, fédération de 130 associations belges environnementales

C'est en 2015 que j'ai eu le plaisir d'entrer en contact avec Chantal. Un courriel écœurant issu d'une prétendue association de défense des conducteurs avait atterri je ne sais comment dans ma boîte mail. J'avais, en réaction, rédigé un petit billet d'humeur pour la *Lettre d'information* de Canopea. Chantal étant mise en cause dans ledit courriel, je lui avais transmis mon billet d'humeur, concrétisant ainsi mon envie de contacter cette grande militante. Ce fut le début d'une longue série d'échanges, principalement épistolaires et téléphoniques.

En 2018, Chantal m'avait fait l'honneur de m'inviter à l'Assemblée Générale de la LCVR pour y présenter le projet LISA CAR (plaidoyer pour des voitures plus légères, moins puissantes, moins agressives) et, la veille, à la réunion du Conseil d'administration de la Ligue. À la sortie de cette réunion, comme je partageais mon admiration devant sa connaissance pointue des dossiers et son énergie qui semblait inépuisable, un des administrateurs m'avait déclaré en substance, l'air à la fois admiratif et amusé (voire attendri) : « oui, si on n'y prenait pas garde, elle nous épuiserait à la tâche ».

Intègre. Dynamique. Courageuse. Enjouée. Persévérante... La liste de tes qualités, chère Chantal, prendrait des pages. Moins, cependant, que la liste de toutes celles et tous ceux dont tu as sauvé la vie et qui l'ignoreront toujours, victimes évitées d'une mobilité routière qui serait pire que ce qu'elle n'est sans ton action ; et bien meilleure, hélas, si tous tes plaidoyers – et toutes les recommandations de la LCVR – avaient été suivis.

Nous n'avons eu l'occasion de nous rencontrer qu'à deux reprises (dans nos capitales respectives : Bruxelles et Paris), mais nos nom-



breux échanges m'ont permis de découvrir une personne hors du commun, une personne remarquable, œuvrant inlassablement pour le bien-être collectif. Un exemple de militantisme intelligent et efficace.

Un exemple, aussi, d'approche équilibrée entre différents niveaux d'action. Travailler au niveau national en tenant compte des spécificités du territoire, des réalités politiques, administratives, culturelles, sociétales était ta priorité. Mais tu accordais aussi beaucoup d'importance à la coopération internationale, au partage d'expériences, aux échanges qui enrichissent mutuellement.

Merci pour ton engagement au service des autres. Merci d'avoir travaillé inlassablement à diminuer la souffrance, à combattre l'obscurantisme. Merci d'avoir merveilleusement illustré, par ta vie, que l'indignation n'est rien sans l'action. Tu es partie, mais tu es et restera présente dans les pensées et dans le cœur de toutes celles et ceux qui ont eu la chance de te côtoyer.

Mes pensées vont à la famille de Chantal et à ses proches.



Chantal Perrichon et Jeanne Picard devant le monument dédié aux victimes du trafic qui se trouve à la porte de la Direction Générale du trafic à Madrid.



Conférence internationale au parlement espagnol sur le thème « zéro accident » en décembre 2018.



XIII^e séminaire international de Sécurité routière à Bogota (Colombie) consacré à la vitesse.



Chantal Perrichon en treize questions

Daniel Calecki a été pour Chantal ce que l'on nomme communément « l'homme de l'ombre ». Ce compagnon discret et pourtant très investi dans la cause de la sécurité routière aura assurément été un soutien essentiel qui a rendu possible le combat militant mené par Chantal. Qui aurait pu, mieux que lui, évoquer la personnalité de Chantal, ses satisfactions, ses regrets et ses aspirations ? Merci Daniel, d'avoir accepté, dans un contexte douloureux, de répondre à nos questions.

Quel est l'événement, s'il en existe un, ou la raison qui est à l'origine de l'engagement de Chantal pour la sécurité routière ?

Une légende veut que la mort d'un ami de l'un des fils de Chantal dans un accident, à la sortie de l'école, soit à l'origine de son engagement. Mais cela se situe plusieurs années avant sa première adhésion à la Ligue. En fait, le déclic se produit quand elle assiste en 1990 à une conférence traitant de sécurité routière à laquelle elle avait été invitée par un adhérent – peut-être le président – de l'AD de Paris. C'est donc à ce moment qu'elle entre à la Ligue. Elle avait été très favorablement impressionnée par les personnes rencontrées, et également intéressée par les sujets abordés.

Chantal était très attachée au statut de bénévole. Quelle était sa conception du travail en milieu associatif ?

Chantal était une militante dans l'âme, assistant dès l'enfance à l'engagement de ses parents dans l'action politique. Elle avait déjà milité activement pour l'interdiction de l'usage de l'amiante avant son arrivée à la Ligue. Alors, les militants autour d'elle étaient tous bénévoles ; il ne pouvait en être autrement à la Ligue. Le modèle d'association, jugé efficace, qu'elle avait connu était celui d'un petit mouvement, avec un leader justement investi, dont les décisions étaient toujours collectivement discutées avant d'être adoptées et mises en œuvre. Elle avait à cœur de reproduire ce modèle à beaucoup plus grande échelle. Elle y trouvait une certaine sécurité, car elle se savait ne pas posséder toutes les connaissances en sécurité routière, domaine dont certains aspects peuvent être assez techniques. Une fois les décisions prises collectivement et argumentées au mieux, elle avait confiance en sa capacité à les expliquer tant aux médias qu'aux instances ministérielles afin qu'elles soient suivies le plus rapidement d'effets.



Chantal rappelait souvent que la Ligue n'est pas une association de victimes, pourtant elle en était très proche. Quel était son rapport avec les proches et familles de victimes ?

C'est exact. Chantal avait intégré que les quatre fondatrices de la Ligue en avaient décidé ainsi au départ. De plus, elle avait travaillé longtemps avec Geneviève Jurgensen, une des quatre femmes, qui le rappelait souvent. Ceci dit, quand une famille en deuil faisait appel à elle pour l'aider, alors Chantal, à titre individuel, tentait d'apporter une aide psychologique, de fournir des renseignements d'ordre administratif, d'orienter vers une association spécifique ou un avocat. Je sais que plusieurs de ces personnes qu'elle a soutenues sont restées en contact téléphonique avec elle pendant des années, sensibles à l'empathie avec laquelle Chantal les avait accueillies.

D'où vient la règle qu'elle a su imposer à la Ligue de communiquer et se forger un avis qu'après avoir consulté les experts ?

La sécurité routière comporte, comme je viens de le dire, des aspects techniques qui nécessitent de faire appel à des personnes compétentes, reconnues au sein de leur milieu professionnel, pour en expliquer à des non-spécialistes toute la complexité. Prenons l'exemple de l'alcoolisme au volant. Seul un expert est capable de faire un état de la situation en France, d'établir des

comparaisons avec les pays étrangers, d'aborder les questions économiques et de santé publique, d'expliquer comment légiférer sur les conditions de l'installation d'éthylotest antidémarrage dans les voitures des délinquants, etc. Claude Got, qui a été son mentor dès que Chantal a accédé à la présidence de la Ligue en 2002, a été l'expert-type. Elle a naturellement voulu s'entourer d'autres personnes travaillant dans de grands organismes étatiques comme le CNRS (qu'elle connaissait bien pour en faire partie), l'Université, l'IFSTTAR, et d'autres sociétés telles celles des assurances, des autoroutes, etc. S'appuyer sur les connaissances distillées par le groupe d'experts qu'elle réunissait régulièrement plusieurs fois par an et qui comptait finalement une trentaine de personnes, lui procurait la confiance indispensable pour asséner ses vérités face à ses contradicteurs, défendre les positions de la Ligue devant les médias et surtout les instances ministérielles comme je l'ai déjà dit.

Elle était très présente dans les médias. Quelles étaient sa perception des médias et ses relations avec les journalistes ?

Au fil du temps, Chantal s'est méfiée de plus en plus des médias, sans que ce soit systématique. Elle avait vu trop souvent ses propos coupés au montage, déformés, caricaturés. Il lui arrivait de rectifier vertement des journalistes tentant d'orienter ses réponses aux questions qu'ils lui posaient. Dans les émissions de télévision, elle avait dû lutter pour ne pas avoir deux ou trois opposants en face d'elle isolée ou pour que l'égalité des temps de parole soit respectée. Elle refusait de participer à certaines émissions dont le meneur responsable ou même l'ensemble de la chaîne étaient trop violemment engagés contre la ligne de la Ligue. Elle déplorait qu'il lui faille souvent former des journalistes débutant(e)s dans le domaine de la sécurité routière qui ne travaillaient pas suffisamment leur sujet, qui manquaient de rigueur et qui, en plus, étaient remplacé(e)s à leur poste rapidement. *A contrario*, elle a rencontré quelques excellent(e)s professionnel(le)s avec lequel(le)s elle a travaillé en toute confiance pendant des années aussi bien dans les journaux qu'à la radio ou la télévision.



En ce qui concerne les réseaux sociaux, ni la Ligue, ni Chantal ne possédaient de compte *Twitter*, ou *Facebook* ; ce qui n'empêchait pas Chantal d'être la bête noire sur Internet, victime permanente de certains lâches anonymes dont, assez tardivement, quelques-uns ont été traînés en justice et condamnés.

Elle parlait souvent d'un combat. Elle a subi personnellement des attaques violentes. Comment se préservait-elle ?

Il n'existe pas de protection directe contre les attaques sur les réseaux sociaux. Chantal a commencé par porter plainte dans un bureau spécialisé de la Gendarmerie ou de la Police situé dans le 13^e arrondissement de Paris : elle venait de recevoir un colis ne contenant qu'une balle ! Elle y a été reçue avec tous les égards, a même sympathisé avec l'officière responsable, mais ces démarches n'ont jamais abouti. Sa protection la plus simple consistait à ne pas regarder ce qui se trouvait sur Internet. Jean-Luc et Hervé, qui surveillaient les réseaux « sociaux », comme Chantal les appelait, faisaient en sorte qu'elle en ignore le plus possible le contenu.

Cependant, par deux fois, Chantal, au nom de la Ligue, a porté plainte contre des individus nommément repérés. La première fois, elle n'a même pas pensé à demander des dommages et intérêts et la condamnation a été bénigne. La seconde fois, plusieurs délinquants ont été reconnus coupables et condamnés à payer des amendes qui n'ont pas enrichi la Ligue.

Il lui arrivait aussi d'être attaquée au cours d'une émission en direct de télévision ou de radio. Elle savait aussi se faire un allié du meneur de jeu.

Depuis plus d'une dizaine d'années, Chantal avait commencé à recevoir des appels téléphoniques de la part d'inconnus qui l'injuriaient dès qu'elle décrochait. Dès lors, elle ne répondait plus lorsque l'appelant n'était pas identifié par son répertoire ; elle attendait qu'un message oral soit enregistré pour rappeler éventuellement. Curieusement, ceux qui tentaient de l'insulter ainsi ne laissaient que très rarement un message vocal.

Elle avait encore été récemment attaquée en justice pour ses propos par le président des départements de France, Dominique Bussereau : comment a-t-elle vécu ce procès ?

Assez mal, jusqu'à la fin. D'autant que la plainte est tombée juste au début de sa longue maladie fatale, en janvier 2020, et le procès durera jusqu'à la défaite totale de Dominique Bussereau en août 2021. Durant ces dix-huit mois, Chantal a été remarquablement conseillée par Maître François Honnorat, mais cet avocat n'a pu lui éviter trois voyages au tribunal de Clermont-Ferrand dans des conditions rendues excessivement précaires par sa maladie. Comme souvent, les nouvelles à rebondissement des multiples procédures étaient tantôt très encourageantes, tantôt déprimantes. Si Dominique Bussereau ne connaissait pas l'état de santé de Chantal quand il a porté plainte, par contre, après la relaxe de Chantal prononcée en mai 2021 par le tribunal correctionnel, ce sinistre ancien ministre des Transports ne pouvait l'ignorer quand il a fait immédiatement appel. Ensuite, attendre le jour prévu pour le procès devant la Cour d'appel de Riom, en août 2021, pour se désister relève d'un comportement que Chantal a préféré ne pas qualifier. Cette vindicte minable de la part d'une figure notable de la classe politique avait révolté, écœuré Chantal.

De quoi Chantal se disait-elle la plus fière dans son engagement pour la sécurité routière ?

Elle était fière à chaque fois qu'une revendication de la Ligue, aboutissant souvent après une lutte acharnée, faisait l'objet d'une décision gouvernementale et se mettait en place immédiatement. Pour ne citer que la dernière, elle a fêté sans retenue l'entrée en vigueur de la limitation à 80 km/h. Mais si la liste des victoires est longue, *a contrario*, celle des retournements de situation n'est pas vide.

Je ne sais si l'on peut parler de fierté, mais Chantal attachait une très grande importance à *Pondération*, la revue de la Ligue. Sa présentation qui s'est constamment améliorée, le choix des articles et la rigueur de leur contenu, les relectures pour ne laisser passer aucune erreur, d'aucune sorte, l'occupait beaucoup. Sans oublier ses éditoriaux, dont elle a rédigé au moins une soixantaine et dont elle savait qu'ils étaient très attendus et commentés. Ses coups

de gueule contre les gouvernements et les DISR qui procrastinaient ou qui prenaient des mesures faisant reculer la sécurité routière étaient célèbres ! Elle n'épargnait pas les politiques ou les dirigeants récalcitrants qui ménageaient leur électorat en moyenne hostile aux mesures contraignantes qu'exige un comportement citoyen sur la route.



Que ressentait Chantal à l'égard des différentes distinctions qui lui ont été remises ?

Lorsqu'en 2004 Chantal reçoit sa première médaille de Chevalier de la Légion d'honneur, elle est à la fois surprise et éprouve sans doute une certaine fierté d'être ainsi honorée et distinguée. Mais elle a parfaitement conscience qu'à travers sa personne, c'est la Ligue qui reçoit cette distinction. Ce sont toutes les actions réussies de son association qui sont récompensées et invitées à se poursuivre. Que la médaille lui soit remise par Claudie Haigneré, récente ministre déléguée aux Affaires européennes, mais auparavant ministre déléguée à la Recherche, alors que Chantal est membre du Centre National de la Recherche Scientifique, apparaît comme la reconnaissance du fait que la Ligue fonde son action sur une démarche scientifique de qualité.

Sa nomination comme Officier de l'Ordre du Mérite en 2009 déjoue toute attente et elle est acceptée dans le même état d'esprit qu'en 2004 : à nouveau, à travers Chantal, la Ligue est récompensée. C'est la Garde des Sceaux, Rachida Dati qui lui remet les insignes en même temps qu'à plusieurs autres récipiendaires. La réception est moins intime. Mais le parrainage de Chantal par Rachida Dati est la preuve que la sécurité routière, raison d'existence de la Ligue, ne peut se développer qu'en étroite collaboration avec la Justice.

Début 2008, Chantal se retrouve à Madrid, pour recevoir du ministre de l'Intérieur espagnol « *Al Merito de la Seguridad Vial* ». Je pense que cette distinction est celle qui l'a le plus bouleversée, ce qui se voit sur les photos qui la montrent pleurant d'émotion. Elle récompense celle qui a réussi à mettre en place dans un pays étranger (mais dont elle parle la langue), avec l'aide de l'association « *Stop Accidentes* », sœur de la Ligue, et surtout grâce à une étroite collaboration avec le Directeur général de la Circulation, Pere Navarro, une politique de sécurité routière très efficace et développée avec une remarquable rapidité doublée d'une grande habileté. Son émotion jaillit surtout, car elle pense à son père, républicain espagnol réfugié en France en 1939, dont elle est certaine qu'il se sent fier du chemin qu'elle a parcouru.



Chantal très émue, avec Pere Navarro, lors de la remise de médaille à Madrid en 2008.

Enfin, en 2015, sans que ce soit devenu de la routine, elle est élevée au grade d'Officier de la Légion d'honneur. La cérémonie se tient à Beauvau où le ministre de l'Intérieur, Bernard Cazeneuve, prononce un discours très élogieux dont le principal intérêt se loge dans cette phrase : « *Nous sommes réunis aujourd'hui pour saluer le parcours et l'action d'une femme de conviction, qui bataille sans relâche, pour les causes dont elle se saisit, une femme qui n'hésite pas d'ailleurs à affronter le ministre de l'Intérieur que je suis quand nous sommes en désaccord* ». Toute la Ligue doit pouvoir reconnaître la Chantal, militante n'ayant peur de rien quand elle est sûre de son bon droit, dans ce mini-portrait ministériel !

Comment Chantal a-t-elle réussi à concilier son engagement associatif total qui forçait l'admiration et sa vie personnelle ?

Avant d'évoquer sa vie personnelle, il faut expliquer comment Chantal a pu mener de front son activité professionnelle et celle à la présidence de la Ligue. Je crois qu'elle s'est rendue indispensable dans la bonne marche du gros laboratoire d'informatique de l'Université Pierre et Marie Curie, dont elle était la chargée de communication. De plus, elle avait énormément popularisé la sécurité routière au sein de ce labo et son action à la Ligue était respectée et admirée, au moins par certains des dirigeants. En conséquence, ses absences pour rendez-vous dans les ministères ou pour des interviews, qui pouvaient même se tenir au sein du labo, étaient admises, dans la mesure où tout le travail qui lui était demandé était fait et bien fait.

Quand, en 2002, Chantal est élue à la présidence de la Ligue, ses enfants ne vivent plus avec nous. Schématiquement, elle partage son temps entre le travail que je viens d'évoquer (jusqu'à ce qu'elle prenne sa retraite, vers 2013), la Ligue et moi. Pour les enfants, les opinions ont varié de l'un à l'autre et dans le temps : indifférence, opposition et admiration. Reste ma personne, mais cela fait l'objet de votre prochaine question.

Parlons aussi de vous, car un engagement aussi total que celui de Chantal n'est possible que si le conjoint adhère et éventuellement soutient. Comment partagiez-vous cette cause de la sécurité routière ?

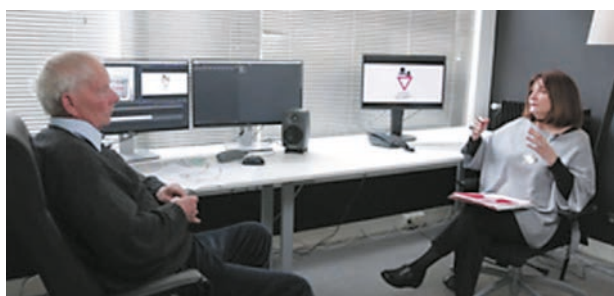
En un mot, Chantal m'associait, dans l'ombre, à tout ce qu'elle faisait et je ne l'ai jamais découragée de s'adonner à sa grande passion qu'a été la Ligue. L'entendre répondre à un journaliste qui lui téléphone alors que nous nous trouvons en vacances au milieu du parc animalier Kruger, en Afrique du Sud, et la voir se tenir longuement accroupie pour que la réception téléphonique soit la meilleure possible ne me gênait pas, m'amusait même. Il est possible de moduler un peu ce que je viens de dire, mais l'essentiel s'y trouve. Elle se reposait en partie sur moi pour préparer le contenu de ses rendez-vous, et j'y trouvais mon compte à travers l'intérêt des sujets abordés et le contenu de nos discussions qui pouvaient être animées. Elle me faisait un compte rendu rapide de ses réunions, de ses échanges téléphoniques, du comportement des participants, sans y passer trop de temps, car elle n'aimait pas trop revivre deux fois les mêmes choses. Je n'étais évidemment pas autant passionné qu'elle, mais les responsables à tout niveau qu'elle rencontrait, l'importance de certains combats, les succès remportés, tout cela méritait à mes yeux de supporter facilement les inconvénients que je pouvais y voir.



Vous avez été très investi sur le sujet du 80 km/h. Que pouvez-vous nous dire sur votre collaboration avec Claude Got, très investi également auprès de la Ligue ?

Claude Got, qui vient de mourir, était aussi passionné que Chantal dans le combat contre l'insécurité routière, mais depuis beaucoup plus longtemps qu'elle et avec une connaissance nettement plus vaste du sujet. C'était de loin le meilleur expert français dans ce domaine. Il était à l'origine de nombre des idées qui, de tout temps, ont été développées par la Ligue. Très rapidement après 2002, Chantal et lui ont collaboré, et ce de plus en plus au fil des années. Nous nous rencontrions pour déjeuner de temps à autre, et Claude a recherché chez moi un lecteur critique de ses publications, en particulier au point de vue de la rigueur de son argumentation. Il se reposait aussi sur moi pour vérifier les quelques calculs qui pouvaient émailler son propos.

En 2018, nous avons énormément travaillé sur une idée de Claude : tracer les cartes de l'accidentalité dans les départements métropolitains. L'objectif était de justifier la mesure du 80 km/h sur les routes sans séparateur médian. Nous repérions dans chaque département les voies où la mortalité était la plus élevée. Nos résultats ont fait la une du *JDD*, et quatre autres pages à l'intérieur la complétaient. Le succès fut phénoménal, car repris par toute la presse nationale et régionale. Nous avons commencé par peiner tous les deux sur la meilleure technique d'obtention des cartes à partir des données figurant dans les BAAC que Claude manipulait depuis des années. Chacun a apporté ses connaissances et son savoir-faire, souvent trouvé sur le tas. Ensuite nous nous sommes répartis les 90 départements par moitié.



Claude Got et Chantal Perrichon lors d'un des entretiens de la Ligue.

L'année suivante, nous avons voulu localiser dans chaque département tous les accidents mortels ou avec des blessés hospitalisés. Les impératifs de la publication par le *JDD* à la fin du mois d'août 2019 ont fait que j'ai effectué l'essentiel du travail seul.

Il est à noter que l'établissement de ces cartes d'accidentalité départementale aurait dû être fait depuis longtemps par l'ONISR. D'ailleurs, ce n'est qu'après nos travaux de 2018-2019, que l'ONISR a mis à disposition des cartes équivalentes aux nôtres.

Comment Chantal envisageait-elle l'avenir de la Ligue ? Avait-elle des vœux particuliers ? Des points d'amélioration qu'elle aurait voulu apporter ?

Je m'aventure là sur un terrain incertain. Disons que la conjoncture, après le torpillage par Macron de la mesure du 80 km/h imposée par Édouard Philippe et après la révolte des gilets jaunes, n'apparaissait pas, aux yeux de Chantal, favorable à des mesures préconisées par la Ligue. La réduction à 110 km/h sur autoroutes pouvait s'admettre plus facilement pour des raisons environnementales que sécuritaires. Chantal pensait donc qu'il fallait s'allier avec les mouvements écologistes, mais ses tentatives passées dans ce domaine n'avaient pas abouti, ce qui la rendait pessimiste. Elle prédisait également une explosion des accidents avec le développement rapide du cyclisme et des trottinettes en ville. La Ligue devait donc être très active pour limiter la casse.

Dans les années 1970, quand la sécurité routière est devenue, au sens premier, une affaire d'État, le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière (DISR) – dont le premier a été Christian Gerondeau – et ses services étaient rattachés au Premier ministre. Puis, divers ministères de rattachement ont remplacé Matignon ; depuis maintenant trop longtemps, le DISR est rattaché au ministère de l'Intérieur. Chantal pensait que la dépendance à Matignon était de loin préférable pour que l'aspect interministériel de la sécurité routière, qui est fondamental, puisse jouer à plein. Par ailleurs, le ministère de l'Intérieur, avec son côté maintien de l'ordre, répressif par certains aspects (radars, amendes, etc.) n'aide pas à faire passer la sécurité routière comme étroitement associée aux questions fondamentales de santé publique.

Elle était convaincue qu'une mesure comme le 80 km/h aurait dû, avant d'être mise en place, faire l'objet d'une campagne d'information particulièrement démonstrative et durant de très nombreux mois de la part du gouvernement et des associations concernées. L'échec relatif, avec la remontée à 90 km/h sur de nombreuses voies, aurait pu être évité ou plus limité. La Ligue se devait donc de tout faire pour accompagner les décisions gouvernementales positives auxquelles elle était partie prenante, et, *a contrario*, s'opposer avec autant de vigueur aux décisions négatives, comme, par exemple, le report à de trop nombreuses reprises du contrôle technique des deux-roues motorisées, ou le non-retrait de points en cas de « petits » excès de vitesse !

L'anomalie qu'est l'absence d'une délégation départementale de la Ligue à Paris la préoccupait. Sachant à quel point la centralisation française faisait de la capitale – avec tous ses ministères, ses journaux nationaux et ses chaînes tant de radio que de télévision – le lieu des prises de décision et le centre de circulation de l'information, le développement d'une AD parisienne ne pourrait que faciliter l'accès à tous ces lieux de pouvoir et aux médias. Avoir été parisienne avait permis à Chantal de se retrouver dans les studios de radio ou de télévision parfois moins d'une heure après avoir été contactée.

Il est bien évident que plus sa longue maladie la paralysait, plus elle mettait en question sa permanence à la tête de la Ligue, ses possibilités d'intervention dans les médias et auprès des organismes gouvernementaux. C'est ainsi que, petit à petit, elle a renvoyé les demandes des journalistes vers des membres de la Ligue ou de son comité d'experts, et elle s'est fait remplacer dans les instances ministérielles. De même, sa présence aux réunions du Bureau ou du Conseil d'Administration est advenue de plus en plus aléatoire. Pendant cette longue période de plus de trois ans, je peux finalement dire qu'elle a participé très activement, malgré les contraintes, à la transition en douceur vers la nouvelle présidence de Jean-Yves Lamant et la formation d'un nouveau Bureau. La décision de la Ligue de lui conférer le titre de Présidente d'honneur, qu'elle n'aura déteu que quelques mois, a traduit la reconnaissance de son action pendant toutes ses années de bénévolat ; elle a apprécié cette distinction à sa juste valeur. Elle a pu partir en laissant derrière elle une Ligue transformée sur laquelle elle avait suffisamment imprimé sa marque pour qu'elle ait pleinement confiance en son avenir.



Nous continuerons, sois-en certaine !

Chantal, n'est plus physiquement présente parmi nous, mais elle continue d'inspirer nos actions, réflexions, saines interrogations, et nos doutes. Chantal avait la volonté de continuer et continuer encore à lutter pour sauver des vies sur la route. Les hommages rendus, dans ce numéro qui lui est dédié, sont bouleversants. Ils nous communiquent aussi l'ardente obligation de continuer.

Merci Chantal, et sois-en certaine..., nous continuerons !... dans la voie que tu as tracée, guidés par un profond respect de la vie et des autres. Nous, tous bénévoles engagés de la Ligue, resterons inspirés par ces valeurs que tu nous as transmises, et veillerons à garder le puissant esprit d'équipe que tu as su nous insuffler.

Nous continuerons avec pour objectif « zéro accident » sur la route

Avez-vous déjà demandé aux personnes de votre entourage, combien de personnes tuées ou blessées gravement sur la route, elles accepteraient, si, d'aventure, l'objectif commun n'était pas zéro ? Quelles personnes proches accepteraient-elles de désigner pour être les prochaines victimes ?

Face à cette question rhétorique, sans l'ombre d'un doute, la seule perspective acceptable est celle du « **zéro accident** ». Cet objectif intégré au logo de la Ligue depuis plus de 30 ans nous rappelle la tragédie humaine des milliers de familles détruites chaque année, confrontées à la mort ou la blessure grave d'un des leurs sur la route.

Pourquoi notre société, relayée par les médias, continue-t-elle de banaliser autant les victimes de la route ? Un accident corporel n'est en aucun cas un fait divers. À l'instar d'une très grande majorité d'entreprises qui ont décidé de viser le zéro accident, l'objectif zéro doit être le cap.

Aussi, la Ligue soutiendra sans relâche l'engagement de l'État français, aux côtés de tous les pays européens, à diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves sur la décennie 2021-2030 et à **viser zéro tué et blessé grave sur la route d'ici 2050**.

La mobilité durable est désormais indissociable de cette vision claire et mobilisatrice qui donne du sens et doit convaincre que le comportement de chacun peut contribuer à atteindre l'objectif.

Combien de temps encore acceptera-t-on d'entendre : « mesures liberticides », « répression intolérable », « pompes à fric »... ? Face aux lobbies tenaces de la vitesse, posons-leur la question suivante : préférez-vous perdre la vie pour gagner une seconde, ou perdre une seconde pour gagner le droit de vivre ?

Nous continuerons en exigeant une feuille de route de la vision zéro tué et blessé grave sur la route

Dès lors que la vision et l'objectif sont clairs et partagés, s'impose alors naturellement et rapidement la formalisation d'une feuille de route, constituée de mesures dont la pertinence devra s'appuyer sur des expertises scientifiques validées. La Ligue agira donc, avec l'aide des experts, pour que cette **feuille de route opérationnelle** existe rapidement afin de contribuer, par sa mise en œuvre rigoureuse, à épargner des vies à un rythme compatible avec l'objectif.

Les comportements déviants et en récidive sur la route ne devront donc plus être tolérés. À côté de la mobilisation totale de chaque usager de la route, nous attendons aussi celle des décideurs, de l'appareil judiciaire et des forces de l'ordre autour de l'objectif du « **zéro impunité** ». Au-delà du drame humain, à l'heure où le gouvernement cherche désespérément des économies, ouvrons les yeux, en remarquant qu'adapter son comportement coûte zéro euro, alors que l'insécurité routière coûte, chaque année, plus de 70 milliards d'euros à la collectivité et peut être une source significative d'économies.



Chantal Perrichon et Jean-Yves Lamant.

Nous continuerons, fidèles aux valeurs transmises

Nous resterons vigilants pour garantir notre **Indépendance**. Nous resterons farouchement opposés à la primeur donnée par nos décideurs à l'acceptabilité sociale, alors qu'il faut faire exactement l'inverse, à savoir, définir les mesures nécessaires pour atteindre l'objectif et les mettre en œuvre en les rendant acceptables socialement grâce à une pédagogie convaincante.

La **Rigueur**, en combattant la tendance nouvelle et inquiétante au déni scientifique et au développement sournois de la désinformation, en rappelant à nos décideurs que le courage politique doit reposer sur des analyses scientifiques et la capacité à les défendre au profit de l'intérêt général. Le regretté professeur Claude Got restera un modèle en la matière.

La **Proximité** la plus essentielle consistera à remettre les victimes, encore et toujours plus, au centre du sujet de la sécurité routière. Plus de 3 500 tués et 16 000 blessés graves en 2022 sur les routes de France : c'est un bilan de guerre qui est d'autant plus inacceptable, qu'il est parfaitement évitable.

Chantal, tu étais d'accord avec Mark Twain qui disait que « *le monde ne sera pas détruit par ceux qui font le mal, mais par ceux qui le regardent sans rien faire* ». Nous croyons que la route peut être un laboratoire d'une société future plus apaisée, qu'elle peut servir à restaurer les valeurs du respect d'autrui, de nos libertés et de celles des autres, de nos différences, des plus vulnérables, des règles, de l'expertise, de soi-même... Et, respect, à toi, Chantal, pour ton engagement sans pareil pour contribuer à sauver des vies sur la route, engagement qui continuera très longtemps à nous inspirer. Merci Chantal ! Et, sois-en certaine, nous continuons déjà.

Jean-Yves Lamant

Président bénévole de la Ligue

Associations départementales



Si dans la liste suivante, vous ne trouvez pas de contact pour votre département, adressez-vous au Siège : 149, avenue du Maine – 75014 PARIS

Tél. 01 45 32 91 00 – contact@violenceroutiere.fr

Le nom mentionné pour chaque association départementale est celui du Président ou de la Présidente.

01 – Ain : Anne Combier – 24, rue Gérard de Nerval – 01100 Bellignat – Tél. : 06 84 51 10 09 (annecombier@gmail.com)

04-05 – Alpes-de-Haute-Provence/Hautes-Alpes :
Correspondant : Michel Grangé – Tél. : 07 83 05 63 09
(michel.grange05@gmail.com)

06 – Alpes-Maritimes : Ligue PACA – Claude Lienhard – 7, rue Rouaze – 06400 Cannes – Tél. : 06 07 12 02 25 (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)

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

13 – Bouches-du-Rhône : Tél. : 01 45 32 91 00
(contact@violenceroutiere.fr)

14 – Calvados : Philippe Vayssette – 12, rue Doyen Barbeau – 14000 Caen – Tél. : 06 51 29 80 41 (lcvr.caen@gmail.com) –
(www.violenceroutiere14.org)

15 – Cantal : Correspondant : Jacques Vermeuouse – Tél. : 07 81 26 94 71 (jacques.vermeuouse@gmail.com)

17 – Charente-Maritime : Correspondant : Serge Paon – Tél. : 06 61 58 61 01 (circuler17@laposte.net)

21 – Côte-d'Or : Catherine Pepoz – Ligue 21 – Centre Municipal des Associations – Boîte M2 – 2, rue des Corroyeurs – 21000 Dijon – Tél. : 07 71 75 73 32 (lcvrdijon@gmail.com)
Facebook : Ligue Contre la Violence Routière – Dijon – Côte-d'Or

25 – Doubs : Christian Tarrow – 26, chemin de la Naitoure – 25000 Besançon – Tél. : 03 81 88 39 09 (ctarrow25@gmail.com)

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

29 – Finistère : Correspondant : Patrick Troglia – 22, rue Tredern de Lezerec – 29000 Quimper – Tél. : 06 43 43 90 93 (patrick.troglia@quimper.bzh)

30 – Gard : Fabrice Morel – Pôle Mécanique d'Alès – 30520 Saint-Martin-de-Valgalgues – Tél. : 07 62 48 85 38
(lcvr30@ppac.fr)

31 – Haute-Garonne : Correspondant : Christian Clerc – Tél. : 06 80 00 76 33 (lcvr31accueil@gmail.com)

33 – Gironde : Tél. : 01 45 32 91 00
(contact@violenceroutiere.fr)

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

38 – Isère : Tél. : 01 45 32 91 00 (contact@violenceroutiere.fr)

39 – Jura : Michel Guillemain – 57 B, boulevard du Président Wilson – 39100 Dôle – Tél. : 06 86 66 46 75 (michel.guillemain.3@gmail.com) –
(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@gmail.com)

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

44 – Loire-Atlantique : Tél. : 01 45 32 91 00
(contact@violenceroutiere.fr)

45 – Loiret : Pierre-Louis Valls – Ligue 45 – 23, rue de l'Orbette – 45000 Orléans – Tél. 02 38 53 09 58 (lcvr45@wanadoo.fr) –
(www.violenceroutiere45.org)

46 – Lot : Pierre Lagache – 323A, clos Lacassagne – 46090 Pradines – Tél. : 06 07 45 75 77 (violenceroutiere46@orange.fr)
(www.violenceroutiere46.org)

56-22 – Morbihan – Côte-d'Armor : Michel Potier – 44, rue de Limur – 56860 Séné – Tél. : 02 97 54 12 52
(violenceroutiere56-22-29@orange.fr)
(www.violence-routiere-bretagne.com)

57 – Moselle : Paul-Henri Clauss – Ligue 57 – Centre Socio-culturel Gilbert Janssem – 54, rue de la Croix Saint-Joseph – 57155 Marly – Tél. : 06 12 12 78 20 (violenceroutiere57@gmail.com) –
(<https://violenceroutiere57.fr/w/>)

63 – Puy-de-Dôme : Correspondant : Jean-Baptiste Artaud – Tél. : 06 08 31 57 17

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

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

66 – Pyrénées-Orientales : Tél. : 01 45 32 91 00
(contact@violenceroutiere.fr)

67-68 – Bas-Rhin/Haut-Rhin : Gilles Huguet – Ligue 68-67 – Maison des Associations – 6, rue d'Ingersheim – 68000 Colmar – Tél. : 06 21 11 64 47 (lcvr.6867@yahoo.fr)

69 – Rhône : Michel Pons – Ligue 69 – 14, av. Berthelot – 69007 Lyon – Tél. : 06 89 93 90 62 – (michelpons3@gmail.com)

72 – Sarthe : Patrick Rogeon – Le Ranch – 72210 Roëzé-sur-Sarthe – Tél. : 06 37 09 31 50 (lcvr72@laposte.net)

73-74 – Savoie/Haute-Savoie : (LCVRdS) – Michel Charvin – Ligue contre la violence routière – 9, quai des Clarisses – 74000 Annecy – Tél. : 07 70 70 74 39 (LCVRdS7374@hotmail.com)

75 – Paris : Tél. : 01 45 32 91 00 (contact@violenceroutiere.fr)

77 – Seine-et-Marne : Correspondante : Sophie Gallé-Soas – Ligue 77 – Tél. : 06 33 96 36 13 (so.gallesoas@free.fr)

81 – Tarn : Yves Donguy – Ligue 81 – Maison de l'Économie – 1, avenue Général Hoche – 81000 Albi
(liguecontrelaviolenceroutiere@gmail.com)

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

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

91 – Essonne : Correspondant : Philippe Laville – 14, rue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. + Fax : 01 69 44 48 79 (phlaville@free.fr)

974 – Ligue contre la violence routière Réunion : Marlène Dijoux – 29, chemin Stéphane – Villa Vanille – Trois Mares – 97430 Le Tampon – Tél. : 06 92 77 68 80 (lcvr.reunion@wanadoo.fr)

Conseil d'administration

Annie Canel, Jean-Luc Carl, Josiane Confais, Ilyas Daoud, Hervé Dizy, Nicolas Gou, Bernard Héritier, Pierre Lagache, Jean-Yves Lamant, Claude Lienhard, Michel Ternier.

Bureau national

Président : Jean-Yves Lamant – Tél. : 01 45 32 91 00 – (presfednat@violenceroutiere.fr)

Vice-Président : Pierre Lagache – Tél. : 06 07 45 75 77 – (vice-president@violenceroutiere.fr)

Trésorier : Hervé Dizy – (tresorier@violenceroutiere.fr)

Secrétaire Général et coordinateur

des Associations Départementales :

Nicolas Gou – (secretaire.general@violenceroutiere.fr)

Secrétaire Général Adjoint :

Jean-Luc Carl – (secretaire.general.adjoint@violenceroutiere.fr)

Responsable de la revue de presse :

Josiane Confais – (josiane.confais@numericable.fr)

Responsable des relations avec les réseaux d'experts :

Michel Ternier – (michelternier@hotmail.fr)

Invités permanents : Annie Canel, Claude Chabot, Ilyas Daoud,

Philippe Laville, Ghislaine Leverrier, Jean-Marie Leverrier, Claude Lienhard.

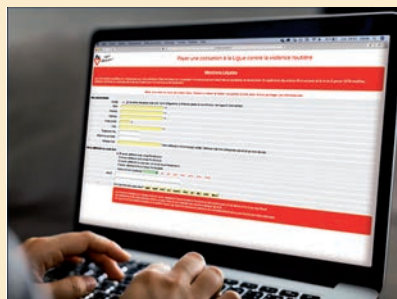
ADHÉSIONS ET DONNS

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.

Par exemple, 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.

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 !



**LE PAIEMENT EN LIGNE C'EST FACILE !
POUR ADHÉRER ET FAIRE UN DON EN LIGNE :
www.violenceroutiere.fr**



BULLETIN D'ADHÉSION ET DON PAR CHÈQUE 2023

Adhésion Renouvellement d'adhésion

- 36 € : Adhésion simple + revue *Pondération*
- 50 € : Adhésion couple/entreprise/collectivité + revue *Pondération*
- 30 € : Adhésion seule sans revue *Pondération*
- 9 € : Abonnement revue *Pondération* seul (ne vaut pas adhésion)

Don hors adhésion

- Don 20 €
- Don 50 €
- Don 100 €
- Don, autre montant €
- Sympathisant : don de 10 €

Don en faveur de :

- Association départementale (n° dpt
- Ligue nationale

Montant total (adhésion et/ou don) = €

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Pays :

Téléphone : Profession :

E-mail :

Chèque à libeller à l'ordre de :
LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE
Bulletin et chèque à adresser à
votre Association départementale ou à
la Ligue contre la violence routière
149, avenue du Maine – 75014 PARIS

L'adhésion compte pour l'année civile en cours et comprend l'abonnement à Pondération (4 numéros par an).

Votre don et/ou votre adhésion donnent droit à un reçu fiscal (réduction de 66 % du montant payé).