

REVUE DE PRESSE (*)

SEMAINE 24 / 9 AU 16 JUIN 2017

Sommaire

ANALYSE DE LA MORTALITE ROUTIERE D'AVRIL 2017.....	6
LCVR 11/06/2017	6
ASSISES FFMC 2017 : LA DEFENSE DES MOTARDS CONTRE VENTS ET MAREES !.....	6
MOTOMAG' 09/06/2017 NICOLAS GRUMEL	6
INTERDICTIONS DE CIRCULATION : LA FFMC INTERPELLE NICOLAS HULOT (MOTOMAG' 12/06/2017 NICOLAS HULOT).....	7
YONNE. LES CYCLISTES, DE PLUS EN PLUS VICTIMES DES AUTOMOBILISTES.....	8
L'YONNE REPUBLICAINE 09/06/2017 PATRICK BONNOT	8
<i>Choc mortel entre un vélo et une voiture (L'Yonne Républicaine 12/06/2017 Natalie Favart).....</i>	<i>9</i>
SEINE-ET-MARNE. LA COHABITATION VELO-VOITURE POSE BIEN DES PROBLEMES (LA REPUBLIQUE77 13/06/2017 SEBASTIEN LATTANZIO).....	9
AUDE. ILS AVAIENT LAISSE UN PIETON MORT.....	10
L'INDEPENDANT 09/06/2017 FREDERIC FERRIERE.....	10
FINISTERE. LE PERE DU BEBE TUE DANS L'ACCIDENT EST DECEDE AUSSI.....	11
OUEST-FRANCE 09/06/2017	11
LE CHAUFFEUR ENCOURT SEPT ANS DE PRISON (OUEST FRANCE 15/06/2017 PAUL PEAN)	11
SOMME. PROCHE DU COMA ETHYLIQUE, ENDORMI AU VOLANT... ET EN PRISON	11
COURRIER PICARD 10/06/2017 GAUTHIER LECARDONNEL.....	11
UN NOUVEL ACCIDENT MORTEL DE RODEO, A DREUX.....	12
L'ECHO REPUBLICAIN 10/06/2017 VALERIE BEAUDOIN	12
<i>La victime avait 29 ans et venait d'être père</i>	<i>12</i>
VIENNE. COLLISION LORS D'UN DEPASSEMENT.....	13
NOUVELLE REPUBLIQUE 10/06/2017	13
BAS-RHIN. COMMENT CONCILIER AGE ET VOITURE ?	13
DNA 10/06/2017 AURELIEN POIVRET.....	13
<i>Accident mortel sur l'A4 : l'un des conducteurs était à contresens (L'Alsace 08/06/2017).....</i>	<i>14</i>
LOIRE-ATLANTIQUE. VOITURE EN CONTRESENS SUR L'A 11 : UN MORT.....	14
OUEST FRANCE 11/06/2017.....	14
BOUCHES-DU-RHONE. UN MORT DANS UN CHOC FRONTAL ENTRE DEUX VOITURES	14
LA PROVENCE 11/06/2017.....	14
ACCIDENT MORTEL SUR LA D28 : LE CONDUCTEUR AVAIT 14 ANS (LA PROVENCE 15/06/2017 ROMAIN FAUVET)	15
INDRE-ET-LOIRE. DES MOTARDS PAS NOMBREUX MAIS TOUJOURS EN COLERE.....	15
NOUVELLE REPUBLIQUE 11/06/2017 VANINA LE GALL.....	15
COTES D'OR. LA "NUIT DEUX ROUES" DES MOTARDS EN COLERE A DIJON (FRANCE BLEU 14/06/2017)	15
SEINE-ET-MARNE. DEUX MINEURS, DONT UN BEBE, ET UNE FEMME GRIEUREMENT BLESSES SUR LA D 636.....	16
LA REPUBLIQUE77 11/06/2017.....	16

(*) Rappel : la revue est à usage interne pour la Ligue exclusivement

LOIR-ET-CHER. L'ETUDIANTE AVAIT FAUCHE UN PIETON.....	16
NOUVELLE REPUBLIQUE 11/06/2017 SANDRINE SATTI	16
SARTHE. UNE PORSCHE CONTROLEE A 209 KM/H SUR UNE DEPARTEMENTALE	17
LE MAINE LIBRE 11/06/2017.....	17
BOUCHES-DU-RHONE. FLASHES 12 FOIS PAR LE MEME RADAR (MARTINIQUE 1 ^{ERE} 11/06/2017).....	17
GARD : A PEINE TROIS MOIS DE PERMIS MAIS CONTROLE A 200 KM/H AU LIEU DE 110 (MIDI LIBRE 14/06/2017)	17
LOIR-ET-CHER. WEEK-END MEURTRIER SUR LES ROUTES DU DEPARTEMENT	17
NOUVELLE REPUBLIQUE 12/06/2017 LIONEL OGER.....	17
<i>Nouan-le-Fuzelier : Un mort dans un choc entre un camion et une auto (NR 09/06/2017)</i>	18
<i>Blois : collision mortelle sur l'avenue Maunoury (NR 11/06/2017)</i>	18
<i>Candé-sur-Beuvron : Un mort et quatre blessés dans la perte de contrôle (NR 11/06/2017)</i>	18
LOIR-ET-CHER. " VOTRE VOITURE, C'EST UNE POUBELLE ! "	19
NOUVELLE REPUBLIQUE 12/06/2017	19
MORBIHAN. MOTARD DECEDE A LARMOR-PLAGE : UNE SEPTUAGENAIRE CONDAMNEE..	19
OUEST FRANCE 12/06/2017.....	19
LES CYCLISTES ET LE CODE DE LA ROUTE	19
LE REPAIRE DES MOTARDS 12/06/2017 ALEXIS FERRANT	19
LOT-ET-GARONNE. ÇA ROULE POUR LA SECONDE JOURNEE DES MOTARDS	20
LA DEPECHE 12/06/2017 SEBASTIEN BOUCHEREAU	20
GERS. MOTARDS ET MOTARDS ENSEMBLE SUR LA ROUTE (JOURNAL DU GERS 13/06/2017).....	21
NORD. L'AUTOMOBILISTE BLESSE PAR BALLE AVAIT FONCE SUR LES POLICIERS.....	21
LA VOIX DU NORD 12/06/2017 ROBERT LEFEBVRE.....	21
HERAULT. FAMILLE DECIMEE DANS UN ACCIDENT A FRONTIGNAN : LES POMPIERS	
"MARQUES A VIE"	22
MIDI LIBRE 12/06/2017 YANICK PHILIPPONNAT	22
<i>Colonel Soler : "Les faire revenir en douceur chez les vivants"</i>	22
AIN. UN ACCIDENT SUR DIX LIE A L'USAGE DU TELEPHONE AU VOLANT	23
LE PROGRES 12/06/2017	23
CONDUITE AUTOMOBILE : DECROCHEZ DONC DE VOS PORTABLES (DESTINATION SANTE 12/06/2017).....	23
INNOV+, LA TECHNOLOGIE CONTRE LA SOMNOLENCE AU VOLANT.....	23
LES ECHOS 12/06/2017	23
NORD. LA FONDATION TOYOTA REMET UN CHEQUE A «CITOYENNETE ROUTIERE» POUR	
SON PROJET VAL'ROQ 2	24
LA VOIX DU NORD 12/06/2017.....	24
DEUX-SEVRES. LE VRAI-FAUX PROCES D'UN ACCIDENT MORTEL	25
NOUVELLE REPUBLIQUE 13/06/2017 MATHILDE LECLERC.....	25
INDRE. " CETTE FEMME EST DECEDEE PAR VOTRE FAUTE "	25
NR 13/06/2017 AZILIZ LE BERRE	25
VOITURES SANS PERMIS : DU BRUIT ET DE LA FUREUR.....	26
LEFIGARO.FR 13/06/2017 JULES HUMBERT.....	26
A51 : 199 KM/H EN AUDI R8 ET EN FERRARI	26
LA PROVENCE 13/06/2017 JEREMY MICHAUDET	26
CHARENTE. UN PIETON TUE, L'AUTOMOBILISTE PREND LA FUITE.....	27

CHARENTELIBRE.FR 13/06/2017.....	27
<i>Piéton mortellement fauché : un homme en garde à vue (SudOuest.fr 13/06/2017)</i>	27
14 TUES SUR LES ROUTES EN CHARENTE : LE MAUVAIS BILAN 2017 (SUD OUEST.FR 14/06/2017).....	27
UN CHAUFFEUR DE BUS SCOLAIRE CONTROLE POSITIF A LA COCAÏNE ET A L'HEROÏNE EN HAUTE-SAONE.....	28
FRANCE3 13/06/2017.....	28
SEINE-SAINT-DENIS : HARO SUR LES RODEOS DE MOTO	28
LEPARISIEN.FR 14/06/2017	28
VAUCLUSE. UN RETRAITE IVRE QUI TESTAIT SA PORSCHE FLASHE A 162 KM/H DANS LE LUBERON.....	28
LE DAUPHINE 14/06/2017	28
ILLE-ET-VILAINE. JUGE POUR AVOIR MORTELLEMENT FAUCHE UNE ADOLESCENTE EN 2012.....	29
OUEST FRANCE 14/06/2017.....	29
INDRE-ET-LOIRE. LE RADAR PEDAGOGIQUE : LA PREVENTION AVANT TOUT.....	29
NOUVELLE REPUBLIQUE 14/06/2017 NICOLAS RIMBAUX	29
SERIE NOIRE SUR LES ROUTES DES LANDES : QUATRE MORTS EN MOINS DE CINQ JOURS 30	
SUD OUEST.FR 14/06/2017 VINCENT DEWITTE.	30
DEUX-SEVRES. " C'EST UN MIRACLE QUE VOTRE FILS DANS LE COFFRE SOIT VIVANT " ... 30	
NOUVELLE REPUBLIQUE 14/06/2017 HELENE ECHASSERIAU	30
INDRE. ACCIDENT MORTEL DANS L'AMBULANCE : LE CONDUCTEUR DECLARE COUPABLE	31
NOUVELLE REPUBLIQUE 14/06/2017	31
ACCIDENT MORTEL : L'HUMAIN DERRIERE LES FAITS (NR 15/06/2017 AZILIZ LE BERRE)	31
YVELINES. LES RIVERAINS VEULENT REDUIRE LA VITESSE A L'ENTREE DE LA VILLE	32
LEPARISIEN.FR 14/06/2017 LAURENT MAURON	32
P. FILLON, PRESIDENT DE L'ACO: "SORTIR DU TOUT REPRESSIF SUR LA ROUTE"	32
OUEST FRANCE 14/06/2017 RECUEILLI PAR PHILIPPE COCHEREAU ET ÉRIC DE GRANDMAISON.....	32
PIERRE FILLON : "UNE MINORITE ENTRETIENT UNE AUTOPHOBIE EN FRANCE" (CARADISIAC 15/06/2017 ANDRE LECONDE)	33
MEUSE. UN PROBLEME AVEC LE PERMIS.....	33
L'EST REPUBLICAIN 15/06/2017.....	33
VAL-DE-MARNE : IL MEURT PERCUTE PAR UNE VOITURE DE POLICE A CRETEIL.....	34
LEPARISIEN.FR 15/06/2017 DENIS COURTINE.....	34
<i>La police avait-elle son gyrophare ? (LeParisien.fr 16/06/2017 Denis Courtine)</i>	34
PYRÉNÉES-ATLANTIQUES. LA CONDUCTRICE IVRE QUI AVAIT TUE UN ADOLESCENT A SCOOTER CONDAMNEE.....	35
SUD OUEST 16/06/2017 PIERRE PENIN	35
AUDE. DEUX ANS FERME POUR AVOIR CAUSE LA MORT D'UN AUTOMOBILISTE EN ROULANT A CONTRESSENS SUR L'A9.....	36
L'INDEPENDANT 16/06/2017 FREDERIC FERRIERES	36
HERAULT. ACCIDENTS DE DEUX ROUES MOTORISES : PREVENIR L'HECATOMBE	36
E-METROPOLITAIN 16/06/2017 JEAN-MARC AUBERT	36
RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES SUR LES AMENDES	38

LA MAJORITE DES RECETTES DES AMENDES NE SERVENT PAS A LA SECURITE ROUTIERE	38
BLOG RADARS AUTO 06/06/2017	38
SECURITE ROUTIERE : TOUJOURS PLUS DE PV MAIS TOUJOURS PLUS DE MORTS.....	40
LE PARISIEN 10/06/2017 FREDERIC MOUCHON	40
RECETTES DES RADARS ET PV : L'ARGENT NE VA PAS OU IL DEVRAIT	41
C. PERRICHON - RECETTES DE RADARS ET PV : «IL FAUT PLUS DE TRANSPARENCE».....	42
DE PLUS EN PLUS D'AMENDES, MAIS PAS MOINS DE MORTS SUR LES ROUTES (COUR DES COMPTES).....	42
AFP 10/06/2017	42
INFRACTIONS ROUTIERES : LES PV ONT RAPPORTE 1,8 MILLIARD D'EUROS A L'ETAT	43
LEFIGARO.FR ECONOMIE 10/06/2017 PAULINE CHATEAU.....	43
LES RADARS VOUS EXASPERENT? VOUS ALLEZ ADORER CE RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES	43
LE HUFFPOST AVEC AFP 10/06/2017.....	43
PIERRE CHASSERAY : "AUJOURD'HUI, LES RADARS AUTOMATIQUES SONT UN IMPOT"	44
EUROPE1 10/06/2017	44
RECORD DE PV EN 2016: "LES RADARS SONT DEVENUS UN IMPOT" (RMC 10/06/2017).....	44
LES RADARS INEFFICACES ?	45
REPUBLICAIN LORRAIN 11/06/2017	45
RADARS : LA MACHINE A CASH.....	45
LA DEPECHE 12/06/2017.....	45
LA COUR DES COMPTES CRITIQUE LA POLITIQUE DE REPRESSION ET SES CONSEQUENCES	46
CARADISIAC 12/06/2017 OLIVIER PAGES	46
LA COUR DES COMPTES DENONCE L'INEFFICACITE DES RADARS	46
ECONOMIE MATIN 12/06/2017 LAURE DE CHARETTE	46
EXCES DE VITESSE : BEAUCOUP D'AMENDES, PEU DE RESULTATS.....	47
RADINS.COM 12/06/2017 MARIE-HELNE HEROUART	47
RECETTES DES RADARS AUTOMATIQUES : PRES D'UN MILLIARD D'EUROS EN 2016 !.....	47
MOTOMAG' 12/06/2017 NICOLAS GRUMEL	47
RECETTE DES RADARS : PRES D'UN MILLIARD D'EUROS !.....	48
AUTOPLUS 12/06/2017 PASCAL PENNEC.....	48
LES PV RAPPORTENT 1,8 MILLIARD D'EUROS A L'ETAT	48
BLOG-AUTO 13/06/2017 THIBAUT EMME	48
LES RADARS SONT-ILS VRAIMENT EFFICACES?	49
RMC 13/06/2017 « BOURDIN EN DIRECT ».....	49
"J'EN AI MARRE D'ENTENDRE CES GENS QUI DISENT QUE LES RADARS SONT DES POMPES A FRIC" (RMC 13/06/2017 « 100% BACHELOT »).....	49
LE JACKPOT DES RADARS : 2016, UNE ANNEE RECORD !.....	49
CARADISIAC 13/06/2017 STEPHANIE FONTAINE	49
RADARS : UNE ENTOURLOUPE QUI RAPPORTE GROS	52
BOULEVARD VOLTAIRE 14/06/2017 RICHARD HANLET	52

LETTRÉ OUVERTE A NOS TRES "CHERS" RADARS.....	52
ECONOMIE MATIN 16/06/2017 PIERRE CHASSERAY.....	52
ETRANGER.....	54
BELGIQUE. SEPT MESURES POUR REDUIRE LE NOMBRE DE TUES SUR LES ROUTES WALLONNES.....	54
LE VIF 09/06/2017.....	54
VOICI LE GPS ANTI-EXCES DE VITESSE (DH.BE 13/06/2017 ADRIEN DE MARNEFFE)	54
LA SOLUTION CONTRE LES ACCIDENTS? UN GPS QUI LIMITERA LA VITESSE DE TA VOITURE EN FONCTION DE TA GEOLOCALISATION (NEWSMONKEY.BE 13/06/2017).....	55
LA NOUVELLE PUBLICITE VOLVO PROMET UN MONDE SANS ACCIDENT DE VOITURES.....	55
PRESSE-CITRON.NET 12/06/2017	55
SUISSE. LE NATIONAL NE VEUT PAS DE CONTROLE OBLIGATOIRE DE CONDUITE AVANT 75 ANS	56
LE TEMPS 13/06/2017	56
<i>De l'alcool dans les stations-service? La décision qui fâche</i>	<i>56</i>
"LA TECHNOLOGIE PERMETTRA DE REDISCUETER LA LIMITE D'ALCOOL AU VOLANT" (RTS.CH 14/06/2017).....	57

Analyse de la mortalité routière d'avril 2017

LCVR 11/06/2017

avril	Dans le mois		Pendant les 12 derniers mois	
	Mortalité	Variation en %	Mortalité	Variation en %
avr-17	287	18,1	3 485	0,1
avr-16	243	-5,8	3 482	2,9
avr-15	258	1,6	3 383	-3,3
avr-14	254	7,6	3 499	-7,1
avr-13	236	-14,8	3 765	-8,7
avr-12	277	-6,4	4 123	-1,6
avr-10	296	18,7	4188	0,0

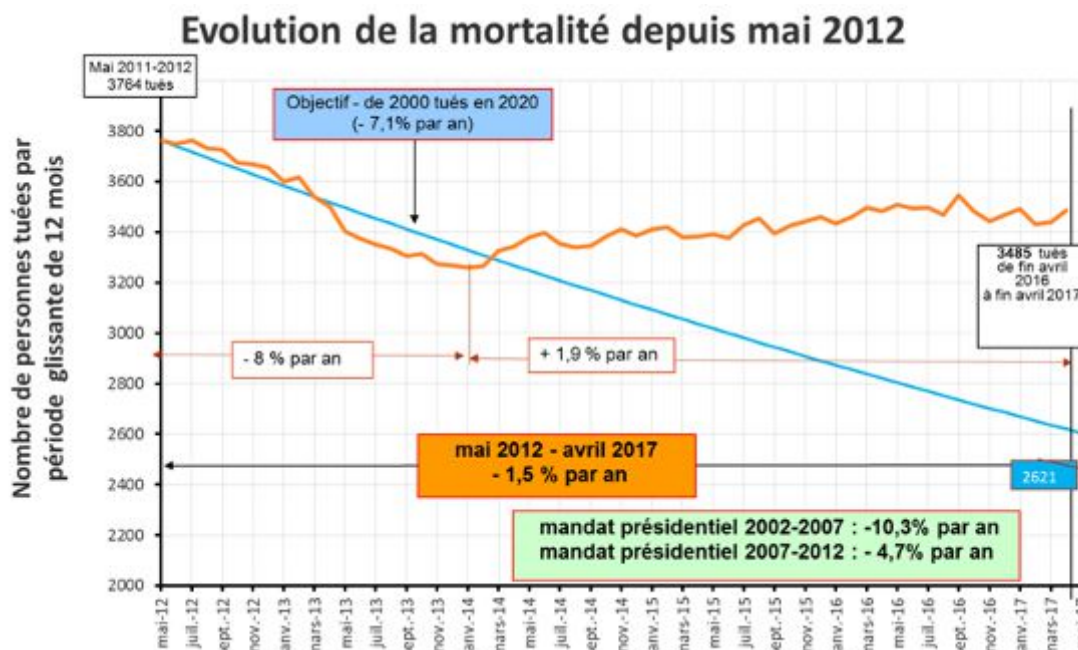
Très forte hausse	> + 30%
Forte hausse	+ 30 % > x% > +15%
Hausse importante	15 % > x% > 5%
Variation dans la marge d'erreur	-5% < x% < + 5 %
Baisse importante	-5% < x% < - 15 %
Forte baisse	-30% < x% < - 15 %
Très forte baisse	x% < -30%

Selon le baromètre de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)¹, 287 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine en avril 2017. Comparé au mois d'avril 2016, 44 personnes de plus ont été tuées, soit une hausse significative de + 18,1 %.

Comme souvent en avril, la mortalité routière connaît de fortes variations d'une année sur l'autre. Ces variations sont à mettre en relation avec les conditions météorologiques qui sont parfois très opposées. Classé atypique par Météo France, avril 2017 a été un des mois d'avril les plus secs avec des records de chaleur et de gel.

Ces conditions n'ont pas été sans répercussion sur les déplacements automobiles. Les chaleurs de la première quinzaine ont également marqué la reprise de la circulation des deux-roues. Les deux effets additionnés ont probablement contribué à cette forte hausse.

En année glissante (beaucoup moins impactée par les conditions météorologiques), sur les 12 derniers mois, la mortalité reste presque stable (0,1%). On continue donc encore à s'écarter de l'objectif de moins de 2000 morts en 2020. Et rien, pour l'instant, ne permet de prévoir le retour à une amélioration de la situation.



Assises FFMC 2017 : la défense des motards contre vents et marées !

MotoMag' 09/06/2017 Nicolas Grumel

Les 37^e Assises de la FFMC se sont déroulées du 3 au 5 juin 2017 à Saint-Jean-de-Monts.

Accueillis par l'équipe de l'antenne FFMC de Vendée (excellente organisatrice !) au club Belambra, environ 350 militants ont assisté aux débats sur la vie de la Fédération, mais aussi sur les « pétales » du Mouvement FFMC, qui réunit :

¹ Voir la revue 20 : « Bilan du mois d'avril » ONSIR 12/05/2017

- la Fédération française des motards en colère et ses 85 antennes départementales (bientôt 87 !);
- l'Association pour la formation des motards (AFDM), forte d'un réseau d'une cinquantaine de moto-écoles à travers la France, qui propose le fameux stage de perfectionnement post-permis moto;
- la FFMC Loisirs, dont l'objectif est d'éduquer les jeunes à travers la pratique du 2-roues motorisé;
- l'assurance Mutuelle des Motards;
- les Éditions de la FFMC (*Moto Magazine* et www.motomag.com).

En mode combat !

« *Si l'objectif des pouvoirs publics est d'épuiser la FFMC, c'est raté* », annonçait d'emblée France Wolf, coordinatrice du bureau national, dès l'ouverture de l'assemblée générale. La Fédération reste en mode combat : une vingtaine de manifestations ont été organisées ou sont en passe de l'être, dans le but de protester contre la politique de sécurité routière du gouvernement, lequel ne semble avoir de cesse que de promulguer des règlements destinés à faire payer les motards.

Non aux interdictions de circulation

Autre lutte, la défense des motos les plus anciennes, qui sont progressivement interdites en ville, victimes de la classification Crit'Air. Le 1^{er} juillet 2017, la vignette Crit'Air devient obligatoire, et il sera d'autant plus aisé pour les autorités locales de stopper la circulation des deux-roues motorisés (2RM) d'avant 2000, dans le périmètre des zones à circulation restreinte ou lors des pics de pollution.

Une décision que la FFMC ne peut accepter : en plus des nombreuses manifestations, notamment à Paris, elle a écrit au nouveau ministre de l'Environnement, Nicolas Hulot, lui demandant d'extraire les 2RM de cette classification Crit'Air. En ville, motos et scooters constituent une solution à la pollution : leur utilisation contribue à fluidifier la circulation, le temps de trajet est réduit par rapport à l'automobile et l'immense majorité d'entre eux ne carbure pas au gasoil.

Et la moto dans dix ans ?

Le dimanche aux Assises, une conférence de prospective sur ce que sera la moto dans dix ans a permis aux militants motards de faire le point sur les dossiers qui les attendent : nouveaux modes de transport, évolution des carburants et des ressources énergétiques, véhicules connectés, préservation de l'environnement...

Les interrogations sur le devenir de la pratique de notre passion sont nombreuses. « *Le but de cette conférence est de se projeter dans le futur pour imaginer l'avenir du 2RM*, expliquait Eric Thiollier, mandaté par la FFMC pour organiser cette conférence. *On établit un scénario réaliste issu des évolutions réglementaires et des avancées technologiques annoncées. L'objectif est d'imaginer les combats de la FFMC dans dix ans !* » Nous reviendrons sur les interventions, des plus instructives, dans un prochain article.

Assises new-look

Première lors de cette édition 2017 des Assises, les assemblées générales de la Mutuelle des Motards et des Éditions FFMC ne se déroulent pas le même week-end. Elles auront lieu le 24 juin prochain.

Néanmoins, la Mutuelle des Motards a organisé une rencontre entre ses délégués bénévoles et les membres du conseil d'administration ; et l'équipe de *Moto Magazine*/Motomag.com proposait une réunion de travail avec les antennes FFMC, dans le but de mieux faire circuler les informations locales et comptes rendus de l'ensemble de leurs actions vers les médias du Mouvement.

À l'issue d'un week-end bien rempli et de multiples échanges entre militants venus des quatre coins de France, chacun est reparti chez soi, fier d'appartenir à un Mouvement FFMC qui ne cesse d'exister et de s'exprimer, de faire vivre la démocratie, en dépit des vents contraires prompts à déséquilibrer les motards... qui jamais ne ploient, même en pleine tempête !

Interdictions de circulation : la FFMC interpelle Nicolas Hulot (MotoMag' 12/06/2017 Nicolas Hulot)

Le 1^{er} juillet, la vignette Crit'Air devient obligatoire, reléguant motos et scooters d'avant 2000 aux portes des ZCR. La FFMC a écrit au ministre de l'Écologie, Nicolas Hulot, pour lui demander d'extraire les 2-roues de ce dispositif. Voici ses motifs.

La République En Marche a doté le gouvernement d'un ministre de l'Écologie qui est (ou fut) motard ? Qu'à cela ne tienne, la FFMC a écrit à Nicolas Hulot, le 24 mai 2017, pour lui demander « *la libre circulation des deux-roues motorisés dans les zones à circulation restreinte* ».

Crit'Air en cause

À partir du 1^{er} juillet prochain, la vignette Crit'Air devient obligatoire. Cela signifie que :

- la non présentation de la vignette Crit'Air sur les véhicules déclarés autorisés pour pénétrer dans les zones à circulation restreinte (ZCR) constituera une infraction passible d'une contravention d'un montant de 68 €.
- Quant aux véhicules dont la date de première mise en circulation est antérieure au 31 mai 2000 pour les deux-roues motorisés (2RM) et 1997 pour les automobiles, ils sont définitivement classés parmi les interdits de séjour dans les grandes villes qui vont définir une ZCR.

La Fédération française des motards en colère (FFMC) conteste cette exclusion, notamment concernant les 2RM car :

- aucun d'eux ne roule au gasoil,
- ils fluidifient le trafic des véhicules en agglomération,
- leur faible poids n'abîme pas les chaussées,
- leur faible encombrement est un atout dans le trafic et en stationnement,

- leur rapport taux d'occupation/poids est très supérieur à celui d'une auto moyenne avec une personne à bord.

« Un 2RM (quel que soit son âge), ce n'est pas une moto de plus dans la circulation, c'est une voiture de moins dans le trafic ou un usager en moins dans des transports en commun largement saturés aux heures de pointe, souligne la FFMC. Autrement dit, la moto n'est pas une pollution, c'est une partie de la solution quant aux problèmes de pollution liés au trafic des véhicules à moteur et aux embouteillages. »

La FFMC a demandé une audience au ministre de l'Écologie, Nicolas Hulot, pour lui demander de *« reconsidérer l'interdiction de circulation des motos dans le dispositif des ZCR que nous considérons inadapté, injuste et antisocial, explique-t-elle. Nous n'avons pour l'instant pas reçu de réponse au courrier que nous lui avons adressé le 24 mai dernier ».*

Extraits du courrier envoyé à Nicolas Hulot le 24 mai par la FFMC

Monsieur le ministre, cher Nicolas Hulot,

Nous vous écrivons aujourd'hui pour plaider la cause des usagers en deux-roues motorisés en agglomération, notamment ceux qui utilisent régulièrement un deux-roues de plus de 15 ans dans leurs déplacements quotidiens.

Motards, scootéristes, usagers de deux-roues motorisés et avant tout citoyens, nous sommes tout autant que vous attachés à la préservation d'un environnement sain et durable pour tous, tant aujourd'hui que pour les générations à venir. Nous sommes, comme des millions d'humains dans le Monde, inquiets des dégâts irréversibles que les activités humaines, commerciales et industrielles engendrent (...)

Pour autant, nous protestons contre l'actuel dispositif des zones à circulation restreinte en agglomération qui interdit l'usage de nos motos et scooters un peu anciens, au motif que ces engins ne correspondent pas aux normes les plus sévères actuellement en vigueur sur les émissions polluantes des moteurs à combustion interne. Nous ne contestons pas que nos deux-roues émettent des gaz nocifs (comme tous les engins à moteur), mais nous considérons que cette pollution est bien moindre que de mettre au rebut nos véhicules pour les remplacer par des neufs, ce qui constitue également une sélection par l'argent... et là, c'est une attaque au principe de solidarité auquel nous sommes, vous et nous, très attachés !

« Les motards aussi doivent faire des efforts », nous disent tous ceux qui sont jusqu'à présent restés sourds à nos alertes. Mais se déplacer en deux-roues quotidiennement pour se rendre à son travail, c'est déjà un effort, c'est déjà une contribution à une meilleure fluidité du trafic et si les deux-roues motorisés sont en nombre croissant dans nos grandes villes, c'est bien parce que c'est un des meilleurs moyens pour éviter la voiture ou lorsque le recours aux transports en communs ou au vélo ne correspond pas aux besoins de nos déplacements qui sont des déplacements contraints.

Vous avez assez roulé à moto pour comprendre mieux que personne qu'une moto dans le trafic, c'est déjà une voiture de moins dans le trafic... qu'une moto est en moyenne six fois plus légère qu'une auto, qu'elle présente un taux d'occupation de 50% avec son seul conducteur quand une voiture en ville est généralement utilisée avec une seule personne à bord pour une capacité d'emport de cinq places. Vous qui roulez encore régulièrement en scooter électrique, on ne va pas vous expliquer que l'on peut stationner quatre deux-roues motorisés sur un seul emplacement auto... et bien que vous ayez opté pour le moteur à électrons, vous savez bien encore que nos motos ne carburent pas au gazoil, carburant mis en cause par les promoteurs des ZCR pour ses émissions de particules fines.

A Paris, Lyon ou Marseille, que feront les propriétaires de deux-roues mis en circulation avant 1999 quand ils seront interdits de séjour (sous peine de fortes amendes) à partir du 1er juillet prochain ? Vont-ils reprendre leur voiture moderne et ainsi contribuer davantage aux congestions de trafic, donc aux embouteillages et donc à la pollution ? Vont-ils s'endetter pour acquérir un véhicule neuf dont la fabrication entraîne plus de pollution globale que ce que leur vieux deux-roues ne génère de pollution locale ? Vont-ils reprendre des transports en commun déjà saturés aux heures de pointe, transports en commun dont l'accès nécessite souvent, en grande banlieue, l'usage d'un véhicule à moteur pour rejoindre une ligne ou une tête de station ? L'éradication de ces vieux deux-roues à seule fin idéologique et en vertu de principes dogmatiques peut-elle contribuer à faire reculer la pollution atmosphérique en ville ? Allons donc !

Monsieur le ministre, nous vous demandons de reconsidérer la question des ZCR concernant les deux-roues motorisés dont l'usage en ville présente plus d'avantages que d'inconvénients, ne serait-ce qu'en termes de pollution. Nous aimerions voir ça avec vous le plus tôt possible et nous nous tiendrons volontiers à votre disposition pour en parler.

Yonne. Les cyclistes, de plus en plus victimes des automobilistes

L'Yonne Républicaine 09/06/2017 Patrick Bonnot

Il ne se passe pas une semaine sans qu'un cycliste ne soit victime d'un accident sur la route. Le coureur icaunais Olivier Farama tire le signal d'alarme.²

« Cela arrive trop souvent ». Olivier Farama pratique le vélo depuis plus de 30 ans en compétition. Et le nombre d'accidents impliquant des cyclistes le désole. « Il y a toujours eu des "rigolos" au volant qui se croient seuls sur la route. Mais je me rends compte que le danger ne cesse de grandir. »

Le décès sur la route de Grégoire Somogyi, du club de Villeneuve Saint-Germain (DN1), renversé par un camion le 26 mai, a particulièrement touché Olivier Farama. « Je le connaissais bien, car on a roulé ensemble. Il était pilote de ligne et souvent, il me disait qu'il se sentait moins en danger avec son avion qu'à l'entraînement sur la route... Malheureusement, il disait vrai. Ça fait bizarre, il est allé s'entraîner, il n'est pas revenu... » À cette disparition, il convient d'ajouter celles, du coureur professionnel italien Michele Scarponi lors d'un entraînement, ou du champion du monde 2006 de Moto GP, Nicky Hayden, parti faire un tour de vélo. Et tant d'autres anonymes, tous fans de cyclisme.

« Il est allé s'entraîner, il n'est pas revenu... »

Le constat est simple pour celui qui est maire de Lichères-près-Aigremont et champion de France cycliste des élus. « Je roule souvent seul à l'entraînement, sur des petites routes, et ce danger, je le ressens, explique Olivier

² Voir la revue 23 : « Sécurité routière: les accidents de vélo mortels de plus en plus nombreux, les sportifs se mobilisent » France Soir 07/06/2017

Farama. Il s'accroît lorsqu'on est isolé. Là, on est vulnérable. On l'est moins en roulant à plusieurs. Il y a l'effet de masse qui alerte davantage l'automobiliste. »

Eddy Bèvre, lui aussi ancien coureur toutes catégories, président de l'Avenir cycliste saltusien, témoigne du danger sur route ouverte : « La semaine dernière, je faisais une petite sortie vélo avec mon fils. Dans Saint-Julien-du-Sault, un automobiliste nous a serrés en nous doublant. J'ai senti son rétro droit sur ma cuisse. On était loin de la distance réglementaire des 1,50 m. Puis il a accéléré pour éviter ma réprobation. À vélo, on ressent vraiment de plus en plus l'impatience des automobilistes. C'est de pire en pire. Avant, certains klaxonnaient d'un petit coup bref, pour prévenir qu'ils dépassaient. Maintenant, ce sont des coups de klaxon rageurs qui n'expriment plus la même chose... »

Le téléphone portable mis en cause

En qualité de président de club, Eddy Bèvre ne cesse de faire la morale à ses coureurs à l'entraînement. « Surtout avec les gamins. On met une voiture derrière eux et devant quand c'est possible. Mais ce n'est pas toujours facile. »

Comment peut-on expliquer tous ces accidents ? Outre le trafic routier qui s'est densifié, Olivier Farama pense avoir cerné d'où vient le danger. Il n'est pas le seul à faire ce constat, assez général, finalement. « Ce qui a surtout modifié le comportement de tous les conducteurs, c'est le téléphone portable qui les rend plus dangereux, inattentifs. Combien de gens croise-t-on, avec le portable à l'oreille, ou en main pour écrire un texto et qui ne regardent plus la route ? J'ai vraiment l'impression que pour les automobilistes, les vélos n'ont plus leur place sur la route. Les automobilistes qui me doublent ne mettent jamais le clignotant pour signaler ma présence à ceux qui suivent. Le partage de la route est devenu vraiment compliqué. »

Reconnaissant que certains cyclistes ont des comportements dangereux, Olivier Farama ne cache pas qu'il se retourne plus souvent quand il entend une voiture derrière lui...

Et en course ?

Le danger existe lors des sorties d'entraînement. En compétition, la sécurité est renforcée, comme l'explique Erick Broyon, le président du 21e Circuit icaunais (les 17 et 18 juin). « La sécurité est l'un de nos critères prioritaires. Le Tour a un usage privatif de la route. Nous n'avons qu'une priorité de passage. Notre volonté est de conserver notre convention avec la gendarmerie. Pour ouvrir la route, c'est important ; et puis nous avons 20 motards civils, formés à cet effet par la FFC (Fédération française de cyclisme), pour compléter. »

Choc mortel entre un vélo et une voiture (L'Yonne Républicaine 12/06/2017 Natalie Favart)

Un accident s'est produit samedi, peu après 15 heures, à l'intersection de la rue Pierre-Curie et du chemin neuf, à Paron. Un quinquagénaire a succombé à ses blessures.

Pour des raisons qui restent à déterminer, un cycliste est violemment entré en collision avec une voiture, en pleine agglomération.

L'homme, âgé de 50 ans, présentait des blessures importantes. Après des manœuvres de réanimation, il a été transporté, médicalisé et en état d'urgence absolue, au centre hospitalier de Sens. Son pronostic vital était engagé. Il est décédé dans la soirée.

Une enquête ouverte

Très choquée, la conductrice de la voiture a également été hospitalisée.

Durant les opérations de secours, une dizaine de pompiers de Sens, une équipe du Smur, ainsi que les fonctionnaires des polices municipale et nationale sont intervenus.

Une enquête a été ouverte pour déterminer les circonstances exactes de l'accident. Elle a été confiée aux policiers de Sens. « Une autopsie sera pratiquée prochainement, a précisé, hier, la procureure de la République de Sens, Marie-José Delambily. Et j'ai demandé une expertise, confiée à un expert en accident. »

Cet accident porte à douze le nombre de personnes tuées sur les routes de l'Yonne depuis le début de l'année, contre quatorze l'an dernier à la même époque.

Les cyclistes, fragiles sur la route

L'enquête qui s'ouvre tout juste permettra d'établir les circonstances de l'accident dont a été victime le quinquagénaire. Son décès brutal rappelle que sur route ouverte les cyclistes sont particulièrement vulnérables.

Seine-et-Marne. La cohabitation vélo-voiture pose bien des problèmes (La République77 13/06/2017 Sébastien Lattanzio)

Le début d'année est particulièrement compliqué pour les cyclistes. La Seine-et-Marne n'est pas épargnée par ce triste constat. Une situation qui inquiète les amateurs du deux roues.

Quatre cyclistes décédés en 2015 (Marles-en-Brie, Moisenay, Moissy-Cramayel et Torcy), trois en 2016 (Chevry-Cossigny, Forges et Nandy) et déjà deux depuis le début de l'année 2017 (Chevry-Cossigny et Maincy). Voilà le bilan effectué par la préfecture de Seine-et-Marne lorsqu'on lui demande un point chiffré sur les accidents mortels impliquant un vélo.

Grégoire Somogyi, dernière victime

Un bilan qui fait tristement écho aux nombreuses personnalités victimes d'accidents de la route alors qu'elles se trouvaient sur leur cycle depuis le début de l'année en France et en Italie : L'Italien Michele Scarponi, vainqueur du Giro 2011 décède le 20 avril après avoir été renversé par une camionnette, la triathlète allemande Julie Viellehner (15 mai, elle décède de ses blessures une semaine après) et l'Américain Nicky Heyden, champion du monde de moto GP 2006, est percuté par une voiture le 17 mai avant de s'éteindre le 22 mai. La série noire s'est poursuivie le vendredi 26 mai. Cette fois, ce n'est pas une célébrité mais un amateur confirmé qui a trouvé la mort sur ses routes d'entraînements : Grégoire Somogyi. L'ancien coureur de l'ESC Meaux a été happé par un camion

sur un rond-point à Saint-Wiltz. Une disparition qui touche particulièrement le peloton francilien et seine-et-marnais tellement le coureur était apprécié.

Un rétroviseur sur un vélo

Que peuvent bien faire les cyclistes face à ce terrible constat de leur insécurité sur les routes. « Depuis de nombreuses années, la circulation automobile a beaucoup évolué. J'ai l'impression que l'on ne respecte plus l'autre », explique José Gouère, président du comité départemental de cyclisme, précisant : « Des anciens me disent qu'ils ont de plus en plus peur d'aller sur la route maintenant ». Une situation dans laquelle il a trouvé un symbole : Norbert Hunger, cycliste amateur au passé glorieux : « Il m'a confié qu'il avait posé un rétroviseur sur son vélo pour voir les véhicules arriver derrière lui ». Il insiste alors : « On a juste un vélo, aucune protection. Les gens ont un engin de mort entre les mains. Avec une voiture, on peut donner la mort ».

Routes privatisées, pistes cyclables

Par le passé des accidents avaient conduit les hommes politiques à prendre des engagements pour réserver des circuits aux coureurs mais cela est resté sans suite. « Il est difficile de bloquer les routes. A un moment il avait été étudié de privatiser la Royale entre Montigny-Lencoup et Fontainebleau sur certaines périodes », confie José Gouère. Concernant les pistes cyclables, la situation est tout autre : « Elles ne sont pas forcément entretenues ». Pour un cycliste qui souhaite rester anonyme : « La situation a toujours été la même sauf que ce sont des personnalités qui sont victimes de ces accidents ».

Le Verneuillais, Cédric Arnaud, parti dans un périple à vélo le 15 janvier est actuellement en Serbie. Un parcours qui lui permet d'établir un bilan sécurité par rapport aux autres pays : « Pour la route, la Suisse et l'Allemagne sont les pays parfaits, avec des pistes cyclables sur quasiment tout le pays, sur chaque route, ce qui permet aux cyclistes d'être en totale sécurité sur la route », avouant « Ne jamais avoir senti être en danger ».

En attendant, plus près de nous, vendredi 2 juin, un cycliste a une nouvelle fois été victime d'un accident avenue du général Patton, à Melun. Il a été pris en charge par les pompiers puis évacué avec une minerve.

Aude. Ils avaient laissé un piéton mort

L'Indépendant 09/06/2017 Frédéric Ferrière

Tribunal de Narbonne

Le conducteur, Quentin, 20 ans, a été condamné à trois ans ferme dont un avec sursis.

La description faite par les avocats des parties civiles, Me Robert Mary et Florence Devaux, de l'accident qui a coûté la vie à Roger Domenech, 85 ans, est édifiante. Il faut se représenter un jeune homme de 20 ans, au volant, Quentin B., accompagné d'un passager. Le conducteur avait du cannabis et de la cocaïne dans le sang, **un portable à la main et ne regardait pas la route**. Il a la tête baissée sur son portable, le choc est inévitable. Pour la défense du conducteur, Me Philippe Calvet, cet « homicide involontaire » est dû à une « faute d'inattention ». Une inattention semble-t-il causée par l'interruption de la musique sur le téléphone mobile.

Le soir du 30 mai 2016, aux environs de 21h50, cette « inattention » va coûter la vie à un piéton de 85 ans parti sortir son chien. Il va être percuté sur un passage piéton, quai de Lorraine. Outre l'homicide involontaire qui a conduit, ce vendredi, Quentin, le conducteur, devant le tribunal, des circonstances aggravantes sont à sa charge : celles d'avoir pris la fuite, d'avoir usé de stupéfiants, puis d'avoir tenté de maquiller les impacts sur le véhicule. Ce sont des témoins et un appel anonyme qui vont mettre les enquêteurs sur la trace des deux mis en cause. Le passager avait été décrit comme une... passagère avec une queue-de-cheval. Quentin, lors de sa garde à vue, n'avait pas voulu en dire plus sur cette dernière. En fait, il voulait protéger... son cousin, Lucas, 20 ans qui était poursuivi, ce vendredi, pour « non-assistance à personne en danger ».

Pas de stress après l'accident

Le comportement post-accident des deux mis en cause fait tache. La « peur » aurait poussé les deux hommes à fuir leurs responsabilités. « *La peur, ça tétanise* », a lancé au conducteur, le procureur de la République, Laurent Couderc, « *Vous avez fui* ».

La mère de Quentin a expliqué qu'après l'accident, son fils « *n'était pas stressé, il vivait normalement* », a tenu à souligner la partie civile, Me Robert Mary. Pire, « *il s'est arrêté plus loin pour voir les dégâts à la voiture* », a ajouté Me Florence Devaux.

Lucas avait demandé une seule fois à son cousin de s'arrêter, « *mais vous n'avez pas réitéré* », a ajouté le procureur. Lucas « *ne dormait plus et il savait que c'était grave* », a rappelé son défenseur, Me Nicolas Sainte-Cluque. Finalement, le prévenu va se rendre au commissariat pour dire que la jeune fille que l'on recherchait, c'était lui.

Quant à la « *modification de l'état des lieux d'un crime ou d'un délit* », le procureur n'était pas convaincu. Quentin avait-il l'intention de changer le pare-brise afin de maquiller un délit ? En revanche, la fuite et le « *désintérêt total de la victime* » constituent des « fautes manifestes », a expliqué le procureur. Il a requis 3 ans ferme dont 1 an avec sursis à l'encontre de Quentin, en récidive légale du fait d'une précédente condamnation pour usage de stupéfiants. Pour Lucas, il a été demandé une peine de 3 mois avec sursis. Pour la défense, Me Philippe Calvet a souligné : « *La faute d'inattention n'est pas due à la drogue mais au portable* ».

Il avait en effet été démontré que la consommation des stupéfiants était antérieure à l'accident. Le tribunal a suivi les réquisitions. Quentin a été condamné à 3 ans de prison dont 1 an avec sursis et une mise à l'épreuve de deux ans. Le tribunal a décidé d'aménager une des deux années de détention ferme en assignation à résidence avec surveillance électronique. Lucas a écopé de trois mois avec sursis.

La fille de la victime avait dit : « *Je peux comprendre l'accident, mais vous ne nous avez même pas adressé un courrier* ». Quentin a présenté ses excuses à la famille de Roger Domenech qui les a rejetées. La douleur n'a pas de délai de prescription.

Finistère. Le père du bébé tué dans l'accident est décédé aussi

Ouest-France 09/06/2017

Mercredi, un dramatique accident de la route a coûté la vie à un bébé âgé de 10 mois à Pluguffan, près de Quimper (Finistère).³

Cette famille britannique circulait sur la D784 lorsqu'elle a voulu tourner à gauche : un poids lourd a percuté leur voiture par l'arrière. En état de mort cérébrale, le père est décédé. La mère, 38 ans, est toujours dans un état grave à l'hôpital de la Cavale-Blanche de Brest. Jeudi, le parquet de Quimper a ouvert une enquête pour connaître les causes de l'accident.

Le père de la famille anglaise, dont le bébé âgé de 10 mois a perdu la vie dans un accident de la route, mercredi à Pluguffan, près de Quimper (Finistère), est décédé. L'homme, âgé de 37 ans, était en état de mort cérébrale à l'hôpital brestois de la Cavale-Blanche. Son épouse âgée de 37 ans, gravement blessée, se trouve toujours à l'hôpital mais son pronostic vital ne serait plus engagé.

Une enquête ouverte par le parquet

La voiture de cette famille britannique circulait sur la D784, mercredi, lorsqu'elle a **été percutée à l'arrière par un poids lourd alors qu'elle s'apprêtait à tourner à gauche.**

Jeudi, le parquet de Quimper a ouvert une enquête pour tenter de déterminer les causes de cet accident (vitesse, défaillance technique...).

Le chauffeur encourt sept ans de prison (Ouest France 15/06/2017 Paul Pean)

Suite à l'accident mortel survenu à Pluguffan (Finistère) le 7 juin, le procureur livre ce jeudi après-midi les éléments de l'enquête. Le chauffeur qui a percuté le couple d'Anglais et provoqué la mort du père et du bébé, était en excès de vitesse, **n'avait pas respecté les temps de repos et envoyait des SMS en roulant.**

Ce jeudi, Thierry Lescouarc'h, procureur de la République de Quimper (Finistère) a communiqué les derniers éléments de l'enquête sur l'accident mortel survenu sur la D784 à Pluguffan, le 7 juin. Un chauffeur est entré en collision avec la voiture d'un couple d'Anglais. Le bébé et le père, âgé de 37 ans, sont morts. La mère a 50 jours d'incapacité totale de travail (ITT).

L'enquête révèle que le chauffeur du camion de transport d'animaux entre la Normandie et Quimperlé a commis plusieurs infractions.

Téléphone au volant

La plus importante : deux minutes avant la collision, le chauffeur était en train d'envoyer des SMS.

D'autres faits vont à son encontre.

- **Excès de vitesse** : Le routier de 27 ans était en excès de vitesse. À 90 km/h au lieu de 80 km/h. Les traces de freinage sont tardives et rien ne montre que le chauffeur a tourné le volant avant la collision.
- **Non-respect du temps de repos** : De plus, le conducteur n'a pas respecté son temps de repos la veille. Au lieu de prendre sa pause obligatoire, il a déchargé le bétail et lavé son camion pendant une heure et demie.
- **Fuite du liquide de freins** : L'examen indique également une fuite du liquide de freinage sur la remorque. Le routier travaille pour l'entreprise Le Gall.

7 ans de prison encourus

L'homme a reconnu les faits lors de sa garde à vue mercredi. En état de choc, il est suivi par un psychologue. Il a été déféré devant le juge d'instruction et placé sous contrôle judiciaire. Le parquet a ouvert une information judiciaire. Le chauffeur routier encourt une peine de sept ans de prison pour homicide involontaire aggravé.

Somme. Proche du coma éthylique, endormi au volant... et en prison

Courrier Picard 10/06/2017 Gauthier Lecardonnell

Mardi 6 juin en fin d'après-midi, Nicolas Lévêque n'a pas pu aller bien loin au volant de sa voiture. Il est sorti de chez un ami à Forest-Montiers (Somme), complètement ivre. Il a fait une marche arrière, s'est retrouvé sur la chaussée... et il s'est endormi. Quand les gendarmes sont arrivés, le moteur tournait. L'homme ne présentait aucune réaction, même quand les militaires ont actionné leur avertisseur sonore. Les pompiers ont été appelés. Quand le conducteur de la Renault 19 s'est réveillé, il a insulté et menacé gendarmes et pompiers. Les militaires ont dû faire usage de leur pistolet à impulsion électrique. Le Samarien présentait un taux d'alcool de 3,66g/l. « *C'est énorme, pas loin du coma éthylique !* », réagit la présidente du tribunal, Mme Briet ce vendredi. Nicolas Lévêque a été jugé en comparution immédiate à Amiens. « *J'ai été choqué quand les gendarmes me l'ont dit* », a commenté le prévenu.

³ Voir la revue 23 : « *Finistère. Un bébé de dix mois tué dans un accident de la route* » (20Minutes.fr 08/06/2017)

Condamné à plusieurs reprises par la justice pour des délits routiers, ce mardi il roulait encore sans permis de conduire et sans assurance. Il a été condamné à 9 mois de prison. Il a rejoint la maison d'arrêt à l'issue du procès.

Un nouvel accident mortel de rodéo, à Dreux

L'Echo Républicain 10/06/2017 Valérie Beaudoin

Juste en face de l'ancien collège Paul-Fort, dans cette petite rue tranquille de Dreux, un attroupement, des voitures garées sur les trottoirs et au milieu de la chaussée.

Vendredi 9 juin 2017, vers 21 h 30, un nouvel accident de la route vient de faire un mort. Un homme de 29 ans a fait une chute avec un buggy. Les témoins parlent d'au moins deux véhicules qui faisaient des allers et retours sur la route, avec des engins tout-terrain, « genre quads ou buggy ».

La scène est devenue familière à Dreux : chaque été, les engins tout-terrain et les moto-cross sont de sortie. Chaque été ou presque, les rodéos et les conduites à risques font un mort ou un blessé grave.

Les pompiers, les policiers de Dreux et cette foule de jeunes, de femmes, d'hommes évoquaient la victime, hier soir. Parfois dans des termes devenus trop familiers : « Il ira directement au paradis pour être mort pendant le ramadan ».

Un homme revient du travail, il veut rentrer chez lui. Inquiet : « Il y a eu un accident, j'habite juste à côté, est-ce un de mes enfants ? »

Pas cette fois. D'autres proches pleurent déjà.

Précédents.

- 8 septembre 2012 : Une fillette de 7 ans est tuée, percutée par un motard lors d'un rodéo aux Oriels.
- 8 août 2015 : Deux motards de 18 et 25 ans se tuent au cours d'un rodéo, aux Bâtes.
- 28 mai 2017 : Un Drouais de 20 ans est tué de quatre balles, lors d'un rodéo aux Oriels.

La victime avait 29 ans et venait d'être père

Il avait 29 ans et venait d'avoir un enfant. Il est mort. Pour passer le temps. C'est le temps des rodéos, à Dreux...

Le ballet incessant des quads et des motos ne se tait qu'à l'heure de la rupture du jeûne, à Dreux. Vendredi 9 juin 2017, les hurlements des pots d'échappement se sont brutalement brisés sur un énième accident. Et d'autres cris ont sidéré la ville et ses quartiers populaires. De douleur. Un nouvel enfant drouais a fracassé sa vie sur le goudron brûlant.

Vers 21h30, les sirènes de la police rejoignent le concert des cris de souffrance des proches de Hafid Merimi. Le Drouais de 29 ans vient d'avoir un accident alors qu'il circule sur le chemin de la Vaumonnaie, juste au-dessus de la rue Hoche, avec un buggy. Les efforts des pompiers restent vains : le jeune père de famille décède sur place. Dans cette rue tranquille où de jolis pavillons sont sortis de terre à la faveur des plans de rénovation urbaine, juste à côté de l'ancien collège Paul-Fort par lequel Hafid Merimi est sans doute passé, un attroupement se forme. Au sein des jeunes rompus aux conduites à risques, c'est la stupeur : « Hafid n'était pas un habitué des rodéos. Il était pas du genre à faire de la moto cross ou du quad sans casque ».

Vendredi soir, il aurait juste voulu essayer un de ces engins, « pour passer le temps ». Le temps s'est arrêté.

La consternation et la tristesse s'abattent sur le plateau Sud. Les parents de Hafid, une vieille famille drouaise des "Quatorze", sont retraités et en séjour au Maroc dans leur région d'origine, Oujda. Mais, dès vendredi soir, la maison de quartier des Rochelles accueille les proches et les amis.

Prières, condoléances, tout le monde parle en bien de ce jeune homme, « le petit dernier de la famille qui a 29 ans mais qui a l'air d'en avoir 20. Un garçon toujours souriant ».

Une toute jeune maman ajoute : « Il était un peu comme un médiateur, gentil, il réglait facilement les conflits entre les jeunes ».

Les larmes montent dans les yeux de cette femme quand elle évoque l'épouse de la victime : « Si jeune avec un bébé de six mois qui ne connaîtra pas son père ».

Les projets de circuits au point mort

La mort de Hafid Merimi ravive les blessures à peine refermées des proches des autres victimes. « Combien faudra-t-il de morts, combien de veillées de prières et de marches blanches pour que les jeunes arrêtent les conduites à risques, mettent des casques et soient prudents ? »

Ces mamans qui s'étaient mobilisées après la mort de Malik et Ilyès le 8 août 2015 se désespèrent : « les jeunes ne nous écoutent pas. En période de ramadan, c'est encore pire, ils s'imaginent tous être en état de sainteté et s'il leur arrive un accident, ils mettent ça sur le dos du destin ».

Une envie de baisser les bras d'autant que tous les projets de circuits sécurisés, de terrains de motos cross sont au point mort.

Les circonstances. La police cherche à en savoir plus sur des circonstances. Personne n'était en mesure, ce samedi 10 juin 2017, de dire comment l'accident est arrivé. D'autant que le véhicule avait disparu quand les policiers sont arrivés. Cela avait déjà été le cas lorsque Mehdi Karkas a été tué de quatre balles, le 28 mai.

Vienne. Collision lors d'un dépassement

Nouvelle République 10/06/2017

Cinq personnes, dont trois adolescents, ont été impliquées dans une violente collision, survenue à la sortie de Montmorillon, hier vers 13h15.

L'accident s'est produit sur la route de Lussac-les-Châteaux, à la hauteur de la commune de Sillars, lors d'une manœuvre de dépassement.

Selon les éléments recueillis hier, le conducteur de la voiture la plus rapide se serait rabattu brusquement pour éviter de percuter un véhicule qui arrivait en face, heurtant le monospace qu'il avait entrepris de doubler.



L'Alfa Romeo a terminé sa course dans le fossé, derrière le Renault Espace qui a fait un tête à queue.

La gendarmerie a ouvert une enquête pour établir les circonstances précises de l'accident.

Les sapeurs-pompiers de Lussac-les-Châteaux et de Montmorillon sont intervenus avec trois ambulances et un véhicule de secours routiers.

Les deux conducteurs blessés ont été pris en charge et dirigés vers les hôpitaux de Montmorillon et Poitiers. Les trois passagers de l'Alfa Romeo, les enfants du conducteur, étaient indemnes mais choqués.

Le trafic a été perturbé pendant environ une heure, les gendarmes mettant en place une circulation alternée, le temps que les deux voitures soient évacuées.

Bas-Rhin. Comment concilier âge et voiture ?

DNA 10/06/2017 Aurélien Poivret

La collision mortelle survenue jeudi au nord de Strasbourg sur l'A4, après qu'un automobiliste de 82 ans a pris l'autoroute à contresens, relance la problématique de la dangerosité supposée des personnes âgées au volant.

La scène, dramatique, ne manque pas de soulever à nouveau la délicate question des seniors au volant. Jeudi matin, un automobiliste de 82 ans est sorti à contresens de la station-service de Brumath, sur l'autoroute A 4. La collision qui a suivi a tué son épouse, Georgette Herdy, âgée de 83 ans (DNA d'hier). Seule une inattention semble, pour l'heure, expliquer le drame qui a touché le couple de Bietlenheimois.

« Il est capital que les seniors conservent leur mobilité le plus longtemps possible »

Comment concilier grand âge et voiture ? Pour Damien Juillard, enseignant de conduite à l'auto-école Didier de Strasbourg, envisager un retrait du permis de conduire aux personnes âgées n'a guère de sens, surtout si elles n'ont jamais commis d'infraction au code de la route. « On ne demande pas aux gens qui ont eu le bac de le repasser, dit-il. Et si c'était le cas, beaucoup le rateraient. »

Par contre, ce professionnel de la route verrait d'un bon œil la mise en place d'une « visite médicale adaptée » à partir de 70 ou 80 ans, accompagnée d'une « remise à niveau des acquis ». « Ces gens ont appris à conduire à une époque où la circulation n'était pas la même, où les critères d'évaluation étaient différents, rappelle le jeune homme. Ils n'avaient pas de rétroviseur à droite, il n'y avait pas de pistes cyclables... »

Ce petit stage pourrait aussi inclure une séance avec un moniteur. « Quelqu'un qui puisse dire s'ils sont en mesure ou pas de conduire », résume Damien Juillard. Le tout « sans sanction » et en « valorisant la démarche ». « Le problème, ce n'est pas la personne âgée en elle-même, conclut-il, c'est celle qui n'est plus capable. Et cela dépend de chacun. »

Ne pas faire des médecins des délateurs

« Il serait souhaitable d'instaurer un contrôle périodique systématisé, notamment sur le plan de la vue », concède pour sa part le Dr Jean-Luc Seegmuller, président d'honneur des ophtalmologistes de France. Mais le médecin rappelle que si cette mesure n'est pas prise par les autorités – contrairement à beaucoup d'autres pays en Europe –, c'est parce que « les personnes âgées ne sont pas considérablement plus dangereuses sur la route », parce qu'elles sont « des électeurs », mais aussi parce que « cela entraînerait une augmentation des dépenses de santé » et « ferait entrer les médecins dans un processus de délation ».

« Les jeunes en bonne santé sont significativement plus dangereux que les vieillards qui voient mal », rappelle finalement le Dr Seegmuller, d'autant que « la cataracte est maintenant soignée de façon courante et efficace ».

« Il est capital que les seniors conservent leur mobilité le plus longtemps possible, appuie Céline Kastner, responsable du service juridique de l'Automobile Club à Strasbourg, hostile à toute interdiction générale de conduire en raison de l'âge. En 2050, les plus de 60 ans devraient représenter 35 % des automobilistes. Pour leur qualité de vie et pour l'activité économique de nos villes, c'est indispensable qu'ils puissent se déplacer. » En 2016, environ 2 000 conducteurs ont ainsi été formés dans les « ateliers de la mobilité » dispensés par l'association strasbourgeoise. L'Automobile Club milite pour une « formation continue », avec « une remise à niveau du code » et « des informations sur la prévention ». « Une démarche volontaire, pro-active », qui inclurait un rendez-vous chez l'ophtalmologiste, un bilan de santé, un état de la consommation de médicaments... Et ce « dès 35-40 ans ».

« À partir du moment où on a son permis, on peut prendre certaines habitudes », conclut Céline Kastner, qui note aussi que les constructeurs de voitures peuvent « faciliter » la mobilité avec « des systèmes d'aide à la conduite et, à terme, des voitures autonomes ».

Accident mortel sur l'A4 : l'un des conducteurs était à contresens (L'Alsace 08/06/2017)

Une collision entre deux voitures s'est produite ce matin peu avant 10h, sur l'A4 dans le sens Strasbourg - Paris, à hauteur de Brumath. D'après les sapeurs-pompiers, qui sont intervenus en nombre sur place, l'accident a fait trois victimes : une femme de 82 ans, décédée sur place, un homme de 82 ans grièvement blessé et évacué par hélicoptère à l'hôpital, ainsi qu'un homme de 44 ans plus légèrement touché, transporté par les pompiers aux urgences.

Les gendarmes du peloton autoroutier de Schwindratzheim ont indiqué que l'accident résultait d'une collision frontale. L'un des automobilistes (le plus âgé) ayant pris l'autoroute à contresens.

La circulation sur l'autoroute A4 a été coupée durant plus d'une heure. D'importants bouchons se sont formés.

Loire-Atlantique. Voiture en contresens sur l'A 11 : un mort

Ouest France 11/06/2017

L'accident a eu lieu dans la nuit de samedi à dimanche. Un conducteur a pris l'autoroute à contresens ; dans l'autre voiture, un jeune homme de 22 ans a perdu la vie.

La collision tragique a eu lieu vers 2 h 40 du matin, dans la nuit de samedi à dimanche, sur l'autoroute A11, à hauteur de La Chapelle-sur-Erdre. Un automobiliste de 47 ans s'est engagé à contresens sur l'autoroute, dans le sens Nantes-Angers.

Un jeune homme de 22 ans qui arrivait en face, roulant d'Angers vers Nantes, n'a pu éviter la collision. Sur place, les sapeurs-pompiers, tout comme l'équipe médicale du Samu, n'ont pu que constater le décès de ce jeune homme, originaire de Vannes.

L'autre conducteur était lui aussi seul dans sa voiture. Il a été légèrement blessé, et transporté au CHU de Nantes par les pompiers.

Avait-il consommé de l'alcool ?⁴ Si c'est le cas, il pourrait être placé en garde à vue à l'issue de son hospitalisation.

Une enquête pour homicide involontaire pourrait être ouverte par la gendarmerie, en accord avec le magistrat de permanence au parquet.

Bouches-du-Rhône. Un mort dans un choc frontal entre deux voitures

La Provence 11/06/2017

Vers 5 heures du matin, un choc frontal a eu lieu sur la D28, entre Graveson et Châteaurenard, dans les Bouches-du-Rhône. Dans l'une des deux voitures impliquées, une femme de 50 ans seule est décédée malgré les efforts des pompiers arrivés sur place. Dans l'autre véhicule, les quatre personnes présentes au moment du choc ont été transportées à l'hôpital. Deux d'entre elles seraient gravement blessées.

Un bébé dans un état d'urgence absolue

Le bilan du très grave accident survenu ce matin à 4h30, sur la D28, entre Graveson et Châteaurenard, dans les Bouches-du-Rhône, est lourd. Une femme de 58 ans seule à bord d'un des deux véhicules est décédée malgré les efforts des pompiers arrivés sur place.

Dans l'autre véhicule, une fillette âgée d'un an et demi a dû être héliportée vers un hôpital de Marseille. Et trois autres personnes, des ressortissants espagnols qui travaillaient durant la saison chez des agriculteurs à Châteaurenard, ont été transportées à l'hôpital d'Avignon.

La maman, âgée de 39 ans est très grièvement blessée. Un homme de 34 ans a été blessé au bassin et un jeune homme de 15 ans est plus légèrement atteint. Les causes ne sont pour l'heure pas connues.

⁴ Dans le Courrier de l'Ouest du 12/06 : « D'après les premiers éléments de l'enquête, le quadragénaire circulait à contresens. Son dépistage d'alcoolémie a été positif. »

Accident mortel sur la D28 : le conducteur avait 14 ans (La Provence 15/06/2017 Romain Fauvet)

Ivres, ses parents l'avaient laissé prendre le volant. L'accident a fait un mort et trois blessés grave, dont un enfant de 18 mois

Un jeune homme de 14 ans a été mis en examen hier pour homicide involontaire après l'accident mortel survenu dans la nuit de samedi à dimanche, sur la Départementale 28. C'est donc bien lui qui était au volant du véhicule Renault Megane qui a quitté sa voie et percuté la voiture d'une Gravesonnaise de 59 ans, qui est décédée sur le coup. La mère et le beau-père de l'adolescent, qui étaient à bord de la Renault, ont été grièvement blessés. Fortement alcoolisés, ils avaient laissé le volant au jeune homme. La mère était montée à l'arrière de la voiture, où elle tenait dans ses bras la petite fille du couple, âgée de 18 mois. L'enfant est aujourd'hui entre la vie et la mort dans un hôpital marseillais.

Le jeune homme avait également bu de l'alcool

La famille, venue récemment d'Espagne pour travailler dans une exploitation agricole de Châteaurenard, avait passé la soirée dans des bars à Beaucaire. Le fils avait lui aussi bu de l'alcool, mais dans des proportions bien moindres que ses parents. Dans ces conditions, l'accident paraissait inévitable.

Il est survenu vers 4 h 30 du matin sur la commune de Châteaurenard, environ 500 m après le rond-point de la Crau, en direction de Graveson. La dame de 59 ans décédée à la suite du choc frontal était seule à bord de l'Alfa Romeo. Dans la voiture qui a causé l'accident, le jeune homme qui était au volant n'a été que légèrement blessé. Sa mère, âgée de 39 ans, et son beau-père, âgé de 34 ans, sont toujours hospitalisés et ne sont pas encore en état de témoigner.

Fait rarissime lié à la singularité de cette affaire, le parquet envisage également de poursuivre ces deux personnes pour homicide involontaire par manquement délibéré à une obligation de sécurité. Celui d'avoir fait conduire en pleine nuit leur fils de 14 ans, et alors que **sa petite sœur était à bord, sans siège auto.**

Indre-et-Loire. Des motards pas nombreux mais toujours en colère

Nouvelle République 11/06/2017 Vanina Le Gall

Hier encore, les membres de la Fédération française des motards en colère ont sillonné l'agglomération. Avec, toujours, des revendications.

Stop à la motophobie ! Tel était le mot d'ordre, hier, pour les hommes et les femmes qui avaient répondu à l'appel de la Fédération française des motards en colère (FFMC37). Ils étaient une centaine seulement (malgré des renforts venus de la Sarthe, du Loiret et du Cher), à la grande déception d'Olivier Lecomte coordinateur de la FFMC37 (qui regroupe aussi des motards du Loir-et-Cher).

Il constate que le nombre des revendications est inversement proportionnel à celui des motards impliqués dans les actions coups de poing et autres rassemblements revendicatifs.

À la veille du premier tour des élections législatives, la FFMC37 a choisi de rallier cinq permanences de candidats à Saint-Pierre-des-Corps, Tours et Joué-lès-Tours puis de distribuer des tracts aux badauds.

Il y a plusieurs semaines, les motards avaient adressé un questionnaire à une quinzaine d'impétrants d'Indre-et-Loire et de Loir-et-Cher sur les dispositifs « *motophobes en cours* ». Peu ont répondu. La balade d'hier après-midi était censée le rappeler à quelques-uns.

« *On pose une affiche sur leur permanence* », précise Olivier Lecomte qui s'insurge contre la dernière mesure en date : le changement des plaques d'ici le 1^{er} juillet. Elles seront désormais plus grandes, toutes identiques « *alors que les chiffres et les lettres, eux, restent de la même taille* ». Sous peine de verbalisation et de perte de points. Pour montrer leur désaccord, deux radars du périphérique devaient être bâchés.

Autre source de courroux, les interdictions de circulation qui, à l'instar de Paris, devraient se développer dans les grandes villes : « *La solution dans les villes, c'est pourtant la moto ! De nombreux pays européens ont mis en avant la circulation des deux-roues motorisés pour rendre le trafic fluide.* »

Enfin, il y a l'état des routes et des infrastructures. Avec une avancée. Une réunion s'est tenue en préfecture la semaine dernière. La FFMC37 va faire un rapport sur tous les points noirs. Il sera remis au président des maires d'Indre-et-Loire.

Côtes d'Or. La "Nuit deux roues" des motards en colère à Dijon (France Bleu 14/06/2017)

Un petit jeu de mots qui cache une énorme exaspération ! La Fédération Française des Motards en Colère de Côte-d'Or organisait ce mercredi 14 juin une "Nuit deux roues". De 18h à 22h place de la République à Dijon. C'est un clin d'œil aux "Nuits debout" contre "la loi travail" de 2016.

Pour cette "Nuit deux roues" la FFMC 21 avait lancé des invitations aux 24 maires de l'agglomération Dijonnaise - devenue "Dijon Métropole" - à André Gervais, adjoint au maire de Dijon en charge de la mobilité, à Jean-François Cortot chargé de mission sécurité routière et surtout -peut-être- aux 10 candidats au second tour des législatives de dimanche prochain (les 5 titulaires et leurs 5 suppléants). Il s'agissait en gros de leur demander ce qu'ils feraient pour les motards mais plus globalement pour les usagers de la route s'ils étaient élus à l'Assemblée nationale ?

Cette "Nuit deux roues" n'était pas une manifestation mais plutôt un mouvement statique... Avec leurs motos garées sur la place les adhérents ou sympathisants de la Fédération des Motards en Colère avaient prévus d'échanger avec les usagers de la route et les politiques. Au centre des discussions, cette alerte : l'agglomération Dijonnaise pourrait à l'instar de 25 autres agglomérations françaises mettre en application une Zone à Circulation

Restreinte. Déjà en vigueur à Paris depuis un an ces ZCR -selon la FFMC- sont ni plus ni moins des interdictions de circuler dans les centres-villes pour certains véhicules sous prétexte d'écologie.

L'un des chevaux de bataille de la FFMC: le deux roues est une solution! C'est le message qu'ils veulent faire passer aux pouvoirs publics en matière d'écologie notamment © Radio France - Thomas Nougailon
Christelle Robert chargé de communication à la FFMC 21 "une Zone à Circulation Restreinte c'est une zone où il est interdit pour certains véhicules de circuler entre 8h et 20h en semaine, cela concerne les motos d'avant 1999 et les voitures d'avant 1997". Une mesure "anti sociale" qui bannirait les véhicules les plus anciens selon la FFMC. "C'est quand même 68 euros d'amende donc ce n'est pas rien" rajoute Christelle Robert.

Les craintes des motards de voir arriver une ZCR à Dijon sont elles fondées?

Pour le savoir France Bleu Bourgogne a contacté André Gervais l'adjoint en charge de la mobilité. Il nous a assuré que "la ZCR n'est pas un problème à Dijon". Même si elle est à l'étude "nous ne sommes pas à Paris ou à Lyon. Dijon a beaucoup travaillé pour la qualité de l'air avec le tram, les bus hybrides et les divers plans de circulation mis en place. Si une ZCR devait voir le jour dans le cadre de la loi sur l'air ce serait dans l'hyper centre dont l'essentiel est déjà piéton. Les motards -a t-il rajouté- ne sont pas un problème à Dijon".

Denis Pesci, trésorier de la FFMC 21 : « *Un autre sujet qui fâche énormément: la verbalisation des motards. Ils ont l'impression que les pouvoirs publics les prennent pour des vaches à lait.* »

C'est la deuxième fois en un mois que la Fédération Française des Motards en Colère de Côte-d'Or montre ses muscles... Le 13 mai dernier, 250 motards partis du Zénith, avaient manifestés dans certaines rues de Dijon. L'opération de ce mercredi, baptisée "Nuit 2 roues" est en quelque sorte la suite de cette manifestation.

Seine-et-Marne. Deux mineurs, dont un bébé, et une femme grièvement blessés sur la D 636

La République 77 11/06/2017

Un automobiliste s'est déporté sur la gauche et a heurté trois voitures.

Un grave accident de la circulation s'est produit vers 16 h 15, sur la D 636, à hauteur de Maincy, peu avant le rond-point qui mène au château de Vaux-le-Vicomte.

Selon les constatations de police, **un automobiliste s'est déporté sur la voie de gauche pour une raison qui reste à déterminer**. Il a heurté trois véhicules qui venaient en sens inverse. La collision avec la dernière voiture a été particulièrement violente.

Les pompiers ont dû désincarcérer les victimes. Deux enfants, dont un bébé de 18 mois, ont été grièvement blessés. Ils ont été héliportés à l'hôpital Necker, à Paris.

Une femme, également dans un état grave, a été évacuée vers un autre hôpital parisien.

Le conducteur en infraction, plus légèrement touché, a été conduit au centre hospitalier de Melun. A 20 heures, la route était toujours coupée à la circulation.

Une enquête a été ouverte.

Loir-et-Cher. L'étudiante avait fauché un piéton

Nouvelle République 11/06/2017 Sandrine Satti

Tribunal correctionnel de Blois

Des cheveux blonds et bouclés qui tombent en cascade sur de fines épaules, Lydie 21 ans à peine, s'avance à la barre le regard anxieux. La jeune fille comparait pour avoir laissé ses pensées vagabonder... au point d'en perdre le contrôle de son véhicule.

C'était une journée de septembre 2015 en milieu d'après-midi. Elle sort du lycée hôtelier de Blois et roule rue Albert-1^{er}, un peu stressée par une présentation en groupe prévue le soir même. Mentalement elle passe en revue tout ce qu'elle doit mémoriser pour marquer des points. Mais elle en oublie le serpent d'asphalte qui se déroule sous ses yeux. Au détour d'une courbe légère, son véhicule échappe à son contrôle, quitte la chaussée pour mordre le trottoir et percuter de plein fouet, Frédéric, un piéton qui n'a d'autre tort que de se trouver là au mauvais endroit, au mauvais moment. Souffrant de multiples traumatismes dont une fracture du crâne, celui-ci est secouru par un passant qui le place en position latérale de sécurité en attendant les secours. La jeune conductrice reste à ses côtés.

Tombé dans le coma, le pronostic vital de Frédéric est engagé. Lydie en tremble encore. Son corps est secoué de sanglots lorsque le président évoque son pare-brise explosé. « *Après deux ans, je culpabilise encore, je n'ai vraiment rien vu...* ». Le président du tribunal entend ses regrets, mais lui pose d'emblée la question désormais récurrente dans les débats où l'inattention est le centre des attentions. « *Vous téléphoniez ?* » Lydie secoue la tête, son téléphone était dans le coffre de sa voiture. « *La vitesse peut-être ?* » interroge le juge. « *C'était limité à 50 km/h et, par habitude, je roule toujours à 40 km/h.* »

Quelques secondes d'inattention

La vice-procureure, Delphine Amacher, en profite pour pointer la responsabilité qui incombe à chaque automobiliste de garder une concentration sans faille sur son volant. « *Voilà l'illustration de quelques secondes d'inattention. Cela peut arriver à n'importe qui d'être emporté par ses pensées* ». Même si le ton est ferme, la magistrate s'avoue consciente de la détresse de la prévenue. Elle requiert quatre mois avec sursis et un an de suspension de permis.

L'avocat de Lydie, Pierre Echard-Jean, rétorque de sa cliente ne touche plus un volant depuis les faits : « *Elle a sollicité un soutien psychologique tant cette histoire l'a bouleversée. Sa famille a gardé le lien avec l'entourage de la victime et prend des nouvelles régulièrement, les assurances se sont arrangées entre elles.* »
Le tribunal a suivi les réquisitions du parquet mais a restreint la suspension de permis à quatre mois. Une dispense d'inscription au bulletin numéro 2 du casier judiciaire lui a même été accordée.

Sarthe. Une Porsche contrôlée à 209 km/h sur une départementale

Le Maine Libre 11/06/2017

Samedi, en fin de soirée, trois gros excès de vitesse ont été enregistrés sur la route départementale 20 bis, au niveau d'Yvré-l'Évêque : 171 et 170 km/heure au lieu de 90 km/heure pour deux motocyclistes sarthois ; et 209 km/h pour un automobiliste originaire de la Seine-Maritime au volant d'une Porsche 980 GT. Les trois conducteurs se sont vus retirer leurs permis.

Bouches-du-Rhône. Flashé 12 fois par le même radar (Martinique 1^{ère} 11/06/2017)

Coup de projecteur sur la mésaventure d'un automobiliste qui pourrait arriver à tout un chacun. Un conducteur marseillais a été flashé douze fois...par le même radar en seulement quelques mois.⁵

Tête en l'air ou poursuivie par la malchance ? Les justificatifs peuvent être nombreux pour un conducteur marseillais qui a été flashé douze fois en l'espace de quelques mois.

Pourtant, il ne présente pas vraiment le profil ce qu'on peut appeler un chauffard. Mais que l'on soit à 2 ou à 20 km/h au-dessus de la limite, cela reste un excès de vitesse. Dans tous les cas, le radar automatique ou la maréchaussée se chargera du rappel à l'ordre.

Mais comment a-t-il pu se faire flasher plusieurs fois ?

En fait, l'homme ignorait qu'un radar automatique avait été discrètement installé non loin de chez lui depuis le mois de novembre. De plus, les amendes ont pris près de trois mois pour arriver à destination. Il est vrai que certains ont tendance à être moins vigilants lorsqu'il ignore la présence d'un radar sur un axe qu'il emprunte quotidiennement. C'est ainsi que ce conducteur s'est fait verbaliser douze fois pour les mêmes infractions entre le mois de décembre 2016 et mars 2017.

Du coup, ce conducteur a été obligé de repasser son permis de conduire puisqu'il ne lui restait plus aucun point. Et à 135 euros l'amende, ces infractions lui ont coûté beaucoup d'argent.

Conclusion, sur la route plutôt que de lever le pied quand on voit un gendarme ou à l'approche d'un radar automatique, il vaut mieux respecter les limitations de vitesse.

Gard : à peine trois mois de permis mais contrôlé à 200 km/h au lieu de 110 (Midi Libre 14/06/2017)

Dix-huit permis de conduire ont été retirés les 10 et 11 juin dernier. Un jeune titulaire du permis de conduire a notamment été contrôlé à 200 km/h au lieu de 110.

La gendarmerie et la police ont effectué de nombreux contrôles sur les routes du département, le week-end dernier. Ils ont relevé 48 infractions dont 15 excès de vitesse, trois conduites sous l'emprise de l'alcool et trois sous stupéfiants. 27 infractions au code de la route ont aussi été relevées (portables, défaut d'assurance). 18 conducteurs ont fait l'objet d'une rétention du permis de conduire.

Deux contrôleurs bien au-delà des limites

Le samedi 10 juin, sur l'A9, à Marguerittes, un jeune titulaire du permis depuis trois mois, a été contrôlé à 199 km/h au lieu de 110. Son permis lui a été immédiatement retiré et son véhicule mis en fourrière administrative pour une durée de 7 jours. Le même jour, sur la RN106, à La Calmette, un conducteur a été contrôlé à 142 km/h au lieu de 110. Il a été contrôlé sous l'empire d'un état alcoolique et positif aux stupéfiants.

Loir-et-Cher. Week-end meurtrier sur les routes du département

Nouvelle République 12/06/2017 Lionel Oger

Deux jeunes conducteurs ont perdu la vie, samedi, d'abord à Candé, puis à Blois. L'un suite à une perte de contrôle, le second dans une collision.

Le week-end a été dramatique sur les routes du département alors même qu'un accident mortel s'était déjà produit, jeudi, à **Nouan-le-Fuzelier**.

Ce sont les jeunes qui ont payé un lourd tribut.

Le premier accident s'est produit, tôt samedi matin, entre **Candé-sur-Beuvron** et Chailles.

Cinq amis rentraient d'une discothèque de Bléré quand le conducteur âgé de 20 ans a mordu l'accotement **après un moment d'inattention**.

La voiture a quitté la route et effectué plusieurs tonneaux. L'automobiliste et une passagère ont été éjectés. Le premier qui demeurait à Cour-Cheverny est mort sur le coup. Grièvement blessée, la passagère domiciliée à Blois et âgée de 21 ans, a été hospitalisée. Son état, bien que toujours préoccupant, s'était stabilisé hier. Les trois autres occupants ont été plus légèrement blessés.

⁵ Voir la revue 15 : « *Flashé 11 fois sur l'A50 par le même radar à Marseille* » La Provence 13/04/2017 Florent Bonnefoi

Le deuxième accident est survenu à **Blois** dans la soirée de samedi aux environs de 21 h 30. C'est un jeune homme de 28 ans qui a perdu la vie. La victime circulait sur un scooter de 500 cm³, sur l'avenue Maunoury lorsque la collision s'est produite avec une Citroën Berlingo qui s'engageait sur l'avenue depuis le boulevard Carnot.

Le pilote du scooter est décédé malgré l'intervention rapide des pompiers et du Smur. La conductrice, âgée de 60 ans, a été transportée en état de choc aux urgences du centre hospitalier. L'accident a provoqué l'arrivée de nombreux proches et amis de la victime qui se sont ensuite rendus à l'hôpital. La police était présente pour prévenir tout débordement, mais aucun incident n'a été constaté.

Nouan-le-Fuzelier : Un mort dans un choc entre un camion et une auto (NR 09/06/2017)

Un choc frontal s'est produit, hier soir, sur la D 2020, entre un camion et une voiture. Le conducteur de la voiture âgé de 51 ans est décédé.

La route départementale 2020, reliant Vierzon et Orléans est un axe très fréquenté. Hier soir, à l'approche de Nouan-le-Fuzelier, sur une longue ligne droite, la D 2020 a tué.

Il était environ 17 h, quand un choc frontal s'est produit entre un camion et une voiture. Le poids lourd circulait du sud vers le nord. Les secours – huit gendarmes des brigades de Lamotte-Beuvron et de Neung-Beuvron et du peloton motorisé, quatorze pompiers des casernes de Romorantin, Nouan, Mennetou-sur-Cher et une ambulance du Cher et l'équipage de l'hélicoptère du SAMU – n'ont pu que constater le décès du conducteur à leur arrivée. La victime, un homme de 51 ans, était originaire de La Ferté-Imbault. Le chauffeur du camion, originaire de Serbie, n'a pas été blessé, mais est ressorti choqué de l'accident.

Les premières constatations sur place laissent penser **l'automobiliste de la voiture s'est déporté sur sa gauche**, le poids lourd n'ayant pas pu éviter le choc. Des analyses de sang seront effectuées sur les deux conducteurs.

Le temps de l'intervention des secours, la route a été totalement bloquée à la circulation. Une déviation a été mise en place au nord comme au sud de l'axe routier.

Blois : collision mortelle sur l'avenue Maunoury (NR 11/06/2017)

Un dramatique accident a coûté la vie à un homme de 28 ans, ce samedi 10 juin, suite à une collision entre un scooter et une voiture à l'angle de l'avenue Maunoury et du boulevard Carnot à Blois.

La route a fait une troisième victime cette semaine. Après les drames survenus jeudi à Nouan-le-Fuzelier et samedi à l'aube à Candé-sur-Beuvron, c'est un jeune homme de 28 ans qui a perdu la vie samedi soir à Blois, peu après 21h30. La victime circulait sur un scooter de 500 cm³, sur l'avenue Maunoury lorsque la collision s'est produite avec une Citroën Berlingo qui s'engageait sur l'avenue depuis le boulevard Carnot.

Le pilote du scooter est décédé malgré l'intervention rapide des pompiers et du Smur. La conductrice âgée de 60 ans a été transportée en état de choc aux urgences du centre hospitalier. L'accident a entraîné sur les lieux l'arrivée de nombreux proches et amis de la victime qui se sont ensuite rendus à l'hôpital. La police était présente pour prévenir tout débordement mais aucun incident n'a été constaté.

Le commissariat de Blois a ouvert une enquête pour établir les circonstances de cet accident mortel sur les bases des constatations réalisées sur place et des prélèvements effectués sur les deux conducteurs.

Candé-sur-Beuvron : Un mort et quatre blessés dans la perte de contrôle (NR 11/06/2017)

Drame de la route, hier matin. Un jeune automobiliste est mort, ses quatre passagers ont été blessés dont une jeune fille très grièvement.

Le bilan de l'accident survenu, ce samedi matin, vers 6 h 30, sur la levée de la Loire (D 173), entre Candé-sur-Beuvron et Chailles fait état d'un mort et quatre blessés dont un dont l'état inspirait beaucoup d'inquiétude, hier. Le véhicule transportait trois garçons et deux jeunes filles âgés de 19 à 22 ans, tous demeurant à Blois, sauf le conducteur domicilié à Cour-Cheverny.

Selon les premiers éléments de l'enquête, le groupe rentrait d'une soirée passée dans une discothèque de Bléré (Indre-et-Loire). Le drame s'est produit non loin de l'ancienne boîte de nuit le Chariot au lieu-dit « Terres-de-la-Borde ». Suite à une perte de contrôle en sortie de virage, la Peugeot 106 a mordu l'accotement, puis a effectué une sortie de route. La voiture s'est immobilisée après plusieurs tonneaux. Deux des occupants ont été éjectés. Le conducteur âgé de 20 ans est décédé peu après son arrivée au centre hospitalier de Blois. Une jeune fille de 21 ans qui se trouvait à l'arrière a été grièvement blessée après avoir été éjectée. Elle a été hospitalisée dans un état grave. Son pronostic vital était engagé indiquait, hier, la gendarmerie.

Les trois autres blessés étaient conscients lors de l'intervention des secours, ils ont tous été transportés au centre hospitalier de Blois.

Les pompiers de Chailles, Veuzain, Ouchamps et Blois (Sud et Nord) commandés par le lieutenant Thierry Cormier sont intervenus avec cinq ambulances tandis que le Smur de Blois a dépêché deux équipes médicales sur les lieux du drame.

Les gendarmes de la communauté de brigades de Veuzain-Herbault ont ouvert une enquête pour établir les circonstances de ce dramatique accident.

Il s'agit du deuxième accident mortel survenu cette semaine après le décès, jeudi après-midi, d'un habitant de La Ferté-Imbault suite à une collision avec un poids lourd à Nouan-le-Fuzelier.

Loir-et-Cher. " Votre voiture, c'est une poubelle ! "

Nouvelle République 12/06/2017

Tribunal correctionnel de Blois

Le crâne rasé et les bras couverts de tatouages, Dimitri est au bord des larmes en pénétrant dans le box. Cet homme de 34 ans a été interpellé, mercredi 7 juin, vers 16 h, par les policiers de Blois au volant d'une Opel Vectra. Enfin ce qu'il en reste.

La voiture n'a pas manqué d'attirer l'attention avec son pare-brise étoilé, un rétroviseur manquant à l'appel et ses pneus lisses. Or Dimitri conduisait malgré une annulation de permis prononcée en 2015, il n'avait ni assurance, ni contrôle technique à jour et la carte grise était encore au nom de l'ancien propriétaire.

« C'est normal, je venais de l'acheter dans la journée à Romorantin. Je voulais juste la retaper pour la revendre. Normalement, la voiture aurait dû être ramenée par un copain. »

La présidente Anne Richard fronce les sourcils : « Votre voiture, c'est une poubelle roulante ! Vous avez eu de la chance de ne pas avoir d'accident. »

Dans la cellule du commissariat, le jeune homme s'est montré très agité. « Je suis en déprime depuis que ma copine est partie. » Son casier comporte 17 mentions et le rapport fait état d'une addiction ancienne au cannabis. Le ministère public, représenté par Jean Demattéis, doute que Dimitri a acheté la voiture trois heures avant le contrôle. Il réclame six mois de prison plus l'exécution de six autres mois liés à une précédente condamnation et la confiscation du véhicule.

En défense, M^e Nadja Agzanay trouve les réquisitions sévères. Elle demande au tribunal de croire son client au sujet de la carte grise et insiste sur ses efforts d'insertion. En larmes, Dimitri supplie le tribunal : « Ne m'envoyez pas en prison, je suis en train de m'en sortir. »

Appel en partie entendu, l'homme a été condamné à un total de sept mois d'emprisonnement à effectuer sous le régime de la semi-liberté. En revanche, sa voiture a été confisquée.

Morbihan. Motard décédé à Larmor-Plage : une septuagénaire condamnée

Ouest France 12/06/2017

Un véhicule conduit par une Larmorienne âgée de 78 ans avait percuté une moto en juillet 2016. Le pilote était décédé. L'automobiliste, ce lundi, a été condamnée par le tribunal de Lorient.

Le 26 juillet 2016, alors qu'elle regagnait son domicile de Larmor-Plage au volant de sa voiture, une septuagénaire avait coupé la voie et tourné à gauche.

Un motard qui arrivait en face n'avait pu éviter la collision. Il était décédé lors de son transport au CHU de Rennes.

Expertises de la vitesse

« Normalement, vous auriez dû voir la moto », avait relevé la présidente du tribunal. L'automobiliste assurait que le cyclomotoriste « arrivait très vite », ce que deux expertises avaient contredit.

Lourdes indemnités

Le tribunal de Lorient, ce lundi, a condamné la septuagénaire à six mois de prison avec sursis et à six mois de suspension de permis.

Les cyclistes et le Code de la route

Le Repaire des motards 12/06/2017 Alexis Ferrant

Les règles de circulation et sanctions liées aux vélos

Verbalisations et suspensions de permis en cas d'infractions

Avec la mise en place des vélos en libre-service dans les grands centres urbains, le nombre de cyclistes a grimpé dans les villes et avec eux quelques comportements à risques. Pourtant, le cycliste est un usager de la route comme les autres qui se doit de respecter le Code de la Route.

Que dit la loi ?

L'article R311-1 du Code de la Route définit le cycle comme un "véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles".

Techniquement, les usagers de ce type de véhicule sont censés respecter toutes les règles du Code de la Route, sauf lorsque la mention contraire est précisée. En cas d'infraction, le cycliste peut ainsi être verbalisé et puni d'amendes forfaitaires allant de la première à la quatrième classe. Feu de signalisation non respecté, circulation sur les trottoirs, non-respect des priorités, usage du téléphone... le cycliste est verbalisé comme tous les conducteurs.

Contraventions	Amende forfaitaire minorée	Amende forfaitaire	Amende forfaitaire majorée
1 ^{ère} classe (hors stationnement)	-	11 €	33 €

2 ^e classe	22 €	35 €	75 €
3 ^e classe	45 €	68 €	180 €
4 ^e classe	90 €	135 €	375 €

Pas de perte de point, mais des suspensions

Pour autant quelques exceptions sont de rigueur au niveau des verbalisations. Ainsi, le cycliste n'est pas concerné par les infractions relatives aux excès de vitesse qui ne concernent que les véhicules à moteur. De même, il ne peut pas être puni par un retrait de point sur son permis de conduire, s'il en dispose bien. En revanche, les peines de suspensions de permis peuvent tout à fait s'appliquer aux cyclistes.

Prendre un vélo après une soirée bien arrosée peut sembler être une bonne alternative à son véhicule motorisé, mais en cas de contrôle par les forces de l'ordre, surtout en récidive, le permis pourra alors être suspendu. On préférera donc un taxi ou les transports en commun.

Les équipements obligatoires

Par ailleurs, le cycliste doit également disposer d'un équipement obligatoire et peut être verbalisé en cas d'absence de ce dernier. Les équipements obligatoires des cyclistes comprennent :

- Deux freins à l'avant et à l'arrière
- Un feu avant jaune ou blanc et un feu arrière rouge
- Un avertisseur sonore
- Des catadioptres rouges à l'arrière, blanc à l'avant, orange sur les côtés et pédales
- Le port d'un gilet réfléchissant hors agglomération de nuit et lorsque la visibilité est insuffisante
- Le port d'un casque pour les enfants de moins de 12 ans

Les règles de circulation

Enfin, ces usagers doivent également respecter des règles de circulation spécifiques. Ils ne doivent pas circuler par groupe de plus de 10 personnes, ils doivent se placer en file indienne lorsque la nuit tombe ou qu'un véhicule motorisé souhaite passer et ne doivent jamais circuler à plus de 2 de front.

Depuis janvier 2012, une nouvelle signalisation a été mise en place aux carrefours. Les mairies peuvent désormais ajouter à un carrefour ou un feu tricolore une signalisation exclusive aux cycles autorisant le "tourne-à-droite" ou le "tout droit".

Si les pistes cyclables sont interdites aux autres véhicules, elles ne sont cependant pas systématiquement obligatoires pour les vélos. En effet, l'obligation d'emprunter les aménagements cyclables n'est plus automatique et désormais définie par la préfecture. On reconnaît une piste obligatoire par la présence d'un panneau rond.

Lorsque le panneau est carré, la circulation sur cette voie réservée est facultative.

Bien entendu, les usagers motorisés ont eux aussi des comportements à adopter face aux cyclistes.

Puisqu'ils doivent suivre le Code de la Route de la même façon, ils doivent être pris en compte de la même façon qu'un autre véhicule dans la circulation, notamment en ce qui concerne les règles de priorité.

Enfin, en cas de dépassement, il faut laisser au moins un mètre d'espacement avec le cycliste en ville et 1,5 mètre hors agglomération.

Lot-et-Garonne. Ça roule pour la seconde journée des motards

La Dépêche 12/06/2017 Sébastien Bouchereau

Les gendarmes ont partagé hier leur expérience de la sécurité avec quelque 160 motards sur les routes du département et sur les installations militaires de Brax.

C'est sous un soleil caniculaire que s'est déroulée hier la 2^e Journée des motards. Elle a impliqué quelque 160 participants qui ont sué sous les blousons et les casques tout en profitant des bons conseils des motards de la gendarmerie, à l'initiative de cette remarquable opération de prévention.

Cette journée s'est déroulée sous la forme d'un rallye et d'ateliers de conduite. Organisée par l'Escadron départemental de sécurité routière (EDSR), elle s'est tenue avec le concours de nombreux partenaires, dont le 48^e Régiment de transmissions d'Agen (qui a ouvert pour la circonstance son terrain de Brax), le Service départemental de secours et d'incendie (Sdis), l'IUT Gaco et l'école informatique InTech Info, les associations Motards du 47 et Assur ou encore Groupama. Les motards inscrits à cette opération s'étaient donné rendez-vous hier à 8 heures sur le terrain militaire de Brax où un dossard leur a été remis. Un petit déjeuner leur a ensuite été offert, puis les participants se sont divisés en groupes de 6 à 8. Neuf groupes ont participé le matin à des ateliers techniques de conduite, les neuf autres partant sur les routes de Lot-et-Garonne, encadrés par des motards de la gendarmerie – un parcours de 96 km pour travailler les trajectoires de sécurité. Dans l'après-midi, les rôles ont été inversés : ceux qui avaient roulé le matin se sont mis aux sateliers sur le grand terrain goudronné de Brax, les autres partant à leur tour sur les routes. Plusieurs ateliers de pilotage étaient proposés, sous l'encadrement des gendarmes : parcours entre des plots, gymkhana à une vitesse soutenue, slalom «double alpha», évitement d'obstacle, freinage d'urgence, etc.

Atelier code de la route

Des parcours pas si faciles nécessitant une vraie finesse dans le pilotage et la maîtrise de sa vitesse. Ces manœuvres ont fait office de piqûres de rappel à ceux qui avaient passé leur permis des dizaines d'années plus tôt, mais ont également été très appréciées par ceux qui conduisent un deux-roues depuis peu de temps ou qui sortent rarement la moto du garage. Idéal pour reprendre confiance et bénéficier de conseils de «pros», notamment sur les points d'entrée et de sortie des virages. Un atelier code de la route (avec Assur) était aussi

proposé. Les pompiers ont sensibilisé sur les secours à apporter à un motard accidenté, par exemple sur le retrait du casque sur un blessé ou les gestes de premiers secours. Cette 2^e Journée des motards s'est également voulue conviviale. Repas du midi pris en commun, sous les arbres, DJ pour assurer l'ambiance musicale, exposition de motos étaient au programme, ainsi qu'un petit concours de connaissances «moto» organisé par les étudiants présents hier à Brax. Un questionnaire à points, qui s'est soldé par un sympathique remise de lots en fin d'après-midi. À noter aussi que des fonds ont été récoltés par l'association Motards du 47, pour financer une action de loisirs au profit d'enfants trisomiques.

Car cela mérite d'être rappelé : les motards ont du cœur. Du cœur, et une certaine fraternité entre pilotes : hier, qu'importait la couleur du blouson ou de l'uniforme. Il n'y avait bien que des motards, soucieux de leur sécurité et de celle des autres, et en cela l'opération est une remarquable réussite. Et un bon coup de pub pour la gendarmerie.

Mais alors, qu'il a fait chaud...

Gers. Motards et motards ensemble sur la route (Journal du Gers 13/06/2017)

Pour une route plus sûre

Le dimanche 11 juin 2017 l'Escadron Départemental de la Sécurité Routière du Gers (EDSR32) a organisé une action de sensibilisation au profit de l'Association des Motards Gersois "les bielles d'Auch".

L'approche du printemps favorise la reprise de la moto !

Dans ce cadre, l'EDSR du Gers a participé pour la deuxième fois à une journée dédiée à la reprise en main de la moto pour reprendre la route dans les meilleures conditions possibles.

Au cours de cette rencontre entre motards de la gendarmerie, monsieur moto de la préfecture du Gers et 15 motards civils de l'association, une partie théorique et pratique leur étaient proposées, portant sur le rappel de la position idéale de conduite et sur la trajectoire de sécurité.

Par groupe, encadré par deux motocyclistes de l'EDSR, chaque motard a ainsi pu découvrir l'application des rappels théoriques sur un itinéraire du département. Au total, chaque motard a pu parcourir en moyenne une centaine de kilomètres.

Rappel

Réservoir à ras bord, gazole par dessus bord, fluide hydraulique, motard dans le décor !!!!

Pas de différence entre un motard civil et un motard gendarmerie, la route est la même pour tous. Cas concret hier vers 16h00 sur la RD 632 à la sortie de Lombez vers Boulogne sur Gesse, la fuite d'huile hydraulique sur la chaussée aurait pu être fatale pour le gendarme motocycliste de la bmo d'AUCH. Heureusement, son équipement la protégé, il s'en sort avec quelques contusions.

Agriculteurs, entrepreneurs, particuliers, routiers, transporteurs, agissons contre les pertes de gazole, d'huile et de fluide hydraulique sur la route.

Ensemble pour une route plus sûre.

Nord. L'automobiliste blessé par balle avait foncé sur les policiers

La Voix du Nord 12/06/2017 Robert Lefebvre

Le jeune homme de 22 ans grièvement blessé par balle dimanche soir est toujours hospitalisé mais son pronostic vital n'est plus engagé. Dimanche soir, il a délibérément foncé sur les policiers qui tentaient de l'interpeller.⁶

Tout commence vers 19 heures dimanche dans le quartier du Sartel-Carihém à la limite de Roubaix et Leers. Une patrouille de la brigade anti-criminalité veut contrôler les quatre occupants d'une Clio noire. Mais le conducteur refuse d'obtempérer. La voiture prend la fuite. Les policiers suivent le véhicule tout en donnant sa progression aux autres équipages présents sur le secteur. Un équipage de la brigade spécialisée de terrain se positionne alors boulevard Mendès-France à Wattrelos et fait barrage.

À l'approche du véhicule en fuite, les policiers quittent leur véhicule pour mettre en place une herse DIVA permettant de crever (sans risque) les pneus de la voiture du fuyard. La Clio percute de plein fouet la voiture des policiers. Son conducteur fait alors marche arrière et percute un poteau et un grillage, avant de repartir en marche avant et de foncer sur les policiers se trouvant face à lui. Ces derniers ouvrent le feu. Au total, cinq coups sont tirés.

La Clio poursuit sa route jusqu'à la rue Jules-Guesde, à la frontière avec Herseaux (B). Les quatre individus y sont finalement interpellés. C'est alors que les policiers découvrent que le conducteur a été grièvement blessé d'une balle au thorax. Le jeune homme, âgé de 22 ans, a été médicalisé sur place avant d'être transporté dans un état grave au CHR de Lille. Ce lundi matin, ses jours n'étaient plus en danger.

Les trois autres occupants du véhicule sont actuellement en garde à vue. Les policiers cherchent à déterminer les raisons qui ont amené les quatre individus à prendre autant de risques pour échapper aux forces de l'ordre.

Parallèlement, comme c'est le cas à chaque fois qu'une personne est blessée par les forces de l'ordre, une enquête a été ouverte par l'inspection générale de la police nationale sur les circonstances qui ont amené les fonctionnaires à ouvrir le feu.

⁶ Voir la revue 22 : « Haute-Garonne. Un chauffard en fuite abattu par la police » La Dépêche 31/05/2017 Claire Lagadic

Hérault. Famille décimée dans un accident à Frontignan : les pompiers "marqués à vie"

Midi Libre 12/06/2017 Yanick Philipponnat

Le lieutenant-colonel Éric Hatterer, médecin anesthésiste et urgentiste, pompier au sein du Sdis 34, est intervenu sur le drame de Frontignan (Hérault), le 22 mai. Il témoigne...

"Les enfants, ça te marque à vie. Je me souviens de tous ceux que j'ai ramassés, le lieu, les circonstances, parce que ce n'est pas normal, ce n'est pas acceptable, on doit les protéger des accidents. Moi j'en ai vu plein, mais je pense aux jeunes collègues qui étaient avec moi à Frontignan." Le lieutenant-colonel Éric Hatterer, médecin anesthésiste et urgentiste, pompier au sein du Sdis 34, parle d'une voix posée, tout en maîtrise.

Quatre débriefs ont été organisés pour soutenir les plus choqués

Derrière l'horreur des accidents de la route, il y a des vies brisées, bien sûr. Mais aussi les équipes de premiers secours qui ne sortent pas indemnes d'une intervention comme celle du 22 mai à Frontignan (Hérault) où une famille a été décimée dans une collision avec un camion. Depuis, quatre débriefs ont été organisés pour soutenir les plus choqués.

Une famille décimée⁷

Le terrible accident est survenu le lundi 22 mai, dans l'Hérault, à Frontignan, près de Sète. Une famille sétoise, qui tenait un restaurant asiatique, et qui se trouvait dans la même voiture, a été décimée après avoir percuté un camion qui arrivait dans l'autre sens.

Une petite fille âgée de 2 mois, sa maman et son papa, âgés de 39 et 32 ans, ainsi que sa grand-mère de 66 ans, ont perdu la vie. L'oncle de 43 ans a été grièvement blessé tout comme le petit de 3 ans, qui souffre de multiples fractures et dont le pronostic vital reste très réservé.

"Certains qui étaient à proximité ont été détournés sur l'accident, ils ne savaient pas ce qu'ils allaient voir, nous oui", poursuit Éric Hatterer. Cet après-midi-là, le médecin de clinique, 52 ans, a pris son tour de garde sur la base de la Sécurité civile, près de Montpellier, comme il le fait deux ou trois jours par mois. Depuis vingt-cinq ans maintenant, il décolle avec le Dragon 34, l'hélicoptère rouge et jaune mobilisé pour les missions les plus graves ou pour rallier les endroits les moins accessibles.

"D'emblée, on nous a annoncé trois morts"

"On a reçu l'appel et d'emblée on nous a annoncé trois morts et trois personnes en urgence absolue, on savait qu'il y avait des gamins... On a décollé aussitôt", raconte le médecin. Sans angoisse particulière, assure celui qui est notamment intervenu sur les 23 morts de l'accident de bus de l'A9, à Roquemaure, en juillet 1995.

"Il faut aller au secours, c'est la passion du boulot", dit-il modestement. En 7 minutes, avec une infirmière et un autre médecin urgentiste, ils sont sur zone et il faut déjà lutter contre le temps, la fameuse golden hour théorisé par les Américains : "Si tu amènes le patient au chirurgien dans l'heure, tout espoir est permis. Au-delà, le taux de mortalité augmente énormément", décrypte l'urgentiste.

De l'hélicoptère, l'équipe voit toutes les sirènes qui convergent vers le lieu d'impact et aperçoit du ciel la voiture familiale pulvérisée, "qui a réduit de moitié en taille...". Sur place, il y a déjà un bébé sous un drap blanc et deux autres corps. Et puis cette petite victime de 3 ans sur laquelle il va alors tout tenter avec un médecin du Samu. "Il était difficile à conditionner, à intuber, il saignait énormément du visage, il avait la face explosée..."

Une vingtaine de minutes plus tard, le garçonnet est finalement évacué dans le Dragon 34, destination les urgences une poignée de minutes plus tard. Juste à temps pour respecter l'heure dorée. Éric Hatterer, lui, est retourné à la base hélico, pour reconditionner son matériel, remplacer les médicaments et être prêt à repartir.

"Tu y penses le soir, reconnaît-il. Pour les enfants, le plus dur, c'est d'aller voir la famille, le père ou la mère et leur dire : *Le petit est mort.*" "

"Il faut peut-être vous attendre au pire"

Depuis le 22 mai, le médecin a participé aux séances de discussion avec ses jeunes collègues pompiers "qui ont vu le carnage et qui ne s'y attendaient pas". Pour leur parler de son expérience, de comment on se protège. Tout en les prévenant, quelque peu pessimiste : "Il faut peut-être vous attendre au pire, quand on voit ce qui s'est passé à Paris ou Londres."

Colonel Soler : "Les faire revenir en douceur chez les vivants"

Le docteur Soler a créé la cellule médico-psychologique du Sdis 34.

Colonel Soler, comment avez-vous pris en charge les pompiers intervenus à Frontignan ?

Dans l'Hérault, nous avons créé voilà quinze ans une cellule médico-psychologique au Sdis 34 après la mort d'un adjudant-chef : toute sa caserne était sidérée, n'allait pas bien et il n'existait rien pour aider les équipes. Nous avons formé non pas des psychologues mais des médecins et des infirmiers du Sdis qui connaissent le terrain. L'idée est d'apporter des réponses aux pompiers quand ils ont besoin de nous parler parce que l'intervention a été traumatisante. Pour Frontignan, il y a eu quatre morts, l'objectif était de les faire revenir en douceur chez les vivants.

C'est-à-dire ?

Nous avons d'abord fait un "defuzing" à chaud, juste après l'intervention, à la caserne : on laisse parler les gens librement mais tout le monde doit s'exprimer. Ils ont vu la mort en direct, c'est difficile. On reconvoque ensuite les gens dix jours plus tard et on fait le débriefing : on les amène, en insistant, à raconter ce qu'ils ont vu, vécu,

⁷ Voir la revue 19 : « *Hérault: 4 morts dans un accident sur la route* » LeFigaro.fr avec AFP 22/05/2017

ressenti. Pour qu'ils comprennent qu'ils ne sont pas les seuls à avoir ce ressenti. Il faut alors les ramener à la réalité, on les fait regarder vers l'avant, c'est l'atterrissage en douceur.

Quels sont les risques ?

Ils peuvent avoir des obsessions, des addictions, de la dépression, des phobies de l'odeur, de la vision ou même des sonorités. Certains ont vu l'horreur de très près comme ceux qui ont essayé de réanimer le nourrisson décédé, ils peuvent ressentir de l'impuissance, de l'injustice. Quand un pompier sort un enfant mort d'une voiture, à qui il va penser ? À ses enfants, il y a des mécanismes de transfert. Enfin, on continue à surveiller les équipes et si un s'isole, a perdu le sourire, la parole, on l'oriente vers des soins psychologiques.

Ain. Un accident sur dix lié à l'usage du téléphone au volant

Le Progrès 12/06/2017

Un enfant qui traverse la chaussée ou une voiture devant qui freine brusquement et c'est le drame. Le conducteur distrait par son téléphone n'a pas le temps de réagir.

Début juin dans le Bugey, un jeune conducteur est mort après que sa voiture a percuté de plein fouet un camion arrivant en face. Il était occupé à envoyer un SMS.

En 2016, près d'un accident sur dix était lié à l'usage du téléphone au volant. Dans le cadre du plan d'urgence pour la sécurité routière, gendarmes et policiers multiplient les contrôles.

(suite réservée aux abonnés)

Conduite automobile : décrochez donc vos portables (Destination Santé 12/06/2017)

L'Association Prévention routière s'inquiète de plus en plus de l'utilisation des smartphones au cours de la conduite automobile. A tel point qu'elle vient de lancer une campagne de sensibilisation « Jamais seul sur la route », et propose plusieurs mesures concrètes.

Selon l'Association Prévention routière, 4 conducteurs sur 10 utilisent leur téléphone au volant en le tenant en main contre 10% avec un kit mains libres (lesquels sont interdits). Sans oublier que près d'un tiers pianote des SMS. Par ailleurs, l'association a constaté que certains automobilistes effectuaient différentes utilisations simultanément. Autrement dit 9 sur 10 utilisent leur smartphone au volant comme dans la vie courante.

Pas de smartphone au volant

Sur près de 20 000 observations, 7% des conducteurs ont été vus au téléphone alors que leur véhicule était en mouvement, un taux qui double (13%) à l'arrêt (feu rouge, bouchons, Stop...). Ces chiffres contrastent avec les résultats des enquêtes publiées par la Sécurité routière jusqu'en 2012, qui montraient que 2% des conducteurs utilisaient leur téléphone en conduisant en ville.

Tout aussi préoccupant, les observations faites par l'association dévoilent que la présence d'un passage piéton ne modifie pas le comportement des conducteurs : 7,3% utilisaient leur téléphone en croisant un passage piéton contre 6,6% en l'absence de passage piéton. La circulation dense n'est pas plus un frein à l'utilisation du smartphone, puisque 9% l'utilisaient lorsque la circulation était dense contre 5,4% quand celle-ci était plus faible.

Une formation sur le risque du téléphone au volant ?

Alors qu'une majorité de Français (57%) est incapable de passer une heure sans consulter son téléphone et que 9 sur 10 avouent prendre leur téléphone lorsqu'ils se sentent seuls, l'association se mobilise. Elle lance une campagne de sensibilisation pour rappeler que sur la route nous ne sommes jamais seuls ! Un film de 30 secondes diffusé dans un premier temps sur les réseaux sociaux, puis à la télévision met en évidence les situations de dépendance au smartphone et l'impossibilité de s'en détacher y compris quand les conditions deviennent dangereuses...

Que l'on soit automobiliste, motard, cycliste ou piéton, le site jamaisseulsurlaroute.fr propose des conseils pour « décrocher » lorsque l'on est sur la route ou dans la rue, et un test pour évaluer son niveau d'addiction !

Par ailleurs, l'association s'engage à mener des actions de sensibilisation et formule plusieurs recommandations aux pouvoirs publics :

- Instaurer dans le cadre de la formation au permis de conduire, un module de sensibilisation spécifique sur le risque du téléphone au volant ;
- Imposer le droit à la déconnexion pour les salariés dans le cadre de leurs trajets professionnels ;
- Généraliser au sein des véhicules les applications paramétrables et automatiques permettant le blocage des distracteurs au volant (hors GPS, kit mains libres...) ;
- Créer un panneau « d'avertissement » pour alerter les piétons sur les risques liés à l'usage du téléphone.

Innov+, la technologie contre la somnolence au volant

Les Echos 12/06/2017

La start-up Innov+ développe une solution qui permet de détecter les signes de somnolence au volant, grâce à un boîtier connecté équipé d'une caméra et de capteurs.

En France, plus de 90% des accidents de la route sont dus à -au moins- un facteur humain, selon les chiffres de la Prévention routière. Parmi eux, sur l'ensemble du réseau, la fatigue au volant est en cause dans 9% des décès. Une proportion qui monte à 18% sur autoroute.

Le danger survient aussi bien de jour que de nuit. C'est ce constat qui a motivé la création, au printemps 2014, de la start-up Innov+. Pour son cofondateur et CEO, Stéphane Arnoux, qui travaillait déjà dans le monde de l'automobile, l'objectif était alors « de répondre au problème d'endormissement que rencontrent certains automobilistes, grâce à l'analyse faciale ».

Pour mettre ainsi le face tracking et l'intelligence artificielle au service de la sécurité routière, la jeune société a créé Toucango, un dispositif composé d'un boîtier connecté, d'une caméra et de capteurs. Il s'installe sur le tableau de bord du véhicule, comme un GPS. Le logiciel intégré au boîtier pilote le capteur.

« *Le système est capable de détecter les changements du rythme oculaire ou les hochements de tête grâce à la caméra qui est orientée vers le visage du conducteur* », explique Stéphane Arnoux. En cas d'anomalie, des alertes sonores et visuelles interviennent rapidement pour signaler à l'automobiliste qu'il est temps, au moins, de s'arrêter faire une pause. Ou qu'il ferait mieux de garder les yeux rivés sur la route plutôt que sur son téléphone portable. Toucango peut également intégrer un bracelet connecté qui vibrera en cas de doute sur la concentration du conducteur.

Une offre B to B

Avec Toucango, qui a nécessité trois ans de développement, Innov+ entend aller plus loin que les dispositifs existants qui, pour prévenir l'endormissement au volant, analysent davantage le comportement de la machine que celui de l'humain.

La société s'intéresse pour l'heure au marché du B to B, « *principalement sur trois segments, détaille Stéphane Arnoux : le transport de voyageurs, le marché du poids-lourd et la sécurité des salariés avec les flottes de véhicules d'entreprise* ».

Toucango, dont la phase de lancement commercial est amorcée depuis le début de l'année, est utilisée par de grandes entreprises telles que Transdev (transport routier de voyageurs par autocar), Cetup (transport en urgence de produits, documents ou matières sensibles) et plus récemment Enedis. Chez cette dernière, Innov+ équipe actuellement une dizaine de véhicules en région Bourgogne afin de sécuriser les trajets des techniciens en intervention. Il s'agit d'un test afin d'évaluer l'apport à la sécurité du dispositif tout en accompagnant sa mise au point.

La start-up, qui compte sept salariés, est basée à SupOptique sur le campus de Paris-Saclay, au sud de la capitale. Elle propose sa solution à l'achat ou à la location (40 euros par boîtier par mois et par véhicule). Après avoir levé pour 430 000 euros de fonds ces derniers mois, elle envisage une nouvelle opération, comprise entre 1 million et 1,5 million d'euros, afin d'accompagner l'industrialisation de Toucango.

A terme, l'objectif est, selon les mots de Stéphane Arnoux, de créer « *une communauté de conducteurs vigilants* », à l'image de ce qu'a pu faire l'application Waze.

Avant d'envisager, pourquoi pas, de prendre la route de l'international, Innov+ entend pour l'instant se concentrer sur son développement en Europe.

Nord. La Fondation Toyota remet un chèque à «Citoyenneté Routière» pour son projet Val'Roq 2

La Voix du Nord 12/06/2017

Mercredi soir à la salle Lohberger de Maing, en présence du maire et d'élus, a eu lieu la remise d'un chèque à l'association « Citoyenneté routière » pour son projet ValRoq2.

L'association œuvre pour le port de la ceinture de sécurité dans les cars. Luciano Biondo président de la fondation Toyota Valenciennes, accompagné des membres des comités exécutifs et de sélection de Toyota, a remis un chèque d'un montant de 3 000 € à Michèle Gobert, présidente de l'association.

Il souligne que le projet ValRoq2 a été retenu pour l'état d'esprit de l'association et son point commun avec l'entreprise Toyota : « *la Sécurité* ».

Pourquoi l'association a-t-elle été créée ? Elle a été créée suite à l'accident d'autocar du 10 juillet 1995 à Roquemaure (Gard). Ce jour-là, le car à étage qui assurait la liaison Pays-Bas Espagne se couche sur la glissière de sécurité. Vingt-trois passagers sont éjectés et perdent la vie. Parmi eux, Baptiste et Florence 15 ans fils et nièce de Michèle Gobert. Depuis sa création, l'association ne cesse d'œuvrer pour une prise de conscience des dangers de la route et pour l'automatisation d'un geste trop souvent oublié : mettre sa ceinture de sécurité même dans un car.

Les actions. Pour inciter au port de la ceinture, l'association intervient auprès des jeunes dans les établissements scolaires, a réalisé un clip de prévention, *Dans le bus, on la boucle*. En 2015 elle a réalisé une première campagne de sensibilisation, ValRoq, une randonnée cycliste de Valenciennes à Roquemaure en treize étapes.

Ses objectifs. Faire diminuer les risques et les dangers sur la route, concevoir et proposer les éléments qui favorisent la sécurité sur la voie publique, être un interlocuteur actif, écouté des pouvoirs publics et sensibiliser les professionnels, constructeurs et prescripteurs de transports en commun.

Qu'est ce que ValRoq 2 ? C'est une campagne de sensibilisation au-delà des frontières, menée du 9 au 13 juillet. C'est une randonnée cycliste de 410 km en cinq étapes, ouverte à tous, qui partira d'Amsterdam et reliera la Belgique et la France, avec des actions de sensibilisation dans chaque ville étape. Pourquoi Amsterdam ? En 1995, l'autocar a démarré d'Amsterdam, est passé par la Belgique puis Valenciennes. Durant les étapes, l'association ira à la rencontre du jeune public et proposera des animations en partenariat avec L'Opéra-bus d'Harmonia Sacra et Yannick Lemaire. L'autocar transformé en salle de spectacle est le symbole

d'un lieu d'échanges. *C'est un car de vie, pas un car de mort* » déclare ému Benjamin Gobert, qui se trouvait dans le car en 1995.

Lors de cette réception, un chèque de 500 € a également été remis par Transvilles.

www.citoyenneteroutiere.org

Deux-Sèvres. Le vrai-faux procès d'un accident mortel

Nouvelle République 13/06/2017 Mathilde Leclerc

Au tribunal de Niort, hier, des élèves ont simulé, dans des conditions réelles, le procès d'une personne responsable d'un terrible accident de la route.

Levez-vous s'il vous plaît. Dans le box des accusés, Léana obtempère à l'injonction du juge Faucou. La conduite avec 1 g d'alcool, elle reconnaît. La prise de stupéfiants, aussi.

Ces consommations lors d'une soirée festive ont ruiné sa vie et celle de deux autres, décédés dans l'accident dont elle sera reconnue responsable. Endommagées également, les vies de trois victimes grièvement blessées. Hier, au tribunal de Niort, la jeune fille devait répondre de ses actes... fictifs. Le procès n'était en réalité qu'une reconstitution menée avec brio par des élèves de 1^{er} du lycée Thomas-Jean-Main (Niort) et de 3^e prépa pro du lycée Paul-Guérin.

Dans la peau de juges, avocats, ministère public, greffiers, forces de l'ordre ou encore victimes, les jeunes se sont plongés dans une histoire vraie, jugée au cours des années 2000, au travers d'un jeu théâtral conçu dans des conditions réelles. *« Ils passeront le permis de conduire prochainement et il nous semblait important de les sensibiliser »*, témoigne Kitty Drochon, coordinatrice du Conseil départemental de l'accès aux droits. L'inspection académique et la mission sécurité routière de la préfecture sont aussi dans le coup. Tout comme Gérald Faucou et des avocats... intervenus auprès d'élèves ces derniers mois pour expliquer les rouages d'un procès.

" J'espère ne jamais avoir à le vivre en vrai "

Honorine et Virginie, représentantes du ministère public, n'ont pas choisi leur rôle au hasard. *« On est plutôt des filles sérieuses et sévères, avec un fort caractère. Pas du genre à boire et à prendre le volant après... ça nous révolte ces attitudes. »* Le réquisitoire qu'elles ont écrit pointe les conséquences des actes du conducteur.

L'annonce terrible de la mort aux parents, le handicap causé à autrui... Léana, au centre des regards, *« prend la mesure des choses »*. Et *« espère ne jamais avoir à le vivre en vrai »*.

C'est cette « responsabilisation » que visent les organisateurs. *« Ils n'assistent pas à un procès, ils en sont acteurs »*, témoigne le juge Faucou, satisfait du sérieux de la représentation. La solennité du lieu importe dans l'exercice. *« Ecrire des dialogues, c'est une chose. Restituer ces interventions dans un tel lieu, c'en est une autre »*, confirme Jean-Paul Bernard, de l'inspection académique. *« Maintenant, il faut que l'expérience fasse boule-de-neige dans les lycées »*, poursuit le juge Faucou. Que les « acteurs » de ce procès prêchent la bonne parole et interpellent les copains.

Indre. " Cette femme est décédée par votre faute "

NR 13/06/2017 Aziliz Le Berre

Tribunal correctionnel de Châteauroux

Le prévenu a adopté une attitude déconcertante alors que la piétonne qu'il a heurtée, le 18 mai 2016, est décédée des suites de ses blessures.

Elle se lève et commence par présenter ses plus plates excuses. *« Je présente mes plus sincères condoléances à la famille et tiens à excuser le comportement de mon client. »* C'est l'avocate du prévenu qui aura essayé, pour lui, de soulever un tant soit peu d'indulgence à son égard. *« La teneur de nos discussions était bien différente... »* L'homme de 86 ans, un peu sourd, s'est présenté face au tribunal avec, dans ses propos, de quoi interpellier tant les magistrats que la famille de la défunte. Ce dernier a heurté, le 18 mai dernier, une septuagénaire qui traversait la chaussée, sur le passage protégé, boulevard des Charmilles, à Châteauroux. Elle est décédée six jours plus tard. *« Quand on traverse au passage, on regarde »*, rétorque l'octogénaire à la présidente. Alors que ses premières réponses et son laconique *« rien de plus à ajouter que ce que j'ai dit aux gendarmes »* pouvait éventuellement passer pour de la maladresse, cette dernière réplique a donné un bien mauvais profil au prévenu. *« Est-ce que vous vous rendez compte que la famille est dans la salle ? »* interroge la présidente. Le prévenu ne s'excuse pas.

Cet ancien chauffeur routier dit penser à l'accident *« tous les jours »*. La voiture qu'il conduisait, il l'a donnée à son fils *« Je ne la prends plus. »* Sauf que la preuve de cession date d'avant l'accident...

Alors que le silence aurait été son meilleur allié, il ne peut s'empêcher d'ajouter : *« J'ai conduit sans jamais un accident, ça n'arrive qu'à moi, des histoires comme ça »*. La théorie de son avocate selon laquelle sa culpabilité est lourde à porter est difficile à entendre.

« La famille ne veut pas de dédommagement ; seulement, la seule chose qu'elle espère, c'est que personne n'ait à vivre la même chose qu'elle », exposait M^e Robin. L'avocat de la partie civile remue le couteau ! *« Votre attitude est minable »*. Tandis que la substitut du procureur ne peut également que déplorer l'attitude du prévenu.

L'octogénaire, s'il n'était pas judiciairement sous le coup d'une récidive, comptait en revanche à son casier une première conciliation de justice.

Une piétonne aussi renversée un an auparavant

Un an auparavant, en 2015, il avait déjà heurté une piétonne. Cette dernière avait eu des contusions et une ITT d'une journée. « *Vous ne vous rendez pas compte de la gravité de vos actes. Cette femme est décédée par votre faute* », assenait la substitut du procureur, avant de requérir une peine d'un an de prison avec sursis, l'annulation du permis et cinq ans d'interdiction de conduire tout engin à moteur. Le tribunal est allé au-delà de ces réquisitions en condamnant l'octogénaire à six mois de prison ferme et six mois de prison avec sursis, tout en le privant de la possibilité de conduire.

Voitures sans permis : du bruit et de la fureur

LeFigaro.fr 13/06/2017 Jules Humbert

Les ventes de voitures sans permis sont en constante progression malgré une réputation qui laisse encore à désirer, surtout en raison d'une médiocre insonorisation de ces engins. Et près de la moitié de leurs conducteurs avoue se faire souvent insulter souvent.

Le carton rose n'est pas la seule option qui vous permettra de circuler avec un véhicule motorisé. Le BSR (Brevet de Sécurité Routière), vous autorisera à rouler sur un cyclomoteur ou au volant d'une voiturette, les deux affichant des performances similaires (vitesse de pointe de 45 km/h). Si vous êtes nés avant 1988, aucun permis ou formation ne sera requis pour conduire un scooter de 50 cm³ de cylindrée, ou une voiture sans permis qui se montrera plus sécurisante, bien que moins vive que le deux-roues, car plus lourde.

Des diesels d'engins de chantiers sous le capot

D'après l'étude du comparateur Assurance-vsp, les conducteurs de voitures sans permis sont pour 67% des hommes. La majorité des possesseurs de ces engins ont entre 33 et 50 ans, probablement pour cause de retrait de permis, ou parce qu'ils n'ont jamais souhaité, ou pu, en général faute de temps, le passer. Les jeunes âgés de 14 à 18 ans représentent 9% des conducteurs de ces véhicules, le plus souvent achetés par leurs parents, suite à un refus de leur part en ce qui concerne l'achat d'un scooter. La voiturette n'a conquis que 4% de 19-25 ans, qui lui préféreront un véhicule d'occasion avec permis, plus rapide et plus spacieux tout en étant moins cher à l'achat. Alors que l'on trouve des cyclomoteurs neufs pour moins de 1000 euros pour les meilleurs marchés, une voiture sans permis coûte en moyenne la bagatelle de 12 000 euros.

Les femmes apprécient en premier le design, ainsi que le fait qu'elles soient faciles à garer, et, enfin, qu'elles aient l'air sécurisantes. En revanche, 76% d'entre elles déplorent le prix trop élevé, 47% la mauvaise insonorisation (c'est un monocylindre diesel d'engin de chantier qui, en général, est sous le capot !) et 27% le manque de place à bord. En ce qui concerne les hommes, ils sont sensibles également à l'esthétique, qui doit s'éloigner le plus possible de celle d'un cube à roulettes, au sentiment -relatif- de sécurité, et à une consommation de carburant modérée. Les défauts pointés du doigt par la gent masculine, sont le prix (81%), l'insonorisation (34%) et le manque de puissance (29%).

«Espèce de pot de yaourt!», «Danger public!», «Voiture d'alcoolique!»

Plus de 80% des conducteurs de voiturettes n'ont jamais passé le permis de conduire. Soit parce que ce dernier est trop cher, soit à cause d'un handicap qui rend son obtention impossible, ou, encore une fois, parce qu'ils jugent qu'ils n'ont pas le temps. Pour le reste, 10% se sont vus retirer leur permis par les forces de l'ordre et 9% n'ont jamais réussi l'examen qui devient de plus en plus difficile.

La première position du «Top 3» des marques préférées des amateurs de voitures sans permis revient à Aixam, suivi de Ligier et de sa marque filiale Microcar.

D'après l'étude, les voiturettes font souvent l'objet d'insultes diverses et variées. Parmi les plus courantes, le podium revient à «Espèce de pot de yaourt!», «Danger public!» et «Voiture d'alcoolique!». On pourrait penser qu'il s'agit là de quelques individualités, mais 42% des adeptes de la voiture sans permis confient être insultés souvent. Seuls 9% d'entre eux disent ne jamais s'être fait agresser de la sorte. Voilà qui incite à obtenir son carton rose!

A51 : 199 km/h en Audi R8 et en Ferrari

La Provence 13/06/2017 Jérémy Michaudet

L'arrivée de la saison estivale amène sur les routes quelques passionnés de vitesse et de voiture de sport. Néanmoins, certains de ces automobilistes ne respectent visiblement pas le Code de la route. Les gendarmes ont ainsi contrôlé, ce mardi après-midi, plusieurs véhicules d'une course sauvage, type "Cannonball", partie des Pays-Bas. Près d'une centaine de véhicules très haut de gamme, descendus de Montgenèvre (Hautes-Alpes) se dirigeait alors vers Marseille (Bouches-du-Rhône).

Course sauvage en voitures de luxe

Circulant à bord du véhicule rapide d'intervention, la Renault Mégane RS, et à motos, les gendarmes du Peloton motorisé de Peyruis (PMO) ont ainsi intercepté une Ferrari et une Audi R8, contrôlées à 199 km/h, et une seconde Audi R8 à 177 km/h, sur l'A51, à hauteur de Ganagobie (Alpes-de-Haute-Provence) en direction d'Aix-en-Provence. Entre 15 et 20 gendarmes ont été mobilisés sur cette opération de contrôle.

Bilan : retrait du permis de conduire et une amende de 500 euros réglée immédiatement pour chaque conducteur.

"Pas de mise en fourrière en vue d'une confiscation des véhicules qui sont loués", précise la gendarmerie.

"Les participants sont coutumiers d'infractions graves et de comportements dangereux. Ces courses sauvages font l'objet d'une surveillance et d'une attention toute particulière", rappelle la gendarmerie.

Ces courses sauvages traversent régulièrement les Alpes du Sud. La première de cette saison s'est donc déroulée hier. Une dizaine de courses est d'ores et déjà programmée cet été, passant par la France. Hors Cannonball, les gendarmes ont contrôlé un motard italien à 189 km/h sur la RD 4085, (limitée à 90) roulant à bord d'une moto Yamaha R6.

Charente. Un piéton tué, l'automobiliste prend la fuite

CharenteLibre.fr 13/06/2017

Olivier Compain, 55 ans, s'était installé il y a près d'un mois au lieu-dit Haute-Claire, à Saint-Séverin, le long de la route d'Aubeterre. Il y est mort dans la nuit de samedi à dimanche, vers 1h30, fauché par une voiture folle, qui ne s'est pas arrêtée. L'homme a été tué sur le coup.

«*Il venait apparemment de rentrer chez lui. Il se trouvait à proximité, son casque de moto à la main*», précise Alain Rivière, le maire. Lorsque les pompiers sont arrivés sur les lieux, qu'ils ont constaté qu'il était décédé, ils ont effectivement trouvé un casque et des clés sur les lieux.

C'est un chauffeur routier Roumain qui a prévenu les secours et a ensuite expliqué le déroulé des faits aux enquêteurs. Le routier se dirigeait vers Saint-Séverin. Il s'est arrêté, apparemment pour demander un renseignement, à proximité du carrefour du Petit Versac, à une centaine de mètres du domicile de la victime, qui vivait seul.

Olivier Compain s'est alors approché du camion. C'est alors qu'il a été fauché par la voiture qui se dirigeait vers Aubeterre, qui l'a mortellement touché et projeté au sol, comme l'ont confirmé les occupants d'une voiture qui suivait le poids lourd.

Les gendarmes ont ouvert une enquête.

Piéton mortellement fauché : un homme en garde à vue (SudOuest.fr 13/06/2017)

Un homme de 31 ans s'est présenté lundi à la gendarmerie de Chalais

L'homme de 31 ans s'est rendu, seul, à la gendarmerie de Chalais. Il s'est présenté lundi comme étant le conducteur de la voiture qui a mortellement fauché un piéton dimanche matin à Saint-Séverin.

Entendu depuis 24 heures, il a vu sa garde à vue prolongée mardi en fin d'après-midi jusqu'à mercredi.

Il a déjà été condamné à deux reprises pour des accidents, dont une fois avec la circonstance aggravante qu'il était sous l'emprise de l'alcool.

Dimanche, il était 1h30 quand un piéton de 55 ans a été percuté alors qu'il traversait une route dans le hameau de Haute-Clair. Un chauffeur routier venait de s'arrêter pour le laisser passer, quand une voiture arrivant en sens inverse, l'a fauché sans s'arrêter. La victime est décédée peu de temps après le choc.

14 tués sur les routes en Charente : le mauvais bilan 2017 (SudOuest.fr 14/06/2017)

Quatorze personnes ont perdu la vie sur les routes de Charente depuis janvier. Un chiffre décevant comparé à l'an passé. La vigilance réclamée.

Depuis le début de l'année, quatorze personnes ont perdu la vie sur les routes de Charente (contre huit dans le premier semestre 2016) et 58 personnes ont été blessées.

Les trois dernières semaines ont été marquées par plusieurs accidents graves, dont quatre mortels, respectivement à Brillac (deux piétons de 24 et 28 ans), Hiersac (une automobiliste de 84 ans), Confolens (un automobiliste de 48 ans) et Saint-Séverin (un piéton de 55 ans).

596 infractions relevées en mai

Dans la majorité des cas, les circonstances des accidents font apparaître une perte de contrôle des véhicules. Les résultats des contrôles routiers menés par les services de police et de gendarmerie témoignent que les multiples messages de prévention à destination des conducteurs ont encore du mal à être entendus. Ainsi pendant le seul mois de mai, les forces de l'ordre ont relevé 596 infractions dont 39 pour conduite sans permis, 431 pour excès de vitesse hors radars automatiques, 96 conduites sous l'empire d'un état alcoolique et 30 après usage de stupéfiants.

Ce bilan est inacceptable et la réponse pénale et administrative a été appliquée avec la plus grande sévérité : 77 conducteurs ont fait l'objet d'une rétention de permis de conduire dont 52 suite à une alcoolémie excessive. 13 suspensions ont concerné des jeunes conducteurs.

Le préfet tape du poing

La lutte inlassable contre de tels comportements irresponsables qui mettent inutilement en danger des vies humaines, constitue plus que jamais une priorité d'action des services de police et de gendarmerie. À l'approche des grands départs en vacances et en perspective du fort trafic attendu sur les routes du département, Pierre N'Gahane, préfet de la Charente, a donné des directives pour que soient renforcés les contrôles visant à sanctionner tous les comportements délictueux, avec la volonté affichée de protéger les usagers de la route contre des conducteurs irresponsables.

Un chauffeur de bus scolaire contrôlé positif à la cocaïne et à l'héroïne en Haute-Saône

France3 13/06/2017

L'individu de 39 ans transportait 9 collégiens vendredi dernier quand les gendarmes l'ont interpellé dans les environs de Filain. Les familles des passagers ont décidé de porter plainte.

Les faits remontent à vendredi dernier en Haute-Saône. Un chauffeur de bus scolaire de 39 ans a été contrôlé positif à l'héroïne et à la cocaïne ; il transportait 9 collégiens à bord de son véhicule. Les familles des jeunes passagers ont décidé de porter plainte.

L'individu, placé en garde à vue lundi, a déjà été appréhendé pour conduite sous stupéfiants par le passé.

Comment un tel incident a-t-il pu se reproduire ?

Depuis 2015, l'éthylotest anti-démarrage est obligatoire dans les transports collectifs. Mais seules les forces de l'ordre peuvent dans certains cas détecter l'usage de stupéfiants.

Autre problème : le coût des tests salivaires, situé autour de 13 euros pièce, qui empêche de multiplier les contrôles.

Seine-Saint-Denis : haro sur les rodéos de moto

leparisien.fr 14/06/2017

C'est le mauvais côté de l'été. Les beaux jours s'accompagnent souvent des vrombissements de deux-roues et de cette tentation, pour certains, de multiplier les wheelings (roues-arrières) et autres acrobaties, au mépris de leur propre sécurité et des passants ou des conducteurs.

A Aulnay-sous-Bois, quatre hommes ont été interpellés au petit matin ce mardi, chez eux, après plusieurs semaines d'enquêtes.

Une collection de photos, vidéos et des heures de surveillance ont permis aux policiers locaux d'amasser des preuves. Suffisamment en tout cas pour identifier de potentiels motards et les réveiller ce mardi et leur faire passer la nuit suivante au commissariat. Une moto a également été saisie.

Plusieurs accidents ont été recensés récemment.

Le 14 mai, une automobiliste s'est ouvert la tête, après que sa voiture a été percutée dans la cité des 3 000 par l'un de ces deux-roues, dont le conducteur a pris la fuite.

Deux semaines plus tard, une main courante était déposée pour un accident impliquant le conducteur d'une moto cross. Le motard, non casqué, a eu un accrochage avec un automobiliste. Il a pris la fuite après avoir chuté. Dimanche soir dernier, une brochette de motards sans casque ont délibérément ralenti le flot de circulation de voitures sur l'A 104.

« La population est épuisée par ce vacarme », estime Séverine Maroun, adjointe au maire d'Aulnay (LR). Elle annonce l'aménagement d'un terrain de cross de 10 500 m² dans le secteur du magasin Bricoman, à deux pas des 3 000, pour que les motards puissent y faire du bruit et des roues-arrières sans déranger personne. Les travaux doivent commencer la semaine prochaine pour une ouverture courant juillet.

Vaucluse. Un retraité ivre qui testait sa Porsche flashé à 162 km/h dans le Luberon

Le Dauphiné 14/06/2017

Alcool et vitesse ne font pas bon ménage. Un retraité de 75 ans, installé à Puget, a pu s'en rendre compte par lui-même le 17 novembre 2016. Après avoir fêté le Beaujolais nouveau, il monte au volant de sa Porsche avec l'un de ses amis.

Le bolide termine dans un rond-point

Désinhibé (N.D.L.R. Son taux d'alcool dans le sang a été fixé à 1,64g par l'expertise), il décide de tester les capacités de son bolide. Ils ne vont pas bien loin... En l'espace de quelques minutes, le septuagénaire a le temps d'être flashé à 162km/h au lieu des 90 autorisés et d'avoir un accident. Sa voiture de sport termine dans un rond-point.

Lorsque les gendarmes les rejoignent, les deux victimes sont indemnes. Pas la voiture.

« Vous avez eu un comportement qui aurait pu vous tuer tous les deux. Et même causer la mort d'autres personnes », observe Dominique Sié, procureur adjoint de la République lors de son réquisitoire, hier matin, à l'audience du tribunal correctionnel d'Avignon.

Un habitué des grands excès de vitesse

Le chauffard s'y est présenté avec son conseil Me Stéphane Simonin. Pour une première comparution en correctionnelle, même si ce n'est pas la première fois qu'il doit répondre de ses actes.

Il traîne derrière lui une précédente procédure pour un grand excès de vitesse. Il n'a d'ailleurs pas manqué de fanfaronner devant les gendarmes lorsqu'ils l'ont arrêté. « Vous leur avez dit que vous aviez déjà eu un accident à 200km/h avec une moto », lit le président Eric Mangin.

« Oui, mais j'avais 22 ans à l'époque », répond le prévenu qui s'en sort avec une peine de deux mois de prison avec sursis et 400 euros d'amende.

Ille-et-Vilaine. Jugé pour avoir mortellement fauché une adolescente en 2012

Ouest France 14/06/2017

Un automobiliste a comparu hier devant le tribunal correctionnel de Rennes. Il lui est reproché un homicide involontaire à bord de sa voiture à Nouvoitou en 2012. Margot, une adolescente alors âgée de 14 ans avait été fauchée par la voiture conduite par le prévenu. La décision est mise en délibéré au 27 juin.

Hier, mardi 13 juin, un automobiliste a comparu devant le tribunal correctionnel de Rennes. Il est soupçonné d'avoir mortellement fauché une adolescente à Nouvoitou en 2012. L'accident avait eu lieu en mars 2012, à Nouvoitou.

25 ans à l'époque des faits

Le jeune homme avait 25 ans à l'époque des faits, le 31 mars 2012. Il venait de terminer sa journée de travail, comme commercial dans une société de vente de véhicules. Vers 18 h 30, il se rend chez un ami et prend quelques verres. Deux heures plus tard, il retourne à son travail, à Bréal-sous-Montfort, pour prendre une voiture qu'il doit vendre. Des légères réparations doivent être faites.

Départementale dans la pénombre

Puis, il prend le chemin de son domicile. C'est ainsi qu'il se retrouve vers 21 h 15 à Nouvoitou, sur la départementale, en direction de Châteaugiron. Il croise une voiture. L'accident a lieu peu après. Sur cette portion de route, il n'y a pas d'éclairage. Il ne voit pas les quatre jeunes filles qui marchent sur le bas-côté. Les quatre amies se rendent à une fête, chez une copine.

Une fille prudente et raisonnable

La voiture percute Margot, une adolescente de 14 ans. Les quatre piétons marchent de front, deux par deux. Margot, qui est décrite comme « prudente et raisonnable », est devant, du côté de la route. C'était la première fois qu'elle avait la permission d'aller à une fête, le soir. Elle était fille unique. Une des amies se souvient : « Au début, on a marché sur la route, mais on a trouvé ça trop dangereux et on est allées sur l'herbe. »

Un choc violent, le conducteur ne s'arrête pas

Le choc est violent. La victime est projetée plusieurs dizaines de mètres plus loin. L'intervention des pompiers et du Samu est vaine. La jeune fille décède à 21 h 50. Le conducteur a donné un coup de volant sur la gauche, mais il ne s'est pas arrêté. Il n'y a pas de coup de frein. L'automobiliste se constitue prisonnier à la brigade de gendarmerie de Châteaugiron deux heures plus tard. « J'étais tétanisé... »

« J'étais tétanisé »

Hier, il a comparu, cinq ans après, devant le tribunal correctionnel de Rennes, pour homicide involontaire avec délit de fuite. Dans la salle, beaucoup d'amies de Margot ont pris place. Elles n'ont pas oublié leur copine. « J'ai vu quatre masses sombres sur le côté, tente d'expliquer le conducteur, qui a 30 ans aujourd'hui. Puis, il y a eu le choc. J'étais tétanisé, il y avait des bris de verre partout. Je n'ai pas eu le courage de m'arrêter. J'espérais que d'autres appellent les secours. Je ne savais pas ce que j'avais percuté. »

Une défense confuse

Le jeune homme évalue sa vitesse entre 90 et 110 km/h, sur une route limitée à 90 km/h. Le tribunal s'interroge sur l'absence de freinage. « Vous aviez votre chien dans la voiture, s'interroge la présidente Véronique Lanneau. Vous le regardiez ? Ou peut-être étiez-vous occupé par votre téléphone ? Que faisiez-vous ? »

Le prévenu bafouille quelques paroles confuses.

18 mois ferme requis

Le procureur a requis une peine de 36 mois de prison, dont 18 mois de sursis, l'annulation du permis de conduire avec interdiction de le repasser avant trois ans. Le jugement sera rendu le 27 juin.

Indre-et-Loire. Le radar pédagogique : la prévention avant tout

Nouvelle République 14/06/2017 Nicolas Rimbaux

Tours. Deux radars pédagogiques mobiles sont en service dans les quartiers de Velpeau et Europe. La Ville en prévoit trois supplémentaires d'ici à la fin de l'année.

Si vous circulez en ce moment rues de la Fuye ou de Suède, vous ne manquerez pas de remarquer la présence d'un radar pédagogique. Cet appareil, souvent placé avant une zone à risques, affiche la vitesse des automobilistes – en vert si elle est respectée (30 km/h rue de la Fuye, 50 km rue de Suède), en rouge au-dessus. En cas de dépassement plus important, un message vous avertit de la perte d'un point sur votre permis.

Seuls dix pour cent des conducteurs au-dessus

Dans les faits, il n'en est rien. Le radar pédagogique n'est en effet pas répressif, mais préventif. « *Il s'agit de faire prendre conscience aux conducteurs de la nécessité de respecter les limites* », rappelle Yves Massot, adjoint au maire en charge de la circulation. Et une vitesse moins importante, c'est aussi moins de consommation énergétique, moins de bruit : « *Nous avons des retours positifs des riverains* », ajoute l' élu.

Alimentés par l'énergie solaire, les deux radars présentent d'autres avantages : ils sont mobiles – ce qui permet de ne pas habituer les automobilistes à leur présence et de réduire leur effet – et « intelligents » : les données de vitesse et de trafic sont toutes enregistrées et envoyées aux services : « *On a ainsi pu constater que moins de 10 % des conducteurs ne respectaient pas la limite.* »

Pour renforcer la sécurité, la Ville a privilégié cette solution à celle des radars feux, jugée trop dangereuses : « *Il n'existe pas de radars feux à Tours aujourd'hui, et c'est un choix, confirme Yves Massot. Ces radars peuvent provoquer des freinages brutaux, ou, au contraire, de fortes accélérations et créer des situations à risque.* »

Les radars avec détecteur de vitesse sont en revanche installés : si le conducteur arrive trop vite, le feu passe automatiquement au rouge : « *Je ne dirai pas où il se trouve mais je peux en revanche vous dire qu'il y en aura de plus en plus.* »

Comme les radars pédagogiques d'ailleurs. Trois autres seront installés d'ici à la fin de l'année et « *deux ou trois autres en 2018* », espère Yves Massot. A environ 2.500 euros le radar, l'investissement reste raisonnable au regard de son impact sur la sécurité des citoyens.

Série noire sur les routes des Landes : quatre morts en moins de cinq jours

SudOuest.fr 14/06/2017 Vincent Dewitte.

Après deux accidents mortels le week-end dernier, deux autres se sont produits, en trois heures, mercredi après-midi

Une sortie de route d'une fourgonnette est survenue ce mercredi, peu après 14 heures, sur la D 933, à hauteur de la commune de Saint-Justin, à l'est des Landes. Le véhicule, retrouvé à environ sept mètres de la route, a quitté la chaussée et effectué au moins un tonneau, ne laissant aucune chance de survie au conducteur.

La victime est un homme de 45 ans, originaire des Pyrénées-Atlantiques, qui occupait la place du passager. Le conducteur, âgé lui de 20 ans, a été évacué vers l'hôpital mais il serait indemne.

L'enquête est confiée à la communauté de brigades de Villeneuve-de-Marsan. Un appel à témoins a été lancé. Toute personne disposant de renseignements est priée de contacter par téléphone le 17.

Moins de trois heures plus tard, vers 16h45 à Herm, sur la D947, un motard qui roulait en direction de Castets a violemment percuté une voiture, à l'intersection avec la D150, alors qu'il dépassait deux voitures, a priori sans excès de vitesse. Le pilote, originaire de Sablé-sur-Sarthe résidait à Saint-Paul-lès-Dax et était âgé de 28 ans. Il n'a pas survécu.

Déjà, le week-end dernier, un jeune Girondin est décédé sur l'A63, dimanche matin au niveau de Labouheyre, le jour de ses 22 ans, et une piétonne avait été fauchée, de nuit, sur la route entre Labenne et Capbreton, peu avant minuit samedi soir. Ce qui porte donc le dramatique bilan de cette série noire à quatre décès en moins de cinq jours sur les routes des Landes.

Deux-Sèvres. " C'est un miracle que votre fils dans le coffre soit vivant "

Nouvelle République 14/06/2017 Hélène Echasseriau

Tribunal correctionnel de Niort

Ivre, sans assurance et en excès de vitesse, un trentenaire a eu un accident en octobre à Argenton-l'Eglise, blessant grièvement un enfant. Huit mois de prison ferme.

Ce trentenaire de Saint-Martin-de-Sanzay était bien physiquement présent à l'audience à tribunal de Niort où il était convoqué mardi matin. Mais absent par l'esprit. A aucun moment, malgré les questions et remarques appuyées du président, Cédric Bernardet, l'homme n'a semblé réaliser la gravité de ses actes et les conséquences plus dramatiques encore qu'ils auraient pu avoir.

Mousseux, vodka et vin rouge

Le 7 octobre dernier, l'homme et son amie commencent par prendre un apéritif en famille avec « *du mousseux* » chez la grand-mère. A 21 h, ils s'arrêtent chez des amis où la soirée se prolonge tard dans la nuit à grand renfort de vodka et de vin rouge. Vers 3 h du matin, l'ambiance n'est plus à la fête. « *Nous nous sommes disputés* », explique le prévenu.

Le couple fâché décide de s'en aller avec à son bord ses trois enfants. Sur le siège du passager avant s'assoit le fils de son amie (né d'une précédente union). Un autre est installé à l'arrière et un troisième, dans... le coffre !

« *Pourquoi l'avoir mis dans le coffre sur un coussin, en plus sans ceinture de sécurité ?* » Le père de famille explique qu'il n'a « *pas eu le temps de mettre le siège* ».

Un enfant éjecté

En chemin, des claques volent entre les concubins. Vers 4 h du matin, alors qu'ils sont à Argenton-l'Eglise, c'est l'accident.

Le conducteur perd le contrôle de sa voiture, va dans le fossé, percute un poteau électrique et finit sa course dans le fossé opposé, sur le toit. Dans le choc, l'enfant de 13 ans qui était dans le coffre est éjecté sur la route. « *C'est vraiment un miracle que votre fils dans le coffre soit encore vivant !* », martèle le président. Celui qui était à l'avant est grièvement blessé et devra être équipé de broches et subir une greffe de peau.

" Comme on se disputait, je ne regardais pas la route "

L'homme sera contrôlé avec un taux d'alcool de 1,06 g et il roulait sans assurance « *par manque de moyens* ».

Un enfant évoque aussi une vitesse très excessive, de l'ordre de 120 km/h, ce qu'il réfute, l'estimant « *entre 80 et 90 km/h* ». Il préfère raconter que « *comme on se disputait, je ne regardais pas la route et je n'ai pas eu le temps de ralentir avant le virage alors j'ai donné un coup de volant au dernier moment* ».

" Un véritable danger public "

S'il est dangereux au volant ? « *Non, je ne pense pas. D'accord, j'ai eu trois accidents avant, mais, oui, je me sentais capable de conduire.* »

Six mentions figurent également à son casier judiciaire dont trois liées des mauvaises conduites sur la route. « *Monsieur est un véritable danger public pour les autres usagers. Il sait que la route peut être dangereuse, il a déjà été condamné. Ce n'est pas un accident, c'est un acte volontaire !* », lui a lancé la procureure de la

République.

Le tribunal a condamné le trentenaire à douze mois de prison dont quatre avec sursis et mise à l'épreuve pendant deux ans, prononçant aussi l'annulation du permis de conduire et l'interdiction de le repasser avant un délai d'un an.

Unique préoccupation du père de famille : « *Je fais comment pour travailler, moi ?* » Un commentaire qui a fait bondir le président. « *Il fallait y penser avant. Il est hors de question de vous revoir sur les routes pendant un an. Vous auriez pu être là pour homicide, votre fils a été grièvement blessé et vous n'avez même pas eu un seul mot pour lui aujourd'hui !* »

Indre. Accident mortel dans l'ambulance : le conducteur déclaré coupable

Nouvelle République 14/06/2017

Ce mercredi était jugé au tribunal correctionnel de Châteauroux le conducteur de l'ambulance dont l'accident en décembre 2014 avait fait deux morts : l'ambulancière qui se trouvait à l'arrière du véhicule et le patient transporté. Le conducteur, déclaré coupable, ne fera pas de prison.

Le prévenu de 31 ans, qui ne conduit plus depuis le tragique accident, devait répondre cet après-midi des faits d'homicide involontaire et de blessures involontaires. Le 30 novembre 2014, une violente collision s'est produite à Châteauroux, au carrefour de l'avenue Kennedy et de la rocade.

A l'époque, c'est encore un carrefour à feux tricolores qui régle la circulation. L'ambulance avait franchi le feu au rouge, une collision avec une Twingo avait eu lieu et l'ambulance avait terminé sa course dans un lampadaire, en se couchant sur le flanc.

Lors de l'audience, ce mercredi après-midi, sept personnes se sont constituées parties civiles. Les deux femmes qui se trouvaient dans la Twingo et la famille de l'ambulancière décédée lors de l'accident. Virginie habitait Ceaulmont, avait 46 ans et un petit garçon de 10 ans. La profession était sous le choc suite à son décès. L'homme transporté dans l'ambulance était décédé 18 jours après les faits. Une expertise avait dû être menée afin de prouver que la mort était liée à l'accident.

Après deux heures de débat, le prévenu a été déclaré coupable. Il ne fera pas de prison. Son permis de conduire est suspendu pendant six mois.

Accident mortel : l'humain derrière les faits (NR 15/06/2017 Aziliz Le Berre)

L'accident de novembre 2014 a causé la mort de deux personnes. Le conducteur comparait hier. Un débat entre loi et morale.

« *On sera là dans cinq minutes.* » Ce sont les derniers mots de l'ambulancière, prononcés avant que la collision n'ait lieu, ce 30 novembre 2014, au carrefour de la rocade et de l'avenue Kennedy, à Châteauroux. L'ambulance est heurtée à l'arrière droit par une Twingo. Le véhicule de secours termine sa course dans un lampadaire et sur le flanc. L'ambulancière décède le jour même ; le patient transporté, âgé de 85 ans, meurt deux semaines plus tard. Le rapport médical confirme que la cause du décès est liée au traumatisme crânien de l'accident.

Devant les trois enfants du patient, le père du fils de l'ambulancière, sa mère, le prévenu qui conduisait l'ambulance au moment des faits répond par brèves phrases à la présidente. « *J'ai toujours dit que je roulais à 30 ou 40 km/h...* » Seulement, l'expertise demandée donne des chiffres différents : l'allure de la Twingo est estimée à 61 km/h, celle de l'ambulance entre 65 et 75 km/h. « *Je n'ai pas vu la Twingo, j'avais une vue dégagée.* »

" Je m'en veux "

Un témoignage froid. Il a d'abord déclaré que l'opératrice Smur lui aurait demandé d'accélérer, thèse invalidée par les enregistrements radio. Il indique que c'est peut-être sa collègue dans sa déposition suivante. « *Son discours change à chaque fois qu'on lui présente les faits* », relève la substitut du procureur, Mme Biarreau.

Il s'agit de savoir si le conducteur, bien que prioritaire, a respecté les règles de prudence. « *Même dans le cadre d'un service public, toutes les précautions n'ont pas été prises* », estime M^e Tayon qui défendait l'intérêt des deux femmes présentes dans la Twingo. La conductrice avait, dans un premier temps, été placée en garde à vue.

« *Je regrette qu'on ne l'entende pas dire qu'il roulait vite, ce qui en soit était légitime* », soulevait M^e Lebois pour le fils du patient tandis que M^e Bayard, pour les deux filles, soulignait la volonté « *d'avoir des réponses* ».

Un schéma en noir sur blanc, tracé par l'expertise, que M^e Briziou-Hennaron a balayé pour défendre son client. Elle multiplie les remises en cause de l'expert : vitesse de la Twingo, vitesse de l'ambulance, la position du levier de vitesse n'a pas été relevée. « *Je demande le bénéfice du doute.* »

La condamnation ou la relaxe se jouent sur ces considérations techniques. Jusqu'à ce que ce trentenaire, dans un hoquet, se retourne brusquement vers les familles : « *Je suis désolé, je m'en veux, j'y pense tous les jours* ». L'humain transparait.

Le tribunal a tranché, pénalement. Il est jugé coupable du fait d'homicide involontaire. Aucune peine, pas même le sursis demandé par le parquet, n'est prononcée. Seule sanction : six mois de suspension de permis. L'homme ne conduit plus depuis l'accident.

Yvelines. Les riverains veulent réduire la vitesse à l'entrée de la ville

LeParisien.fr 14/06/2017 Laurent Mauron

Buc. Ils ne supportent plus le trafic incessant et dangereux. Le maire a annoncé ce mercredi soir qu'une solution était en passe d'être trouvée.

Sous leurs fenêtres, 16 000 véhicules, dont 700 camions, se croisent chaque jour. La trentaine de riverains du haut de l'avenue Jean-Casale à Buc ne supportent plus ce trafic incessant et dangereux. « Nous réclamons une vraie entrée de ville avec un panneau de limitation à 50 km/h afin de réduire la vitesse qui est de 70 km/h », explique l'un d'elles, Barbara Baurès-Weber. Cette dernière raconte encore avec frayeur comment, durant une nuit d'octobre 2016, une voiture est sortie de la route avant de finir sa course dans la maison d'à côté. Un accident qui s'ajoute aux nombreux autres dans le secteur.

La situation est d'autant plus dangereuse que les véhicules ont du mal à se croiser sur cette route départementale, la D 938, surtout à proximité du rond-point Jean-Casale de l'entrée vers l'ancien Aéroparc Louis-Blériot. De nombreux cyclistes passent par là et courent aussi de grands dangers.

Daniel Dezulier, l'un des riverains et président de VéloBuc, a écrit plusieurs fois au maire. Sans réponse. Il s'appuie aussi sur le PLU de la ville et le Plan vélo de la région pour réclamer cette réduction de la vitesse.

Sébastien de Laminat, élu de la majorité municipale, s'est manifesté. « Je sais que le département a donné son accord pour un transfert à la ville de la propriété de la partie de la route qui nous intéresse. Maintenant, Buc doit agir », lâche ce père de famille nombreuse.

« Si un automobiliste de mauvaise foi entre dans Buc par le rond-point Jean Casale, il peut se permettre de rouler partout en ville à 70 km/h », ironise Daniel Dezulier qui, si ça ne bouge pas, envisage de faire venir sur place une responsable de la Ligue contre la Violence Routière.

« Je suis tout à fait favorable à la sécurité des riverains », répond Jean-Marc Le Rudulier, le maire LR de la ville, qui a reçu, mercredi soir les services du département à ce sujet. « J'ai obtenu leur accord pour passer à 50 km/h entre le feu du Petit-Jouy et le rond-point Casale. On va aussi déplacer le radar pédagogique qui se trouve au Petit Jouy pour le mettre plus haut et vérifier que les véhicules respectent bien le 50 km/h du côté des Arcades. On va pouvoir commencer dès la fin de la semaine », confie l'élu.

P. Fillon, président de l'ACO: "sortir du tout répressif sur la route"

Ouest France 14/06/2017 Recueilli par Philippe Cochereau et Éric de Grandmison

La plus célèbre course automobile du monde est à la fois un grand spectacle et un laboratoire technologique : c'est l'ADN des 24 Heures du Mans. Rencontre avec son président, Pierre Fillon.

Pierre Fillon, 58 ans, ophtalmologue, pilote l'Automobile Club de l'Ouest (ACO)-organisateur des 24 Heures depuis l'origine de l'épreuve en 1923. Sarthois, passionné de sports mécaniques, il a assisté à ses premières 24 H en 1969 à l'âge de 10 ans et n'a jamais manqué une édition depuis. L'ACO est aussi la première association française d'usagers de l'automobile.

Quel est l'enjeu de cette 85^e édition des 24 Heures qui se courra ce week-end ?

Le duel Toyota-Porsche. Ce que l'on retient dans l'histoire des 24 Heures, ce sont les grands duels de cette nature. Souvenez-vous l'an dernier: Toyota voit sa première victoire lui échapper quelques minutes avant l'arrivée. Cette année, Toyota met le paquet avec trois voitures. Mais Porsche est déterminé à l'emporter une nouvelle fois. Il faut s'attendre à un sprint de 24 heures très disputé. Nous avons aussi un plateau exceptionnel en LMP2 qui se rapproche de la catégorie reine LMP1 (1) Avec les GTE, cela fera 60 voitures au départ.

Vous allez annoncer un nouveau règlement pour 2020 ?

Très innovant, il permettra aux constructeurs de mieux tester les technologies de demain. En 10 ans, nous avons déjà réduit la consommation d'essence de 50 % tout en ne cessant d'améliorer les performances ! Nous voulons pousser le développement des moteurs hybrides et diminuer encore la consommation de carburant. En LMP1, nous allons réduire les coûts, pour que les 24Heures soient accessibles à tous les constructeurs.

Audi ne vient pas au Mans cette année. Quelles conséquences ?

Le départ d'Audi, qui venait avec de gros moyens depuis le début des années 2000, est une triste nouvelle. Audi faisait partie de la famille, cela crée un vide. Mais nous savions que ça risquait d'arriver : on a vécu dans le luxe avec deux marques du même groupe (Audi-Porsche) qui couraient au Mans. Pour nous, l'absence d'Audi sur la piste est aussi un trou d'air économique. Nous essayons de compenser.

Comment se porte l'ACO que vous présidez depuis maintenant cinq ans ?

Avec 27 000 adhérents, c'est la plus grosse association française dans le domaine automobile : on y retrouve des passionnés de sport auto ; des amateurs de voitures de collection ; et les usagers qui attendent de nous conseils et aide au quotidien. Une communauté digitale les regroupe : « MyACO ». L'ACO est représentée dans le Grand Ouest par 19 commissions départementales qui créent des événements, travaillent avec les préfetures sur la sécurité routière. Nous avons aussi des boutiques dans les grandes villes. L'ACO génère chaque année 115 millions d'euros de retombées économiques dans la région.

Qu'attendez-vous du nouveau gouvernement en matière automobile ?

Il y a une espèce « d'auto phobie » en France, entretenue par une minorité. Le gouvernement doit s'y opposer car elle n'a pas lieu d'être. Le secteur de l'automobile fait vivre beaucoup de Français. Les constructeurs français se battent pour vendre dans le monde entier. C'est la pollution qu'il faut condamner, pas l'automobile car on aura toujours besoin de voitures. Il faut axer le discours sur les technologies, la réduction d'émission de CO2.

En matière de sécurité routière, il faut sortir du tout répressif. Confier *les* contrôles de vitesse à des sociétés privées ne va pas dans le bon sens. J'attends une politique plus orientée vers l'éducation à *la* route et *la* formation. L'ACO fera des propositions très concrètes en ce sens à l'automne.

Justement, le rapport des jeunes avec la voiture a-t-il changé ?

Notre génération trouvait sa liberté dans *la* possession d'une voiture. Aujourd'hui, nous sommes dans une génération d'auto-partage, de voiture collaborative. L'ACO a un rôle à jouer dans l'éducation des jeunes à *la* voiture. Depuis 60 ans, nous organisons le « critérium du jeune conducteur », qui sensibilise à *la* route dès l'âge de 7 ans. Nous allons relancer cette formule en réduisant son coût grâce à des partenariats afin de le rendre accessible à toutes *les* écoles et collectivités qui le désirent.

Où en est votre projet de grand parc à thème autour du circuit des 24 Heures ?

Ce projet, baptisé « Le Mans Resort », est très ambitieux, pour nous, *la* ville du Mans, le département et *la* région. Il s'agit de proposer au grand public, toute l'année, une expérience de découverte de l'univers de *la* compétition automobile, de l'évolution de l'automobile, grâce aux *24Heures* et au patrimoine de l'ACO. Nous avons réalisé *les* études. L'objectif est d'ouvrir en 2021, mais ce sera un projet évolutif.

La Formule 1 reviendra en France en 2018, mais au Castellet. Un seul Grand Prix de F1 s'est déroulé au Mans, il y a 50 ans. Un retour de la F1 ici est-il envisageable ?

Pourquoi pas ? Mais cela exigerait des investissements très lourds, y compris de *la* part des collectivités. Je ne suis pas sûr qu'elles y soient prêtes. Et puis nos circuits accueillent déjà beaucoup d'événements et l'image du Mans c'est l'endurance avant tout !

(1) Le Mans Prototype est la catégorie des voitures stars des courses d'endurance, conçues pour les 24 H du Mans, le championnat du monde d'endurance (WEC) et les championnats American, Asian et European Le Mans Series. La LMP1 concerne plus particulièrement les constructeurs (moteurs hybrides), et les écuries privées pour les non-hybrides. La LMP2 (moteurs atmosphériques) s'adresse exclusivement aux privés. Sont aussi admises aux 24 H les catégories Grand tourisme endurance (GTE) reconnaissables au fait que ce sont des voitures de sport de série, adaptées pour la course.

Pierre Fillon : "une minorité entretient une autophobie en France" (Caradisiac 15/06/2017 André Lecondé)

C'est au moment où la légende des courses automobiles en est à sa veillée d'armes, que le président d'un Automobile Club de l'Ouest organisateur de ce grand rendez-vous des sports mécaniques passe à l'offensive. Car assumer les 24H du Mans et sa passion pour les sports mécaniques, c'est, en ce moment, faire preuve d'un certain courage. Pierre Fillon en a et il parle clairement d'une dommageable autophobie entrée dans le registre folklorique, mais corrosif, de ce que l'on appelle l'exception française.

Pierre Fillon n'a pas mâché ces mots au moment où les 24H du Mans vont s'installer sous les feux de l'actualité. Une épreuve appréciée partout dans le monde et qui met à l'honneur une automobile qui est à la croisée des chemins. On pourrait s'enthousiasmer des futures perspectives et louer cette voiture qui nous sert tant et fait vivre beaucoup. Mais nous sommes en France. Ce qui change beaucoup de choses dans l'appréhension du secteur.

Le président de l'automobile club de l'ouest a ainsi été clair dans un entretien au quotidien Ouest France : « *il y a une espèce « d'autophobie » en France, entretenue par une minorité* ». Une charge contre une « bien-pensance » qui se love dans une politique d'écologie punitive assez bienvenue.

Le même poursuit : « *le gouvernement doit s'y opposer car elle n'a pas lieu d'être. Le secteur de l'automobile fait vivre beaucoup de Français. Les constructeurs français se battent pour vendre dans le monde entier. C'est la pollution qu'il faut condamner, pas l'automobile car on aura toujours besoin de voitures. Il faut axer le discours sur les technologies, la réduction d'émission de CO2* ».

Un bon sens qui ne s'applique pas seulement à l'air que l'on respire. Il est aussi tout autant adapté à une répression routière qui remplit les caisses de l'état tout en ne faisant pas baisser le nombre des morts sur les routes : « *en matière de sécurité routière, il faut sortir du tout répressif. Confier les contrôles de vitesse à des sociétés privées ne va pas dans le bon sens. J'attends une politique plus orientée vers l'éducation à la route et la formation. L'ACO fera des propositions très concrètes en ce sens à l'automne* ».

Ouf. Il n'y aurait donc pas encore de fatalité à voir notre automobile ostracisée, dépouillée, tandis que l'amoureux de la voiture n'est pas condamné à être considéré comme une espèce en voie de disparition, si ce n'est, même, à abattre. Ceci dit, le même Pierre Fillon est conscient d'une révolution culturelle dans l'appréhension même de ce qu'est un véhicule : « *notre génération trouvait sa liberté dans la possession d'une voiture. Aujourd'hui, nous sommes dans une génération d'autopartage, de voiture collaborative* ».

Mais plutôt que de rompre les ponts entre les générations, Pierre Fillon préfère construire des passerelles : "*l'ACO a un rôle à jouer dans l'éducation des jeunes à la voiture. Depuis 60 ans, nous organisons le « critérium du jeune conducteur », qui sensibilise à la route dès l'âge de 7 ans. Nous allons relancer cette formule en réduisant son coût grâce à des partenariats afin de le rendre accessible à toutes les écoles et collectivités qui le désirent* ".

C'est sûr, c'est plus compliqué à mettre en œuvre qu'un radar ou coller une vignette. Mais c'est aussi plus respectueux, et pas seulement de l'environnement...

Meuse. Un problème avec le permis

L'Est Républicain 15/06/2017

Il possède une voiture. Il l'assure à son nom. Il lui manque le permis de conduire.

Le trentenaire, qui s'est présenté à la barre, mardi à Bar-le-Duc, a bien tenté de passer l'examen (une fois), mais depuis qu'il a 17 ans il conduit, occasionnellement selon ses dires.

Conduire, c'était déjà prendre un risque. Mais en septembre dernier, il avait en plus grillé un feu rouge sous les yeux de la police. Et toute une procédure en a découlé. D'autant que ce consommateur régulier de cannabis était positif lors du test.

« Votre casier a deux thématiques », commente le président Kevin Le Fur après la lecture de son casier judiciaire, « les infractions routières et l'usage de stupéfiants. On a déjà dû vous faire la leçon sur les risques que vous prenez, et pour les autres. Est-ce que vous comprenez parce qu'un sursis avec mise à l'épreuve ne suffit pas ? » « Les stupéfiants, je me suis engagé à arrêter », se défend le prévenu.

« J'ai un peu l'impression que Monsieur joue une partition un peu usée devant le tribunal », indiquait le procureur de la République, Olivier Glady. « Pourquoi avoir une voiture quand on n'a pas le permis ? »

Pour son avocat, Me Forget : « Les dernières infractions remontaient à 2008. Il essaie de s'en sortir. La meilleure chance, c'est d'avoir son permis de conduire. »

Le Bragard a été condamné à quatre mois avec sursis mise à l'épreuve plus diverses obligations dont celle de passer le permis de conduire.

Val-de-Marne : il meurt percuté par une voiture de police à Créteil

LeParisien.fr 15/06/2017 Denis Courtine

Un homme d'une cinquantaine d'années est mort, ce mercredi soir, après avoir été percuté par une voiture de police à Créteil (Val-de-Marne). La collision a eu lieu vers 20 heures, villa Juliette, près de l'hôpital Henri-Mondor. Selon nos informations, les policiers qui se trouvaient dans le véhicule font partie de la DRPP, le service de renseignement parisien.

Au moment du choc, ils portaient en intervention et avaient actionné leurs avertisseurs sonores et lumineux. Le pilote du scooter rentrait chez lui en Seine-et-Marne. Il n'avait rien à voir avec l'intervention. L'enquête a été confiée au Service du traitement judiciaire des accidents.

La police avait-elle son gyrophare ? (LeParisien.fr 16/06/2017 Denis Courtine)

Alors qu'un père de famille a trouvé la mort mercredi soir dans une collision entre une voiture de police et deux scooters, des témoins donnent une version différente du drame.

La sirène et le gyrophare de la voiture de police qui a percuté mercredi soir deux scooters à Créteil provoquant la mort d'un pilote, étaient-ils actionnés au moment du choc ? Selon le parquet de Créteil et plusieurs sources policières, c'était bien le cas à ce stade de l'enquête. Mais au lendemain du drame, plusieurs témoignages de riverains mettent en doute cette version. L'audition du deuxième pilote, qui ne souffre que de blessures légères à la jambe, sera à ce titre déterminante.

Ce soir-là, une Toyota banalisée conduite par des fonctionnaires de la DRPP, les ex-RG parisiens, roule sur l'avenue de Lattre-de-Tassigny (ex N 19). Il est 19 h 30 et « comme il y a des embouteillages, la voiture cherche à se décaler », explique le parquet. Elle arrive au niveau du feu tricolore, au carrefour de l'avenue Champeval et de la villa Juliette.

D'après les premiers éléments de l'enquête, le feu est au rouge quand les policiers passent. Un doute subsiste mais les enquêteurs penchent pour cette hypothèse. D'autant plus que si cela n'avait pas été le cas, les pilotes des scooters, qui ne se connaissaient pas, auraient grillé le feu rouge en même temps, ce qui est peu probable. Toujours est-il que le choc qui suit est entendu par les riverains du secteur. « Un bruit effrayant », raconte l'un d'entre eux. Patrick, un père de famille qui rentrait chez lui en Seine-et-Marne, gît au sol. Des badauds s'approchent des lieux du drame. Parmi les riverains que nous avons interrogés, personne ne se souvient avoir entendu une sirène.

« Un des policiers a dit on ne touche à rien, j'appelle ma hiérarchie »

« Cinq minutes plus tard, je suis arrivée pour aider la victime, se souvient ce témoin. Je n'ai pas vu de gyrophare et je n'ai pas entendu de sirène. Pour moi, il n'y avait aucun policier. » Même version de la part de cette autre personne venue elle aussi secourir le pilote. « Ce n'est qu'après que le gyrophare a été posé sur le toit du véhicule, assure ce même témoin. Un des policiers a dit *on ne touche à rien, j'appelle ma hiérarchie*. »

Cette précision sur les « avertisseurs sonores et lumineux » est cruciale car elle détermine la responsabilité des policiers ou de secouristes dans un accident. « C'est tellement important qu'on le notifie toujours sur un procès-verbal », précise un fonctionnaire. En tout cas, cet aspect-là sera évidemment au cœur de l'enquête menée par le Service du traitement judiciaire des accidents. Un service plus pointu dans le domaine de l'accidentologie qu'un commissariat classique.

Autre élément inhabituel : le service des policiers.

« Cela aurait été une patrouille de sécurité publique, l'intervention aurait été annoncée sur les ondes, glisse un fonctionnaire. Là évidemment, c'est plus complexe ». Selon les éléments donnés à la hiérarchie de nuit, les policiers « portaient en intervention ».

Le village de la victime sous le choc

« C'est dramatique », confiait ce jeudi après-midi Daisy Luczak, la maire (SE) de Courquetaine. Ce village seine-et-marnais de quelque 200 âmes est sous le choc depuis mercredi soir et l'accident mortel, dont a été victime l'un des siens à Créteil dans le Val-de-Marne.

La victime, Patrick Larose, allait avoir 55 ans le mois prochain. Marié, il était père de trois filles âgées de 21, 28 et 32 ans, et d'un garçon de 19 ans. La famille s'était installée à Courquetaine il y a plus de huit ans, en provenance de Maisons-Alfort (Val-de-Marne). Patrick Larose y avait géré une société de travaux d'installation électrique jusqu'en 2015.

« Il revenait de chez un ami quand il a eu l'accident », confiait ce jeudi soir son fils. C'est la maire du village et une autre élue, membre du CCAS, qui ont eu la « douloureuse » mission de prévenir la famille de l'accident, après que Daisy Luczak a été elle-même alertée par la gendarmerie.

« Nous avons accompagné son épouse et deux de ses filles, témoigne le premier édile. Et nous allons faire en sorte de continuer à épauler la famille, notamment avec le CCAS. Nous sommes encore sous le coup de l'émotion. »

Pyrénées-Atlantiques. La conductrice ivre qui avait tué un adolescent à scooter condamnée

Sud Ouest 16/06/2017 Pierre Penin

Le tribunal de Bayonne a condamné à trois ans de prison ferme la conductrice qui a fauché le scooter de Mathieu Sulpice, il y a trois ans. Elle était ivre au volant

Me Constance Marconi vient de plaider l'implaidable. Elle est épuisée. Sa cliente sera condamnée, chacun le sait. Cette femme de 41 ans était jugée, jeudi 15 juin, par le tribunal correctionnel de Bayonne, pour la mort de Mathieu Sulpice, le 24 juin 2014, à Bayonne.

Au volant d'un 4x4, elle a percuté l'adolescent qui roulait en scooter sur l'avenue Grenet. Elle était ivre. Il avait 16 ans.

3,1g d'alcool

La présidente du tribunal, Emmanuelle Adoul, procède à un rappel des faits. Martine Sulpice l'écoute parler de son fils défunt, un bras posé sur les épaules de son cadet, Jean. La prévenue avait 3,1 grammes d'alcool par litre de sang. Elle transportait son chien à l'arrière de la voiture.

Selon son trouble souvenir, elle a tenté de l'empêcher de sauter sur le siège passager. C'est l'embarquée. « Vous n'avez pas juste bifurqué, vous étiez complètement sur l'autre voie », décrit la magistrate. Celle où cheminait Mathieu Sulpice.

"J'ai voulu en terminer"

"J'étais alcoolique à l'époque." La veille, elle a bu une bouteille de vin blanc. Le matin du drame aussi. Dans son sac, il y a le contenu d'une autre de rosé, transféré dans une bouteille en plastique. "Et vous avez aussi bu deux verres de vinaigre de vin, avant de prendre le volant", souligne Emmanuelle Adoul. "C'était devenu courant que je consomme à outrance", explique celle qui était alors commerciale.

Elle raconte qu'un stress particulier tisonnait sa maladie ce jour-là. "Je devais annoncer son licenciement à un collègue." En réalité, un mail de son patron qu'elle a mal interprété. "J'avais mal compris et mon premier réflexe, ça a été d'acheter une bouteille."

De ce qui s'est noué ensuite, elle n'a « rien compris ». « J'ai réalisé au commissariat, quand on m'a expliqué. »

Elle est ivre au point d'emboutir une voiture arrêtée sur les lieux de l'accident.

"Je me sentais un monstre"

Plus tard, la prévenue confie qu'elle a voulu « en terminer ». « Je me sentais un monstre. Je suis une maman. Je comprends la souffrance qu'on peut ressentir quand on perd un enfant. Je demande pardon à la famille. »

« Pourquoi avoir pris le volant alors que vous aviez consommé de l'alcool ? », questionne la présidente. « Je n'ai pas réfléchi. Je me sentais capable. Je le faisais quotidiennement. » Elle avait d'ailleurs eu un premier accident, dans le cadre du travail. « Aujourd'hui, j'ai une abstinence réelle. » Le centre d'addictologie de l'hôpital lui prodigue des soins.

Martine Sulpice tient à s'exprimer. Ses mots, elle les a pesés et couchés sur papier. Elle lit. « Dans la vie, on a toujours le choix », assène-t-elle. « En juillet 2006, j'ai perdu mon mari sur la route des vacances. Ça aurait pu nous faire basculer. Mes fils dans la drogue. Moi dans l'alcool. » Elle et ses deux fils ont fait face. « Mathieu avait su se relever après la mort de son père. »

Martine Sulpice dit « la meurtrière de mon fils ». « Elle a fait le choix de l'alcool, de conduire, de ne pas se soigner. Personne ne lui a dicté ces choix. Elle s'est rendue coupable du meurtre de mon fils. »

Pas les mêmes larmes

L'avocate de la famille Sulpice, Me Faridha Hadidi, rappelle la réalité crue : « Vous avez donné la mort à un enfant de 16 ans, juste parce que vous étiez ivre morte. » La juriste parle d'une mère dévastée, plus en état de travailler. « On apprend à devenir parent dans la vie. Personne ne peut apprendre à être parent dans la mort. » Faridha Hadidi a passé de longues heures à écouter la mère et le fils qui ne supportaient plus la maison familiale hantée de souvenirs. « Jean veut partir à l'étranger, sans doute en Australie, il ne peut plus vivre dans l'ombre de son frère. » Ni trop près de la tristesse de sa mère.

Il y a des larmes des deux côtés, « mais ce ne sont pas les mêmes ». Me Constance Marconi sait qu'elle « ne pourra pas apaiser la douleur de l'absence de Mathieu ». Elle « comprend la révolte, la haine » contre sa cliente. Tout ce qu'elle peut faire, c'est rappeler que l'alcoolisme est une maladie. Que sa cliente se soigne. C'est demander que l'on considère cette « seconde » d'inattention que chaque automobiliste a connue. « Parce qu'on allume une cigarette, parce qu'on regarde son GPS... » Mais ici, il ne s'agit pas d'un appel sur mobile. Pas même de la griserie après le « verre de trop ». Il s'agit d'ivresse massive.

La procureur de la République va requérir quatre ans de prison ferme. Le tribunal va condamner la prévenue à trois ans de prison ferme, sans incarcération immédiate. Une peine assortie d'obligation de soins et d'une suppression du permis de conduire avec interdiction de le repasser pendant cinq ans.

Aude. Deux ans ferme pour avoir causé la mort d'un automobiliste en roulant à contresens sur l'A9

L'Indépendant 16/06/2017 Frederic Ferrieres

« Je suis un assassin, j'ai fait une faute énorme ». Ces mots sortent de la bouche de l'avocat de la partie civile, Me François Gerber. Il aurait aimé les entendre venant du prévenu, Niels K., 25 ans, mais rien n'est venu. Pour la partie civile, l'accident de la circulation qui a coûté la vie à Frédéric Louradour, 42 ans, a toutes les caractéristiques d'un homicide « volontaire » et non « involontaire », comme retenu par la procédure. « *Quelle différence y a-t-il entre celui qui tire une balle dans la rue et celui qui utilise son véhicule comme arme par destination ?* »

Ce 28 décembre 2016, sur l'A9, à hauteur de Fleury-d'Aude à 23 heures, Frédéric Louradour est au volant d'une mini-cooper. Il fait nuit noire, il se retrouve face à une camionnette en sens inverse tous feux éteints sur la voie médiane. Le choc est instantané.

Les pompiers constatent le décès du conducteur de la voiture. Face à la violence du choc, un témoin n'a rien pu faire d'autre que d'attendre les secours derrière les glissières de sécurité.

La présidente, Magali Issad, en s'adressant au prévenu : « *Vous avez eu une fracture ouverte de la jambe. Mais vous aviez aussi du cannabis, des amphétamines et de l'ecstasy dans le sang* ». La présidente a voulu savoir ce qui s'était passé dans la camionnette : « *Je ne m'en souviens pas* », a lancé le prévenu. La magistrate va lire les déclarations de la passagère qui explique que, revenant d'Espagne, ils avaient manqué la sortie pour Carcassonne, « *on s'est pris la tête à cause de ça* ». Il fallait faire demi-tour, il l'a fait sur les voies de circulation, « *j'étais morte de peur* ».

Adeptes du chamanisme

La présidente s'adresse au prévenu : « *Il ne s'agit pas d'une erreur en prenant une bretelle d'autoroute. Vous l'avez prise sciemment à contresens* ».

Pour se défendre, le mis en cause s'enferme dans une amnésie. Mais la vice-présidente constate : « *Vous dites que vous avez des pertes de mémoire sur les faits, mais vous vous souvenez des angoisses et d'être poursuivi* ». Niels est un adepte du chamanisme et du... cannabis « *pour une meilleure compréhension des choses* ».

L'expert psychiatre a conclu qu'il était schizophrène. Dès le matin, il avait consommé du cannabis, un fait que retiendra la présidente au grand dam de la défense : « *Ce n'est pas la maladie qui est en cause, c'est surtout la prise de stupéfiants* ».

Le procureur, Laurent Dagues, va dans ce sens : « *Quels stupéfiants a-t-il pris et dans quelles conditions ? On ne le saura jamais* ». Le magistrat a demandé 5 ans de prison dont 3 ans avec sursis et 3 ans de mise à l'épreuve. Pour la défense, Me David Brun considère qu'il faut une nouvelle expertise : « *C'est un schizophrène. L'envoyer en prison ne sert à rien. Il a un traitement de cheval, c'est pour ça qu'il n'a aucun affect* ». L'avocat a regretté également qu'il n'y ait pas eu d'instruction dans ce dossier.

Le tribunal a suivi les réquisitions du procureur confirmant également l'annulation du permis de conduire pendant 10 ans et l'obligation de soins et d'indemniser les parties civiles.

Hérault. Accidents de deux roues motorisés : prévenir l'hécatombe

e-Métropolitain 16/06/2017 Jean-Marc Aubert

C'est une loi des séries bien triste sur les routes de l'Hérault et dans les agglomérations, comme à Montpellier, avec de nombreux accidents mortels et comme victimes des conducteurs de deux roues motorisés. Peut-on évoquer la fatalité ? Analyse de la situation, réactions et conseils préventifs.

Un adolescent de 17 ans passager d'une moto tué à Saint-Pons-de-Thomières, le pilote dans le coma, un motard décédé sur la RD 612 vers Frontignan, un autre qui est mort au département anesthésie réanimation -DAR- au CHU de Montpellier après une effroyable collision nocturne avec une voiture sur l'avenue de Toulouse : les deux véhicules ont entièrement brûlé. Un motard a été tué et son passager grièvement blessé à Ovalie, à Montpellier toujours.

Sapeurs-pompiers, infirmiers et médecins du Sdis 34, urgentistes du Smur-Samu 34, pilotes des hélicoptères de secours, gendarmes et policiers n'en peuvent plus de découvrir des scènes terribles en arrivant sur les lieux d'un accident, avec des motards inanimés, ensanglantés, certains agonisant sur le bitume.

Partage de la route

Et puis, il y a cette liste incroyable de pilotes de motos et de scooters qui sont dans un état grave, dont trois avec le pronostic vital engagé au DAR du CHU de Montpellier, après des accidents : collisions ou sorties de route. Mai et juin auront été des mois accidentogènes pour les amateurs de deux roues motorisés.

Avec le retour des beaux jours, les adeptes des 2 roues motorisés ressortent les engins qui s'ajoutent aux véhicules, de plus en plus nombreux en ville et sur les routes. Le partage de la route doit être respecté par tous les conducteurs. Avec des règles élémentaires à ne pas violer.

Accidents de cyclomoteurs et de scooters : les accidents mortels surviennent autant en rase campagne qu'en milieu urbain. Et un peu plus de la moitié le sont de nuit (55%), avec un pic entre 13h et 22 h. 11% des tués à cyclomoteur ne portaient pas de casque. L'alcool est particulièrement présent : ainsi, 32 % des cyclomotoristes impliqués dans un accident mortel en 2014 étaient alcoolisés.

Parmi les motocyclistes coexistent :

- les usagers de motos légères (de 50 à 125 cm³) souvent des automobilistes qui, lassés des embouteillages en ville, ont choisi de circuler en scooter 125 cm³, plus pratique et maniable. Ils doivent avoir le permis B depuis au moins 2 ans et avoir suivi une formation de 7 heures
- les usagers de motos ou scooters de plus grosse cylindrée nécessitant un permis A ou A2. La mortalité concerne majoritairement (89%) les usagers de plus de 125 cm³.

Accidents de motocyclettes : le pic d'accidentalité est enregistré entre 25 et 49 ans, mais les risques d'accidents mortels sont importants jusqu'à 70 ans. Le risque d'être tué en ville est plus important pour les usagers de motos légères (54%).

Près de la moitié des motards tués (47%) le sont lors de la belle saison, entre juin et septembre.

Somnolence sur l'autoroute

Première cause de mortalité sur autoroute, la somnolence au volant peut toucher aussi bien les motards ou scootéristes, que les automobilistes. Pour mesurer l'impact du manque de sommeil chez les motards, la Fondation Vinci Autoroutes a réalisé avec l'IRBA une étude via un simulateur de conduite sur deux roues. Selon les résultats de l'étude, le manque de sommeil à moto augmente considérablement le risque d'accident. Ainsi, un conducteur de deux-roues fatigué fait 2 fois plus d'excès de vitesse et de franchissements de lignes inappropriés. Mais surtout, il risque de chuter 14 fois plus. Aussi, il subit fréquemment des épisodes de micro-sommeils (3-15 secondes), alors qu'ils ne sont quasiment pas présents chez un conducteur en forme. Les premiers signes de fatigue ont lieu dès la première heure de conduite en général. A ce moment là, les erreurs sont décuplées : oubli des clignotants, non-respect des feux rouges, excès de vitesse...

La conduite d'une moto fatigue plus rapidement le conducteur, il faut donc prévoir des pauses plus fréquentes qu'en voiture, au moins une toute les heures. Une fois arrêté dans un endroit sûr, une aire de repos par exemple, prenez un café puis faites une courte sieste et des étirements.

Selon des statistiques de 2014, les adolescents de 15 à 17 ans constituent plus de 3% des tués, près de 6% des blessés et 6,5% des blessés hospitalisés. À l'adolescence, la conduite d'un cyclomoteur ou scooter 50 cm³ est le principal risque, puisque cela occasionne 38 % des tués dans cette tranche d'âge. Le pic des accidents de cyclomoteur et de scooter a lieu entre 15 et 18 ans, âge où la pratique est la plus importante.

Accidents des jeunes adultes de 18 à 24 ans : entre 18 et 24 ans, le risque est essentiellement lié à l'usage de la voiture : cette tranche d'âge représente près d'1/4 (23%) de la mortalité automobiliste ; et 66% des tués entre 18 et 24 ans le sont en voiture. Après la voiture, c'est à en scooter et à moto que les jeunes de 18 à 24 ans se tuent sur la route (18%).

La risque est particulièrement aigu le week-end, avec plus d'une fois et demie plus de risque de décès que les autres jours, du lundi au jeudi. Plus de la moitié des décès de jeunes (57%) dans un accident de la route se produisent la nuit.

Le risque lié à l'usage des motos, cyclos et scooters reste toujours très important : 30% des tués et 33% des blessés. La part des conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels diminue avec l'âge : elle est de 23,1% entre 25 et 44 ans – soit un taux équivalent aux plus jeunes conducteurs -, et de 13,7% entre 45 et 64 ans.

La tentation de la vitesse à moto : la vitesse est une tentation facile lorsqu'on roule à moto. Les motards militants, et ils s'expriment généralement avec vigueur sur le sujet, n'apprécient pas qu'on le leur rappelle. La Prévention routière et Assureurs prévention se basent « sur les études détaillées d'accidents et des projets de recherches menés par l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifstarr) » pour constater que beaucoup d'accidents impliquant des motards seuls ou en collision avec des véhicules sont dus à une vitesse excessive.

Reste que souvent, ce sont des écarts de conduite brutaux et dangereux d'automobilistes ou de chauffeurs-routiers qui blessent ou tuent les pilotes de scooters et de motos, comme un demi-tour sur une ligne droite ou des feux rouges brûlés. Des fans de bécanes qui dénoncent l'irresponsabilité de certains maires qui multiplient des dos d'âne dangereux, comme les adhérents de la fédération des motards en colère l'ont montré récemment.

Analyse d'un spécialiste : interrogé, Frédéric George, de la Fédération européenne des associations de motards (FEMA), relève en commentant des études récentes, dont celle de la Prévention routière, « l'existence systématique de plusieurs causes » et « les scénarios d'accidents sont assez justes ». Il « regrette un peu que le motard représenté soit systématiquement en sur-vitesse en ville, ce n'est quand même pas forcément le cas ». Il arrive donc parfois que des motards respectent les limites de vitesse.

Un conseil à l'aube de ce nouveau week-end ensoleillé et attractif pour prendre la route vers la montagne et vers les plages : respectez le code de la route, on ne le répètera jamais assez. Et pour y veiller, policiers de la Sécurité publique et gendarmes de l'Hérault seront de nouveau sur les bords des routes, aux points noirs et en agglomération.

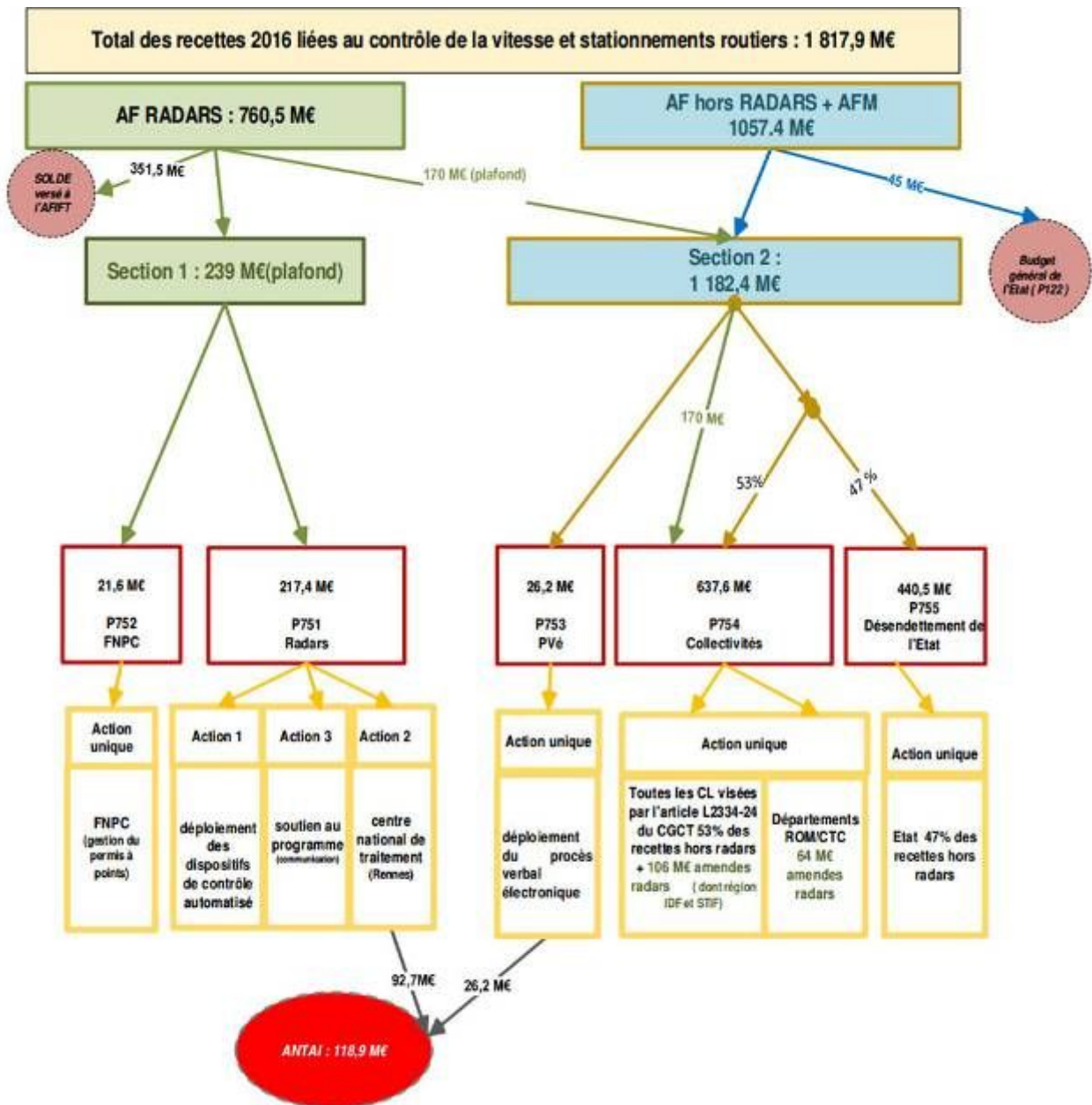
Rapport de la Cour des comptes sur les amendes

La majorité des recettes des amendes ne servent pas à la sécurité routière

Blog Radars Auto 06/06/2017

Alors que les recettes des amendes issues des infractions au Code de route ont battu un nouveau record en 2016, la Cour des Comptes vient de publier une note d'analyse sur les recettes et les dépenses engagées. Dans ce document, elle précise que plus de "50% des recettes des amendes issues de la circulation et du stationnement routiers ne contribuent pas à l'objectif gouvernemental de lutte contre l'insécurité routière et de diminution de la mortalité sur les routes". Mais ce n'est pas tout, elle condamne aussi l'opacité de l'utilisation de cet argent par les collectivités locales...

Elle en déduit que 85% des "dépenses ne sont pas ou peu évaluées, pas traçables ou n'ont rien à voir avec la sécurité routière". Au final, il ne reste qu'une très petite part qui est réellement consacré à la sécurité routière, ou plus exactement à la verbalisation des infractions...⁸



⁸ C'est la reproduction de la page 34 du rapport de la Cour des comptes ; Voir <http://www.ccomptes.fr/content/download/101446/2285246/file/NEB-2016-Contrôle-circulation-et-stationnement-routiers.pdf>

1.8 Milliards d'euros de recette

Le montant global des amendes perçues par l'Etat au titre de la circulation et du stationnement routiers s'élève à 1 817 millions d'euros en 2016, c'est un nouveau record et une augmentation de plus de 210 millions par rapport à 2015 !

Les documents budgétaires divisent ces recettes en deux groupes, celles issues des radars automatiques (hors amendes majorées) et celles issues des autres infractions routières et cela pour la simple et bonne raison que les gouvernements successifs indiquent depuis 2003 que l'intégralité des recettes issues des radars automatiques sont utilisées pour améliorer la sécurité routière. Le fait de diviser ces recettes en deux groupes permet de démontrer que les recettes radars sont bien utilisées pour cela et non pour d'autres programmes.

Pour les radars automatiques, la hausse des recettes est spectaculaire puisqu'ils ont engrangé 920 millions d'euros en 2016 (contre 789 en 2015). Les recettes sont composées des amendes forfaitaires pour un total de 760.5 millions d'euros et des amendes majorées pour un total de 159.8 millions d'euros. Mais on remarque dans le schéma d'utilisation de cette manne financière que le montant des amendes majorées n'est pas inclus dans la partie amendes radars. Ces 160 millions pourtant bien issus de l'activité des radars automatiques peuvent ainsi servir à tout autre chose...

Pour les autres infractions routières relevées via les PV électroniques ou les carnets à souche, la hausse des recettes est moins marquée puisqu'elles atteignent 897.6 millions d'euros contre 818.7 en 2015. Les recettes sont composées des amendes forfaitaires pour un total de 597.5 millions d'euros et des amendes majorées pour un total de 300.1 millions d'euros.

Où va l'argent ?

Pour mieux comprendre où va l'argent, la note propose un schéma récapitulatif complet qui sépare les recettes des radars automatiques (hors amendes majorées) de celles des autres infractions et des amendes majorées. Le montant des recettes est redistribué à cinq programmes définis dans la Loi de Finances 2016 ainsi qu'à deux autres entités. La Cour des Comptes précise que cette répartition est trop complexe et qu'il conviendrait de réduire le nombre de bénéficiaires et de fusionner l'ensemble des recettes en une seule entité regroupant les amendes radars, les amendes hors radars et les amendes majorées.

Les collectivités locales

Avec 637.6 millions d'euros, ce sont les collectivités locales qui perçoivent la plus grosse part des recettes. Mais la répartition réelle et l'origine des recettes est complexe car une partie du total provient des amendes radars.

Les 170 millions d'euros issus des recettes des amendes radars doivent être utilisés pour financer des opérations concernant la circulation routière au sens large (étude et mise en œuvre plans de circulation, création de parcs de stationnement, installation et développement de signaux lumineux et de la signalisation horizontale, aménagement de carrefours, etc.).

Les 467,6 millions d'euros issus essentiellement des recettes des amendes de police routière dressées sur leur territoire doivent être utilisés pour des opérations destinées à améliorer les transports en commun et la circulation dans les conditions fixées par l'article R. 2334-12 du code général des collectivités territoriales.

Les collectivités locales sont libres de choisir les opérations finançables par le produit des amendes en fonction des besoins prioritaires qu'elles identifient au plan local.

Mais la liste des opérations contient des actions qui n'ont que très peu à voir avec la sécurité routière comme l'aménagement de lieu d'accueil du public des transports en commun, la création de parcs de stationnement ou encore la mise en œuvre de zones à circulation restreinte...

De plus, la Cour des Comptes relève qu'il n'y a aucun contrôle pour savoir comment est réellement dépensé cette manne financière et "qu'aucun document budgétaire ne permet jusqu'à présent d'en retracer leur emploi". On ne peut donc que supposer que cet argent est bien dépensé pour les actions de sécurité routière ou assimilées prévues par la législation. Ce qui n'est pas vraiment toujours le cas quand on lit dans un article que la ville de Tours va rénover ses gymnases avec le produit des amendes de police...

On devrait quand même bientôt en savoir un peu plus sur ces dépenses car désormais chaque année devra être remis un rapport précisant l'utilisation par les collectivités territoriales du montant des recettes qui leur est versé.

L'AFITF

L'autre grand bénéficiaire de la manne financière générée par les amendes de circulation routière est l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France).

En 2016, cet établissement public administratif national a reçu 351.5 millions d'euros pour coordonner le financement de grands projets d'infrastructures de transport. En effet, l'AFITF agit sur le financement de projets d'intérêt national ou international pour la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires et participe également à la création ou au développement de liaisons maritimes régulières de transport de fret.

Pour la Cour des Comptes, le montant des recettes reversé à l'AFITF n'est pas directement affecté à la mission de lutte contre l'insécurité routière et de diminution de la mortalité sur les routes. D'autant plus que dans un rapport de juin 2016, cette même Cour a estimé que l'AFITF est un opérateur « sans feuille de route ni marge de manœuvre » et qu'il constitue « un instrument de débudgétisation massive » permettant de « contourner les règles de droit budgétaire » !

Le budget de l'Etat

Avec 485.5 millions d'euros, l'Etat s'accapare également une grande part de cette manne financière. 440 millions sont destinés directement au désendettement de l'Etat et 45 millions sont transférés au budget général de l'Etat. Bien sûr cette part n'est en aucun cas utilisée pour l'amélioration de la sécurité routière.

La verbalisation des infractions

Une fois enlevée la part des dépenses qui ne sont pas utilisées pour la sécurité routière et celles dont on ne sait presque rien, il ne reste qu'une toute petite part qui est réellement utilisée pour la sécurité routière ou plutôt pour sanctionner les infractions! Cela représente un montant de seulement 265.2 millions d'euros soit à peine 15% de l'ensemble des recettes... Par contre, le montant des dépenses est indiqué très précisément chaque année dans le Loi de Finances.

La plus grosse part de 217.4 M€ est utilisé pour le fonctionnement du système de contrôle automatisé que ce soit pour le déploiement de nouveaux radars, leur entretien ou encore le développement et la maintenance des applications informatiques du CNT mais aussi pour bien d'autres choses encore (études, honoraires d'huissier, frais de télécommunication, etc) comme vous pouvez le voir dans la présentation du budget 2017 des radars automatiques.

Ensuite, 21.6 M€ sont utilisés pour les dépenses relatives à la gestion du permis de conduire au regard des infractions au code de la route pour l'édition et l'affranchissement des courriers de retrait ou de restitution de points et pour le fonctionnement et de la maintenance opérationnelle du système informatique du Fichier National du Permis de Conduire (FNPC).

Enfin, 26.2 millions d'euros sont utilisés pour financer notamment l'envoi et le traitement des avis de contraventions relevés par PV électroniques.

Des dépenses sans rapport avec la sécurité routière

Comme on le voit, hormis la part utilisée pour financer les radars automatiques, le FNPC et le PVe, plus de la moitié de l'argent engrangé par les amendes de circulation routières n'est pas utilisé pour améliorer la sécurité routière (AFIFT et Etat) et il est impossible de savoir comment sont utilisés les montants versés aux collectivités locales.

Au final par rapport au montant total des recettes de 1817.9 millions d'euros :

- 15 % est utilisé pour verbaliser et sanctionner les infractions (radars automatiques, PV électronique et Fichier National du Permis de Conduire).
- 50 % est utilisé pour des actions sans rapport avec la sécurité routière (AFIFT, désendettement et budget de l'Etat, solde budgétaire).
- 35 % est utilisé par les collectivités locales pour l'amélioration de la sécurité routière mais ce sont des dépenses dont on ne peut être certain de l'utilisation réelle.

Sécurité routière : toujours plus de PV mais toujours plus de morts

Le Parisien 10/06/2017 Frédéric Mouchon

L'Etat français n'a jamais encaissé autant de PV qu'en 2016. Dans un rapport que nous avons pu consulter, la Cour des comptes juge ce record inefficace en termes de prévention.

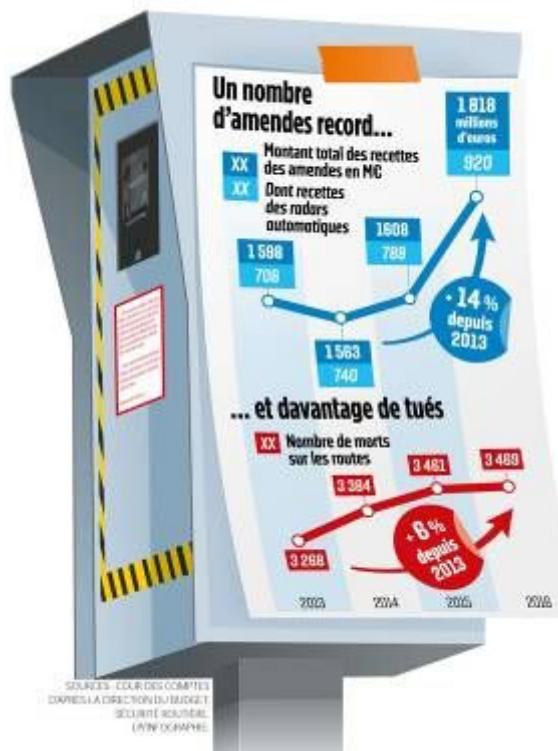
Un flash, des points retirés et une courbe de la mortalité sur les routes qui baisse sans discontinuer. Depuis l'installation en 2003 de la première cabine fixe en France, les radars automatiques ont toujours été considérés comme l'arme la plus efficace (et la plus rentable) pour lutter contre les infractions au volant. Mais il semble que cette logique commence à s'enrayer. D'après une note d'analyse de la Cour des comptes, que nous avons pu consulter, les recettes globales des amendes perçues par l'Etat ont augmenté de 11,5 % en 2016 pour s'élever à 1,8 Md€ ! Un record.

A en croire la Cour des comptes, ces recettes en hausse sont notamment dues au déploiement des radars «feux rouges» et des «radars chantiers» ainsi qu'à la verbalisation électronique et à l'amélioration du taux d'encaissement des amendes, notamment celles qui sanctionnent les véhicules professionnels. Mais aussi les véhicules immatriculés à l'étranger (Allemagne, Pays-Bas, Autriche...), qui échappaient jusqu'ici à l'amende et reçoivent désormais le PV dans la boîte aux lettres de leur pays d'origine grâce à des accords de coopération entre les polices des Etats membres de l'Union européenne. Ainsi, 13,6 % des infractions relevées l'an dernier par des radars automatiques concernaient des voitures immatriculées en dehors de l'Hexagone.

L'incivilité routière en hausse

Que les bénéfices des radars et PV augmentent est une très bonne nouvelle pour les caisses publiques car cet argent sert notamment au désendettement de l'Etat (*voir ci-contre*). Mais ces recettes en hausse ne sont pas uniquement liées «à une meilleure efficacité du contrôle automatisé de la circulation (*les radars*)». Elles reflètent aussi une augmentation de l'incivilité routière. Les magistrats de la Cour soulignent d'ailleurs que «la progression des recettes par rapport à 2015 est aussi la conséquence de la forte augmentation du nombre d'infractions constatées, qui progressent de 10,4 % en 2016».

Et la Cour rappelle qu'en 2016, les « résultats de la mortalité routière ont été confirmés à la hausse pour la troisième année consécutive avec près de 3 500 tués ».



«Ce n'est pas parce que l'on flashe plus que l'on a davantage peur du gendarme, analyse le délégué général de 40 Millions d'automobilistes, Pierre Chasseray. On est arrivés au bout du système des radars. Ils permettent de faire du chiffre, sont un vrai jackpot pour l'Etat mais ne sanctionnent quasi plus que des petits excès de vitesse involontaires.»

Alors que les associations ne cessent depuis trois ans de pointer du doigt le « relâchement » des conducteurs, la Cour des comptes reconnaît que « la tendance à l'augmentation moyenne de la vitesse se confirme en 2016 ». «Le développement des avertisseurs de radars a réduit l'efficacité du dispositif mais aucune loi contraignante n'a été adoptée pour faire cesser ces pratiques, regrette l'accidentologue Claude Got. Si la vitesse moyenne augmente, c'est parce qu'une partie des usagers, équipée de ces appareils, respecte moins les limitations.»

Recettes des radars et PV : l'argent ne va pas où il devrait

50 % des recettes des amendes (837,1 M€) ne sont pas directement affectées à leur mission première: la lutte contre l'insécurité routière.

Les associations de défense des conducteurs accusent le gouvernement de «remplir les caisses de l'Etat» avec l'argent des radars. Car 50 % des recettes selon la Cour des comptes ne sont pas affectées à leur mission première : la sécurité routière.

Les associations de défense des conducteurs qui accusent le gouvernement d'utiliser les radars pour «remplir les caisses de l'Etat» ne retiendront sans doute qu'une ligne du rapport de la Cour des comptes : «On peut considérer que plus de 50 % des recettes des amendes (837,1 M€) ne sont pas directement affectées à la mission». En d'autres termes, pas consacrées à la lutte contre l'insécurité routière.

L'argent des radars pour désendetter l'Etat, un impôt?

«Les recettes [...] financent des dépenses diverses, ventilées sur cinq programmes distincts, dont la finalité est pour certains éloignée de l'objectif stratégique de diminution de la mortalité sur les routes», peut-on lire dans la note d'analyse. La Cour note que «le produit des amendes a augmenté de 214 M€ en 2016». Cela a bénéficié à l'agence de financement des infrastructures de transport de France pour 119 M€, aux collectivités territoriales pour 51 M€, au désendettement de l'Etat pour 45 M€. «L'affectation d'une partie des recettes au désendettement et aux collectivités territoriales est discutable», estime-t-on à la Cour des comptes car les montants reçus par les collectivités «financent en partie des dépenses de sécurité routière mais peuvent être aussi utilisés à d'autres fins (transports en commun notamment) ».

«A partir du moment où l'on utilise l'argent des radars pour désendetter l'Etat, on peut considérer que c'est devenu un impôt, et on comprend que le gouvernement défende le soldat radar jusqu'au bout », souligne Pierre Chasseray, délégué général de 40 Millions d'automobilistes.

«L'affectation à des financements qui n'ont rien à voir avec la sécurité routière a été une erreur, estime l'accidentologue Claude Got. Cela produit des effets qui ne sont pas acceptés par les usagers.»

C. Perrichon - Recettes de radars et PV : «Il faut plus de transparence»

La réduction des effectifs de gendarmes et de policiers affectés aux contrôles routiers, fait remonter l'accidentalité, estime Chantal Perrichon, Présidente de la Ligue contre la violence routière.

L'intégralité de l'argent des recettes de radars et PV doit être utilisée pour des mesures qui vise à sauver des vies sur la route estime Chantal Perrichon, Présidente de la Ligue contre la violence routière.

Très impliquée dans la sécurité routière, Chantal Perrichon, Présidente de la Ligue contre la violence routière, veut plus de transparence dans l'affectation des sommes engrangées par les PV.

Jamais les recettes liées aux radars et aux PV n'ont été aussi élevées. Et pourtant, la courbe de la mortalité routière ne baisse pas.

Chantal Perrichon. Quand on réduit les effectifs de gendarmes et de policiers affectés aux contrôles routiers, il ne faut pas s'étonner de voir remonter l'accidentalité ! On a mille fois moins de risques d'être contrôlé pour l'alcool que pour la vitesse alors que c'est le deuxième facteur de mortalité sur la route. Quant au portable au volant, dont on ne cesse de pointer le risque, on ne comptabilise en moyenne que dix PV par jour dans chaque département. Il faut davantage sanctionner ces comportements dangereux mais aussi les problèmes d'interdistance entre les véhicules ou les franchissements de ligne blanche.

N'est-ce pas la limite du tout-radar ?

Nous ne sommes pas pour le radar en soi. Si demain tous les véhicules étaient équipés de limiteurs s'adaptant à la vitesse autorisée (NDLR : le système Lavia), on pourrait supprimer les radars. Le problème est que le gouvernement précédent n'a agi qu'au niveau du verbe pour lutter contre l'insécurité routière. Quand un conducteur est contrôlé sur le bord de la route pour un problème de vitesse ou d'alcool, il paie une amende mais dans presque un cas sur deux, on ne lui retire pas de points*.

La Cour des comptes constate que la moitié des recettes n'est pas destinée à la lutte contre l'insécurité routière.

Pour ne pas donner de grain à moudre à ceux qui disent que l'argent des radars est un impôt déguisé qui ne sert qu'à remplir les caisses de l'Etat, il est essentiel qu'il y ait une plus grande transparence sur les recettes des radars et des PV. Mais je tiens à souligner qu'une amende pour excès de vitesse n'est pas un impôt puisque vous ne payez que lorsque vous ne respectez pas les règles. Mais si l'on veut que les conducteurs acceptent la sanction, il faut que l'intégralité de l'argent soit utilisée pour des mesures visant à sauver des vies sur la route.

** Selon le rapport Colin-Le Gallou de 2012, seules 54 % des infractions constatées donnent lieu à un retrait de points.*

De plus en plus d'amendes, mais pas moins de morts sur les routes (Cour des comptes)

AFP 10/06/2017

Ils ne parviennent pas à réduire le nombre de victimes sur les routes, mais ils renflouent toujours plus les caisses de l'Etat, les radars ont rapporté plus de 920 millions d'euros en 2016, soit 131 millions de plus qu'en 2015, relève un rapport de la Cour des comptes.

"Le montant global des amendes perçues par l'Etat au titre de la circulation et du stationnement routiers s'est élevé à 1.817,9 millions d'euros au lieu de 1.607,7 millions d'euros en 2015" soit une augmentation de 11,6%, indique cette note d'analyse rédigée en 2016, révélée par le Parisien et que l'AFP a pu consulter.

Parmi les recettes des amendes, 920 millions proviennent directement des radars de vitesse, et de ceux qui contrôlent aux feux rouges et aux passages à niveaux.

Or, rappelle la Cour des comptes, "en 2016, les résultats de la mortalité routière ont été confirmés à la hausse pour la troisième année consécutive avec près de 3.500 tués sur les routes françaises en métropole".

En 2016, 3.469 personnes ont été tuées sur les routes de France métropolitaine (+ 8 tués par rapport à 2015, soit +0,2%), après les hausses enregistrées en 2015 (3.461 morts, +77 tués, soit +2,3%) et 2014 (3.384 morts, +116 tués, soit +3,5%).

Si cette augmentation des recettes est "positive pour le budget de l'Etat" et témoigne "d'une meilleure efficacité" des radars, elle doit être "analysée (...) au regard de l'objectif gouvernemental de diminution de la vitesse sur les routes, première cause d'accidents mortels", souligne-t-elle encore.

"On ne sanctionne que des petits excès de vitesse, on a trouvé la recette miracle pour faire du jackpot", commente Pierre Chasseray, le délégué général de 40 millions d'automobilistes.

"Y'en a marre qu'en France, il faille toujours sauver le +soldat-radar+, il faut le replacer à son niveau d'efficacité, qui est faible!", s'est-il emporté.

Autre point soulevé par le rapport: l'affectation de l'argent qui arrive dans les caisses de l'Etat et qui finance "des dépenses diverses, ventilées sur cinq programmes distincts, dont la finalité est pour certains éloignée de l'objectif stratégique de diminution de la mortalité sur les routes".

Selon la Cour des comptes, "plus de 50% des recettes des amendes (837,1 M€) ne sont pas directement affectées à la mission".

C'est "la preuve du gros mensonge", selon Pierre Chasseray, "l'argent des radars ne va pas à la sécurité routière".

Contacté par l'AFP, le délégué interministériel à la Sécurité routière n'a pas pu s'exprimer, étant tenu par le devoir de réserve en période électorale.

Infractions routières : les PV ont rapporté 1,8 milliard d'euros à l'Etat

LeFigaro.fr Economie 10/06/2017 Pauline Chateau

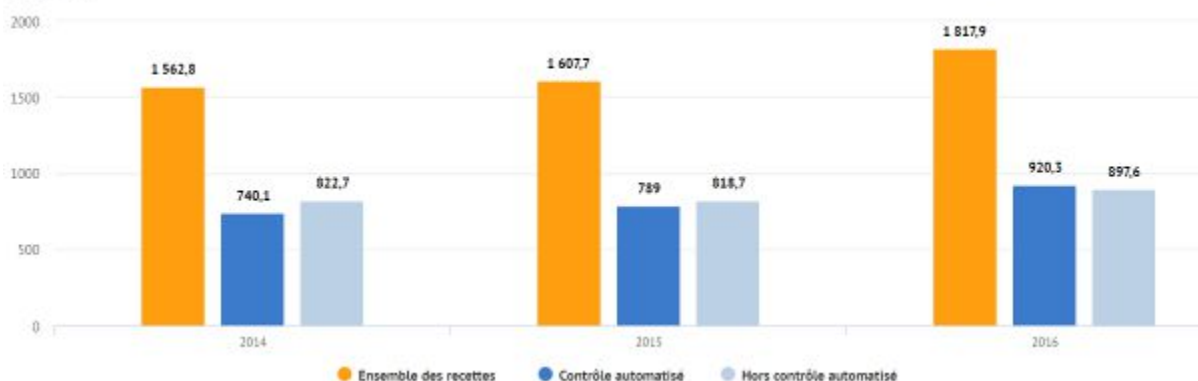
Plus de 900 millions d'euros de recettes ont été dégagés grâce aux seuls radars automatiques en 2016, relève la Cour des comptes.

C'est un record. En 2016, les amendes au titre de la circulation et du stationnement ont permis de rapporter 1,817 milliard d'euros à l'Etat, relève la Cour des comptes, dans une note d'analyse, publiée fin mai, révélée par *Le Parisien* et que nous avons consulté. Cela représente une augmentation de 11,5% par rapport aux recettes dégagées en 2015, à 1,6 milliard d'euros.

Dans le détail, les contrôles automatisés, c'est-à-dire avec radar, sont ceux qui rapportent le plus. Qu'il s'agisse d'un radar vitesse, feu rouge ou à un passage à niveaux, les recettes s'établissent à 920,3 millions d'euros, l'année passée. Soit une augmentation de 14%. Les recettes «hors contrôle automatisé», dégagées à partir de procès-verbaux électronique ou papier, sont en hausse de 8,7%, à 897,6 millions d'euros.

Les recettes encaissées grâce aux PV augmentent

EN MILLIONS



La mortalité routière continue d'augmenter

«L'augmentation significative des recettes constatées en 2016 s'explique par le dynamisme des amendes du contrôle automatisé (radars)», expliquent les sages de la rue Cambon. Et pour cause, depuis 2013, l'Etat a mis en place deux nouveaux types de radar automatique, le radar feu rouge et le radar chantier. Pour rappel, ce dernier a été mis en place en 2015, avec pour vocation de protéger les ouvriers à proximité des chantiers de construction. Au total, on compte près de 5000 radars sur les routes de France.

Pour les magistrats, la forte hausse des recettes est également attribuée à une amélioration de l'encaissement des recettes, mais surtout à la hausse des infractions routières constatées. Excès de vitesse, téléphone au volant, stationnement dangereux... Elles se sont en effet accrues de 10,4%, par rapport à 2015. Selon la Cour des comptes, cette tendance devrait encore se confirmer en 2017.

Les sages prévoient une augmentation des recettes à 1,848 milliard d'euros cette année. Si cette augmentation des recettes est «positive pour le budget de l'Etat» et témoigne «d'une meilleure efficacité» des radars, elle doit être «analysée (...) au regard de l'objectif gouvernemental de diminution de la vitesse sur les routes, première cause d'accidents mortels», indiquent-ils encore.

Autre point soulevé par le rapport: l'affectation de ces recettes qui arrivent dans les caisses de l'Etat. L'argent finance «des dépenses diverses, ventilées sur cinq programmes distincts, dont la finalité est pour certains éloignée de l'objectif stratégique de diminution de la mortalité sur les routes», indiquent les magistrats. Selon la Cour des comptes, «plus de 50% des recettes des amendes (837,1 millions d'euros) ne sont pas directement affectées à la mission».

Malgré l'accroissement du nombre de PV et de radars, le nombre de morts sur la route continue donc d'augmenter. «En 2016, les résultats de la mortalité routière ont été confirmés à la hausse pour la troisième année consécutive avec près de 3500 tués sur les routes françaises en métropole (+ 2,3 %) et une estimation de 8 victimes hospitalisées pour une tuée», rappelle la Cour des comptes. En avril dernier, ce chiffre a explosé de 18%, avec 287 personnes tuées.

Les radars vous exaspèrent? Vous allez adorer ce rapport de la Cour des comptes

Le HuffPost avec AFP 10/06/2017

Les radars sont très efficaces pour renflouer l'État, moins pour réduire le nombre de victimes.

Ils ne parviennent pas à réduire le nombre de victimes sur les routes, mais ils renflouent toujours plus les caisses de l'Etat, les radars ont rapporté plus de 920 millions d'euros en 2016, soit 131 millions de plus qu'en 2015, relève un rapport de la Cour des comptes.

"Le montant global des amendes perçues par l'Etat au titre de la circulation et du stationnement routiers s'est élevé à 1817,9 millions d'euros au lieu de 1607,7 millions d'euros en 2015" soit une augmentation de 11,6%,

indique cette note d'analyse rédigée en 2016, révélée par *Le Parisien* ce samedi 10 juin et que l'AFP a pu consulter.

Parmi les recettes des amendes, 920 millions proviennent directement des radars de vitesse, et de ceux qui contrôlent aux feux rouges et aux passages à niveaux. Or, rappelle la Cour des comptes, "en 2016, les résultats de la mortalité routière ont été confirmés à la hausse pour la troisième année consécutive avec près de 3500 tués sur les routes françaises en métropole (+ 2,3 %)".

Si cette augmentation des recettes est "positive pour le budget de l'Etat" et témoigne "d'une meilleure efficacité" des radars, elle doit être "analysée (...) au regard de l'objectif gouvernemental de diminution de la vitesse sur les routes, première cause d'accidents mortels", souligne-t-elle encore.

"On a trouvé la recette miracle pour faire du jackpot"

"On ne sanctionne que des petits excès de vitesse, on a trouvé la recette miracle pour faire du jackpot", commente Pierre Chasseray, le délégué général de 40 millions d'automobilistes. "Y'en a marre qu'en France, il faille toujours sauver le +soldat-radar+, il faut le replacer à son niveau d'efficacité, qui est faible!", s'est-il emporté. Autre point soulevé par le rapport: l'affectation de l'argent qui arrive dans les caisses de l'Etat et qui finance "des dépenses diverses, ventilées sur cinq programmes distincts, dont la finalité est pour certains éloignée de l'objectif stratégique de diminution de la mortalité sur les routes".

Selon la Cour des comptes, "plus de 50% des recettes des amendes (837,1 M€) ne sont pas directement affectées à la mission". C'est "la preuve du gros mensonge", selon Pierre Chasseray, "l'argent des radars ne va pas à la sécurité routière".

Contacté par l'AFP, le délégué interministériel à la Sécurité routière n'était pas joignable samedi matin.

Pierre Chasseray : "Aujourd'hui, les radars automatiques sont un impôt"

Europe1 10/06/2017

Pierre Chasseray, délégué général de 40 millions d'automobilistes, accuse l'État d'avoir instauré un impôt à travers les radars, qui ont rapporté 1,8 milliards d'euros en 2016.

"En France, on fait fausse route quand on parle de sécurité routière." Le délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes a dénoncé sur Europe 1 la politique des radars automatiques mise en place par l'État. Dans une note de la Cour des comptes, dévoilée samedi par *Le Parisien*, on apprend que les radars rapportent de plus en plus à l'État (1,8 milliards d'euros en 2016) mais n'ont pas pour autant permis de réduire la mortalité sur les routes.

Pierre Chasseray, invité d'*Europe Soir*, pointe du doigt notamment les amendes qui concernent les petits excès de vitesse, compris entre 1 et 9 km/h au dessus de la vitesse autorisée. "On est quasiment le seul pays européen à sanctionner ces petits excès de vitesse. Et cela n'a aucune incidence à terme sur la sécurité routière", juge-t-il.

"Une erreur de vouloir taper sur tout le monde"

Pour Pierre Chasseray, la note de la Cour des comptes signe l'échec de la politique des radars mise en place par la France. "Au début des années 2000, on avait encore un problème de vitesse pour certains automobilistes..."

Mais tout ça a été vite réglé, et on n'avait pas forcément besoin du radar. C'était une des solutions mais pas LA solution", plaide-t-il. "La France a fait cette erreur de vouloir taper sur tout le monde (...) Une erreur qui occasionne ce chiffre faramineux du montant des amendes", accuse encore Pierre Chasseray.

Et de conclure que l'État taxe ainsi les citoyens d'un nouvel impôt à travers les radars automatiques : "Quand on prend de l'argent sur les radars et qu'on le réaffecte directement au désendettement de l'État, et bien ça s'appelle un impôt. Aujourd'hui, les radars sont un impôt."

Record de PV en 2016: "Les radars sont devenus un impôt" (RMC 10/06/2017)

Samedi, *Le Parisien* révèle un rapport de la Cour des comptes indiquant que les recettes des PV ont augmenté de 11,5% en 2016, pour atteindre 1,8 milliard d'euros. Pourtant, la mortalité routière a augmenté pour la 3^e année consécutive. Pour Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes, ces chiffres posent aussi la question de l'efficacité des radars.

Pierre Chasseray est le délégué-général de l'association 40 millions d'automobilistes.

"On nous a dit pendant des années qu'il y avait une corrélation entre nombre de flashes et amélioration de la sécurité routière. Là, on s'aperçoit qu'il n'y a pas de lien de cause à conséquence. Pour nous c'est du pain bénit: ça fait des années qu'on dit la même chose. Cette fois-ci, peut-être qu'on va commencer à s'intéresser de manière un petit peu plus profonde à ce qu'on dit, puisque la Cour des comptes dit la même chose que nous.

"Une partie de l'argent est affectée au désendettement de l'Etat, c'est devenue une manne financière"

Les radars sont devenus un impôt. A partir du moment où vous avez une partie de l'argent qui est affectée au désendettement de l'Etat, ça veut bien dire que c'est devenue une manne financière essentielle dans le budget. C'est pour cette raison là qu'ils ne font pas marche arrière. On pourrait dire qu'il suffit d'enlever les permis. Mais il y a 600.000 personnes en France qui roulent sans permis. Ça veut dire que quand on enlève le permis à quelqu'un il roule quand même. Alors à quoi ça sert ?

Nous sommes le seul pays européen à réprimander les petits excès de vitesse involontaires, entre 0 et 10km/h au-dessus de la limite. On met dans le même panier tous les excès. Quelqu'un qui roule à 71 km/h au lieu de 70, je ne suis pas sûr qu'il ait mis en péril la vie de qui que ce soit. Et pourtant en France il est sanctionné. 90 à 95% des excès de vitesse enregistrés en France sont des petits excès de vitesse. Donc ça sert à quoi? A aller prendre l'argent de ces gens-là en les dégoûtant du système des radars.

"En France, on ne pense que radars"

Il faudrait ne pas prendre d'argent ou ne pas mettre de retrait de point sur les excès de vitesse en-dessous de 10km/h au-dessus de la vitesse autorisée. En fait, il faut s'aligner sur ce qu'il se passe dans les autres pays européens. En Angleterre vous avez une réelle marge de tolérance. En France on dit toujours qu'il y a une marge de tolérance sur les radars. C'est faux: il y a une marge de pondération. C'est-à-dire une marge technique imposée par les fabricants du matériel. C'est une marge d'erreur.

En France, on ne pense que radars. Le seul problème c'est que ce n'est pas la première cause de mortalité sur la route. La première cause c'est la conduite sous emprise, que ce soit l'alcool ou les stupéfiants. Aujourd'hui si on veut sauver des vies il faut convaincre certains de changer de comportement. Et ce n'est pas en sanctionnant qu'on va y arriver. Vous aurez toujours des irréductibles.

L'Angleterre a eu le courage de désactiver plus de la moitié du parc de radars depuis 2009. Ils ont basculé dans le top 3 de la sécurité routière européenne. Nous on est 14^e. Sur les radars, il n'y a plus aucune vertu: on ralentit devant et on ré-accélère derrière. Vous ne convaincrez pas quelqu'un que le radar a une vertu de sécurité routière. Ce n'est pas un problème de vitesse, c'est un problème de comportement. Vous pouvez être un chauffard en roulant 10 km/h en dessous de la limite. On ne peut pas assimiler la sécurité routière uniquement à un paramètre de la conduite. Le radar mesure la vitesse à un endroit précis, point barre. Par contre au niveau tirelire, ça marche".

Les radars inefficaces ?

Républicain Lorrain 11/06/2017

Ils ne parviennent pas à réduire le nombre de victimes sur les routes, mais ils renflouent toujours plus les caisses de l'Etat : les radars ont rapporté plus de 920 millions d'euros en 2016.

« Le montant global des amendes perçues par l'État au titre de la circulation et du stationnement routiers s'est élevé à 1,8 milliard d'euros contre 1,6 milliard d'euros en 2015 » soit une hausse de 11,6 %, selon la Cour des comptes.

Parmi les recettes des amendes, 920 millions – soit la moitié – proviennent directement des radars de vitesse, et de ceux qui contrôlent aux feux rouges et aux passages à niveaux.

Or, selon la Cour des comptes, « en 2016, les résultats de la mortalité routière ont été confirmés à la hausse pour la troisième année consécutive avec près de 3 500 tués ».

Les retraits de points plus pédagogiques ?

Si cette augmentation des recettes est « positive pour le budget de l'État et témoigne d'une meilleure efficacité des radars, elle doit être analysée au regard de l'objectif gouvernemental de diminution de la vitesse sur les routes, première cause d'accidents mortels », souligne la Cour.

« On ne sanctionne que des petits excès de vitesse, on a trouvé la recette miracle pour faire du jackpot », commente Pierre Chasseray, le délégué général de 40 millions d'automobilistes.

Aux contraventions, Chantal Perrichon, la présidente de la Ligue contre la violence routière, préfère les retraits de point, « plus pédagogiques face à une population en perpétuelle transgression ».

La stratégie du porte-monnaie « fonctionne moins bien et ne touche pas ceux qui sont les plus dangereux, c'est-à-dire ceux qui prennent le volant en ayant en tête de ne pas respecter les règles, et qui utilisent les technologies pour contourner les limitations de vitesse et les contrôles des forces de l'ordre », a expliqué Chantal Perrichon.

Autre point soulevé par le rapport : l'affectation de l'argent qui arrive dans les caisses de l'État et qui finance « des dépenses diverses, ventilées sur cinq programmes distincts, dont la finalité est pour certains éloignée de l'objectif stratégique de diminution de la mortalité sur les routes ».

Selon la Cour des comptes, « plus de 50 % des recettes des amendes ne sont pas affectées à la Sécurité routière ».

Radars : la machine à cash

La Dépêche 12/06/2017

En 2016, les amendes provenant des radars automatiques ont rapporté 920 millions d'euros à l'Etat, selon la Cour des comptes. C'est 131 millions de plus qu'en 2015. Pour autant, la mortalité routière ne cesse d'augmenter.

Les radars rapportent gros. Selon un rapport de la Cour des comptes, les contrôles automatisés ont permis à l'Etat de percevoir 920,3 millions d'euros en 2016, soit 14 % de plus qu'en 2015. Pour les magistrats de la Cour, cette hausse est attribuée à plusieurs facteurs comme l'amélioration du système d'encaissement des recettes. Mais c'est surtout à la hausse des infractions routières que l'on doit ces chiffres mirobolants. Pour autant, les sages tiennent à prendre du recul sur ces chiffres.

Hausse de la mortalité sur les routes

En effet, si cette augmentation des recettes est « positive pour le budget de l'Etat » et témoigne « d'une meilleure efficacité » des radars, elle doit être « analysée au regard de l'objectif gouvernemental de diminution de la vitesse sur les routes, première cause d'accidents mortels », indiquent-ils dans leur rapport. C'est là où le bât blesse.

« En 2016, les résultats de la mortalité routière ont été confirmés à la hausse pour la troisième année consécutive avec près de 3 500 tués sur les routes françaises en métropole (+ 2,3 %) et une estimation de 8 victimes hospitalisées pour une tuée », rappellent-ils. En avril dernier, ce chiffre a explosé de 18 %, avec 287 personnes

tuées. Alors, les radars sont-ils inutiles dans l'objectif d'une baisse de la mortalité sur les routes ? Pour ces experts, c'est plutôt l'utilisation de ces deniers qui expliquerait ces deux résultats opposés. Selon leurs notes, cet argent financerait «des dépenses diverses, ventilées sur cinq programmes distincts, dont la finalité est pour certains éloignée de l'objectif stratégique de diminution de la mortalité sur les routes». Problématique, d'autant que - toujours selon la Cour des comptes - «plus de 50 % des recettes des amendes ne sont pas directement affectées à la mission». Le délégué interministériel à la Sécurité routière n'a pu s'exprimer sur ces révélations, étant tenu par le devoir de réserve parlementaire.

Quoi qu'il en soit, certaines associations contestent de plus en plus les amendes issues de ces radars automatisés.

C'est le cas de Chantal Perrichon, présidente de la Ligue contre la violence routière, qui y préférerait des retraits de points, «plus pédagogiques», face à «une population en perpétuelle transgression».

Pour elle, la stratégie du porte-monnaie «fonctionne moins bien et ne touche pas ceux qui sont les plus dangereux, c'est-à-dire ceux qui prennent le volant en ayant en tête de ne pas respecter les règles et qui utilisent les technologies pour contourner les limitations de vitesse et les contrôles des forces de l'ordre.

En ligne de mire de ses propos, ce sont les applications GPS proposées sur mobile qui permettent aux automobilistes de repérer les différents contrôles qui sont visées. Entre maintenir les radars, choisir une meilleure utilisation des amendes récoltées ou amplifier les retraits de points, l'Etat aura à trancher rapidement pour enrayer ces mauvais résultats en termes de comportements routiers.

Le montant global des procès verbaux en hausse

En additionnant les contrôles automatisés aux contrôles non automatisés, l'enveloppe des amendes atteint des sommets.

«Le montant global des amendes perçues par l'Etat au titre de la circulation et du stationnement routiers s'est élevé à 1.817,9 millions d'euros au lieu de 1.607,7 millions d'euros en 2015» soit une augmentation de 11,6 %, indique cette note de la Cour des comptes. Parmi ces recettes, 920 millions proviennent directement des radars de vitesses et ceux contrôlant les passages à niveau, les feux rouges et les zones de chantiers.

La Cour des Comptes critique la politique de répression et ses conséquences

Caradisiac 12/06/2017 Olivier Pagès

La répression de plus en plus accrue mise en place par les différents gouvernements porte ses fruits... du moins sur le plan financier. Pour le reste, il existe bien des questions, comme le prouve le dernier rapport de la Cour des Comptes qui remet également en question l'utilisation de l'argent collecté.

Le montant global des amendes perçues par l'Etat au titre de la circulation et du stationnement routiers s'est élevé à 1 817,9 millions d'euros au lieu de 1 607,7 millions d'euros en 2015 soit une augmentation de 11,6 %. Sur cette somme, 920 millions d'euros (+ 131 millions qu'en 2015) proviennent directement des radars de vitesse et de ceux qui contrôlent aux feux rouges et aux passages à niveau. Comme ces recettes augmentent, on serait tenté de conclure que l'efficacité des radars s'améliore. Eh bien non ! Car le nombre de morts sur les routes est en augmentation depuis les trois dernières années. Pour la Cour des Comptes, si cette augmentation des recettes est « positive pour le budget de l'Etat » et témoigne « d'une meilleure efficacité » des radars, elle doit être « analysée au regard de l'objectif gouvernemental de diminution de la vitesse sur les routes, première cause d'accidents mortels ».

La Cour des comptes soulève également un autre problème : l'argent collecté par les radars ne servirait pas à améliorer les infrastructures comme prévu. Ainsi, « les recettes [...] financent des dépenses diverses, ventilées sur cinq programmes distincts, dont la finalité est pour certains éloignée de l'objectif stratégique de diminution de la mortalité sur les routes », peut-on lire dans la note d'analyse. Cela a bénéficié à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France pour 119 M€, aux collectivités territoriales pour 51 M€, au désendettement de l'Etat pour 45 M€, mais également à d'autres domaines.

Résultat, moins de 50 % de cet argent revient à la route. Et c'est justement ce dernier point qui prête le plus à contestation car on est très loin de la vocation originelle. Pierre Chasseray, délégué général de 40 millions d'automobilistes, estime sur ce point « qu'à partir du moment où l'on utilise l'argent des radars pour désendetter l'Etat, on peut considérer que c'est devenu un impôt, et on comprend que le gouvernement défende le soldat radar jusqu'au bout ».

Pour une fois, les associations de défense des victimes et des automobilistes sont d'accord pour contester l'augmentation incessante des amendes. C'est le cas de Chantal Perrichon, présidente de la Ligue contre la violence routière, qui préférerait des retraits de points « plus pédagogiques » au lieu des amendes.

Reste maintenant à connaître la politique du nouveau gouvernement en termes de sécurité routière mais il y a peu de chances que cela change.

La Cour des comptes dénonce l'inefficacité des radars

Economie Matin 12/06/2017 Laure de Charette

Personne ne les aime. Et en plus, ils ne parviennent pas à réduire le nombre de victimes sur les routes. Qui donc ? Les radars !

Plus de radars, et plus de morts

La Cour des Comptes se paye les radars. De manière tout à fait objective, les Sages établissent dans un rapport que les radars n'ont pas contribué à réduire le nombre de victimes sur les routes.

En 2016, la mortalité routière a de facto augmenté pour la troisième année consécutive, avec près de 3 500 tués sur les routes françaises en métropole (+ 2,3 %).

Cash machine

En revanche, comme le souligne l'institution, ils renflouent toujours plus les caisses de l'État : les radars ont rapporté plus de 920 millions d'euros en 2016, soit 131 millions de plus qu'en 2015. Une véritable machine à cash.

Mais là n'était pas la vocation initiale des radars.

Pour mémoire, la France compte à peu près 4 400 radars pour un million de kilomètres d'après le délégué interministériel à la sécurité routière. Chaque année, plus de 20 millions de messages d'infractions sont relevés.

Excès de vitesse : beaucoup d'amendes, peu de résultats

Radins.com 12/06/2017 Marie-Helne Herouart

Un rapport de la Cour des Comptes épingle l'inutilité du zèle des PV pour améliorer la circulation routière. Entre 2015 et 2016, le nombre d'amendes payées a augmenté de 11,6 % ; le nombre de morts sur les routes aussi (+2,3 %).

920 millions d'euros d'amendes perçus grâce aux radars

Un récent rapport de la Cour des comptes épingle l'inutilité du mode de répression routière pour réduire le nombre de morts sur les routes françaises. Si l'augmentation des recettes liées aux contraventions témoigne, pour partie, de l'efficacité du contrôle de la circulation routière, le rapport de la Cour des comptes révèle aussi un accroissement du taux de mortalité sur les routes métropolitaines pour la troisième année consécutive.

Les recettes issues des PV ont en effet rapporté 1 817,9 millions d'euros en 2016, soit une hausse de 11,6 % par rapport à 2015. À eux seuls, les radars - qui surveillent feux rouges, passages à niveaux et excès de vitesse -, ont permis à l'État français d'engranger 920 millions d'euros. Un chiffre en hausse considérable en comparaison à 2015 (+131 millions d'euros).

+2,3 % de morts sur les routes en 2016

Pourtant, le nombre de morts dues à la circulation routière ne diminue pas, bien au contraire. Selon le rapport de la Cour des Comptes, il a même augmenté en 2014 (+3,5 %), 2015 (+2,3 %) et 2016 (+2,3 %). Au cours de l'année 2016 seulement, 3 500 personnes ont perdu la vie sur les routes métropolitaines. Comment expliquer que le taux de mortalité sur les routes augmente en même temps que s'accroît la répression routière ?

Deux raisons principales semblent expliquer cette manifeste inefficacité des contraventions pour réduire le nombre de morts sur les routes. D'une part, les radars sanctionnent majoritairement des petites infractions de vitesse. Or, si la vitesse est l'une des premières causes de mortalité sur les routes, la contrôler ne semble pas suffire à réduire le nombre de décès qui en résultent. D'autre part, plus de 50 % des recettes (soit 837,1 millions d'euros) perçues grâce aux amendes ne sont pas dépensées pour améliorer la sécurité des routes.

Recettes des radars automatiques : près d'un milliard d'euros en 2016 !

MotoMag' 12/06/2017 Nicolas Grumel

Selon un rapport de la Cour des comptes, les radars automatiques ont généré 930,3 millions d'euros de recettes en 2016. Le contrôle sanction automatisé rapporte toujours plus à l'État...

La Cour des comptes vient d'officialiser le bilan 2016 des radars automatiques contrôlant la vitesse sur les routes françaises. Le montant faramineux de 920,3 millions d'euros de recettes a été atteint.

Un record, bien sûr, ce chiffre d'affaires étant en hausse de 16,6 % par rapport à 2015. Et pourtant le nombre d'appareils est resté stable, à environ 4 300 unités.

Des appareils toujours plus perfectionnés

Mais sont apparus les redoutables radars autonomes, dits de chantier, tandis que les « mobiles mobiles » n'ont pas démerité. Le milliard d'euros de recettes pourrait être dépassé en 2017, quand on sait que ces flasheurs furtifs intégrés à des véhicules banalisés en circulation seront conduits par des privés à partir de septembre. Ils seront donc actifs plus longtemps...

Autre amélioration du système, la liste des pays dont les ressortissants n'échappent plus aux PV tricolores continue de s'allonger.

Les radars en pole

La Cour des comptes constate par ailleurs que les recettes générées par les amendes des radars ont dépassé en 2016 celles générées par les PV classiques (stationnement...) pour la première fois. Les amendes de stationnement et autres infractions à la circulation constatées « en visuel » n'ont généré en 2016 « que » 897,6 millions d'euros de recettes. Un chiffre tout de même en augmentation par rapport à 2015 (818,7 M€), qu'on se rassure...

Les statistiques d'accidents ne baissent plus

Mais le plus inquiétant demeure que cette surenchère de sécurité « rentière » semble n'avoir plus d'effets sur les accidents de la route : le nombre de tués en France en 2016 est en hausse pour la troisième année consécutive. Il serait temps de se mettre en marche vers une autre politique de sécurité routière.

Recette des radars : près d'un milliard d'euros !

AutoPlus 12/06/2017 Pascal Pennec

Pour la première fois en 2016, les radars ont plus rapporté que les autres types de PV. Mais pas de jaloux : les uns comme les autres battent leur record.

On comprend mieux pourquoi le ministère de l'Intérieur est resté autant silencieux sur le bilan 2016 des radars. Le montant faramineux de 920,3 millions d'euros de recettes, qui avait été discrètement glissé au détour d'une interview du patron de la Sécurité routière il y a plusieurs semaines, vient d'être officialisé par la Cour des comptes.

214.000€ par radar

Ce jackpot, en hausse de 16,6% par rapport à 2015, constitue un énième record. Rien d'étonnant en soi : si le nombre de radars automatiques est resté relativement stable l'an dernier, sont apparus depuis les radars autonomes (dits de chantier), dont aucun bilan n'a été dressé tant il doit être stupéfiant, tandis que plusieurs centaines de cabines "classiques" étaient modifiées pour adopter la fonction double sens de circulation. De plus, la liste des pays dont les ressortissants n'échappent plus aux PV tricolores s'allonge année après année. Ces 920,3 millions d'euros se composent ainsi : 760,5 millions d'amendes forfaitaires, auxquelles s'ajoutent, c'est ballot, 159,8 millions de forfaitaires majorées. A raison de 4300 radars environ en service, cela signifie donc que chacun d'eux rapporte au final 214 000€ en moyenne. Sachant que 20% de cabines flashent moins d'une fois par jour, on n'ose imaginer le rendement des dispositifs les plus surmenés!

Super-jackpot des amendes majorées

Autre grande surprise : pour la première fois, les recettes des radars sont supérieures à celles des autres amendes. Pourtant, parmi celles-ci figurent les PV électroniques, dont 100% des forces de l'ordre sont désormais dotées. Avec des résultats, puisque PVé + carnets à souches ont rapporté la bagatelle de 897,6 millions d'euros. Un montant un poil inférieur à celui des radars, donc, mais avec une grande différence : les amendes n'atteignent "que" 597 millions, les 300 autres millions provenant des majorées (c'est presque le double que pour les prunes radar...).

Si, "en échange", la baisse du nombre de victimes sur les routes était aussi spectaculaire que la hausse des recettes des radars, on pourrait presque s'en féliciter. Hélas, faut-il rappeler que le nombre de tués a augmenté pour la troisième fois consécutive en 2016. C'est bien le signe que cette politique du tout-radar est une impasse et qu'il faut passer à autre chose! Espérons que le prochain gouvernement en prendra conscience d'urgence.

Recette des amendes en 2016 (et par rapport à 2010, en millions d'euros)

- Radars automatiques : 920,3 (582,1 en 2010)
- PV papier + PV électroniques : 897,6 (897,2 en 2010)
- Total : 1817,9 (1479,3 en 2010)

Les PV rapportent 1,8 milliard d'euros à l'Etat

Blog-Auto 13/06/2017 Thibaut Emme

C'est une note d'analyse de la Cour des Comptes qui fait le bilan 2016 des amendes perçues par l'Etat ainsi que de leur utilisation. Loin de n'être affectée qu'à la sécurité routière, cette manne financière est intégrée dans différentes dépenses, dont le désendettement de la France.

+11% en un an

Au total en 2016, selon l'analyse publiée en mars 2017, l'Etat français a perçu 1 817,9 millions d'euros d'amende contre 1 607,7 millions d'euros en 2015. Cela représente une hausse de plus de 11%. Dans ces amendes, il y a les PV liés à la vitesse, mais également ceux liés au stationnement, aux feux rouges, téléphone en conduisant, ceinture non bouclée, alcool, etc.

Dans le détail, 920 millions proviennent des radars de vitesse, de feu rouge et de passage à niveau. Un peu plus de la moitié de cette manne financière. Les recettes sont, conformément à la loi de finance 2016, réparties selon de complexes schémas (dits « programmes »). Mais, comme le souligne la Cour des Comptes, l'affectation finale revient très peu, de manière claire en tout cas, à la Sécurité Routière ou à l'amélioration des infrastructures.

Une opacité dans les affectations finales

En effet, l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) perçoit bien 351,5 millions d'euros issus des PV, mais l'affectation de ces millions reste éloignée de la stricte recherche d'amélioration de la sécurité routière. Certes, les projets d'infrastructures financés peuvent entrer dans ce cadre, mais la Cour estime que l'AFITF devrait être plus précise sur les affectations, et surtout mieux contrôlée.

Les autres grands bénéficiaires de l'argent des PV, ce sont les collectivités territoriales qui se partagent 637,6 millions d'euros. Or, ces recettes sont censées financer des opérations de sensibilisation à la sécurité routière, des modifications d'infrastructures dangereuses, etc. Mais, il n'en est rien si on en croit encore la Cour des Comptes puisque, là encore, aucun contrôle n'est fait sur l'affectation finale des sommes. En l'absence de tout document budgétaire, on est en plein droit de penser que l'argent des PV sert surtout à compenser les dotations de l'Etat en baisse.

La dette de la France remercie les PV

Le fonctionnement du système de verbalisation automatique ponctionne de son côté 265,2 millions d'euros. Cela sert à gérer le parc, installer de nouveaux radars, moderniser certains. Mais, également pour la gestion du permis à points, ainsi qu'un peu plus de 25 millions d'euros affectés au traitement et à l'envoi automatisé des PV.

Enfin l'Etat s'octroie une belle part avec 485 millions d'euros dont 45 sont affectés au budget général, mais surtout 440 qui servent au désendettement de l'Etat. La Cour des Comptes n'y va pas par quatre chemins. « (...) on peut considérer que plus de 50% des recettes des amendes (837,1 M€) ne sont pas directement affectées à la mission ». Ou quand les radars améliorent la dette. Retrouvez la note d'analyse de la CdC, c'est ici ⁹.

Les radars sont-ils vraiment efficaces?

RMC 13/06/2017 « Bourdin en direct »

L'an dernier, l'Etat a encaissé 1,8 milliard d'euros d'amendes, soit un bond de 11,5% par rapport à 2015, d'après un rapport de la Cour des comptes cité par *Le Parisien*. Ce alors que, rappellent les magistrats, "les résultats de la mortalité routière ont été confirmés à la hausse pour la troisième année consécutive avec près de 3.500 tués". Dès lors, le débat sur l'efficacité des radars est relancé.

Pierre Chasseray, délégué général de 40 Millions d'automobilistes, estime que ce n'est pas en flashant davantage que les usagers de la route deviendront plus prudents.

"A mon avis, on accorde beaucoup trop d'importance au radar automatique. Bien plus qu'il n'en a véritablement. Il y a de plus en plus de flashes et l'affaire est extrêmement lucrative pour l'Etat. C'est sûr que l'on a trouvé la recette du jackpot. En revanche, on n'a toujours pas trouvé la recette de la sécurité routière. C'est totalement stupide. Il y a des tas de pays qui se passent des radars et cela se passe d'ailleurs bien mieux qu'en France. A quoi ça sert de toujours continuer à créer cet impôt supplémentaire seulement pour sanctionner des petits excès de vitesse qui n'ont absolument rien d'accidentogènes?"

Selon Claude Got, accidentologue, les radars sont toujours nécessaires. Pour lui, si on a l'impression que leur efficacité diminue, c'est seulement parce que les conducteurs sont prévenus et contournent de plus en plus les contrôles.

"Les radars sont efficaces quand ils jouent leur rôle, c'est-à-dire quand ils dissuadent les excès de vitesse. Si on a un avertisseur de radars, qui indique qu'il y a un contrôle, bien entendu que cela diminue l'efficacité des radars. Ceux qui ne veulent pas respecter les limites de vitesse font n'importe quoi. C'est une destruction des politiques publiques".

Autre invité de l'émission (de 9h à 10h - questions des auditeurs) : Anne Lavaud (Prévention Routière)

http://podcast.rmc.fr/channel30/20170613_bourdin_11.mp3

"J'en ai marre d'entendre ces gens qui disent que les radars sont des pompes à fric" (RMC 13/06/2017 « 100% Bachelot »)

Invités de l'émission « 100 % Bachelot » du 13 juin : P. Chasseray et C. Perrichon

<http://rmc.bfmtv.com/mediaplayer/audio/rmc-1306-100percent-bachelot-381952.html>

Selon un rapport de la Cour des comptes, les radars ont rapporté plus de 920 millions d'euros en 2016, soit 131 millions de plus qu'en 2015. Dans le même temps, le nombre de morts sur la route a augmenté pour la troisième année consécutive, avec 3 500 tués. De quoi relancer les critiques des automobilistes sur l'utilité des radars, ce qui exaspère Stéphane, routier et auditeur de *100% Bachelot*.

En 2016, les amendes au titre de la circulation et du stationnement ont permis de rapporter 1,817 milliard d'euros à l'Etat, révèle la Cour des comptes. Un record qui représente une augmentation de 11,5% par rapport aux recettes de 2015. Les radars sont ceux qui rapportent le plus, avec 920 millions d'euros, ce qui doit être "analysé (...) au regard de l'objectif gouvernemental de diminution de la vitesse sur les routes, première cause d'accidents mortels" selon la Cour. En effet, le nombre de personnes tuées sur la route, à dans le même temps augmenté, de quoi remettre en question l'utilité des radars pour réduire le nombre d'accidents.

Pour Stéphane, routier et auditeur de *100% Bachelot*, il est pourtant trop facile d'accuser les radars d'être de simples pompes à fric.

"Je suis sur la route tous les jours, et j'en ai marre d'entendre ces gens qui disent que les radars sont des pompes à fric. Ils disent qu'ils perdent un point parce qu'ils étaient à 91 kilomètres par heure au lieu de 90, alors qu'ils étaient à 99. On doit être le seul pays au monde à avoir un panneau de quatre mètres sur trois annonçant en gros: attention vous allez être flashé. Je fais 2 500 kilomètres par semaine et j'ai mes 12 points. Je dis simplement aux gens: 'vous voulez garder vos points et arrêter de payer? et bien respectez la limitation de vitesse. C'est aussi simple que ça'".

Le jackpot des radars : 2016, une année record !

Caradisiac 13/06/2017 Stéphanie Fontaine

Avec 920,3 millions d'euros engrangés en 2016, jamais les radars n'avaient autant rapporté à l'Etat. Ils représentent ainsi pour la première fois la plus grosse part des amendes routières, dont les recettes se sont élevées à plus d'1,8 milliard d'euros l'an dernier, révèle un rapport de la Cour des Comptes, que Caradisiac a scruté. Voici l'essentiel à retenir.

⁹ <http://www.ccomptes.fr/content/download/101446/2285246/file/NEB-2016-Contrôle-circulation-et-stationnement-routiers.pdf>

Pour la première fois, ce sont les PV issus des radars automatiques (radars vitesse, feux rouges, passages à niveau) qui rapportent le plus à l'État parmi toutes les amendes dressées l'an dernier. Le pactole récolté en 2016, grâce au seul contrôle automatisé, a bondi à 920,3 millions d'euros (+16,64 %), révèle la Cour des Comptes dans son rapport annuel sur le budget de l'État. Et, au total, les amendes routières ont ainsi généré plus de 1,8 milliard d'euros de recettes, comme évoqué par Le Parisien samedi.

L'évolution des amendes routières depuis 2004

Recettes en M€	2004	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Évolution 2016/2015		2017**
Recettes totales	919,4	1 479,30	1 515,60	1 623,90	1 597,50	1 562,80	1 607,70	1 817,9	210,2	13,07 %	1 848,40
Radars automatiques		582,1	641,8	730,7	708,3	740,1	789	920,3	131,3	16,64 %	991
- Amendes forfaitaires		468,4	539	619,9	579,3	611,7	642,2	760,5	118,3	18,42 %	844
- Amendes forfaitaires majorées*		113,7	102,8	110,8	129	128,4	146,8	159,8	13	8,86 %	147
Hors radars automatiques		897,2	873,8	893,2	889,2	822,7	818,7	897,6	78,9	9,64 %	857,4
- Amendes forfaitaires		526	523,3	588,6	568,3	527,8	534,9	597,5	62,6	11,70 %	574
- Amendes forfaitaires majorées*		371,2	350,5	304,6	320,9	294,9	283,8	300,1	16,3	5,74 %	283,40

Source : selon les données de la direction du Budget
* amendes payées hors délais ** selon les prévisions en loi de Finances

Que les amendes routières aient tendance à rapporter toujours plus gros à l'État, en particulier les amendes-radars, cela n'est pas vraiment nouveau. À part en 2013 où les automatiques ont paru légèrement grippés en raison de la chute brutale de leur disponibilité à la suite d'un changement de prestataire pour effectuer leur maintenance, en plus des assauts répétés des bonnets rouges, qui pour protester contre l'Écotaxe avaient détruit cette même année 220 d'entre eux, leur dynamisme n'a guère faibli depuis leur apparition en 2003. Le système automatisé se porte d'ailleurs tellement bien que, comme évoqué plus haut, la manne qu'il génère dépasse désormais allègrement celle générée par les amendes de stationnement, et ce, même en y ajoutant tout le reste des contraventions dressées en dehors de ce système des radars automatiques (cf. notre tableau ci-dessus).

Les 5 informations à déduire et/ou à retenir de ce nouveau rapport de la Cour des Comptes :

1- "Plus de la moitié des recettes (...) ne financent pas directement la politique de sécurité routière", ce qui est tout à fait contraire à la loi.

Ce n'est pas nouveau, mais c'est encore plus criant que les années précédentes...

Théoriquement, ces recettes particulières doivent être en effet, "par nature, en relation directe avec les dépenses concernées". Or, une part de plus en plus importante des amendes sert des "programmes dont les dépenses ne sont pas ou peu évaluées (...), pas traçables (...) ou qui n'ont rien à voir avec la sécurité routière", note la Cour des Comptes. En ligne de mire, il y a alors :

- Les 485,6 millions d'euros reversés au budget de l'État, soit environ un tiers des recettes des amendes, en vue principalement de son désendettement,
- Les 351,5 millions d'euros versés à l'agence de financement des infrastructures de transport de France (l'Afitf), laquelle représente pour la Cour des Comptes "un opérateur 'sans feuille de route ni marge de manœuvre' et [qui] constitue 'un instrument de débudgétisation massive' permettant de 'contourner les règles de droit budgétaire'. En 2017, il est même prévu que la ponction soit encore plus douloureuse puisqu'elle devrait s'élever à 425 millions d'euros, ce qui correspond à 23 % du produit des amendes.
- Et à cela s'ajoutent même les 692,7 millions d'euros réservés aux collectivités territoriales, et officiellement utilisés pour financer des opérations en matière de transports en commun, de sécurité et de circulation routière. Seulement voilà, il n'existe aucun document budgétaire, aucune traçabilité de l'utilisation réelle de ces fonds. En clair, on ne sait pas ce que les collectivités font réellement avec tout cet argent. C'est "contestable tant au regard du droit que de la performance du dispositif dont la finalité est la baisse de la mortalité et de l'accidentalité routières", insiste la Cour.

2- Ce n'est pas parce que les radars ont enregistré davantage d'infractions en 2016 que, nécessairement, les usagers se sont plus mal conduits !

Le ministère de l'Intérieur refuse catégoriquement depuis plusieurs mois de communiquer les statistiques des radars - chiffres pourtant communicables à toute personne qui en fait la demande. Du coup, impossible pour nous d'analyser en profondeur ces statistiques pour 2016. Mais il n'en demeure pas moins une constante depuis

l'installation des automates en 2003 : le nombre d'infractions relevées par jour et par appareil a inexorablement tendance à décliner d'année en année.

S'il y a toujours au global, plus d'infractions enregistrées, et surtout plus de PV, c'est parce que :

1. Le parc de radars, à part en 2014 et 2015, n'a jamais cessé de grossir. D'ailleurs fin 2016, il comprenait 4 398 unités contre quelque 4 200 fin 2015. Il était même prévu qu'il y en ait plus encore, de l'ordre de 4 450. Du coup forcément, en données brutes, ça augmente !
2. Le nombre de messages d'infraction transformés en véritables avis de contravention ne cesse lui aussi de s'améliorer d'année en année. En clair, le système devient de plus en plus efficace. Chaque année, il y a un peu moins de déchets et de photos qui partent à la poubelle.

3- 22,35 millions de flashes et environ 15 millions de PV, c'est sans doute ce qu'ont dû générer les radars automatiques l'an dernier.

Apparemment, la Cour des Comptes, elle, a bien eu accès aux statistiques radars. Dans son rapport, la Cour justifie alors la progression des recettes en 2016 comme étant "la conséquence de la forte augmentation du nombre d'infractions constatées, qui progressent de 10,4 % en 2016". En partant des chiffres que Beauvau avait accepté de nous transmettre avec peine pour 2015, cela nous permet ainsi d'estimer le nombre de flashes à 22,35 millions l'an dernier.

Maintenant, cette progression, certes soutenue, n'explique qu'en partie le regain du chiffre d'affaires. Celui-ci est forcément et surtout dû aussi à la meilleure transformation des photos prises par les radars – leurs flashes - en de véritables PV, comme évoqué plus haut. Et en pourcentage, on peut imaginer que le nombre de contraventions réellement dressées par le système automatisé a dû grimper à peu près autant que les recettes, et ainsi tourner autour de 15 millions de PV en 2016.

4- En 2016, l'État a récupéré beaucoup plus d'argent que prévu !

Fait exceptionnel, l'État a sous-estimé les recettes ! Initialement, il tablait sur 1,68 milliard d'euros d'amendes routières (toutes confondues), soit plus que l'année passée, comme toujours, mais là, il a gagné encore plus que prévu, alors qu'habituellement, il a plutôt tendance à les surestimer. En l'occurrence, il a donc encaissé un total de 1,818 milliard d'euros, soit quelque 137 millions d'euros de plus que les prévisions, et c'est en grosse partie grâce au dynamisme des radars (cf. notre tableau ci-dessous).

Les recettes des radars en prévision et exécution

Recettes	2015				2016				2017*
	En million d'€	Ce qui était attendu	Ce qui a été obtenu	différence en million d'€ et %	Ce qui était attendu	Ce qui a été obtenu	différence en million d'€ et %	Ce qui est attendu	
Recettes des amendes routières		1 671,20	1 607,70	-63,50 -3,80 %	1 680,8	1 817,90	137,10 8,16 %	1 848,40	
Amendes forfaitaires des radars		658,10	642,00	-16,10 -2,45 %	672,30	760,50	88,20 13,12 %	844,00	
Amendes forfaitaires majorées des radars		125,00	147,00	22,00 17,60 %	135,00	159,80	24,80 18,37 %	147,00	
Total radars		783,10	789,00	5,90 0,75 %	807,30	920,30	113,00 14,00 %	991,00	
Tout le reste des amendes		888,10	818,70	-69,40 -7,81 %	873,50	897,60	24,10 2,76 %	857,40	

Source : selon les données de la direction du Budget
* selon les prévisions en loi de Finances

5- Pour expliquer la hausse des infractions constatées en 2016, la Cour des comptes avance plusieurs pistes, dont certaines ne semblent pourtant pas justifiées...

En plus de la meilleure efficacité du système automatisé, et notamment d'un meilleur taux de transformation des flashes des radars en PV, la Cour, pour expliquer cette hausse des recettes, met en avant également :

- le meilleur rendement de certains appareils.

Selon elle, les radars feux rouges et les radars chantiers "engendrent a priori plus de recettes" ;

- "**la progression du taux de paiement spontané des contraventions par les contrevenants étrangers**", évaluée pour l'ensemble des pays européens partenaires à "70,6 % pour la période allant d'octobre 2014 à janvier 2016 (en premier lieu l'Allemagne et les Pays-Bas) contre 79 % pour les contrevenants français".

La Cour rappelle que depuis le déploiement des radars vitesse en 2003, "environ 21 % des infractions relevées concernent des véhicules immatriculés à l'étranger alors qu'ils ne représentent (en moyenne) que 5 à 6 % du trafic". Pour lutter contre de tels comportements, et afin de faciliter les poursuites, une directive européenne

permet désormais l'échange de données des conducteurs entre pays européens. Après la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Suisse, l'Allemagne, l'Espagne, la Roumanie et la Pologne, la France échange ainsi des données avec l'Autriche depuis 2016 ;

- la dégradation des comportements des conducteurs et une vitesse moyenne repartie à la hausse...

"La tendance à l'augmentation moyenne de la vitesse se confirme (...) en 2016", dicit ainsi la Cour. Pourtant, rien ne permet pour l'instant de le confirmer !

De fait, à y regarder de plus près, la mortalité routière a certes cessé de baisser, et elle est donc même repartie à la hausse depuis 2013, mais sans être pire que le bilan de 2012. Du coup, lorsque l'on prend du recul, on comprend qu'il s'agit surtout pour le moment d'un palier atteint : la courbe de la mortalité routière en France a surtout tendance... à stagner.

Comme le rappelle la Cour des Comptes, théoriquement, les recettes des amendes routières en particulier celles des radars ont vocation à diminuer. Si c'était le cas, cela signifierait en effet que la politique en matière de Sécurité routière est un succès. "Positive pour le budget de l'État", l'augmentation de ces recettes "doit (...) être analysée de manière nuancée au regard de l'objectif gouvernemental de diminution de la vitesse sur les routes, première cause d'accidents mortels," met en garde le rapport.

Reste qu'il paraît évident, pour les observateurs attentifs, que tout est fait pour maintenir ces recettes, et même de les faire croître. Les appareils mis en service sont de plus en plus modernes, sophistiqués, le système de plus en plus efficace, et bientôt, la conduite des radars mobiles sera même privatisée ! De là à en conclure que les radars ne servent à rien... pour preuve, le nombre de morts sur les routes est reparti à la hausse depuis 2013, comme on l'a entendu dire par-ci par-là ces derniers jours, ça paraît tout de même une affirmation plus qu'osée !

Radars : une entourloupe qui rapporte gros

Boulevard Voltaire 14/06/2017 Richard Hanlet

Les statistiques sont aux hommes politiques ce que les réverbères sont aux ivrognes : elles les soutiennent plus qu'elles ne les éclairent.

On sait que les statistiques sont aux hommes politiques ce que les réverbères sont aux ivrognes : elles les soutiennent plus qu'elles ne les éclairent. C'est ainsi que, depuis des lustres – en fait, depuis Chirac –, les courbes en progression inverse du nombre des radars routiers et de la mortalité au volant donnaient à tous les M. Sécurité routière l'occasion de pérorer régulièrement sur les écrans, sur le thème « La répression de la vitesse, ça marche... » Oubliant, au passage, la responsabilité des anxiolytiques (consommés par 13 % des Français), des somnolences et endormissements au volant, certes moins faciles à réprimer.

Star de l'équipe célorphobe, une certaine Chantal Perrichon nous assène ainsi périodiquement ses tricotages hypothético-déductifs télévisés. Ce sosie de Cruella est présidente de la Ligue contre la violence routière, association aussi cachottière sur son nombre d'adhérents que sur les subventions qu'elle reçoit de l'État, et a une place de choix au Conseil national de la sécurité routière. Avec une oreillette, probablement... D'ailleurs, la LCVR est à la pointe du modernisme, puisqu'elle a une page Facebook ! Sur laquelle des petits curieux ont toutefois remarqué que, tout d'un coup, en janvier 2014, celle-ci avait montré en quelques jours un décuplement du nombre de « like » par des internautes... Et, hasard incroyable, tous marocains et âgés de 18 à 24 ans ! N'est-il pas admirable, cet intérêt spontané des jeunes Casablancais pour la sécurité de nos routes ? Notez que, depuis ce miracle islamique, la page en question apparaît estampillée « non officielle »...

L'argument intégriste massue du lien mathématique entre multiplication des radars et baisse de la mortalité vient, toutefois, de prendre un sérieux coup. Parce qu'en 2016, et pour la troisième année consécutive, le nombre de victimes a augmenté : 3.500 tués sur les routes métropolitaines, soit une augmentation de 2,3 %.

En clair, plus on multiplie les radars, plus il y a de morts. *Damned*, encore raté pour Mamy Chantal ! Mais pas pour les finances publiques, puisque la Cour des comptes vient de révéler que les radars vitesse ont rapporté plus de 920 millions d'euros en 2016, soit 131 millions de plus qu'en 2015. Et si l'on élargit aux infractions au stationnement, « le montant global des amendes perçues par l'État au titre de la circulation s'est élevé à 1.817,9 millions d'euros au lieu de 1.607,7 millions d'euros en 2015 », soit une augmentation de 11,6 %. Et d'après la Cour des comptes, ça continuera en 2017 puisqu'elle prévoit une augmentation des recettes à 1,848 milliard d'euros cette année. Bien sûr, et on s'en doutait un peu, plus de la moitié du produit des amendes n'est pas affectée à l'amélioration des conditions de circulation. Mais on ne changera rien. Les idéologues ne reviennent jamais sur leurs certitudes. Surtout quand elles rapportent autant...

Lettre ouverte à nos très "chers" radars

Economie Matin 16/06/2017 Pierre Chasseray

Vous et moi, cela fait maintenant 14 ans que nous faisons la route ensemble. Je me souviens même de ces souvenirs de vacances que vous m'avez laissés pour un petit kilomètre/heure de trop...

En prévision d'un éventuel oubli de mon appareil photo, vous étiez là, sur le bord de la route, pour rectifier mon oubli et me prendre en photo. Avec une efficacité redoutable et une capacité incontestable à ne pas griller vos ampoules, vous avez flashé près de 21 millions de fois l'an passé.

Chaque année, un automobiliste sur deux en moyenne reçoit un billet doux de vous, comme une carte postale qu'il reste à timbrer, comme un appel en PCV... Car le billet doux, c'est nous, automobilistes, qui le mettront de notre poche.

L'an passé, le cap des 800 millions d'euros que vous avez générés a même été dépassé. Il est vrai, très « chers » radars, que vous avez encore quelques rares supporters, engagés au service du « politiquement correct », choqués au discours du « radar qui sauve des vies ». Vous avez en France bonne presse et vos défenseurs, prêts à tout pour sauver le « soldat Radar », n'hésitent pas à intoxiquer les médias par leurs discours d'outre-tombe, avec l'aval de journalistes trop soucieux de paraître le plus lisses possible, quitte à accepter la propagande scandaleuse délivrée sur nos écrans et nos radios.

Il est vrai qu'avec près d'un milliard d'euros rien que grâce à vous, la classe politique s'accorde souvent à vous trouver des vertus que vous n'avez sans doute pas. Si l'association « 40 millions d'automobilistes » ne tentait pas par tous les moyens de dénoncer les abus constants de votre présence, sans doute aurions-nous déjà dépassé ce fameux milliard.

Toujours avide du « plus d'argent », la Sécurité routière n'hésite pas à imaginer la privatisation de vos cousins, mobiles et cachés dans la plaque d'immatriculation de voitures de sociétés privées ou bien encore la quasi-interdiction des outils d'aide à la conduite communicants afin de laisser les automobilistes se faire flasher davantage.

En France, vous n'avez pas de marge de tolérance, contrairement à l'idée reçue. Juste une marge technique de pondération, imposée par vos fabricants afin de prévenir les erreurs éventuelles de calibrage. C'est sans doute pourquoi, dans votre grande intolérance, 90% des automobilistes que vous condamnez à la perte de point(s) ET à une taxe sur le droit de rouler le sont suite à un excès de vitesse involontaire de leur part.

Aucun pays européen n'exerce la même intolérance. Aucun autre pays, pourtant bien meilleurs que nous en Sécurité routière, ne sanctionne autant les petits excès involontaires, car ces pays n'ont pas décidé de transformer les radars en impôt !

Et puis j'avoue, mes petits radars, que vous commencez à agacer de plus en plus de monde, si bien que la Cour des comptes elle-même est venue pointer du doigt le *delta* entre votre efficacité à collecter de l'argent et votre inefficacité à sauver des vies. Alors que vos recettes explosent avec une hausse de 11% de votre rentabilité, le nombre de tués stagne depuis 2012...

5 ans sans la moindre trace de votre efficacité à sécuriser nos routes. Pendant ce temps, mes très « chers » radars, des centaines de victimes du téléphone au volant s'additionnent, des milliers de victimes des drogues et de l'alcool au volant auraient pu être évitées. Et vous, pendant ce temps-là, vous flashez à tour de bras, remplissant votre mission de renflouer les caisses de l'État, subventionnant vos ardents défenseurs, mais n'évitant plus le moindre accident sur nos routes, de moins en moins entretenues, faute de moyens... Paraît-il...

Etranger

Belgique. Sept mesures pour réduire le nombre de tués sur les routes wallonnes

Le Vif 09/06/2017

Source Belga

Sept mesures majeures, en vue d'atteindre l'objectif fixé par le gouvernement wallon de réduire à 200 le nombre de tués sur les routes wallonnes d'ici 2020, ont été présentées vendredi par le ministre wallon des Travaux publics et de la Sécurité routière, Maxime Prévot, lors des nouveaux États généraux wallons de la Sécurité routière, organisés à Namur. Intensifier les contrôles de vitesse et d'alcoolémie font notamment partie des mesures préconisées.

Le baromètre de la sécurité routière, publié la semaine passée, indique une diminution de 15 tués (sur place) sur les routes wallonnes au cours du premier trimestre 2017 par rapport au trimestre correspondant en 2016. Par ailleurs, la Wallonie a compté 302 tués sur ses routes, en 2016, alors que ce nombre était de plus de 400 annuellement en 2009/2010. Mais "au niveau européen, la situation reste préoccupante et la marge d'amélioration est encore importante", a rappelé le ministre.

Constatant que le niveau des contrôles de police devrait augmenter et que les usagers ne sont pas assez respectueux des limitations de vitesse et trop souvent sous l'influence de l'alcool, le Conseil supérieur wallon de la Sécurité routière (CSWSR) s'est penché sur sept mesures pour ne pas dépasser 200 tués par an d'ici 2020. Intensifier les contrôles de vitesse, d'alcoolémie et en matière de conduite sous influence de drogues, favoriser la sécurité routière lors d'événements festifs ou de sorties le week-end et développer des actions en faveur des usagers vulnérables, font notamment partie des mesures préconisées.

Par ailleurs, constatant qu'en Wallonie, dans 48% des accidents corporels et 60% des accidents mortels sur autoroute, un obstacle latéral est percuté, une attention particulière sera portée au traitement de ces obstacles. Enfin, une réforme de la formation à la conduite "permis B" est prévue. "Le texte a d'ailleurs été validé en deuxième lecture par le gouvernement wallon le 8 juin", a rappelé Maxime Prévot.

Voici le GPS anti-excès de vitesse (DH.be 13/06/2017 Adrien De Marneffe)



L'AWSR est favorable à un projet pilote pour tester ce système sur nos routes.

La vitesse excessive est le facteur principal d'un tiers des collisions mortelles. **Le système Lavia (limitateur s'adaptant à la vitesse autorisée)** pourrait bien permettre de lutter contre ce fléau. Il a été présenté vendredi dernier par Antonio Avenoso, représentant de l'ETSC (conseil européen à la sécurité du transport), lors des états généraux wallons de la sécurité routière, en présence du ministre wallon, Maxime Prévot (CDH).

En pratique, ce système prend en compte la position du véhicule grâce au GPS. En fonction de cette position, il recherche dans une base de données les vitesses maximales autorisées. Il peut également coupler cela à une reconnaissance par caméra des panneaux de signalisation. Le système Lavia limite alors la vitesse maximale du véhicule en fonction de cette vitesse réglementaire. Concrètement, presser normalement la pédale d'accélérateur ne permet pas de dépasser les 120 km/h sur autoroute, ou les 50 en agglomération.

(Suite réservée aux abonnés)

La solution contre les accidents? Un GPS qui limitera la vitesse de ta voiture en fonction de ta géolocalisation (NewsMonkey.be 13/06/2017)

Un tiers des accidents mortels sont liés aux excès de vitesse. Du coup, il faut trouver un moyen de lutter contre les vitesses démesurées sur nos routes. Et bien une solution se précise de plus en plus: un GPS qui limite la vitesse de ta voiture en fonction de ta géolocalisation et des limitations de vitesse d'où tu te trouves.

Voici le gadget qui pourrait bien sauver des milliers de vies sur les routes belges et du monde entier. Il s'appelle Lavia et est un GPS intelligent. Il a été présenté vendredi dernier, bien qu'il est déjà testé depuis plusieurs années, par Antonio Avenoso, représentant de l'ETSC (conseil européen à la sécurité du transport), en compagnie de Maxime Prévot (cdH) ministre wallon de la mobilité.

Comment ça marche? L'appareil prend en compte la géolocalisation du véhicule grâce au GPS. En fonction de ta position, il va rechercher dans sa base de données les limitations de vitesse en vigueur sur la route où tu te trouves. Il peut aussi fonctionner avec une caméra qui repère les panneaux de signalisation pour déterminer la vitesse à ne pas dépasser. Grâce à cela, il empêchera ton véhicule de dépasser la vitesse maximal pour te garder en vie. Bon il faut ensuite savoir conduire sinon ça n'ira jamais.

Quelques points noirs

Mais à tout moment, le conducteur pourra neutraliser le programme grâce à une pression forte et sèche sur la pédale d'accélérateur. Pour le moment, le système n'est implanté que dans de très rares modèles de voiture, souvent haute gamme. Antonio Avenoso espère qu'il sera bientôt présent dans plusieurs véhicules: "nous plaçons pour que l'Europe impose que ce système soit fourni de base sur tous les véhicules" a-t-il déclaré. Si cela paraît génial, il y a quand même quelques soucis qui pourraient empêcher le bon fonctionnement de Lavia. L'agence wallonne pour la sécurité routière (AWSR) fait le bilan: "Le principal obstacle, c'est la précision du GPS. Il n'est pas toujours simple pour eux de distinguer une voirie principale d'une secondaire, comme par exemple, sur le boulevard de la Woluwe. Les travaux ne sont pas non plus systématiquement pris en compte." Selon l'agence, il faut donc mettre en place des projets pilotes permettant de juger la fiabilité du système. L'intelligence artificielle dans les voitures, ça se précise tout doucement, il ne reste plus qu'à réussir à lui accorder ta confiance.

La nouvelle publicité Volvo promet un monde sans accident de voitures

Presse-Citron.net 12/06/2017

Le constructeur automobile Volvo s'est donné pour mission d'éradiquer les accidents automobiles dans le monde.¹⁰

Il y a des moments où les constructeurs automobiles adoptent une approche plus humaine, réaliste et émouvante dans leurs publicités. Un moyen de se démarquer de la concurrence me direz-vous ! Certes, mais il est toujours appréciable de voir une campagne publicitaire s'éloigner du modèle classique de la réclame automobile qui est un mélange entre l'accomplissement de soi et la performance pure (une projection de l'idéal masculin par les hommes eux-mêmes ?).

Quoiqu'il en soit, Volvo prend le contrepied de la vitesse et des grands espaces de liberté en axant son message sur un problème qui nous concerne tous : la sécurité routière.

Le monde est plus sûr dans une Volvo

En février, la marque suédoise avait lancé la campagne #adopteunmannequin et concentrait son message sur une promesse forte, celle que tout accident mortel serait bientôt un lointain souvenir au volant d'une Volvo. Le constructeur automobile continue sur sa lancée et sort une nouvelle campagne publicitaire imaginée par Forsman & Bodenfors, une agence de publicité suédoise.

Sobrement intitulée Moments, la vidéo met en scène une petite fille qui imagine ses différentes perspectives de vie. Comme nous sommes plutôt habitués aux vidéos assez rudes de la Sécurité Routière, on ne peut s'empêcher d'angoisser et de se demander quel va être le destin de cette jeune fille à la fin de la vidéo.

Une conclusion originale

Visuellement, la vidéo vaut vraiment le détour pour ses plans magnifiques, une très belle photographie et surtout sa capacité à nous embarquer pendant 3 minutes dans une histoire dont on a envie de connaître la fin.

La phrase d'accroche "*Sometimes the moments that never happen matter the most*" (Parfois les moments qui n'arrivent jamais sont les plus importants) est très bien trouvée et nous rappelle qu'un accident est et sera toujours un événement tragique.

Nul besoin d'images dures pour nous faire prendre conscience de l'absolue nécessité d'être prudent sur la route... et de s'équiper d'une Volvo pour y parvenir. Pari néanmoins réussie pour la marque automobile qui signe donc une magnifique publicité à découvrir (en anglais) <https://youtu.be/pjQt2IEZIXg>

¹⁰ Voir aussi la revue 23-Etranger : « *Volvo roule depuis 90 ans pour la sécurité* » LeFigaro.fr 02/06/2017 Thierry Etienne

Suisse. Le National ne veut pas de contrôle obligatoire de conduite avant 75 ans

Le Temps 13/06/2017

La Chambre du peuple refuse d'avancer l'âge du premier contrôle obligatoire de 75 à 70 ans. Par ailleurs, les députés acceptent l'idée que les stations-service vendent aussi de l'alcool, ce qui fait hurler les milieux de la prévention

Les conducteurs âgés devraient échapper pendant cinq ans de plus à l'examen médical obligatoire. Le National a soutenu mardi par 134 voix contre 48 un projet du parlement visant à en relever l'âge minimal à 75 ans. Le Conseil fédéral veut des mesures d'accompagnement.

«Aujourd'hui, on vit plus vieux plus longtemps. Il s'agit de tenir compte du prolongement de la vie active des personnes âgées», a expliqué Fabio Regazzi (PDC/TI). Le projet se base sur une initiative parlementaire de Maximilian Reimann (UDC/AG), qui vient d'avoir 75 ans.

La révision de la loi sur la circulation routière, qui devrait entrer en vigueur au plus tôt au deuxième trimestre 2019, prévoit que les détenteurs d'un permis de conduire des catégories non professionnelles doivent se soumettre tous les deux ans à un examen médical à partir de 75 ans, et non plus 70 ans comme c'est le cas actuellement.

La gauche a tenté le compromis, sans succès

Ces contrôles obligatoires permettent au médecin de vérifier l'aptitude à la conduite. Un conducteur de 74 ans qui a passé l'examen peu avant l'entrée en vigueur de la loi révisée ne devra pas retourner chez son médecin à 75 ans, mais seulement deux ans plus tard, a précisé Manfred Bühler (UDC/BE). Le projet concerne aussi les chauffeurs professionnels: dès 75 ans, ils devraient se soumettre à un examen bisannuel, contre tous les trois ans actuellement.

Sans succès, la gauche a proposé un compromis, le premier contrôle à 70 ans. Dès l'âge de 75 ans révolus, le conducteur aurait été soumis à un contrôle tous les deux ans.

A partir d'un certain âge, la rapidité et l'agilité baissent: il vaut mieux agir de manière préventive, a argué Thomas Hardegger (PS/ZH). Chaque année, il faut retirer le permis à plus d'un millier de conducteurs septuagénaires, a ajouté Bernhard Guhl (PBD/AG).

Progrès technologiques

Le gouvernement soutient ce projet. La nouvelle réglementation permettra de responsabiliser davantage les conducteurs âgés et de tenir compte des progrès technologiques. De plus en plus de véhicules sont munis de systèmes d'assistance qui facilitent la conduite. Reste à encourager les seniors à s'y familiariser.

Le Conseil fédéral souhaite accompagner la révision de la loi de mesures d'information et de sensibilisation afin d'éviter les effets négatifs d'un report du premier contrôle médical. Par exemple, un courrier pourrait être envoyé aux conducteurs dès 70 ans pour leur proposer des conseils et des cours.

Moins cher

Grâce au relèvement de l'âge des premiers examens médicaux, chaque détenteur d'un permis de conduire de plus de 70 ans économisera près de 300 francs. Les coûts baisseront également pour les autorités cantonales, qui auront moins de contrôles à effectuer.

L'an dernier, quelque 10 000 personnes âgées ont restitué volontairement leur permis de conduire lors d'un examen de contrôle, dont 6000 à l'occasion du premier examen, à l'âge de 70 ans, souligne le gouvernement.

La campagne d'information devrait être menée par le Fonds de sécurité routière (FSR). A défaut, l'Office fédéral des routes (Ofrou) pourra prendre lui-même des mesures ou mandater des tiers. Il s'engagera en outre pour que les membres de l'Association suisse des moniteurs de conduite proposent des formations sur l'utilisation des systèmes d'aide à la conduite.

De l'alcool dans les stations-service? La décision qui fâche

Toujours au sujet de la route, le Conseil national a approuvé mardi une motion de sa commission des transports visant à autoriser la vente d'alcool dans les stations-service. Le texte passera devant le Conseil des Etats.

Il faut permettre aux restaurants et magasins de vendre de l'alcool, à emporter ou à consommer sur place, notamment pour éliminer les inégalités entre aires d'autoroute et stations-service, d'après la majorité des conseillers nationaux. Ceux-ci ont soutenu la motion par 115 voix contre 62 et 3 abstentions. Les restaurants et les magasins sur les aires d'autoroute se trouvent fortement pénalisés par la loi, car les commerces des stations-service et les restaurants situés aux sorties d'autoroute ont le droit de vendre de l'alcool. Le gouvernement partage cette position.

La responsabilité de respecter la limite

Tous les conducteurs connaissent la limite et ont la responsabilité, individuellement, de la respecter, a fait valoir Nadja Pieren (UDC/BE), soulignant qu'aucun pays limitrophe n'a décrété une telle interdiction.

Pour Fabio Regazzi (PDC/TI), les accidents et les morts sur nos routes ont diminué grâce au renforcement de la prévention routière, et non à la suite de l'interdiction de vendre de l'alcool sur les autoroutes, en vigueur depuis 1964.

Préoccupé par la sécurité routière, le camp rose-vert a rejeté la motion. Il considère en outre que la population est contre une levée de l'interdiction: Philipp Hadorn (PS/SO) a cité un sondage du Bureau de prévention des accidents selon lequel 82% des personnes interrogées adhèrent à l'interdiction de vendre de l'alcool sur l'autoroute.

Dans un communiqué, la Croix-Bleue suisse, que préside Philipp Hadorn, fustige ce vote: «L'abrogation de l'interdiction de l'alcool sur les aires d'autoroute met des vies en danger. Cette décision est plus que discutable.»

"La technologie permettra de rediscuter la limite d'alcool au volant" (RTS.ch 14/06/2017)

Les nouvelles technologies dans les automobiles pourraient permettre de rediscuter certaines restrictions sur les routes. Comme, à terme, celle du 0,5 pour mille d'alcool, indique la conseillère fédérale Doris Leuthard dans Forum.

Le Conseil national a décidé coup sur coup d'autoriser la vente de boissons alcoolisées sur les aires d'autoroute et d'augmenter de 70 à 75 ans l'âge des contrôles médicaux obligatoires pour les conducteurs âgés.

Si ces options sont critiquées par les milieux de la prévention, elles tombent par contre sous le sens pour la conseillère fédérale Doris Leuthard: "Ces décisions sont compréhensibles, la prévention passe chez les jeunes et dans la société. C'est pour cela que nous pensons que l'effet sera mineur si l'on peut maintenant acheter de l'alcool aussi dans les restaurants des routes nationales", explique-t-elle mardi dans l'émission Forum.

La technologie va renforcer la sécurité

Mais au-delà d'une prévention qui semble porter ses fruits, les progrès technologiques et les multiples assistances des véhicules pourraient-ils également alléger certaines contraintes qui pèsent sur les conducteurs?

La présidente de la Confédération penche en tout cas dans cette direction et pense que dans 30 ans les jeunes seront surpris d'imaginer que l'on conduisait soi-même des voitures en 2020. "Cela va changer, et je pense que c'est un processus qui va clairement renforcer la sécurité sur nos routes".

De quoi rehausser la limite d'alcool de 0,5 à 0,8 pour mille? Ou tout simplement autoriser de boire au volant?

"Je suis sûre que l'on va rediscuter de cela, parce que l'on va voir des changements. Mais il ne faut pas précipiter les choses. Il faut vraiment avancer avec ces assistances", conclut la conseillère fédérale.