n°122 – septembre 2020
abonnement annuel : 9 €

OBJECTIF : ZÉRO ACCIDENT

Pondération

REVUE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

80 km/h : évaluation du CEREMA p. 7

Sécurité routière et monde post-COVID p. 14

DataJust : l'inquiétant décret p. 16

Téléphoner en conduisant : combien de victimes ?

DOSSIER p. 10

SOMMAIRE

3 – Édito

4 – Les chiffres d'août 2020

6 – Soutien à un maire courageux
Loire-Atlantique : la viticulture fait retirer des panneaux sur les dangers de l'alcool au volant !

7 – Un rapport sur l'évaluation de la mesure du 80 km/h qui conforte les convictions de la Ligue contre la violence routière

9 – Sécurité et sûreté : quelles différences ?

10 – Dossier : Téléphoner en conduisant : combien de victimes ?

14 – La sécurité routière : terrain d'expérimentation du monde post Covid-19 ?

16 – DataJust : l'inquiétant décret qui menace la juste réparation des dommages corporels des victimes de violences routières

18 – Vie de la Ligue

20 – Vie des asso's

23 – Associations départementales

24 – Conseil d'administration, Bureau national et bulletin d'adhésion

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

15, rue Jobbé-Duval
75015 PARIS
Tél. : 01 45 32 91 00
E-mail : secretariat@violenceroutiere.org
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 : © Kzenon – stock.adobe.com (couverture), © France 3 Provence-Alpes-Côte-d'Azur (p. 3), © Journal La Montagne (p. 3), © Puissance télévision (p. 3), © Marc Xavier (p. 5), © lassedesignen (p. 5), © Philippe Arnaud (p. 6), © Hervé Pavageau, Actu.fr (p. 6), © Marko Rupena (p. 7), © thodonal (p. 9), © Alexander Pokusay (p. 9), © dusanpetkovic1 (pp. 10-11), © Blue Planet Studio (p. 13), © kimcass (p. 14), © Claude Lienhard (p. 16), © vegefox.com (p. 17), © Pierre Lagache (p. 18), © Département des Hautes-Alpes (p. 19), © Sophie Gallé (p. 19), © BFM TV (p. 20), © LCVR74 (p. 21), © Sophie Gallé (p. 22), © Gendarmerie nationale (p. 22).

LA SECONDE D'ÉTERNITÉ

Pierre LAGACHE,
Rédacteur en chef de Pondération

Le rapport au temps m'est apparu comme le lien pouvant unir la plupart des articles de ce numéro.

Que penser des positions irresponsables de certains décideurs face à cette petite seconde perdue à chaque kilomètre parcouru ? Cette petite seconde d'éternité…

Que penser de la dérive observée sur l'usage du téléphone au volant, au prétexte que la communication ne pourrait plus souffrir l'absence d'immédiateté ?

Que penser d'une justice qui, par souci d'efficacité, ne semble pas résister aux sirènes de la data et autres algorithmes, au risque de perdre le sens même de son action ?

Cette relation au temps qui voudrait que le mieux soit synonyme du vite, que la réactivité soit la condition du bien, ne nous éloigne-t-elle pas de l'essentiel ?

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.

édito

Chantal PERRICHON,
Présidente de la Ligue
contre la violence routière

Des propos irresponsables

Propos choisis de plusieurs présidents de département... Sans commentaires !

« Moi je veux donner plus de liberté aux automobilistes. »

« Je prendrai mes responsabilités, il y a bien sûr toujours un risque, mais quand on est un élu de la République, on fait des choix, on prend des risques, c'est notre mission. »

« Plus de 1 000 km de routes départementales repasseront à 90 km/h […] Je crois au respect de la parole donnée ! »

« Il faut établir des limitations de vitesse au cas par cas, mais pas de façon unilatérale, ça fait râler tout le monde. »

« Rouler à 80 km/h c'est parfois plus dangereux que de rouler à 90 km/h, notamment quand on double un véhicule. »

Des mises en scène pathétiques

Cette poignée de main, mise en scène entre les deux présidents des départements de la Corrèze et du Cantal pour célébrer le retour au 90 km/h, restera dans nos mémoires et nous saurons la rappeler en temps utile.

Des expertises manipulatrices

En Haute-Marne, la Commission présidée par le Préfet a beau avoir émis 14 avis négatifs sur les 15 tronçons concernés, le retour aux 90 km/h a été acté.

Plutôt que de parader devant des panneaux à 90, il eût été préférable de prendre en compte le rapport d'expertise rédigé par la Direction des Infrastructures (DIT) du département. Notre étude a démontré que ce rapport a utilisé des chiffres erronés pour justifier la décision.

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

S'obstiner à ignorer que la courageuse décision d'Édouard Philippe a permis de sauver 331 vies depuis le 1er juillet 2018, c'est privilégier l'écoute d'un électorat anti-sécurité routière qui marque pourtant le pas au fil des mois : l'acceptabilité du 80 ne cesse de progresser (30 % en avril 2018 et 48 % en juin 2020). Les Français ont réalisé que les pertes de temps avaient été largement majorées par les lobbies et que perdre en moyenne une seconde par km ne pouvait être opposé au fait de sauver des centaines de vies.

La Fédération nationale a donc décidé de recourir à la justice en faisant appel, d'une part, à Maître François Honnorat pour mener une première action contre les arrêtés des quelques présidents des conseils départementaux ayant refusé le 80 km/h, et d'autre part, à l'expertise du Professeur Claude Got pour évaluer la différence d'accidentalité entre les routes maintenues à 80 et celles remises à 90.

Les chiffres d'août 2020

Jean-Marie LEVERRIER

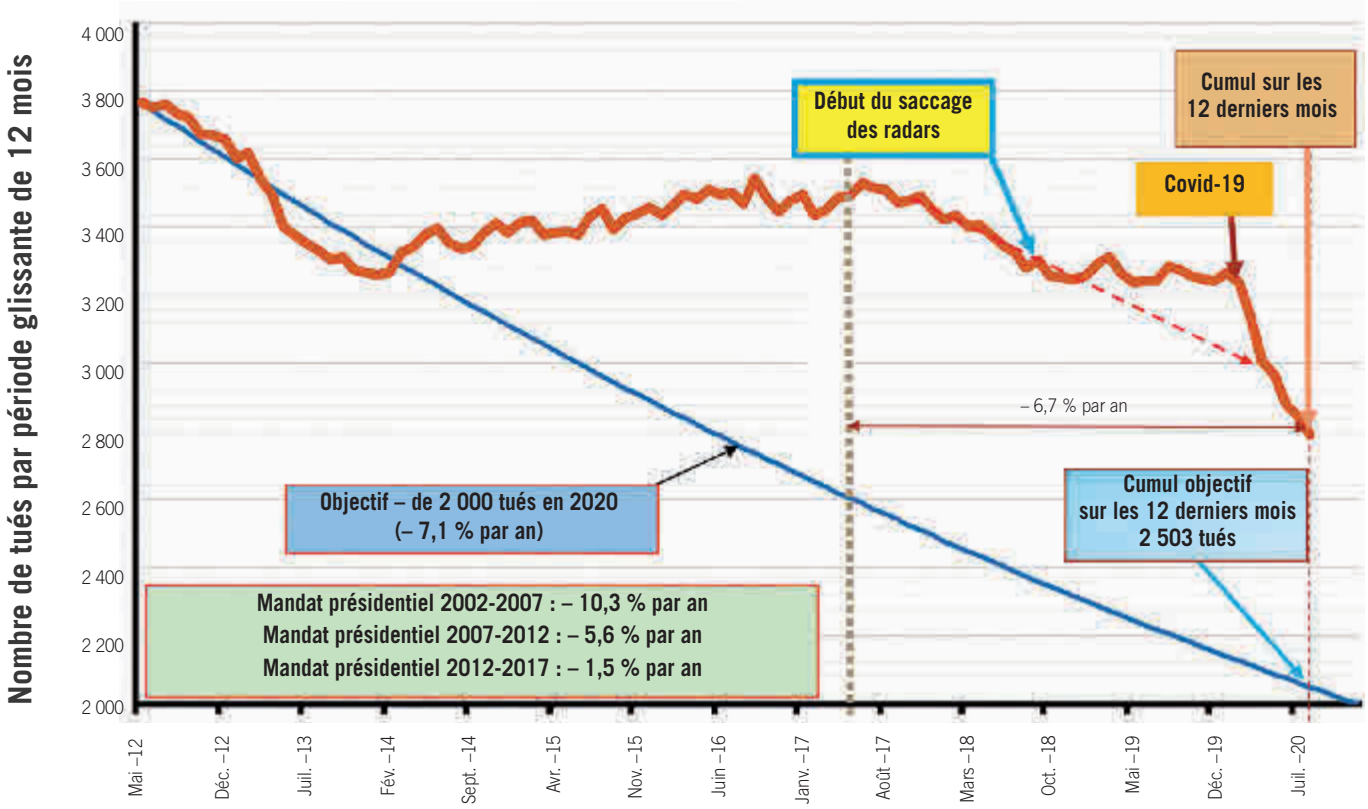
Analyse de la mortalité routière d'août 2020 en France métropolitaine

Août 2019 = 290 tués,
+ 17,9 % par rapport à août 2018.

Août 2020 = 235 tués,
– 19 % par rapport à août 2019.

Août	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
Août 2020	**235**	**– 19,0**	**2 790**	**– 15,10**
Août 2019	290	+ 17,9	3 286	+ 0,24
Août 2018	246	– 17,2	3 278	– 6,70
Août 2017	297	– 1,3	3 512	+ 1,20
Août 2016	301	– 9,4	3 469	+ 0,40
Août 2015	332	+ 8,5	3 455	+ 3,50
Août 2014	306	– 5,0	3 339	+ 0,10
Août 2013	322	– 5,0	3 334	– 10,60
Août 2012	339	– 8,4	3 731	– 6,80
Août 2011	370	– 3,4	4 004	– 2,10

Évolution de la mortalité depuis mai 2012 en France métropolitaine



Il reste quelques voyous « révolutionnaires d'opérette » qui, pour manifester leur défiance, s'en prennent encore aux radars comme à Assions (Ardèche), Fay-de-Bretagne (Loire-Atlantique), Ambleny (Aisne),…

Enfin une bonne nouvelle, les voitures radar banalisées et privatisées opéreront sur toute la France en 2021.

Entre 2010 et 2019, le nombre de décès sur les routes de l'Union Européenne a diminué de 23 %, et seulement de 19 % en France. En 2019, la moyenne européenne est de 51 morts pour 1 million d'habitants. La France est quasiment dans cette moyenne, avec 48 morts pour un million d'habitants. La palme de la sécurité routière revient à la Suède (22 morts pour un million d'habitants), qui devance l'Irlande (29) et Malte (32). Parmi les mauvais élèves, on retrouve la Pologne (77), la Bulgarie (89) et la Roumanie (96). Aux États-Unis cette moyenne est de 108 morts pour un million d'habitants.

Grosses motos : grands dangers

Parmi les 3 244 tués de 2019 en France métropolitaine, 19 % étaient motards, alors qu'ils constituent 1,6 % du trafic motorisé. Le risque d'être tué est 22 fois plus important au guidon d'une motocyclette qu'au volant d'une voiture. Ce facteur de surrisque croît jusqu'à 26 pour un conducteur de moto lourde et puissante : la mortalité augmente avec la cylindrée. Non seulement les motards sont eux-mêmes surexposés

sur la route, mais ils représentent une menace considérable pour les autres. Une étude anglaise montre que par kilomètre, ces deux-roues tuent deux fois plus d'autres personnes que la voiture, et la majorité des morts à vélo survient lorsque le cycliste est percuté par une moto.

SUV, grands dangers

En progression constante depuis plus de 10 ans, les SUV devraient représenter plus de la moitié des ventes dès 2022. Après des années de baisse, les émissions de CO_2/km des voitures neuves ont cessé de diminuer depuis 2 ans : les voitures neuves achetées en France émettaient en moyenne 109 g CO_2/km en 2016, 111 g CO_2/km en 2017 et 112 g CO_2/km en 2018.

Les SUV sont des véhicules plus dangereux pour les autres usagers de la route en cas de collision. En particulier, les cyclistes et les piétons ont plus de 2 fois plus de risque d'être tués en cas de collision avec un SUV par rapport à une berline.

- *« Il s'avère que les accidents provoqués par les SUV sont près de 10 % plus nombreux que ceux causés par les autres voitures. …Pour les gros SUV, la différence est encore plus marquée, elle est de 27 %. …Plus un SUV est gros et lourd, plus la fréquence des collisions est élevée »* précise Bettina Zahnd, chercheuse en accidentologie.
- *« Le plus grand risque de blessures mortelles qu'ils impliquent est une conséquence de leur conception plutôt que du type d'accident. À impact identique, le SUV est plus dangereux. »* a expliqué Aled Williams, le directeur du programme de tests d'Euro NCAP.

Tous les constructeurs connaissent les dangers induits par les SUV, qui ne font que s'amplifier à mesure que cette forme de véhicule s'installe. Mais qu'importe, ils se vendent très bien et plus cher que les berlines avec laquelle ils partagent leurs plateformes, pour un coût de fabrication similaire. *« Pour Peugeot ou Renault, le SUV, c'est le véhicule idéal pour faire de la marge financière*, estime Thomas Baudouin, délégué syndical adjoint de la CGT chez PSA.

L'eurodéputée, Karima Dell, qui était la présidente de la commission transports lors de la précédente législature, pose la question : *« Est-ce que les constructeurs ne devraient pas être tenus responsables de l'évolution des morts sur la route ? …Chacun doit prendre sa part et la première, c'est de ne pas mettre sur le marché ce type de véhicules. Notre responsabilité en tant que législateur va être de revenir sur la taille et le poids des voitures individuelles. »* L'élue compte mettre le dossier SUV sur la table au niveau européen pendant son nouveau mandat, en matière d'émissions de gaz polluants, mais aussi de sécurité.

La voiture citoyenne

Pour nous, Ligue contre la violence routière, tous les utilisateurs de la route, piétons, cyclistes, motards, occupants de voitures légères, tous autant que les occupants de voitures lourdes avons droit à nous déplacer en toute sécurité. C'est pourquoi nous avons créé le concept « voiture citoyenne en 2004 ». Il s'agit d'une approche globale multicritère qui a pour objet de trier les voitures selon leurs capacités à assurer la protection de leurs occupants, des piétons et cyclistes, mais aussi celle des occupants d'autres voitures et la protection de l'environnement. En 2005, la Ligue sortait son premier classement : la lauréate était la Fiat citadine « Grande Punto » avec une note de 14 sur 20, et en fin de classement on trouvait la Jeep Cherokee, gros 4 × 4, avec un 6 sur 20. Fiat Chrysler Automobiles (FCA) a arrêté la production des « Grande Punto », mais pas celle des « Jeep Cherokee », au contraire ce constructeur prévoit un investissement de 55 millions de dollars en vue de poursuivre la production du Cherokee.

La bourse ou la vie

FCA, PSA, Nissan, Renault, Kia, Audi, Toyota, Ford, et autres constructeurs de SUV ont choisi la bourse au détriment de la vie en toute connaissance de cause, sous l'œil bienveillant des pouvoirs publics.

Indignation !

Soutien à un maire courageux

Philippe ARNAUD – Adhérent LCVR

L'actualité nous informe de plus en plus régulièrement sur les violences que subissent certains élus locaux et notamment les maires. Cette évolution nous révolte et nous inquiète car elle porte atteinte au respect de notre république dont l'autorité légitime est incarnée par ces élus. Philippe Château, maire de Barberier, village de 140 habitants dans l'Allier, est excédé. Les trois ralentisseurs de la rue principale de son village sont régulièrement vandalisés depuis trois ans.

Il avait tout d'abord mis une zone 30 km/h mais qui n'a pas été respectée puisque la vitesse moyenne y était de 69 km/h. La municipalité a donc choisi de mettre trois ralentisseurs. Ce dispositif a été contesté par une personne qui a attaqué la commune. Il a été débouté une première fois par le tribunal administratif puis une seconde fois par la cour administrative de Lyon avant de l'être à nouveau devant tribunal administratif de Clermont. Depuis, les dégradations se suivent. De l'huile de vidange a été déversée sur les trois ralentisseurs. Une dizaine de panneaux signalant les ralentisseurs ont été arrachés et jetés dans la cour du maire. Les ralentisseurs et la chaussée à proximité ont été également couverts de peinture. Le maire a également reçu une lettre anonyme contenant une menace de mort puisque le corbeau y indiquait qu'une balle perdue pourrait l'atteindre.

Rue principale barbouillée de peinture.

Plusieurs plaintes ont été déposées et une enquête est en cours depuis le printemps dernier. Face à cette situation insupportable, Philippe Arnaud, adhérent à la Ligue contre la violence routière a naturellement apporté son soutien au maire. Ci-dessous le mail adressé.

Monsieur le maire,

Mesdames et messieurs les adjoint(e)s et conseiller(e)s municipales et municipaux,

J'ai appris, par La Montagne du 16 août*, les avaries et les menaces dont vous avez été victimes (en particulier vous, monsieur le maire), de la part d'habitants de la commune (ou de communes voisines ?) pour avoir installé des ralentisseurs rue des Petits marais. [J'habite à Tours, mais ma famille maternelle était originaire de Montvicq, entre Montmarault et Commentry, où je reviens souvent, notamment pour les vacances, ma belle-famille résidant à Montluçon].*

Je viens ici vous exprimer ma solidarité et mon soutien, en mon nom et au nom de la LCVR (Ligue Contre la Violence Routière) qui milite, depuis des années, pour des limitations drastiques de la vitesse automobile.

Je n'ai rien d'autre à vous offrir – bien entendu à titre gracieux – que des argumentaires qui, si vous ne les connaissez déjà, vous aideront peut-être à affronter vos opposants (quoi que je pense que, sur certaines personnes, le raisonnement ait peu de prise…).

Avec mes meilleurs sentiments.

Philippe Arnaud

***P.S.** J'ai obtenu le plein soutien de Chantal Perrichon, la présidente de la Ligue contre la violence routière, qui, par SMS, m'a dit (je cite) : « Il est évident que nous devons apporter tout notre soutien à ce maire courageux ». Et, plus loin : « Pas question de laisser ce maire en pâture à la canaille ».*

La viticulture fait retirer les panneaux de prévention !

L'histoire débute par une bonne intention du Conseil départemental de Loire-Atlantique. À la mi-juillet celui-ci a installé une série de panneaux de sécurité routière prévenant des dangers de la vitesse, du téléphone et de l'alcool au volant.

Certains panneaux sur l'alcool au volant ont été installés au bord des vignes du muscadet. Ceci a généré une réaction épidermique de certains vignerons qui ont estimé que le vin était stigmatisé, invoquant le fait que la symbolique de l'alcool était représentée par un verre de vin.

Avec l'appui de la conseillère départementale du secteur, le département a immédiatement rétropédalé en prenant la décision d'enlever la totalité des panneaux concernant l'alcool.

Cette capacité du décideur à remettre en cause un dispositif de prévention au prétexte que quelques viticulteurs ont été froissés pose véritablement problème :

- En quoi un message de prévention sur le risque de l'alcool au volant stigmatise-t-il la profession viticole ? L'usage raisonné de la consommation de vin est parfaitement intégrée par l'immense majorité des vignerons qui ont parfaitement compris qu'il s'agit d'un enjeu de sérieux et de responsabilité. La grande majorité des caveaux proposent d'ailleurs des crachoirs dans leurs chais pour que la dégustation reste compatible avec la conduite d'un véhicule.
- N'est-on pas dans cette affaire face à une réaction épidermique voire puérile d'un syndicalisme viticole qui se trompe de cible ? Une chose est certaine : il renvoie ici l'image d'une profession qui n'assumerait pas ses responsabilités.
- Enfin, pourquoi un tel empressement du département à retirer ces panneaux ? N'y avait-t-il pas matière à discussion ? Était-il si compliqué de convaincre ?

Le Conseil départemental 44 que la Ligue 44 – 85 a rencontré dès le 25 septembre nous a confirmé sa motivation première qui est de lutter contre l'alcool au volant et déploré la réaction primaire des vignerons locaux. Dans un esprit d'apaisement, le Conseil départemental souhaite proposer une modification du visuel aux intéressés et aux associations engagées. Nous avons indiqué :

- Que la communication de bord de route a ses règles, que le visuel « verre » est universel pour représenter l'unité alcool – et non spécifiquement le vin.
- Que cette campagne était au contraire un atout pour une profession qui montre un grand professionnalisme et que tout recul sur le principe initial n'est souhaitable pour personne.
- Qu'une attention particulière devait être portée au fait qu'une « victoire », réelle ou fictive des viticulteurs serait immédiatement comprise dans tous les vignobles français comme un recul des exécutifs locaux dans leur mission de prévention d'un risque majeur de santé publique.

Un rapport sur l'évaluation de la mesure du 80 km/h qui conforte les convictions de la Ligue contre la violence routière

Pierre LAGACHE

Conformément à ce qui avait été annoncé lors de la mise en place du 80 km/h en juillet 2019, la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière a dressé une évaluation approfondie de la mesure. Cette mission a été confiée au Cerema qui a rendu son rapport en juillet dernier[1]. Les conclusions de ce rapport de 122 pages s'appuient sur une méthode investiguant plusieurs thématiques : les vitesses pratiquées, l'accidentalité, l'acceptabilité et les effets sociétaux. Un calcul socio-économique a également été réalisé. Basée sur une approche scientifique[2], cette méthode qui a été soumise à la relecture d'experts nationaux et internationaux démontre l'intérêt de la mesure pour la sécurité routière. Elle conforte pleinement les convictions défendues par notre association et bât en brèche nombre d'arguments avancés par les opposants à cette mesure.

Les textes ci-après sont extraits du rapport. Nous avons jugé intéressant de les mettre en vis-à-vis avec des déclarations faites par des opposants à la mesure.

Une réduction des vitesses pratiquées conforme aux résultats de la littérature internationale

Dans le cadre de la mesure 80 km/h, une baisse de 3,3 km/h sur les vitesses moyennes pratiquées par l'ensemble des usagers est relevée par l'observatoire du Cerema. Le 1er juillet 2018 marque une réelle rupture dans l'évolution des vitesses pratiquées sur les routes concernées par la mesure. La baisse des vitesses s'inscrit dans la durée jusqu'en décembre 2019. Elle concerne l'ensemble des vitesses, y compris les plus élevées. L'écart entre les *vitesses les plus lentes et les vitesses les plus élevées reste stable.*

Une baisse très significative du nombre de tués sur le réseau concerné

L'impact de la mesure correspond à une baisse de 12 % du nombre de tués sur le réseau considéré, réseau « hors autoroute » et « hors agglomération », par rapport au reste du réseau routier français (avec une estimation de l'erreur de 3,6 %). Ainsi pour les 18 mois après la mise en œuvre de la mesure, où les données sont définitives, une baisse de 331 tués sur le réseau considéré est constatée par rapport à la période de référence 2013-2017. En tenant compte des mois de janvier et février 2020, où les données sont estimées, la baisse du nombre de tués s'élève à 349 sur 20 mois.

Sur le reste du réseau routier français, l'évolution est différente avec une stagnation du nombre de tués par rapport au niveau de référence.

L'impact de la mesure est plus mesuré sur le nombre d'accidents corporels. En effet, sur le réseau considéré, il se stabilise au niveau de la référence. Il faut cependant souligner la réduction de la gravité des accidents avec une baisse de 10 % du taux de mortalité.

Ce qu'en disaient pourtant les opposants à la mesure

« La grande vitesse est incontestablement une cause de mortalité routière mais de là à en tirer la conclusion qu'il faut passer à 80 km/h… Pourquoi pas 60 km/h ? »

« Le 80 km/h produit l'effet inverse de celui recherché ».

Une perte de temps infime, très inférieure à la perception des usagers

En termes de circulation, l'observatoire Cerema n'a pas relevé d'impact de la mesure sur l'écoulement du trafic. En effet, il n'y a pas eu de création supplémentaire de pelotons de véhicules, ni de réduction du temps entre les véhicules qui se suivent.

En revanche, un allongement moyen des temps de parcours de 1 seconde par kilomètre a été calculé, par analyse comparée d'un historique de données de véhicules flottants sur trois mois en 2017 et en 2019. C'est largement inférieur au temps perdu perçu par les usagers, qui ont tendance à surestimer le temps gagné lorsqu'ils roulent vite.

---

(1) Abaissement de la vitesse maximale autorisée à 80 km/h – Rapport final d'évaluation – 1er juillet 2020 – CEREMA (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques l'Environnement la Mobilité et l'Aménagement).

(2) La pandémie de la Covid-19 a perturbé fortement les déplacements en France du premier semestre 2020, tant en volume qu'en structure. Elle a compromis le recueil de certaines données sur le début d'année. Ce contexte a conduit le CEREMA à mener l'évaluation sur les 18 mois après la mise en œuvre de la mesure, soit de juillet 2018 à décembre 2019.

Ce qu'en disaient pourtant les opposants à la mesure

« Cette mesure ignore les difficultés de déplacement dans les départements ruraux et de montagne. Elle s'apparenterait à une double peine pour les départements du Massif Central que l'État a oublié dans ses grands projets d'infrastructures routières. »

« J'habite à 110 km de la bretelle autoroutière. Alors celui qui veut me promettre une perte de quelques poignées de secondes est invité à parcourir le trajet avec moi. »

« Ce qui nous est promis c'est de retrouver des temps de déplacement des années 80. »

Une légère amélioration des impacts négatifs sur l'environnement

Concernant les effets environnementaux, les analyses ont montré que la mesure entraînait une légère diminution des principaux polluants atmosphériques et des nuisances sonores, bien que cette dernière ne soit pas perceptible par l'oreille humaine. Les résultats obtenus, bien que modestes, sont conformes à la littérature antérieure sur le sujet.

Une progression logique de l'acceptabilité de la mesure

L'acceptabilité de la mesure ne cesse de progresser depuis sa mise en œuvre. La part des personnes favorables à la mesure augmente, passant de 30 % en avril 2018 à 43 % en octobre 2019 et 48 % en juin 2020.

L'évolution positive a été la plus forte parmi les personnes « tout à fait opposées » à la mesure, leur part étant passée de 40 % en avril 2018 à 23 % en octobre 2019 et 20 % en juin 2020. Cette évolution est particulièrement marquée pour les personnes habitant en zone rurale et dans les villes de moins de 20 000 habitants.

Les enquêtes, en lien avec la littérature antérieure, ont montré que la réduction de l'accidentalité et notamment de la mortalité a un impact positif sur le niveau d'adhésion à la mesure.

Voir pp. 140 à 144.

Les objectifs de la mesure du 80 km/h

Deux objectifs stratégiques :

- inciter à la réduction de la vitesse moyenne pratiquée par les conducteurs,
- lutter contre la vitesse excessive,

ainsi que cinq objectifs intermédiaires :

- inciter les conducteurs à faire moins de dépassement,
- contribuer à réduire les émissions polluantes dans l'environnement,
- permettre une fluidification du trafic routier,
- amener à une réduction de la violence du choc en cas d'accident,
- amener à une réduction des distances de freinage pour éviter l'accident.

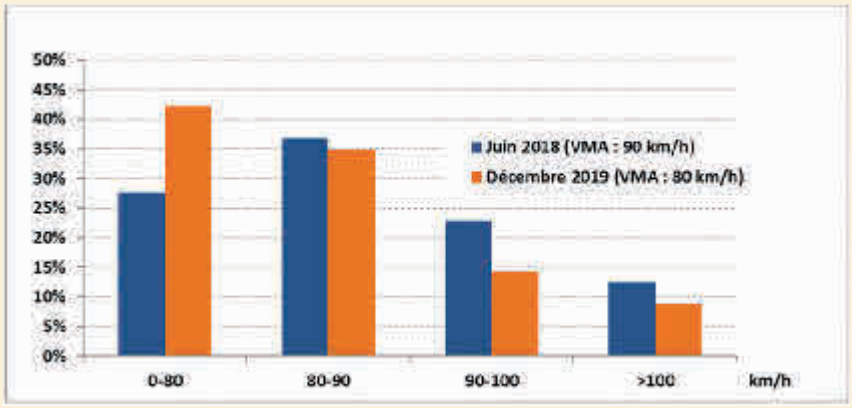


Illustration 13 : comparaison de la distribution des vitesses des véhicules légers : décembre 2019 (VMA : 80 km/h) par rapport à juin 2018 (VMA : 90 km/h), données de l'observatoire VMA80 (Source : CEREMA).

Ce qu'en disaient pourtant les opposants à la mesure

« Pour qu'une mesure comme celle-là soit efficace, il faut l'acceptabilité des citoyens. On est les représentants des collectivités et des territoires, donc on les connaît. C'est catastrophique la fronde qu'on a sur le sujet. »

« Le passage à 80 km/h est incompréhensible et incompris. »

« Nous estimons qu'en faisant du cas par cas et en réduisant la vitesse sur les portions de route les plus accidentogènes, les usagers seront plus réceptifs. La mesure sera mieux comprise et, donc, mieux respectée. »

Un bilan socio-économique positif montrant l'efficience de la mesure

Le calcul socio-économique estime un gain de 700 millions d'euros sur une année, en comparant 2017 et 2019.

Le bilan socio-économique met en évidence une efficience certaine de la mesure qui présente un faible coût d'investissement ainsi que des résultats positifs en termes d'atteinte des bénéfices sociétaux par rapport aux coûts sociaux. Les bénéfices sociétaux résident principalement dans les gains d'accidentalité (1,2 milliards €). Ils sont en cohérence avec l'effet attendu de la mesure. Le principal coût social de la mesure est lié aux pertes de temps de parcours (entre 720 et 920 millions €). Il est largement compensé par la réduction de l'accidentalité, auquel s'ajoute les bénéfices liés à la moindre consommation de carburants et à la baisse des émissions de CO_2.

Des perspectives encourageantes

Au final, des résultats positifs qui seraient encore meilleurs avec un plus fort respect des limitations de vitesse. La mesure n'a pas encore pleinement atteint les effets escomptés. En effet, en décembre 2019, 58 % des conducteurs de véhicules légers circulaient encore au-dessus de 80 km/h dont 35 % entre 80 et 90 km/h. La littérature indique que ces excès de vitesse inférieurs à 10 km/h sont principalement perçus par les usagers comme peu dangereux et peu répréhensibles, alors qu'ils jouent un rôle important dans la mortalité routière française.

Des marges de progrès sur le respect de la vitesse demeurent donc. La progression constante de l'adhésion à la mesure permet d'espérer une amélioration de son respect.

Pour télécharger le rapport : https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/abaissement-vitesse-maximale-autorisee-80-kmh

Sécurité et sûreté : quelles différences ?

Jean-Yves LAMANT

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

Nous avons tous fait l'expérience de la confusion entre les deux notions voisines de sécurité et de sûreté. On parle bien de sécurité routière, de sécurité incendie, de sécurité civile et de ceinture de sécurité mais plutôt de sûreté nucléaire, de sûreté informatique ou de sûreté nationale et non l'inverse. Peut-on en conclure que le terme sécurité concerne plutôt les personnes et la sûreté plutôt les « installations » ?

La sûreté

Beaucoup de sources s'accordent à dire que la sûreté concerne l'ensemble des moyens humains, organisationnels et techniques réunis pour faire face aux actes spontanés, volontaires ou réfléchis ayant objectif de nuire. Les actes concernés sont par exemple des actes d'incivilités, des actes de malveillance, des vols, des agressions, des actes terroristes, …

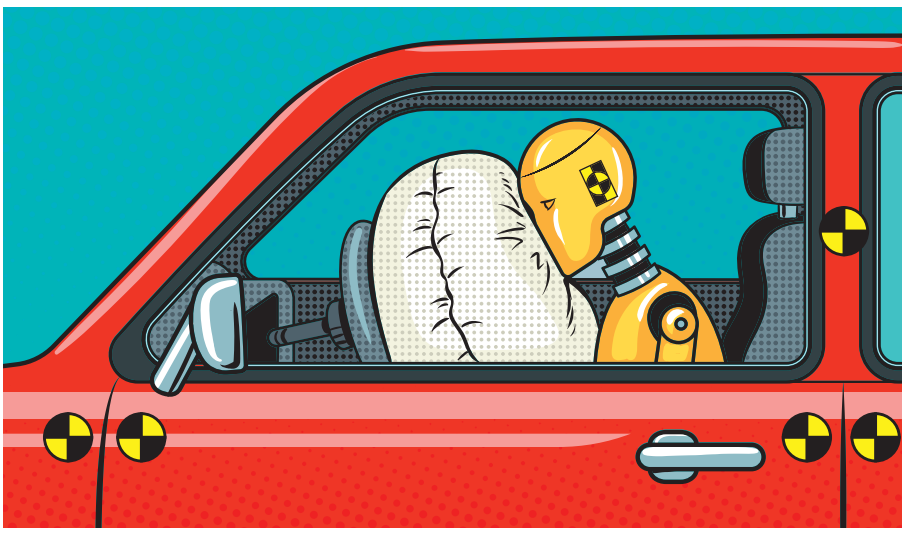
Le domaine de la sûreté des transports vise à protéger les moyens de transports de biens ou de personnes de toute manœuvre mal intentionnée. Cela recouvre par exemple la sûreté des transports aériens, avec le filtrage des bagages, du fret et des passagers, et la protection des aires de manœuvres, la sûreté du transport maritime, la sûreté du transport ferroviaire et la sûreté des routes.

Elle est distincte de la sécurité des transports qui vise la protection contre les accidents dûs à des défaillances ou des causes environnementales.

La sécurité

La sécurité est en effet souvent définie comme l'ensemble des moyens humains, organisationnels et techniques, de prévention et d'intervention réunis pour faire face aux risques techniques, physiques, chimiques et environnementaux à caractère accidentel pouvant nuire aux personnes et aux biens, ne découlant pas d'une intention et sans avoir un but de profit. Elle répond à de nombreuses règles établies, comme par exemple la sécurité incendie ou la sécurité routière.

On met en sécurité des personnes en évitant de les mettre en danger ou de les exposer aux risques en mettant en œuvre des règles ou des procédures de mise en sécurité. La Ligue contre la violence routière a coutume de distinguer 3 types de sécurité. La sécurité préventive, consiste à construire des solutions basées sur des analyses de causes d'accident (exemple de la limitation de la vitesse maximale des véhicules à la construction). La sécurité d'urgence ou manœuvre d'évitement pour garantir son intégrité dans une situation d'accident ou d'urgence (exemple de la technologie ABS d'assistance au freinage). Enfin la sécurité corrective qui appelle les secours et recherche les causes profondes d'accident pour éviter qu'il se reproduise (exemple de la ceinture de sécurité). Mais on rend une installation, un équipement ou une route plus sûrs en procédant aux aménagements nécessaires pour qu'ils ne contiennent pas de danger.



Sécurité ou sûreté ?

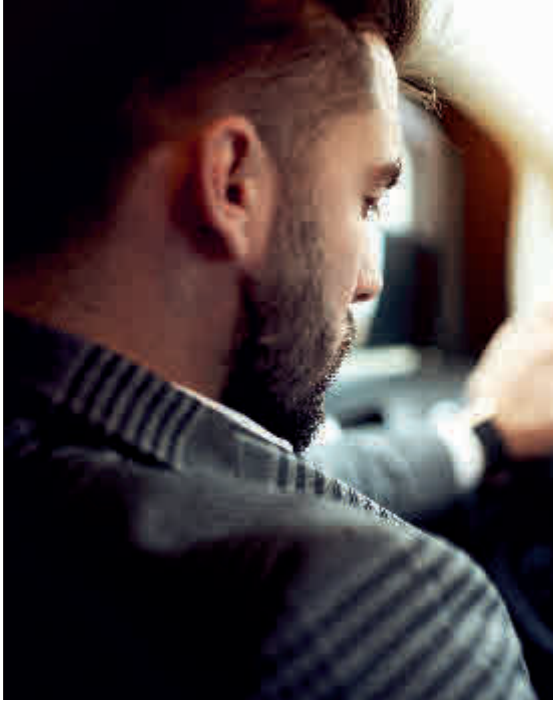
Pour utiliser chaque terme à bon escient, il convient de dire que des techniques ou moyens de sécurité (danger sous contrôle) sont mis en œuvre pour obtenir de la sûreté qui est un « état ou une situation de ce qui n'est pas en danger, de ce qui ne court aucun risque ». Ainsi la distinction entre personnes et installations n'est pas aussi pertinente qu'imaginée initialement. On pourrait plus simplement résumer en disant : « sécuriser » pour « donner un sentiment de sûreté ».

Pour aller plus loin voir le site **https://www.cnrtl.fr/portail/** ou bien le dictionnaire de l'Académie française.

Voir p. 115.

Téléphoner en conduisant : combien de victimes ?

Claude CHABOT



En 1996, Georges Pachiaudi, chercheur à l'INRETS[1] évoquait largement dans la presse le risque grandissant créé par les automobilistes qui téléphonaient en conduisant. Ce qui est écrit aujourd'hui après des centaines d'études était évoqué dans les propos du chercheur : aujourd'hui, la connaissance a progressé, on parle toujours de risque et on le connaît mieux, le législateur a posé des interdits, mais on est encore incapable de répondre à la question « combien de victimes ? ».

Dès 1992, un autre chercheur de l'INRETS[2] avait déjà ouvert la voie sur le sujet plus large des mécanismes cognitifs et procéduraux, notamment ceux qui conditionnent la conduite et l'interaction avec le milieu. Augmentation de la charge mentale, détérioration des temps de réaction et du traitement de l'information, fixité du regard, effacement de la scène routière environnante, verbalisation défaillante sont les marques d'une pratique dont on connaît déjà beaucoup de choses.

Une étude[3] de 2006 apporta des vérifications chiffrées qui ne laissèrent subsister aucun doute sur la difficulté d'ajouter une tâche (téléphoner) à celle de la conduite d'un véhicule et l'on observait que – même si le trouble pouvait varier selon la typologie de la conversation et du contexte local – les facteurs de perturbation étaient bien liés au fonctionnement cognitif, ce qui fera dire plus tard : « ce ne sont pas les mains qui comptent, c'est le cerveau ».

En 2009, pour la première fois l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) intègre dans ses bilans la pratique du téléphone au volant et indique que 2 à 4 % des conducteurs (selon le véhicule ou le type de route) utilisent leur téléphone : « sur 13 000 km circulés, l'automobiliste moyen conduit 300 km en conversant au téléphone ».

En 2010, le rapport INRETS – INSERM[4] analyse un nombre important d'études internationales : basant le taux d'usage du téléphone à 5 % du temps[5] de conduite avec un risque relatif de 3, il conclut à un risque attribuable à l'origine de 9 % des accidents en France.

À l'époque, il existe déjà des contradicteurs qui mettent en doute le considérable travail réalisé pour ce rapport, alors qu'en parallèle, de nombreux organes scientifiques s'expriment dans le même sens : nier l'évidence quand elle nous déplaît est un mode constant en sécurité routière, mais qui devrait pourtant épargner les décideurs éclairés. Ajouter à la tâche « conduire » celle « d'échanger avec un autrui distant » comporte un sur risque important, et personne ne changera cela.

Le rôle des pouvoirs publics

Une telle somme d'avertissements issus de la science ne pouvait que provoquer une réaction règlementaire. D'autant plus que du « terrain », remontent des accidents graves dont il ne fait aucun doute qu'ils ont pour cause première le fait de communiquer en conduisant. Il y a un problème de santé publique : 300 à 400 personnes vont-elles mourir chaque année sur la route parce que certains s'octroient le droit de créer un risque fatal ? Impossible de refaire l'histoire en quelques lignes. Du Code de la route – R. 412-6 – *« Tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position*

Un point de vue : M. le Professeur Amalberti* Expertise collective INRETS – INSERM – 10 décembre 2010

(…) • Il y a un surrisque à téléphoner (comme il y a un surrisque équivalent ou supérieur à s'investir dans d'autres champs cognitifs).

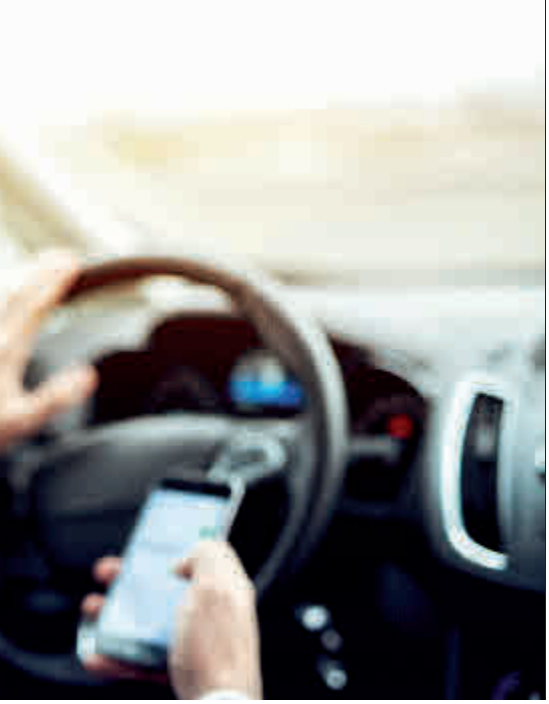
• Il y a un très grand surrisque à quitter la route des yeux : il est donc légitime d'interdire totalement les téléphones standards, peut-être par une technologie de voiture brouillant les émissions réceptions.

• Il n'est plus possible de supprimer le téléphone en voiture, accessoire parmi tant d'autres d'une société communicante du XXIe siècle, au milieu des alertes, alarmes, et guidages divers. On ne pourra pas empêcher la conscience de s'investir ailleurs, le problème sera de la remobiliser quand nécessaire.

• Il faut donc penser à autoriser uniquement des montes certifiées d'origine et possédant des caractéristiques particulières avec un brouillage actif et peut-être une durée autorisée limitée pour chaque appel afin d'aider le débranchement cognitif et la repriorisation de l'attention (je ne suis pas pour les montes secondaires) (…).

*Professeur René Amalberti – Docteur en psychologie des processus cognitifs – In INRETS – INSERM – Téléphone et sécurité routière – Expertise collective – Rapport final Décembre 2010 – Distraction, téléphone au volant, routines de conduite et cognition.

(1) Aujourd'hui IFFSTAR.
(2) Revue Intellectica, 1992/3, 15, pp. 125-149 – Pierre VAN ELSLANDE – Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) – Département Mécanismes d'Accidents : Les erreurs d'interprétation en conduite automobile : mauvaise catégorisation ou activation erronée de schémas ?
(3) Évaluation de l'impact de communications vocales sur la conduite automobile – Bruyas – Chapon – Lelekov-Boissard – Letisserand – Duraz – Aillerie – INRETS Lescot – Revue Recherche Transports Sécurité – Juillet 2006. INRETS Marie-Pierre Bruyas et al.
(4) INRETS – INSERM – Téléphone et sécurité routière – Expertise collective – Rapport final – Décembre 2010.
(5) Ces paramètres semblent très raisonnables quand on lit la littérature scientifique de l'époque. Qu'en est-il aujourd'hui avec un taux d'usage de 40 % même avec un risque diminué à 2 % grâce à la technique ?



d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent » – on déduisit qu'on ne pouvait téléphoner parce qu'il faut avoir « les mains sur le volant ». La pirouette sémantique fait oublier à ce moment que *« c'est le cerveau qui compte, pas les mains »*. L'infraction *« sandwich au volant »* s'invite alors au café du commerce. On ne peut à ce point s'empêcher de constater le « 2 poids 2 mesures » quand on compare le sur risque du téléphone (disons × 3), modestement sanctionné, a celui de l'alcool, beaucoup plus sévèrement puni. La mansuétude pour un objet si pratique, si convivial, si « utile », commençait à poindre en dépit des avertissements de la science. Et c'était sans compter avec l'explosion du « Smartphone » vers 2010, un outil dont l'« intelligence » va effectivement dépasser celle de son propriétaire quand celui-ci s'en servira à 80 kilomètres-heure sur une départementale.

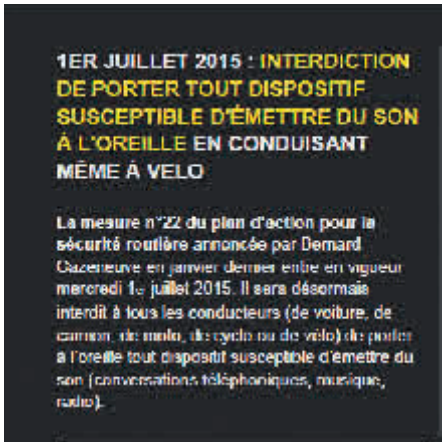
En 2015, le système d'oreillettes, qui permettait de dire *« j'ai les mains sur le volant ! »* est interdit[6] ainsi que toutes les combines géniales inventées pour continuer à parler coûte que coûte sans en avoir l'air. Les systèmes montés dans les véhicules et qui ne nécessitent pas le port à l'oreille ou la tenue en main d'aucun dispositif restent toutefois autorisés !

La conscience du risque s'améliore-t-elle ? La promesse d'une amende de 4e classe (135 €) et 3 points de moins sur le permis suffit-elle ? Que nenni. Cette année-là, 950 000 points de permis (318 000 conducteurs) sautent pour infraction téléphone. Le cancer gagne. En 2020, un pas de sanction de plus est franchi avec le décret du 22 mai 2020 qui prévoit la rétention du permis de conduire pour les conducteurs tenant un téléphone en main et commettant en même temps une autre infraction au Code de la route en matière de règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage.

C'est clair…

« (…) D'ailleurs, la Cour de Cassation, dans son arrêt du 2 octobre 2001 statuant sur le pourvoi formé par M. C. a d'ores et déjà confirmé que le conducteur d'un véhicule en mouvement qui téléphone n'est pas en état d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent » (…).

Cour de Cassation – Réponse à M. Estrosi – 1er avril 2004.



« C'est curieux, chez les conducteurs, ce besoin de faire des phrases… »

L'intarissable besoin de parler, de parler, de parler, même en conduisant. On entend dire que 30 %, 40 %, ou 70 % d'usagers avouent le faire alors même qu'il est difficile d'ouvrir la radio sans recevoir un message sur ce nouveau risque routier. Une génération d'*addicts* quasi pathologiques apparaît, souvent jeunes, qui dorment avec le Smartphone sur le ventre et n'imaginent en rien de s'en passer au volant y compris avec les manœuvres les plus risquées (SMS lus et écrits, visionnage de vidéos…). Une autre génération est celle qui rationalise froidement l'usage en prétendant que c'est impossible de travailler sans téléphoner en roulant, de faire 100 km sans pouvoir téléphoner à des clients, de rester 1 heure sans converser avec des amis, de se passer des « notifications » pendant quelques instants…

Et la voiture devint bureau

Une petite musique s'éleva, portée légitimement par une réalité maintes fois constatée : le risque important de tout ce qui est gestuel (saisir un objet, appuyer sur un bouton éloigné…) ou/et qui détourne angulairement le regard de la scène routière. Une étude de la NHTSA[7] conclut alors que le sur risque avec un téléphone mains libres est « inférieur à 1 » (un sous risque…) et qu'il est de 1,3 avec un téléphone à la main. Autrement dit, on aurait moins d'accidents en téléphonant qu'en ne téléphonant pas, ce qui, à tout le moins, nécessite un approfondissement sur cette étude (une baisse de la vitesse en téléphonant peut avoir un effet bénéfique, mais encore faut-il le démontrer).

Progressivement, il devient politiquement correct de prétendre que LE problème, ce sont les manipulations : faisons donc de la technique pour libérer le conducteur du gestuel, lui permettre d'entendre la voix de l'autre dans des HP, utiliser une commande vocale. Chez les industriels, on parle d'« IHM »[8] et d'ergonomie. Cette recherche est de bon sens, mais son argumentation tend à effacer le vrai problème : le cerveau ! Excusez du peu :

- pluralité et intensité de tâches, charge mentale,
- processus d'échanges distants comportant des émotions,
- recherche de mots, vocabulaire,
- traitement instantané et obligé de l'information reçue,
- nécessité de prendre des décisions ou de former des hypothèses,
- perception et discrimination des signaux extérieurs,
- vision rétrécie…,
- absence de signes non-verbaux,
- etc.

Ces contraintes fondamentales seront-elles résolues par des boitiers Bluetooth, des haut-parleurs, des commandes au volant, des bip-bip ou des écrans supplémentaires, si perfectionnés soient-ils ? Certainement pas, sauf à inventer un humain hyper connecté modèle 4e millénaire. On parla de la voiture-bureau, connectée, utile, avec des écrans, la messagerie, internet, instillant l'idée que conduire et rester hyperconnecté était parfaitement compatible. En quelques années, pour l'opinion, le risque avait donc changé de camp : ce qui est dangereux (avec un-sur-risque × 23), c'est de « texter », de lire les notifications, de répondre à un SMS, de regarder une vidéo : ce n'est plus de téléphoner « pépère » !

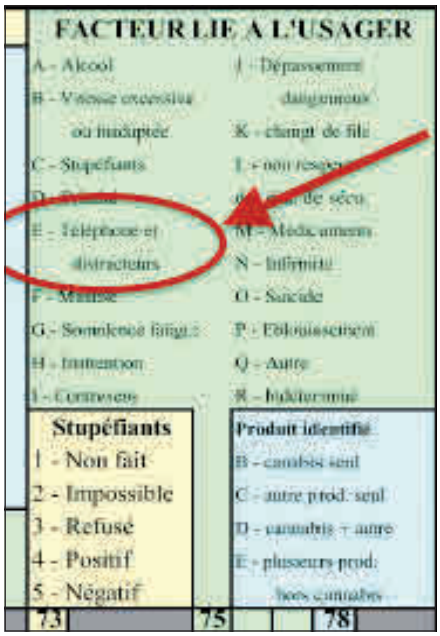
État des lieux : le grand vide

Si l'on connaît approximativement le taux d'usage par des campagnes d'observations, il n'en va pas de même pour les accidents qui en résultent. Il semble évident que cette exposition au risque augmente la mortalité routière, mais la conscientisation des usagers ne peut se faire qu'à partir de réalités : or la « mort au téléphone » est peu évoquée, presque transparente, elle apparaît

[6] Décret 2015-743 du 24 juin 2015.
[7] NHTSA : National Highway Traffic Safety Administration : Agence fédérale chargée de la sécurité routière aux USA.
[8] IHM : Interface Homme Machine.

peu dans la presse, les tribunaux ne considèrent que rarement cette circonstance comme aggravante pour l'auteur d'un accident. Plus grave, les enquêtes sont le plus souvent incomplètes sur ce point : l'accès à la preuve n'est pas facilité, la cause la plus visible est retenue et il est rare que des réquisitions puissent permettre un diagnostic. La collision frontale vient d'un dévoiement : dévoiement ? Pourquoi ?

Il a fallu attendre 2017 pour que les bulletins BAAC[9] soient dotés d'une case « téléphone et distracteurs ». La fusion maintenant habituelle de facteurs imprécis – distracteur, inattention, somnolence – avec le téléphone, qui lui, est mesurable, empêche de répondre à la question *« combien d'accidents alors que l'un des conducteurs impliqués téléphonait ? »*, comme on le dit pour l'alcool. L'ONISR[10] (Bilan 2018) donne quelques précisions, mais nous ne savons rien du lien entre l'usage constaté en circulation générale et les accidents qui en découlent. Les rapports des autoroutiers de l'ASFA[11] comportent un chapitre « inattention » (2018 : 14 % des accidents mortels, 16,3 % des accidents corporels, 551 victimes) qui inclut le téléphone, mais ceci parmi d'autres causes (fouiller dans son sac, régler un autoradio…), et ne dénombre pas les accidents qui lui sont dus. Ce problème devrait être plus spécifiquement pris en compte par les autoroutiers : en 2014, une étude du Centre d'investigations neurocognitives et neurophysiologiques de l'Université de Strasbourg (portant sur 3 500 conducteurs) pour la Fondation VINCI démontrait que le niveau d'attention des automobilistes qui téléphonent au volant est en ***moyenne de 30 % inférieur*** à ceux qui ne téléphonent pas et que leurs réactions sont plus lentes. À 36 mètres par seconde…



« Véritable "Bureau mobile", la cabine du Nouveau Trafic propose des solutions innovantes pour simplifier la vie du professionnel à bord.

Support smartphone, support tablette numérique, espace d'accueil pour ordinateur portable, tablette écritoire permettent de garder à portée de main tous vos outils de travail ».

Avis du CNSR* – Juin 2013

- Une conversation téléphonique, quel que soit le type de téléphone utilisé, est un facteur de distraction.
- L'usage du téléphone au volant est une pratique dangereuse, qui augmente les risques d'avoir un accident de la route (risque multiplié par 3).

* CNSR : Conseil National de Sécurité Routière.

Ndlr : on attend toujours un avis contraire.

Le cas du « téléphone intégré » : motus et bouche cousue

Les installations de première monte ou les Bluetooth échappant à la réglementation de 2015, deviennent légales par défaut : on a confondu matériel et usage. Si on ne peut interdire à un constructeur d'installer un téléphone à bord, on peut en interdire et en pénaliser l'usage, ce qui n'est pas le cas. C'est peut-être légitime, mais alors, ***il faut prouver*** que cette manière de communiquer ne présente pas de risque ! On a bien compris que la gestuelle étant réduite, le risque diminue. Mais comme il est admis que « c'est le cerveau qui compte, pas les mains », quid du risque résiduel ? On continue bien à téléphoner avec son cerveau… On peut également supposer que la facilité d'usage proposée par des systèmes intégrés de plus en plus sophistiqués (commande vocale pour accéder au répertoire par exemple...) contribue à renforcer la fréquence et donc la durée moyenne de l'usage du téléphone. Mais avec ces équipements, il semble là que l'on touche à un tabou. Pourtant, si le sur risque de « texter » ou manipuler est de × 23, celui de parler même avec des HP et des commandes au volant[12] n'en est pas éliminé pour autant. Et personne n'a remis en cause à ce jour le sur risque × 3 évalué par le rapport de 2010 par l'INSERM-INRETS, soit en en gros une alcoolémie de 0,8 g/litre de sang. Alors que le nombre de véhicules équipés augmente – donc une exposition globale au risque plus forte.

Or en l'absence de chiffres d'accidentalité, tout un pan de la connaissance reste dans l'ombre : combien d'accidents dans ce cas de figure ? Veut-on vraiment savoir ?

ONISR – Bilan 2018

Le téléphone au volant

- 11 % des accidents mortels en France présenteraient un facteur causal « inattention et téléphone ».
- 15 % des accidents mortels sur autoroute sont dus à « Inattention et téléphone ».
- 400 000 infractions constatées en 2018.
- Entre 3 et 8 % des conducteurs sont observés avec un téléphone tenu en main ou des oreillettes, les conducteurs de véhicules utilitaires légers (entreprises) détenant le record d'usage.

[9] Fiches BAAC : Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel de la circulation, émis après enquête par les forces de l'ordre.
[10] ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.
[11] ASFA – Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes.
[12] Beaucoup de véhicules sont équipés d'un écran situé au milieu de la console de bord, ce qui nécessite un décalage angulaire du regard qui délaisse la scène routière.

25 ans après, on ne sait toujours pas…

Ce déficit d'information ne peut étonner : une chose est de faire de la prévention et de relever les infractions, une autre est de savoir comment le risque se réalise et ce qu'il coûte à la société. Le recueil de l'information – qui n'est certes pas sans difficulté sur le terrain – n'est pas à la hauteur. Nous sommes devant un phénomène nouveau (25 ans quand même …) apportant un risque certain de blessure et de mort et nous n'avons pas encore mis en face les instruments de mesure et de décision.

- A-t-on affiché clairement la nécessité de connaître le nombre d'accidents et de victimes comme conséquence d'un usage du téléphone ?
- Que se passe-il en cas d'accident ? La question « téléphone » est-elle systématiquement posée ? *(« Pourquoi cette perte de contrôle ? Pourquoi ce piéton pas vu ? Pourquoi cette collision par l'arrière ?… »)*
- La recherche « téléphone » ne devrait-elle pas être systématique ?
- Pourquoi le téléphone n'est-il le plus souvent rapporté que lorsqu'il n'y a pas d'autre cause évidente ? (ex. conducteur alcoolisé : et s'il téléphonait aussi ?)
- Dans quels cas définis cherche-t-on à savoir si le conducteur téléphonait ?
- Pourquoi la recherche « téléphone » n'est-elle pas systématique en cas d'accident comme pour l'alcool ou les stupéfiants ?
- Les enquêteurs ont-ils les moyens légaux de se saisir de toutes les informations utiles lors de l'enquête ?
- Ont-ils les moyens efficaces pour effectuer les réquisitions auprès des opérateurs téléphoniques ?
- Les opérateurs de téléphonie (13 mds d'€ de chiffre d'affaires par an pour le mobile seulement) sont-ils assujettis à des règles, peuvent-ils être sollicités en nombre pour fournir de l'information utile aux enquêteurs ?
- Etc.

VOUS LE SAVEZ…

- Il y a eu 1 779 tués sans ceinture de sécurité entre 2013 et 2017.
- Il y a eu 5 398 accidents avec impliqué(s) alcool en 2018, avec 747 tués dont 494 conducteurs.
- La même année, dans les 2 395 accidents avec impliqués sous stupéfiants, il y a 502 tués dont 315 conducteurs.

VOUS NE LE SAUREZ JAMAIS…

- Combien d'accidents dans lesquels un impliqué était en communication par téléphone tout en roulant ?
- Quel type d'outil était utilisé, pour quel usage ?
- Combien de victimes ?

Les écrans tactiles vont-ils être interdits dans nos voitures ?

L'Automobile magazine, 12/08/2020, Jean-Baptiste Trichot

De plus en plus présents dans les habitacles, et avec des tailles en constante augmentation, les écrans tactiles sont un véritable argument marketing pour les marques. Mais pour les utiliser, il faut très souvent quitter la route de yeux, ce qui représente un danger potentiel. Certains pays, comme l'Italie, réfléchissent à réformer leur Code de la route pour en sanctionner l'usage, surtout en cas d'accident (…).

NDRL : comment a-t-on pu imaginer qu'on puisse sans risque rechercher un numéro de téléphone ou un nom *via* un menu puis un sous-menu en touchant précisément avec le bout du doigt un écran situé en milieu de console laquelle détourne le regard de 30° ?

Il n'y a pas pire sourd que celui qui ne veut entendre

On repense à l'évaluation INRETS – INSERM de 2010 avec ce chiffre de 1 tué par jour ayant pour origine l'usage du portable. 10 ans après, qu'en est-il alors que l'usage a explosé ? Tout se passe comme si l'ensemble de la société refusait de savoir et on peut se demander s'il n'y a pas une espèce de consensus pyramidal sur cet aveuglement. Comme si « pouvoir téléphoner en roulant » était un diktat indissociable de notre mode de vie rapide, instantané, ultra communicant, mêlant l'utile et le futile. Quoiqu'il en coûte. Car ainsi, la société ne consent-elle pas à ce que des centaines de personnes perdent la vie chaque année sur la route ou dans la rue ?

Il y a pourtant des solutions

Face au phénomène croissant d'addiction à la connexion (pour rappel, le droit à la déconnexion a été intégré dans le droit du travail[13]), les techniques (la « technologie ») dans le domaine de la communication permettraient pourtant de limiter l'usage. Il s'agirait de définir des protocoles d'émission et de réception, brouiller, retarder, enregistrer, prévenir, informer les appelants, renseigner sur la proximité des zones d'accueil pour s'arrêter, gérer les conversations avec les passagers, etc. Cela veut dire donner un cadre standardisé, contraignant, mais facilitateur et connu de tous. Il faut noter que les entreprises, qui ont souvent de la difficulté à traiter ce problème de communication seraient gagnantes en disposant d'un modèle juridiquement sécurisé. La « boîte noire » (enregistreur embarqué de données) qui, au moins sur les véhicules équipés en première monte de téléphone disposant déjà d'un composant spécifique – OBD[14] –, permettrait de renseigner sur l'activité du conducteur au moment de l'accident et pourrait avoir un rôle dissuasif.

Voir pp. 184 et 185.

[13] Article L. 2242-8 du Code du travail entré en vigueur au 1er janvier 2017.
[14] OBD : « On Board Diagnostics » – Système de diagnostique installé d'origine dans les véhicules à moteur thermique.

La sécurité routière : terrain d'expérimentation du monde post Covid-19 ?

Jean-Yves LAMANT et Pierre LAGACHE

Le dernier numéro de *Pondération,* paru en mai 2020, proposait un dossier, qui a beaucoup intéressé, sur les parallèles entre la sécurité routière et la crise sanitaire. Parallèles assez naturels, car, dans les deux cas, il s'agit de santé publique. Les comportements vis-à-vis du port du masque ont même amené Venkatraman Ramakrishnan, président de la Royal Society depuis 2015 et corécipiendaire du prix Nobel de Chimie 2009, à comparer le refus du port du masque avec la conduite de véhicule en état d'ébriété. Cette crise sanitaire du Covid-19 a entraîné une crise économique et une crise sociale sans précédent. Dans ce contexte, les questions opérationnelles qui se posent très souvent sont : comment se sortir de ce chaos ? Quel monde post Covid-19 souhaitons-nous ?

Dans les quelques lignes qui suivent, nous tentons de répondre à ces questions en nous appuyant, d'une part, sur les réflexions de Bruno Marion, futuriste, se définissant comme « aidant les personnes et les organisations à naviguer dans l'incertitude et à profiter des crises grâce à un nouveau modèle basé sur la théorie du Chaos », et d'autre part, sur les parallèles entre sécurité routière et crise sanitaire commentés par un très grand nombre de penseurs.

Nous pensons que le domaine de la sécurité routière pourrait être un terrain d'expérimentation rapide, pour faire évoluer les comportements vers plus de solidarité et atteindre ainsi au plus vite l'objectif « zéro victime ».

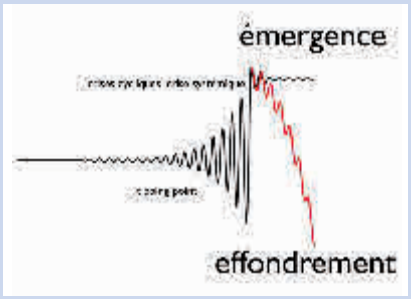
La méthode des 4R

Pour tenter d'identifier avec vous de manière globale les caractéristiques du monde post Covid-19, et les moyens de les mettre concrètement en œuvre, nous vous proposons d'adopter le modèle des 4R de Bruno Marion, inspiré de sa théorie de la sortie du chaos. 4R pour : **R**êve, **R**ègles, **R**ituels, **R**ésilience. (Voir encart ci-contre).

Le Rêve

Que n'avons-nous pas lu au fil des éditoriaux ou des articles d'opinion dans la presse pour dénoncer le manque de vision des programmes politiques ou d'éducation ? Pourquoi les propositions en termes d'objectifs collectifs sont-elles aussi pauvres ? Pourquoi ne faisons-nous pas le « pari de la sagesse collective » comme le propose Christophe André, Médecin psychiatre dans « Le Un » du 26 août 2020. Nous pourrions ainsi nous aider mutuellement à gérer l'incertitude, en apprenant du passé, en apprenant les uns des autres, en exploitant au mieux cette masse gigantesque de connaissances collectives et individuelles que la technologie du digital permet de partager de mieux en mieux et en rétablissant un pacte de confiance avec l'expertise. Face à un phénomène nouveau,

Bruno Marion dans son blog « Ce sera mieux après ? »
https://brunomarion.com/fr/ca-sera-mieux-apres/,
nous propose l'illustration ci-dessous, qui résume la manière dont on peut sortir du chaos.



Bruno Marion nous dit en effet que nous n'avons jamais eu autant de pouvoir pour faire changer les choses dans le sens de l'intérêt général en adoptant la méthode des 4R. Dès lors que le chaos franchit le seuil de la divergence (*tipping point* en anglais), le schéma nous dit qu'il n'y a que deux manières de sortir du chaos. Soit l'effondrement total, c'est la position des collapsologues, qui croient en une issue fatale pour le monde. Soit l'émergence d'un nouvel état stable, c'est ce que croit possible Bruno Marion et tous ceux qu'il aime appeler, les « émergeologues ».

Blog de Bruno Marion

(1) Yoann Demoli et Pierre Lannoy, Sociologie de l'automobile, La Découverte, Repères/Sociologie n° 718, janvier 2019, 128 pages.

imprévu et non maîtrisé, chacun aura pu prendre conscience que la connaissance scientifique, a constitué un repère qui a permis de progresser dans la gestion de cette crise sanitaire. Chacun aura pu constater aussi que les quelques chefs d'État (souvent d'obédience populiste) qui ont d'abord cherché à minimiser la crise et à s'opposer à l'avis des experts ont dû, par la force des choses, revoir leurs positions. Le rapprochement entre la sphère politique et l'expertise s'est incontestablement opéré. Certes mais avec une limite. Le pouvoir n'est visiblement toujours pas prêt à reconnaître ses erreurs, au risque de se rendre non crédible. L'épisode de la gestion des masques en début de crise en est un exemple criant. Mais en matière de sécurité publique, le monde d'après sera-t-il plus sage et responsable ? En repositionnant l'expertise à sa bonne place, c'est-à-dire au centre du débat, la sécurité routière pourrait-elle être gérée plus efficacement ? Accepter les recommandations des experts, et une contrainte, souvent minime par rapport à l'enjeu de survie, c'est faire preuve de responsabilité. On peut ainsi appliquer ce principe à la perception de la perte d'une seconde par kilomètre si la vitesse maximale est réduite de 90 à 80 km/h. Sans ce Rêve de monde plus responsable et rationnel, comment imaginer sortir du chaos ? Comment imaginer atteindre un jour, le « zéro victime » de la route ?

Les Règles

Cette crise sanitaire nous renvoie à une idée simple et évidente mais finalement peu intégrée dans nos esprits : le monde est un tout, les frontières ne sont que des artifices bien fragiles face aux grands phénomènes qui menacent l'humanité, et notre bulle individuelle protectrice n'est qu'illusion. Le respect de règles communes est de plus en plus décrié au prétexte d'un pouvoir qui serait devenu trop oppressant. La revendication à plus de liberté individuelle gronde de plus en plus. C'est pourtant ces règles qui nous ont protégé. L'idée d'un destin collectif, les valeurs cardinales du « vivre ensemble » et de « respect » se sont naturellement imposées à nous. En paraphrasant Stephen Hawking qui disait que *« Le pire ennemi de la connaissance, n'est pas l'ignorance, mais l'illusion de connaissance »*, nous pourrions dire que *« Le pire ennemi de la liberté, n'est pas la contrainte, mais l'illusion de liberté »*.

Sur ce point, que peut nous apprendre l'expérience de la crise sanitaire appliquée à la route ? Dans leur récente publication[1] les sociologues Yoann Demoli et Pierre Lannoy considèrent qu'être automobiliste *« c'est finalement s'affirmer comme un être social, distinct et autonome. La voiture, sous cet aspect, pourrait se comparer aux réseaux sociaux. Leur point commun est ce rapport avec les autres, à travers une technologie. Cette forme de distance permet les dérives de comportement et de langage. La voiture serait finalement un objet éminemment politique : il engage non seulement la société et chaque individu, mais aussi l'avenir de l'humanité »*.

	Accident de la route	Contamination par la Covid-19
Les 3 paramètres structurants de la mobilité	Le véhicule et ses équipements	Le Corps du citoyen et ses équipements
	Le conducteur	Le cerveau du citoyen
	L'infrastructure sur le trajet	L'environnement de mobilité
Les principaux acteurs communs en interaction	Les pouvoirs publics et les lois	
	Les experts et la connaissance du domaine	
	Les médias et la communication avec le public	
	Les règles spécifiques et la formation	

Modèle simple de comparaison entre l'accident de la route et la contaminaton par la Covid-19.

L'éducation au Code de la route ne gagnerait-elle pas à s'attacher davantage à la question du pourquoi ? L'idée d'une route citoyenne est-elle absconse ? Sans règles communes, basées sur les valeurs telles que la solidarité et le respect, pas de déplacement en sécurité possible et donc pas de véritable de liberté. Si nous ne progressons pas collectivement sur l'acceptation des règles, alors comment imaginer sortir du chaos ?

Les Rituels

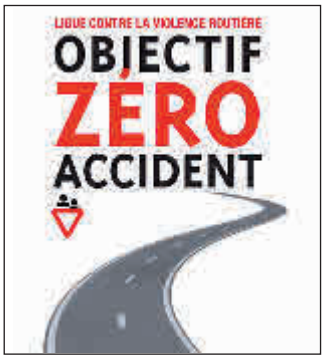
Les comportements individuels ne changent que très progressivement car l'être humain n'aime pas naturellement sortir de sa zone de confort et changer ses habitudes. Ainsi les gestes barrières se sont imposés à nous, mais en restera-t-il quelque chose ? En période de grippe classique hivernale aurons-nous le même comportement qu'avant ? Certains des gestes barrières deviendront-ils des réflexes collectifs ? Brunon Marion rappelle que « l'effet papillon » joue ici précisément son rôle. Porter systématiquement son masque à l'extérieur est non seulement utile pour ne pas contaminer les autres, mais je montre également en le portant que je suis responsable de notre destin collectif. Que peut nous apprendre ce point de la crise sanitaire appliquée à la route ? Lorsque je ralentis, par exemple, bien avant un passage-piéton, pour laisser systématiquement passer un piéton en faisant signe de passer, je montre ostensiblement mon respect pour les personnes vulnérables. Garder ses distances a ses vertus sur la route aussi ! La route pourrait-elle s'imposer à tous comme un espace véritablement partagé ? L'attention aux usagers les plus exposés au risque est une évidence mais cela est encore loin d'être acquis.

La Résilience

Boris Cyrulnik la définit comme « la capacité à vivre, à réussir, à se développer en dépit de l'adversité ». Pour se sortir de l'adversité du chaos, il est nécessaire de développer une tolérance à l'incertitude et d'accepter que le transitoire vers une situation émergente plus stable prenne du temps. Nous avons pu constater pendant la période de crise à quel point le manque de visibilité sur l'évolution de l'épidémie et le comportement du virus ont été mal vécus.

La période de confinement aura marqué beaucoup d'esprits. Cet arrêt sur image d'un monde dont le rythme s'emballe aura fait réfléchir. Sans vraiment savoir ce que cela recouvre, la notion de nouveau monde pourrait incarner cette résilience. Il nous faudra faire le deuil d'une quête de progrès associée au toujours plus ! Toujours plus vite, toujours plus loin ! Le rapport à la notion d'espace et de temps va nécessairement changer. a notion de slow, déjà abordée dans les colonnes de *Pondération* nous invite à une autre vision sur la question de la vitesse sur la route. Le combat historique de la Ligue contre la violence routière ne trouve-t-il pas ici un nouveau sens ? Un souffle supplémentaire pour lutter contre celles et ceux qui, au nom d'une fausse idée de la liberté individuelle, et d'une course en avant éperdue, nuisent à l'intérêt collectif.

S'opposer à la notion fataliste de l'accident incarné par l'« objectif zéro accident » prend ici toute sa dimension.



DataJust : l'inquiétant décret qui menace la juste réparation des dommages corporels des victimes de violences routières

Claude LIENHARD
Professeur Émérite des Universités
Avocat spécialiste en droit du dommage corporel
Victimologue

Le décret n° 2020-356 du 27 mars 2020 portant création d'un traitement automatisé de données à caractère personnel dénommé « DataJust » a été publié au *Journal officiel* du 29 mars 2020. Ce décret, qui est entré en vigueur le lundi 28 mars en pleine période de crise sanitaire, autorise le ministre de la Justice à mettre en œuvre, pour une durée de deux ans, un traitement automatisé de données à caractère personnel, dénommé « DataJust ».

Finalités du dispositif

- le développement d'un algorithme destiné à permettre l'évaluation rétrospective et prospective des politiques publiques en matière de responsabilité civile et administrative ;
- l'élaboration d'un référentiel indicatif d'indemnisation des préjudices corporels, l'information des parties et l'aide à l'évaluation du montant de l'indemnisation à laquelle les victimes peuvent prétendre afin de favoriser un règlement amiable des litiges ;
- l'information ou la documentation des juges appelés à statuer sur des demandes d'indemnisation des préjudices corporels.

Le décret définit les finalités du traitement, la nature et la durée de conservation des données enregistrées ainsi que les catégories de personnes y ayant accès. Il précise enfin les modalités d'exercice des droits des personnes concernées.

Très clairement en plein confinement le gouvernement a mis en œuvre un dispositif pour mettre en place un futur référentiel d'indemnisation dont l'objectif est de barêmiser les indemnisations des victimes ce qui est à l'évidence une atteinte et une régression au préjudice des droits des victimes.

Une réaction de rejet

Ce « décret algorithme » a suscité dès sa publication de nombreuses réactions de désapprobation dont celle de la Présidente du Conseil National des Barreaux (CNB), Christiane Feral-Schul.

On relèvera tout d'abord que ce décret a été rédigé en catimini et en tout cas que les spécialistes de la réparation du dommage corporel, n'y ont pas été associés, notamment les avocats qui aident, accompagnent et défendent au quotidien les victimes.

En passant du traitement personnalisé qui aurait pu être amélioré au seul traitement statistique et économique, nous sommes clairement en présence d'une tentative de déshumanisation et de désincarnation de la justice. On oublie volontairement ou par manque de culture juridique que toute l'histoire du droit de la réparation du dommage corporel est marquée par des avancées judiciaires prétoriennes.

Ce sont presque toujours les Juges judiciaires parfois administratifs qui ont fait avancer, par souci de justice, d'humanité et d'égalité des armes, les droits des victimes face à des logiques assurantielles et comptables aujourd'hui épousées largement et même plébiscitées par les Fonds de Garantie qui ont une vision et une attitude dangereusement régressive.

Est-il besoin de rappeler que les réparations des dommages à la personne sont une matière complexe car étroitement liées à l'humain et à ses handicaps ?

On oublie les évidences !

Il n'y a rien de plus précieux pour un homme, une femme ou un enfant que de pouvoir jouir dans la durée et la permanence d'une pleine capacité physique, psychique, intellectuelle, sociale et familiale.

L'accident de la route ici, l'agression ou l'attentat ailleurs, ou encore l'accident médical portent atteinte à l'intégrité physique et psychique de la victime.

Les victimes basculent dans un handicap temporaire et souvent définitif.

C'est pour elles un rapport différent au monde, aux autres et à elles-mêmes.

Plus rien n'est jamais comme avant.

La réparation des dommages corporels et des préjudices qui en découlent est nécessairement marquée par la singularité.

La réparation est un ajustement singulier et les êtres humains ne sont pas égaux face à la perte et à la douleur.

La réparation, si on la veut juste, doit par nature et structure être individualisée afin de tenir compte des spécificités propres à chaque victime et à l'entourage de chaque victime.

Chacun de nous est unique.

Dans le livre *« L'homme qui voulait être heureux »,* Laurent Gounelle écrit ce qui suit : « Quand on raisonne par groupe, par ensemble, par camp, on fait abstraction des particularités, de la valeur et de l'apport de chaque individu et on tombe facilement dans le simplisme et la généralisation. On parle des travailleurs, des fonctionnaires, des scientifiques, des paysans, des artistes, des immigrés, des bourgeois, des femmes au foyer. On bâtit des théories qui servent à nos croyances. Et non seulement la plupart de ces théories sont fausses mais elles poussent les gens à devenir ce que la théorie dit qu'ils sont. On fait un grand pas dans la vie quand on cesse de généraliser ce qui concerne les autres et que l'on considère chacun individuellement, même s'il fait de toute façon partie d'un tout qui le dépasse, l'humanité, et même au-delà l'univers ».

DataJust c'est l'irruption violente et non maîtrisée d'une justice prédictive qui s'inscrit dans des abstractions

Il est prétendu par l'équipe en charge du projet qu'avec DataJust les victimes *« pourraient comparer en pleine connaissance de causes les offres d'indemnisation des assureurs et les montants qu'ils pourraient obtenir devant les Tribunaux ; les avocats disposeraient d'informations fiables leur permettant de conseiller leurs clients, les magistrats auraient un outil d'aide au chiffrage des préjudices grâce à un accès facilité à des jurisprudences finement ciblées ».*

Cette assertion est inexacte car le postulat de départ est faux.

Pour les spécialistes de la réparation du dommage corporel et notamment les avocats formés de longue date à cette matière, ce n'est pas la décision judiciaire en elle-même qui est le bon élément de référence.

La référence pour une pertinence de l'indemnisation est la qualité de l'expertise

médico-légale préalable qui doit être le fait d'experts totalement indépendants des débiteurs indemnitaires quels qu'ils soient et ensuite un processus expertal intégralement marqué par l'égalité des armes, les victimes devant toutes être assistées d'un avocat spécialisé et d'un médecin de recours également spécialisé dès la survenance de l'accident.

La dérive annoncée d'une « Data justice »

Personne n'est hostile à l'évolution technologique.

Personne ne refuse la numérisation de la justice ni l'intervention de l'intelligence artificielle.

Ce qui pose problème c'est l'objectif poursuivi par le décret, c'est l'irruption de barèmes fait avec des données biaisées *ab initio* et la déjudiciarisation espérée qui s'en suit. Il est très surprenant que la CNIL ait émis un avis favorable alors qu'à l'évidence seront utilisées des données relevant du secret médical et de la santé. Certains, comme le Professeur Jean-Baptiste Perrier, voient dans ce décret la création d'une « hyper justice pour les grosses affaires » et une sorte « d'infrajustice industrialisée pour les contentieux de masse ».

Tout aussi inquiétant est le fait que le ministère de la Justice envisage de confier la conception technique de l'algorithme à une société privée. Il est évident que la méthode de collecte des données influera sur les résultats tout comme la confection de la décision judiciaire à partir des expertises influe sur la décision judiciaire.

Il est tout à fait regrettable que ce soit le pouvoir réglementaire qui soit ici à la manœuvre sans débat législatif. Le Conseil National des Barreaux a décidé de déposer un recours devant le Conseil d'État. Il est bienvenu.

L'évaluation de la valeur pécuniaire de l'atteinte à l'intégrité corporelle et psychique ne se décrète pas. Elle doit être juste. Il faut craindre toute minoration comme la peste en d'autres temps. Une indemnisation incomplète ou inexacte va plonger la victime dans la désespérance et surtout, l'âge avançant, la contraindre à solliciter des solidarités sociales ou familiales alors que la charge indemnitaire doit peser en priorité et en exclusivité sur l'assureur du responsable ou sur un fond de garantie

Le droit des victimes notamment en matière de violence routière comporte trois piliers :

- La prévention des accidents.
- La répression des comportements des conducteurs dangereux qui ont causé des dommages.
- Puis la juste réparation.

Il faut être ferme, constant, cohérent à propos de chacun de ces piliers. Ce décret fragilise, l'un des piliers. Attention à l'effet domino !

Pour aller plus loin :

- **Décret n° 2020-356, 27 mars 2020, JO 29 mars.**
- **Olivia Dufour Actu-juridique Responsabilté Civile *« Qui a peur du décret "DataJust ?" »*, 1er avril 2020.**
- **Benoît Guillon et Cécile Moulin *« Un grand pas vers la barémisation, un pas en arrière pour le handicap »*, Dalloz Actualité, 23 avril 2020.**
- **Pierre Januel *« Datajust : un algorithme pour évaluer les préjudices corporels »*, Dalloz actualité, 1er avril 2020.**

Voir pp. 305 à 318.

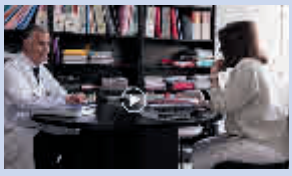
20 vidéos pour mieux comprendre la sécurité routière, à voir sur www.violenceroutière.org

Thierry FASSENOT
Le risque routier professionnel

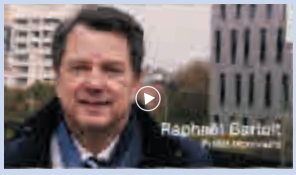
Fabrice HAMMELIN
La politique de sécurité routière

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

Claude LIENHARD
Réparation et droit des victimes



Philippe AZOUVI
Prise en charge des blessés graves



Raphaël BARTOLT
Le rôle du Préfet dans la sécurité routière

Philippe LAUWICK
Sécurité routière et santé publique

Claude GOT
Le contrôle automatisé de la vitesse

Claude GOT
La mesure du 80 km/h

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

Autres vidéos des entretiens de la Ligue :

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

Les arbres en bords des routes, facteur d'insécurité routière ?

La Ligue est régulièrement destinataire de questions sur des sujets précis. Ci-dessous un exemple de réponse rédigée par Michel Barthélémy.

Les arbres bordant nos routes, comme ceux des bords de nos rivières et canaux, relèvent de notre patrimoine. C'est en 1552, pour des raisons économiques et militaires, que le roi Henri II a ordonné la plantation d'arbres, principalement des Ormes, en bordure *« des voiries et des grands chemins publics »*. Plus tard, l'empereur Napoléon Ier a développé cette pratique dans l'ensemble des pays européens conquis pour permettre à ses troupes, d'être protégées des ardeurs du soleil.

C'est au début des années 1900, que des autorités signalent les inconvénients de certains arbres et, déjà, le Touring-Club, qui a subventionné le reboisement des forêts françaises, s'élève contre toute atteinte aux arbres de bord de route.

Dès les années 1920, on commence à supprimer des alignements d'arbres pour élargir les grandes routes, notamment les nationales, pour des raisons mêlant des considérations de circulation et de sécurité.

Les services de l'équipement ont ensuite été incités à éliminer les arbres d'alignement se situant trop près de la bande de roulement. En 1952, certains estiment que les arbres provoquent chaque année le sixième de tous les automobilistes qui se tuent. Cet abattage était presque systématique en 1959 et 1960 sur instruction du ministre des Transports Robert BURON

En 1974, des études sérieuses sont enfin lancées portant d'une part sur l'intérêt de la suppression des arbres pour la sécurité, et, d'autre part, sur la protection des véhicules en cas de sortie de route. Il en est résulté l'installation de glissières de sécurité et l'interdiction de nouvelles plantations trop près des voies.

En 1979, la Direction des routes et de la circulation routière publiait un guide technique de plantation le long des routes nationales et recommandait un certain nombre de mesures pour l'entretien des arbres.

En 2002, le SETRA publie un guide relatif au *« Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération* [1] ». Il définit la notion de « route qui pardonne » en préconisant d'aménager en bord de chaussée, une zone de sécurité sans obstacle, dont la largeur varie de 4 à 7 mètres en fonction de la vitesse maximale autorisée, se divisant en zone de récupération (le conducteur peut reprendre l'axe de circulation s'il n'effectue pas un brusque et important coup de volant) et une zone de gravité limitée où les dommages restent limités. De plus en plus fréquemment, la zone de récupération est dédiée aux piétons et aux vélos et, sur autoroute, c'est la bande d'arrêt d'urgence.

Ces instructions ne concernaient que le réseau routier national mais les collectivités locales pouvaient s'en inspirer pour leurs routes départementales et voies communales.

L'argument du « manque de moyens financiers » est souvent avancé pour tenter de justifier l'immobilisme sur le traitement des obstacles latéraux. Pourtant, il estime qu'une politique très ambitieuse en matière d'obstacles de bords de route aurait eu un coût de l'ordre du dixième de celui des giratoires réalisés en rase campagne ou abords de villes, qui visaient pourtant un gisement de morts et blessés comparable. En effet, en 1980, date du début de la politique de création de giratoires, on comptait 954 tués dans les carrefours de rase campagne contre 900 tués sur les arbres et 500 sur d'autres obstacles (murets, poteaux).

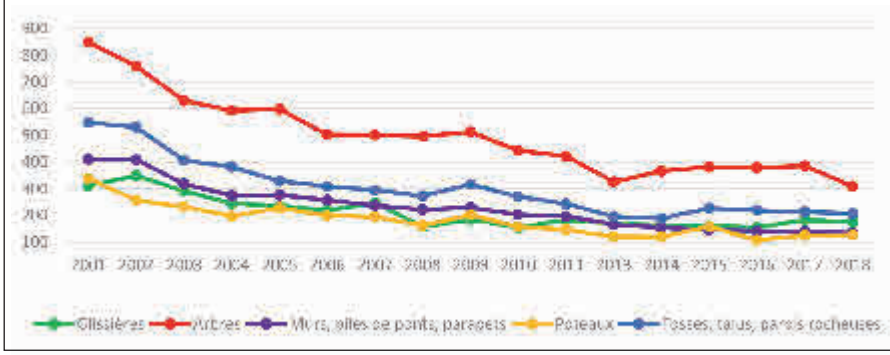
Sur le plan accidentologie, un arbre de plus de 10 cm de diamètre représente un obstacle plus dangereux qu'un mur ou un fossé car, de par la forme arrondie de son tronc, il ne dissipe quasiment pas l'énergie cinétique consécutive au choc.

Les bilans annuels de l'ONISR confirment cet aspect dangereux. À noter que le plus souvent, c'est un véhicule seul en cause qui s'est encastré dans un arbre au titre d'une « sortie de route ».

Bien entendu, les obstacles en bord de chaussée présentent un risque plus important que ceux qui se trouvent en ligne droite. Mais c'est surtout la distance par rapport à la voie de roulement qui compte dans la gravité. Selon le guide du SETRA, le taux de tués est de 30 % à moins de 2 m, mais de 12 % entre 2 et 4 m et 5 % entre 5 et 6 m. Les accidents résultent pratiquement toujours d'une perte de contrôle (vitesse excessive, distraction perte de vigilance, conduite sous l'influence de l'alcool ou après usage de stupéfiant) avec parfois un coup de volant brusque pour tenter de reprendre l'axe de conduite provoquant une sortie de route sur le côté gauche de la chaussée.

Pour les nouvelles voiries, les arbres sont implantés à plus de 7 m. Pour les voies déjà bordées d'arbres, le SETRA préconise un schéma-type.

Évolution du nombre de tués sur obstacle fixe



Sources : bilans annuels ONISR, guide technique SETRA « traitement des obstacles latéraux », rapport n° 2005-0457-01 du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

[1] Guide toujours disponible gratuitement sur le site : cerema.fr

Département des Hautes-Alpes : merci Monsieur le Président !

Un sympathisant nous a adressé pour information le mail qu'il avait envoyé au Président du département des Hautes-Alpes au sujet de sa décision de porter la vitesse sur les routes départementales à 90 km/h. Le ton direct, un brin décalé, mais également la justesse du propos nous ont convaincus de publier le texte de ce mail dans nos colonnes.

Monsieur le président,

Par la présente, je tiens à vous adresser mes plus vifs remerciements.

J'habite en Savoie et je me rends régulièrement en voiture dans les Bouches-du-Rhône.

J'ai plaisir à traverser votre beau département que j'ai habité pendant quelques années.

J'emprunte pour cela la départementale D 900b entre Chorges et Tallard.

J'ai constaté avec bonheur que vous avez pris la décision de porter la vitesse maximum autorisée sur cette portion sinueuse de 80 à 90 km/h.

Quel plaisir de prendre les virages nombreux à bonne vitesse !

Compte tenu des limitations qui persistent dans les traversées des villages, des ralentissements inévitables dans certains virages et de quelques conducteurs qui ne goûtent pas les plaisirs de la vitesse, j'ai calculé que votre décision me fait néanmoins gagner 30 secondes sur cette portion.

Bien sûr, les rabat-joies diront que l'augmentation de la vitesse accroît le risque d'accident.

Extrait article du Magazine Hautes-Alpes Le Mag.

Mais que vaut une vie perdue face à ce gain de temps considérable, face au plaisir de la vitesse et surtout face au gain de popularité que vous escomptez de cette décision avisée.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes salutations distinguées.

Docteur Franck CHIELLINO

Rencontre avec… Sophie Gallé, nouvelle correspondante de la Ligue en Seine-et-Marne

Journaliste et traductrice, j'ai adhéré à la Ligue Contre la Violence Routière au début des années 2000, quand j'ai commencé à travailler pour Bayard Presse. J'y ai rencontré Geneviève Jurgensen, fondatrice de la LCVR, dont je connaissais le combat. Adolescente dans les années 1970, à une époque où les accidents de la route font un carnage, j'étais déjà révoltée contre ces morts violentes que beaucoup considèrent alors comme une fatalité. Dans le Maine-et-Loire, l'entourage de ma famille, des amis, un jeune camarade de classe ne sont pas épargnés par cette hécatombe. À l'époque il est de bon ton, parmi certains adultes, de se vanter de rouler vite, voire de s'amuser d'un automobiliste éméché zigzaguant sur la route. Les enfants, eux, peut-être plus conscients du danger, sont souvent terrorisés.

La situation a heureusement bien évolué et je suis consciente du rôle joué par la LCVR. Mais ce combat n'est pas terminé. La situation de certains villages du sud de la Seine-et-Marne (où j'ai des attaches), traversés chaque jour par des centaines de camions, au mépris des riverains, du danger, voire du respect des règles de sécurité routière, l'inaction et l'apathie des élus au niveau local, départemental et régional, alors même que des solutions existent, et enfin, au mois d'août, l'accident fatal tant redouté, m'ont poussé à transformer cette adhésion de longue date en un engagement sur le terrain. Pour faire bouger les choses, et soutenir les associations locales déjà très investies. Parce qu'on ne peut se résigner à voir encore plusieurs milliers de personnes perdre la vie, chaque année, sur les routes de France.

Anagrammes : proposition d'un nouveau challenge pour les lecteurs

Jean-Yves Lamant

Vous êtes-vous, un jour, prêté « au jeu savant qui s'immisça dans cours d'Europe des XVI et XVII[e] siècles, consistant à trouver dans un nom propre, une flatterie délicate ou une maligne satire » ? Ces mots sont tirés de la préface du petit livre d'Étienne Klein et de Jacques Perry-Salkow (Flammarion, 2019). Cette opération malicieuse qui consiste à placer les lettres d'un nom mais aussi d'un mot, d'une phrase ou d'une expression dans un ordre différent, sans se soucier des accents ni de la ponctuation s'appelle un anagramme. Ce mot vient du grec *ana* qui signifie « renversement » et de *gramme* qui signifie « lettre ». Ces anagrammes contiendraient-ils un « sens caché des mots » comme le suggère le sous-titre du petit livre, cité plus haut et intitulé « Anagrammes renversantes ». On y découvre qu'un anagramme d'« Albert Einstein » est par exemple : ***Rien n'est établi*** ou qu'un possible pour « le réchauffement climatique » est **Ce fuel qui tache le firmament.** Pour « La solidarité » on a **droit à l'asile** ou pour « la courbure de l'espace-temps… **superbe spectacle de l'amour.** Etc.

À partir de ce numéro 122 de *Pondération*, nous avons le plaisir d'ouvrir un challenge à tous nos lecteurs et leurs amis ou parents pour nous proposer les meilleurs anagrammes en lien avec la sécurité routière. Nous les publierons en intégralité dans les numéros à venir de *Pondération*. Aurons-nous peut-être la très agréable surprise de découvrir des sens cachés aux expressions que nous utilisons tous les jours ?

À vous de jouer en envoyant vos propositions à :
secretariat@violenceroutiere.org.

Retour du 90 dans l'Hérault : la LCVR34 vent debout contre l'irresponsabilité politique !

Nicolas GOU, *Président LCVR34*

L'histoire du 80 dans l'Hérault, c'est d'abord celle de la démagogie que la période pré-électorale et l'absence de volonté politique au plus haut sommet de l'État ont clairement favorisée.

Lors de la séance du Département de l'Hérault du 24 juin 2019, le vice-président en charge des routes présentait ainsi la possible dérogation au 80 offerte aux départements par la loi LOM : *« les Français ont massivement contesté et rejeté cet abaissement généralisé de la vitesse, qui a constitué l'un des détonateurs de la crise des "gilets jaunes". Face à la pression sociale, le chef de l'État a dû évoquer lors du grand débat national la possibilité d'un assouplissement de cette mesure très impopulaire et dont l'efficacité n'a pu être démontrée sur notre territoire départemental ».*

Ces propos émanant d'un responsable politique relèvent de la plus pure malhonnêteté intellectuelle, le véritable déclencheur de la crise des gilets jaunes ayant été la hausse de la taxe sur les carburants. Ce mécontentement a ensuite été récupéré par quelques dangereux activistes qui se sont mis à saccager les symboles d'un État perçu comme liberticide voire spoliateur, leur première cible étant les radars. Le 80 a ensuite été attaqué par ces mêmes zélateurs de la vitesse et de la liberté sur la route, laquelle ne s'arrête malheureusement pas où commence celle des autres !

Malgré le bilan très positif du 80 qui transparaissait déjà dans le premier rapport réalisé par le CEREMA en janvier 2019, et la position peu enviable de l'Hérault au palmarès de l'insécurité routière, l'exécutif départemental persistait dans la volonté de flatter un électorat rural qui se sentait lésé par le 80. Cela pourrait friser le ridicule, quand on pense à cette petite seconde en

plus au kilomètre parcouru. Mais le ridicule ne tue pas, lui !

Ce ne serait pas si grave si le Département de l'Hérault n'était en charge de 4 500 km de routes sur un total de 5 350 km et si surtout 11 % de ces routes, bidirectionnelles sans séparateur central, ne concentraient pas 51 % des tués.

Toutes ces données, basées sur l'exploitation minutieuse des BAAC, ont été cartographiées et communiquées par la Ligue nationale aux présidents des départements et celui de l'Hérault en a accusé réception en décembre 2019 en indiquant que l'AD34 serait conviée à la réunion du comité des usagers sur le sujet. Nous avons alors compris que cette réunion, sans documents préparatoires, ne visait qu'à donner un semblant de débat démocratique en y invitant des associations diversement intéressées.

La présentation de l'avant-projet départemental sur le 90 fut vite expédiée et le document de travail, basé sur une méthode particulièrement discutable, ne nous a été communiqué que 6 mois plus tard. Alors que nous imaginions que l'urgence sanitaire aurait eu raison du funeste dessein, une nouvelle réunion du comité des usagers était convoquée le 22 juin dernier pour examiner l'étude, pavé imposant mais truffé d'approximations et d'incohérences.

Mais le plus frappant est que sur les 350 km de routes considérées par le CD34 comme éligibles au passage à 90 km/h, 75 %, soit 250 km, sont situés sur les axes les plus accidentogènes du département, en l'occurrence, ceux supportant le plus fort trafic. De plus, l'ensemble de ces itinéraires avait déjà été identifié par les ingénieurs des routes du Département en 2016 comme ayant la dangerosité la plus élevée et une opération pédagogique « Silhouettes » destinée à faire baisser les vitesses pratiquées y était d'ailleurs envisagée.

Le CD34 connaissant donc parfaitement la dangerosité de ces routes, a commandé une étude auprès d'un cabinet de consultants afin de se donner une pseudo légitimité scientifique. Bien entendu, cette étude payée par l'argent du contribuable n'a jamais été communiquée ni même évoquée durant les deux réunions du comité des usagers. D'ailleurs, c'est au mépris des données de la science que s'exprimait lors d'un débat télévisé le directeur général adjoint à l'aménagement du territoire au CD34 : *« Un choc frontal à 80 c'est la même chose qu'à 90 ».*

Nous avons également interrogé le service des routes sur le non-respect des recommandations du CNSR dans son rapport du 9 juillet 2019 (visibilité et lisibilité des virages, absence d'intersections, prise en compte des risques liés aux dépassements dangereux, présence de zones de récupération, absence d'obstacles latéraux, installation de séparateurs centraux à titre de mesure compensatoire). Il nous a été répondu que celles-ci n'avaient aucun caractère obligatoire et qu'émanant d'experts ayant promu le 80, elles étaient *« discutables »* et *« à la tonalité moralisatrice »…*

Pour le CD34 il y a une telle urgence à accélérer la manœuvre (le rapport définitif du CEREMA publié le 1er juillet allait confirmer la pertinence du 80, lequel, en 20 mois seulement, a sauvé 349 vies sur le réseau concerné et fait économiser 700 millions d'euros à la Nation) que la CDSR était convoquée dès le 23 juillet mais cette fois-ci, la Ligue, qui n'en est pas

membre permanent n'y était pas conviée. Sous un prétexte sanitaire, le cabinet du Préfet nous écartait volontairement d'une réunion où ne restaient plus que des associations pro-vitesse ou peu au fait du sujet, ce qui assurait un vote favorable et évitait aux représentants du Département de défendre l'indéfendable !

Face à ce déni de démocratie, l'AD34 adressait au Préfet un dossier complet reprenant l'ensemble de l'argumentaire circonstancié qui aurait dû conduire le CD34 à abandonner son projet ou à en écarter a minima les routes les plus accidentogènes. Bien entendu, il n'en fut pas question lors de la séance, pendant laquelle nous avons distribué les tracts sur le 80 devant la Préfecture. Nous nous sommes ensuite rendus avec des journalistes sur la D 17 avec le Dr Odile Arnaud, trésorière de l'association, laquelle est intervenue pendant sa carrière sur des dizaines d'accidents mortels sur cet axe... éligible au 90.

L'AD34 continue le combat médiatique tout en préparant un recours au tribunal administratif contre l'arrêté du département, en espérant que les juges rappelleront aux élus leurs responsabilités avant que l'irréparable ne se produise.

La Ligue Savoie et Haute-Savoie accueille sur son stand Hervé Gaymard, le président du département de Savoie

Michel CHARVIN, ***Président LCVR74***

Samedi 12 septembre 2020, la Ligue Contre la Violence Routière Sections Savoie et Haute-Savoie a participé au Forum des Associations à Albertville (Savoie). En effet, les deux associations départementales ont en projet un regroupement pour ne former qu'une seule association départementale.

Si la fréquentation était faible le matin, celle-ci a été plus soutenue l'après-midi. Une trentaine de contacts au total a été possible.

Le flyer : « VITESSE, 5 raisons pour la réduire » a été très utile pour approcher les visiteurs, et leur poser la question : « Voulez-vous sauver une vie ? » s'est avéré très efficace pour amorcer un dialogue souvent très animé. Cette autre question : « Connaissez-vous des gens qui ont été accidentés ou sont morts sur la route ? » permettait aussi d'engager la conversation et d'avoir l'attention des visiteurs sur l'explication des objectifs et activités de la Ligue.

L'occasion était alors saisie pour commenter différentes causes d'accidents : alcool, vitesse, drogue, téléphone et distracteurs, fatigue, somnolence et manque de vigilance… Il nous a été agréable de constater une bonne écoute de la part de nos interlocuteurs, à qui nous demandons de transmettre le message de la Ligue et les flyers aux « chauffards » de leur entourage. Un flyer, fait pour l'occasion, par Bernard Héritier a été distribué.

Nous avons particulièrement apprécié le passage sur notre stand de M. Hervé Gaymard, Président du Conseil Départemental de la Savoie et du Maire d'Albertville, M. Frédéric Burnier-Framboret.

Nous profitons de ces quelques lignes pour les remercier très sincèrement. La discussion avec eux a naturellement porté sur le 80 km/h sur les routes secondaires avec séparateur médian ainsi que sur les routes à trois voies avec pointillés dans les deux sens dont il reste encore quelques tronçons malgré des actions engagées depuis plus de trente ans pour les supprimer.

Hervé Gaymard et Michel Charvin.

Pour le 80 km/h, le choix de la Savoie est clair. « Le 80 km/h est entériné » selon M. Hervé Gaymard. Il n'y aura donc pas de retour à 90 km/h. Pour la Haute-Savoie, il semble y avoir plus de débat, mais le Président du Conseil Départemental actuel ne se représentera pas. Son successeur fera le choix définitif. L'argument qui fait réfléchir : en cas de retour au 90 km/h et d'augmentation significative de l'accidentalité, les présidents pourront être mis en cause pénalement.

Un exemplaire du Livre de la Ligue : **« Objectif Zéro Accident »** a bien évidemment été remis à M. Hervé Gaymard.

Hommage à Jean LE FÈVRE

Jean Le Fèvre en 1990.

Jean nous a quittés le 21 juin 2020 à Pau (64). Il était né le 22 novembre 1929 à Étables-sur-Mer (sa chère Bretagne) et ingénieur géologue (micropaléontologue) de profession. Délégué Départemental des Pyrénées-Atlantiques de la Ligue, puis Délégué régional Aquitaine, Jean a occupé de nombreuses autres fonctions à la Ligue contre la violence routière : membre du Conseil d'Administration et membre du comité de rédaction de *Pondération*. Beaucoup n'oublieront jamais qu'il a été aussi un rédacteur d'une précieuse revue de presse qu'il rédigeait lui-même à la main. Ses documents photocopiés et largement diffusés en interne étaient très appréciés. Jean cesse ses activités à la Ligue au milieu des années 2000.

Père de 4 enfants auxquels il a transmis son intérêt pour *le bon usage de la route,* il a été un grand-père et arrière-grand-père attentionné.

Une de ses filles, enseignante dans les Deux-Sèvres s'est elle-même investie dans ce *combat contre la violence routière,* lorsqu'elle était adjointe au maire de sa commune et déléguée à la sécurité routière.

Au début des années 80, il avait amené des parents d'élèves à le suivre dans la création de l'ASUR (Association pour la Sécurité des Usagers de la Rue) à Pau, afin que les parents exigent de leurs jeunes qu'ils portent un casque en vélomoteur, ce qui avait sauvé son fils, victime d'un accident avec ce type d'engin. Le casque n'était pas obligatoire à l'époque. Il a ensuite rejoint le combat de la Ligue pour défendre les victimes d'accidents. Sa fille Isabelle se rappelle qu'il « les a soutenues lors de nombreux procès et s'est aussi battu pour faire descendre la limitation de vitesse sur autoroute ».

Infatigable, il a participé à toutes les campagnes de sensibilisation de la Ligue : distribution d'autocollants, de bandes réfléchissantes, opération *« drapeau blanc »*, opération *« La vue c'est la vie »*, nacelles dos à la route pour le transport en sécurité des bébés dans les véhicules.

Ton fidèle engagement à nos côtés et ton action pionnière de rédaction de la revue de presse, en particulier, ont inspiré beaucoup d'entre nous. Merci Jean.

En Seine-et-Marne, des villageois excédés par les poids-lourds

Le 21 août, à Voulx, un jeune motard meurt sous les roues d'un mastodonte

Sophie GALLÉ-SOAS

Cela fait plus de 30 ans que la commune de Voulx, dans le sud de la Seine-et-Marne, lutte pour que soit achevée la déviation qui permettrait à des centaines de camions de contourner le bourg. Un arrêté départemental pris le 1er mars dernier, sans aucune concertation, a encore accru ce trafic devenu insoutenable qui met en danger la population.

Ce camion, mais qu'est-ce qu'il fichait là ? C'est la question que se pose, en des termes plus crus, Renaud dans sa célèbre chanson, suite à l'accident qui coûta la vie à Coluche, le 19 juin 1986. C'est aussi la question que se posent – ou ne se posent plus, hélas – les habitants de Voulx, village situé au sud de la Seine-et-Marne, après la mort d'un jeune motard de 23 ans, écrasé par un camion de chantier le vendredi 21 août, peu avant 8 heures du matin. Résidant à Saint-Agnan, une commune de l'Yonne toute proche, il se rendait au travail à Diant. Ce joli petit village qui l'a vu grandir, est relié à Voulx par la RD 92. Deux kilomètres séparent les deux communes. Deux petits kilomètres séparent les habitants de Voulx de cette famille et de toute une communauté endeuillée.

Des routes non adaptées aux camions

Le camion en question, que la presse a qualifié de « convoi exceptionnel »[1], est ce qu'on appelle un « tombereau articulé » de marque Volvo (modèle A30G), robuste, tout-terrain, fiable, durable et d'une grande efficacité, comme le stipulent les sites de ventes de cet engin utilisé dans les carrières, les mines, pour le creusement de tunnels... et dont il n'est pas question, ici, de nier l'utilité sur les chantiers. Mais là encore, que faisait ce mastodonte de 3 mètres de large (2,94 m exactement) sur une départementale qui en fait à peine plus, sans véhicule plus léger pour le précéder et prévenir les automobilistes ? Une BMW venant en sens inverse, voyant qu'elle ne pouvait passer, a freiné. Le jeune motard qui la suivait, a aussi freiné, percutant en fin de course, non violemment, l'arrière de la voiture, mais suffisamment pour être projeté sur l'autre voie et passer sous les roues du 30 tonnes. Transporté en hélicoptère à l'hôpital de la Pitié-Salpêtrière, il est décédé quelques heures plus tard.

Une décision sans concertation

Le problème, dans cette histoire, c'est que la commune de Voulx est depuis 30 ans en lutte contre le passage massif de camions dans sa rue principale et les rues adjacentes menant aux villages voisins. Et que « les nuisances générées par les poids-lourds sont devenues intenables et infernales », comme le spécifie Nicolas Bolze, le maire du village[2] depuis que le département a pris la décision, le 1er mars 2020, d'interdire aux véhicules de plus de 3,5 tonnes de circuler sur la D403, entre le rond-point de Ville-Saint-Jacques et Nemours. Le report du trafic sur la D219, a transformé la rue principale de Voulx en un véritable cauchemar pour les riverains, les commerçants, les clients des deux cafés, les piétons allant au marché – dont beaucoup de personnes âgées –, les enfants rejoignant l'école. De plus, ces mesures ont été prises sans aucune concertation, ni avec le maire du village, ni avec l'Association SOS Voulx[3], alors que le Conseil départemental, avait affirmé, dans une lettre précédente, que les nuisances supportées par les riverains des villages impactés par le trafic des camions ne pouvaient « être autoritairement transférées dans d'autres communes et ainsi à d'autres Seine-et-Marnais sans concertation ».

Engin de chantier qui a écrasé le jeune motard.

Circulation dans le cœur du village.

Ça passe... et ça casse !

Chaussée défoncée, bruit insupportable des bennes vides passant à vive allure, pollution, vibrations et endommagement des habitations... altèrent profondément la vie et le sommeil des habitants de Voulx et génèrent un grand stress. Un grand stress dû notamment au risque évident d'accident que représente le passage incessant des poids-lourds, eux-mêmes souvent amenés à faire des manœuvres périlleuses, et à grimper sans ménagement sur les trottoirs pour tourner ou se frayer un chemin face à un autre camion. Des employés de chantier en bordure de route ont déjà exercé leur droit de retrait. Le 20 avril dernier, un camion chargé de sacs de sucre a terminé dans le fossé à la sortie du bourg. Plus récemment, un enfant a failli passer sous les roues d'un camion. Plusieurs accidents corporels ont déjà eu lieu. Beaucoup ont été évités de justesse, avant l'accident fatal de la fin août. D'autres drames surviendront inévitablement si rien n'est fait.

La déviation est vitale

Pourtant, ce n'est pas faute d'action, de protestation, ni de solution. Dès sa fondation, en 1988, l'objectif de l'association SOS Voulx est de créer une déviation qui éviterait aux poids-lourds de traverser la commune. Le Conseil Général de l'époque prend en considération les attentes des Voulxois. Deux premiers tronçons représentant à peu près la moitié de la déviation totale ont été réalisés entre 1990 et 1992. Et depuis... de propositions en modifications du tracé, plus rien...

Tergiversations insensées des autorités départementales et régionales depuis 30 ans sur la réalisation du contournement de Voulx. La mort du jeune motard, le 21 août dernier, résonne comme un scandale !

---

[1] *La République* du 24 août 2020.

[2] Extrait de la lettre adressée le 15 mai à Patrick Septier, Président du Conseil départemental de Seine-et-Marne, par Nicolas Bolze, maire de Voulx ; Pascal Dalicieux, maire de Blennes ; et Jean-Claude Tournier, maire de Chevry-en-Sereine.

[3] L'Association SOS Voulx a été créée en 1988, suite à l'ouverture des carrières de chailles de Saint-Ange-le-Vieil, et au mécontentement de la population, de nombreux camions empruntant une partie de la traverse de Voulx et des rues proches des écoles.

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 – Résidence le Parc – 22, rue des Casernes – 01000 Bourg-en-Bresse – 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 **(claude.pages71@sfr.fr)**

12 – Aveyron : Christiane Poinsot – 2, rue des Rouges Gorges – Les Costes Rouges – 12850 Onet-le-Château – Tél. : 05 65 42 21 63 **(lcvr12@orange.fr) – (christiane.poinsot@orange.fr)**

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

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 Grispailles – 15220 Saint-Mamet-la-Salvetat – Tél. : 06 61 70 32 36 **(ultrasports15@orange.fr)**

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

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

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

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

31 – Haute-Garonne : Correspondant : Christian Clerc **(lcvr31accueil@gmail.com)**

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

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

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

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

41 – Loir-et-Cher : Correspondant : Jean-Luc Carl – 15, rue Bel Air – 41000 Blois – Tél. : 02 54 42 64 74 **(violenceroutiere41@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 Brugnon – 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 : Tél. : 01 45 32 91 00 **(secretariat@violenceroutiere.org)**

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

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)**

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 DONS

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 : .....

o **Cotisation et abonnement : 36** € o **Cotisation seule : 30** € o **Abonnement à Pondération : 9** €
o **Cotisation couple : 50** € o **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.