



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **Radars :**
l'objet de tous les fantasmes
p.9

➔ **Retour au 90 km/h :**
fiasco annoncé...
p.11

➔ **« Casser la vitesse ! »**
p.18

➔ **Ceinture de sécurité :**
60 ans de vie sauvées **DOSSIER** p.13



SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 4 – Les chiffres d'octobre 2022
- 5 – Indignation :
 - 110 km/h :
pour qui roule la Prévention Routière ?
 - Dégradation des radars :
les voyous persistent !
- 6 – Sens unique : Risque réel et risque perçu :
une histoire de biais (Chapitre 2)
- 7 – La Sécurité routière a trouvé
sa nouvelle Déléguée
- 9 – Radars : l'objet de tous les fantasmes
- 11 – Retour au 90 km/h :
fiasco annoncé...
- 13 – Dossier : Ceinture de sécurité :
60 ans de vies sauvées
- 18 – « Casser la vitesse ! »
- 20 – Vie de la Ligue
- 22 – Vie des asso's
- 23 – Associations départementales
- 24 – Conseil d'administration,
Bureau national et bulletin d'adhésion

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

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

Directrice de la publication :
Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :
Pierre Lagache

Imprimerie :
Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé
N° CPPAP : 0707 G 88243 – ISSN : 0297-5874



RÉFLEXIONS...



Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

Certains auront encore en mémoire les débats houleux sur le port de la ceinture de sécurité qui ont pu animer nos repas de famille dans les années soixante-dix... Au nom de l'acceptabilité, le gouvernement de l'époque aurait pu botter en touche. Le courage politique aura fort heureusement permis, grâce à la ceinture de sécurité, de sauver des milliers de vie. Aujourd'hui, qui oserait remettre en cause l'utilité de cette mesure ?

Ce sujet ancien de la ceinture de sécurité, présenté dans le dossier de ce numéro nous invite à la réflexion.

Combien de vies supplémentaires auraient pu être sauvées s'il n'avait pas fallu attendre 11 années pour qu'après la ceinture à l'avant, elle soit enfin imposée à l'arrière pour protéger notamment nos enfants ?

Peut-on accepter, lorsque des vies sont en jeu, que l'acceptabilité soit devenue l'étalon de la prise de décision en matière de sécurité routière ? Face à l'acceptabilité, l'État ne doit-il pas tout faire pour convaincre ? L'histoire ne nous enseigne-t-elle pas qu'une bonne mesure, même impopulaire au premier abord, finit toujours par s'imposer comme une évidence ? Le pouvoir ne sous-estime-t-il pas notre capacité collective, d'adaptation et d'acceptation des nouvelles règles ?

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

Nos Valeurs

Indépendance

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

Rigueur

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

Proximité

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

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



Chantal PERRICHON,
Présidente d'Honneur de la Ligue
contre la violence routière

Le collectif est la base même, le fondement de notre association. Il est notre force depuis 1983 et nous lui devons de grandes avancées pour la sécurité routière. Chacun apprend de l'autre, se nourrit de tous et progresse au fil des années. Exceptionnellement, je dérogerai à cette règle puisqu'au bout de vingt années de présidence, je souhaite passer le relais et utiliserai le JE pour évoquer le passé et parler du futur.

Une nouvelle équipe se met en place depuis quelques mois et son dynamisme sera indispensable au vu des enjeux futurs. Sans préjuger de l'avenir, avec les positions psychorigides du gouvernement, figé depuis 5 ans dans un « non » systématique devant tout changement risquant « *d'em... les Français* », je pense que sans l'urgence climatique, nous serons systématiquement bloqués. C'est vouloir oublier que les familles des Français tués sur la route demandent dignement qu'une véritable politique de sécurité routière soit mise en place dans notre pays.

Ainsi, Jean Jouzel ne fait pas partie des visiteurs du soir, n'a pas son rond de serviette à l'Élysée, ne doit sa renommée internationale qu'à ses connaissances scientifiques, et de ce fait se trouve disqualifié d'entrée de jeu, comme l'ont été les représentants de la Convention citoyenne pour le climat qui ont naïvement cru que leur formation intensive et leur assiduité balayeraient tous les attermoissements des politiques. Las, les autoroutiers les avaient précédés depuis si longtemps que « l'intelligence », valeur si souvent rappelée par le chef de l'État, n'a plus cours quand on envisage de passer de 130 à 110 km/h !

Un témoignage confirme ces affirmations. Dans les « *comptes rendus de la CE concessions autoroutières* », du 9 juillet 2020, Ségolène Royal est auditionnée au Sénat comme ancienne ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (2014-2016) : en 2015, lors « *de la première réunion qui a lieu dans les bureaux du Premier ministre, nous voyons arriver tous les patrons des sociétés d'autoroutes. Face à eux se trouvent les ministres et leurs directeurs de cabinet. Il n'y a ni la Cour des comptes, ni nos conseillers ni les parlementaires, alors que les sociétés d'autoroutes viennent avec leurs avocats et leurs lobbyistes. Devinez qui a pris la parole au nom des sociétés d'autoroutes ? C'était Alain Minc. Alors que je m'étonne de sa présence, il me répond que c'est lui qui les représente. Il conduit alors la discussion, en employant toutes les techniques du business, alors tel que n'était pas l'esprit des représentants de l'État.* » Plus stupéfiant, quand les autoroutiers disent regretter la privatisation : « *Finalement, cela nous a coûté beaucoup plus cher que cela ne nous a rapporté.* » Comment résister à cet appel implorant ? À vot' bon cœur m'sieurs dames ! Nous serons ruinés si la vitesse maximale baisse, car les conducteurs préféreront les nationales et les départementales ! Pourtant, en 2011, les Espagnols n'ont pas craint de baisser la vitesse maximale de leurs autoroutes à 110 km/h. Durant ces quelques mois d'expérimentation, 33 % de tués en moins. Sans commentaire.

Dans ce combat si âpre, dévorant et chronophage que nous menons bénévolement, nous avons l'opportunité de croiser des personnalités attachantes, performantes dans tous les milieux : fonctionnaires des ministères qui étouffent devant l'inertie de leur administration et veulent nous aider, conseillers techniques et politiques des ministres qui connaissent notre rôle facilitateur pour mettre en connexion le savoir et les décideurs, juristes, magistrats, policiers et gendarmes (jusqu'aux plus hauts échelons de la hiérarchie, car ils nous suivent depuis des années et savent que nous ne nous payons pas de mots), chercheurs. Tous, depuis des décennies nous apportent leur expertise et comptent sur nous pour faire progresser la situation. Ils nous différencient de ceux qui inondent de mails en appelant aux dons, se faufilent dans toutes les instances pour bénéficier d'un prestige éphémère à force de flagornerie. Ils ne sont pas dupes de ce jeu malsain qui laisse croire que seule la cause est noble alors que l'appât du gain n'est pas loin. D'où notre intransigeance sur le bénévolat et le JE au service du NOUS. Bientôt présidente d'Honneur, mais présidente de cœur toujours !

Parmi des rencontres inoubliables au cours de ces vingt années de présidence, l'une d'elles m'a profondément marquée, Simone Veil. Alors qu'elle se dirigeait vers la sortie, dans la cour de l'Élysée, le 14 juillet 2007, j'ai éprouvé le vif désir de l'aborder pour lui témoigner mon admiration. Quand je me suis présentée, après quelques minutes d'entretien, elle m'a embrassée pour le combat que je menais au nom de la Ligue. Une telle reconnaissance pour ce que nous menons depuis si longtemps était totalement inespérée de la part de cette femme aux vertus inflexibles, si combative, et scellait le bien-fondé de nos engagements si souvent dénigrés.

Dans la revue de presse que nous envoie chaque semaine Josiane Confais depuis juin 2001 pour nous éclairer dans nos réflexions, nous observons une augmentation alarmante des circonstances aggravantes, presque banalisées dans les rapports d'audience. Il est urgent et légitime de poser la question d'une infraction spécifique pour l'homicide routier.

Je dédie ce numéro de *Pondération* à ce bébé de cinq mois, tué en juin près de Cholet par un individu qui conduisait sous l'emprise du cannabis et laissé en liberté par le juge d'instruction puisque son avocate assure qu'il est « *traumatisé et loin de reconduire* ».

Analyse de la mortalité routière d'octobre 2022

Octobre 2021 = 298 tués,
+ 46,8 % par rapport à octobre 2020.

Octobre 2022 = 295 tués,
- 1 % par rapport à octobre 2021.
+ 14,7 % par rapport à octobre 2019.

Le 110 km/h sur autoroute :

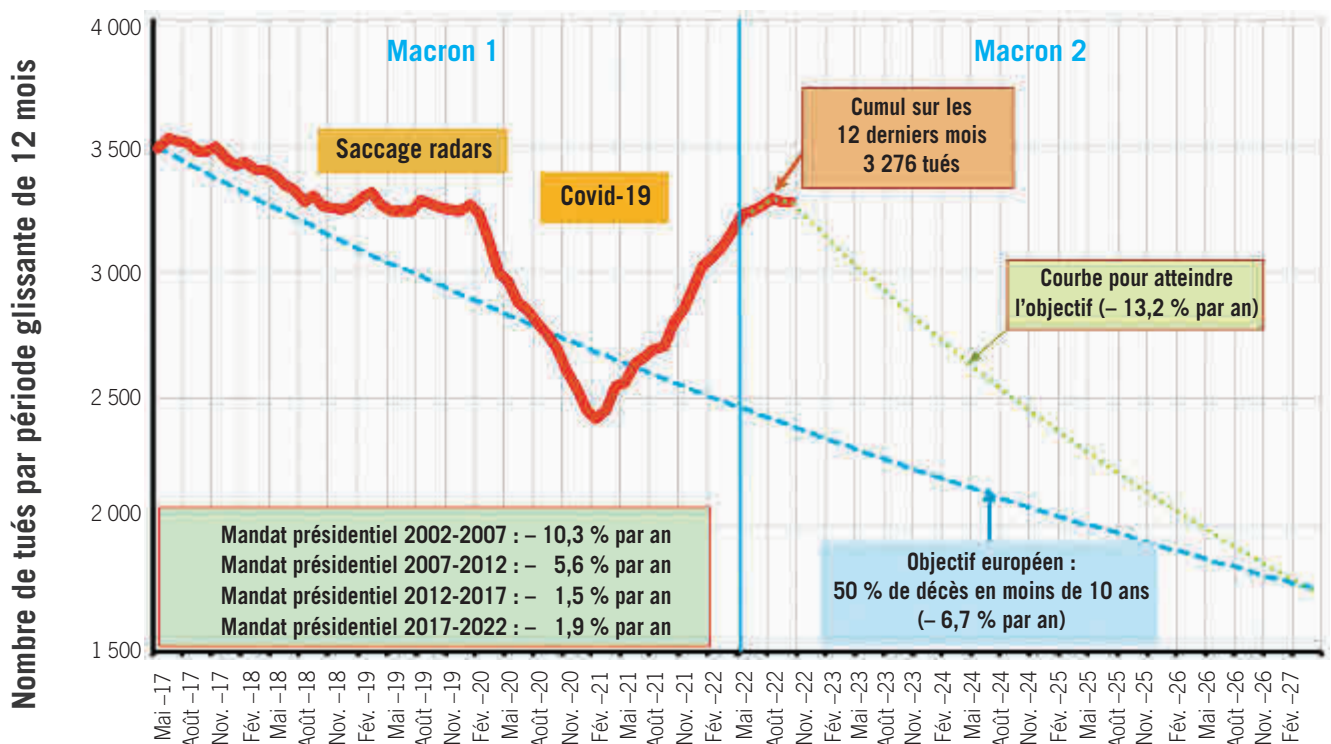
En 2020, Élisabeth Borne,
ministre de la Transition
écologique, dit oui.

En 2022, Élisabeth Borne,
Première ministre, dit non.

(1) Par rapport au même mois de l'année précédente.
(2) Par rapport aux 12 derniers mois précédents.

Octobre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en % ⁽¹⁾	Mortalité	Variation en % ⁽²⁾
Oct. 22	295	- 1,00	3 276	+ 17,00
Oct. 21	298	+ 46,80	2 800	+ 3,80
Oct. 20	203	- 21,00	2 698	- 17,20
Oct. 19	257	- 6,20	3 257	- 0,03
Oct. 18	274	- 14,10	3 258	- 6,30
Oct. 17	319	+ 1,30	3 479	- 0,10
Oct. 16	315	- 16,70	3 483	+ 1,70
Oct. 15	378	+ 8,90	3 426	+ 1,30
Oct. 14	347	+ 12,70	3 383	+ 2,10
Oct. 13	308	- 3,00	3 314	- 9,80
Oct. 12	299	- 14,80	3 673	- 7,40
Oct. 11	351	- 6,90	3 968	- 1,10

Évolution de la mortalité depuis mai 2017



Toujours aucune amélioration !

Nous rappelons qu'en novembre 2012, le ministre de l'Intérieur avait repris l'objectif fixé par l'Union européenne de diviser par deux la mortalité routière pendant une décennie, ce qui impliquait une baisse moyenne annuelle de 6,7 %. La Commission européenne maintient cet objectif. Ainsi la mortalité pendant le double quinquennat du président Macron devrait passer de 3 490 tués en 2017 à 1 745 en 2027. Pour atteindre ce but il faudrait une baisse moyenne annuelle de 13,2 % jusqu'en 2027. Les chiffres très inquiétants de l'accidentalité en hausse nécessitent des mesures fortes et par conséquent la volonté au plus haut niveau de l'État. Mais force est de constater que l'insécurité routière devient une variable d'ajustement destinée à faciliter l'acceptabilité sociale de mesures politico-économiques désagréables par le lobby « vroom-vroom ». Il est malheureusement quasi certain que cet objectif ne sera pas atteint.



Indignation!

110 km/h : pour qui roule la Prévention Routière ?

Dans notre dernier numéro, nous dénonçons la position de la Prévention Routière qui considérait que les enregistreurs de données « ne serviront à rien »⁽¹⁾.

C'est aujourd'hui la mesure du 110 km/h sur autoroute qui est rejetée par la Prévention Routière. Notre indignation est autant motivée par l'opposition à la mesure que par la légèreté de l'argumentaire employé. La déléguée générale de l'association a en effet déclaré à la presse « *D'un point de vue prévention et sécurité, le 110 km/h n'est pas une solution* ». « *Le risque d'un abaissement de 20 km/h sur les autoroutes – payantes – est le transfert du trafic vers un réseau gratuit mais bien plus accidentogène. On craint que la balance bénéfico-risque ne soit pas comprise puisque les gens ne savent pas que l'autoroute est l'axe le plus sûr. Les autoroutes concentrent 26 % du trafic et 8 % du taux de mortalité, contre 45 % du trafic pour 60 % du taux de mortalité sur les départementales* ». « *Pour que les conducteurs continuent d'accepter de payer pour emprunter un axe plus rapide, et ne se transfère pas vers une départementale plus risquée, il faudrait que "le différentiel de vitesse soit compris entre 30 et 50 km/h"* », estime la responsable de la Prévention Routière.

Sur quelle étude sérieuse ce raisonnement est-il étayé ? Quelles sont les sources des chiffres annoncés sur le différentiel de vitesse ? A-t-on observé un report de trafic et une dégradation de l'accidentalité sur les réseaux routiers connexes à l'autoroute dans les pays qui ont baissé les vitesses autorisées sur autoroute ?

Nous avons toujours en mémoire l'opposition de la Prévention Routière au 50 km/h en agglomération, puis, en des temps sans



doute jugés moins hostiles, son ralliement à l'intérêt de la mesure. L'histoire se répétera-t-elle pour le 110 km/h ?

Par ailleurs, le silence des gestionnaires autoroutiers sur le sujet du 110 km/h est assourdissant ! Ils sont clairement opposés à la mesure mais peuvent se satisfaire que la défense de leurs intérêts soit assurée par d'autres...

Si l'on en croit un récent document produit par Vinci⁽²⁾, la préservation environnementale et la crise climatique figurent au chapitre de leurs préoccupations. Mais jamais la réduction de la vitesse n'est évoquée comme un levier à activer. Elle figure clairement au chapitre des sujets tabous, au point que dans cet ouvrage, de 79 pages, Vinci réussit la prouesse de ne jamais employer le mot « vitesse » !

La solution est forcément ailleurs... Depuis plusieurs semaines, les messages promouvant le covoiturage sont très régulièrement affichés sur les panneaux à message variable.

Pour le gouvernement, la référence au thermomètre de l'acceptabilité est décidément devenue un réflexe pavlovien pour tout sujet afférant à la sécurité routière⁽³⁾. 68 % de la population française se déclare pourtant favorable à la mesure du 110 km/h sur autoroute⁽⁴⁾.

Le facteur limitant pour emprunter l'autoroute n'est-il pas plutôt à trouver dans le coût des péages devenus prohibitifs pour des usagers de la route aux moyens limités ? Notamment les jeunes ? Ne disposant pas d'éléments étayés sur ce point, nous nous abstenons d'en faire une vérité, mais il y a là un sujet !

⁽¹⁾ « Les Enregistreurs De Données (EDR) "ne serviront à rien" ». Pondération n° 127 – Juin 2022.

⁽²⁾ « La révolution environnementale des mobilités » – Rapport d'activité 2021 – Vinci Autoroutes.

⁽³⁾ Voir rubrique « Vie de la Ligue » de ce numéro 128.

⁽⁴⁾ Étude de l'IFOP publiée en juillet 2022 qui affirme que 63 % des personnes interrogées accepteraient de passer à 110 km/h sur l'autoroute « dans le but de réaliser des économies de carburant ».

Indignation!

Dégradation des radars : les voyous persistent !



- Le 28 septembre 2022, le radar de Poissy est dégradé.
- Le 14 octobre 2022, le radar de Normanville est incendié.
- Le 20 octobre 2022, le radar de Vernet est incendié.
- Le 9 novembre 2022, le radar d'Ars-en-Ré est scié à la base.
- Etc.

Le saccage des radars est devenu un fléau endémique. Lors des manifestations des « gilets jaunes », dans un communiqué de presse du 28 janvier 2019, le Ministère de l'Intérieur précisait au sujet de ces dégradations « Selon les calculs de l'ONISR, sans ces dégradations, 60 vies supplémentaires auraient pu être épargnées entre novembre et décembre 2018 (30 chaque mois) ». Comment ne pas s'indigner des comportements irresponsables de ces voyous qui s'enorgueillissent de leur défiance contre l'autorité en faisant prévaloir leur liberté individuelle sur la sécurité de tous. Nous nous adressons à la Générale de gendarmerie, Florence Guillaume, Déléguée interministérielle à la sécurité routière, pour mettre fin à ce vandalisme mortifère.



Risque réel et risque perçu : une histoire de biais (Chapitre 2)

Jean-Yves LAMANT

(*) Révisons quelques fondamentaux, pour ne pas oublier la citation de Confucius qui inspire cette rubrique « Sens unique » de *Pondération*. « Lorsque les mots perdent leur sens, les gens perdent leur liberté » Confucius.

Dans le précédent numéro, nous avons vu que le fonctionnement du cerveau d'un conducteur conditionne son rapport à la prise de risque. Nous vous proposons de poursuivre cette investigation sur un sujet complexe en nous attachant plus précisément à la question des biais de comportement ou biais cognitifs.

Les besoins de notre cerveau

Notre cerveau obéit à 4 types de besoins principaux :

1. La nécessité de faire le tri

Notre cerveau préfère la simplicité, c'est le principe de « l'avarice cognitive » souvent mise en avant par Gérard Bronner⁽¹⁾. La désinformation trouve ici son terreau de prédilection.

2. La nécessité de savoir de quoi nous souvenir, ou pas

La quantité croissante d'informations qui parvient à chacun nous confronte à l'infobésité et nous oblige à ne retenir qu'une infime partie de l'énorme quantité d'informations disponibles. Nous aurons alors tendance à retenir des informations marquantes (à caractère exceptionnel, source d'étonnement ou encore à forte dimension émotionnelle...).

3. La nécessité d'agir vite

Face à un rythme qui s'accélère, boosté par le digital, nous privilégions de plus en plus l'action à la réflexion.

4. La nécessité de donner du sens

Dans ce monde de plus en plus complexe, l'infime partie des informations que nous sommes capables de saisir doit avoir un sens afin de nourrir notre besoin de structurer notre personnalité et nous permettre de survivre. Cette approche permet d'éclairer la phrase d'Emmanuel Kant « *Nous ne voyons pas le monde tel qu'il est mais tel que nous sommes* » en prenant conscience que chaque individu a sa propre interpré-

tation du réel infiniment complexe. Les réalités perçues par chacun et chacune d'entre nous sont toutes différentes et ne permettent pas de décrire le réel dans toute sa complexité.

Les biais cognitifs

Ces besoins auxquels obéit notre cerveau se traduisent par des biais cognitifs de raisonnement ou de comportement qui nous induisent souvent en erreur et nous amènent à prendre des décisions qui vont à l'encontre de nos propres intérêts.

Citons ici deux exemples de biais fréquents en sécurité routière :

- Le biais de disponibilité incite à préférer les informations disponibles immédiatement (dont de plus en plus sont des infox) dans notre mémoire, pour prendre une décision pas forcément appropriée à la situation qui s'impose. Pour illustrer ce biais de disponibilité, rappelons-nous que les attentats de 2001 du *World Trade Center* ont conduit de nombreuses personnes à considérer l'avion comme un moyen de transport dangereux. Ce biais a vu une augmentation momentanée du trafic et des morts sur la route.
- Un autre biais fréquent en sécurité routière est le biais de surconfiance autrement appelé effet *Dunning-Kruger*. Il amène les personnes les moins qualifiées dans un domaine donné à surestimer leurs compétences et à, par exemple émettre des avis assurés sur des sujets qu'elles ne maîtrisent pas. C'est ainsi que l'on a pu lire encore récemment que « les informations de la

boîte noire ne serviront à rien » et que « la limitation de vitesse maximale sur les routes secondaires n'a épargné aucune vie ». La crise sanitaire a été l'occasion d'entendre de nombreux avis assurés et très divers sur le port du masque ou l'efficacité des vaccins.

Le risque perçu est en définitive le résultat d'un processus très personnel influencé par des biais cognitifs ou de comportement auxquels nous sommes tous soumis. Ils ne sont en général pas intentionnels, mais ils nous conduisent souvent à faire des raccourcis malheureux.

En nous inspirant de la pensée de Stephen Hawkins concernant la connaissance, nous pouvons alors mieux comprendre que « *le pire ennemi de la liberté n'est pas la contrainte, mais l'illusion de liberté* ».

Mais le choix délibéré d'occulter des informations essentielles, au-delà de la nécessité de trier parmi la masse d'informations existantes sur un sujet donné, relève de la manipulation des esprits en créant de la désinformation⁽²⁾. Ces processus doivent être dénoncés sans relâche et l'éducation à l'esprit critique encouragée et développée. La Ligue contre la violence routière exerce ses responsabilités en dénonçant ces procédés à chaque fois que cela lui est possible.

⁽¹⁾ Gérard Bronner est un sociologue français, professeur de sociologie à l'Université de Paris. Il a notamment dirigé l'élaboration du rapport « *Les lumières de l'ère numérique* » présenté début 2022.

⁽²⁾ Voir *Pondération* n° 126 – Dossier : sécurité routière et désinformation – Février 2022.

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



Vous pouvez vous procurer ce livre

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

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

Ligue Contre La Violence Routière
15, rue Jobbe Duval – 75015 PARIS

Tél. : 01 45 32 91 00 – e-mail : contact@violenceroutiere.fr

La Sécurité routière a trouvé sa nouvelle Déléguée

Jean-Marie LEVERRIER

Pour la première fois c'est une générale de gendarmerie, Florence Guillaume, qui est nommée Déléguée interministérielle à la Sécurité routière. Elle était conseillère gendarmerie de la Première ministre et à Matignon depuis Édouard Philippe. Elle succède à Marie Gautier-Melleray, nommée quant à elle directrice adjointe du cabinet de Gérald Darmanin, ministre de l'Intérieur. À quoi s'attendre sachant que le mot d'ordre élyséen est « ce n'est pas le moment d'embêter les Français » ?

Les dossiers chauds de la nouvelle cheffe de la Sécurité routière

Limitation à 110 km/h sur autoroute

L'idée n'est pas nouvelle : en 1973, alors que la France est frappée par le choc pétrolier, pour économiser l'essence, le Premier ministre, Pierre Messmer, limite alors la vitesse « à 90 km/h sur toutes les routes de France, et à 120 km/h sur les autoroutes ». La limitation à 110 km/h sur autoroute se situe dans la moyenne des pays du globe disposant d'autoroutes, qu'elles soient gratuites ou payantes. Le climatologue Jean Jouzel, scientifique incontestable, appelle le gouvernement à adopter cette mesure. « *Ce que la communauté scientifique dit depuis trente ans, il faut le faire maintenant !* ». Cette mesure serait particulièrement efficace et réduirait de 25 % les émissions de CO₂ du trafic autoroutier, pour une perte de temps de « seulement » 15 % environ.

Selon une étude récente du cabinet de conseil économique Asterès, le gain potentiel d'un passage à 110 km/h au lieu de 130 sur autoroute, et de 80 km/h au lieu de 90 sur route serait en moyenne de 149 € annuels pour les ménages (125 € pour l'autoroute, 24 € pour la route). Un détail pour certains, mais pas pour les plus modestes pour lesquels cela représente de 0,5 à 1 % de pouvoir d'achat.



En 2020, la convention citoyenne pour le climat propose de baisser la vitesse maximale autorisée sur les autoroutes à 110 km/h. D'emblée le président de la République, Emmanuel Macron, décide de ne pas prendre en compte cette proposition. En 2020, Élisabeth Borne, ministre de la Transition écologique, s'était dite favorable à titre personnel à cette mesure. Aujourd'hui, Première ministre, elle n'est plus enthousiaste du tout, ce qui transparait dans le plan de sobriété énergétique présenté le 6 octobre par le gouvernement qui met l'accent sur les seuls « éco-gestes » des citoyens. L'abaissement de 130 à 110 km/h de la vitesse sur les autoroutes qui concerne uniquement les agents de l'État dans le cadre de leurs déplacements professionnels dans des véhicules de service, et qui n'est pas obligatoire, illustre les limites de l'ambition du gouvernement.

Les « petits excès de vitesse » en ligne de mire

Il n'y a pas de « petits excès de vitesse » : 13 % des accidents mortels sont liés à un excès de vitesse inférieur à 10 km/h au-dessus de la vitesse autorisée – étude Vivian Viallon et Bernard Laumon, chercheurs à l'Ifsttar. Depuis plus de 6 mois, sous la pression du lobby « vroum-vroum », le ministre de l'Intérieur « réfléchit » à ne plus retirer de point sur le permis des conducteurs (électeurs) ayant commis des excès de vitesse de moins de 5 km/h. C'est-à-dire ajouter une faveur de 5 km/h à la « marge technique » favorable au conducteur qui est actuellement appliquée. Ainsi un « petit excès de vitesse » de 5 km/h signifie en réalité que la limitation est dépassée de 10 km/h (voir tableau ci-dessous). « *Ces petits excès de vitesse sont certes dange-*

Vitesse maximale autorisée	Radar fixe			Voiture-Radar		
	Marge d'erreur	Vitesse minimale réelle qui caractérise actuellement un excès de vitesse	Vitesse minimale réelle qui caractérisera un excès de vitesse (tolérance + 5 km/h)	Marge d'erreur	Vitesse minimale réelle qui caractérise actuellement un excès de vitesse	Vitesse minimale réelle qui caractérisera un excès de vitesse (tolérance + 5 km/h)
20 km/h	5 km/h	26 km/h	31 km/h	10 km/h	31 km/h	36 km/h
30 km/h	5 km/h	36 km/h	41 km/h	10 km/h	41 km/h	46 km/h
50 km/h	5 km/h	56 km/h	61 km/h	10 km/h	61 km/h	66 km/h
70 km/h	5 km/h	76 km/h	81 km/h	10 km/h	81 km/h	86 km/h
80 km/h	5 km/h	86 km/h	91 km/h	10 km/h	91 km/h	96 km/h
90 km/h	5 km/h	96 km/h	101 km/h	10 km/h	101 km/h	106 km/h
100 km/h	5 %	107 km/h	112 km/h	10 %	113 km/h	118 km/h
110 km/h	5 %	117 km/h	122 km/h	10 %	124 km/h	129 km/h
130 km/h	5 %	138 km/h	143 km/h	10 %	146 km/h	151 km/h

Ce tableau montre que cette « tolérance électorale » serait une incitation à rouler plus vite, exemple : sur les autoroutes limitées à 130 km/h, seuls les conducteurs flashés à plus de 150 km/h par les voitures-radar seraient sanctionnés par un retrait de points.



L'intégration du LAVIA dans les voitures neuves

Les nouveaux modèles de voitures, qui sont homologués depuis le 6 juillet 2022, sont équipés d'un système d'adaptation intelligent de la vitesse (LAVIA), et toutes les voitures neuves le seront à partir de juillet 2024. Ainsi à terme, toutes les voitures seront équipées de cet antidote contre les radars. Il n'y aura plus de petits dépassements de vitesse involontaires, ils seront tous volontaires. Ils auront tous été commis délibérément. Le conducteur aura désactivé le système intentionnellement pour dépasser les vitesses autorisées.

Ce sera une faute intentionnelle qui bénéficiera de « l'indulgence Darmanin » !

La Sécurité routière : un poste entravé

La générale de gendarmerie, Florence Guillaume a été en poste ces dernières années à Matignon. Elle connaît le contexte politique du moment en matière de sécurité routière. Elle sait que la tâche de Déléguée interministérielle à la sécurité routière est entravée pour des raisons purement politiques. Malgré cela, nous espérons que l'expérience qu'elle a acquise sur le terrain en tant qu'ancienne commandante du groupement de l'Ain et de la compagnie de la Tour-du-Pin, lui permettra de surmonter toutes ces entraves.

reux mais souvent involontaires et représentent plus de 50 % des points perdus », a indiqué le Ministre en juillet dans les journaux du groupe Ebra, estimant que la réglementation est « assez injuste pour la France qui se lève tôt et qui n'a pas de transports en commun ».

Sur quelle étude sérieuse s'appuie le ministre de l'Intérieur pour tenter de justifier une telle proposition dans un contexte où le nombre de victimes croît continuellement depuis février 2021 ?

Cette tolérance électorale serait « une mesure totalement inégalitaire en faveur de ceux qui pourront payer sans problème, et nous allons surtout assister à une remontée inexorable du nombre des morts. Les experts attendent le pire en 2023 », se désole Chantal Perrichon.

Si une telle mesure d'indulgence était adoptée au motif que des petits excès de vitesse peuvent être commis par inadvertance, dans un proche futur ce caractère non intentionnel ne sera plus.



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



Thierry FASSENOT
Le risque routier professionnel



Fabrice HAMMELIN
La politique de sécurité routière



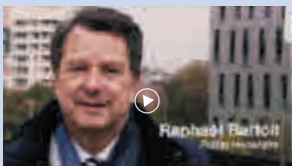
François DE CLOSETS, Bernard LAUMON, Claude GOT – La Vitesse



Claude LIENHARD
Réparation et droit des victimes



Philippe AZOUVI
Prise en charge des blessés graves



Raphaël BARTOLT
Le rôle du Préfet dans la sécurité routière



Philippe LAUWICK
Sécurité routière et santé publique



Claude GOT
Le contrôle automatisé de la vitesse



Claude GOT
La mesure du 80 km/h



Lieutenant-Colonel Philippe BARTOLO
L'annonce des décès aux familles des victimes

Autres vidéos des entretiens de la Ligue :

Alcool au volant (Bernard LAUMON), la désinformation (Claude GOT), Rémy HEITZ : mon passage à la sécurité routière, alcool au volant (Claudine PEREZ-DIAZ), le LAVIA (Jacques ELRICH), le LAVIA en caméra embarquée, Médias, le poids des lobbys (François DE CLOSETS), Justice et sécurité routière (Rémy HEITZ), la voiture citoyenne (Marie-Jeanne HUSSET), la violence routière (Gérard MILLER), la vitesse ou la vie (Gérard PÉTIN et Pierre VALLS), la fausse bonne idée des voitures salaires (Pierre COURBE).

S'il est un sujet qui ne manque pas d'animer le débat, c'est bien celui-là ! Les chiffres ont toujours démontré que la politique de contrôle automatisé des vitesses initiée par Jacques Chirac au début des années 2000 a toujours porté ses fruits en agissant sur la baisse des vitesses moyennes observées et donc sur le nombre d'accidents graves.

Face à cette réalité, le syndrome de la miraculeuse « pompe à fric » activée par l'État figure toujours dans l'argumentation développée par les lobbies « vroum vroum ». Selon ces mêmes lobbies, la France serait le pays du tout radar ce qui le placerait même au rang du pays le plus répressif au monde en la matière ! Le déploiement des voitures-radars relèverait également de la même soif, jamais assouvie, de répression... et se distinguerait en cela de nombreux autres pays beaucoup mieux inspirés...

Le triste événement de la destruction de très nombreux radars observée dans la séquence des gilets-jaunes de 2019 a démontré que le verbiage ambiant avait pu créer les conditions pour que le radar s'affiche, face à la contestation du pouvoir, comme le symbole d'un État punitif et injuste. Cette symbolique est ancrée et sans doute pour longtemps.

Cette situation a amené la Ligue contre la violence routière à demander le non-remplacement des radars fixes, par nature fragiles, et par ailleurs à assurer rapidement le déploiement d'une flotte de voitures-radars. Depuis toujours la Ligue a également exigé l'interdiction de toute possibilité de signalement des contrôles dont le contournement bénéficie d'abord aux conducteurs les plus infractionnistes. Sur ces deux points, au prétexte de la sacro-sainte acceptabilité, les demandes n'ont pas été entendues.

La France au 8^e rang des pays européens pour les radars fixes

La probabilité d'être flashé pour une infraction sur les routes européennes varie grandement d'un pays à l'autre. Elle dépend, entre autres, du nombre de radars rapporté à la longueur du réseau routier.

Selon les données du site *Speed Camera Database* (SCDB)⁽¹⁾, avec plus de 10 000 radars, l'Italie est le premier pays d'Europe avec environ 22 radars pour 1 000 kilomètres de routes, dont la grande majorité dédiée uniquement au contrôle des vitesses (80 % du total). Les radars sont aussi très courants en Belgique et au Royaume-Uni, où le ratio atteint près de 20 unités pour 1 000 km.

Avec environ 3 500 radars sur 1 million de kilomètres de voies, la France dispose d'un réseau de 3,4 radars pour 1 000 km. Elle se situe au 8^e rang des pays européens pour la pression de contrôle bien loin derrière l'Italie, la Belgique et les Pays-Bas (pression de contrôle 5 à 6 fois plus importante au km de voie). La Suisse, l'Allemagne, le Pays-Bas et la Suède présentent également une pression de contrôle plus importante.

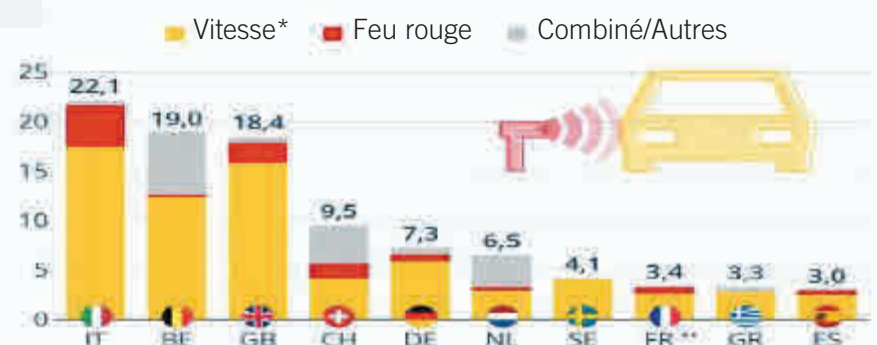
Recettes des radars automatiques : 0,1 % du budget de l'État

Les amendes forfaitaires non majorées générées par les radars automatiques sont en année « normale » de l'ordre de 700 millions d'euros. L'attribution des recettes est la suivante :



Où trouve-t-on le plus de radars sur les routes ?

Nombre de radars pour 1 000 km de réseau routier dans une sélection de pays d'Europe, selon le type.



Données : août 2022 pour les radars, 2020 pour le réseau routier.

* dont radars tronçons. ** France métropolitaine.

Sources : SCDB, Fédération routière internationale, Statista.

45 % pour le système de gestion du CSA, 35 % aux collectivités (transports en commun et sécurité routière), 15 % au désendettement de l'État, 5 % pour les hôpitaux. Le produit des radars automatiques, de l'ordre de 700 millions euros, doit toujours être mis en relation avec le coût collectif de l'insécurité routière estimé à 40 milliards d'euros/an (équivalent au budget de la Défense).

Les 3 raisons qui expliquent pourquoi les radars ne sont pas des « pompes à fric » :

- Seulement 55 % des amendes perçues sont des recettes supplémentaires pour

l'État (le reste sert à financer le dispositif de gestion des radars et amendes) et seuls 15 % des montants perçus sont utilisés pour le désendettement de l'État.

⊗ La Ligue regrette toutefois que ce montant affecté au désendettement ne soit pas affecté à l'action de sécurité routière.

- La recette correspond à 0,1 % du budget total de l'État (si l'on considère la véritable recette puisque 45 % sert à financer le dispositif).
- L'État dispose de leviers beaucoup plus simples à activer (exemple : recette radars = 0,1 point de TVA à taux normal).

⁽¹⁾ Ce site actualise en permanence une base de données sur l'implantation des radars fixes et met à disposition des informations fournies pour des Systèmes de navigation itinéraires, systèmes embarqués, alertes sur GPS mobiles et logiciels. <https://www.scdb.info/fr/facts/>



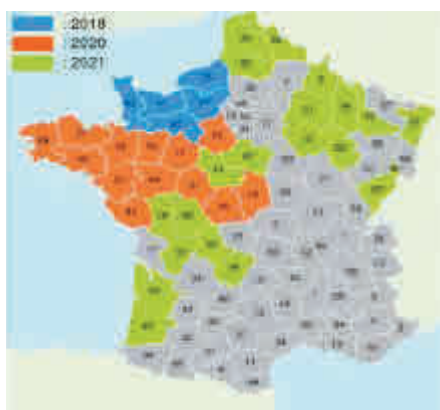
ZOOM sur les voitures-radars

Un déploiement encore très (trop) progressif

Fin 2022, près de 10 ans après la mise en circulation des premiers véhicules équipés, et avec six mois de retard par rapport à ce qui avait été annoncé, les quatre dernières régions non concernées seront enfin équipées : Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes, Île-de-France et Occitanie.

Le niveau d'équipement s'est véritablement accéléré après 2020 avec un bond en avant du nombre de véhicule en service qui est passé de 83 fin 2020 à 150 fin 2021. L'objectif du programme reste de disposer de 400 voitures-radars avec délégation de conduite.

La Délégation de la Sécurité Routière fixe pour objectif que « plus de 50 % » du parc des voitures-radars soient confiées aux sociétés privées sous délégation avant fin 2023. Cela signifie donc que l'externalisation totale ne sera achevée au mieux qu'en 2024.



Territoire couvert par les voitures-radars.

L'effet bénéfique de la privatisation

Lors de leur mise en place en mars 2013, les voitures-radars ont d'abord été utilisées par les forces de l'ordre avec un rendement faible (moins de 2 heures par jour et sur de courts trajets). Depuis 2017, la conduite de ces véhicules a aussi été confiée à des sociétés privées. Sur les 400 voitures-radars actuellement en circulation, c'est le cas de 223 d'entre elles.

Cette privatisation revêt un double avantage :

- Le temps de roulage a presque été multiplié par cinq ! Un employé d'une entreprise privée roule en moyenne 5 h 30, contre 1 h 12 pour les officiers assermentés.
- Les forces de l'ordre qui gardent la maîtrise du dispositif (plans de circulation des véhicules) libèrent un temps précieux qu'ils peuvent mobiliser sur des tâches à plus forte valeur ajoutée.

1 voiture sur 13 est flashée soit un taux d'infraction de 7,5 %

En 2021, les 6,6 millions de contrôles avec un taux d'infraction minimum de 7,5 % nous indiquent que les voitures-radars privatisées ont flashé plus de 500 000 fois.

Il s'agit d'une moyenne nationale qui masque une réalité très hétérogène en fonction des départements puisque certains ont un taux de verbalisation d'à peine 3 % alors que d'autres dépassent les 12 % !

Dans le détail, le taux de verbalisation sur les routes est le suivant :

- Limitées à 70 km/h, est de 11,2 %.
- Limitées à 80 km/h est de 8,2 %.
- Limitées à 90 km/h est de 4,9 %.

Un dispositif d'observation inédit

L'ensemble du parc roulant ainsi mobilisé est capable de fournir des rapports analytiques par tronçon de route, donnant le nombre de véhicules ainsi que la vitesse moyenne pratiquée. Et tout cela en fonction des conditions météorologiques, des jours et des horaires, des types de routes... bref une *data* riche d'enseignements.

Les données collectées permettent de fournir des rapports analytiques par tronçon de route, donnant, entre autres, la vitesse moyenne pratiquée :

- 67,2 km/h sur les routes limitées à 70 km/h,
- 68,3 km/h sur les routes limitées à 80 km/h,
- 78 km/h sur les sections limitées à 90 km/h.



Le parc de radars

Le nombre de radars a relativement peu augmenté entre 2019 et 2022, passant de 4 428 à 4 447 unités ainsi réparties :

- 2 523 radars fixes, dont 1 098 tourelles ;
- 501 radars mobiles « débarquables » ;
- 472 voitures-radars ;
- 340 radars autonomes déplaçables de type « chantier » ;
- 611 radars de franchissement (feu rouge ou passage à niveau).



Voir pp. 273-278.

Un département sur deux seulement a revu, en partie, ses limitations de vitesse. Une quarantaine de Présidents de Conseil Départemental (PCD) demeure favorable au 80 km/h. Ils se caractérisent par leur discrétion.

Par ailleurs, parmi la quarantaine de PCD qui se déclarent pour le retour du 90 km/h, certains laissent à croire, à grand renfort de communication, que tout le réseau concerné serait revenu à 90 km/h. Dans les faits, seulement une moyenne de 10 % du réseau est concernée et seuls sont concernés les axes structurants... les plus accidentogènes ! (voir carte).

La disparité des situations engendrées par l'assouplissement de la mesure du 80 km/h génère une situation confuse, source de tensions diverses, faisant de cette reculade du gouvernement sur le 80 km/h, un véritable fiasco ! Une lecture attentive de la presse nous permet d'appréhender la chienlit ambiante. Morceaux choisis...

Des tensions au sein des départements

Pour se donner bonne conscience, certains départements ont renforcé le nombre de tronçons limités à 70 km/h. Dans l'Yonne, « Certains tronçons, jugés plus accidentogènes, restent limités à 70 km/h ». En Ardèche, « 172 portions jugées accidentogènes restent limitées à 70 km/h ».

La question de la responsabilité des PCD est posée, certains cherchant à la minimiser.

Selon Patrick Gendraud, PCD de l'Yonne « De nombreux représentants d'associations étaient absents (de la CDSR), et l'État est resté sur sa position (contre le retour du 90 NDLR). Mais l'avis de la Commission n'est que consultatif, et cela n'a pas changé la position du président du Conseil départemental. Si le PCD passe en force peut-on estimer qu'il y ait une prise de risque, une "mise en danger manifestement délibérée" ?⁽¹⁾ »

Certains PCD tiennent-ils compte des recommandations des services techniques ? « On ne souhaite pas prendre la responsabilité (pénale ? NDLR) d'une éventuelle augmentation des accidents à tel ou tel endroit, surtout sur des routes qui encouragent à la vitesse », explique Frank Desroches, directeur des infrastructures et de la mobilité au Département du Var »⁽²⁾.

Des « gros rouleurs » manifestent leurs crispations

Des usagers de la route sont parfois déboussolés. Même les avertisseurs de radars semblent dépassés !

« On se dit : "Mince est-ce qu'on est à 70, 80 ou 90 km/h ?". En plus, il y a eu le changement de 90 à 80 km/h, selon les départements. Franchement, on a vraiment du mal à s'y retrouver », souligne une infirmière libérale. Pour elle comme pour la plupart des conducteurs, c'est la confusion.



« Aujourd'hui, j'ai le nez sur le compteur. Même mon GPS s'y paume », se résigne un autre automobiliste. Et de poursuivre : « Je me suis adapté, mais pour quelqu'un qui ne connaît pas les routes du Puy-de-Dôme, c'est le piège assuré ». « Je suis perdu avec tous ces changements. Sans mon GPS qui affiche un compteur de vitesse dans son application, il y a longtemps que je n'aurais plus de point sur mon permis », explique un habitué des Clermont – Le Puy⁽³⁾.

Une désinformation ambiante

La seule évaluation de l'impact de la mesure du 80 km/h date de 2020. Elle démontrait alors que la mesure avait généré une baisse du nombre de tués avec 349 vies sauvées sur 20 mois⁽⁴⁾.

Certains n'ont pas honte d'affirmer, sans citer la moindre étude, que « le 80 km/h n'a sauvé aucune vie ».

Pour l'instant, les bilans de l'accidentalité post-confinement ne sont pas encore consolidés. Des experts (dont ceux du CEREMA) vont pouvoir comparer les départements prudents aux autres.

En l'absence de suivi régulier de l'impact de la mesure, les PCD ayant opté pour le retour à 90 km/h et le lobby pro-vitesse, uti-

lisent donc des éléments de langage récurrents, sans fondement scientifique, et qui distillent l'idée que la mesure du 80 km/h serait inefficace.

Dans le Var, Jean-Louis Masson PCD estime que le passage aux 80 km/h est une mesure d'ordre « liberticide » et que, « l'impact des 80 km/h en termes d'accidentalité n'est "pas significatif" »⁽²⁾.

Des récriminations des riverains

Ici ou là et de plus en plus souvent, des collectifs de riverains montent au créneau pour réclamer un apaisement des vitesses. La presse locale s'en fait régulièrement l'écho.

En Dordogne « Certaines voitures passent à plus de 80 km/h, c'est la ligne droite des Hunaudières du Mans », raille le trésorier de l'association et gérant de l'épicerie, René Cnapelinckx. Les résidents dénoncent des problèmes de sécurité sur ce tronçon de la D. 23⁽⁵⁾.

« Près de Bayeux. Routes dangereuses : la mairie veut le retour des 80 km/h, le Département s'y oppose. Des portions de la D. 5 sont "accidentogènes", selon Pierre-Yves Le Berre, adjoint de Saint-Loup-Hors, ainsi que l'ensemble du conseil »⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ https://www.yonne.fr/auxerre-89000/actualites/le-retour-a-90-km-h-effectif-ce-lundi-sur-une-partie-des-routes-de-l-yonne_14211857/

⁽²⁾ <https://www.nicematin.com/transports/fini-la-limitation-a-80-kmh-les-routes-du-var-vont-tres-vite-repasser-a-90-kmh-805474>

https://www.bfmvtv.com/var/var-le-nouveau-president-du-departement-annonce-un-retour-a-la-limitation-a-90-km-h-sur-les-routes_AN-202211040735.html

⁽³⁾ https://www.lamontagne.fr/clermont-ferrand-63000/actualites/pourquoi-certaines-routes-du-puy-de-dome-sont-toujours-a-80km-h_14204367/

⁽⁴⁾ Source : « Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h – Rapport final d'évaluation – 1^{er} Juillet 2020 – Délégation à la Sécurité Routière ».

⁽⁵⁾ <https://www.sudouest.fr/societe/securite-routiere/dordogne-des-villageois-exasperes-par-la-circulation-routiere-12836475.php>

⁽⁶⁾ <https://www.lamanchelibre.fr/actualite-919704-pres-de-bayeux-routes-dangereuses-la-mairie-veut-le-retour-des-80-km-h-le-departement-s-y-oppose>

Cette carte de situation des départements (novembre 2022) présente le nombre de kilomètres concernés par l'application d'une VMA à 90 km/h. Au total, moins de 50 000 km sont revenus au 90 km/h sur un total de 400 000 km concernés soit environ seulement 12 % de la totalité du réseau concerné.

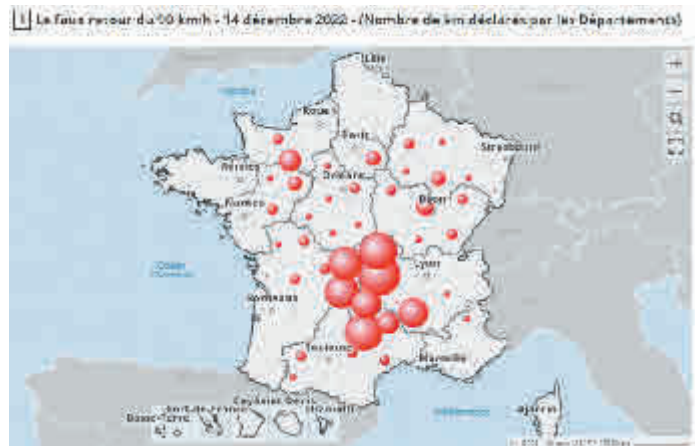
Sur les 87 départements concernés, une grande majorité a, soit conservé la mesure du 80 km/h (35 départements) ou est encore en réflexion (16 départements).

36 départements ont repassé tout ou partie de leur réseau à 90 km/h sur une portion moyenne de leur réseau de l'ordre de 10 %. Seuls 4 départements ont repassé l'intégralité de leur réseau à 90 km/h (Aveyron, Cantal, Corrèze et Creuse).

Afin de connaître précisément la situation département par département utiliser le lien suivant ou scanner le QR code.



<https://violenceroutiere.fr/w/2022/12/13/le-faux-retour-au-90-km-h/>



Des négociations tendues entre Départements et agglomérations pour la gestion des RD

À Dijon et Clermont-Ferrand, les collectivités locales réclament des RD à 80 voire 70 km/h dans les aires péri-urbaines.

« Le maire de Dijon et président de la métropole François Rebsamen a récemment dit son souhait de faire passer la rocade à 80 km/h au lieu de 90 km/h actuellement, si la métropole en récupère la gestion ».

Le Département du Puy-de-Dôme, a lui tout seul, est un cas d'école de complexité.

« Des panneaux qui sèment le trouble chez de nombreux conducteurs. Pour comprendre, il faut remonter le temps. Avec son accession au rang de métropole au 1^{er} janvier 2018, l'intercommunalité clermontoise (21 communes) a récupéré quatre compétences auparavant dans le giron du Conseil départemental, dont la gestion des routes de son territoire. Le "D" de Département est devenu un "M" comme Métropole. Ainsi, en 2019, certaines routes ont été transférées à Clermont Auvergne Métropole, soit par une commune membre, soit par le Conseil départemental. Des routes où la limitation est donc restée à 80 km/h, puisqu'elles ne sont plus de la compétence du Département »⁽⁷⁾.

Le retour au 90 km justifié par les travaux réalisés

Certains départements justifient leur position favorable au 90 km/h par les millions dépensés pour des travaux sur des routes départementales. Le raisonnement sous-entend que ces aménagements doivent permettre de rouler plus vite sans risque supplémentaire.

« Baisser les limitations de vitesse ne résoudrait rien à long terme », selon François Sauvadet (UDI Côte-d'Or). Celui-ci explique la baisse de la mortalité sur les routes par travaux des infrastructures routières...⁽⁸⁾

Dans la Creuse, Valérie Simonet dit « Nous voulons montrer que de nombreux travaux ont été faits pour sécuriser les RD. Et je suis prête avec les services du département à engager d'autres travaux si nécessaires »⁽⁹⁾.

Dans la Sarthe : « À partir du 6 juillet, 400 kms de routes devraient passer à 90 km/h. L'axe Le Mans – Saint Calais reste lui limité à 80 km/h. Des travaux d'aménagement sont prévus pour élargir la chaussée. Dans un second temps, 500 kms supplémentaires... »⁽¹⁰⁾

Incohérences RD à 90 km/h et RN à 80 km/h

Dans le Doubs : « Des routes nationales qui vont sans doute devenir départementales. Pour le calendrier, il faudra attendre, au mieux, un peu plus de six mois pour retrouver ces limites de vitesse supérieures effectivement appliquées sur les routes ». « Il faudra dans un premier temps analyser les itinéraires concernés pour une application à la fin du premier trimestre 2023 », annonçait Florence Rogeboz, vice-présidente de l'assemblée et rapporteuse de ce projet. Pour l'élu, « il s'agit d'une question de cohérence, mais cela ne concernera pas bien sûr toutes les routes départementales. »⁽¹¹⁾

Un retour à 90 km/h jugé à contre-courant des nouveaux enjeux environnementaux, énergétiques et économiques

Dans un contexte de crise économique et de la nécessité de la sobriété, certains ont

décidé de simplement lever le pied et le font savoir :

« Rouler moins vite permet de réaliser des économies surtout en période de crise et de sobriété énergétique ». « Ça coûte plus cher de rouler à 90 km/h ». En roulant à 80, il économise 15 % de carburant. Pierre Ristic habite Boissy-Maugis et travaille à L'Aigle. Pendant quatre mois, il a mesuré sa consommation d'essence selon qu'il roulait à 80 ou à 90 km/h. Résultat : 15 % de carburant en plus dans la deuxième configuration. »⁽¹²⁾

Des journalistes de France 3 Bourgogne ont fait l'expérience : « Notre trajet à 80 km/h était bien plus reposant que celui à 90 km/h. Côté consommation d'essence, c'est clairement le trajet à 80 km/h qui remporte la palme de l'écoconduite. Mais lorsque nous avons fait le test, quasiment tout le monde nous a dépassé car la vitesse "habituelle" est bien de 90 km/h. »⁽¹³⁾

Nous laisserons la conclusion à Claude Got⁽¹⁴⁾

« Le retour à 90 km/h des vitesses maximales a prouvé l'aggravation de l'accidentalité et les erreurs de choix de nombreux responsables départementaux dont la mortalité rapportée à la population se situait à des niveaux élevés. Revenir au 80 pour tous est une décision qui peut corriger l'erreur dans un délai court. »



Voir pp. 143-144.

⁽⁷⁾ https://www.lamontagne.fr/clermont-ferrand-63000/actualites/pourquoi-certaines-routes-du-puy-de-dome-sont-toujours-a-80km-h_14204367/

⁽⁸⁾ <https://www.bienpublic.com/politique/2022/10/20/francois-sauvadet-aider-les-cote-d-oriens-a-passer-cette-crise>

⁽⁹⁾ Lundi 28 septembre 2020 Sophie Peretti, *France Bleu Creuse* – La Creuse va-t-elle repasser aux 90 km/h ?

⁽¹⁰⁾ <https://france3-regions.francetvinfo.fr/pays-de-la-loire/sarthe/le-mans/sarthe-retour-limitation-90-kmh-certaines-axes-1847300.html>

⁽¹¹⁾ <https://www.estrepublicain.fr/politique/2022/09/26/limitation-sur-les-routes-departementales-le-retour-aux-90-km-h-enterine>

⁽¹²⁾ <https://www.ouest-france.fr/economie/transports/carburants-essence-diesel/ca-coute-plus-cher-de-rouler-a-90-km-h-en-roulant-a-80-il-economise-15-de-carburant>

⁽¹³⁾ <https://www.francebleu.fr/infos/transports/cote-d-or-une-route-supplementaire-repasse-a-90-km-h-1621605238>

⁽¹⁴⁾ Claude Got : expert sécurité routière. <http://securite-routiere.org/>

La ceinture de sécurité née il y a presque un siècle et demi, apparut lors du dépôt d'un brevet en 1885 par un ingénieur américain⁽¹⁾ travaillant sur la protection des chauffeurs de taxi new-yorkais. Plusieurs versions de « bretelles » virent le jour ; l'objet fit une apparition en France dans une course automobile en 1896.

Les bienfaiteurs de l'humanité n'ont pas toujours la place qu'ils méritent au Panthéon des sciences et techniques : ce système qui protège la vie en diminuant les effets d'un choc, désormais généralisé, et qui à ce jour aurait sauvé plus d'un million de vies fut longtemps oublié au temps de l'essor automobile : la géométrie cubique et la conception des véhicules (certains sans montants latéraux), les vitesses jugées peu élevées, l'absence d'études de sécurité n'incitaient sans doute pas à son installation, mais surtout l'idée de prévention des chocs sur le corps humain n'avait pas percé au point de mobiliser les bureaux d'études. On retrouve cette négation des lois de la physique et du risque sur le Tour de France cycliste où il a fallu attendre 100 ans⁽²⁾ pour obliger au port du casque des coureurs chronométrés tête nue à plus de 80 km/h dans les descentes...

Breveté ? Non, c'est gratuit !

En 1958, un ingénieur suédois⁽³⁾ issu de l'aéronautique, embauché par la firme Volvo travaille sur la ceinture de sécurité, et l'améliore sous la forme « à trois points de fixation » que nous connaissons aujourd'hui. Deux modèles du constructeur sont équipés dès 1959. Volvo prend alors une décision peu banale : l'invention est brevetée, mais c'est un brevet ouvert, partant du principe d'une cause universelle : si l'on veut que le système sauve le maximum de vies, il faut que tous les constructeurs aient la possibilité de l'installer d'origine sur leurs véhicules à moindre coût.

En France, prudence de loup

Peut-être déjà un méfait de la sacro-sainte « acceptabilité » grande tueuse d'initiative ? Ou bien des tabous « du service marketing » pour qui le mot « sécurité » ferait penser que la voiture est dangereuse ? Il faut attendre les années 1970 pour que les constructeurs se voient contraints à équiper les véhicules, et en 1979 il faut boucler sa ceinture sur tous les réseaux. Beaucoup de temps perdu pour un problème de sécurité qui, à l'époque marquait pourtant les esprits par les impacts du tronc contre la colonne de direction lesquels se révélaient dramatiques pour le conducteur en cas d'accident. L'idée que tous les occupants étaient concernés ne se concrétisa qu'en 1991 par l'obligation de la ceinture sur les sièges de l'arrière. Ce délai de 11 ans pour appliquer la mesure aux passagers de l'arrière est un exemple presque caricatural de l'inertie pouvant exister dans le fonctionnement des autorités pour appliquer plus largement une mesure dont on a pourtant pu évaluer l'impact positif.



➤ Ceinture de sécurité : les mesures

Le port obligatoire de la ceinture a été introduit progressivement :

- **1970** : l'installation de ceintures trois points est imposée à l'avant des voitures particulières neuves.
- **1973** : hors agglomération.
- **1979** : ceinture obligatoire à l'avant sur tous réseaux.
- **1990** : ceinture obligatoire à l'avant et à l'arrière sur tous réseaux.
- **2002** : l'absence de port de la ceinture est une infraction de 4^e classe et conduit à un retrait de trois points.
- **2003** : le port de la ceinture devient obligatoire pour les chauffeurs de poids-lourds et les occupants d'autocars.

⁽¹⁾ Edward J. Claghorn en 1885.

⁽²⁾ Premier Tour de France 1903, obligation du port du casque en 2003.

⁽³⁾ Nils Bohlin en 1958.

Autoroutes concédées : on la boucle moins^(*)

- 📌 « Le non-port de la ceinture de sécurité par les victimes des accidents mortels augmente en 2021 » (16 tués sur le total de 131 tués).
- 📌 « En 2021, 15 % des tués n'ont pas attaché leur ceinture à l'avant et 58 % ne l'ont pas attachée à l'arrière ». Il y a eu 9 tués à l'avant et 7 à l'arrière.
- 📌 « 1,2 % des occupants à l'avant et 5,1 % à l'arrière des véhicules ne sont pas ceinturés ».

^(*) Source : ASFA – Bilan – Accidents mortels sur autoroutes concédées – 2021.

Note de l'auteur : les mêmes critères vus il y a 10 ans montrent des résultats similaires. La sécurité intrinsèque de l'autoroute semble mise à défaut par un relâchement durable sur ce point.

Indiscutable. Mais...

La ceinture de sécurité est un dispositif quasi universel qui prête peu à la contestation quant à sa pertinence et à son efficacité dans la pire circonstance qu'un automobiliste peut rencontrer : l'accident. Dans un monde idéal, elle devrait être bouclée à 100 % sur tous les sièges et on ne devrait déplorer aucune victime par éjection hors du véhicule ou par lésions graves par choc dans l'habitacle. Depuis longtemps, on croyait que « la ceinture » était entrée dans les mœurs, qu'il n'était même pas besoin d'en parler, que c'est un geste automatique, etc.

Et pourtant... en 2021, 280 personnes tuées sur la route ne portaient pas leur ceinture

Si nous ne sommes plus au temps où des petits malins se faisaient tricoter des pull-over blancs avec une barre diagonale noire sur la poitrine pour filouter les contrôles routiers et ne pas boucler leur ceinture, le sujet nous ramène quand même à une cruelle réalité : 60 ans après son installation dans les véhicules, ce dispositif simple qui n'a d'autre vocation que de réduire la souffrance humaine n'est pas encore assimilé par tous comme protecteur au point d'en faire une ardente obligation.

Les observations⁽⁴⁾ montrent *globalement* un bon taux de port de la ceinture de sécurité : 98 à 99 % des conducteurs la bouclent. Mais ce taux de satisfaction est un trompe-l'œil : car en 2021, sur les 2 914 tués du système de circulation, 280 sont des occupants qui ne portaient pas leur ceinture – soit 10 % –, ce qui en fait l'une des causes les plus considérables de mortalité routière.

📌 **Pour information, il y a eu en 2021 : 652 tués dans des accidents avec alcool et 436 tués dans des accidents avec stupéfiants.**

La ceinture de sécurité en 2021

- 📌 280^(*) tués dans les Véhicules de Tourisme VT, Utilitaires VU, poids-lourds, autocars ne portaient pas leur ceinture.
- 📌 Soit 21 % des tués pour lesquels le port est renseigné par les fichiers BAAC (87 % des cas), 20 % pour les VT, 27 % pour les VU.
- 📌 Dans les VT, les tués sont pour 19 % des conducteurs, 22 % des passagers dont 13 % de passagers avant, 34 % de passagers arrière.
- 📌 Le taux de non-port est 2 fois plus élevé chez les 18-34 ans que chez les 65 ans et plus.
- 📌 Le taux de non-port est 2 fois plus élevé chez les hommes que chez les femmes.
- 📌 Le port de la ceinture est proche de 99 %. Il est moindre chez les passagers arrière notamment sur autoroute (7 % de non-port) et dans les grandes agglomérations (9 % de non-port).
- 📌 Le non-port est supérieur chez les conducteurs alcoolisés (35 % des tués vs 12 % chez les non-alcoolisés) et de manière générale chez les usagers de nuit.
- 📌 En 2021, 129 032 infractions pour non-port ont été relevées.

Source : La sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité de l'année 2021 – ONISR – Septembre 2022. Voir page 133.

^(*) 246 tués recensés pour 87 % de cas renseignés ⇒ 286 tués pour 100 %.

7 nuances de port de la ceinture...

📌 Sièges de l'avant

Hors agglo. : 98,7 % – Traversée petites agglo. : 98,6 % – Grandes agglo. : 99,1 %.

📌 Sièges de l'arrière

- Autoroutes : adultes : 92 % – enfants : 97 %.
- Grandes agglomérations : adultes : 90 % – enfants : 96 %.

Source : ONISR – La sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité de l'année 2021.

Selon le Baromètre BVA – Les Français et la sécurité routière 2022, 28,8 % des conducteurs avouent qu'il leur arrive de ne pas la mettre en ville ou lors de courts trajets. Concernant les passagers, ils sont 28,1 % à déclarer ne pas boucler parfois leur ceinture lorsqu'ils sont à l'avant, 29,9 % lorsqu'ils sont à l'arrière.

NDRL : CQFD.

(4) Observatoire des comportements – Résultats de l'année 2021 – ONISR 2022.



Il est difficile d'accepter l'idée que 99 % des usagers portent leur ceinture et que le petit 1 % qui ne la porte pas produise 10 % des victimes (280 tués) dans la circulation

Même s'il est à relativiser – n'être pas ceinturé n'est pas forcément la cause du décès – ce rapport de chiffres démontre s'il en est encore besoin que le non-port de la ceinture majeure dans une proportion très importante les atteintes aux occupants. Pour simplifier à l'extrême, le même accident avec ou sans ceinture ferait passer la gravité des atteintes de 0 à 100. La gravité de l'accident sans ceinture est fortement majorée, ce qui peut contribuer à expliquer qu'un faible nombre de contrevenants puissent produire un bilan aussi dramatique. Il est significatif que sur autoroute en 2021, où le taux de port est plus faible, 15 % des tués n'avaient pas attaché leur ceinture à l'avant et 58 % à l'arrière. Quant aux blessés, le bilan annuel de la sécurité routière ne les explicite pas⁽⁵⁾ : on peut sans difficulté augurer que les lésions sont beaucoup plus graves⁽⁶⁾.

Il est temps de revenir à ce que nous martelions il y a 30 ans dans nos séances de prévention.

« Mieux vaut un petit clic qu'un grand choc »

On se souvient de ce slogan de la Sécurité Routière, au temps où il fallait convaincre, dans les années 1970. Si tout le monde connaît aujourd'hui le « petit clic », il semble que le « grand choc » soit une expérience toujours difficile à imaginer, – et peut-être plus encore, logés dans le cocon douillet de nos habitacles aux vitres obscurcies ou hauts perchés dans nos SUV dont le vendeur a dit qu'on ne risque rien avec

Message de prévention de la délégation à la sécurité routière à une époque où l'utilité de la ceinture faisait clairement débat.

En 1974, 95 000 blessures du visage ont été provoquées par des accidents en ville



Il se produit encore chaque jour en France, des accidents spectaculaires et très graves dont vous avez connaissance par la presse écrite, la radio et la télévision.

Mais il se produit aussi chaque jour dans les villes de France, des accidents mineurs dont on parle peu. Ils ont pourtant des conséquences dramatiques pour celles et ceux qui en sont les victimes.

Quand deux véhicules entrent en collision à 30 km/h en ville, les chirurgiens constatent des blessures surprenantes au niveau du visage pour le conducteur et son passager avant, lorsque ceux-ci ont négligé d'attacher leur ceinture de sécurité.

DES RISQUES MAL CONNUS.

Dans la plupart des chocs, il se produit une projection du conducteur non ceinturé contre le volant. Le pre-

mier risque est constitué par le choc de la cage thoracique contre la colonne de direction, choc qui provoque des fractures de côtes. Il existe un second risque moins connu : le visage heurte le volant, et il n'est pas rare que plusieurs dents du maxillaire supérieur soient bousées et que la mâchoire inférieure elle-même, soit fracturée.

Un telle blessure prive la victime de toute possibilité de mastication et elle ne peut s'alimenter qu'avec des nourritures liquides.

Par ailleurs, la destruction de l'appareil dentaire dans ces conditions, s'accompagne de l'éclatement des lèvres dont la cicatrisation est longue et douloureuse.

Pour le passager non ceinturé, la projection en avant se termine dans la majorité des cas, par un choc contre le pare-brise. Généralement celui-ci

éclate et peut provoquer des blessures du visage sous la forme de multiples déchirures dont les traces sont indélébiles.

Mais vous imaginez aussi le risque énorme que ce type d'accident représente pour les yeux. En plus de la destruction des capacités visuelles, c'est parfois la qualité du regard, expression même de notre personnalité, qui est mise en cause.

DE VÉRITABLES TRAUMATISMES PSYCHOLOGIQUES.

Ainsi, ces accidents en ville, qui ne mettent pas nécessairement la vie en danger, sont à l'origine de blessures que l'on peut considérer comme de véritables traumatismes psychologiques.

En effet, quoi de plus grave, de plus déprimant pour une femme que d'être marquée à vie dans son visage ou son regard? Quoi de plus pénible aussi que de devoir subir des interventions répétées pour reconstruire un appareil dentaire brisé ou extraire des dizaines d'éclats de verre enfoncés dans la peau du visage?

La ceinture de sécurité est le seul moyen efficace pour diminuer dans des proportions impressionnantes, les risques de cette nature car elle vous maintient à votre place dans la voiture en cas de choc.

Vous devez prendre l'habitude de l'attacher systématiquement quelque que soit la longueur de votre trajet. Après quelques jours d'effort, vous ne pourrez plus vous en passer et vous aussi vous serez convaincu qu'un petit clic vaut mieux qu'un grand choc.



Un petit clic vaut mieux qu'un grand choc.

DÉLÉGATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

ce véhicule super-équipé-blindé. Le hiatus serait que « *ma voiture est tellement sûre que je ne risque rien* », – une confiance totale dans la sécurité matérielle – alors que les dégâts aux corps sont liés aux lois toujours présentes de la physique : un choc est un choc.

Et si l'on montrait plus souvent ce qu'est un « grand choc » ?

Le spectateur d'un « vrai » accident ressort rarement indemne des images très violentes qu'il fixe pour longtemps dans sa mémoire. Et même celui qui a cassé ses

lunettes contre une planche de bord parce que non ceinturé s'en souvient durablement. Et lorsque l'on organise une séance de prévention avec crash-test entre une voiture à 50 km/h et un cyclomoteur avec mannequin, séance violente et bruyante, il y a un grand silence parmi les collégiens qui y assistent !

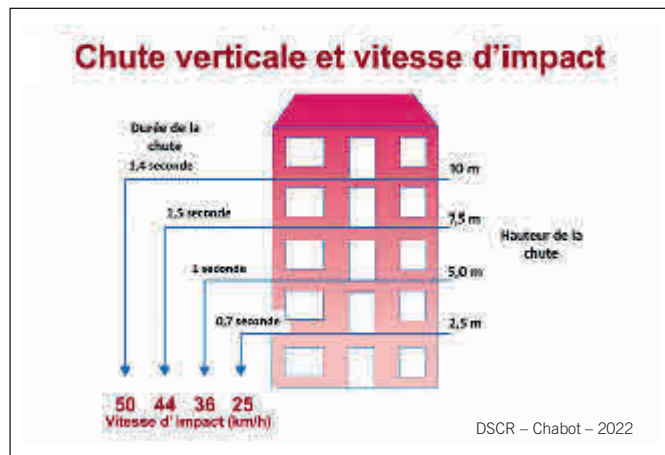
Alors, peut-être simplement pour commencer quelques spots de crash-tests bien démonstratifs à l'entame des journaux télévisés de grande audience ou glissés subrepticement sur les écrans des réseaux sociaux ?

⁽⁵⁾ ONISR – La sécurité routière en France – Bilan de l'accidentalité de l'année 2021 – Septembre 2022.

⁽⁶⁾ Le registre du Rhône des victimes d'accidents de la circulation routière détient sans doute des informations plus précises sur les effets physiques de l'absence de ceinture dans les accidents corporels.

Quelques rappels de sciences physiques

Les notions d'énergie imputables à la vitesse d'un véhicule et de fragilité du corps humain face aux forces en présence générées par un choc restent très abstraites et difficiles à appréhender. Le confort grandissant des véhicules distille le sentiment d'une sécurité qui reste pourtant toute relative. Les lois des sciences physiques fixent des ordres de grandeur qui permettent de mieux saisir les échelles de forces en jeu.



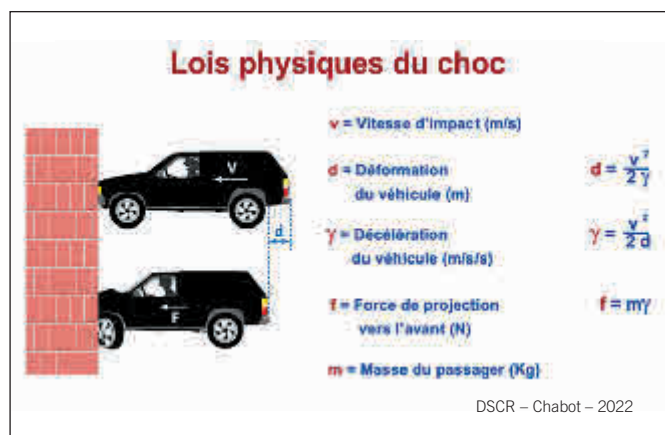
Application

- Le véhicule qui roule à la vitesse « v » de 50 km/h (14 m/s) percute perpendiculairement un mur qui ne se déforme pas.
- La déformation « d » mesurée après le choc est de 1 mètre.
- La décélération « γ » subie par les occupants ($\gamma = v^2 / 2 \cdot d$) est donc de 98 mètres seconde par seconde (98 m/s/s).
- La force de projection ($f = m \cdot \gamma$) sur l'avant pour un occupant de 70 kg – est alors de : $f = 70 \text{ kg} \cdot 98 \text{ m/s}^2 = 6\,860 \text{ Newtons}$ (en kg : 700 kg).
- La ceinture de sécurité opposera une force de 700 kg^(*) au mouvement de projection des occupants vers l'avant. C'est 14 fois plus que celle pouvant être opposée par les bras d'un conducteur.**

Pour information : l'accélération « g » due à la pesanteur est de $\approx 9,81 \text{ m/s}^2$.

La décélération de 98 m/s/s subie dans ce choc est donc de 10 fois la pesanteur naturelle. On parle de « 10 g ». Si Marcel qui pèse 80 kg avait ces 10 g sur les épaules, il pèserait 800 kg...

(*) Kilogramme-force.



Bon à savoir :

Quelques repères

- La ceinture est moins portée à l'arrière qu'à l'avant.
- La ceinture est moins portée dans les grandes agglomérations.
- La ceinture est moins portée sur autoroute (cf. encart).
- La ceinture est moins portée dans les véhicules utilitaires.
- La ceinture est moins portée la nuit.
- La ceinture est moins portée par les occupants alcoolisés.
- La ceinture est 2 fois moins portée chez les 18-34 ans que chez les 65 ans et +.

Des arguments qui frappent

- **La vitesse de déplacement du corps** non ceinturé dans l'habitacle est celle du véhicule au moment du choc : C'est toujours très violent.

- ✎ La ceinture de sécurité permet de maintenir le corps solidaire du siège et de réduire les lésions.
- ✎ La ceinture de sécurité peut éviter le contact du tronc et du visage avec l'airbag déployé.
- ✎ La ceinture peut permettre de rester conscient pour sortir du véhicule.

- **Un passager arrière non attaché** peut être projeté...

- ✎ Contre les sièges de l'avant.
- ✎ Contre le pare-brise, le tableau de bord ou les sièges de l'avant.
- ✎ Contre les occupants des places de l'avant.
- ✎ *Le passager arrière non attaché met ainsi sa vie en danger, mais aussi celle des occupants des places de l'avant.*

- **Petits déplacements** : un choc à 40 km/h est le même sur un parcours routier ou lors d'un petit déplacement en ville. Se souvenir : la majorité des acci-

dents mortels (75 %) surviennent à proximité du domicile.

- **Les enfants à l'arrière** : un grand classique, le trajet vers l'école. « *Pas loin, il n'y en pas pour longtemps, je ne roule pas vite...* ». Et pas de ceinture. Même raisonnement que ci-dessus : le risque est le même. Une place pour un enfant. Chaque enfant à sa place. Et ceinturés.

- **Les enfants à l'avant** : pas d'enfant à l'avant avant 10 ans – et toujours en considérant sa corpulence qui n'est généralement pas adaptée aux dimensions du siège et de la ceinture. En cas de choc, le corps risque de glisser sous le harnais (« *Sous-mariner* ») ou au contraire être éjecté par le haut, ce qui annule l'effet de la ceinture pour le solidariser avec le siège.

- **Éduquer** : le modèle « parent » dans toute sa puissance : les enfants nous observent et si le modèle est défaillant : « *Parents non ceinturés = enfants en danger* ».

- **Les lésions liées au choc avec ceinture** : le corps est retenu par la ceinture, mais selon la décélération

subie et la pression, celle-ci détermine des lésions parfois importantes. Mais quand elles sont importantes, c'est que sans ceinture... Alors sourire aux infirmières...

- **Ceinture et airbag : l'un et l'autre.**

Nous empruntons des informations dans un article de la revue de l'*Automobile Club de Suisse (ACS)*⁽⁷⁾. *Sans ceinture, les airbags sont inutiles – lors d'un accident sans ceinture, les airbags seuls ne sont pas en mesure de retenir les passagers avant. Leurs genoux et leurs cuisses heurtent le tableau de bord et la colonne de direction et les deux passagers crèvent l'airbag avec leur poitrine et leur tête, puis on constate des collisions avec le pare-brise et le toit de la voiture.*

Après l'impact, les passagers sont projetés vers l'arrière. Dans un crash-test, les jambes du mannequin-conducteur sont fléchies « presque comme repliées » dans la partie inférieure de l'habitacle, les genoux ont déformé le tableau de bord et les pieds sont cassés et coincés sous les pédales.

⁽⁷⁾ Automobile Club de Suisse – Wasserwerkergasse 39 – 3 000 Bern 13 – Suisse – info@acs.ch – +41 31 328 31 11.

Ceinture et réglementation

- **Réglementation concernant le conducteur**

Défaut de ceinture du conducteur – Infraction au Code de la route : amende de 4^e classe (135 €) + Retrait de 3 points sur le permis du conducteur.

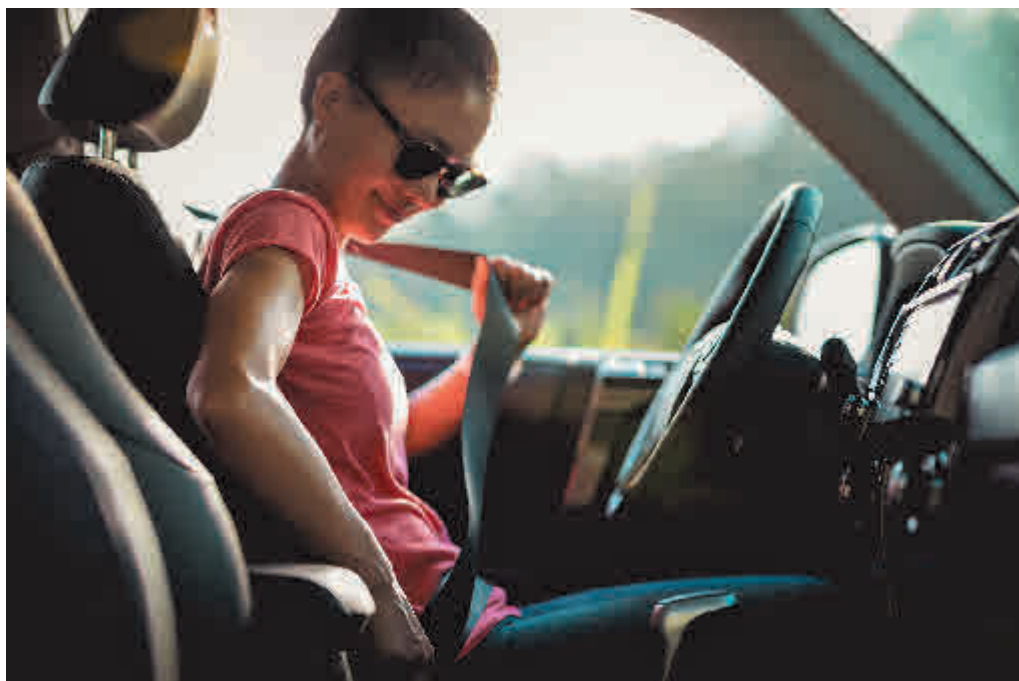
Responsabilité du conducteur d'un autocar : pas responsable si un passager n'est pas attaché, y compris pour les enfants âgés de moins de dix-huit ans. Il n'est donc pas passible de la peine d'amende.

- **Réglementation concernant le passager**

Défaut de ceinture du passager de plus de 18 ans – Infraction au Code de la route : amende de 4^e classe (135 €) + Pas de retrait de points sur le permis.

Défaut de ceinture du passager de moins de 18 ans – Le conducteur est responsable : amende forfaitaire de 4^e classe.

Défaut de ceinture du passager d'un autocar – Le conducteur d'un autocar ne



peut être porté responsable du non-port de la ceinture de ses passagers. Mais le passager d'un autocar doit être ceinturé. Le non-port par le passager est répréhensible et l'auteur de l'infraction, si âgé de plus de 13 ans, peut se voir infliger une amende.



Voir pp. 215-217.



👉 « Casser la vitesse ! »

Pierre LAGACHE et Jean-Luc CARL

La veille réalisée sur la presse quotidienne régionale est souvent riche d'enseignements sur nos évolutions sociétales. La récurrence des sujets abordés, les angles traités, les argumentaires déployés par les parties prenantes et les journalistes sont autant d'indicateurs précieux sur la compréhension de notre société.

L'idée motivant cet article a consisté à s'intéresser à l'expression « casser la vitesse ». La formule n'est pas nouvelle mais sa récurrence semble s'amplifier.

L'expression était présente dans une centaine d'articles de presse entre mi-décembre 2021 et mi-février 2022, alors que des élus, en début de mandat, à l'occasion des vœux de nouvel an, présentaient leurs projets.

Les territoires concernés sont parfois de toutes petites bourgades rurales jusqu'aux grandes métropoles (comme Tours et Lyon). Que nous apprend l'analyse d'une expression recueillie au plus proche des territoires ?

Des élus, en première ligne !

Les maires, conseils municipaux et leurs services techniques sont en 1^{re} ligne. Ils sont souvent seuls sous la pression des riverains ou des événements, ils cherchent à apporter des réponses à la demande de leurs concitoyens qui aspirent à plus de sécurité et de tranquillité.

Il s'agit alors pour l'exécutif, face aux vitesses jugées excessives, d'envisager l'éventail des solutions : une réglementation baissant la vitesse autorisée, un renfort de la signalisation, des aménagements visant à contraindre l'usager de la route à lever le pied...

Les Conseils Départementaux sont également très concernés. Leur difficulté réside dans la conciliation des aspirations locales avec l'enjeu de desserte d'un réseau départemental, du cadre réglementaire spécifique de ce réseau, de la cohérence globale des choix opérés, et de la contrainte de moyens nécessairement limités.

Si parfois, le champ du possible converge, il n'est pas rare que le rapport de force s'installe entre les communes et le département.

Des positions volontaristes des élus

Du point de vue de la commune, l'archétype est le village-rue, où la bourgade rurale traversée par une ou plusieurs routes

départementales. Le cas classique est celui des riverains qui manifestent leur mécontentement mais des élus, conscients du danger, prennent aussi parfois le devant en affichant leur volonté de « casser la vitesse » sur leur territoire.

Environ 20 % des articles font référence aux tragédies passées, gardées en mémoire : à Camaret-sur-Mer dans le Finistère. « *Les automobilistes roulent beaucoup trop vite dans la zone allant de Kerloc'h vers Camaret, où il y a déjà eu des accidents mortels* ». À Silmont dans la Meuse « *Une maison qui avait été détruite par un accident de voiture mortel* ».

D'autres élus ont conscience du risque et expriment leurs inquiétudes :

Dans la commune de Val-au-Perche dans l'Orne : « *Deux études vont être menées dans les communes de La Rouge et Saint-Agnan-sur-erre. Le but est de casser la vitesse sur cette route et la sécuriser mais il y a d'autres endroits que la municipalité souhaite observer* ».

À Malzéville en Meurthe-et-Moselle « *Avec la vitesse à laquelle roulent les véhicules, personne n'ose se garer sur la rue, comme il n'y a pas de places matérialisées. Résultat, les habitants se garent sur les trottoirs* ».

À Criel-sur-Mer, en Seine-Maritime, « *la mairie en appelle aux gendarmes pour réduire la vitesse là où il y a une grande ligne droite, et là où la vitesse des véhicules est élevée* » ; il s'agit de « *lutter contre*

l'insécurité routière qui touche notamment les axes départementaux de la ville ».

À Paimpol (22) – quartier de Kérity il est question de « *renforcer la sécurité des usagers du centre-bourg par l'aménagement d'un plateau surélevé au droit du parvis de l'église* » de « *renforcer la sécurité des usagers du centre-bourg* » et de « *sécuriser les entrées du bourg* ».

Des craintes légitimes pour les usagers vulnérables

À Ploulec'h dans les Côtes-d'Armor des élus veulent « *assurer la circulation des piétons sur la rue de la mairie* ». Toujours chez les Bretons à Grâces « *Doléances des riverains qui subissent trop souvent le passage d'individus ne respectant pas le Code de la route et mettent en danger les piétons* ».

Le Chemin de l'école est aussi une préoccupation majeure : en Moselle, à Veckring à l'entrée du village : « *Zoé (est) enfin en sécurité pour prendre le bus la menant au collège de Kédange* ». « *Sécurité sur le chemin de l'école : on (Saint-Pierre-du-Val dans l'Eure) est passé à côté du pire !* ». « *Avant, les parents pouvaient venir en haut en voiture mais parfois ils étaient stressés et roulaient trop vite* ». « *Un jour, deux gars s'amusaient à faire la course en voiture et ils ont failli renverser une maman et son petit garçon sur le passage piéton. On est passé à côté du pire !* » « *La création de trottoirs et de passages piétons va permettre*

un accès sécurisé pour les riverains et les enfants qui se rendent à la maternelle, de favoriser les déplacements doux. »

La mobilisation des habitants et notamment des riverains

La baisse des vitesses est très souvent une demande des riverains qui ont de fortes attentes et se mobilisent à titre individuel ou dans le cadre de collectifs. Ils manifestent souvent à l'aide de pétitions.

À Niaux dans l'Ariège « *Un plan de sécurisation de la traversée du village est attendu depuis de nombreuses années par les Niauxéens* ».

À Mézeray – au carrefour de Saint-Léger dans la Sarthe « *Les riverains ont envoyé un courrier depuis plus d'un an adressé à la communauté de communes... Christian Kramarz montait une pétition pour en finir avec les excès de vitesse dans la rue de la Chapelle-Rompue* ».

Le sondage est un bon moyen pour faire émerger la diversité des opinions : par exemple celui réalisé par la municipalité de Pont-à-Vendin (62), « *85 % des Pont-à-Vendinois interrogés sont favorables à la diminution de la vitesse* » « *903 personnes sur 966 interrogées déclaraient que la vitesse était un vrai problème et qu'il fallait mettre en place des dispositifs* ».

Moins de vitesse = plus de qualité de vie

Si la question de la sécurité est clairement le sujet le plus évoqué, un discours plus global est exprimé dans certains articles. Il y est question de qualité de vie.

Le « *joli village, mérite d'être admiré et non pas traversé à vive allure* » il faut « *garder la qualité de vie* ». Des élus ont conscience des

atouts du monde rural et rêvent de « *commune attractive. Cette situation nous conduit à être vigilants pour offrir à la population un cadre de vie de qualité* ». Il s'agit également d'accueillir de nouveaux habitants. Les élus souhaitent « *la mise en valeur du cadre de vie des villages historiques, favoriser des mobilités sûres et durables* ».

Pour une circulation apaisée à Cahors : « *À Cahors, on souhaite une circulation plus calme et plus de sécurité. Autant pour les vélos que pour les piétons et les automobilistes. De ce fait, la circulation dans l'hyper centre de la ville est désormais limitée à 30 km/h* ».

Quelques réflexions pour conclure...

« Casser la vitesse » des conducteurs trop pressés a été longtemps une réponse apportée à des riverains soucieux de leur sécurité. L'analyse de cette centaine d'articles

nous semble porter une nouvelle aspiration, plus collective, davantage portée par les élus locaux et s'inscrivant de plus en plus dans une vision sociétale guidée par le besoin d'une meilleure qualité de vie. Le terme de circulation apaisée incarne bien cette tendance de fond.

Enfin, terminons par un questionnement. À aucun moment, d'après cet échantillon de plus de 100 articles, les motards n'ont été cités. Est-ce lié à leur présence moins nombreuse, à leurs gabarits moins imposants ou faut-il y voir la peur qu'inspirent leurs vrombissants groupes de pression ? Chacun se fera son opinion...



Voir pp. 118-137.



Les ralentisseurs hors la loi ?

Les associations d'automobilistes opposés aux ralentisseurs arguent de non-conformité des types dos d'âne ou bien d'absence d'existence légale pour les coussins berlinois.

Le décret n° 94-447 du 27 mai 1994 déjà cité décrit précisément la norme et les conditions de réalisation des ralentisseurs de type dos d'âne ou de type trapézoïdal. La portée restreinte de ce texte est évoquée pour prétendre que seuls les ralentisseurs de type dos d'âne et trapézoïdal, conformes à la norme 98-300, sont aujourd'hui légaux.

Les coussins berlinois (ou lyonnais en béton), plateaux traversants... et autres aménagements de sécurité, sont effectivement non couverts par le décret et ne font l'objet, actuellement, d'aucune norme. Il existe cependant un guide de recommandations du CEREMA (ex CERTU)⁽¹⁾ intitulé « guide des coussins et plateaux », mis à jour en 2010, qui décrit précisément caractéristiques et conditions de réalisation, mais qui est considéré par les opposants comme « dénué de valeur réglementaire ».

En fait, beaucoup de textes permettent de conclure qu'il y a bien une assise légale à la réalisation de coussins et de plateaux sur la voirie ouverte à la circulation du public :

- La réponse ministérielle du 16 mars 2021 spécifiant que ce type d'aménagement demeure autorisé car, à ce jour, il n'a pas été spécifiquement interdit⁽²⁾.
- L'instruction interministérielle sur la signalisation routière dans son article 28-1 précise bien la prise en compte juridique des coussins et des plateaux. Son article 118-9 décrit les marques de signalisation horizontale à réaliser pour signaler « les aménagements de sécurité » dont les ralentisseurs type coussins et les plateaux.
- Enfin, il existe des règles de l'art quant aux produits utilisés, leur mise en œuvre, leur implantation et suivi dans le temps, elles sont rassemblées dans le guide « Coussins et plateaux » CEREMA de 2010.

Le décret et la norme ne visent que les aménagements d'infrastructure les plus contraignants et non tous les dispositifs qui peuvent suffire dans bien des cas à aboutir à une modération de la vitesse.

⁽¹⁾ <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/guide-coussins-plateaux>

⁽²⁾ <https://questions.assemblee-nationale.fr/q15/15-34560QE.htm>





↳ Vie de la Ligue

↳ L'accompagnement des victimes : un sujet au cœur de la réflexion du Conseil d'Administration

Le 5 novembre, le Conseil d'Administration de la Ligue avait placé la question de l'accompagnement de victimes comme sujet majeur d'un ordre du jour qui a nourri un riche échange entre les administrateurs. Le premier constat partagé est celui de l'insatisfaction des victimes accompagnées par nos associations vis-à-vis de la justice. Notre appareil judiciaire est jugé de façon très récurrente, trop lent, peu à l'écoute, non accessible... Tous ces manquements créent un sentiment chez la majorité des victimes d'une non-considération de leurs souffrances et de leur quête de reconnaissance et de réparation.

L'insuffisance des peines prononcées même dans des cas extrêmes interrogent alors sur la notion même de justice. Des cas de harcèlement vis-à-vis des familles de victimes de la part des accusés, sans réaction de la justice et des forces de sécurité ont été également évoqués.

Notre société n'a toujours pas de réponse adaptée au problème des multi-récidivistes qui retrouvent très souvent la possibilité de reprendre le volant dans des délais qui restent totalement incompris par les victimes. La Ligue n'a jamais milité pour une augmentation significative des peines de prison mais plutôt pour une exclusion de la route. Le sport pratique bien, sans discussion, le « carton rouge » qui exclut du terrain.

Claude Lienhard, avocat et membre du Conseil d'Administration Nice plaide pour demander une évolution de la loi (Code pénal et Code procédure pénale) considérant mieux les victimes et leurs familles. Il assure notamment un suivi de la démarche du Sénateur Laurent Somon pour demander une infraction spécifique d'homicide routier⁽¹⁾.

Une certitude : les marges de progrès pour l'accompagnement et la réparation auprès des victimes sont importantes et la Ligue contre la violence routière restera mobilisée sur ce sujet essentiel.

Quelques temps après ce Conseil d'Administration, la Ligue a participé au colloque organisé le 2 décembre par le ministère de la Justice. Ce colloque fait suite au rendu du rapport « *Comment améliorer l'annonce des décès* » remis en octobre 2019 à Madame la Ministre de la Justice, Garde des Sceaux. Ce rapport, auquel la Ligue a contribué⁽²⁾ contenait 18 propositions. Ce colloque avait pour objectif de présenter la mise en œuvre de ces 18 recomman-

dations et tout particulièrement la circulaire interministérielle⁽³⁾ relative à l'annonce de décès et au traitement respectueux du défunt et de ses proches. Mme Alexandra Louis, déléguée interministérielle à l'aide aux victimes, nous a par ailleurs informé qu'un nouveau centre de ressources dédié aux victimes était en cours de finalisation.

Nous reviendrons dans un prochain numéro plus en détail sur les pistes opérationnelles abordées lors du colloque ainsi que sur le positionnement et l'action de la Ligue concernant les victimes.



⁽¹⁾ Voir *Pondération* n° 124 – p. 19 – juin 2021.

⁽²⁾ « *Comment améliorer l'annonce des décès ?* » Ministère de la justice – Délégation Interministérielle à l'Aide aux Victimes (DIAV). Juillet 2019.

⁽³⁾ Circulaire du 2 décembre 2022 téléchargeable sur <https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/45383?origin=list>

↳ Temps fort : Assemblée Générale Extraordinaire (AGE) du 8 décembre 2022

Cette assemblée aura été un temps fort de la vie associative puisqu'elle a été marquée par la création d'un nouveau poste de président(e) d'honneur. Le Conseil d'Administration, qui a suivi cette AGE, a nommé Chantal Perrichon, Présidente d'Honneur de la Ligue contre la violence routière. La présidence de l'association nationale est assurée par Jean-Yves Lamant (cf. édito de ce numéro).

À lire absolument !

« Petite histoire politique du 80 km/h »

Fin 2017, l'annonce de l'abaissement à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les routes départementales surprend l'opinion. La mesure est portée par les experts et souhaitée par l'Europe. Mais le retour du politique et des territoires ne se fait pas attendre et le 80 km/h s'installe au cœur de la protestation des Gilets jaunes.

Doit-on alors parler d'erreur ou de courage politique ? Petite histoire politique du 80 km/h ne fait pas le récit d'un échec, mais rend compte de la difficulté d'agir, pour la sécurité routière, dans une société parfois ingouvernable.

Fabrice Hamelin est directeur adjoint de l'Institut d'études politiques de Fontainebleau (Université Paris-Est Créteil). Maître de conférences (HDR) en science politique, il est chercheur au LiPHA (UR7373). Ses travaux portent sur les politiques de sécurité et de sûreté dans les transports ainsi que sur l'acceptabilité sociale de l'innovation publique.

Ouvrage paru le 28 novembre 2022 aux éditions l'Harmattan – 128 pages.



Suite à la décision du Conseil d'État⁽¹⁾, le ministère des Transports a organisé une première concertation avec les différents acteurs concernés, comme il s'y était engagé. Avec les deux associations *Respire* et *Ras le scout*, la Ligue contre la violence routière, représentée par Jean-Yves Lamant, a été reçue par le ministre Clément Beaune. Cet échange s'est tenu le vendredi 4 novembre.

Ce dernier a confirmé qu'il était favorable à la mise en place d'un contrôle technique pour les scooters et les motos. Cela signifie que les engins avec des moteurs de plus de 125 cm³, mais aussi les petites cylindrées de 50 cm³, seraient concernés par la mesure à prendre.

Le Ministère s'est engagé à actualiser le décret de 2021, abrogé l'été dernier – décision finalement annulée par le Conseil d'État –, avant de publier un arrêté d'application qui définira les détails du dispositif (points de contrôle, périodicité, paramètres...). Le gouvernement s'est engagé à ce que les textes en question soient prêts



avant la fin de l'année. Une consultation du public doit ensuite se tenir au début de l'année 2023, pour une entrée en vigueur du contrôle technique d'ici à la fin du premier semestre de l'année prochaine. À suivre...

⁽¹⁾ Voir *Pondération* n° 127 – p. 11 – juin 2022.

📁 Conseil National de la Sécurité Routière : les positions exprimées par la Ligue

C'était une première pour Jean-Yves Lamant qui a siégé à la séance du 28 novembre 2022 du CNSR⁽¹⁾. Dans un contexte où il est impératif d'interpeller l'État sur l'urgence à agir efficacement, le rôle de la Ligue a été de se positionner clairement et fermement sur l'ensemble des sujets figurant à l'ordre du jour :

- L'approche Système Sûr et sa mise en œuvre en France avec une approche des données nécessaires pour cette approche.

Les autres thèmes abordés sont en lien avec les 9 commissions suivantes :

- Médicaments et conduite.
- L'indispensable reconnaissance des blessés.

- Mobilisation des Branches professionnelles sur le risque routier.
- Infrastructures et usagers vulnérables.
- Mieux prévenir, dépister et intervenir contre la conduite sous influence : alcool et stupéfiants.
- Évaluer, prévenir et réduire les blessures psychologiques.
- Pour des infrastructures urbaines propices aux déplacements de tous les usagers.
- De la bonne utilisation des aides à la conduite.
- Mieux lutter contre l'usage du téléphone en circulant : un distracteur qui piège.

Interventions de la Ligue contre la violence routière

- ➔ Il est nécessaire pour la France de s'aligner sur l'Europe pour réaffirmer l'objectif clair de diviser par deux le nombre de tués et de blessés graves durant la décennie 2020-2030 et de s'y tenir, mais aussi de tendre vers le zéro tué et zéro blessé grave en 2050 comme l'Europe s'y est engagée. Il est très important à mentionner que la France a pris le même engagement de cette vision zéro en 2050. Il s'agit de la seule boussole qui doit guider nos actions. Rappelons ici, que l'objectif zéro accident avait été associé dès 1992 au logo de la Ligue. Sur ce sujet comme beaucoup d'autres, la Ligue a été pionnière.
- ➔ Pour se donner toutes les chances d'atteindre les objectifs fixés en 2030 et 2050, la Ligue demande à ce que soit construite une feuille de route claire comprenant les mesures nécessaires à prendre. Ces mesures nécessaires devront être rendues acceptables par un effort de pédagogie et de communication. L'acceptabilité ne doit pas être un préalable.
- ➔ Parmi les critères d'évaluation à prendre en compte dans les mesures à mettre en place figure la capacité à dissuader les mauvais comportements.
- ➔ La lutte contre la désinformation n'est pas suffisante. Il faut sacraliser l'expertise au sein du CNSR, s'imposer de la rigueur, et n'accepter les chiffres dans les débats que si ceux-ci sont véritablement sourcés.
- ➔ Importance de la mise en œuvre de la boîte noire accidentologique (enregistreur de données d'accident) pour aider à déterminer de manière plus rapide et certaines les responsabilités et faire gagner du temps à la justice, ce qui procède aussi du respect des victimes. Un point de vigilance : l'Europe et la France auraient refusé que la vitesse soit un des paramètres à mesure par cet enregistreur d'accident qui doit être monté sur tous les véhicules homologués à partir du 1^{er} juillet 2022. Cette hypothèse n'est pas recevable. À tel point que le représentant de l'ETSC⁽²⁾ a lancé un appel solennel à la France pour qu'elle demande une réécriture de ce règlement européen qui intégrerait explicitement la vitesse comme paramètre à mesurer.
- ➔ La France a des progrès à faire en matière de respect des familles des victimes. De nombreuses expériences vécues témoignent d'une insuffisance de respect.
- ➔ Dans le contexte de l'abandon de la conduite par les personnes très âgées et diminuées physiquement, il est nécessaire d'associer l'entourage de la personne concernée, en particulier pour ce qui concerne l'avis médical dont il faut qu'il soit partagé par l'entourage.

⁽¹⁾ Le Conseil national de la sécurité routière a été créé par décret le 28 août 2001. Cet organisme, composé d'élus, d'associations, d'entreprises et d'administrations, a été créé pour être un lieu de débats et une instance de conseil pour le gouvernement en matière de sécurité routière. Mis en sommeil en 2008, il a été réinstallé en 2012.

⁽²⁾ *The European Transport Safety Council* est une organisation indépendante à but non lucratif basée à Bruxelles qui se consacre à la réduction du nombre de morts et de blessés dans les transports en Europe.



↳ Vie des asso's

↳ L'AD du Rhône mobilisée sur le projet des voies lyonnaises

La Métropole de Lyon travaille sur le projet des voies lyonnaises qui vise à créer un réseau cyclable de grande capacité pour accélérer le développement de la pratique du vélo. L'enjeu consiste à aménager et développer un réseau de pistes séparées et continues pour permettre des déplacements en vélo sécurisés. Depuis octobre 2021, l'association départementale Rhône de la Ligue contre la violence routière (Ligue 69) participe, à un rythme devenu mensuel, aux réunions techniques organisées par la Métropole de Lyon en tant que maître d'ouvrage du projet. « Ces réunions techniques se tiennent entre les associations et le directeur de projet » indique Michel Pons président de la Ligue 69.

« Après des décennies de développement de petits bouts de pistes cyclables, avec de nombreux cheminements sur les chaussées pour le trafic automobile, la Ligue 69 accueille volontiers ce projet. »

Cependant la vision principalement cycliste du projet cache de nombreux écueils. Ainsi pour la voie lyonnaise n° 8, le projet proposait d'installer une voie verte sur un trottoir en plein centre-ville, le long de magasins et d'habitations. « Nous avons protesté contre un tel agencement qui a finalement été abandonné. » précise Michel Pons qui évoque également d'autres difficultés.

Ainsi, la voie lyonnaise n° 1 a été développée sans tenir compte des alertes de l'association en amont du chantier, et ce



Le projet de voies lyonnaises.

n'est qu'après sa réalisation sur un premier tronçon d'un kilomètre que ces alertes ont été prises en compte. La traversée d'une voie express cyclable par les piétons, notamment les déficients visuels, n'a pas été aménagée de manière sécurisée. La suppression de places de stationnement automobile en surface conduit à une forte augmentation du stationnement sur trottoir sans que les aménagements de voirie ne s'y opposent alors que le manque d'effectifs de la police municipale conduit à une faible verbalisation de ces infractions au Code de la Route.

« Nous sommes intervenus pour signaler les dangers pour les usagers de la rue des chantiers tels qu'ils ont été menés, plutôt

dans la précipitation : trottoirs étroits mis en partage entre cyclistes et piétons, accès impossible au transport en commun pour les personnes à mobilité réduite. » regrette le président de l'association.

La séparation des flux de vélos et trottinettes des flux de véhicules à moteur est à l'évidence un moyen d'éviter les collisions entre ces modes de transport. Pour l'instant, malgré un affichage de sécuriser les déplacements de tous les modes actifs par le biais des voies lyonnaises, la sécurité des piétons reste à améliorer. « On ne fait pas traverser une autoroute à des piétons : comment faire traverser par des piétons un flux constant de vélos et de trottinettes circulant à vitesse élevée ? » conclut Michel Pons.

↳ L'AD Savoie-Haute Savoie en assemblée générale

L'association de la Ligue contre la violence routière des 2 Savoie qui compte une quarantaine de membres a tenu son Assemblée Générale à Annecy le vendredi 25 novembre 2022. Cette Assemblée Générale a été l'occasion pour le président, Michel Charvin de rappeler les objectifs et priorités de l'association interdépartementale qui s'appuient sur les orientations nationales.



Membres du Bureau : Michel Charvin (3) : Président, Monique Lamant (4) : Fondatrice de la Ligue de Haute-Savoie en 1989 et Présidente d'Honneur. Michèle Veyrat-Delachenal : Secrétaire, Serge Vincleire (2) : Trésorier. Membres du Conseil d'Administration : Marie-José Obringer, Karine Djinderdjian, Bernard Héritier, Jo Tilliet (1), Jean Joubert, Alain Laxenaire (6), Michel Lamant (5).

Agir sur la vitesse (soutien du 80 km/h et au 30 km/h en centre-ville, systématisation des radars sur les zones de chantiers...). **Évoluer vers une meilleure protection des plus vulnérables** (piétons, cyclistes, motos, trottinettes électriques...). **Accompagner et donner assistance aux familles des victimes de la route. Promouvoir les technologies de sécurité routière (boîte noire par exemple). Faire évoluer la gouvernance de la sécurité routière pour une plus grande efficacité.**

Cette Assemblée Générale fut l'occasion de rappeler les actions récentes menées par l'association. « Nous sommes particulièrement mobilisés sur la sensibilisation à la sécurité routière. » précise Michel Charvin. « Nous avons participé aux forums des associations : Albertville et Annecy. Les jeunes sont aussi une priorité avec des interventions dans les écoles, collèges, lycées et un club de modélisme auto, auprès de plus de 250 élèves du Lycée Jean Moulin d'Albertville. »

« L'action de lobbying auprès des élus, présidents de départements, et responsables départementaux des routes est aussi

un travail essentiel » considère le président de l'association, « Il en est de même pour notre intervention régulière dans les médias locaux ».

La présence de l'association auprès des instances figurent également au bilan de l'année écoulée : participation à une réunion du Comité d'Éducation à la Santé, à la Citoyenneté et à l'Environnement de la cité scolaire Jean Moulin à Albertville, participation active à une réunion en préfecture sur la sécurisation des Passages à Niveau (PN) de Haute-Savoie.

Les perspectives pour 2023 se dessinent déjà : participation au forum de prévention, intervention auprès de classes de terminales...

Enfin, point d'association sans adhérents... et sur ce point, le président de l'association affiche l'ambition pour la prochaine année « Nous devons trouver de nouveaux adhérents pour être plus efficace et mener plus d'actions concrètes. Notre objectif est clair : que chaque adhérent puisse convaincre chaque année une nouvelle personne de devenir adhérent de la Ligue ».

Associations départementales



Si dans la liste suivante, vous ne trouvez pas de contact pour votre département, adressez-vous au Siège : 15, rue Jobbé-Duval – 75015 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 – Résidence le Parc – 22, rue des Casernes – 01000 Bourg-en-Bresse – Tél. : 09 63 66 43 25 – 06 84 51 10 09 (annecombier@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 :** Thierry Asfaux-Grenier – Les Grispaillies – 15220 Saint-Mamet-la-Salvetat – Tél. : 06 61 70 32 36 (ultrasports15@orange.fr)

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 Tarroux – 26, chemin de la Naitoure – 25000 Besançon – Tél. : 03 81 88 39 09 (ctarroux25@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 (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@free.fr) – (www.violenceroutiere-jura.fr) <http://facebook.com/liguejura>

41 – Loir-et-Cher : **Correspondant :** Jean-Luc Carl – 15, rue Bel Air – 41000 Blois – Tél. : 02 54 42 64 74 (violenceroutiere41@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 Jansem – 54, rue de la Croix Saint-Joseph – 57155 Marly – Tél. : 06 12 12 78 20 (violenceroutiere57@gmail.com) – (<https://violenceroutiere57.fr/w/>)

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

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

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

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

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

Invitée permanente : Chantal Perrichon



➔ Bureau national

Présidente d'Honneur : Chantal Perrichon

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

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 : Pierre-Gérard Bazillou – (tresorier@violenceroutiere.fr)

Secrétaire Général :

Hervé Dizy – (secretaire.general@violenceroutiere.fr)

Secrétaire Général Adjoint :

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

Secrétaire Général Adjoint et coordinateur

des Associations Départementales :

Nicolas Gou – (coordonateur.national@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 Laille, Ghislaine Leverrier, Jean-Marie Leverrier, Claude Lienhard,

Chantal Perrichon.

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.

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 !
sur www.violenceroutiere.fr**

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère :

Je renouvelle mon adhésion :

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél. : Profession :

E-mail :

Cotisation et abonnement : 36 € Cotisation seule : 30 € Abonnement à Pondération : 9 €

Cotisation couple : 50 € Autre montant :

Chèque à libeller à l'ordre de : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**

Bulletin à renvoyer à : **Adresse de votre association départementale**

ou 15, rue Jobbé-Duval – 75015 PARIS

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