



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **Rôle de la
Police municipale**
p. 10

➔ **Annonce
aux victimes**
p. 16

➔ **Sécurité routière
au Chili**
p. 18

➔ **Jacques Chirac** **DOSSIER** p. 11
et la sécurité routière

*« Et je veux vous dire
que je condamne
ceux qui font de la vitesse
un argument de vente »*



SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 4 – Les chiffres d'octobre 2019
- 5 – Les SUV « véhicules utilitaire sport »,
des fléaux pour la sécurité routière
Peut mieux faire !
- 6 – Des mots qui font mal !
C'est l'histoire d'un maire débordé...
- 7 – Une violence insoutenable envers
les victimes de la route et leurs familles
Adoptez le « mode conduite » !
- 8 – *Nudger* la sécurité routière !
- 9 – Danger et risque :
deux termes à ne plus confondre !
- 10 – De l'inégalité du conducteur alcoolisé
devant la loi ou du rôle limité
des policiers municipaux dans la lutte
contre l'insécurité routière
- 11 – Dossier : L'engagement de Jacques Chirac
pour la sécurité routière
- 15 – Lu pour vous
- 16 – Remise du rapport
« Comment améliorer l'annonce des décès »
- 18 – Mon combat contre la vitesse au Chili
- 19 – Revue de presse
- 21 – Vie de la Ligue
- 26 – Vie des asso's
- 27 – Associations départementales
- 28 – Conseil d'administration,
Bureau national et bulletin d'adhésion

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

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

Directrice de la publication :
Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :
Pierre Lagache

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

Crédits Photos : © François Cepa (couverture), © kay fochtman (p. 5), © Shocky (p. 6), © Chlorophylle (p. 10), © Patrick Kovarik / AFP POOL / AFP (p. 11), © alfa27 (p. 16-17), © Actu.fr et © Franck Boileau (p. 19), © edgarphotodj (p. 22).

UNE ÉVIDENCE...



Il est bien rare qu'une nouvelle mesure en matière de sécurité routière soit plébiscitée. Vécue par beaucoup comme une nouvelle contrainte, une restriction de liberté individuelle, ou encore une occasion pour l'État de remplir abusivement ses caisses..., tout renforcement ou durcissement de la réglementation impose très souvent au pouvoir politique d'affronter le risque de l'impopularité.

La volonté, au plus haut niveau de l'État, est donc un élément clé, seul capable de générer des améliorations importantes et rapides de la sécurité sur nos routes. Le courage politique est donc essentiel, et dans ce registre, l'action portée par Jacques Chirac lors de son dernier mandat présidentiel

peut être qualifiée d'exemplaire. L'hommage à l'homme et son bilan est donc apparue comme une évidence.

Comme en témoignent les récentes rencontres de la Ligue contre la violence routière au niveau international, et relayées dans ce numéro, notre association est régulièrement amenée à apporter son témoignage sur les facteurs clés de succès d'une politique de sécurité routière. Ces sollicitations nous donnent l'occasion de belles rencontres avec des hommes et des femmes dont le courage nous impressionne parfois, et nous rassure toujours..., car nous savons à quel point la conviction et l'engagement sont essentiels.



Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

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

Nos Valeurs

Indépendance

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

Rigueur

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

Proximité

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

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



Chantal PERRICHON,
Présidente de la Ligue
contre la violence routière

Dans le panégyrique élaboré par les médias à l'annonce du décès de Jacques Chirac, force fut de constater qu'épargner des vies en refusant de porter la guerre en Irak l'emportait de loin sur les 40 000 vies sauvées et les dizaines de milliers de handicaps évités en France, depuis 2003, grâce à sa politique menée contre la guerre civile permanente de la violence routière.

Durant la campagne pour les élections présidentielles de mai 2002, nous avons pu constater l'évolution du Président qui, hésitant au départ, s'était engagé en avril 2002 à supprimer l'amnistie présidentielle pour toute infraction au Code de la route s'il était élu, ce qui revenait à prendre à rebrousse-poil une fraction de l'électorat. Cette particularité française causait alors la mort de cinq à six cents personnes à chaque élection, de nombreux conducteurs relâchant leur comportement. Nous écrivions à l'époque dans *Pondération*⁽¹⁾ que nous voulions « *en finir avec l'amnistie parce qu'une majorité de Français aurait une piètre opinion d'un Président qui inciterait à l'inobservance de la loi pour gagner quelques voix en évitant de déplaire à un petit pourcentage de conducteurs en infraction* ». Cette promesse tenue, et l'annonce faite lors du 14 juillet 2002 sur la priorité donnée aux enjeux humains (le cancer, le handicap, l'insécurité routière) commençaient à entamer notre scepticisme. Tant de discours, de protestations de bonne foi, lors des gouvernements précédents, pour aboutir à des échecs scandaleux, nous avaient rendus méfiants. Et pourtant... Entouré de collaborateurs compétents⁽²⁾ investis de la confiance du Président, tout fut mis en œuvre pour obtenir rapidement des résultats. Une succession de décisions, basées sur la connaissance et l'expertise, mit un terme à la démagogie des cinq années précédentes au profit de la vie des citoyens. J. Chirac, « homme de voiture », toujours pressé, avait évolué et au contact du monde rural, avait pris conscience que la violence routière endeuillait cruellement les familles qu'il rencontrait.

Médusés, nous allions être les témoins d'une succession d'événements tous plus symboliques et porteurs d'espoir les uns que les autres. Ainsi, le 17 septembre 2002, au théâtre de l'Empire, plus de mille personnes furent conviées en présence du Premier ministre J.-P. Raffarin, de son prédécesseur A. Juppé et d'une dizaine de ministres dont N. Sarkozy, en charge de l'Intérieur, G. de Robien, des Transports, D. Perben, de la Justice, etc. Plusieurs heures durant, ministres, experts et associations témoignèrent sur la violence routière et proposèrent des décisions. Le 27 septembre, le Président de la République prononça un discours visionnaire au Mondial de l'automobile. « *Deux impératifs qui s'imposent de plus en plus à tous, et notamment aux jeunes : c'est le respect de l'environnement et de la sécurité routière... Nous savons tous les risques que les émissions de gaz à effet de serre font peser sur l'évolution du climat et sur la préservation de l'environnement. Il ne faut pas baisser la garde : toutes les prévisions indiquent que si rien n'était fait, le secteur des transports continuerait à accroître ses émissions de dioxyde de carbone, qui est le principal gaz à effet de serre, malgré les engagements volontaires des constructeurs européens. J'attends pour ma part des constructeurs qu'ils intensifient, comme on a pu en voir un certain nombre de témoignages ce matin, leurs recherches pour permettre une baisse de la consommation, et ainsi de l'émission de dioxyde de carbone...* » Après avoir alerté le monde entier à Johannesburg le 2 septembre sur l'urgence de prendre en considération les dangers du réchauffement climatique, il persévérait face aux constructeurs.

En lisant les Mémoires de Jacques Chirac⁽³⁾, nous redécouvrons les fondements de sa détermination : « *...La violence routière compte encore en 2002 parmi les grands fléaux du monde contemporain, particulièrement en France. Nos routes sont alors considérées comme les plus dangereuses d'Europe. Le nombre de victimes bat des records : plus de 8 000 morts par an. Au fil du temps, la société semble s'être habituée ou plutôt résignée à payer ainsi une sorte de tribut à ce qui est ressenti comme une fatalité, faute de mesure adéquate pour le conjurer. L'État se doit de réagir, sauf à laisser se perpétuer une hécatombe chaque année plus impressionnante. Pour briser le mur du silence, de l'égoïsme, de l'indifférence, j'ai résolu de faire de cette question un enjeu politique, au sens le plus noble du terme. La violence routière happe des vies, brise des familles, frappe bien souvent les plus jeunes. Elle est d'autant plus scandaleuse que les moyens pour la faire diminuer existent* ».

Des discours engagés certes, mais suivis d'un passage à l'acte à la hauteur des annonces. Résultat ?

**2 474 vies sauvées en deux ans,
alors que le gouvernement précédent n'en avait épargné que 192 en 5 ans.**

Nous aimerions qu'aujourd'hui ces impératifs, humain et écologique, soient partagés par ceux qui nous gouvernent, avec la même efficacité.

Je dédie ce numéro de *Pondération* aux citoyens du monde entier qui meurent sur les routes quand leurs gouvernements n'assument pas leur devoir de protection !

⁽¹⁾ Numéro 51 de *Pondération*, en première de couverture.

⁽²⁾ Stéphane Dupré La Tour, conseiller Industrie, Transports, Sécurité et Recherche du Président, Rémy Heitz, Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, Dominique Lebrun, conseiller de Gilles de Robien aux Transports, François Gauthey, conseiller de l'Équipement, du Logement et des Transports.

⁽³⁾ Jacques Chirac, *Le temps présidentiel*, Tome 2, p. 457 et suivantes.

Analyse de la mortalité routière d'octobre 2019

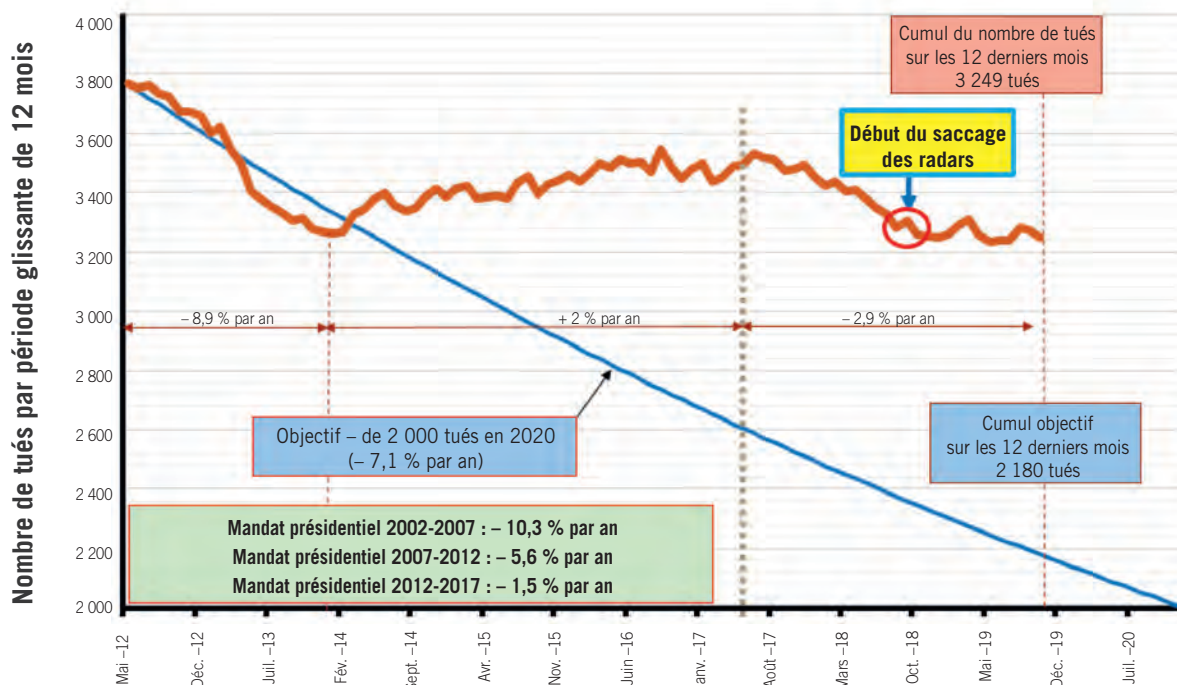
Octobre 2018 = 274 tués,
– 14,1 % par rapport à octobre 2017

Octobre 2019 = 252 tués,
– 8 % par rapport à octobre 2018

**La défiance persiste.
À peine remplacés, les radars
sont à nouveau vandalisés.
Les vandales courent toujours !**

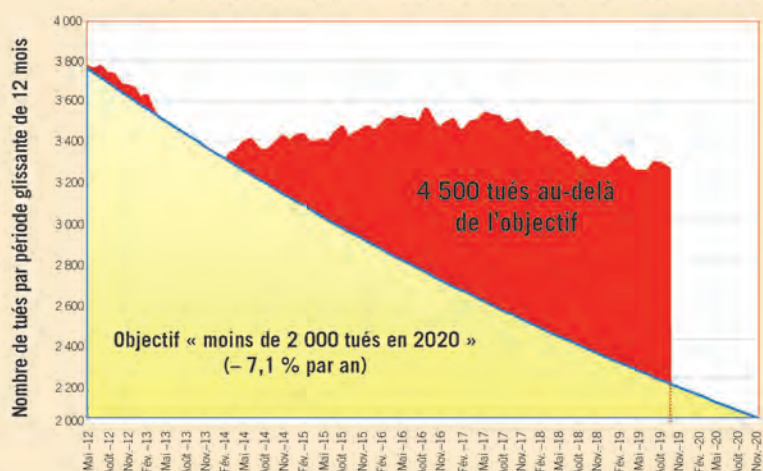
2018 = année la moins meurtrière (3 248 tués)				
Septembre	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
Octobre 19	252	– 8,0	3 249	– 0,3
Octobre 18	274	– 14,1	3 258	– 6,3
Octobre 17	319	+ 1,3	3 479	– 0,1
Octobre 16	315	– 16,7	3 483	+ 1,7
Octobre 15	378	+ 8,9	3 426	+ 1,3
Octobre 14	347	+ 12,7	3 383	+ 2,1
Octobre 13	308	– 3,0	3 314	– 9,8
Octobre 12	299	– 14,8	3 673	– 7,4
Octobre 11	351	– 6,9	3 968	– 1,1

Évolution de la mortalité depuis mai 2012



Les radars sont à peine remis en état, voire remplacés, qu'ils sont déjà vandalisés. Chose très surprenante : les vandales courent toujours. Nous dénonçons ce laxisme à l'égard de ces voyous qui mettent la vie des usagers en danger. L'ONISR a estimé (communiqué de presse du 28 janvier 2019) que sans ces dégradations, au plus fort de la crise des gilets jaunes, 30 vies chaque mois auraient pu être épargnées. Ce vandalisme criminel réduit l'impact du 80 km/h et fausse les résultats de l'expérimentation à la satisfaction du lobby vitesse. Dans l'immédiat, les voitures-radars confiées à des prestataires privés pourraient contrecarrer cette barbarie. Malgré tous ces saccages organisés par une faction qui s'arroge le droit de parler au nom de tous, c'est quand même ce mois d'octobre pendant lequel il y a eu le moins de tués sur nos routes depuis qu'il y a des statistiques : c'est un argument de plus en faveur du 80 km/h.

Nombre de tués au-delà de l'objectif « moins de 2 000 tués en 2020 » depuis mai 2012



Dans son premier discours sur la Sécurité routière le ministre de l'Intérieur, Manuel Valls, a fixé un objectif : passer sous la barre des 2 000 morts d'ici à 2020. Cet objectif impliquait une baisse moyenne de 7,1% par an. Sur ce graphique on voit que pendant 21 mois, de mai 2012 à février 2014, cet objectif a été suivi. Mais depuis, il n'y a plus aucun progrès. À ce jour, il y a autant de tués qu'en février 2014. Sans cette dérive 4500 personnes auraient été épargnées.

Les SUV (« véhicules utilitaire sport »), des fléaux pour la sécurité routière

Jean-Marie LEVERRIER

Les SUV, des fléaux pour les piétons

Plus hauts, plus lourds, plus larges, les SUV sont les pires ennemis des piétons. En cas d'accident, selon une étude américaine, ils auraient deux à trois fois plus de probabilités de tuer un piéton qu'une berline traditionnelle. Vis-à-vis du piéton ils sont très mal conçus. D'abord, ils sont plus hauts, prennent le piéton au thorax et quand on les compare aux berlines, qui ont été conçues pour mieux absorber le choc avec les piétons, ils n'ont rien dans leur conception pour éviter ces chocs-là. Aux États-Unis, certains commencent à se poser cette question : si les constructeurs mettent sciemment sur le marché des véhicules qui augmentent le nombre de piétons tués, ne devraient-ils pas en être tenus pour responsables ?

En ce qui concerne la protection des piétons, la Ligue contre la violence routière, au travers de son concept « la voiture citoyenne », attribue une note de 15,5 à la Citroën C6, et 0 à la Jeep Grand Cherokee.

Les SUV, des fléaux pour les occupants des autres voitures

L'élévation de la caisse du véhicule, fait qu'en cas de collision ces gros véhicules percutent les petits véhicules à hauteur des passagers plutôt qu'au niveau du bas de caisse. Dans le cas d'une collision frontale entre un véhicule de 800 kg et un de 1 200 kg roulant à la même vitesse, et dont la conséquence est un conducteur tué et l'autre blessé, la probabilité que le tué soit celui du véhicule de 800 kg est 20 fois plus



forte que l'inverse. Plus un véhicule est lourd, plus il est dangereux pour les autres usagers en cas de choc. Ainsi « la voiture citoyenne » attribue une note de 16 à la Smart et 0 la Range Rover.

Les SUV, des fléaux pour le climat

Camions, voitures particulières et véhicules utilitaires représentent ensemble près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre dans l'Hexagone. La première catégorie devant l'agriculture. Les voitures en circulation sur le territoire français sont plus polluantes qu'auparavant. Les SUV, plus lourds que les berlines classiques, font bondir la consommation moyenne de carburant. La justice européenne a estimé que la France a dépassé « de manière systématique et persistante » le seuil limite de dioxyde d'azote depuis 2010, gaz polluant issu des moteurs de voiture, selon un jugement rendu le jeudi 24 octobre.

Les SUV, la poule aux œufs d'or pour les constructeurs

Les SUV, particulièrement prisés, sont les stars du marché actuel (38 % des ventes). Pour créer cet engouement, les constructeurs investissent très fortement dans la publicité, 3,3 milliards d'€ en France en 2018, soit 1 500 € par voiture neuve vendue. Les SUV sont des véhicules très rentables. Le taux de marge est en effet bien plus élevé que sur des véhicules plus petits. Par exemple Peugeot qui s'est très rapidement positionné sur ce segment affiche aujourd'hui des taux de marge record. Cette rentabilité économique est un argument-massue qui nuit à la sûreté des usagers.

Plus les véhicules sont lourds, plus ils sont polluants, plus ils sont accidentogènes et plus les accidents sont graves,... mais plus ils sont rentables !

***La conception des voitures n'est pas sans influencer les comportements au volant.
Soutenir que c'est le conducteur qui tue, ce n'est pas la voiture est intellectuellement malhonnête.***

Peut mieux faire !

????????????

La pratique cyclable se développe, notamment dans les agglomérations où le vélo constitue une alternative évidente face à l'engorgement du trafic routier et à son impact négatif sur la qualité de l'air. La mise en place de pistes ou bandes cyclables est un élément essentiel car on observe que c'est très souvent la qualité de l'infrastructure qui génère le développement de la pratique cyclable. Mais ces axes cyclables réservent parfois de grosses surprises comme en témoigne ce bêtisier photographique... Peut mieux faire ! C'est le moins qu'on puisse en dire....





Des mots qui font mal !

Jean-Marie LEVERRIER

La lecture de ces communiqués de presse nous laisse un sentiment de plus en plus désagréable de travail routinier dépourvu d'humanité, car derrière ces statistiques froidement et maladroitement commentées, c'est un scandale de santé publique qui s'étale sous nos yeux et se banalise au fil des publications.

« Stabilité »... a-t-il été choisi de titrer !!! Et bien non... l'impression d'un résultat – admissible que laisse ce mot abusivement employé dans ce contexte n'est pas acceptable. Peut-on se satisfaire d'une mortalité qui est dramatiquement stable depuis... 6 ans ?

« Légère » hausse... lit-on par ailleurs, alors que le nombre de blessés augmente de plus de 3,5 % par rapport à juillet de l'année dernière et que cela correspond à 227 personnes blessées en plus. Ce n'est pas acceptable !

Oui, ce sont « des mots qui font mal ! » et nous protestons contre cette banalisation insupportable :

- ✉ En demandant explicitement de cesser d'utiliser des mots inconvenants comme

« stabilité » ou « légèreté » pour qualifier ces variations. Le seul objectif, qui vaille et que les entreprises responsables s'imposent comme unique référence, est l'objectif zéro accident. Les termes de stabilité et de légère variation sont naturellement bannis. Un conseil aux rédacteurs : sortez de vos bureaux et allez discuter avec des familles de victimes !

- ✉ En exigeant de comparer les résultats aux engagements pris par le gouvernement de baisse du nombre de victimes (moins de 2 000 morts en 2020). Cette comparaison devrait tous nous interpeller.

Oui, il y a des « mots qui font mal », en plus de banaliser de manière irresponsable une situation de santé publique qui se dégrade.

Les positions purement électoralistes et démagogiques d'un trop grand nombre de présidents de conseils départementaux ont été désastreuses et continuent à l'être, alors que dans le même temps, leurs prétendus arguments **sont ringardisés** par la vague des communes qui souhaitent, de manière démocratique et documentée, généraliser le 30 km/h.

?????

Oui, il y a des « mots qui font mal » et qui banalisent des dizaines de drames évitables chaque jour en France.

Oui, tant qu'il y aura des morts sur la route, nous exercerons notre devoir d'indignation. Sinon, ainsi s'en va la vie !



C'est l'histoire d'un maire débordé...

Pierre LAGACHE

Le maire de Donges (Loire-Atlantique), François Chéneau, roulait sans permis de conduire depuis huit ans. C'est lors d'un contrôle routier en avril 2019, à Saint-Nazaire, à cause d'une absence de contrôle technique sur son pare-brise, que les policiers se rendent compte que le permis du conducteur a été annulé il y a huit ans en raison d'une perte de points pour excès de vitesse.

Il est bien évidemment choquant qu'un élu de la République soit dans une telle situation d'infraction. Mais l'indignation est encore plus forte lorsqu'on prend connaissance des éléments utilisés pour sa défense et, pire encore, de la sanction ridiculement faible décidée par la Justice.

Les propos du maire rapportés par la *Voix du Nord* sont inadmissibles : « **Je me suis laissé prendre par les urgences, je n'ai fait que travailler pour les autres. C'est vrai que j'ai négligé ma vie personnelle et ce problème** ». En bref, le statut de maire et l'emploi du temps associé seraient de nature à justifier le fait de ne pas respecter les règles. Nous sommes ici dans le même registre que « la phobie administrative » brandie par certains autres élus n'ayant pas payé leurs impôts dus ! En tant qu'élus

de la République, on aurait pu penser, que les circonstances étaient aggravantes. Mais non, « *pas le temps...* ». On croit rêver !

L'indignation est à son comble lorsque l'on prend connaissance de la sanction envers un conducteur qui s'est autorisé à rouler sans permis pendant huit longues années : 250 euros d'amende et participation à un stage de sensibilisation. Les arguments sur l'emploi du temps surchargé auraient-ils fait mouche ? Voilà en tout cas, un magnifique signe d'encouragement pour l'ensemble des élus surchargés à s'affranchir du respect des règles jugées trop chronophages. Cette peine ridicule donnera aussi à coup sûr des arguments à tous ceux qui souhaitent signaler l'impunité dont pourraient bénéficier des élus.





Une violence insoutenable envers les victimes de la route et leurs familles

Les bénévoles de la Ligue contre la violence routière du Lot

Autour du rond-point de Francoulés, à proximité de la sortie d'autoroute de Cahors-nord, des silhouettes noires avaient été installées symboliquement pour rappeler à tous notre responsabilité personnelle et collective quant aux dangers de la route.

Comme en témoigne cette photo, ces silhouettes ont été bariolées, taguées, moquées.

Nous connaissons bien ces silhouettes sur le bord des routes. Leur puissance symbolique est grande. Chacune représente un être humain, un père, une mère, un enfant décédé, et une famille, des amis, anéantis en une seconde.

Pour nous tous, conducteurs, la vue de ces silhouettes ramène à la sagesse, à la mesure, et à des comportements plus protecteurs et responsables. Pour les familles de victimes, elles incarneront toujours la perte, la déchirure, et le chagrin.

C'est pourquoi les comportements qui ont conduit à ces dégradations sont extrêmement choquants, blessants et irrespectueux pour tous les bénévoles qui se battent inlassablement pour une route plus apaisée et plus sûre, en s'appuyant sur des propositions toujours réfléchies, mesurées et confortées par l'avis d'experts indiscutables.



Quel avenir pour une société qui refuserait les règles de bon sens élaborées pour le bien du plus grand nombre ?

Nous ne voulons pas croire que les gilets jaunes cadurciens puissent soutenir une telle action, ni soutenir les individus qui l'ont menée. Quant à ces derniers,

nous préférons penser qu'ils n'ont pas réalisé la portée symbolique de cette dégradation.

Nous vivons en démocratie, et chacun a le droit d'avoir ses opinions et de les défendre. Nous demandons à tous un peu d'intelligence, de respect et de cœur !



Adoptez le « mode conduite » !

Le téléphone au volant tue

Le téléphone, toujours plus présent, continue à progresser parmi les causes d'accident. L'usage du téléphone serait à l'origine de près d'un accident corporel sur dix. Le risque d'accident est multiplié par 5 lors d'une conversation téléphonique, et le Bluetooth n'y change rien. Il est multiplié par 22 lors du traitement de SMS. La dépendance à ces types de communication prend des proportions qui laissent craindre une grave détérioration des conditions de sécurité routière.

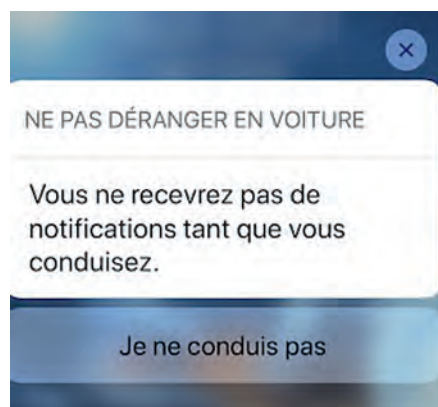
Qu'est-ce que le « mode conduite » ?

Pour faire face à ce danger, les smartphones offrent désormais des possibilités de déconnexion partielle qui vous permet-

tront de rester concentré sur la route. Certes, activer le mode avion reste une façon sûre de ne pas être dérangé lorsque vous conduisez, mais la méthode est sans doute trop contraignante pour être effectivement utilisée au volant. C'est pourquoi, le « mode conduite » a été développé pour désactiver les fonctions Appels et SMS, en visant deux avantages déterminants sur le mode avion.

Enclenchement automatique

Le mode conduite peut être programmé pour s'enclencher automatiquement dès que le véhicule dans lequel vous êtes installé est en mouvement. La possibilité reste toutefois offerte de désactiver ce mode conduit à tout moment, en cliquant « je ne conduis pas ».



Message personnalisable

Le mode conduite permet d'adresser automatiquement un message en réponse aux SMS reçus. Le message de réponse peut

« Ne pas déranger en voiture » est activé quand je conduis.
Je verrai votre message à mon arrivée.

(Je ne reçois pas de notifications. S'il s'agit d'une urgence,
répondez « urgent » pour m'envoyer une notification
contenant votre message d'origine.)

être adapté par groupe de contact (famille, collègues...). Il peut aussi dans certains cas permettre de laisser passer les messages déclarés « urgent ».

Une fois arrivé à destination, vous recevez les notifications d'appels et de SMS arrivés pendant que vous étiez au volant. Et bien sûr, le mode conduite est automatiquement désactivé dès l'arrêt.

Le mode conduite est une application téléchargeable gratuitement sur Android. Sous iOS11, il suffit d'activer la fonctionnalité

native « ne pas déranger en voiture ». Sous Windows Phone, le mode conduite peut aussi être directement configuré.

Le « mode conduite » peut être utilisé pour diffuser un message de prévention

La possibilité de configurer des messages personnalisés ouvre la possibilité de sensibiliser sur le risque du téléphone au volant. L'un des enjeux consiste à bien faire com-

prendre que le risque est lié à l'occupation du cerveau qui est mobilisé sur la conversation au téléphone. Ci-après une suggestion de message que vous pouvez intégrer.

« Bonjour, je conduis, et pour ma sécurité et celle des autres, mon cerveau a besoin de rester concentré sur la route. Je prendrai donc connaissance de votre message à mon arrivée. »

Pour compléter la démarche, il est aussi possible d'intégrer un message dans son répondeur classique. Suggestion : « Bonjour, vous êtes bien sur le répondeur de xxx, je ne suis pas joignable pour le moment, **il est possible que je conduise, laissez-moi un message et je reprendrai contact dès que j'en aurai pris connaissance** »



Nudger la sécurité routière !

Jean-Yves LAMANT

Vous connaissez désormais le concept de « nudge » ou « coup de pouce » en français, consistant à adapter l'environnement pour obtenir des personnes qui agissent dans cet environnement un changement de comportement « réflexe » allant dans le sens de l'intérêt général (cf. Pondération 119). Poursuivons donc nos investi-

La connaissance des biais comportementaux des êtres humains ordinaires est une aide solide pour la mise en œuvre de mesures qui limitent les erreurs que tout conducteur peut faire lorsqu'il ou elle est distrait(e) au volant. L'exemple célèbre des bandes blanches dont la distance se réduit dans les virages d'une route qui borde le lac Michigan près de Chicago aux USA a été une des premières démonstrations, par Richard Thaler, l'inventeur du concept de « nudge », de sa valeur ajoutée pour la Sécurité routière.

Cette distance qui se réduit donne une impression d'accélération entraînant le réflexe naturel de diminuer sa vitesse. Permettez-moi de partager avec vous une autre application très pratique du « nudge » par les Japonais pour tenter de supprimer les circulations à contre-sens sur les autoroutes ou les voies rapides.

Une idée toute simple, mise en œuvre avec succès, consiste à concevoir des emplacements de parking sur les aires d'autoroutes, qui font un angle de 60° par rapport à l'axe de circulation (voir la photo). Les véhicules se garent facilement en marche avant ou marche arrière sur des emplacements

conçus avec cet angle de 60°. Le redémarrage se fait alors naturellement dans le prolongement de l'angle de parking. Il est ainsi rendu beaucoup plus difficile de redémarrer dans l'autre sens car il faut alors tourner d'un angle de 120°, deux fois plus grand.

La configuration en épis attirerait alors l'attention et les grosses flèches au sol indiquant le bon sens de circulation canalisent efficacement le flot des véhicules dans la bonne direction. Vous pouvez aussi considérer que la peur du gendarme ou des radars au bord des routes sont peut-être aussi des exemples de « nudge ». Eh bien oui ! C'est bien une manière de « nudger » les comportements au volant. De même que les ralentisseurs, les coussins berlinois, ou les chicanes posés en agglomération sont une manière radicale de « nudger » la vitesse.

Nous sommes ainsi incités à nous interroger pour imaginer des situations de « nudge » plus « astucieuses » et efficaces. Par exemple, pourquoi la boîte noire accidentologique, bien que proposée dans les véhicules depuis plus de 20 ans en France, n'est-elle pas encore décidée par les pouvoirs publics alors que les accidents relatés



Nudge appliqué à la prévention du risque des contre-sens sur autoroutes au Japon : angle de parking de 60° sur les aires d'autoroutes.

dans la presse ne permettent aucune action pédagogique car les causes ne sont pas connues rapidement ?

La boîte noire accidentologique le permettrait pourtant. Son absence entraîne des enquêtes extrêmement complexes et longues parfois sans vraie identification des causes. Cette technologie ne serait-elle pas une forme efficace de « nudge » car elle combine paradoxalement la peur du gendarme mais aussi l'intérêt d'un possible avocat embarqués ?



Danger et risque : deux termes à ne plus confondre !

Jean-Yves LAMANT

(*) Cette rubrique sens unique porte un regard critique sur l'utilisation des mots dont l'usage déviant nous interpelle souvent. « Lorsque les mots perdent leur sens, les gens perdent leur liberté » Confucius.

Avec le lancement de la rubrique « sens unique », nous vous proposons, au fil des numéros de Pondération, de prendre du recul pour tenter d'attribuer aux mots le sens qu'ils ont vraiment et montrer les mauvaises interprétations qui en sont souvent faites. De manière délibérée ou pas !

Dans ce numéro, nous vous proposons de traiter de deux notions de base en matière de sécurité, à savoir la notion de **danger** d'une part et celle de **risque** d'autre part. Dans la vie courante, nous constatons très souvent que ces deux notions sont utilisées indifféremment. On parle par exemple de danger de mort. Les panneaux de signalisation aux abords d'installations électriques nous le rappellent souvent. Par ailleurs, nous entendons ou lisons tous les expressions suivantes : « rouler à ses risques et périls », « conduite à risque », « c'est un vrai danger public », « la trottinette électrique est un mode de transport dangereux », « la trottinette électrique est une pratique à risques »... Dans le même article lu sur Internet à propos des crash tests de trottinettes électriques, on peut lire « ...pour sensibiliser les utilisateurs aux risques auxquels ils s'exposent... » et à peine quelques lignes plus loin on lit aussi « ...ces machines pullulent sur les trottoirs et leurs utilisateurs n'ont pas toujours conscience du danger auquel ils s'exposent. Alors ! risque ou danger ? y a-t-il une différence ?

Définitions

Le dictionnaire Larousse nous dit qu'un danger est : « Ce qui constitue une menace, un risque pour quelqu'un, quelque chose ». *Wikipedia* définit le danger un peu plus simplement comme « une cause possible de dommage (à une personne, à un peuple, à un bien ou à l'environnement) ». Le risque est défini par le dictionnaire *Larousse* comme « la probabilité ou la possibilité, d'un fait ou d'un événement considéré comme un mal ou un dommage ».

Bien que certains dictionnaires définissent le risque comme « un danger éventuel », nous devinons au travers des définitions de sources fiables que les deux termes ne sont pas strictement équivalents.

Danger = Électricité

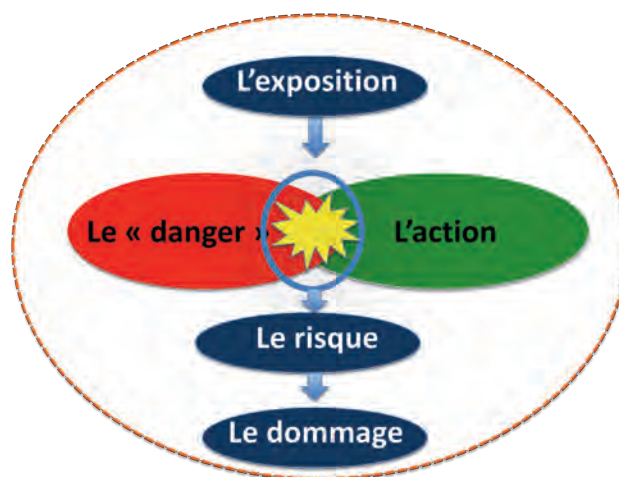


Risque = Électrocution



Les spécialistes de santé et sécurité qui traitent de ces sujets au quotidien nous éclairent un peu plus en précisant qu'un danger est « un objet, une situation qui peut résulter en un dommage pour des biens, des environnements de travail ou des blessures/maladie pour des personnes voire une combinaison de ces situations » et qu'un risque est « une probabilité forte ou faible qu'une personne soit affectée par un danger » tel que décrit plus haut. Ainsi un risque pour une personne n'existe que s'il y a exposition de cette personne à un danger pouvant entraîner un dommage. À titre d'exemple, une prise électrique ou l'électricité représentent un danger. Si une personne interagit sans précaution avec cette prise électrique, cette personne prend un risque d'électrocution. L'électrocution est le dommage subi.

LE MODÈLE DE DANGER



En savoir plus :

Si vous souhaitez approfondir ces notions de danger et de risque en particulier pour ce qui concerne le risque routier, nous vous invitons à consulter le site Internet du professeur Claude Got qui a étudié ces notions avec une rigueur inégalée. Les notions de risque réel, risque relatif, risque accepté ou risque perçu sont très clairement décrites.

<http://www.securite-routiere.org/Connaitre/vocabulaire/r.htm>

Il est très instructif de faire un lien à ce stade avec les biais cognitifs évoqués dans le *Pondération* n° 119 à propos du « nudge ». Le biais de disponibilité va nous faire surestimer le risque d'accident d'avion lors de l'annonce d'un crash. À l'inverse, le biais de résultat nous pousse à sous-estimer le risque d'accident de la route après une très longue période de conduite sans accident.

En général, la notion de danger est liée à celle d'exposition d'un sujet à ce danger : l'eau de Javel est « dangereuse » seulement si l'on en boit. Le risque et les dommages induits sont alors en rapport avec la quantité ingérée. Le mot « danger » qui étymologiquement a le sens d'une domination subie (contre quoi on ne peut rien) est donc une commodité de langage pour nommer une chose qui peut potentiellement apporter un risque sous la condition d'une exposition, d'une mise en contact entre elle et un acteur qui en subit les effets.

La température est proche de zéro et l'air est humide.	→	Circonstances constituant un « danger ».
M. Z est pressé, il conduit vite.	→	Circonstances constituant une exposition au risque non nulle.
En passant sur un pont exposé au vent, il dérape sur du verglas qui s'est formé à cet endroit.	→	Le « danger », prévisible – et ici non prévu – provoque ses effets par la perte d'adhérence et le dévoiement du véhicule.
Il est grièvement blessé, sa voiture est perdue.	→	« Danger » et exposition conjugués ont produit des dommages.

De l'inégalité du conducteur alcoolisé devant la loi ou du rôle limité des policiers municipaux dans la lutte contre l'insécurité routière

Michel BARTHÉLÉMY

L'alcoolisation du conducteur est l'un des facteurs majeurs de l'insécurité routière. Contrairement à la constatation d'un excès de vitesse, la recherche de l'alcoolémie nécessite l'interpellation du conducteur pour procéder à un dépistage par l'air expiré au moyen d'un éthylotest. C'est à ce niveau qu'il existe une différence fondamentale, mais incompréhensible, suivant la qualification judiciaire de l'agent qui interpelle le conducteur.



Que dit la loi...

Selon l'article L. 234-3 du CR, le dépistage de l'alcoolémie **est obligatoire** lorsque l'interpellation est consécutive à la commission d'une infraction punie de la peine complémentaire de suspension du permis de conduire **et que l'agent interpellateur est un OPJ** (Officier de Police Judiciaire) **ou un APJ** (Agent de Police Judiciaire).

Pour les mêmes faits, **si l'agent interpellateur est un APJA** (Agent de Police Judiciaire Adjoint), **il doit solliciter l'accord préalable de l'OPJ** de la gendarmerie ou de la police nationale territorialement compétent.

En conséquence, **si l'OPJ n'a pas pu être joint, l'APJA ne pourra pas effectuer un dépistage et sera obligé de laisser repartir un conducteur potentiellement dangereux.** La Cour de Cassation sanctionne systématiquement pour défaut de base légale toute procédure initiée par un APJA qui n'a pas strictement respecté cette obligation d'autorisation préalable.

Pouvoir de l'Agent de Police Judiciaire Adjoint

Un OPJ est occupé à de multiples tâches qu'il ne peut déléguer. Il n'est donc pas toujours aisé d'arriver à le joindre, même téléphoniquement aux heures de bureau ou lorsqu'il est de permanence. Il est quasiment impossible de le contacter aux horaires nocturnes dans les petites circonscriptions où il n'est soumis qu'au régime de l'astreinte.

Un dépistage positif doit obligatoirement être suivi d'une épreuve de vérification soit au moyen d'un éthylomètre homologué, soit par une prise de sang. Cette épreuve de vérification semble devoir rester de la compétence des seuls OPJ et APJ car le résultat doit être notifié par procès-verbal et générer, le cas échéant, une mesure de rétention aux fins de dégrèvement.

Cette restriction est-elle la conséquence d'une méfiance du pouvoir à l'encontre des policiers municipaux qui ne sont que des APJA ? Pourtant le Code de la route autorise ces APJA à porter légalement atteinte à certaines libertés fondamentales au titre de la sécurité des autres usagers.

Ainsi, tous les agents habilités à constater certaines infractions à l'équipement des véhicules, dont les policiers municipaux, peuvent immobiliser physiquement et juridiquement un véhicule présentant un danger pour les autres usagers, ce qui est une atteinte à la libre circulation. Si l'infraction n'a pas cessé après un certain délai, l'immobilisation peut être transformée en une mise en fourrière, y compris sur initiative d'un chef de police municipale qui n'est, lui aussi, qu'un APJA. Si le véhicule n'est pas réclamé dans les 30 jours, il est vendu aux enchères ou détruit suivant son état, ce qui est une atteinte au droit de propriété.



Il n'est pas inutile de rappeler que les APJA qui constatent un excès de vitesse d'au moins 40 km/h **ont l'obligation** de retenir immédiatement le permis de conduire du conducteur si le véhicule est intercepté (article L. 224-1 alinéa 5 du CR). Là encore, il s'agit d'une atteinte à la liberté de circulation.

Au vu des statistiques publiées par l'ONISR (baisse de plus de 13 % depuis 2010 du nombre de dépistages consécutifs à la commission d'une infraction ou résultant d'opérations systématiques), on peut légitimement se poser la question : le gouvernement a-t-il vraiment la volonté de lutter contre l'alcoolémie au volant ? Si la réponse est positive, il faut multiplier les dépistages et ne pas restreindre ceux consécutifs à la commission d'infractions graves au Code de la route en fonction des qualifications judiciaires de l'agent.

De la nécessité de faire évoluer la loi

Selon le bilan annuel des infractions publié par l'ONISR, les policiers municipaux, très présents dans les zones urbaines là où le non-respect des règles du Code de la route génère des accidents dont les personnes vulnérables sont trop souvent les premières victimes, ont constaté en 2018, par le biais du procès-verbal électronique, hors stationnement, près de 900 000 contraventions au Code de la route dont 44 733 excès de vitesse et 49 501 inobservations d'un signal d'arrêt. Nombre d'entre elles auraient dû entraîner des dépistages ce qui aurait sans nul doute permis de sauver plusieurs vies.

À l'instar de ce qui a été fait en 2011 (loi n° 2011-267) pour la rétention immédiate du permis de conduire par les APJA, il convient de modifier l'article L. 234-3 du Code de la route pour permettre aux APJA de procéder à certains dépistages d'alcoolémie.

Par contre, l'organisation des opérations de dépistages systématiques des conducteurs doivent rester de la compétence des OPJ ou des procureurs de la République.

➤ L'engagement de Jacques Chirac pour la sécurité routière

Chantal PERRICHON, Pierre LAGACHE et Claude GOT

Après sa réélection en 2002, Jacques Chirac a fait de la lutte contre la violence routière une priorité. Sa récente disparition nous donne l'occasion de rendre hommage au courage de cet homme politique qui, par sa politique volontariste engagée dès l'année 2002, a contribué à rendre nos routes plus sûres sauvant ainsi des milliers de vies, épargnant des milliers de blessés et préservant des milliers de familles du drame de l'accident de la route.

Dans un contexte où certains élus n'hésitent pas à tenir un discours démagogique et populiste sur la sécurité routière, cet hommage est l'occasion de rappeler l'importance du rôle de l' élu en la matière. S'indigner face à l'irresponsabilité de quelques-uns n'a pas pour objectif de nuire à la respectabilité de l' élu. Bien au contraire, c'est appeler au respect des valeurs de la République, c'est rappeler à l' élu son premier devoir qui est celui de protéger ses concitoyens.

Un peu d'histoire

La prise de conscience de Jacques Chirac trouve sa source en 2000-2001. À l'époque, Stéphane Dupré la Tour, ingénieur des Mines de 32 ans, fait son entrée à l'Élysée comme conseiller chargé de l'Industrie, des Transports, de la Recherche et de l'Écologie. Il a alors joué un rôle essentiel pour sensibiliser Jacques Chirac à la sécurité routière et en organisant des rencontres avec des associations, des scientifiques comme Claude Got, etc. Jacques Chirac décide alors de faire de la lutte contre l'insécurité routière l'une des priorités de son quinquennat et l'annonce solennellement le 14 juillet 2002, lors de l'interview traditionnelle qui a lieu à l'Élysée. L'annonce surprend tout le monde. Chirac n'était-il pas celui qui dénonçait en 1981 « la fureur avec laquelle on traque l'automobiliste au lieu de traquer les gangsters ? ».

Un modèle de politique publique

C'est ensuite un modèle de politique publique qui sera menée à un rythme soutenu. Jacques Chirac ne cesse de distiller un discours anti-vitesse, dans lequel le respect de la règle devient un leitmotiv. Plusieurs fois par an, des mesures importantes sont annoncées : fin de l'amnistie présidentielle pour les infractions routières en 2002, mise en place des radars automatiques à partir de 2003, fin des indulgences, renforcement des sanctions en cas d'absence de port de la ceinture de sécurité à l'arrière, etc.

Le Premier ministre, Jean-Pierre Raffarin fixe alors la ligne : « Dire ce que l'on fait et faire ce que l'on dit ». Les administrations ont suivi.

Cette nouvelle politique donne vite des résultats. En 2001, avant la réélection de Chirac, 7 720 personnes avaient trouvé la

mort sur les routes. À l'issue de son second mandat : 4 620 tués, soit une baisse de 40 %.

La société commence à changer son regard sur la vitesse. La fatalité de l'accident n'est plus une excuse.

Rémy Heitz se souvient de l'engagement de l'ancien Président pour réduire la mortalité sur les routes

Nommé procureur de la République de Paris depuis près d'un an, Rémy Heitz fut, de 2003 à 2006, délégué interministériel chargé de la sécurité routière. Dans une vidéo des « Entretiens de la Ligue », il a d'ailleurs témoigné de son passage à la sécurité routière (voir page suivante).

Rémy Heitz s'est largement exprimé dans les médias pour évoquer le souvenir de son implication dans cette nouvelle politique de sécurité routière. Morceaux choisis :

« Jusqu'alors, il y avait eu beaucoup d'annonces non suivies d'effet. Jacques Chirac avait été sensibilisé par les responsables d'associations de victimes qui l'avaient alerté du risque de relâchement sur les routes, et des morts que cela génère...

Quelques semaines après ma nomination en février 2003, Jacques Chirac m'a reçu pendant une heure à l'Élysée. J'avoue que j'étais très nerveux avant ce rendez-vous, compte tenu de la stature du personnage. Il s'est montré à la fois très sérieux et très chaleureux et j'ai eu l'impression, après seulement quelques minutes de conversation, de m'adresser à quelqu'un que je connaissais depuis toujours...

Le Président a toujours maintenu un cap extrêmement fort. Lorsqu'il y avait une tentation de relâchement, un essoufflement, à chaque fois il rappelait en début de Conseil des ministres son attachement au sujet. J'ai été le témoin de cet engagement quand, après les régionales de 2004, certains élus



Rémy Heitz avec Jacques Chirac à l'Élysée à Paris, le 3 septembre 2004.

ont commencé à critiquer les mesures en faveur de la sécurité routière, qu'ils accusaient de déplaire aux électeurs. Certains réclamaient un assouplissement. Il n'a jamais plié...

L'histoire retiendra le contrôle sanction automatisé, mais c'est l'arbre qui cache une forêt de mesures. Ça a été un petit miracle de travail en équipe...

La première pierre de ce chantier a été une mesure forte : l'exclusion des infractions routières de l'amnistie présidentielle. La dizaine de comités interministériels de sécurité routière qui jalonnent le quinquennat accoucheront de nombreuses mesures sur le permis probatoire, l'alcoolémie, la ceinture de sécurité à l'arrière...

Jamais il n'y a eu une baisse aussi marquée de la mortalité sur une période aussi courte. Entre 2002 et 2003, les résultats sont spectaculaires : le nombre de morts chute de 20 % (de 7 242 à 5 731)...

Jacques Chirac était un élu du monde rural. Il a certainement été marqué de voir tous ces villages endeuillés chaque week-end par la perte de jeunes. Il était également sensible au regard du monde et de l'Europe, et la France était décrite comme la mauvaise élève en Europe. Depuis, des pays comme l'Espagne ont repris certaines de nos mesures : la France est devenue un modèle...

Son action a épargné, et épargne encore, des dizaines de milliers de vies... »



**Pour en savoir plus,
visionner la vidéo
des Entretiens de la Ligue
« Rémy Heitz, mon passage
à la sécurité routière »**



RÉMY HEITZ : LE RÔLE DU DÉLÉGUÉ INTERMINISTÉRIEL

Témoignage de Chantal Perrichon, Présidente de la Ligue contre la violence routière



Cette photo est l'une, parmi des dizaines d'autres, qui témoigne de cette visite historique de Jacques Chirac au Mondial de l'automobile le 27 septembre 2002. Elle fut prise, immédiatement après le discours du Président.

Grâce à Stéphane Dupré La Tour, conseiller chargé de l'industrie, des transports, de la recherche et de l'environnement, j'avais pu suivre cette visite inaugurale du Président. Il ignorait les stands exposant des bolides rutilants pour questionner les représentants des constructeurs sur les émissions de CO₂ et la vitesse notamment. Les commentateurs du groupe des journalistes qui suivaient le président étaient explicites : « Pourquoi ces questions ? Que se passe-t-il ? C'est nouveau ! ».

La suite a prouvé qu'ils avaient raison de s'étonner de ce changement d'attitude du Président.

Pour la conférence de presse, j'ai eu l'honneur de représenter notre Association, placée au premier rang. Dire la surprise produite par des phrases choc comme : « **Je condamne ceux qui font de la vitesse un argument de vente...** » oblige à mentionner le remou et l'agitation des constructeurs et des médias, immédiatement perceptibles dans la salle. Nous vivions un moment exceptionnel : oser un tel discours dans le temple de l'automobile revenait à parler de régime végétarien dans un congrès d'élevage de bovins. Les médias ont relayé dans la seconde ces nouveaux propos pour le moins subversifs au sein de ce Mondial.

Une nouvelle période commençait et nous ignorions qu'une vraie politique de sécurité routière allait se mettre en place avec les résultats exceptionnels que nul n'ignore aujourd'hui.

Classement des responsables de la sécurité routière

Dans le dernier numéro de *Pondération*⁽¹⁾, nous vous proposons un classement des trinômes (président de la République + Premier ministre + Délégué interministériel), chargés de la sécurité routière depuis 1972. Ce classement est réalisé en fonction des variations de la mortalité routière entre le début et la fin de leur mission commune. On retrouve, dans le haut du classement, regroupant les « bons trinômes », les résultats obtenus sous la présidence de Jacques Chirac durant la période de mai 2002 à novembre 2006.

Rang	Président de la République	Premier Ministre	Délégué à la sécurité routière	Date de début de la mission	Nbre de tués au début	Date fin de la mission	Nbre de tués à la fin	Nbre de mois en poste	Variation annuelle en %	Bons trinômes
1	Chirac 2	Raffarin	Massin	Mai 02	8 274	Fév. 03	7 228	9	- 16,5	
2	Chirac 2	Raffarin	Heitz	Fév. 03	7 228	Juin 05	5 628	28	- 10,2	
3	Mitterrand 2	Bérégovoy	Bérard	Mai 92	10 605	Mars 93	9 712	10	- 10,0	
4	Sarkozy	Fillon	Nevache	Juil. 11	4 116	Mai 12	3 764	11	- 9,3	
5	Sarkozy	Fillon	Petit	Mai 07	5 018	Juil. 08	4 480	14	- 9,3	
6	Chirac 2	Villepin	Heitz	Juin 05	5 628	Nov. 06	4 917	17	- 9,1	
7	Hollande	Ayraud	Pechenard	Mai 12	3 764	Nov. 13	3 274	18	- 8,9	
8	Mitterrand 1	Fabius	Mayet	Juil. 84	12 891	Juil. 85	11 752	12	- 8,8	
9	Mitterrand 2	Rocard	Bérard	Mai 90	11 626	Mai 91	10 612	12	- 8,7	
10	Pompidou	Messmer	Gerondeau	Juin 72	18 431	Juin 74	15 548	24	- 8,2	

⁽¹⁾ Tableau complet du classement dans le numéro 119 de *Pondération*, p. 6.

Discours de Jacques Chirac, *Président de la République*, à l'occasion de l'inauguration du salon Mondial de l'automobile Paris, le 27 septembre 2002

**Dans l'introduction,
référence aux deux thèmes
principaux du discours :
l'environnement et la sécurité
routière**

« Cette année, j'avais souhaité placer un peu ma visite sous le signe de deux impératifs qui s'imposent de plus en plus à tous, et notamment aux jeunes : c'est le respect de l'environnement et la sécurité routière. Et je n'ai pas été déçu. Il y a là en effet deux exigences majeures pour que l'automobile continue à s'affirmer comme un instrument de progrès, d'émancipation et de bien-être pour les hommes et pour les femmes. »

Texte intégral de l'intervention sur la sécurité routière

« Le défi de la sécurité routière, deuxième grand défi, s'impose aussi à nous et de façon tout aussi urgente.

Vous le savez, j'ai souhaité faire de la lutte contre l'insécurité routière l'un des chantiers du quinquennat.

Les résultats de la France dans ce domaine sont parmi les plus mauvais en Europe. Ils stagnent depuis plusieurs années. C'est une honte pour notre pays.

La violence routière est intolérable. Les moins de vingt-cinq ans en sont les principales victimes. Pour les jeunes, les accidents de la route sont la première cause de mortalité.

Il n'y a pourtant aucune fatalité à ce que chaque week-end, chaque grand départ, soit endeuillé par autant d'accidents tragiques.

C'est pourquoi j'ai souhaité une action de rupture par rapport à la situation actuelle. Elle passe à la fois par la répression et par la prévention. Tous les moyens doivent être mis en œuvre : améliorer les infrastructures, à travers le repérage et l'élimination des points noirs, mais aussi renforcer la sécurité des véhicules et faire évoluer le comportement des conducteurs.



Cela commence par la formation. Parce que l'expérience de la route s'acquiert progressivement, le permis de conduire lui-même devrait tout naturellement devenir progressif.

Au-delà des aspects purement techniques, la formation doit s'étendre à la psychologie des conducteurs. Il faut beaucoup d'expérience, beaucoup de maîtrise de soi pour déjouer les pièges de la fatigue, de l'énervement ou tout simplement de la vitesse. Notre dispositif de formation doit prendre en compte ces éléments, plus qu'il ne le fait aujourd'hui, en insistant non seulement sur le droit que représente le permis de conduire, mais aussi sur la responsabilité qui pèse sur chaque conducteur.

Ceux qui prennent le volant doivent être en permanence en capacité de conduire. Il faut que chacun prenne conscience de ses limites, qu'elles soient liées à la fatigue, à l'absorption nécessaire de médicaments ou tout simplement à l'âge.

Il va de soi aussi que les comportements les plus contraires à la sécurité routière doivent être dénoncés et beaucoup plus lourdement sanctionnés, qu'il s'agisse de la vitesse sur les routes, de l'alcoolisme ou de la consommation de drogues. Et je veux vous dire que je condamne ceux qui font de la vitesse un argument de vente, comme je condamne ceux qui sous-estiment les conséquences de l'alcool ou des drogues chez les conducteurs.

Au-delà des actions de prévention, tous les conducteurs doivent acquérir la certitude qu'ils ont les plus grandes chances d'être contrôlés et sévèrement sanctionnés s'ils transgressent les règles. Les pouvoirs publics ont pour mission de faire respecter ces règles, telles qu'elles sont écrites et

enseignées. Les moyens de remplir cette mission leur seront donnés.

Le Gouvernement a engagé le 17 septembre dernier une grande concertation, à travers les Assises nationales de la sécurité routière et il présentera prochainement ses premières décisions.

Et puisque je suis ici au Mondial de l'automobile, je voudrais dire un mot aussi de la fiabilité des véhicules. Le renforcement de leur sécurité active et passive et de la protection des piétons en cas de choc relève des constructeurs. Je crois que tout le monde a pris conscience des progrès importants qui ont déjà été faits – nous en avons vu de nombreux témoignages ce matin – j'en ai vu quelques illustrations, notamment sur les stands. Et je me réjouis que la première voiture à avoir obtenu 5 étoiles aux tests EURO-NCAP soit une voiture française.

Mais ces progrès ne doivent pas donner au conducteur l'illusion qu'il peut prendre plus de risques parce qu'il se sentirait mieux protégé. Même si l'effet ne se fait pas sentir ou ne se fait sentir qu'à long terme, au rythme du renouvellement du parc, il faut développer les outils qui permettent au conducteur d'être conscient à chaque instant de sa responsabilité et de l'exercer. Le conducteur doit rester en permanence conscient de sa vitesse, nous avons vu, là encore, ce matin, des progrès extrêmement spectaculaires et intéressants. Pour ce qui concerne les véhicules, les discussions ont lieu au niveau européen, pour d'évidentes raisons d'harmonisation. Je souhaite que l'Europe ne reste pas inactive dans ce domaine, d'autant plus qu'elle s'est fixé des objectifs ambitieux de réduction de la mortalité routière à 10 ans. »

Il est difficile de prévoir l'avenir, le passé ne se renouvelle jamais à l'identique. Il est cependant utile de le connaître pour tenter de l'exploiter au mieux. Agir pour réduire la violence routière est un choix qui a l'avantage de produire des résultats dans des délais courts. Chaban-Delmas et Messmer en 1973, Chirac en 2002 ont pris des décisions qui ont évité la mort ou le handicap à des dizaines de milliers de personnes.

Quand Jacques Chirac a affirmé le 14 juillet 2002 que la réduction de l'insécurité routière serait sa première priorité de santé publique, je n'ai pas cru à sa réussite. Il avait déjà affirmé en 1988 qu'il irait se baigner dans la Seine rendue propre et le 14 juillet 1996 « *qu'il n'y aurait plus d'étudiants à Jussieu d'ici la fin de l'année* » et ainsi éviter leur exposition à l'amiante. Mon pronostic pessimiste était lié à ces annonces sans suite, mais le miracle a eu lieu et il a permis de diviser par deux la mortalité.

Le premier facteur a été l'opportunité. Nous sortions d'un échec, ce qui justifie et facilite la mise en œuvre d'une politique contraignante. Le 26 novembre 1997, Lionel Jospin avait fixé un objectif : « *D'ici à la fin de l'année 2002, le bilan devra être réduit de 4 000 tués* ». Viser une réduction de 50 % et obtenir 2,1 % fait la distinction entre une prévision sérieuse et un « effet d'annonce » soigneusement détruit par Elisabeth Borne, conseillère technique du Premier ministre et spécialiste en refus de mesures contraignantes.

Le second facteur a été la bonne préparation de la décision du 14 juillet 2002. Nous étions dans une période de cohabitation. Le président de la République et son équipe avaient pour seule tâche de préparer l'élection de 2002 et de définir des choix décisionnels. Avoir du temps pour organiser fait défaut dans la fièvre d'une activité présidentielle et gouvernementale ; l'équipe de Chirac a eu le temps de préparer paisiblement ses annonces. Son conseiller technique « transports », Stéphane Dupré Latour, a organisé dès le 9 octobre 2001 une réunion avec Jacques Chirac et des représentants d'associations et d'experts compétents. Tous les intervenants ont notamment pris position contre une nouvelle amnistie des fautes de conduite, qui aurait augmenté la mortalité dans les mois précédant l'élection. Chirac a annoncé la fin de l'amnistie début avril 2002, trois mois avant le discours du 14 juillet.

Troisième facteur de réussite : la rapidité et la qualité de l'organisation décisionnelle. Réunion le 17 septembre 2002 « d'États généraux de la sécurité routière ». L'urgence reconnue a été la remise à niveau de notre système de contrôle et de sanctions.

Une commission présidée par Michel Ternier venait d'évaluer ce système dans six ressorts judiciaires et avait confirmé l'adaptation et l'inefficacité des procédures suivies.

Première étape décisionnelle : le comité interministériel du 18 décembre 2002 annonce les choix qui vont assurer le succès de la nouvelle politique de sécurité routière, notamment les contrôles automatisés de la vitesse et la fin des indulgences abusives qui détruisent l'efficacité du dispositif de contrôle et de sanction.

Première étape organisationnelle : le programme de mise en œuvre des radars automatiques. Il a un intérêt exceptionnel en matière de démonstration de l'aptitude d'un gouvernement à rendre effective une mesure technique complexe en l'espace de 6 mois. Un Préfet va avoir pour seule mission de la coordonner. Comprendre l'importance d'un responsable stratégique et opérationnel a été l'une des clés de la réussite. Le Préfet Raphaël Bartholt prend en charge le projet, recrute une adjointe, Annie Canel, compétente dans le domaine de la sécurité routière, et une équipe technique pour les systèmes de transmission. Ils produisent le cahier des charges organisant le constat des infractions entièrement automatisé, les infractions étant transmises à un centre national unique, et mettent en place un programme opérationnel d'implantation des radars automatiques sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier.

La loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière réorganise la « *Répression des atteintes involontaires à la vie ou à l'intégrité de la personne commises à l'occasion de la conduite d'un véhicule* ».

La réussite : elle se concrétise à la Toussaint 2003. Rémy Heitz inaugure le premier radar automatique. Il va assurer l'efficacité et l'égalité du dispositif de contrôle et de sanction. Ce magistrat a été l'un des acteurs assurant la réussite, d'abord au cabinet du Premier ministre, puis en tant que Délégué interministériel de la sécurité routière. La mortalité s'élevait à 8 368 tués lors de l'élection de Chirac elle sera de 4 689 quand Rémy Heitz quittera cette fonction en novembre 2006.

J'ai cité ces 6 noms pour tenter d'expliquer comment des personnes compétentes et motivées ont réussi là où d'autres avaient échoué. Il faudrait en ajouter une dizaine, sans compter les structures associatives et de recherche. Avec leurs personnalités très différentes, les ministres concernés, Nicolas Sarkozy, Gilles de Robien et Dominique Perben se sont dans l'ensemble bien entendus, chacun tirant « normalement » et dans son style sur le morceau de couverture qui lui revenait. La détermination du Premier

ministre Jean-Pierre Raffarin a été constante ; il a osé dire en décembre 2002 que la vitesse était l'ennemie, et c'était la première fois qu'un responsable politique de ce niveau avait le courage d'affirmer cette évidence.

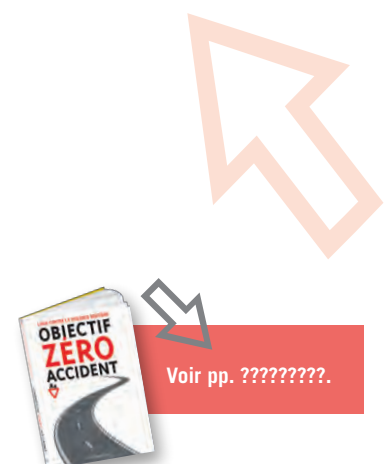
Difficile de ne pas comparer ce succès exceptionnel, qui est à l'honneur de notre démocratie, avec la confusion actuelle. La limitation à 80 km/h de la vitesse maximale sur le réseau où l'on observe la majorité des accidents mortels est un bon projet, il est mis en difficulté par l'incapacité de comprendre que la multiplication des radars automatiques est une mesure dépassée, et par la lenteur de la mise en œuvre des radars embarqués dans des véhicules en déplacement ou à l'arrêt.

La construction de décisions dépourvues de cohérence visant à réduire la remontée à 90 met en difficulté les Préfets. Ce retour partiel à la situation antérieure instaure une inégalité face au risque pour les usagers passant d'une voie à l'autre, il abandonne une fonction régalienne importante. Accroître la vitesse sur une route, accroît l'accidentalité, quelle que soit la qualité de cette infrastructure. La réforme de 2003 a réduit la vitesse pratiquée sur les autoroutes et le nombre de tués, dans des proportions identiques à celles observées sur les autres voies. Le retour à 90 de voies supportant des trafics importants va accroître la consommation de carburant, alors que la France est incapable de tenir l'engagement pris lors de la COP21 de réduire cette consommation de 29 % à l'échéance 2028.

Accepter par la même décision l'accroissement de l'accidentalité et de l'émission des gaz à effet de serre exprime l'absence de sens des responsabilités de l'État et de ses élus. Il va falloir attendre un nouveau Chirac.

**Le vent se lève,
il faut tenter de vivre**

(Paul Valéry)





La sécurité routière en France, par Laurent Carnis, Directeur de recherche à l'Ifsttar

L'ouvrage « La sécurité routière en France » veut à la fois participer à une meilleure compréhension des enjeux de sécurité routière, identifier des contremesures possibles et éclairer le débat par la connaissance scientifique.



La sécurité routière est souvent l'objet de débats où sont avancés des arguments d'autorité, se mêlent des opinions peu étayées et s'expriment des arrière-pensées au fond peu solides. L'ouvrage prend donc le contrepied de cette tendance en proposant des contributions étayées par les dernières connaissances disponibles sur les sujets traités. En cela, il s'agit de résultats de recherche qui sont mis à disposition du décideur, du praticien, mais aussi du citoyen intéressé à ces questions.

L'ouvrage comprend 21 contributions originales, qui traitent d'autant d'enjeux de sécurité routière en France. Il s'agit de sujets majeurs qui ont mobilisé des spécialistes de la thématique abordée. S'appuyant sur des connaissances issues du contexte français, les contributions s'appuient aussi sur les dernières avancées de la recherche internationale. Les différents chapitres mobilisent de nombreuses compétences et des disciplines diverses.

Enjeux et conséquences de la sécurité routière

Dans une première partie, l'ouvrage revient sur les enjeux et les conséquences de l'accidentalité routière. Au cœur de ces

considérations, l'importance de pouvoir dénombrer correctement les victimes, de caractériser les dommages corporels, mais aussi de pouvoir en donner une valorisation monétaire afin de rendre compte des enjeux nécessitant une intervention.

Politique de sécurité routière

La deuxième partie de l'ouvrage est consacrée à la politique de sécurité routière. La sécurité routière nécessite de définir des lois et une réglementation appropriée, mais aussi de mettre en place un système de gestion, qui associe à la fois l'échelon national et des politiques territorialisées. Elle requiert également la mise en œuvre de politiques de formation et d'éducation routière, d'application de la règle et de communiquer auprès du grand public. Cette partie souligne l'importance du facteur humain dans la production de sécurité routière.

La sécurisation des infrastructures s'avère essentielle et participe aux gains de sécurité routière obtenus depuis le milieu des années 1970. Les politiques d'audit, d'inspection, de contrôle des infrastructures et de leur conformité aux normes de sécurité sont désormais des pratiques courantes. Elles participent aux performances de sécurité routière. La sécurisation des infrastructures périurbaines et urbaines repose ainsi sur de bonnes pratiques d'aménagement, qui sont consignées dans des guides disponibles pour les gestionnaires. Cette troisième partie traite également des progrès obtenus en matière de sécurisation des véhicules. Les aides à la conduite participent à ce mouvement de sécurisation. Deux autres chapitres viennent

compléter cette compréhension des enjeux, notamment en traitant du risque routier chez les professionnels de la route et les différences de genre et de sexe chez les conducteurs, renvoyant ainsi à l'importance de prendre en considération les pratiques des usagers.

Facteurs de risque et de vulnérabilité

Une dernière partie de l'ouvrage s'articule autour de chapitres synthétiques traitant des facteurs de risque et de vulnérabilité. Qu'il s'agisse des piétons, des cyclistes, des motocyclistes, chaque contribution caractérise les facteurs d'accidentalité et les enjeux qui y sont associés, mais aussi les possibles contremesures à mettre en œuvre. L'intérêt porté aux usagers n'épuise pas la totalité des enjeux de sécurité routière. Ainsi, la problématique du vieillissement est abordée, ainsi que celles du téléphone au volant et du sommeil. Enfin, deux autres chapitres traitent de la conduite sous l'emprise de l'alcool et de stupéfiants, et de la question relative aux états de santé et la prise de médicaments, et leurs conséquences sur la conduite.

Un ouvrage éclairant

Cet ouvrage ne traite pas de l'ensemble des enjeux de la sécurité routière. D'ailleurs, tel n'était pas son objectif. Cependant, il vise à apporter des éléments de connaissance, que le citoyen peut s'approprier, critiquer et considérer pour bâtir un avis éclairé sur un problème de santé publique qui ôte encore trop de vies et génère bien trop de souffrances.

Les dangers de la vitesse, par Cuidado Velocidad

Christian VERDIER

Un de nos adhérents, formateur de longue date à la conduite automobile, a eu l'idée originale de prendre le pseudonyme de Cuidado Velocidad, certes sans mystère pour les lecteurs hispanistes et facile à déchiffrer pour les autres, pour signer un petit livre (une cinquantaine de pages) édité à compte d'auteur, rassemblant ses réflexions sur les risques induits par la vitesse au volant.



Les dangers de la vitesse
Cuidado velocidad
48 pages
Éditeur :
Books on Demand
Date de parution :
21 janvier 2019
Langue : français

L'intérêt de cet ouvrage est multiple :

- ✎ il croise des éléments issus d'études scientifiques avec de nombreux exemples résultant de ses observations personnelles, avec une grande concordance, ce qui n'a rien de surprenant ;
- ✎ la rédaction est claire, accessible, modeste (« nous faisons tous des erreurs de conduite, y compris l'auteur de ces lignes »), étayée par les cas concrets rencontrés, et donc l'ouvrage se lit bien ;
- ✎ le choix de se limiter à un texte dépourvu de tout graphique, schéma ou plan photographique, s'avère finalement propice à la concentration sur la lecture, et incite le lecteur à poursuivre sa découverte jusqu'à la fin du livre comme dans un roman ;
- ✎ plutôt que de vilipender les automobilistes dangereux, l'auteur préfère leur renvoyer leur propre image et les interroger ; à ce sujet, les pages consacrées au thème « l'automobiliste est un éternel optimiste » sont édifiantes !

Faut-il conclure hâtivement que cet ouvrage n'apprendra rien aux lecteurs avertis de *Pondération* et ne convaincra pas les « accros » de la vitesse ? Certes non, car pour les premiers, les multiples exemples recensés permettent une révision et probablement une découverte de diverses circonstances de danger qu'ils n'avaient pas à l'esprit ; quant aux seconds, gageons que s'ils commencent à lire ce livre avec un préjugé défavorable, ils seront vite séduits par la bienveillance et le bon sens⁽¹⁾ de l'auteur.

N'hésitez donc pas à commander cet ouvrage (4,99 € sur papier, 2,49 € en format numérique) ; nous vous recommandons plutôt l'édition papier, qui restera toujours présente à portée de main sur la table de chevet ou dans la bibliothèque en compagnie des numéros de *Pondération* et du *Livre des 30 ans de la Ligue*.

⁽¹⁾ Le bon sens est à distinguer de l'intuition, cette dernière étant souvent trompeuse, comme le savent les spécialistes de la sécurité routière, et comme le souligne l'auteur du livre.

➤ Remise du rapport « Comment améliorer l'annonce des décès »

Pierre LAGACHE

Dans le numéro 118 de Pondération de mai dernier, un article paru dans la rubrique « Vie de la Ligue », informait sur le fait que la Ligue avait été conviée à participer à la réflexion menée par Élisabeth Pelsez, déléguée interministérielle à l'aide aux victimes sur le sujet de l'amélioration de l'annonce aux victimes. Ce rapport, conçu grâce au travail concerté des ministères concernés (Intérieur, Justice, Santé, mais aussi Europe et Affaires étrangères) et des autres partenaires (famille de victimes, associations d'aide aux victimes et de victimes, personnalités qualifiées) a été remis le 25 octobre à Nicole Belloubet, garde des Sceaux, ministre de la Justice.



Une contribution de la Ligue qui rappelle que tout ou presque reste encore à faire

Suite à la participation à la réunion du 13 février 2019 rassemblant les associations d'aide aux victimes et de victimes, à laquelle participait notre association, une contribution écrite a été adressée à Mme Élisabeth Pelsez, Déléguée interministérielle à l'aide aux victimes. Ce texte (cf. encart) rappelle notamment que, dès 2003, la Ligue contre la violence routière avait été à l'initiative d'une charte d'accueil des familles de victimes de la violence routière, dans les établissements de santé. Seize années plus tard, le constat est décevant.

Un rapport qui pointe une absence préjudiciable de cadre

Aucun texte législatif ou réglementaire ne désigne clairement l'autorité compétente pour annoncer le décès d'une personne à sa famille ou à ses proches. Seules des instructions, circulaires, et guides de bonnes pratiques épars existent, laissant une large place à des pratiques souvent empiriques :

« Au bilan, il apparaît donc une absence de référentiel précis pour les différents intervenants, qui a pu être à l'origine, en certaines circonstances, de difficultés d'articulation entre les différents régimes de communication de l'annonce des décès (–) Les acteurs sont restés très prudents sur la nécessité de poser un cadre normatif au regard de la diversité des situations qu'ils rencontrent sur le terrain. Néanmoins, (–) il semble opportun de fixer un cadre réglementaire

qui réponde à l'objectif de clarification de cette question tout en préservant la souplesse attendue des intervenants. »

Quel accompagnement psychologique pour les proches endeuillés ?

Les proches des victimes auxquels un décès est annoncé ont témoigné sur l'importance de ce moment particulier dont les conséquences peuvent marquer toute une existence et conditionner le chemin vers la résilience.

Face à ce fort enjeu, le rapport pointe les difficultés liées aux modalités de l'annonce de décès aux familles et aux proches de victimes. Il préconise que l'intervenant professionnel (enquêteurs, médecins...) dispose d'un certain nombre de référentiels qui le soutiendrait dans la démarche délicate de l'annonce, combinant le respect des proches, l'accompagnement de leur désarroi et l'efficacité de sa fonction.

Onze actions sont identifiées pour améliorer la situation parmi lesquelles une proposition de la Ligue qui concerne les sociétés d'assurances, qui comptent très souvent, après

l'annonce, parmi les premiers interlocuteurs des victimes endeuillées. L'action prévoit que la Fédération Française des Assurances forme les personnels des assureurs au dialogue avec ces victimes.

La présentation du corps et la restitution des effets personnels, points déjà abordés dans la charte d'accueil de 2003, sont hélas à nouveau mentionnés : mêmes erreurs, mêmes insuffisances.

La formation des professionnels : un élément indispensable et complémentaire

Le cadre et les procédures sont indispensables, mais ne pourront s'exonérer d'une montée en compétence des personnes confrontées aux victimes.

« Le professionnel qui annonce doit développer un savoir-faire polyvalent qui combi-nera le respect des proches, l'accompagnement de leur désarroi et l'efficacité de sa fonction. » précise le rapport.

Et pourtant, les marges de progrès semblent considérables. Les policiers et gen-





Contribution écrite de la Ligue contre la violence routière au projet d'amélioration de l'annonce aux victimes (5 juin 2019)

En 2003, la Ligue contre la violence routière a initié la constitution d'une commission qui a élaboré une charte d'accueil des familles de victimes de la violence routière dans les établissements de santé destinée aux professionnels.

Cette charte débutait par un constat : *« Un accident de la voie publique, le décès brutal de la victime, l'accueil du blessé aux urgences ou son admission en réanimation, constituent une agression physique et psychologique pour la famille. Celle-ci est exposée à une succession de violences : le choc de l'annonce de l'accident, la découverte du coma et ses conséquences, l'attente avec incertitude, voire le décès différé de la victime, auxquelles viennent s'ajouter des procédures administratives longues et complexes. Que la victime soit blessée ou décédée, l'accompagnement de la famille est indispensable ».*

Il serait aujourd'hui nécessaire de disposer d'un état des lieux sur l'application de cette charte. Des progrès ont été faits, c'est certain, mais nous constatons qu'il reste encore beaucoup à faire. Alors que la charte exclut ce type de pratique, des annonces aux victimes sont encore réalisées par téléphone, les affaires personnelles de victimes sont parfois remises dans des vulgaires sacs-poubelle. L'empathie des personnes accueillantes n'est pas toujours à la hauteur de l'attendu, vu leur manque de disponibilité.

Par ailleurs, les témoignages que nous recueillons démontrent que les assureurs agissent très souvent avec trop d'empressement, sans ménagement, générant ainsi une véritable pression sur les victimes, sans répondre à leurs véritables besoins et préjudices, afin qu'elles acceptent rapidement leur offre.

L'appareil judiciaire a encore tendance à banaliser l'accident de la route, générant de nombreux classements sans suite ; les décisions ne sont que très rarement expliquées ; la porte des magistrats du Parquet reste trop souvent fermée.

L'accident de la route touche beaucoup de victimes qui ne bénéficient pas des dispositifs d'accompagnement psychologiques mis en œuvre lors d'accidents collectifs.

L'isolement des victimes de la route reste donc une réalité, alors que nous savons que l'accompagnement est essentiel pour l'accès à la résilience.



darmes feraient aujourd'hui davantage l'objet d'une sensibilisation que d'une formation. Les médecins ne sont, tout simplement, pas formés aux annonces de décès. Il en est de même pour les maires dont les difficultés sont ainsi évoquées dans le rapport : *« Il reste fréquent qu'un élu, seul ou accompagné des gendarmes en zone rurale ou péri-urbaine, doive annoncer un décès et, pour lui, à la douleur de l'annonce, s'ajoute parfois un traumatisme important. »* Aussi, nous regrettons que dans ce rapport ne figure aucune action ciblant les élus locaux, en impliquant par exemple l'Association des Maires de France

(AMF) et/ou le Centre National de la Fonction Publique Territoriale (CNFPT).

Expériences d'autres pays : la Belgique, un exemple à suivre...

La veille réalisée montre que *« dans tous les pays, à l'exception de la Belgique et du Canada, la manière dont est menée l'annonce est à la discrétion de la personne la réalisant »*. L'exemple de la Belgique est visiblement *« le plus abouti et le plus inspirant »*.

En Belgique, l'annonce des décès s'inscrit dans la politique globale de prise en charge des victimes et de leurs proches, et s'appuie sur une circulaire commune du ministre de la Justice, du ministre de l'Intérieur et du Collège des procureurs généraux. Cette circulaire du 12 novembre 2012 vise à garantir la dignité du défunt et les intérêts affectifs des proches. Elle anticipe également le risque de victimisation secondaire considérant que *« Tout doit (-) être entrepris pour éviter, grâce à la mise en place de pratiques adéquates, les dommages supplémentaires résultant de la négligence, d'un acte irréfléchi ou d'un manque de respect »*.

Dix huit propositions... qui seront à suivre

Dans son rapport, la Délégation Interministérielle à l'Aide aux Victimes (DIAV) énumère 18 propositions d'action visant à mieux former les personnels, à définir des « règles » à respecter en matière d'information des décès et des mesures à prendre après le drame.

Dans son rapport de 2009, soit six ans après l'élaboration de la charte d'accueil par la Ligue, l'Inspection Générale des Affaires Sociales (IGAS) expliquait que dans les établissements hospitaliers *« Les conditions d'accueil des familles en cas de décès varient considérablement d'un service à l'autre, sans qu'une réflexion d'ensemble sur les bonnes pratiques n'ait émergé au sein des établissements. Certains services possèdent une pièce réservée au dialogue avec les familles ; d'autres en revanche, et c'est plus souvent le cas, utilisent pour l'annonce du décès soit le bureau du médecin, soit encore le bureau du cadre infirmier (-). Le cas où l'annonce a lieu dans le couloir, impossibles à quantifier, restent fréquents (-). »*

Nous avons souhaité une actualisation de cet état des lieux qui n'a malheureusement pas été réalisée. Ce constat de 2009 démontre toutefois que la mise en place d'un dispositif continu de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre des 18 actions sera indispensable pour pouvoir animer la démarche, la déployer et en suivre les véritables effets. Dans cet esprit, Chantal Perrichon, présente à la réunion de présentation du rapport du 25 octobre, a ainsi sollicité l'engagement de la garde des Sceaux sur le fait d'organiser un suivi annuel impliquant les associations qui ont été parties prenantes dans l'élaboration de ce rapport. La réponse fut favorable et rendez-vous est donc pris à l'automne 2020, pour un premier bilan.

Vous pouvez consulter le rapport complet en le téléchargeant au format PDF à l'adresse suivante :

www.justice.gouv.fr/art_pix/2019_oct_diaav-rapport_comment_ameliorer_annonce_decès.pdf



Mon nom est Axel Rimbaud, je suis ingénieur français résident au Chili. Au mois de février 2018, tout allait bien pour moi, je m'apprêtais à terminer mon projet au Chili. Avec ma petite amie, Melody, nous avions acheté un van et nous apprêtions à voyager en Amérique du sud pendant de long mois.

Cela changea le matin du 2 février, je reçus un appel m'annonçant le décès de Melody. Un chauffard qui, conduisant à plus de 120 km/h en ville, dans une rue pleine de restaurants, ne put s'arrêter devant le taxi dans lequel elle s'apprêtait à monter. Il détruisit le taxi et la vie de Melody aussi.

Quelques semaines après cela, en compagnie de mon beau-père, nous nous sommes rendus à une première réunion avec les avocats en charge de la procédure légale. Ils nous annoncèrent deux choses. Premièrement le conducteur qui tua Melody, avait déjà provoqué de manière similaire deux autres collisions durant les 10 années précédentes, l'une d'elle avait causé la mort de Pablo, 20 ans. Deuxièmement, il n'irait pas en prison pour la mort de Melody et ne risquerait au maximum qu'une suspension de son permis de conduire de deux ans.

Pour la loi chilienne, les morts sur la route ne sont que des victimes du hasard et le conducteur, quelle que soit son imprudence ne reçoit que des peines faibles.

Devant tant d'injustice, je décidai d'essayer de changer les choses et j'ai créé avec la famille de Melody une association de sécurité routière MEL – *Movimiento contra el Exceso de velocidad Letal* (Mouvement contre l'Excès de vitesse Létal). L'objectif était simple, réduire le nombre de morts sur les routes pour excès de vitesse.

Pour lutter contre l'excès de vitesse, nous nous donnions 3 objectifs :

- ❏ baisser les limites de vitesse,
- ❏ avoir plus de contrôle des vitesses,
- ❏ augmenter les sanctions pour l'excès de vitesse.

Alors que nous commençons à nous organiser, le Sénat chilien rejeta un projet de loi qui abaissait la vitesse de 60 à 50 km/h en ville. En réaction à ce vote, un groupe d'associations de mobilité et de sécurité routière organisait une manifestation pour faire pression. Nous nous sommes joints à ces associations et nous avons commencé notre première lutte. Après des mois de

pression et l'aide de la nouvelle ministre des Transports, le Sénat approuva la réduction de vitesse qui commença à s'appliquer le 4 août 2018.

Au travers de ces associations, d'internet et du bouche-à-oreille, je rencontrais avocats, ingénieurs, professeurs d'université, journalistes, victimes de la route et employés de différents ministères, au Chili, mais aussi en Argentine, Espagne et France. Touchés par mon histoire et impressionnés par ma ténacité, beaucoup d'entre eux me donnèrent gratuitement leur temps, savoirs et appuis. Une de ces rencontres a eu lieu à Paris avec Madame Chantal Perrichon, la présidente de la Ligue contre la violence routière, qui m'a aidé et conseillé pour organiser notre association et nos actions.

Avec ces soutiens et connaissances, notre association commença à avoir plus de légitimité et d'importance. Nous fûmes invités, par le ministère des Transports, pour définir les priorités de la sécurité routière pour 2019 et les années suivantes.

Nous nous sommes focalisés sur deux projets de loi, un projet pour créer un Centre Automatisé de Traitement d'Infraction de la route (CATI) lancé par le ministère des Transports et j'écrivis un nouveau projet de loi pour « réguler l'excès de vitesse ».

❏ Pour le projet de radars automatisés (qui sont aujourd'hui illégaux au Chili) nous avons travaillé sur différentes améliorations que nous avons présentées à plusieurs parlementaires chiliens. Avec l'aide Henri Prevost, directeur de l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI) française, nous avons révisé ces améliorations. Nous avons même été invités à présenter le projet et nos modifications devant la commission de Transports de la Chambre des députés. Ce projet a été approuvé par la Chambre des députés à une très large majorité et se trouve aujourd'hui en discussions au Sénat.

❏ J'ai présenté personnellement notre projet loi pour « réguler l'excès de vitesse » à la majorité des députés de la



Réunion avec la députée Jenny Alvarez, présidente de la Commission des Transports de la Chambre de Députés chilienne.



Réunion avec la ministre des Transports, Gloria Hutt.



Réunion avec le sénateur Francisco Chahúan, président de la Commission des Transports du Sénat chilien.

commission de Transports et à quelques députés de la commission de Justice. Nous avons commencé un groupe de travail avec les conseils de ces députés dans le but d'affiner le projet de loi. Les objectifs principaux sont d'augmenter les sanctions pour les grands excès de vitesse, prendre en compte la répétition des infractions de la route et faire de l'excès de vitesse une condition aggravante en cas d'accident de la route.

En parallèle de ces changements de lois, nous contribuons à changer la vision de la violence routière, en participant ou en réalisant des campagnes d'information.

La Ligue contre la violence routière a été contactée par Axel Rimbaud en janvier 2019. Comment ne pas immédiatement soutenir une personne déterminée à tout mettre en œuvre pour qu'un pays réalise enfin que la mort sur la route n'est pas une fatalité ? Comme ceux qui dans le passé nous ont contactés pour savoir comment agir et mobiliser les citoyens d'un pays, Axel Rimbaud réussira, car déjà il nous prouve que son courage et sa ténacité ont ouvert une brèche dans ce mur de l'indifférence à la violence routière.

Selon les chiffres de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) de 2015, le Chili comptait alors 2 179 morts sur les routes avec un taux de mortalité (nombre de tués pour 100 000 habitants) de 12,1. Il peut être comparé au taux de mortalité moyen des pays considérés comme à revenu élevé, qui est de 8,7 (5,2 pour la France).



Événement de l'association devant le palais de la Moneda (Palais Présidentiel chilien).



➡ Revue de presse



Côtes-d'Armor. Radar tourelle vandalisé à Plémet : « Une atteinte à la sécurité » selon le maire, Romain Boutron

Le Courrier Indépendant, 4 novembre 2019, Yann Scavarda

Après la dégradation du radar tourelle installé sur la RN 164 à Plémet (Côtes-d'Armor), le maire de cette commune monte au créneau^(*).

Le radar automatique du Bos Josselin à Plémet a été vandalisé dans la nuit du 31 octobre au 1^{er} novembre 2019. Le mât de ce « Mesta Fusion 2 » a été tronçonné vers 2 h du matin, d'après des témoignages.

C'était un des tout premiers radars tourelle installé en Bretagne, et ce serait le troisième, déjà, à avoir fait l'objet de dégradations.

360 millions de dégâts depuis l'année dernière.

Romain Boutron, le maire de Plémet dénonce cet acte de vandalisme au nom de la sécurité : « *Ce carrefour est dangereux ! Laissez-nous notre radar ! Nous avons le droit à la sécurité !* ».

D'une part, il regrette une coûteuse « destruction d'un bien public » : un radar tourelle de ce type coûte 32 000 €.

« *Depuis l'année dernière, les dégâts sur des radars automatiques ont atteint la somme de 360 millions d'euros, soit 60 % du budget annuel d'un département comme les Côtes-d'Armor. Cet argent pourrait servir à notre système de santé, à l'éducation, à l'aménagement du territoire...* »

« Mise en danger des usagers de la route »

D'autre part, Romain Boutron dénonce une « mise en danger des usagers ».

Le Bos Josselin est un endroit particulièrement accidentogène à la sortie d'une zone en 2 x 2 voies en haut de côte avec une visibilité réduite, un tourne-à-gauche et un trafic agricole très important.

« *La traversée du carrefour est rendue dangereuse pour les engins agricoles à cause de la vitesse des véhicules et ce radar est donc un élément indispensable à la sécurité du carrefour.* »

Il ajoute : « *Il y a seulement quinze jours, j'étais encore sur place avec la gendarmerie pour constater un énième accident, fort heureusement sans conséquences graves pour la santé des victimes.* »

Si ce croisement doit absolument être sécurisé, « la destruction d'un bien public avec, pour conséquence, une atteinte à la sécurité, est inacceptable : c'est mettre en danger la vie des usagers de la route et donc, des Plémétais qui empruntent cette voie ».

« Les voyous... »

Le maire s'inscrit contre toute forme de violence :

« *Les voyous qui se livrent à de tels agissements n'ont pas compris que la violence n'est pas le bon vecteur pour défendre des idées. Le débat et la démocratie représentative sont les seuls moyens d'évolution pour notre société. Si un accident mortel devait se produire à ce carrefour, la responsabilité porterait, selon moi, en partie sur les personnes qui ont endommagé ce radar. Or, ces vandales ne seront pas présents aux côtés de la gendarmerie et du maire pour annoncer la disparition d'un proche à une famille ! Une vie humaine n'a pas de prix ! Alors oui, certains d'entre nous, et peut-être moi-même, serons verbalisés par ce radar, à cause d'un manque d'attention, mais je préfère payer des amendes plutôt que de devoir annoncer des mauvaises nouvelles.* »

Une partie des recettes des amendes revient aux communes afin de financer des aménagements de sécurité.



^(*) Sa réaction a été aussi reprise par *Le Télégramme* et *Ouest France*.



Puy-de-Dôme. Cébazat : le maire verbalise un automobiliste qui conduisait dangereusement

France Bleu, 11 novembre 2019



Les maires peuvent verbaliser l'auteur d'une infraction sur le territoire de leur commune, en tant qu'Officier de Police Judiciaire. C'est valable pour tous les types d'infractions, y compris au Code de la route. Ce que vient de faire Flavien Neuvy, le maire de Cébazat.

Tous les maires en ont la possibilité mais ils sont peu nombreux à le faire. Flavien Neuvy a dressé une contravention à un automobiliste dimanche soir. Le maire de Cébazat rentrait chez lui lorsqu'il a vu un conducteur conduire dangereusement, commettre plusieurs infractions dont l'emprunt d'un sens interdit. Flavien Neuvy a pu retrouver l'automobiliste au moment où il se garait et s'est présenté pour lui dire qu'il serait verbalisé.

Ce n'est pas la première fois que cela arrive. En tant que maire, il est Officier de Police Judiciaire et habilité à constater des infractions. Flavien Neuvy a déjà verbalisé plusieurs fois des automobilistes depuis son élection en 2014, sans forcément le faire savoir. Mais cette fois, c'était la fois de trop, devant le comportement très dangereux de cet automobiliste, le maire de Cébazat a voulu faire passer le message sur Twitter ; il ne veut pas laisser passer une infraction, en particulier lorsqu'elle risque de mettre en danger les autres usagers de la route.

Flavien Neuvy précise bien qu'il n'est pas policier. Pas question pour lui de se lancer dans une course poursuite, il respecte bien le Code de la route ; dimanche, il n'a pas suivi l'automobiliste dangereux dans le sens interdit mais l'a retrouvé en prenant un autre chemin. À chaque fois, il se présente et explique pourquoi il intervient et quelle est l'infraction qu'il a constatée. Une infraction qu'il va ensuite inscrire dans le service informatique de la Police municipale.



Alcool au volant : vraiment tous responsables !

Le Parisien du dimanche, 17 novembre, Frédéric Mouchon

Lucas adorait le surf, les dîners en famille et les sorties entre copains. Il rêvait d'être photographe. Un rêve brisé net le 25 octobre dernier. Alors qu'il marchait sur le trottoir à Bayonne, la vie de cet ado de dix-sept ans a été fauchée par un chauffard à peine plus âgé que lui, qui avait plus de 2 grammes d'alcool dans le sang. Un jour ensoleillé de mai, Eddy circulait à moto sur une départementale de l'Oise quand il a croisé un automobiliste roulant à vive allure et sous l'emprise de cannabis. Le chauffard a perdu le contrôle de sa voiture. Eddy, lui, a perdu sa jambe. C'est aussi en mai que la vie de Stéphanie, 38 ans, a basculé alors qu'elle traversait un passage protégé dans une zone limitée à 30 km/h à Paris. Le scooter qui l'a percutée roulait à plus de 70 km/h et le conducteur était ivre. Multi-traumatisée, Stéphanie souffre aujourd'hui de séquelles cognitives et ne peut plus exercer son métier.

ou Eddy ?

Les noms de Lucas, Eléonor et Stéphanie ne figureront jamais sur un monument en souvenir des martyrs de la route. Mais aujourd'hui à Paris, l'association Victimes et citoyens va leur rendre hommage en leur dédiant cette journée, reconnue par l'ONU. Sur une toile de 30 m déroulée à même le sol, un artiste-peintre représentera 3 259 silhouettes symbolisant le nombre de décès survenus lors d'accidents en 2018. « Plus de 700 000 personnes sont mortes sur la route en France depuis la dernière guerre mondiale et il y a encore tous les jours des tués et des blessés », déplore Julien Thibault, le président de l'association. Derrière ces chiffres, c'est autant de familles dont les vies ont changé à jamais ».

Pour inverser cette courbe mortifère, la Ligue contre la violence routière se bat depuis des années auprès des tribunaux pour qu'ils reconnaissent systématiquement la notion de co-responsabilité dans les accidents impliquant un chauffard



alcoolisé ou sous l'emprise de stupéfiants. L'association souhaite que soient poursuivis, et condamnés, ceux qui ont laissé un conducteur prendre le volant alors qu'ils savaient pertinemment qu'il avait trop bu ou n'était pas dans son état normal.

C'est le combat d'une vie pour Pierre Lagache dont la fille Charlotte est décédée en avril 2012 suite à un choc frontal avec un chauffard qui avait pris à contre-sens une deux fois 2 voies avec une alcoolémie de 2,31 g. Après avoir remonté le fil, Pierre Lagache découvre que le chauffard, décédé dans l'accident, était connu de tous ses proches pour être addict à l'alcool. Il avait passé son après-midi et une partie de sa soirée à boire avec l'un de ses amis qui l'a pourtant laissé reprendre la route. Il aura fallu le combat acharné de ce père pour que les tribunaux finissent par reconnaître « l'attitude moralement condamnable » du proche du chauffard. « Parce que la co-responsabilité est souvent compliquée

à établir, la justice a tendance à botter en touche mais si l'entourage du chauffard était intervenu pour le retenir, ma fille serait toujours là. Le laisser prendre le volant dans son état, cela relève de la non assistance à personne en danger. »

La justice a déjà condamné dans le passé, souvent pour « homicide involontaire » ou « homicide par imprudence », des personnes ayant laissé partir un conducteur ivre en toute connaissance de cause. « Des patrons de bar ont notamment été condamnés et vu leur établissement fermer car ils avaient continué à servir quelqu'un qui était complètement ivre, témoigne la présidente de la Ligue contre la violence routière Chantal Perrichon. En les condamnant, la justice les a de fait placé devant leur responsabilité. » « Retenir quelqu'un qui a trop bu n'est pas simple, reconnaît Pierre Lagache, mais il y a une forme de lâcheté à considérer que ce n'est pas votre problème. »

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



18 €

Vous pouvez vous procurer ce livre

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

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

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

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





Vie de la Ligue

Séminaire international en Colombie

Invitée à Bogota pour le XIII^e séminaire international de Sécurité routière consacré à la vitesse, en ce tout début de mois d'octobre, comment ne pas évoquer Jacques Chirac, vu la coïncidence de dates historiques.

En février 2007, Mary Bottagisio était venue à Paris me rencontrer en vue de créer une association comme la nôtre. Quelques mois plus tard, elle créait la Fondation *Por la vida por la via, Liga contra la violencia vial*. Très vite Mary décida d'inviter des experts et des acteurs majeurs de la Sécurité routière dans ses séminaires internationaux. La France qui avait obtenu des résultats exceptionnels, grâce à la politique menée dès 2002 par le Président de la République, « exportait » alors son « modèle » vers les pays qui s'intéressaient enfin à la mort sur leurs routes. Furent conviés des Délégués interministériels à la Sécurité routière comme Rémy Heitz et Cécile Petit, des spécialistes comme Philippe Bartolo⁽¹⁾ et Michel Barthélémy⁽²⁾, de nombreux scientifiques également. Pere Navarro, Directeur Général du Trafic en Espagne fut l'un des supporters les plus solides de cette nouvelle politique en Colombie. À l'écoute de tous, Mary mit tout en œuvre pour la création de l'Agence Nationale de Sécurité routière en Colombie. Depuis, elle établit, autant que cela lui est possible, des collaborations avec des institutions reconnues pour faire progresser la connaissance et l'expertise dans son pays : l'IFSTTAR et le CEREMA – entre autres – figurent parmi ses partenaires⁽³⁾.



Juan Pablo Bocarejo.

Parler de la Sécurité routière en Colombie, sans mentionner Juan Pablo Bocarejo⁽⁴⁾, c'est délibérément ignorer le rôle crucial qu'il a joué et joue encore dans son pays. En tant que Secrétaire Général de la mobilité, c'est grâce à lui que furent organisées les premières grandes conférences contre la violence routière. Une mention spéciale pour ce décideur politique qui a osé faire passer la vitesse de 80 à 50 km/h sur les 10 axes principaux de Bogota, ville construite pour et autour de la voiture. C'est à juste titre que les louanges ne tarissent pas à son égard, car il a préféré affronter l'impopularité parfois, et sauver des vies, plutôt que de jouer la facilité et l'acceptation des intérêts personnels des uns et des autres. Là réside le vrai courage.

Lors de ce dernier séminaire, j'ai retrouvé avec plaisir Fabrice Hamelin⁽⁵⁾ et Benoît Hiron⁽⁶⁾, personnes que nous avons en haute estime dans notre Association vu la qualité de leurs productions et leurs prises de paroles (dans les médias pour l'un, dans les commissions du CNSR pour l'autre).

Comment mieux définir les liens qui se créent entre les pays et la Ligue qu'en reprenant les

propos de Pere Navarro, actuel Directeur général du Trafic en Espagne : « *l'alliance des associations favorise la prise de conscience, elle se crée pour bousculer les institutions qui ne répondent ni à leur attente, ni à l'urgence de la situation !* ».

Cette fois-ci, en plus de deux exposés qui m'étaient demandés, j'ai eu le privilège d'introduire la série des conférences, ce qui m'a permis d'évoquer les liens profonds qui unissaient nos deux pays. Ainsi, j'ai pu rappeler que lorsqu'au plus haut niveau de l'État, la détermination est sans faille, les « bonnes » mesures sont prises et les résultats attendus suivent. Des milliers de drames évités, parce que cet homme avait dénoncé la barbarie qui régnait sur nos routes et que c'était inacceptable.

Quelle émotion quand plus de 800 Colombiens se sont immédiatement levés lorsque je leur ai proposé d'observer une minute de silence non seulement pour honorer Jacques Chirac, un homme qui certes avait évité bien des morts en refusant d'engager la France dans une guerre en Irak, mais aussi pour montrer notre reconnaissance à un politique de stature internationale qui n'avait pas hésité à affronter la violence routière, cette guerre civile permanente qui frappe le monde entier.

Chantal PERRICHON



⁽¹⁾ Adjoint à l'UCLIR (Unité de Coordination de la Lutte contre l'Insécurité Routière au sein du ministère de l'Intérieur) et actuellement Commandant du centre national de formation de la gendarmerie nationale.

⁽²⁾ Chef de la division de la Sécurité routière de la Direction Centrale de la Sécurité Publique, direction générale de la police nationale, au ministère de l'Intérieur et actuellement commissaire honoraire et Secrétaire Général de la Ligue contre la violence routière.

⁽³⁾ En 2018, le CEREMA a réalisé une mission pour l'agence nationale de sécurité routière de Colombie. Quatre experts – O. Bisson, B. Hiron, D. Lemoine et F. Tortel – ont inspecté 1 600 km de routes et rues, dans trois régions dont l'Antioquia, pour apporter des réponses pratiques aux zones d'accumulation d'accidents, en partageant le savoir-faire international et en l'adaptant au pays. Les premiers résultats obtenus sont encourageants.

⁽⁴⁾ Ancien élève du Lycée français de Bogota, ingénieur civil de l'université des Andes, il passe un master à l'École des Ponts en France, puis un doctorat en transport à l'université de Paris 7 en 2008.

⁽⁵⁾ Maître de Conférences HDR en science politique – Université Paris Est-Créteil.

⁽⁶⁾ Responsable de la licence de Science politique et du parcours de Master Action Publique.

⁽⁶⁾ Chef du groupe sécurité des usagers et des déplacements CEREMA, également membre du Comité des experts du Conseil national de sécurité routière.

A la fin du xx^e siècle, la Colombie, prisonnière de la guerre déclenchée par le trafic de drogue, la guérilla et les paramilitaires, vivait l'un de ses cauchemars les plus atroces. Qui pouvait imaginer qu'une autre forme de violence, tout aussi meurtrière, sévissait dans notre pays ?

Nous continuons à nous tuer en Colombie, mais les attentats sur les civils se déroulent autrement ; les armes ne sont plus des bombes, des fusils, des bonbonnes de gaz, ce sont des véhicules à deux, quatre roues ou plus, maniés par des hommes libres pour qui les autres ne comptent pas. La violence routière de nos routes se cache sournoisement derrière la violence des images de guerre des années 90, les victimes ne sont pas des soldats, non ! Ce sont des civils innocents, sans méfiance ou imprudents qui vont gonfler les statistiques d'une guerre non déclarée et tolérée, admise comme un tribut dû au progrès.

Le champ de bataille ? La violence routière concerne tous les Colombiens : plus de 48 millions d'usagers de la route, dont environ 12 millions ont un permis de conduire ; 15,1 millions de véhicules sur un peu plus de 200 000 kilomètres de routes.

Les morts au champ d'honneur : nous payons un coût exorbitant l'augmentation de la mobilité humaine. Chaque année, environ 400 000 accidents qui causent plus de 7 000 morts, 425 000 blessés dont 45 000 blessés graves. Les coûts directs et indirects de cette hécatombe sont estimés à minima entre 1,5 % et 2,9 % du PIB, un prix exorbitant que la société doit payer, bien inférieur cependant à celui – inestimable – du prix de la vie.

Les recrutés du front : comme dans toutes les guerres, les enrôlés sont des hommes jeunes, âgés de 18 à 34 ans. Dans la dernière décennie, nous pouvons déclarer environ 19 000 morts et 117 000 blessés pour cette classe d'âge. Les convocations pour l'enrôlement ne sont pas faites par télégramme, elles sont faites par des publicités massives qui encensent la vitesse, les prises de risque, la liberté sans entraves. Pire encore, des messages qui valorisent de nouvelles possibilités pour le travail (bien sûr du travail non réglementé), l'amélioration de la qualité de vie ! C'est ainsi qu'avec les motos nous donnons du pain aux plus pauvres et en même temps nous leur ôtons la vie. Comme dans toutes les guerres, les pertes ne concernent pas seulement les jeunes hommes : les femmes et les enfants sont également sacrifiés, beaucoup d'entre eux comme passagers ou piétons.

Les kamikazes : depuis 2002, on assiste à une tendance croissante des victimes motocyclistes. Les alertes des études épidémiologiques n'ont pas suffi à contenir le fléau avec lequel, en seulement 4 ans, le nombre de décès de motocyclistes (52 %) a dépassé les décès de piétons (25 %). La Colombie a le triste privilège d'avoir le plus grand nombre de décès de motocyclistes en Amérique latine, d'après le classement de l'OMS.

Inacceptable, insupportable et difficilement justifiable d'autant plus que la loi de 2008 a permis d'augmenter les vitesses, alors que d'autres pays comme la France et l'Espagne nous montraient qu'il fallait au contraire procéder autrement. Cette loi stipule que maires et gouverneurs de chaque juridiction peuvent fixer les limites de vitesse sans dépasser 80 km/h en agglomération et 120 km/h sur les routes nationales. Le résultat ? Une augmentation de la mortalité qu'il était facile de prévoir : 68 352 vies sacrifiées dans la période 2009-2018. Les généraux de notre patrie qui ont ordonné ces massacres ne sont plus sur le champ de bataille, mais les morts continuent à s'ajouter, jour après jour, année après année. Et comme si cela ne suffisait pas, la plus grande usine de motos d'Amérique latine a été inaugurée en 2014 dans le sud de la Colombie. Des engins à faible coût, qui ne satisferaient pas au contrôle technique dans les pays du monde civilisé sont mis en



vente, mais la conquête des marchés ne vaut-elle pas quelques morts de plus ?

Nous les Colombiens, nous tuons sur les routes comme les Français le faisaient il y a 40 ans. La Colombie a focalisé l'attention du monde entier pour avoir signé un processus de paix. Or, dans les pires années du conflit armé ou du narco trafic, nous n'avons eu autant de vies sacrifiées que par la violence routière sur les routes. Le prochain processus de paix devra-t-il être signé avec 8 millions de motocyclistes ? Quelle guerre dans le monde est aussi meurtrière pour les civils ?

La ville de Bogota a récemment déclaré un cessez-le-feu, en décidant une réduction de la vitesse de 80 à 50 km/h sur 10 axes routiers. Le résultat n'a pas tardé : 24 % de vies épargnées chez les motocyclistes, 30 % pour les piétons et 27 % pour les cyclistes.

La France nous montre le chemin à suivre : pacification des routes, du latin « *pacificare* », faire la paix sur les routes. Les lois de la mécanique de Newton ne sont-elles applicables qu'au monde développé ? Bogota serait-elle une exception ?

Il y a quelques jours à peine, le ministre de la Défense colombien a démissionné suite à un débat qui a secoué le pays : huit enfants ont été victimes d'une opération militaire dans un camp des FARC où ils avaient été recrutés. Dès lors, pourquoi ce silence pour les enfants tués dans cette autre guerre, silencieuse, quotidienne, non déclarée ? Chaque année, plus de 500 enfants meurent victimes d'accidents de la route, sur des motocyclettes, mutilés devant les yeux des autorités et de la société tout entière. Avons-nous déjà oublié les 38 enfants brûlés vifs dans un car de transport scolaire en 2014 ? Il s'agissait d'un bus non assuré, qui n'était pas aux normes (pas de sortie de secours entre autres), et le chauffeur n'avait pas de permis. Si nous sommes scandalisés par la violence, toutes les formes de violences, pourquoi ce silence devant le sacrifice des enfants, des jeunes, des femmes ? Peut-être que là où vit la grande faucheuse, ces enfants attendent simplement que quelqu'un ordonne un cessez-le-feu et leur demande pardon pour ce massacre !

Mary BOTTAGISIO

La perspective d'une évolution de la mesure du 80 km/h liée à la possibilité de ramener la limitation de la vitesse autorisée à 90 km/h sur certains tronçons concernés, aurait inévitablement conduit à un affaiblissement de la mesure.

Renoncer ainsi à des vies sauvées et des blessés épargnés, au prétexte que certains élus seraient mal informés ou céderaient à la pression des lobbies pro-vitesse ne pouvait rester sans une réaction de notre Association.

Un plan de communication présenté et validé lors de l'Assemblée Générale de juin a donc été préparé au cours de l'été 2019 puis mis en œuvre dès le début septembre, période correspondant à la reprise du débat parlementaire sur la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM). Cette loi précise les conditions devant être respectées par les tronçons de voie sur lesquels la VMA pourrait être ramenée à 90 km/h.

Les objectifs

Le principal objectif était de fournir aux élus des 92 départements concernés⁽¹⁾ des éléments d'information qui pourraient les convaincre de maintenir l'expérimentation du 80 km/h à son terme.

Des objectifs connexes ont également été fixés :

- Informar et sensibiliser les Préfets sur la question du 80 km/h.
- S'appuyer sur l'expertise afin de contrer la désinformation activée, notamment par la LDC.
- Fédérer et mobiliser le réseau des associations et correspondants présents dans les départements.

Élaboration des supports de communication

Afin d'atteindre ces objectifs, un travail important a été fourni durant les mois d'été dans plusieurs domaines :

- Actualisation de cartes départementales présentant la localisation des accidents sur la période 2013-2017. Ce travail a été réalisé en 2 temps avec actualisation de 61 cartes au 1^{er} septembre puis de 35 cartes complémentaires à la fin octobre.

- Mise en page de deux documents d'information :
 - un premier document présentant l'argumentaire sur l'intérêt de la mesure du 80 km/h, illustré par 3 articles de Fabrice Hamelin, Philippe Lauwick et Claude Got,
 - un second document intégrant la carte de l'accidentalité de chaque département et ses commentaires.
- Rédaction des courriers à l'intention de chaque Président(e) de département et de chaque Préfet(e).
- Constitution et acquisition d'un fichier de près de 4 000 adresses postales et mail regroupant la totalité des élu(e)s départementaux et des préfet(e)s.

Relais important sur le site web de la Ligue et dans le Flash infos

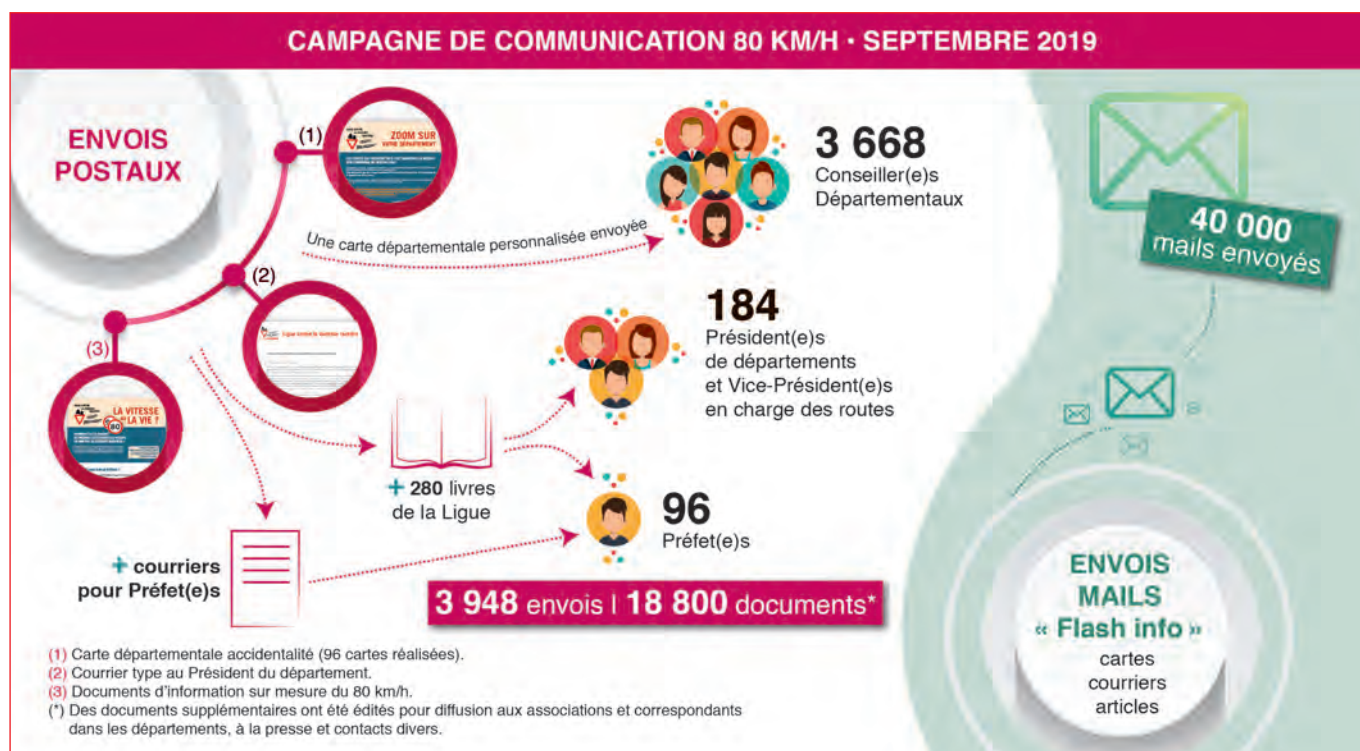
L'ensemble des supports de communication (cartes, courriers, notes et articles) ont été intégrés dans le site web de la Ligue.

Deux vagues d'envoi par mail générées par le « Flash Infos » se sont déroulées au cours de la première quinzaine de septembre en ciblant les adhérents, les députés, les sénateurs et une sélection de maires. L'e-mailing a porté sur environ 40 000 contacts. Ceci a généré des centaines de consultations quotidiennes sur le site.

Action presse avec le Journal du Dimanche

Un article du *Journal du Dimanche* du 1^{er} septembre titré « 80 km/h : les cartes qui accusent » (cf. Revue de presse p. 19) a permis de présenter le travail réalisé et en cours sur l'actualisation des cartes départementales de l'accidentalité. Il présentait 6 cartes portant sur les départements de Dordogne, Cantal, Côte-d'Or, Haute-Loire, Hautes-Alpes et Haute-Saône. L'article relayait les propos des Présidents de ces départements, qui souhaitent tous appliquer le 90 km/h sur certains tronçons. Une tribune de Claude Got est également parue dans *Le Parisien* du 8 septembre.

Pierre LAGACHE





Ligue contre la violence routière



Monsieur, Madame le (la) Président(e),

À l'issue d'une période de quatre années de dégradation des résultats de la sécurité routière de 2014 à 2017, le gouvernement a pris la décision de mettre en œuvre une nouvelle mesure consistant à limiter la vitesse autorisée sur les routes bi-directionnelles dépourvues de séparateurs médians.

Le choix de cette mesure est validé par les scientifiques et par les propres services de l'État⁽¹⁾ qui ont jugé que cette disposition était la plus pertinente pour réduire rapidement le nombre de victimes sur 400 000 km de routes départementales qui concentrent 2/3 des tués et des blessés graves en France chaque année. Partant du constat vérifié partout dans le monde, selon lequel une baisse de 1 % de la vitesse moyenne de l'ensemble du trafic génère une baisse de 4 % du nombre de morts sur les routes, les experts du Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) ont estimé que la mesure du 80 km/h permettrait de sauver environ 350 vies dès la première année de mise en œuvre.

En 2018, avec l'application de la mesure au 1^{er} juillet, l'inversion de tendance attendue depuis plusieurs années s'est enfin produite : 206 vies ont été épargnées du fait du passage à 80 km/h, alors que les années précédentes la mortalité augmentait.

Pourtant, malgré ces premiers résultats porteurs d'espoir, la sécurité routière est devenue l'exutoire d'une contestation du pouvoir de l'État. 2/3 des radars fixes assurant le contrôle automatisé de la vitesse ont été dégradés. Le relâchement du comportement des conducteurs qui a suivi a généré, fin 2018 et début 2019, une augmentation des vitesses moyennes avec, à nouveau, une dégradation des résultats.

Face à cette incompréhension, le gouvernement a finalement pris la décision de proposer aux parlementaires l'assouplissement du dispositif en confiant la responsabilité aux Présidents des Conseils départementaux d'identifier les routes pour lesquelles la limitation de la vitesse autorisée pourrait être ramenée à 90 km/h.

On peut s'interroger sur la position des parlementaires et des Présidents des conseils départementaux qui se sont opposés à la mesure et qui ont souhaité l'« assouplir » – ce qui revient à l'affaiblir – en réaction au « pouvoir parisien » contre les « territoires ». On peut également s'interroger sur le degré de prise en compte de l'objectif de moins de 2 000 morts en 2020 pourtant fixé par le gouvernement précédent. S'il est légitime et légal que les responsables adaptent les vitesses selon les circonstances et l'accidentalité locales⁽²⁾, ce ne peut être hors du cadre réglementaire défini par le Code de la route, notamment pour les vitesses maximales autorisées : il ne peut y avoir pour une infrastructure donnée une règle pour un département et une autre pour le département voisin.

Par conséquent, nous vous adressons ce courrier pour faire appel à votre responsabilité de représentant départemental, car les décisions que vous prendrez seront lourdes de conséquences. Dans le domaine de la sécurité routière il faut se méfier du « bon sens » et privilégier la connaissance scientifique.

Aussi, nous attirons tout particulièrement votre attention sur l'erreur qui consisterait à refaire passer à 90 les axes routiers jugés comme des axes sûrs, au prétexte qu'ils apparaissent comme bien aménagés (largeur des voies, aménagement des accotements, lignes droites...). En réalité, cette étude montre⁽³⁾ que le volume du trafic est, avec la vitesse, l'un des facteurs les plus déterminants du nombre d'accidents sur les RD et qu'abaisser globalement la vitesse sur les axes les plus circulés est le moyen le plus rapide à mettre en œuvre et le plus pertinent pour diminuer le nombre d'accidents.

À l'inverse, augmenter la vitesse maximale autorisée sur ces axes générera inévitablement une augmentation de l'accidentalité.

Pour information, vous trouverez ci-joint une carte départementale, établie en juin 2018 par la Ligue, en collaboration avec le professeur Claude Got, qui présente les axes concentrant la majorité des accidents mortels observés dans votre département sur une période de 10 années (2006-2015). Cette carte montre que les accidents mortels se concentrent sur un faible pourcentage du linéaire des routes qui sont ces axes routiers que l'on pourrait, à tort, considérer comme les plus sûrs. À l'échelle nationale, 50 % des tués sont recensés sur 15 % en moyenne de la longueur totale des routes.

Par ailleurs, figure dans ce dossier, une carte de l'accidentalité (2013-2017) des tués et des blessés hospitalisés sur les routes (hors agglomération et réseau autoroutier) de votre département. Elle prouve que durant ces cinq années l'essentiel des accidents est localisé tout au long des mêmes routes répertoriées l'an passé⁽⁴⁾.

Votre responsabilité est capitale, et nous vous invitons à opter pour la poursuite de l'expérimentation de la mesure jusqu'à son terme en juillet 2020.

Notre association est prête à échanger avec vous sur ce sujet, et contribuer à votre réflexion. Pour plus d'informations, vous pouvez d'ores et déjà consulter le site internet suivant : <https://violenceroutiere.fr>. Pour les nombreux départements où une association départementale de la Ligue contre la violence routière existe, sachez que celle-ci est à votre disposition pour expliquer notre position.

Notre association sera très vigilante, car la violence extrême que subissent les victimes de la route est d'autant plus inacceptable qu'elle peut être évitée ; elle suivra attentivement l'accidentalité sur les axes dont vous estimerez que la vitesse devrait être ramenée à 90 km/h.

Par ailleurs, il convient de souligner que l'abaissement de la vitesse de 90 à 80 km/h a également un impact positif en matière d'environnement, avec réduction de l'émission de CO₂ qui contribue au réchauffement climatique, et en matière de santé publique en diminuant l'émission des polluants.

Autoriser des « assouplissements » à 90 km/h, c'est laisser libre cours à l'interprétation des règles techniques de la sécurité routière, c'est dégrader le modèle d'une signalisation unitaire pour tous les départements et tous les usagers, c'est se priver d'une mesure positive en faveur de l'environnement, et enfin et surtout, c'est admettre que des vies seront perdues et des familles ravagées.

Comptant sur vous, pour que votre décision contribue à rendre durablement vos routes plus sûres, je vous prie de croire, Monsieur, Madame le (la) Président(e), en l'expression de ma considération distinguée.

Chantal Perrichon

Présidente de la Ligue contre la violence routière

(1) IFFSTAR – Institut Français des Sciences et Techniques des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux : études et publications diverses.

(2) Exemple : 70 km/h au lieu de 80.

(3) Étude 2006-2015 – Ligue contre la violence routière : 8 à 20 % des kilomètres de voies concentrent plus de la moitié des tués.

(4) La Ligue contre la violence routière est une association de bénévoles qui, vu l'urgence des débats, a décidé de produire des cartes sur l'accidentalité dans les départements. Nous ne bénéficions pas des moyens de l'État pour présenter aujourd'hui la totalité des cartes (une soixantaine a été réalisée à ce jour). Si cette seconde carte est manquante, vous la trouverez courant septembre sur notre site.

Pour conclure

Toutes les cartes des départements concernés par la mesure du 80 km/h ont finalement été finalisées et sont accessibles sur le site :

www.violenceroutiere.org

Ce travail a été réalisé par un groupe de chercheurs qui acceptent de travailler bénévolement pour notre association. D'inutiles polémiques sur la mesure du 80 km/h, l'instrumentalisation et la politisation de ce dossier majeur de santé publique auraient été évitées si cet indispensable travail d'analyse avait été effectué par les départements et les services de l'État, dès son annonce en 2013 par les experts du CNSR.



➤ Sécurité routière et santé publique : une vingtième vidéo des « Entretiens de la Ligue »

Cette nouvelle vidéo présente un entretien réalisé avec Philippe Lauwick⁽¹⁾. En tant que médecin impliqué sur le sujet de la Sécurité routière, celui-ci nous confirme la forte légitimité des professionnels de santé en matière de Sécurité routière en situant clairement le sujet dans le champ de la santé publique. Au fil de l'entretien d'une douzaine de minutes, Philippe Lauwick évoque divers sujets en lien avec sa pratique médicale : le contrôle de l'aptitude à la conduite, les causes d'inaptitude, l'importance de l'entourage... Le dernier thème porte sur les seniors. Le point sensible de la visite médicale obligatoire est donc abordé. Son efficacité ne serait pas démontrée, l'alternative pouvant reposer sur un ensemble de mesures d'accompagnement.

⁽¹⁾ Philippe Lauwick, Médecin généraliste agréé « permis de conduire par le préfet du Nord – Président de « Automobile Club Médical de France » (www.acmfpermico-med.fr) – Président de la commission « Santé et Déplacements sur la Route » du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR).



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



François DE CLOSETS
Médias, le poids des lobbys



Rémy HEITZ
Justice et sécurité routière



Marie-Jeanne HUSSET
La voiture citoyenne



Gérard MILLER
La violence routière



Thierry FASSENOT
Le risque routier professionnel



Fabrice HAMMELIN
La politique de sécurité routière



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



Claude LIENHARD
Réparation et droit des victimes



Philippe AZOUVI
Prise en charge des blessés graves



Raphaël BARTOLT
Le rôle du Préfet dans la sécurité routière

Autres vidéos des entretiens de la Ligue :

Alcool au volant (Bernard LAUMON), la désinformation (Claude GOT), Rémy HEITZ : mon passage à la sécurité routière, alcool au volant (Claudine PERZ-DIAZ), le LAVIA (Jacques ELRICH), le LAVIA en caméra embarquée, Le contrôle automatisé de la vitesse (Claude GOT), La mesure du 80 km/h (Claude GOT).



➡ Vie des asso's

📍 AD Côte-d'Or : partenaire de l'Opération Civil'été

À la demande de la DDT et à l'heure des grands départs en vacances, la Ligue contre la violence routière de Côte-d'Or a participé le 5 juillet dernier en compagnie de 3 autres associations et de la Sécurité Routière à une opération baptisée « Civil' été » qui s'est déroulée sur l'A31 – aire de repos de Serrigny – entre Nuits-Saint-Georges et Beaune.

« La particularité de cette action est qu'elle propose une alternative à la sanction » indique Catherine Pepoz, présidente de l'AD. « Le but de cette journée était de permettre aux conducteurs contrôlés pour des infractions mineures de participer à des ateliers de prévention plutôt que de payer une amende et se voir infliger un retrait de point. Ce dispositif était placé sous l'autorité du Procureur de la République, avec la présence sur place de Jean-Baptiste Peyrat, sous-préfet de Beaune et de l'escadron départemental de la sécurité routière de la Côte-d'Or. »

Sur 45 conducteurs arrêtés, 25 ont suivi l'alternative à la contravention pour les infractions suivantes :

- 📌 9 ceintures,
- 📌 9 téléphones et 4 oreillettes,
- 📌 1 circulation voie de gauche,
- 📌 2 dépassements de vitesse de moins de 30 km/h.

Les contrevenants qui ont suivi les ateliers étaient très majoritairement des conducteurs de poids-lourds ou camionnettes, sur des trajets professionnels. Dans le cadre de cette journée de contrôle, un conducteur étranger a été verbalisé pour un excès de vitesse à 180 km/h au lieu de 130 et son permis lui a été retiré sur le champ.

Catherine Pepoz précise que d'autres actions existent : « Ce type d'opération "alternative à la contravention" est également organisé



une à deux fois par an au centre des permis de conduire de Longvic sur le même procédé. C'est ainsi que la Ligue contre la violence routière de Côte-d'Or est intervenue toute la journée du 19 septembre dernier avec sa voiture tonneaux ».

Le type d'infraction relevé lors de cette journée était majoritairement l'usage du téléphone au volant. À noter quelques refus de priorité (dont une à deux motards de la gendarmerie), franchissement de ligne blanche, feux rouges et un contresens en vélo avec usage du téléphone...

L'Opération Civil'été du 5 juillet a été relayée par France 3 région, France Bleu Bourgogne et le *Bien Public* (journal local). <https://france3-regions.francetvinfo.fr/bourgogne-franche-comte/departments-vacances-controles-routiers-preventifs-ateliers-sensibilisation-comportements-risque-1695690.html>

📍 L'AD de Haute-Savoie impliquée dans les « Assises de la sécurité routière »

Face à la hausse de la mortalité routière en Haute-Savoie, le Préfet Pierre Lambert a organisé deux réunions auxquelles ont participé Michel Charvin et Guy Ovigneur de la LCVR74.

Dans un premier temps, le 25 juillet, s'est déroulé un comité opérationnel restreint de sécurité routière au cours duquel a été lancé officiellement la mise en place de l'EAD (Éthylotest-Anti-Démarrage) administratif. La Ligue 74 fortement impliquée dans cette mesure depuis plusieurs années a naturellement participé aux échanges.

Le 9 septembre, les assises de la sécurité routière réunissaient l'ensemble des élus locaux, services de l'État, associations. Le

maire de Duingt, Marc Rollin, fortement impliqué dans la sécurité routière de sa commune était co-organisateur de cette rencontre. Un des thèmes abordés fut « La sécurité des seniors sur les routes ». « La Ligue 74 s'engage à mener une opération sur le Chablais, d'évaluations individuelles des conducteurs seniors sur la base du volontariat à bord de leur propre véhicule, accompagnés d'un moniteur d'auto-école. » précise Guy Ovigneur.

L'autre thème était celui des deux-roues. Il fut proposé de mettre à leur disposition des simulateurs de conduite lors d'actions de sensibilisation.

Michel Charvin souligne l'intérêt de cette initiative du préfet Pierre Lambert : « Ces deux rencontres organisées hors des murs de la Préfecture ont favorisé une plus grande proximité entre les différents acteurs et les élus. Elles auront permis d'entreprendre des actions concrètes, dont un premier bilan sera tiré au cours du dernier trimestre ».

Il conclut « Ces rencontres se tenaient très exactement au moment du lancement de la campagne sur le 80 km/h et l'envoi des cartes des départements, ce qui nous a permis de donner des précisions sur cette opération. La presse locale présente a pu ainsi relayer cette information ».



Associations départementales



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

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

06 – Alpes-Maritimes : LCVR06PACA – 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 (lcvr12@orange.fr) – (christiane.poinot@orange.fr)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

44 – Loire-Atlantique : Michel Brugnion – Ligue contre la violence routière – Association de Loire-Atlantique MANO – 3, rue Eugène Thomas – 44300 Nantes – Tél. 07 88 32 21 99 (lcvrviolenceroutiere4485@gmail.com) – (www.violenceroutiere4485.org)

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

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

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

57 – Moselle : Jean-Yves Lamant – Maison des Associations – 1, rue du Coetlosquet – 57000 Metz – Tél. : 06 08 84 73 04 – 03 87 30 82 96 (jylamant@yahoo.fr) – (<http://violenceroutiere57.free.fr>)

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

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

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

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

67-68 – Bas-Rhin/Haut-Rhin : Gilles Huguet – LCVR Maison des Associations – 6, rue d'Ingersheim – 68000 Colmar – Tél. : 03 89 23 64 12 (lcvr.6867@yahoo.fr)

69 – Rhône : Michel Pons – LCVR 69 – 14, avenue Berthelot – 69007 Lyon – Tél. : 06 89 93 90 62 (lcvr69@laposte.net) – (michel.pons3@gmail.com)

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

73 – Savoie : Correspondant : Bernard Héritier – 73200 Albertville – (lcvr73@yahoo.fr)

74 – Haute-Savoie : Michel Charvin – Ligue contre la violence routière – 9, quai des Clarisses – 74000 Annecy – Tél. : 07 70 70 74 39 (lcvr74@laposte.net)

75 – Paris : Alexis Coussement – 58, rue des Grands Champs – 75020 Paris – Tél. : 01 45 32 91 00 (contact@violenceroutiere75.org) – (www.violenceroutiere75.org)

81 – Tarn : Elisabeth Raynal – Ligue contre la violence routière – 11, rue Fonvieille – 81000 Albi – Tél. : 05 63 38 18 51 – Fax : 05 63 49 70 61 (liguecontrelaviolenceroutiere@gmail.com)

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

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

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

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

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

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

Bureau national

Présidente et porte-parole : Chantal Perrichon
Tél. : 01 45 32 91 00 – (secretariat@violenceroutiere.org)
Vice-Président : Jean-Yves Lamant
Tél. : 06 12 12 78 20 – (jean-yves.lamant@centraliens.net)
Secrétaire Général : Michel Barthélémy
Secrétaire Générale Adjointe et Responsable de la revue de presse : Josiane Confais – (josiane.confais@numericable.fr)
Trésorier : Daniel Le Jean
(dlejean@gmail.com)
Membres du Bureau : Jean-Luc Carl (violenceroutiere41@free.fr)
Guy Ovigneur
Invités : Claude Chabot, Hervé Dizy, Pierre Lagache – Rédacteur en chef *Pondération*, Philippe Laville, Michel Ternier, Christian Verdier.



ADHÉSIONS ET DONNS

LE PAIEMENT EN LIGNE C'EST FACILE !
sur www.violenceroutiere.org

**Vous partagez les convictions de la Ligue
et vous souhaitez soutenir notre action.
Faites un don ou adhérez à la Ligue.
Votre soutien est précieux !**

Important ! Votre don ou votre adhésion vous donne droit à un reçu fiscal permettant une réduction de vos impôts à hauteur de 66 % du montant souscrit.
Une adhésion à 36 € ne vous coûte en définitif que 12 €.
Pour un don à partir de 10 €, vous serez considéré comme sympathisant de la Ligue et vous recevrez par mail des informations sur nos activités.

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère : ☐

Je renouvelle mon adhésion : ☐

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél. : Profession :

E-mail :

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

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

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