



Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

➔ **Décryptage
d'une imposture**
p.6

➔ **Coup
de g... guidon**
p.8

➔ **Mobiliser les énergies
et territoires**
p.16

➔ **Sécurité routière
et crise sanitaire : les parallèles** **DOSSIER** p. 11



SOMMAIRE

- 3 – Édito
- 5 – Les chiffres d'avril 2020
- 6 – Décryptage d'une imposture
- 7 – C'est l'histoire d'une photo et d'un difficile commentaire
Quand le street-marketing dérape
Congé pour le décès d'un enfant :
l'humanité n'effacera jamais l'ignominie
- 8 – Coup de g... guidon
Des circulations pas si douces...
- 9 – Engins de Déplacement Personnels (EDP) :
enfin des textes
- 11 – Dossier : Coronavirus et sécurité routière
- 12 – Lettre ouverte au ministre de la Santé
- 13 – Sécurité routière au Chili
en temps de coronavirus
- 14 – De l'arche de Noé : point de vue
sur la sécurité routière en Colombie
- 16 – Mobiliser les énergies,
mobiliser les territoires
- 18 – Revue de presse
- 20 – Vie de la Ligue
- 21 – Bilan du 80 km/h
- 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 : © zhu difeng (couverture), © Yakobchuk Olena (p. 7), © iamtui7 (p. 8), © mego-studio (p. 10), © Nathalie Pothier (p. 11), © Maridav (p. 11), © Alejandro Bernal (p. 14), © fergregory (p. 15), © Halfpoint (p. 17), © Syda Productions (p. 18), © Belkin & Co (p. 19), © Philipimage (p. 21).

PARALLÈLES



Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

Ce numéro, le premier de cette année 2020, aurait dû paraître en mars 2020. Il était sur l'établi, presque abouti, lorsque la crise sanitaire nous imposa de rester confinés. Cette période sans précédent fut l'occasion d'un nouveau rapport au temps et à l'espace. Nous fûmes tous spectateurs d'un feuilleton sur la gestion d'une crise sanitaire relayé quotidiennement par les médias. Le parallèle entre crise sanitaire et sécurité routière n'était, *a priori*, pas si évident. Et pourtant, il est vite apparu.

Lorsque l'heure sera venue, le bilan révélera les failles d'un État qui aura eu durant cette période une attitude pas toujours compréhensible avec l'expertise, comme nous le constatons parfois avec la sécurité routière.

Ce que nous apprendrons de la gestion de cette crise sanitaire sera-t-il mis à profit pour la gestion future des politiques de santé et de sécurité publiques ?

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 cette épidémie de covid-19, comme en sécurité routière, nous trouvons les mêmes erreurs décisionnelles : priorité à l'économie sur la santé, experts écoutés sous condition ne pas dénoncer les insuffisances de l'État, préférence présidentielle de l'acceptabilité au détriment de la protection des citoyens.

Alors que les médias nous abreuvant en permanence de coronavirus, que la mort est omniprésente dans nos pensées et que l'opinion publique scrute, analyse, décortique les prises de paroles de nos responsables politiques, nous redécouvrons les approximations, les inexactitudes, les tromperies qui, au final, n'abusent personne. La saga du port des masques durant cette pandémie restera longtemps dans les mémoires comme le prototype même du mensonge d'État. Comment ne pas établir de parallèle entre la couardise de ministres successifs incapables de mettre en place le 80 km/h sur des routes qui totalisent deux tiers des tués, et les atermoiements pour contraindre les Français à un confinement total afin de sauver des vies ? Nier l'utilité des masques artisanaux, faciles à fabriquer chez soi, dans le but de dissimuler l'absence de prévention et l'incapacité à gérer les achats en masse, relève de l'aberration. La volte-face récente qui transforme le masque d'objet inutile sinon dangereux en outil obligatoire dans les transports en commun, dans les écoles, voire dans certains espaces publics embarrasse nos responsables ; ceux-ci sont même contraints, au prix de piteuses contorsions, de minimiser le bien-fondé de cette pratique : *« les masques "alternatifs" ne sont pas aussi performants que les FFP2 ... ils ne freinent le passage du virus que dans un sens, ... ils risquent de faire oublier les gestes barrière, ils sont inefficaces si mal positionnés et dangereux si mal manipulés. »* Serions-nous plus stupides que les Asiatiques ?

Ce refus de reconnaître ses erreurs dès le départ de la pandémie nous ramène inexorablement à la sécurité routière : quand, à l'étranger, les radars traditionnels sont abandonnés au profit de contrôles banalisés et invisibles, nos fonctionnaires s'obstinent à déployer des radars tourelles, plus performants, plus inaccessibles aux délinquants désireux de les masquer ou, pire, de les endommager... Ces radars seraient certes parfaits s'ils n'étaient tout simplement sciés, abattus par des bandes de voyous qui plaident ensuite leur insolvabilité devant les tribunaux. De même que nous préférons les radars embarqués dans des voitures banalisées et les contrôles invisibles, nous privilégions le choix des masques artisanaux faciles à fabriquer pour l'ensemble des Français plutôt que des masques FFP2 introuvables. La prévention fait partie de notre ADN et c'est la raison pour laquelle la Ligue a cosigné une lettre ouverte adressée à Olivier Véran, le ministre de la Santé et des solidarités, dès le 19 mars pour exhorter le gouvernement à la généralisation du port des masques et la détection, puis l'isolement des personnes contaminées.

Au royaume de l'Absurdie tout est possible. Ainsi en 2013, après de longs débats au CNSR, le gouvernement prend un décret sur l'obligation pour tous les conducteurs de posséder un éthylotest chimique, alors que les experts estimaient que ce type d'éthylotest était inutile pour lutter contre l'alcool au volant (alcoolémie supérieure à 1,2 g pour 80 % des accidents mortels). Alors, pour concilier l'impossible, l'État décida que lors des contrôles par les forces de l'ordre, la non présentation d'un éthylotest ne serait pas sanctionnée... En 2020, ne s'oriente-t-on pas également vers le port obligatoire du masque sans sanction ?

En 2019, le président de la République, qui pensait trouver une manière *« plus intelligente »* de régler la question du 80 km/h sur les départementales, a contraint son Premier ministre, visiblement seul conscient de ses responsabilités, à reculer stoïquement face à la fronde d'une minorité de présidents de conseils départementaux, plus soucieux de leur électorat que des conséquences de leur opposition. Pourtant, les experts scientifiques du CNSR, à l'unanimité, dès 2013, avaient préconisé le passage à 80 km/h. *A contrario*, en 2020, le pré-

sident de la République suit l'avis des experts du comité scientifique favorable au maintien du vote, en pleine pandémie, avec les conséquences que nous connaissons : « *rien ne s'oppose à ce que les Français, même les plus vulnérables, se rendent aux urnes* ». Aujourd'hui, nouveau revirement, ces mêmes experts qui recommandent d'attendre septembre pour la réouverture des établissements scolaires n'ont plus la cote. Grande est leur impudence quand ils écrivent dans leur rapport⁽¹⁾ : « *si le risque de formes graves est faible dans cette population, à l'inverse, le risque de transmission est important dans les lieux de regroupement massif que sont les écoles* ». Il faut être téméraire pour souligner qu'il s'agit d'un choix politique au détriment de la sécurité sanitaire. La méfiance s'est installée et le gouvernement paye maintenant sa désinformation pour dissimuler la pénurie de masques et de tests.

Ce confinement que nous subissons nous rend tous plus vigilants et attentifs à l'actualité. Les journalistes qui ne papillonnent plus d'un sujet à l'autre, mais suivent heure par heure, le moindre fait nouveau, se font un malin plaisir de pointer les incohérences. Notre administration, comparée à celle des pays voisins, se voit ainsi critiquée quotidiennement pour ses retards, ses blocages de décisions urgentes par des strates de fonctionnaires qui justifient leur présence en paralysant le système. Face à cette inertie et aux appels des soignants, les initiatives foisonnent. Des groupes de citoyens se créent et mettent en place des solutions : ainsi en 17 jours, un consortium réunissant chercheurs, industriels, médecins et bénévoles a su adapter un masque de plongée grand public et le transformer en masque de protection pour le personnel hospitalier. Record battu tant pour l'innovation que la fabrication, la distribution et le mode d'emploi d'un nouveau matériel. www.cnrs.fr/fr/cnrsinfo/en-17-jours-un-consortium-adapte-un-masque-de-plongee-pour-l-

Faudra-t-il créer un consortium, une organisation spécifique pour que les Éthylotests Anti Démarrage, utilisés depuis les années 2000 dans les pays nordiques, soient enfin imposés par les tribunaux aux alcooliques ? Ce retard gravement préjudiciable pour éviter la récurrence découle de la procrastination inhérente au statut de certains décideurs. Après des dizaines de réunions, des expérimentations à l'envi dans les départements, la décision est enfin prise en janvier 2019. Un an après, dix départements n'ont toujours pas de centres agréés pour les installer, une poignée de départements les utilise, alors que 50 % des autres ne semblent pas au courant⁽²⁾... Plus simple de reprogrammer à Noël 2020 une nouvelle campagne de communication avec SAM. Les agences habituelles de la DSR doivent déjà y songer.

Une certitude après ces semaines de cafouillage, les valeurs que nous défendons en politique de sécurité routière sont celles qui auraient dû prévaloir depuis le début de cette épidémie : transparence, sincérité, campagnes d'explications convaincantes auprès des Français, efficacité décisionnelle après avis d'experts indépendants, évaluation rapide a posteriori des décisions. Le président de la République a fait vœu de se réinventer. Le nôtre sera de le voir suivre humblement l'avis des scientifiques spécialistes de la sécurité routière, domaine où les connaissances sont parfaitement établies, ce qui n'est, hélas, pas encore le cas de celui du covid-19.

Je dédie ce numéro de *Pondération* aux personnes qui durant cette période ont été contraintes de se déplacer sur les routes pour travailler et qui ont été tuées par des individus qui profitent du faible trafic pour s'autoriser toutes les prises de risque.

⁽¹⁾ Rapport daté du 20 avril, en ligne sur le site du ministère de la Santé depuis le 25, 42 p.

⁽²⁾ D'après une instruction du directeur de Cabinet du ministre de l'Intérieur, Stéphane Bouillon, qui appelle les préfets à davantage se mobiliser sur ce sujet.

Analyse de la mortalité routière d'avril 2020

**Avril 2019 = 233 tués,
-18 % par rapport à avril 2018**

**Avril 2020 = 103 tués,
-55,8 % par rapport à avril 2019**



Le périphérique parisien pendant le confinement.

Avril	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
Avril 2020	103	- 55,8	2 999	- 8,0
Avril 19	233	- 18,0	3 261	- 4,3
Avril 18	284	+ 1,1	3 407	- 2,3
Avril 17	281	+ 15,6	3 487	+ 0,1
Avril 16	243	- 5,8	3 454	+ 3,0
Avril 15	258	+ 1,6	3 383	+ 1,2
Avril 14	254	+ 7,6	3 343	- 4,5
Avril 13	236	- 14,8	3 499	- 7,0
Avril 12	277	- 23,0	3 765	- 8,7
Avril 11	360	+ 21,6	4 123	- 1,5

Avec le confinement, le trafic a considérablement baissé, ... la mortalité routière aussi !

La courbe marque une réduction de 4,9 % par an de mai 2017 jusqu'au début du saccage des radars (août 2018), puis une stagnation jusqu'au confinement, et enfin une forte baisse ces deux derniers mois pendant lesquels le trafic a fortement diminué. Depuis le début de la mandature jusqu'en février 2020, et compte tenu des exactions, la baisse moyenne n'était plus que de 2,8 % par an. La réduction exceptionnelle des deux derniers mois permet de ramener cette baisse moyenne à 5,1 % par an, soit proche de celle du début du mandat présidentiel. Nous notons que de mai 2018 à avril 2019 il y a eu 3 261 tués et de mai 2019 à avril 2020 il y en a eu 2 999, soit 262 vies épargnées pendant ces 12 derniers mois.

Le bilan exceptionnel de ces deux derniers mois est la démonstration en vraie grandeur de la relation entre l'accidentalité et le trafic : **le trafic baisse... la mortalité baisse.**

Avec le confinement, les routes étaient désertes, ...les grands excès de vitesse ont augmenté

Ce résultat aurait pu être meilleur si certains ne s'étaient pas défoulés en lâchant leurs chevaux sur ces routes désertées. C'est ainsi que 3 jeunes ont été tués sur le périphérique parisien « Une vitesse excessive, un choc d'une grande violence, des tonnes, des victimes prisonnières des carcasses de voiture, trois morts et deux blessés » Le Parisien 29-04-2020. Depuis le début de la période de confinement, le trafic a baissé de 77 % et le nombre de grands excès de vitesse (supérieur à 50 km/h) a bondi de 16,3 %. Des records ont été battus dans certaines régions. Par exemple, le mercredi 22 avril sur l'A104, à hauteur de Chelles, en région parisienne, les policiers à moto ont intercepté une quinzaine de voitures en à peine 15 minutes. Comme il était impossible d'interpeller tous les contrevenants, les forces de l'ordre n'ont intercepté que ceux qui dépassaient de plus de 60 km/h la vitesse autorisée. En une heure, six permis de conduire ont ainsi été retirés.

Avec le déconfinement, le trafic reprendra

Les transports collectifs deviennent dangereux. En dépit des bouchons, du prix de l'essence, du stationnement, des radars, etc., l'usage de la voiture qui permet de respecter confortablement les distanciations sociales pendant cette période de pandémie est l'argument mis en avant pour se protéger de la propagation des virus pendant nos déplacements. Le trafic reprendra et la mortalité routière retrouvera son niveau d'antan. Demain sera comme hier !

Le coronavirus aurait-il bloqué le retour aux 90 km/h ?

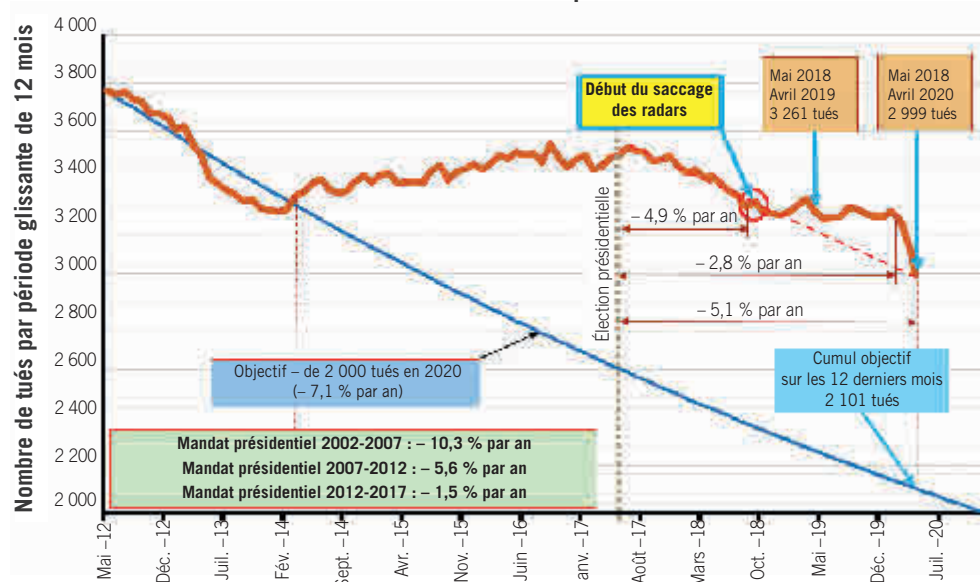
En février dernier, 14 départements avaient défini le retour aux 90 km/h et 16 autres étaient favorables à ce retour. Aujourd'hui, nous n'en entendons plus parler. À croire que le coronavirus a révélé aux présidents de ces départements l'absurdité de ce retour aux 90 km/h.

Volvo a pour objectif « zéro mort à bord d'une Volvo neuve dès 2020 »

C'était annoncé fin 2019, et aujourd'hui c'est officiel : toutes les nouvelles Volvo vendues à partir de cette année sont limitées à 180 km/h.

« Les conducteurs ne se rendent tout simplement pas compte du danger de la vitesse. En tant qu'êtres humains, nous n'avons aucun mal à nous méfier des serpents, des araignées ou de la hauteur. Avec la vitesse, c'est complètement différent. Les gens roulent souvent trop vite dans certaines situations. Ils surestiment leurs capacités et peinent à adapter leur vitesse à leur environnement. Il est de notre devoir de les responsabiliser et de leur faire comprendre qu'une vitesse excessive représente un danger » explique Jan Ivarsson, expert en sécurité chez Volvo. Pour le moment, seules quelques voitures allemandes sont bridées à ...250 km/h. Par contre les constructeurs limitent les vitesses de pointe de toutes leurs voitures électriques. Non pour des raisons de sécurité, mais pour assurer une plus grande autonomie du véhicule. En effet, la consommation électrique explose à haute vitesse et l'autonomie des véhicules devient alors très faible, ce qui est un gros handicap commercial. Par exemple, Renault fabrique des Clio qui peuvent rouler à 200 km/h et paradoxalement limite la vitesse maximale de sa nouvelle ZOE à 140 km/h ; malgré cela elle n'a qu'une autonomie de 214 km à 130 km/h.

Évolution de la mortalité depuis mai 2012



Le dépliant édité par le département de la Corrèze pour le retour à 90 km/h sur les routes départementales hors agglomération est un cas d'école sur la façon dont certains décideurs politiques sont capables d'instrumentaliser la sécurité routière. Nous vous proposons un décryptage de ce document que vous trouverez, dans sa totalité en téléchargement sur le site de la Ligue⁽¹⁾.

L'accroche

Le titre du document « *En Corrèze, à compter du 1^{er} février 2020 sur les routes départementales hors agglomération* » illustré par les deux panneaux 90 km/h et 80 km/h par temps de pluie, a le mérite de la clarté. Le message aurait pu se résumer à cette seule information, mais le décideur prend soin d'ajouter pas moins de trois messages relevant du politiquement correct :

« *Bonne route, restez prudent !* »

« *La sécurité routière reste la priorité du département* »

On peut d'ailleurs s'interroger sur la seconde formule. Doit-on y voir un « *...reste malgré tout la priorité du département* » ? Pourquoi chercher ainsi à rassurer le concitoyen sur la volonté de veiller à sa sécurité ? Aurions-nous des raisons d'en douter ?

Parce que l'on n'est jamais trop prudent dans le domaine de la communication, un troisième message annonce :

« *La mesure s'accompagnera d'un vaste plan de prévention en faveur des Corrèziens.* »

Que de précautions pour tenter d'avoir bonne conscience...

Dérapage incontrôlé

Leur communicant ayant fait son travail d'annonce et de sur-rassurance sur leurs bonnes intentions, il aurait pu stopper là ses efforts. C'était sans compter sur la commande politique, à peine voilée, qui se traduit par cette affirmation totalement décomplexée.

« *Engagement tenu !* »

Mais la tentation était trop forte. Il y avait un engagement... L' élu avait bien entendu les manifestations d'une minorité bruyante, et qu'importe les résultats de l'expérimentation. La sécurité routière se devait donc de passer au second plan pour laisser place à un jeu politique positionné sur le soi-disant combat d'une ruralité face au pouvoir jacobin de l'État ! Par conséquent, nous retrouvons dans le document l'évocation de cette promesse :

« *Le retour aux 90 km/h, une volonté départementale exprimée depuis 2 ans.* »

La pitoyable mise en scène à l'occasion de la pose d'un panneau 90 km/h (cf. article suivant) apporte la preuve irréfutable de cette instrumentalisation.

Quand les faits et l'expertise laissent place à la posture...

Dans le document, jamais n'est évoquée l'idée d'une quelconque efficacité de la mesure. Ce n'est pas le problème. On est contre et puis c'est tout !

Pour tenter de convaincre que le département aurait véritablement réfléchi sur cette question, il publie un classement des facteurs de risques prenant soin de bien mettre en avant les facteurs alcool et stupéfiant puis téléphone. Le message subliminal est clair : agir sur la vitesse n'est pas une priorité, attachons-nous d'abord aux autres facteurs de risques. Nous retrouvons là le raisonnement récurrent du lobby « vroom-vroom ».

La proposition la plus originale du document est celle de créer, au niveau national, un réseau d'observatoires départementaux de la sécurité routière. Il y a pourtant en Corrèze comme ailleurs un ODSR – Observatoire départemental de la sécurité routière –, situé dans la Direction départementale des territoires, dont les bilans et baromètres mensuels nourrissent bien la connaissance de l'accidentalité locale. Le double emploi est visible. Encore faudrait-il que cet organisme abonde aux thèses locales pour le 80 km/h, ce qui n'est pas assuré... Cet écran de fumée peut pourtant nourrir notre inquiétude. En reconnaissant qu'il aurait finalement des marges de progrès dans cette connaissance du sujet, le président du département de la Corrèze, qui se targuait, il y a quelques mois, de connaître mieux que quiconque l'accidentalité de son département découvre brusquement la nécessité de l'observation dans le domaine de la sécurité routière ? Ce brusque souci de l'expertise est en opposition avec la nécessité d'attendre le terme de l'expérimentation mise en place par l'État et ses institutions. Si cette soif d'expertise était bien sincère, alors on est en droit de se poser des questions :

Pourquoi ne pas avoir eu l'attitude responsable d'attendre le terme d'une expérimentation avant de prendre une décision ?

L'exécutif départemental a-t-il eu la curiosité de consulter les 92 cartes départementales de l'accidentalité produites par notre association ?

A-t-il appuyé sa réflexion sur la carte de la Corrèze, que nous lui avons transmise, et qui

démontre que 54 % des accidents mortels se concentrent sur 8 % du linéaire de voies départementales sans séparateurs médians ?

Pour compléter cet enfumage :

Il est fait référence à « Un plan départemental de prévention et de sécurité routière concerté avec les associations » sans que l'on sache vraiment s'il s'agit ou non d'une nouveauté...

Nous apprenons aussi que la reprogrammation des radars fixes est envisagée. Volonté du département ? Lorsque l'on sait qu'il s'agit d'une prérogative de l'État, l'effort est tout relatif et ce d'autant que cette technologie est obsolète et devrait être remplacée par des contrôles effectués par des voitures banalisées.

Pour conclure, les élus départementaux qui auront pris la décision d'un retour à 90 km/h doivent savoir que l'accidentalité de leurs routes sera mise sous surveillance. Parce qu'il est question de vies perdues et de familles de victimes brisées, chacun pourra compter sur notre vigilance mais surtout sur notre détermination à pointer les responsabilités.



⁽¹⁾ Adresse du site web pour téléchargement du document.



C'est l'histoire d'une photo et d'un difficile commentaire



Pathétique et Ridicule main dans la main.
Article du journal « La Montagne ».

Comment commenter une telle photo ? Ou plutôt, comment commenter une telle photo sans tomber dans l'excès ?

Elle illustre une poignée de mains entre les deux présidents des départements de la Corrèze et du Cantal qui ont pris la décision de revenir au 90 km/h et qui en sont tellement satisfaits qu'ils ont jugé opportun de se mettre en scène au milieu d'une poignée d'accompagnants conquis et visiblement ravis. Nous observons là une scène de franche rigolade célébrant les vainqueurs d'un combat qui serait gagné. Cette photo témoignera dans les années futures de ce contentement que vous avez manifesté lors de ce choix funeste.

Ridicule, irresponsable, cynique, grave, triste, inquiétant... chaque lecteur choisira l'adjectif.

Comment clôturer ce difficile commentaire ? La phrase de Francis Cabrel tirée de la chanson « La Corrida » tombe à pic : « Est-ce que ce monde est sérieux ? »...



Quand le street-marketing⁽¹⁾ dérape...

Cette action de publicité de la marque Jeep réalisée à Copenhague assume un angle de communication présentant un 4x4 en milieu urbain qui n'hésite pas à empiéter sur l'espace réservé aux piétons. L'idée, qui n'est ni nouvelle, ni surprenante, d'une liberté absolue incarnée par le 4x4 est ici pleinement revendiquée. La publicité diffuse ainsi un double message. Tout d'abord, puisque le véhicule dispose de capacités « tout terrain », le concept incite ouvertement à transgresser les règles. Le second message consiste à cultiver l'idée d'une hiérarchie entre véhicules et conducteurs. Il s'agit là d'un ressort de communication souvent employé par les constructeurs de 4x4 et de grosses berlines, qui jouent sur la taille, le poids et les capacités de ce type de véhicule pour les positionner en maîtres de la route.



⁽¹⁾ Le street marketing ou marketing de rue est une technique de promotion, qui va de la simple distribution de prospectus et/ou d'échantillons gratuits jusqu'à la mise en place d'importantes opérations de communication événementielle.



Congé pour le décès d'un enfant : l'humanité n'effacera jamais l'ignominie



Le titre de cet article est emprunté au journaliste de Libération Jackie Durant⁽¹⁾. Alors que nous avons évoqué dans le précédent numéro de Pondération⁽²⁾ la parution du rapport « Comment améliorer l'annonce des décès » réalisé par le ministère de la Justice, l'épisode de rétropédalage sur le sujet de l'allongement du congé accordé aux parents après la mort d'un enfant apparaît comme incongru et choquant. En demandant aux élus parlementaires « de faire preuve d'humanité » sur cette proposition de loi visant à porter de cinq à douze jours le congé d'un salarié venant de perdre un enfant, le Président de la République a tenté de recadrer le sujet à sa juste dimension. Mais le mal est fait ! Le propos de Jackie Durant qui s'adresse au Président de la République résume parfaitement le sentiment de beaucoup d'entre nous : « La mort d'un enfant est indicible, elle devrait échapper à tout plan comptable et autres sornettes technocratiques. La décence et la compréhension auraient voulu que le projet de loi centré sur l'allongement du congé décès soit voté dans la pudeur et la discrétion. Au lieu de cela, vos zélatrices, Muriel Pénicaud et la députée LREM Sereine Mauborgne, ont transformé ce douloureux sujet en discussion de marchand de tapis sur le thème "c'est encore les entreprises qui vont payer". Votre appel à faire preuve d'humanité n'effacera jamais cette ignominie ».

⁽¹⁾ https://www.liberation.fr/france/2020/02/02/conge-pour-le-deces-d-un-enfant-l-humanite-n-effacera-jamais-l-ignominie_1776794?utm_medium=Social&utm_source=Facebook#Echobox=1580661325

⁽²⁾ Pondération n° 120 de décembre 2019.

Des circulations pas si douces...

14 heures 30. Place Royale à Nantes. Un espace piétonnier qui permet en principe au piéton de circuler comme il veut, là où il veut, de flâner, de zigzaguer. Où il veut ? Comme il veut ? Zigzaguer ? Surtout pas ! Car il y a aussi les vélos : silencieux, imprévisibles, invisibles derrière soi, apparemment dépourvus de sonnettes, de freins et qui frôlent les piétons.

Nous avons déjà évoqué ce problème en 2016 dans le N° 101 de *Pondération*⁽¹⁾. Depuis, les « mobilités douces » ou « alternatives » et leurs « part modales » sont devenues des concepts à part entière et on ne peut que s'en réjouir. Comme on peut se réjouir de la place que prennent désormais le vélo et les autres moyens de transport ultra légers qui soulagent les villes du poids écrasant de la circulation des automobiles. Mais faut-il que ce sympathique envahissement, sous couvert de sa vertu naturelle se fasse au mépris d'autres usagers vulnérables et encore plus proches de la perfection écologique, les piétons ?

Comme toujours, ne pas « mettre tout le monde dans le même panier »

Mais à force de ne rien dire, le piéton en devient transparent. Les espaces qui lui sont réservés perdent peu à peu leur caractère exclusif. Il doit tout supporter : faire un écart d'un mètre pour aller vers une vitrine peut lui coûter cher si le vélo qui le frôle, venant silencieusement derrière lui le surprend. Dans les espaces où la cohabitation est autorisée, et où l'ambiance sonore



efface le bruit local, il doit constamment être vigilant car l'usager vélocipédique, qui avance plus vite, ne prend plus la peine de prévenir. Un petit coup de sonnette est pourtant plus qu'un indispensable geste de prévention, c'est un signal humain, une manière de dire « *je t'ai vu, je prends soin de toi, ne crains rien* ». Il y a de quoi être

inquiet. Se faire renverser et chuter sous la force vive d'une centaine de kilos à 15 km/h est propre à causer des dommages graves.

Non, le piéton n'a pas à être « précautionneux » pour éviter les vélos sur son trottoir !

Et il me vient à cet instant à l'esprit le propos malsain de M. Patrick Jacquot⁽²⁾ lors d'une séance au CNSR en 2014 sur le sujet scabreux d'autoriser la circulation des vélos sur les trottoirs : « (...) les plus fragiles n'ont pas de droit automatique sur les autres, quand il s'agit du partage de la route. Donc si on fait passer le message à la vieille dame qu'il peut y avoir des vélos, elle pourra être attentive, non pas ne pas sortir pour ne pas être renversée, mais elle pourra être précautionneuse, et je crois qu'il n'y a pas quand même beaucoup d'accidents, c'est pas ça qui fait déborder, (...) dérapage la sinistralité routière (...) ». Autrement dit, on ne va pas faire une histoire parce qu'une Mamie prend un coup de guidon dans les côtes et se retrouve avec le col du fémur en deux morceaux !

« Je suis vertueux, moi ! »

Gérald Bronner⁽³⁾ dans le magazine *Le Point*⁽⁴⁾ rapporte quelques effets pervers de

Conseils de la FUBICY* : le respect des autres usagers

Le respect des autres usagers passe d'abord par le respect des usagers les plus faibles que sont les piétons. Quelques rappels :

- Il est strictement interdit de rouler sur les trottoirs si vous avez dépassé 8 ans ou si ce n'est pas expressément indiqué par une signalisation au sol délimitant les usages. Dans ce cas, l'obligation de prudence impose de rouler à une vitesse modérée par les conditions locales et la présence de piétons en nombre ou d'enfants à proximité.
- En zone piétonne, le code de la route impose l'allure au pas.
- Sur un passage piéton, le piéton qui manifeste son intention de traverser est prioritaire. Ayez l'élégance de ne pas imiter les automobilistes dans leurs mauvaises pratiques, vous serez remerciés d'un mot ou d'un sourire le plus souvent.
- Le piéton qui traverse au vert alors que vous avez la flèche orange ou un TAD (« Tourner A Droite autorisé ») est prioritaire.
- Soyez attentifs aux enfants, aux animaux qui, du trottoir, peuvent échapper à la vigilance de ceux qui les conduisent.
- Adaptez votre vitesse : allure « au pas » dans les zones piétonnes, modération de votre vitesse dans les zones de rencontre où le piéton est prioritaire : en tous cas, moins de 20 kmh !

*FUBICY : Fédération Française des Usagers de la Bicyclette – www.fubicy.fr

⁽¹⁾ *Pondération* N° 101 – Décembre 2016 – Non, ils ne deviendront pas « attentifs aux vélos » ! – Marie-Hélène Vauché – Claude Chabot.

⁽²⁾ Patrick Jacquot présidait alors la commission « Usagers vulnérables » du CNSR.

⁽³⁾ Gérald Bronner – Professeur de sociologie à l'université Paris-Diderot. Membre de l'Académie des technologies – Auteur de : *La démocratie des crédules* (2013), *La déchéance de rationalité* (2019).

⁽⁴⁾ *Le Point* N° 2474 du 23 janvier – Sauvons les piétons – Gérald Bronner.

Engins de Déplacement Personnels (EDP) : enfin des textes

cette « mobilité alternative » qu'est le vélo et n'hésite pas, exemple à l'appui, à qualifier Paris « d'enfer urbain » pour les piétons, qui « doivent regarder partout à la fois », livrés désormais sans limite aux usagers cyclistes, mais aussi à ceux des « EDPM⁽⁵⁾ », véritables petites bombes motorisées louvoyant sur les trottoirs à des vitesses inadaptées. Et les comportements – délictuels ceux-là – ne se limitent pas aux zones piétonnières et aux trottoirs : pendant une planque devant l'Hôtel de ville, M. Bronner observa que sur 661 praticiens de la mobilité douce sur roues, 198 seulement s'arrêtèrent au feu rouge ! Il vient à l'idée que l'usage dévoyé de moyens inoffensifs de transport est peut-être lié à l'idée que, se tenant pour vertueux parce que propres, silencieux etc. leurs usagers peuvent bien s'octroyer quelques passe-droits. Un sentiment exacerbé du sentiment de liberté que procure la bicyclette peut aussi être une explication : « je fais en vélo ce que je ne peux faire en voiture ». Et pourquoi pas le besoin de sécurité qui pousserait les cyclistes à ne pas se mélanger aux voitures réputées dangereuses ? Ce sont là des aspects sociologiques – ou psychologiques, je ne sais – que je me garderai bien de faire prospérer, peut-être des études existent-elles pour faire le tri. Sauf qu'avant d'être un sujet de sociologie, c'est d'abord une manifestation de ce que certains nomment le « vivre ensemble » qui vire à l'aigre, surtout quand les villes laissent lentement s'installer cette anarchie où toujours le plus fort gagne.

S'il vous plaît, mesdames et messieurs les cyclistes ...

Le piéton est fragile, il peut être vieux, lent, malhabile, malentendant, malvoyant.

Le piéton peut être un enfant insouciant qui exerce son autonomie en sécurité sur le trottoir.

Le trottoir a été fait pour le piéton, pas pour les vélos ou tous engins motorisés.

Le piéton n'est pas un « usager » de la route, c'est un être humain sur ses deux jambes, il se déplace naturellement dans un espace qui lui est réservé. Il a même le droit de ne pas connaître le Code de la route.

Le piéton subit les nuisances de la rue et des intempéries, il ne vous entend pas venir, le bruit de la ville ou des rocade l'en empêche souvent.

Le piéton ne vous voit pas venir par l'arrière, il faudra plusieurs millions d'années avant que l'évolution Darwinienne le dote d'un rétroviseur.

⁽⁵⁾ EDPM : Engins de Déplacement Personnel Motorisé.

Le nombre d'EDP a considérablement augmenté ces dernières années principalement en agglomération, hors de tout classement technique et de toute réglementation. Dans un avis⁽⁶⁾ édité en 2017, les experts du CNSR mettaient en lumière le développement rapide et la diversité des matériels, l'usage des espaces piétons comme voie de circulation, l'absence de classification, la non prise en compte des accidents, ni comme auteur, ni comme victime (hormis l'intervention éventuelle des assurances), la vulnérabilité et le stress des piétons.

Conclusions du CNSR

« En résumé, la proposition du Comité des experts est d'assimiler les engins de déplacement à des cycles quant à l'usage des espaces publics et aux règles d'usages relativement au partage de la voirie. Toutefois, vu qu'il s'agit de nouveaux modes de déplacement, il est proposé de leur imposer le port du casque et de gilet de haute visibilité. Des recommandations complémentaires sont à établir relativement aux équipements de sécurité (protections genou-coude-poignet). »

Les recommandations du CNSR ont été affaiblies par les textes en vigueur désormais – notamment par la possibilité donnée aux maires d'autoriser la circulation des EDP motorisés sur les trottoirs, « par décision motivée », hypothèse qui laisse la porte ouverte à toutes les dérives⁽⁷⁾. Les citoyens piétons vont devoir monter au créneau. Aucune place n'est également accordée aux problèmes de l'assurance, inhérents au classement comme « véhicule à moteur » et à l'identification officielle de celui-ci (immatriculation, assurance spécifique). Enfin on voit mal les effets dissuasifs ou pédagogiques des sanctions prévues (amende 2^e classe), sauf à organiser des patrouilles spécialisées de police équipées de moyens de contrôle lesquels n'existent pas... Le législateur a en revanche utilisé une ambiguïté du rapport⁽⁸⁾, en indiquant que les EDP pourront sur décision du maire circuler sur les routes (au lieu de « rues ») dont la vitesse est inférieure ou égale à 80 km/h, ce qui permettrait par exemple à un maire fantaisiste de laisser un usager las de la vie circuler à 25 km/h sur le périphérique parisien.

Le but du décret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 est de définir les caractéristiques techniques et les conditions de circulation des EDP. Le texte définit les engins de déplacement personnel comme de nou-

velles catégories de véhicule. Il définit leurs caractéristiques techniques, et leur usage sur la voie publique. Il prévoit notamment les équipements devant être portés par les conducteurs de ces véhicules ainsi que les espaces de circulation où ces conducteurs doivent et peuvent circuler en agglomération et hors agglomération. Il encadre les possibilités offertes à l'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation pour déroger à ce cadre général, cette autorité pouvant notamment autoriser la circulation sur le trottoir ou, sous certaines conditions, sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km/h. Il prévoit enfin les sanctions en cas de non-respect des dispositions applicables aux conducteurs des engins de déplacement personnel. Nous résumons ce texte.



Il y a 120 ans, déjà ...

⁽⁶⁾ CNSR – Avis du Comité des experts auprès du CNSR sur les Engins de Déplacement Personnels (EDP) – Novembre 2017.

⁽⁷⁾ Les experts disent : « Cette piste d'assimilation des EDP aux piétons est en conséquence rejetée dans les rues à 50 km/h ou plus sans aménagement cyclable. Le trottoir doit rester l'espace du seul piéton dans le cas général ».

⁽⁸⁾ Avis du CNSR : « Cette proposition d'assimiler les EDP aux cycles pour les rues limitées à 50 km/h ou plus sans aménagement cyclable est à retenir, en profitant de la nouveauté de cette possibilité pour l'assortir de l'obligation du gilet rétro-réfléchissant et du casque ».

Classification : qu'est-ce qu'un EDP ?

(Article R. 311-1)

➤ **Engin de déplacement personnel** : engin de déplacement personnel motorisé ou non motorisé.

➤ **Engin de déplacement personnel motorisé** : véhicule sans place assise, conçu et construit pour le déplacement d'une seule personne et dépourvu de tout aménagement destiné au transport de marchandises, équipé d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h et ne dépasse pas 25 km/h. Il peut comporter des accessoires, comme un panier ou une sacoche de petite taille. Un gyropode⁽⁹⁾ peut être équipé d'une selle. Les engins exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite sont exclus de cette catégorie.

➤ **Engin de déplacement personnel non motorisé** : véhicule de petite dimension sans moteur.

Circulation des EDP

(Art. R. 412-43-1)

➤ §I – **En agglomération**, les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés doivent circuler sur les bandes ou pistes cyclables. Lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, ils doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation.

En l'absence de bandes ou pistes cyclables, ils peuvent également circuler :

1° Sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 50 km/h. Les conducteurs d'engins de déplacement personnels motorisés ne doivent jamais rouler de front sur la chaussée.

2° Sur les aires piétonnes dans les conditions définies au quatrième alinéa de l'article R. 431-9.

3° Sur les accotements équipés d'un revêtement routier.

➤ §II – **Hors agglomération**, la circulation des engins de déplacement personnels motorisés est interdite, sauf sur les voies vertes et les pistes cyclables.

➤ §III – **Par dérogation** aux dispositions des §I et §II, l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation peut, par décision motivée :

1° Interdire la circulation des engins sur certaines sections des voies mentionnées

aux I et II, eu égard aux nécessités de sécurité et de circulation routières, de fluidité et de commodité de passage.

2° Autoriser la circulation des engins sur le trottoir, à condition qu'ils respectent l'allure du pas et n'occasionnent pas de gêne pour les piétons.

3° Autoriser la circulation sur les routes dont la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 80 km/h, sous réserve que l'état et le profil de la chaussée ainsi que les conditions de trafic le permettent.

➤ § IV – **Conduite sur route à VMA ≤ 80 km/h (3° du III°)** : le conducteur d'EDP doit être coiffé d'un casque conforme et attaché. Il doit porter un gilet de haute visibilité ou un équipement rétro-réfléchissant agréé⁽¹⁰⁾. Il doit porter sur lui un dispositif d'éclairage complémentaire non éblouissant et non clignotant agréé et circuler, de jour comme de nuit, avec les feux de position de son engin allumés.



Radical – La Tribune de Genève – 9 janvier 2020.



⁽⁹⁾ Tel que défini au paragraphe 71 de l'article 3 du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

⁽¹⁰⁾ Dont les caractéristiques sont fixées par arrêté du ministre chargé de la Sécurité routière.



➤ Coronavirus et sécurité routière

Jean-Yves LAMANT

Les enjeux de santé publique ont en commun l'objectif le plus noble qui soit : la sauvegarde des vies. C'est le but ultime. Rien n'est plus essentiel. Les stratégies économiques ou financières voire politiques, dès lors qu'elles n'impactent pas à leur tour ces vies, nos vies, n'affichent pas la même priorité.

Dans ce contexte, et sans polémique, évitons plusieurs fois les mêmes erreurs, interrogeons-nous sur les enseignements que l'on peut d'ores et déjà tirer des similarités entre le traitement, par les pouvoirs publics, de l'épidémie COVID-19 et celui de la sécurité routière. Ces similarités concernent les processus décisionnels, la compétence des décideurs, la prise en compte ou non des avis d'experts indépendants, les blocages au nom de l'acceptabilité et de l'appropriation des mesures par les citoyens, le manque de transparence dans la communication et l'information.

En effet :

- Comment ne pas s'indigner lorsque les pouvoirs publics affirment que le port généralisé des masques chirurgicaux est inefficace, alors que la vraie raison de cette fausse affirmation cache la pénurie de masques qui n'a pas été anticipée ? Idem pour les tests de détection. La très faible culture du risque en France et la non préparation des citoyens ne peuvent être des arguments pour ne pas imposer des mesures efficaces. En matière de sécurité routière, le Président Jacques Chirac avait suivi les avis des experts et décidé en 2002 l'implantation de radars de contrôles de vitesse, sans se soucier de l'acceptabilité de la mesure car elle avait été la priorité des experts. Résultat : division par 2 du nombre de tués sur les routes de France en 10 ans. **La transparence et la vérité des faits doivent être les règles cardinales.**
- Comment ne pas s'indigner lorsque le ministre de la Santé est contraint d'avouer que le port généralisé du masque, pratiqué avec efficacité dans d'autres pays comme le Japon ou la Corée, ne peut être réalisé en France en raison de l'insuffisance des stocks ? Comment s'étonner ensuite de la décrédibilisation de la parole politique ? En matière de sécurité routière, nous n'avons jamais pu obtenir d'informations précises et rigoureuses concernant

le remplacement des radars détruits, le nombre d'heures d'utilisation des voitures banalisées, et pas plus sur la prise en considération par l'administration du non retrait de 50 % des points après interception par les forces de l'ordre.

Dans les deux cas, il y a mépris du travail des forces de l'ordre qui font des contrôles sur le bord des routes.

- Comment ne pas s'indigner devant l'annonce de mesures qui ne sont pas suivies d'effet « sur le terrain » ? **« On n'envoie pas les soldats au combat sans leur donner des casques »** écrivent les auteurs d'une lettre ouverte à Olivier Véran le 20 mars 2020 lien à propos du manque de masques y compris pour le personnel soignant. En matière de sécurité routière comment ne pas penser à cette incapacité à lutter contre l'alcool au volant avec des décennies de retard par rapport à d'autres pays alors que nous rebondissons d'expérimentation en expérimentation pour les éthylotests anti-démarrage
- Comment ne pas s'indigner du **double langage** du « en même temps » qui désoriente tout le monde ? Se confiner ou aller voter ? Se confiner ou aller travailler ? Se confiner ou faire du jogging ou se promener dans les parcs ? Nous saluons les professionnels de la santé et de l'alimentation qui sont amenés à prendre des risques pour servir les besoins vitaux de la société mais dans quelles conditions ? Déclarer en même temps que la sécurité routière est une priorité et, au nom de l'acceptabilité, prendre 81 mesures qui ne feront pas baisser l'accidentalité... Comment ne pas s'en indigner ?
- Comment ne pas s'indigner des fluctuations dans les avis de certains experts sensés conseiller le Président de la République et dans les positions des décideurs eux-mêmes ? Les revirements de position sur les masques ou sur les tests de dépistage du COVID-19 sont inquiétants. En matière de sécurité routière,

comment accepter que l'avis unanime des experts du CNSR concernant la mesure simple et efficace de limiter la vitesse maximale autorisée sur le réseau secondaire à 80 km/h, ait été balayé par le Président de la République au nom d'un manque d'« appropriation » par une minorité non représentative, défendant des intérêts particuliers ? Que va signifier la seconde prétendue « perdue » par kilomètre quand nous aurons traversé cette crise sanitaire cataclysmique ? **La question ultime est finalement la même : suivre ou non l'avis souvent unanime des experts reconnus, mais avec quels arguments recevables si l'avis n'est pas suivi ?**

- Enfin, comment ne pas s'indigner des comportements irresponsables d'une petite minorité qui s'enorgueillit de braver les mesures de confinement, en faisant prévaloir leur liberté individuelle sur la sécurité de tous ? Ne seraient-ce pas les mêmes qui s'affranchissent du code de la route, qui saccagent les radars et mettent ainsi en danger les autres usagers de la route par leurs comportements déviants ?
- Il est temps que la collectivité nationale se réapproprie son destin en donnant une priorité aux valeurs de solidarité et de respect de l'autre, ce qui nous permettrait de résister beaucoup plus efficacement à tous les dangers.



➤ Lettre ouverte au ministre de la Santé

Dans une « Lettre ouverte à Olivier Véran, ministre des Solidarités et de la Santé » en date du 19 mars, Claude Got, professeur de médecine, Catherine Hill, épidémiologiste, Michel Parigot, chercheur en mathématiques au CNRS, président du Comité anti-amiante Jussieu, et Chantal Perrichon, présidente de la Ligue contre la violence routière, appellent le gouvernement à « organiser la production de masques ». Et appellent à « tester et isoler les personnes contaminées » par le coronavirus.

« Monsieur le Ministre,

Engagés sur le terrain en matière de sécurité sanitaire (amiante, sécurité routière, tabac, etc.) depuis longtemps, nous savons que les décisions ne suffisent pas et que l'organisation et la mise en œuvre pratique sont essentielles. Quand l'ordre de grandeur du nombre de victimes est la dizaine de milliers, les détails se mesurent en milliers.

Le président de la République nous a appris le 16 mars que nous sommes en guerre. Cette déclaration tardive ne fait que souligner les carences décisionnelles qui ont conduit à la situation actuelle. En annonçant en termes vagues le confinement, le président a provoqué une gigantesque transhumance des villes vers les campagnes qui aura eu pour effet de faire circuler le virus dans des villages où il n'était pas encore arrivé. Ce qui est fait est fait, mais deux erreurs de stratégie préventive peuvent encore être corrigées et doivent l'être le plus rapidement possible : la détection et l'isolement des personnes infectées d'une part et le port du masque d'autre part.

Alors que l'OMS recommande de pratiquer massivement des tests, notre pays a choisi l'option contraire, en ne les pratiquant que pour les personnes dont l'état nécessitait une hospitalisation. Dans une pandémie, ne pas suivre les recommandations générales de l'OMS sans produire de justifications scientifiques n'est pas acceptable. La stratégie qui consiste à ne pas tester les personnes ayant les symptômes caractéristiques et à seulement leur recommander de rester chez elles, sans même leur fournir de masque, c'est l'assurance de contaminer à chaque fois tout le foyer et de répandre un peu plus largement le virus. Il faut tester et isoler les personnes contaminées, quand bien même leur état ne nécessite aucun soin. Cela peut se faire en réquisitionnant des hôtels et des dortoirs de lycées.

On n'envoie pas les soldats au combat sans leur donner des casques. Faute de disposer d'un nombre suffisant de masques, la position du gouvernement et de la direction générale de la santé a été de dire qu'ils ne servaient à rien en dehors de l'équipement des personnels hospitaliers. Ceci est faux. Ils protègent doublement : ils évitent à ceux qui sont porteurs du virus (souvent sans le savoir) de le transmettre et évitent à ceux qui ne le sont pas de le récupérer. Les pays du sud-est asiatique arrivent à maîtriser l'épidémie sans confinement et le port généralisé du masque est un des éléments de leur stratégie.

Le gouvernement doit organiser la production de masques, préciser les conditions à remplir pour assurer leur intérêt et édicter des consignes précises pour leur bon usage. Attendre des autorisations ou des homologations pour en lancer la production serait une erreur grave. La taille du virus n'est pas une objection à l'efficacité des masques. Le virus est véhiculé par des gouttelettes d'eau au moment de la toux et ces gouttelettes ne traversent pas les tissus imperméables. Si le port des masques était généralisé, leurs utilisateurs auraient déjà l'avantage de ne pas se frotter la figure, le nez et la bouche pendant leurs courses.

De même, la gestion des gels hydroalcooliques est totalement défailante. Aujourd'hui encore ils manquent dans beaucoup de pharmacies. Il ne suffit pas d'autoriser les pharmaciens à en produire, il faut leur imposer et surtout organiser l'intendance pour que ce soit possible.

La qualité de la gestion de cette épidémie va dépendre de l'aptitude des structures publiques à gérer un ensemble de détails. Nous sommes confrontés aux tergiversations de décideurs qui par idéologie, incompetence et absence de courage se refusent à prendre les mesures nécessaires pour protéger les citoyens. Chaque jour, nous avons droit à de nouvelles propositions, au lieu d'organiser, comme l'ont fait les Chinois, un confinement complet et une réduction maximale du risque lors des sorties obligatoires. Encore combien de morts pour que l'État qui appelle à la responsabilité de chacun assume totalement les siennes ?

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Claude Got, professeur de médecine, Catherine Hill, épidémiologiste, Michel Parigot, chercheur en mathématiques au CNRS, président du Comité anti-amiante Jussieu, Chantal Perrichon, présidente de la Ligue contre la violence routière »

➤ Sécurité routière au Chili en temps de coronavirus

Axel RIMBAUD, fondateur du *Movimiento contra el Exceso de velocidad Letal Chile*

Le Chili est un pays qui a un PIB élevé par habitant. Il a eu une croissance relativement forte depuis le retour à la démocratie, mais n'a pas réussi à redistribuer ses revenus de manière juste.

Au niveau de la sécurité routière cela se traduit par de grandes disparités pour la mortalité : la mortalité des piétons et des cyclistes est 3 fois plus élevée dans les 10 % des communes les plus pauvres, comparées aux 10 % des communes les plus riches. Cela se manifeste également par une surmortalité des usagers de la route les plus vulnérables : 37 % des morts sur la route au Chili sont des piétons contre 14 % en France.

Le 18 octobre 2019, des manifestations de très grande ampleur ont éclaté, réclamant une politique publique plus volontariste, notamment pour l'éducation, la santé et les retraites. Ces trois systèmes étant totalement libéralisés avec une protection universelle de très mauvaise qualité.

Après des mois de manifestations réprimées violemment, les Chiliens s'apprêtaient à voter pour ou contre la création d'une nouvelle constitution afin de remplacer celle qui fut rédigée sous la dictature de Pinochet.

Coup d'arrêt avec la crise

Cette tentative de transformation fut stoppée par la crise du coronavirus.

Face à l'ampleur de la crise sanitaire en Italie et les premiers cas détectés au Chili (le 3 mars pour le premier), le référendum fut reporté et de nombreuses restrictions furent mises en place pour la circulation (fermeture des frontières le 18 mars, couvre-feu instauré le 22 mars, quarantaine dans certaines communes le 26 mars...).

Ces mesures de confinement ont eu des conséquences importantes sur le trafic routier : durant la deuxième quinzaine de mars, le trafic a baissé de 47,9 %, alors que le nombre de morts sur la route, durant tout le mois, a augmenté.

Cette augmentation provient du plus grand nombre d'excès de vitesse observés sur les routes désertées. Johanna Vollrath, la secrétaire exécutive de la CONASET (Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito), l'entité gouvernementale de sécurité routière au Chili, lança un appel pour « respecter les limitations de vitesse et avoir un comportement solidaire et responsable sur la route ». Elle rappela également à de nombreuses reprises que la vitesse est la première cause d'accidents mortels au Chili (28 %).

Pour sa part, Gloria Hutt, la ministre des Transports et des Télécommunications

déclara que « le nombre plus faible d'automobilistes avait amené les conducteurs à commettre des excès de vitesse, ce qui signifie mettre leur vie et celle des autres en danger. Les accidents ont un impact constant sur le système de santé dont la priorité doit être de se consacrer aux malades contaminés par le coronavirus ».

Par ailleurs, certaines personnalités politiques n'ont pas été au rendez-vous et n'ont pas montré l'exemple. C'est le cas de la députée Marcela Hernando qui, tout en conduisant, a participé à une réunion par vidéo conférence de la commission Santé de la Chambre des députés !

De nombreux soignants qui doivent se déplacer mentionnent des excès de vitesse très élevés. Murielle Wettke, infirmière et membre de notre association nous a déclaré : « Il y a moins de véhicules, mais ils sont tous en excès de vitesse, et surtout de grands excès de vitesse ».

En fait, au mois de mars 2020, il y a eu 38,9 % d'accidents en moins, mais le nombre de morts sur la route a augmenté de 16 % par rapport à mars 2019. Cela démontre une fois de plus que les excès de vitesse augmentent la probabilité de provoquer un accident et en aggrave également les conséquences.

Durant la première quinzaine d'avril, comparée à la même période de l'année précédente, le trafic routier a continué à diminuer pour atteindre une réduction de 65,3 %. Mais la mortalité routière n'a baissé que de 39,7 %, très loin de ce que nous pouvions espérer !

Les radars automatiques de vitesse n'existent pas au Chili et les forces de police étant

redéployées pour faire respecter la quarantaine, il y a eu très peu de contrôles et un sentiment « d'impunité » s'est installé chez certains conducteurs.

Ces problèmes ont aussi été exacerbés par la politique de confinement choisie. En effet, seuls certaines communes ou quartiers sont en quarantaine totale. De ce fait, le flux de véhicules n'est pas uniforme et les automobilistes ont davantage tendance à accélérer dans les zones où le trafic est plus faible.

Aujourd'hui (26 avril 2020), selon les statistiques officielles au Chili, le coronavirus a fait 189 morts pour 13 331 cas confirmés, et le système de santé reste sous pression. C'est pour cela qu'il est plus crucial que jamais de réduire le nombre d'accidents.

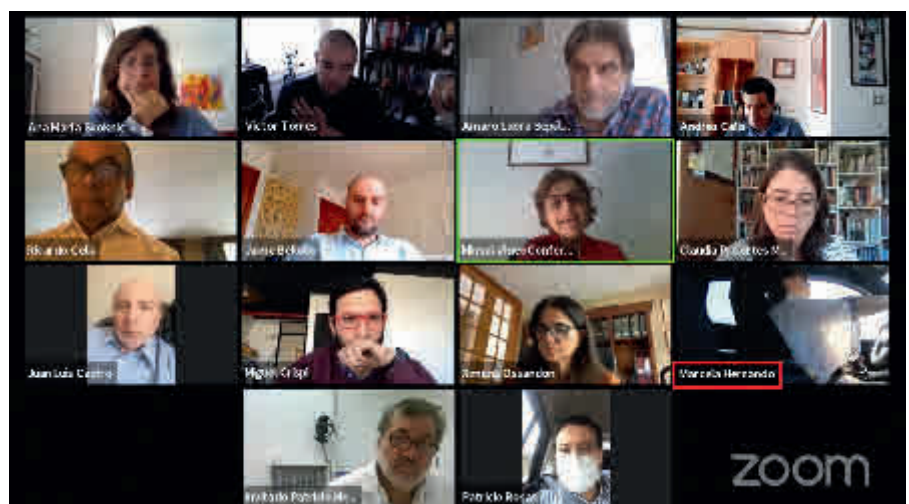
Les routes sont vides, mais pas les hôpitaux. Il faut s'en rappeler avant d'accélérer au volant.

Références

« Seguridad vial de usuarios vulnerables en Chile: un problema urgente » Francisco Fresard, Paula Iglesias, Stefan Berg, 2017.

« MTT entrega balance de la operación del transporte público e impacto en la seguridad vial por emergencia del COVID-19 », 22 avril 2020.

« Fallecidos en siniestros viales según tipo de usuario » Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (CONASET), 2016.



Visio-conférence de la commission santé.



➤ De l'arche de Noé : point de vue sur la sécurité routière en Colombie

Mary BOTTAGISIO

« Quand j'étais enfant, le sort d'aucun personnage de l'Histoire Sainte ne me semblait aussi misérable que celui de Noé, à cause du déluge qui le tint enfermé dans l'arche pendant quarante jours. Plus tard, je fus souvent malade, et pendant de longs jours, je dus rester ainsi dans "l'arche". Je compris alors que jamais Noé ne put si bien voir le monde que de l'arche, malgré qu'elle fût close et qu'il fît nuit sur la terre. »

Marcel PROUST – Les plaisirs et les jours.

Un mort est un mort...

Dans les circonstances actuelles que traverse le monde, cette réflexion de Proust semble particulièrement adaptée. Dans une certaine mesure, les Colombiens se sont habitués à vivre avec la mort. Nous avons vécu et survécu à tant de formes de violence quotidienne, que l'on ne s'explique pas ce qui a rendu notre comportement différent face à la menace de mort du COVID-19. Menace propagée par l'homme, mais non créée par lui.

L'Organisation Mondiale de la Santé a déclaré que le COVID-19 était une pandémie il y a moins d'un mois. Le président Iván DUQUE nous a appris que plus de 90 % des Colombiens respectaient la quarantaine nationale. « La majeure partie de la population a accepté le confinement comme une mesure d'ordre national pour ralentir la vitesse de propagation de la pandémie. »

Face à cette menace, « non contrôlée », le Gouvernement national comme les Gouvernements locaux se sont inspirés des cas les plus dramatiques comme la Chine, la Corée du Sud, l'Italie, l'Espagne, l'Allemagne ou encore la France, et n'ont pas tardé à donner la priorité aux mesures sanitaires, économiques, sociales nécessaires, en déployant tous les moyens des institutions

concernées, en exerçant leurs pleines responsabilités.

Un mot d'ordre : la volonté politique, plus l'adhésion citoyenne aux mesures instaurées au plus haut niveau de l'exécutif, ont permis, jusqu'à aujourd'hui, de contrôler la menace d'un danger que l'on ne connaît pas et que l'on ne sait pas maîtriser. La phrase récurrente « le monde ne sera jamais plus comme celui que l'on a connu » se veut annonciatrice de nombreux changements sociaux, de modes de production différents, de nouveaux paradigmes. Un Nouveau Monde que, comme Noé, nous ne pourrions jamais voir aussi bien que de l'arche ?

Tout ceci nous conduit à nous interroger : est-ce la nature de la menace qui nous inflige ce sentiment de peur collective et, par conséquent, nous fait réagir de manière différente, alors que la violence entre les hommes est acceptée et presque normalisée dans notre société ?

Depuis « mon arche », je ne peux éviter d'établir un parallèle entre les tués des accidents de la route et le COVID-19 : depuis 2009, les traumatismes causés par les accidents de la circulation ont été également déclarés comme pandémie par l'Organisation Mondiale de la Santé. Est-ce que parce que dans l'imaginaire de chacun la mort sur la route n'arrive qu'aux autres qu'elle ne génère pas cette peur collective ?

En effet, nous l'avons admise comme une normalité, et acceptée comme la dîme due à une société moderne pour ses déplacements.

Est-ce parce que la violence routière est une menace créée par l'homme pour l'homme qu'elle bénéficie de l'illusion de pouvoir être dominée ? Hier, en pleine crise de COVID-19, un véhicule haut de gamme, circulait à plus de 300 km/h sur la route Bogotá-Tunja, générant un risque aussi mortel que le COVID-19. Pourtant les délinquants n'ont même pas été sanctionnés par une amende pour grand excès de vitesse : 300 km/h n'est pas seulement une grave infraction, c'est une menace pour la société (suicide dans le meilleur des cas, mais homicide hélas pour ceux qui croisent la route de ces conducteurs.

Un mort par COVID-19 ou un mort par excès de vitesse, est un mort. La vitesse, comme le COVID-19, tue, mais alors que la violence routière est considérée comme normale, acceptée, le manque de respect de l'Autre ne génère pas la peur et les mesures de protection ne sont pas aussi contraignantes, alors qu'elles existent. L'institution se montre impuissante dans ce cas. À l'instar des 10 % des personnes individualistes qui n'obéissent pas au confinement, il y a le comportement égocentrique et dangereux qui met en péril la vie d'innocents.

Violencia fatal, según manera de muerte y año del hecho.
Colombia, comparativo marzo 25 a 31, años 2019 y 2020

Contexto del hecho	Año 2019*	Año 2020*	Variación absoluta	Variación porcentual
VIOLENCIA - HOMICIDIO	156	70	-86	-57,8
EVENTOS DE TRANSPORTE	58	25	-33	-56,9
VIOLENCIA - SUICIDIO	35	23	-12	-34,3
VIOLENCIA - ACCIDENTAL	23	18	-5	-21,7
VIOLENCIA - SIN DETERMINAR	19	7	-12	-63,2
Total	391	143	-248	-63,4

*Información preliminar sujeta a cambios por actualización
Fuente: Sistema de Estadística Legal y Criminal (SILEC) / Centro de Información y Estadística Judicial (CIEJ)
Fuente de información: Instituto de Estadística y Censos (INEC) - CIEJ

Violencia no fatal, según contexto y año del hecho.
Colombia, comparativo marzo 25 a 31, años 2019 y 2020

Contexto del hecho	Año 2019*	Año 2020*	Variación absoluta	Variación porcentual
Violencia intrafamiliar	328	211	-117	-35,7
Violencia de pareja	546	138	-408	-74,7
Violencia intracomunitaria	348	23	-325	-93,4
Presencia delito sexual	28	6	-22	-78,6
Eventos de transporte	104	8	-96	-92,3
Lesiones accidentales	27	5	-22	-81,5
Total	2.639	501	-2.138	-81,0

*Información preliminar sujeta a cambios por actualización
Fuente: Sistema de Estadística Legal y Criminal (SILEC) / Centro de Información y Estadística Judicial (CIEJ)
Fuente de información: Instituto de Estadística y Censos (INEC) - CIEJ

La vitesse, comme le COVID-19, tue !

Chaque année, près de 1,25 millions de personnes meurent dans des accidents de la route dans le monde. En Colombie, ces décès constituent la deuxième cause de mort violente et ne sont devancés que par les homicides : 18 Colombiens meurent chaque jour sur la route, 3 enfants tous les deux jours et chaque année environ 7 000 vies sont perdues, sans parler de plus de 300 000 blessés graves par an. Nous connaissons les causes, nous connaissons les conséquences, contrairement au COVID-19, nous savons comment contrôler efficacement cette pandémie, mais le manque d'intelligence collective, aboutit à un échec.

Il est possible également que la différence entre les pandémies COVID-19 et les accidents de la circulation, en plus de la nature de la menace, réside dans l'inégalité des risques pour l'ensemble de la société. Le COVID-19 n'a pas de critère d'exclusion, toutes les classes sociales sont touchées, par exemple le prince Charles en Angleterre, le Premier ministre de Grande-Bretagne, le maire de Popayán pour n'en citer que quelques-uns. Il n'en est pas de même pour les décès dans les accidents de la circulation qui frappent principalement les plus pauvres, les plus vulnérables, la base de la société.

Je suis certaine que la mesure de confinement est une expérience qui a empêché, durant cette quarantaine, des centaines de concitoyens de laisser leur dernier souffle sur l'asphalte colombienne. Les premières statistiques de l'Institut national de médecine légale et des sciences judiciaires en témoignent.

Combien il est affligeant de constater que l'on pourrait éviter des morts inutiles en appliquant la même formule (volonté politique + adhésion des citoyens), la non-acceptation sociale d'une menace contrôlable, évitable, prévisible et difficilement justifiable.

Après cette catastrophe « naturelle », comme Noé, nous souhaitons un monde meilleur, mais je crains qu'hélas, une fois la quarantaine levée, beaucoup ne se précipitent sur leurs motos, leurs véhicules, ne tuent et ne se tuent. Il suffit de voir l'exode de ce week-end pour la célébration de Pâques.

De retour sur terre, plus que jamais, nous devons promouvoir la loi qui nous a été refusée il y a 6 ans. Ce projet de loi proposait de transformer les infractions en délits pour des excès de vitesse supérieurs à 30 km/h, pour la conduite avec une alcoolémie de 0,8 gramme d'alcool par litre de sang, ou avec des substances psychotropes etc. car l'on considèrerait que le risque routier ne méritait pas de telles mesures de prévention et que les délits de violence routière ne pouvaient être assimilés à des crimes. Au final, ce projet de loi visait à établir le niveau de risque pour la société confrontée à ces comportements déviants. Le COVID-19 nous conduira-t-il à une maturité sociale de non-acceptation d'autres formes de violence ?

Nous avons besoin, comme avec le COVID-19, d'un système de protection efficace pour tous. L'organisation de coopération et de développement économique (OCDE) l'a appelé Système Sûr en sécurité routière : limitation de vitesse adaptée au milieu : agglomération, routes principales, secondaires et tertiaires ; conduite en état d'ivresse, sécurité des véhicules, infrastructures sûres et, lorsque l'accident corporel n'a pas pu être empêché : protection des victimes. Pour lutter contre cette pandémie des accidents de la route, le vaccin est bien connu.

À ces messieurs, utilisateurs de voitures haut de gamme, comme à tous ceux qui

propagent le virus de la violence routière à travers le pays, nous voulons que la loi s'applique avec la plus grande rigueur ou, qu'à tout le moins, le président ne laisse pas cet acte dans une impunité « légale ». Cet acte de rouler à 300 km/h commis en pleine crise COVID-19, mérite l'opprobre social. Les décisions prises pour cette pandémie ont pénalisés l'économie, nos semblables et plus particulièrement les plus pauvres. Osons-nous sévir avec une même rigueur contre les délinquants de la route ?

Albert Camus déclarait deux jours avant de mourir dans un accident de voiture, en conduisant à vitesse excessive sa « Facel Vega » : « Je ne connais rien de plus stupide que de mourir dans un accident de voiture ».

Si l'on compare le nombre de tués sur les routes de Colombie sur une période de même durée avant le confinement avec le nombre de tués par le virus, nous constatons que la violence routière est plus meurtrière que le COVID-19.

**Faut-il encore en débattre ?
Non, la vitesse,
comme le COVID-19, tue !**





➤ Mobiliser les énergies, mobiliser les territoires

La politique locale de sécurité routière de 1982 à 2008

Philippe PERRET

Co-auteur avec Yvon Lebas, Michèle Mazo, Françoise Steinhart et Bruno Thiberge de l'ouvrage
« Mobiliser les énergies, mobiliser les territoires – La politique locale de sécurité routière 1982-2008 »,
édité chez L'Harmattan

Un peu d'histoire...

En 1982, alors que le nombre de tués sur les routes s'élève à 12 030, l'État décide une véritable mobilisation sociale par le développement de la prise en charge de la sécurité routière au plan local. Deux programmes sont lancés : « REAGIR », basé sur la réalisation d'enquêtes techniques sur les accidents mortels ou graves de la circulation et « Objectif – 10 % », un programme d'incitation financière à l'implication des collectivités territoriales.

Au fil des années et jusqu'en 2008, la politique locale de sécurité routière se développe et s'institutionnalise autour de quelques grands principes structurants.

Et tout d'abord, une forte volonté politique portée pendant plus de 25 ans par les plus hautes autorités de l'État, Président de la République, Premier ministre, ministres et secrétaires d'État, avec des objectifs ambitieux. Cette volonté est fortement relayée et amplifiée par les préfets de département.

La confrontation permanente et collective à l'accident, grâce au programme « REAGIR », est déterminante pour lutter contre la banalisation des accidents. La découverte de cette réalité violente et de ses conséquences humaines, favorise la mobilisation de l'opinion publique et l'implication des responsables et des acteurs locaux.

Pour piloter et animer cette politique locale, un dispositif national est mis en place sous la responsabilité d'un délégué interministériel avec la création d'un service dédié. Il s'appuie dans chaque département sur un dispositif opérationnel sous la responsabilité du préfet et piloté par un binôme directeur de cabinet du préfet-coordonateur sécurité routière. Des partenariats nationaux et locaux sont noués avec les associations, les collectivités territoriales, les entreprises et les assurances, le secteur de la jeunesse et les médias.

Pour appuyer cette démarche, un réseau interministériel et partenarial d'une centaine de personnes, placé sous la responsabilité du service dédié, apporte son expertise en sécurité routière aux départements ainsi que ses compétences en matière de formation, d'assistance-conseil et d'animation.

En même temps, des programmes nationaux de mobilisation sont développés comme « REAGIR » (40 000 enquêtes techniques sur les accidents mortels et 250 000 actions de prévention), « Objectif – 10 % » (adhésion de 240 collectivités de plus de 50 000 habitants), Label Vie (9 000 projets de jeunes entre 1999 et 2008), la semaine de la sécurité routière (plus de 2 000 initiatives chaque année à partir de 2000). À partir de 1987, un cadre

annuel de concertation et de coordination est proposé aux départements par l'élaboration de plans départementaux d'actions de sécurité routière regroupant toutes les actions locales. Plus tard, un document général d'orientations précisera les enjeux du département à 3 ou 5 ans et ses orientations d'actions.

Enfin, un ensemble d'instruments, de dispositifs de formation, d'information, de suivi et évaluation, de moyens humains (700 à 800 personnes en moyenne par an en équivalent temps plein) et des moyens financiers spécifiques sont mis à disposition des préfets.

Quelle contribution apportée par la politique locale ?

Si entre 1982 et 2008, le nombre de tués sur la route est passé de 12 030 à 4 275, il est difficile de dire quelle contribution a été apportée par la politique locale tant la politique de sécurité routière composée de plusieurs politiques sectorielles, articulée entre national et local et associant de nombreux partenaires, est complexe. Toutefois, la mobilisation incontestable des responsables, partenaires et acteurs locaux, l'évolution des pratiques des services, la diffusion des connaissances issues des enquêtes et la réalisation de milliers d'actions sur le terrain pendant toutes ces années, ne sont

pas étrangères à ces résultats. Cela a contribué en particulier à changer le comportement des usagers notamment sur la vitesse et le port de la ceinture ou du casque.

Mais le succès principal de cette politique locale est sans aucun doute d'avoir réussi la territorialisation du dispositif avec à la fois une déclinaison des orientations et des mesures nationales et une prise en charge des enjeux et des spécificités locales.

Les actions engagées en matière de communication locale illustrent ce propos. En effet, d'une part, de nombreuses opérations de communication locale très concrètes ont émergé notamment suite à la réalisation des enquêtes REAGIR et d'autre part, les campagnes de communication initiées par le niveau national ont été fortement relayées au plan local grâce à la mise à disposition systématique de kits de communication (affiches, dépliants, encarts presse...). Par ailleurs, la communication institutionnelle vers les réseaux locaux et les partenaires nationaux a été permanente et très développée au cours de ces 25 années : une lettre d'information, une revue diffusée à 30 000 exemplaires qui rend compte des actions locales, la mise à disposition de matériel d'information pour le grand public... De grandes manifestations nationales sont organisées, ainsi que des rencontres régionales, interrégionales et des forums départementaux, avec l'appui décisif du réseau d'animation, afin de multiplier les possibilités d'échange d'expériences.

Pendant ces 25 années, ces actions locales de communication sont caractérisées par la volonté permanente de montrer la réalité du déroulement des accidents et leurs conséquences, par l'implication, l'engagement, l'inventivité des acteurs locaux, par la grande diversité dans les thèmes traités et enfin par le souci d'une forte proximité avec le tissu social.

Elles se nourrissent en effet des connaissances issues des enquêtes dans lesquelles la prise en compte de la dimension humaine permet un renouvellement en profondeur du débat social sur la sécurité routière. Par ailleurs, les actions de prévention sur les enjeux locaux sont conduites par des acteurs de terrain fortement ancrés dans le milieu social (entreprises, centres de formation des apprentis, discothèques...), permettant ainsi d'agir sur l'ensemble des facteurs d'accidents et de toucher de multiples publics.

Une grande diversité des actions engagées

La diversité des thèmes traités et de la nature des actions engagées peut être illustrée par ces exemples : information et prêt de dispositifs de retenue pour les bébés dans les maternités, sensibilisation aux risques routiers en entreprise, ateliers de sécurité routière dans un lycée, animation autour de la voiture-tonneau à la foire exposition pour tester l'efficacité du port de la ceinture, installation de silhouettes noires sur les lieux d'accidents mortels, diffusion



de dépliants dans les points information jeunesse, rallye sécurité routière pour les motocyclistes, débats avec les seniors sur les marchés, promotion du conducteur désigné dans les fêtes de village et les férias, promotion de « Sam, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » et distribution d'éthylotests dans les discothèques, simulation d'un accident sur une place publique, opération de contrôles routiers...

Dans tout ce dispositif, l'implication des associations œuvrant pour la prévention et la sécurité routière, et notamment la Ligue contre la violence routière, a été déterminante. L'engagement de ses militants et la puissance de leurs témoignages ont contribué fortement à la sensibilisation de l'ensemble des responsables et acteurs locaux, à la prise de conscience de la gravité du problème et à la réduction du nombre des tués sur les routes en France.



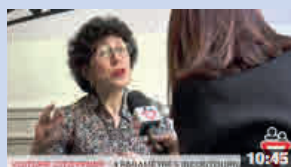
20 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière,
à voir sur www.violenceroutiere.org



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



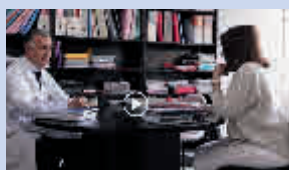
Fabrice HAMMELIN
La politique de sécurité routière



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).



Revue de presse



Covid 19 : sécurité sanitaire, sécurité routière, même combat ?

Caradisiac, 07/04/2020, Jean Savary

Face à l'épidémie comme sur la route, c'est soi et les autres, soi ou les autres, l'État et moi, l'insouciance ou la prudence, le masque et le casque. Ça ne vous étonne pas, tous ces parallèles ?

Il y a deux semaines, je me demandais si l'épidémie tuerait autant que la route, soit dans les 3 400 tués par an. Pour être franc, j'en doutais.

À l'heure où j'écris ce billet, on a déjà plus que doublé leur nombre : huit mille morts. C'était le bilan de la sécurité routière en 1996, 1997 et 1999. Et à l'heure où vous me lirez, on en sera sans doute rendus aux chiffres des années 80. Je ne veux pas hiérarchiser les bilans, c'est juste que je suis fasciné par les innombrables rapprochements entre sécurité routière et sanitaire.



Et d'abord, par la disproportion apparente de moyens pour sauver des vies.

Combien en a-t-on épargné grâce au confinement ? Combien en aurait-on sauvé si nous avions été mieux préparés à la pandémie, avec des moyens à la coréenne ? Des milliers, dizaines de milliers, centaines de milliers, nous ne le saurons jamais précisément.

Pas plus qu'on ne peut faire le décompte exact de celles gagnées par la politique volontariste initiée par Jacques Chirac en 2002-2003, à base de radars automatiques et de tolérance zéro. Quatre mille morts en moins les deux premières années, un solde divisé par deux au bout de dix ans, mais quelle aurait été la pente « normale » des bilans annuels qu'a brutalement infléchi, et même brisée, cette intervention décisive ?

Je serais néanmoins curieux de savoir ce qu'ils en pensent, ceux qui ne cessaient de répéter que les radars, les PV, ce n'est pas pour sauver des vies, mais pour remplir les caisses de l'État.

Qu'en disent-ils de ces dizaines de milliards d'euros que coûtera aux finances publiques la mise au ralenti de l'économie du pays ?

Pour moi, la démonstration est claire : pour ceux qui nous gouvernent comme pour nous, la vie n'a pas de prix.

Si tu me colles, je freine ? Non, je tousse !

Ce qui m'interpelle aussi, ce sont les similitudes entre ce que nous devons faire sur

la route pour éviter l'accident et dans la rue, les commerces ou au travail, pour ne pas contaminer ou être contaminé. Ne serait-ce que les distances de sécurité.

Quand un lourdaud me colle dans la queue, à la caisse de la supérette, je sors un kleenex de la poche ou je tousse un peu – dans mon coude bien sûr. De la même façon que j'allume le feu stop de la pointe du pied quand un con pressé (variante du confiné) me colle au pare-choc.

Sauf que le coup du kleenex est bien plus efficace. Pourtant, je l'avoue, il m'arrive de m'approcher un peu trop de celui qui me précède dans la file comme sur la route, et j'apprécie qu'il ne se mouche ni ne freine. Le lourdaud, le con, ce n'est pas toujours l'autre.

Le masque, c'est comme le casque ou la ceinture

En quarante ans d'auto et de moto, avoir porté scrupuleusement la ceinture de sécurité ou le casque ne m'a servi rigoureusement à rien. À part éviter les moustiques sur les dents. Au volant ou au guidon, je n'ai jamais eu d'accident, que des accrochages.

En attendant qu'il devienne obligatoire – et que la pharmacie en reçoive – je me passe de masque. La seule fois où j'en ai porté un, retrouvé avec quelques autres au fond d'une caisse à outils, ce n'était pas pour me protéger vu que ces machins, achetés pour poncer du parquet, n'empêchent pas même la poussière de bois d'emplir la gorge et les naseaux. C'était juste pour ne plus voir le caissier et les clients de la supérette me regarder de travers.

Ça ne s'est pas bien passé.

Après dix minutes dans les rayons à me le remonter sur le nez toutes les vingt secondes, au moment où je vidais mon panier à la caisse, l'élastique, sec et fatigué, a lâché. Et le masque souillé de mes miasmes a roulé sur le tapis au milieu des paquets de pâtes et de surgelés. Le caissier a bondi de sa chaise et une rumeur s'est élevée autour de moi.

Depuis, faute de couturière pour me bricoler un tissu barrière, je porte un chèche sur le visage, plus stable, sans doute pas moins efficace, et qui me donne un style plus aventurier qu'ouvrier du bâtiment.

Ai-je raison de me le plaquer sur le nez quand je croise un joggeur ou un gamin courant après sa balle ? Me faudra-t-il bien-





tôt le remplacer par un masque réglementaire pour sortir de chez moi ? Et encore et toujours une fois l'épidémie passée, par « principe de précaution » et au nom de la santé publique ? Ce qui m'apparaît pénible et superflu deviendra-t-il une nécessité vitale et légale ? Se mettre un masque deviendra-t-il un réflexe comme boucler sa ceinture ou la jugulaire du casque ?

La ceinture de sécurité, quelle blague ! Le premier brevet pour des « bretelles protectrices pour voitures automobiles » remonte à 1903 et il a fallu attendre cinquante-six ans pour que Volvo, le premier, l'adopte sur ses modèles et encore quatorze pour qu'elle devienne obligatoire en France. Je me souviens de mon père pestant en la bouclant, comme je pesterai en me collant ce désagréable machin en papier sur le visage.

La similitude est décidément troublante : comme une ceinture perd presque toute efficacité si on la sangle sur le ventre et non en haut des cuisses, un masque mal porté ne sert pas à grand-chose.

La prise de risque, fonction de l'âge

Quarante millions de conducteurs en France, 3 400 tués et 27 000 blessés hospitalisés l'an dernier. Sans doute bien moins en 2020 après deux mois sans trafic

et si le déconfinement ne rime pas avec défoilement.

Soixante-six millions de Français, 8 000 morts, 50 000 hospitalisés. Le risque du Covid est largement supérieur à celui de la route. Et dans quelques semaines ou mois, les chiffres ne seront peut-être même plus comparables.

Comme sur la route, ce sont les jeunes qui se montrent les plus imprudents, par nature et aussi car ils sont beaucoup moins menacés. Ils seraient par conséquent plus nombreux à être contaminés mais, à l'inverse des statistiques routières, bien moins nombreux à en succomber.

Comme au volant, les vieux sont plus prudents et respectent davantage le confinement, par nature également, mais aussi parce que pour eux, un « contact » est plus facilement mortel.

Bizarre, non ? En fait, pas du tout.

Protection de soi ou attention aux autres ?

Pardon de donner dans le gnan-gnan dont nous abreuvons déjà à la louche le web et les médias, mais là encore, la symétrie est trop tentante.

Face au Covid ou à l'accident, nous dépendons autant des autres que de nous-mêmes, de notre prudence que de celle des autres, sans parler de la compétence

des médecins, de l'efficacité des services d'urgence et de réanimation.

Dois-je ralentir sur cette petite route déserte parce qu'au prochain croisement, un petit vieux arrêté à un stop tournera trop lentement la tête (arthrose cervicale) pour me voir à temps débouler à 110 km/h et se fera défoncer la portière par mon capot ? Accident dont je sortirais vraisemblablement vivant mais pas lui, ne serait-ce que par la différence des chocs frontaux et latéraux.

Ou, dois-je ralentir pour ne pas dérapier sur le sable débordant du bas-côté ? Pour ne pas risquer de sortir trop large du prochain virage ? Pour pouvoir éviter celui qui, en face, commettrait cette erreur ? Dois-je porter un masque pour ne pas contaminer mon prochain ? Ou tout simplement ne pas le terroriser si me surprend le rhume des foies ? Pour ne pas être contaminé par lui ? Ou par le type à cinquante mètres ou à son balcon qui a éternué sous le vent ?

Dois-je me laver les mains avant d'aller à la supérette en plus de le faire en revenant ? Avant d'appuyer sur le bouton de l'ascenseur et de pousser la porte ou seulement après ?

Et au fait, à quelle vitesse ce lavage des mains ? Il faut que j'installe un chrono à côté du lavabo...



18 €

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

Vous pouvez vous procurer ce livre

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

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

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

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



→ Vie de la Ligue

📁 Retour aux 90 km/h dans la Haute-Marne : le rapport du département était truffé d'erreurs

La Haute-Marne est le premier département à avoir abandonné les 80 km/h sur 476 kilomètres de routes secondaires. Le travail de contre-expertise réalisé par la Ligue contre la violence routière a démontré que le rapport qui a été produit pour justifier de cette décision était totalement biaisé.

Le Président du Conseil Départemental de la Haute-Marne, Monsieur Nicolas Lacroix, a déposé auprès du Comité Départemental de Sécurité Routière (CDSR) un rapport de l'accidentalité des 15 routes sur lesquelles il a proposé que la Vitesse Maximum Autorisée (VMA) repasse de 80 km/h à 90 km/h. Les directives gouvernementales précisent que le Comité Départemental de Sécurité Routière doit disposer « d'un état des lieux de l'accidentalité sur l'ensemble du réseau routier relevant de sa compétence. Il montre la répartition des accidents graves selon les types de routes ». La commission d'experts présidée par le Préfet a beau avoir émis 14 avis négatifs sur les 15 tronçons concernés, le retour aux 90 km/h est acté ; ce qui n'est pas surprenant, car ces avis sont purement consultatifs. La contre-expertise réalisée par la Ligue contre la violence routière démontre que la Direction des Infrastructures (DIT) de la Haute-Marne qui a rédigé le rapport a utilisé des chiffres erronés pour justifier sa proposition.

Point sur la méthode

L'étude de la Ligue et le rapport de la DIT portent sur la période de 5 ans et demi, du 01/01/2013 au 30/06/2018, avec pour la Ligue des résultats allant jusqu'au 31/12/2018. Ils concernent le nombre des accidents, des tués, des blessés hospitalisés et des blessés légers sur chacune des 15 routes, ainsi que la localisation des accidents.

Tous les résultats de l'étude de la Ligue sont déduits de la consultation des BAAC disponibles sur le site Internet de l'ONISR. Ils se retrouvent sous forme de tableaux et de cartes dans la seconde partie de ce document, avec une présentation identique à ceux de la DIT pour permettre la comparaison.

Comparaison Ligue versus DIT

Le comparatif relève un « complet désaccord » avec les chiffres officiels sur plus de la moitié des voies concernées. Pour 7 des 8 routes de la première catégorie, l'étude de la Ligue à partir des BAAC est en complet désaccord avec le rapport de la DIT, tant sur le nombre des accidents que sur celui des accidentés.

Sur la D384, par exemple, l'étude recense trois accidents dont un mortel de 2013 à 2018, quand le BAAC en dénombre 11, dont 6 mortels. Pareil sur la D619, où les 13 accidents ayant tué 7 personnes de la base officielle passent à 5 accidents pour 2 morts seulement.

Voie	D65	D384	D428	D619	D674
BAAC	8	11	5	13	16
DIT	2	3	1	5	9

Et en ce qui concerne le **nombre des tués**, les différences sont encore plus consternantes :

Voie	D384	D619	D974
BAAC	6	7	2
DIT	1	2	1

Il existe des explications à ces différences surprenantes communes à cette catégorie de routes.

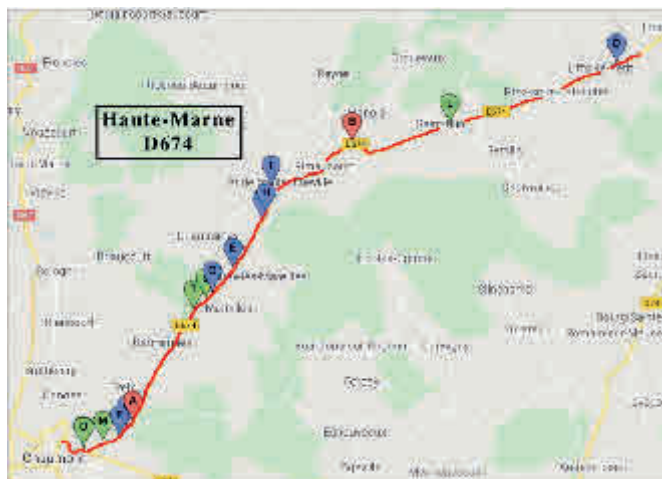
Une manipulation des chiffres !

La DIT a osé écrire au début de son rapport qu'elle excluait un certain nombre d'accidents, et tout particulièrement : « les accidents dont le responsable est sous l'emprise de l'alcool et de la drogue », ainsi que « les accidents provoqués par animal ». **La DIT n'a pas compris que l'effet de la vitesse s'exerce en amont des autres facteurs d'accidents et que tous les facteurs de risque sont influencés, en fréquence et en gravité, par la vitesse.** Ainsi, l'alcool se combine avec la vitesse pour favoriser à la fois les pertes de contrôle et la gravité des chocs contre un autre véhicule ou un obstacle.

Mais ces exclusions n'expliquent pas à elles seules les différences. En effet, **on trouve dans le travail de la DIT des dates d'accidents erronées, des tableaux récapitulatifs qui ne correspondent pas aux détails qui les précèdent**, etc. Quoiqu'il en soit, éliminer des accidents routiers qui ne vous conviennent pas avant d'étudier l'accidentalité des départementales est suffisamment original pour être signalé.

On peut donc conclure à un manque de rigueur dans le traitement d'un problème majeur de santé publique qui concerne la vie des usagers des routes de la Haute-Marne. Pourtant ce département doit progresser en sécurité routière puisqu'il est le 89^e sur 96 dans le classement des départements selon le nombre de tués par million d'habitants (Bilan de l'accidentalité en France, 2018 p. 30, ONISR).

Un autre point important : la localisation à peu près régulière des accidents tout le long de la majorité des 15 routes telles que les D417, D619, D674, D974. Nous extrayons ici les cartes de l'accidentalité de deux des voies où ce phénomène se visualise bien :



Signal vert : blessé léger – Signal bleu : blessé hospitalisé
Signal rouge : tué.

Un tronçonnage complément injustifié

On constate que les accidents sont aléatoirement localisés tout le long des D417 ou D674, et qu'aucun tronçon particulier n'est privilégié. Si une période plus longue que les 6 années étudiées était prise en compte, on arriverait vraisemblablement à une répartition uniforme des lieux des accidents. **Dans ces conditions, rien ne justifie de distinguer un tronçon plutôt qu'un autre pour modifier la Vitesse Maximum Autorisée (VMA).**

En rapport avec ce dernier point, dans son « étude » de l'accidentalité de la D417 d'une longueur de 60 km, la DIT préconise de changer 20 fois la vitesse maximum autorisée (VMA) ! Soit une fois tous les 3 km en moyenne. **Ceci est en complète opposition avec les directives gouvernementales qui précisent que la longueur des tronçons ne doit pas être inférieure à 10 km.**

Même constat pour la D674 d'une longueur de 40 km, où la DIT change la VMA tous les 4 km ... Ce type de tronçonnage se retrouve d'ailleurs presque sur toutes les 15 routes. Des Présidents de conseils départementaux de nombreux départements pestaient en juillet 2018 contre la multiplication des panneaux de VMA qu'entraînait – soi-disant – le passage de 90 à 80 km/h !

Pour en terminer avec ces 8 routes, il faut rappeler que le JDD a publié en juin 2018 une étude de la Ligue contre la violence routière traitant de la mortalité des routes françaises sans séparateur médian sur la période de dix ans, 2006-2015. Pour la Haute-Marne, 6 de ces 8 routes font partie des sept départementales qui, avec les deux nationales N67 et N19, contribuent à 59 % des tués. Il est clair que cette information n'est pas parvenue jusqu'à Nicolas Lacroix.

Point sur les routes de la seconde catégorie

La seconde catégorie regroupe les 7 routes où le nombre d'accidents est compris entre 0 (ce n'est valable que dans le cas de la D635) et 3 (comme dans l'unique cas de la D400). Ici encore, les BAAC donnent des résultats différents de ceux de la DIT, mais les différences numériques sont évidemment très faibles.

Il faut tout de même souligner que la DIT a créé des tronçons à 90 km/h sur les D1, D60 et D67A qui obligeront les automobilistes à observer des changements de VMA tous les 2, 3 ou 4 km !

Un dernier mot sur la départementale D400 qui mesure 7,8 km : d'après des mesures effectuées sur 298 itinéraires par le CEREMA (Évaluation-Premiers éléments : janvier 2019) des temps de trajet qui tiennent compte de la circulation et de l'existence d'agglomérations il faut en moyenne une seconde de plus pour parcourir 1 km quand la VMA passe de 90 à 80 km/h. Faut-il alors changer 3 ou 4 fois de VMA pour gagner une dizaine de secondes sur un trajet qui dure environ 5 minutes ?

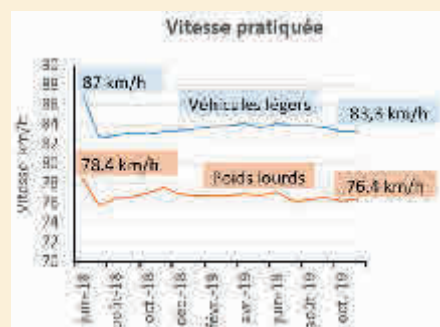
Ceci s'applique aussi bien à la D650 de 8,5 km, sur laquelle aucun accident n'est à déplorer au cours des 6 années. Même avec un très petit nombre d'accidents et d'accidentés, il est difficile de justifier – et la DIT ne cherche pas à le faire – le retour des VMA à 90 km/h, quand les accidentologues du monde entier affirment que toute augmentation de la vitesse ne peut s'accompagner que d'un accroissement du nombre d'accidents et de leurs terribles conséquences.

➡ Bilan du 80 km/h

Vitesse pratiquée

Un dispositif d'observation de la circulation a été mis en place sur le territoire, avec des capteurs qui permettent d'analyser les vitesses en circulation. Les 50 points de suivis sont situés sur des sections de routes sans contraintes spéciales (loin des radars, des virages, en trafic non contraint) de façon à observer les vitesses librement pratiquées par les usagers. 135 millions de passages de véhicules ont été enregistrés à ce jour.

Jusqu'au mois de novembre 2019, par rapport à juin 2018, les camions roulent 2 km/h moins vite et les voitures 3,7 km/h moins vite. Mais il faut noter que la vitesse moyenne de ces dernières est supérieure à la vitesse maximale autorisée, ce qui montre qu'il y a encore beaucoup de conducteurs qui ne respectent pas le 80 km/h !



En 2019, 211 vies ont été épargnées sur les routes limitées à 80 km/h

Nombre de tués	Moyenne 2013/2017	Année 2019	Écart par rapport à la moyenne
Hors agglomération – hors autoroutes	2 151	1 940	– 211
En agglomération	987	1 031	+ 44
Sur autoroutes	270	268	– 2
Total	3 408	3 239	– 169

D'après l'ONISR⁽¹⁾, sur l'année 2019, comparée à la moyenne de référence 2013-2017, 211 vies ont été épargnées sur le réseau hors agglomération et hors autoroutes, alors que 44 vies ont été perdues en agglomération, et 2 vies épargnées sur autoroutes. L'effet spécifique du 80 km/h est confirmé.

Une enquête montre que 42 % des répondants sont désormais favorables à la mesure (30 % avant) et 23 % y sont encore opposés (40 % avant).

(1) Les statistiques des accidents de la route produites par l'ONISR sont labellisées par l'Autorité de la statistique publique.





➡ Vie des asso's

📁 AD 74 : Une Assemblée Générale riche en interventions

Après une année riche en événements⁽¹⁾ la LCVR74 a tenu son assemblée générale le 29 novembre 2019 en présence de personnalités très impliquées en matière de sécurité routière.

En préambule Michel Charvin, Président de la LCVR74 a présenté le Docteur Toufik Didi pneumologue et chef de service au centre hospitalier Annecy Genevois qui est intervenu sur les risques de l'endormissement au volant. Michel Charvin précise : « C'est un pneumologue français qui, le premier, a mis en évidence au niveau mondial le problème de l'endormissement au volant chez des patients qui s'ignorent. Cette pathologie découverte récemment provoque selon les statistiques 30% des accidents sur autoroute et 11% de la mortalité totale. » Le Docteur Toufik Didi a affirmé que ces troubles du sommeil sont la conséquence de nombreuses apnées qui peuvent être résolues par l'utilisation d'un appareil respiratoire durant la nuit permettant d'éviter également d'autres complications comme l'AVC.

Le Préfet de la Haute Savoie, Pierre Lambert, a ensuite exposé les chiffres catastrophiques de l'année 2019 sur le département avec 63 tués, contre 39 en 2018, bilan qu'il a considéré comme inacceptable. Selon Michel Charvin « Reconnaisant l'expertise et les actions de la LCVR74, le Préfet nous a encouragé à ne pas baisser la garde ! Il a annoncé qu'il envisageait d'être très vigilant en 2020 en poursuivant les réunions d'information et en intensifiant des contrôles routiers. »

Le Conseil Départemental représenté par Mr Denis Duvernay, Vice-Président, responsable de l'infrastructure routière, a regretté cette



hécatombe et ce, malgré toutes les améliorations réalisées sur le réseau. Celui-ci a exprimé son point de vue sur la signalisation, qui, selon lui, devrait être d'avantage harmonisée au niveau national afin de garantir une meilleure cohérence et efficacité pour les conducteurs.

Et Michel Charvin de conclure : « Les interventions ont été pertinentes et courageuses. Cette AG a également permis de valoriser la dynamique de notre association. Il nous reste à espérer une amélioration de la sécurité routière sur nos routes pour 2020 ! »

⁽¹⁾ Cf. Pondération n° 120 de décembre 2019.

📁 En Côte d'Or : les élèves face à l'insécurité routière et au simulateur de choc !



Les élèves du collège Saint Joseph sont amenés tout au long de leur scolarité à participer à des interventions associées à des échanges sur le thème de la « prévention des conduites à risques ». Ce fut le cas les 4 et 5 février 2020 sous le préau du collège. Dans le cadre des parcours éducatifs « citoyen » et « santé », toutes les classes de 3^e ont été sensibilisées à l'insécurité routière.

Catherine Pepoz, Présidente de l'AD Côte d'Or précise : « Grâce à des échanges avec les intervenants sur le code de la route, à divers témoignages et constats, les jeunes ont pu réfléchir à la notion d'insécurité, aux causes d'accident, aux conséquences liées à la vitesse, à l'alcool, aux distracteurs (téléphone...), ainsi qu'aux bons comportements à adopter pour faciliter la cohabitation "véhicules/piétons". »

Des débats ont même eu lieu autour des trottinettes, un moyen de transport à la mode, et très utilisé par les élèves. Ainsi, ces derniers étaient très intéressés et n'ont pas hésité à poser des questions. »

Cette intervention permettra aux professeurs de technologie et au responsable du niveau 3^e de préparer les élèves à la passation de l'ASSR2 (donnant droit à l'inscription à l'épreuve théorique du permis de conduire dès l'âge de 15 ans afin de conduire un véhicule motorisé).

Laura Tisserand, référente de la commission des conduites risquées du collège est visiblement très satisfaite : « Nous remercions bien chaleureusement la Ligue contre la violence routière, ainsi que les trois intervenants qui l'ont accompagnée, d'avoir animé ces deux journées et d'avoir poursuivi par la même occasion le partenariat avec notre établissement. En effet, le fameux "simulateur de choc" a été construit par nos élèves, et une nouvelle voiture tonneaux est en cours de construction ! ».

Une belle collaboration, prometteuse et pérenne s'annonce donc en perspective...

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-Valgalmès – 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 Tazua – 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.