

CIRCULER AUTREMENT

6,00 €

LE MAGAZINE DES ADHÉRENTS ET DONATEURS DE L'ASSOCIATION PRÉVENTION ROUTIÈRE – JUILLET/SEPTEMBRE 2016



**L'ASSOCIATION
EN ACTION**
SENSIBILISATION
AU LYCÉE : ON PASSE
LA SECONDE !
12



05 L'ENQUÊTE

**VOITURES SANS CONDUCTEUR :
LE FUTUR,
C'EST MAINTENANT !**

03 L'ESSENTIEL

**QUAND LA BAISSÉ DU
NOMBRE DE VICTIMES
DE LA ROUTE S'ENRAYE**

08 EN PRATIQUE

**L'EUROPE AU VOLANT,
ENTRE RESSEMBLANCES
ET PARTICULARISMES**



© APR

DROIT À LA DÉCONNEXION

Le débat fait rage autour du projet de loi travail. Un projet que nous avons regardé attentivement, et particulièrement son article 25 qui évoque les « modalités d'exercice par le salarié de son droit à la déconnexion dans l'utilisation des outils numériques en vue d'assurer le respect des temps de repos et de congés ». Pourquoi un tel intérêt pour ce sujet du droit à la déconnexion ? Parce qu'il ne nous a pas échappé que le smartphone, outil de travail par excellence, prend toujours plus de place dans la vie professionnelle, son usage associé à la conduite constituant désormais un risque professionnel majeur. Premier risque mortel d'accident du travail, la route dans le cadre des trajets « domicile-travail » ou de « mission » a fait 480 victimes en 2014. Or, pendant ces déplacements, l'usage du téléphone s'impose : 80 % des conducteurs en mission professionnelle téléphonent, à moins qu'ils ne lisent leurs SMS⁽¹⁾ car même les mains sur le volant, le travail continue ! Forte de ce constat et consciente de l'évolution de ce risque, l'association Prévention Routière a suggéré la rédaction d'un amendement instituant un droit à la déconnexion pendant les trajets professionnels. Une demande responsable face aux inéluctables changements de comportement induits par la généralisation des smartphones.

⁽¹⁾ Étude réalisée par l'Association professionnelle des sociétés françaises d'autoroutes et l'association Prévention Routière (novembre 2014).

François Pierson
Président de l'association Prévention Routière

CIRCULER AUTREMENT est édité par l'association Prévention Routière
Président : François Pierson – Déléguée générale : Anne Lavaud
4, rue de Ventadour, 75001 Paris – Tél. : 01 44 15 27 00
Fax : 01 44 15 27 40 – E-mail : circuler@preventionroutiere.asso.fr
Directrice de la publication : Anne Lavaud
Rédacteur en chef : Thomas Thieulin
Impression : SIMAN – 92100 Boulogne-Billancourt
Commission paritaire : 0119 H 84171 – ISSN 1956-9629
Dépôt légal : 3^e trimestre 2016 – Service abonnements :
4, rue de Ventadour, 75001 Paris – Tél. : 01 44 15 27 92
L'ensemble des articles parus dans **Circuler autrement**
peut être reproduit, à condition d'en indiquer l'origine.
Ce numéro est accompagné d'un courrier avec bulletin de soutien,
d'un document d'information et d'une enveloppe T.
Conception/réalisation : **UNÉDITE**



© Thinkstock

STATISTIQUES

BAROMÈTRE EUROPÉEN DE LA CONDUITE RESPONSABLE

Avec la 3^e édition du Baromètre européen de la conduite responsable publiée cette année, la Fondation d'entreprise Vinci Autoroutes et l'institut Ipsos décryptent, dans 11 pays, les comportements des conducteurs. Plus de la moitié d'entre eux (51 %) envisagent mal comment réduire encore la mortalité routière. Alors que tous (97 %) considèrent que le danger vient des autres ! Les incivilités sont légion : insulter (54 %), donner des coups de klaxon intempestifs (47 %), coller le véhicule suivi (30 %). Les comportements à risques aussi : un tiers des participants déclarent utiliser leur téléphone au volant, un quart envoient ou lisent des SMS, et un quart ont déjà eu l'impression de s'être assoupis ! Dans le trio de tête des conducteurs jugés les plus responsables, les Suédois devançant nettement les Allemands et les Britanniques tandis que les Italiens se classent bon derniers, après les Grecs et les Polonais.

RÉSEAU AUTOROUTIER

UN MAILLAGE DE BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE



© Fotolia

Pour accompagner l'essor du véhicule électrique, le réseau autoroutier s'équipe en bornes de recharge rapide. Dès cet été, les conducteurs peuvent en 20 ou 30 minutes faire le plein d'énergie de leur voiture électrique ou hybride sur les principaux axes autoroutiers français. Localisation des bornes sur Internet et via une application, présignalisation des

aires proposant ce nouveau service, plusieurs formules de paiement disponibles : les premières bornes Corri-Door ont vu le jour sur l'axe Paris-Caen en mars dernier. Le maillage est réalisé par un consortium piloté par EDF.

QUAND LA BAISSSE DU NOMBRE DE VICTIMES DE LA ROUTE S'ENRAYE

On s'était habitué, au fil des ans, à voir régulièrement baisser la mortalité routière sur les routes de l'Union Européenne, dans la droite ligne des programmes d'actions volontaristes décidés par la Commission européenne.

Mais depuis 2013, les progrès, que l'on avait pu croire inéluctables en matière de sécurité routière dans l'UE, marquent le pas. En 2015, 26 000 personnes ont perdu la vie sur les routes, soit un peu plus que l'année précédente (25 700 en 2014) et autant qu'en 2013. La Commission, s'alarmant de constater que « le rythme de réduction du nombre de personnes décédées à la suite d'un accident a récemment ralenti », reconnaît aussi que « les routes européennes demeurent les plus sûres du monde », avec un taux de 51,5 tués par million d'habitants contre 106 aux États-Unis et 174 au niveau mondial. Avec de grandes disparités à travers le continent, de la Suède qui tient la corde (avec un taux de mortalité de 27) à la Bulgarie ou à la Roumanie (qui atteignent le taux de 95). Par ailleurs, le nombre de personnes grièvement blessées s'élève à 135 000. Il s'agit de la première estimation émanant de la Commission européenne à l'issue de l'adoption d'une définition commune de la blessure grave (voir *Circular Autrement* n° 174) et d'une démarche normalisée de collecte des données.



Pour sa part, la Commission, qui entend bien tenir l'objectif qu'elle s'est fixé de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes de « son » territoire, appelle les États membres à redoubler d'efforts. En partageant les bonnes pratiques qu'elle a compilées et en intensifiant une série de mesures dont l'efficacité ne fait pas de doute : déployer les nouvelles technologies pour renforcer les systèmes de transports intelligents, développer la conduite automatisée et connectée, mieux légiférer... Sans oublier la connaissance accrue des scénarios d'accidents à partir de l'étude dont les résultats sont attendus en fin d'année.

« Cela a peut-être un coût, reconnaît Violeta Bulc, la commissaire européenne chargée des Transports. Mais il est négligeable par rapport aux 100 milliards d'euros que coûtent les accidents graves ou mortels à la société. »
F. A.

Cohabitation difficile entre usagers vulnérables (piétons, cyclistes, seniors) et motorisés, urbanisation, intensification du trafic, entretien restreint des voiries et des véhicules, usage du téléphone... Les facteurs qui contribuent à la dégradation de la sécurité sont connus.

EN BREF

54 C'est le nombre de tués par million d'habitants en France. Notre pays se classe dans la moyenne européenne haute.

-43% C'est la baisse du nombre de tués sur les routes de l'UE enregistrée entre 2001 et 2010, malgré l'augmentation du trafic.

55% des décès enregistrés sur les routes de l'UE surviennent en dehors des agglomérations.

À RETENIR

INNOVATION

La route solaire, c'est pour demain.

En France, rouler sur une chaussée équipée de cellules photovoltaïques produisant de l'électricité sera bientôt une réalité. Le programme de 1 000 kilomètres de routes solaires qui vient d'être lancé par la ministre de l'Écologie débute par plusieurs phases de test. Il se poursuivra par un appel à propositions auprès des collectivités et gestionnaires de voirie, d'ici la fin de l'année.

FRANCE

Une circulaire en faveur de la sécurité routière.

Tous les acteurs de la sécurité routière, à commencer par ceux des services de l'État, doivent redoubler d'efforts pour réduire l'accidentalité. C'est le sens de la circulaire adressée au printemps dernier aux préfets par le ministre de l'Intérieur

Bernard Cazeneuve, les enjoignant notamment d'intensifier les contrôles (vitesse, alcool, stupéfiants...) et de mobiliser les maires.

SENIORS

Marcher, c'est risqué. C'est ce que révèle le Bureau suisse de prévention des accidents (bpa) à l'issue d'une étude sur la sécurité des seniors. Sur la route, ce sont eux qui encourent le plus de risques

d'être blessés gravement ou mortellement en tant que piétons : sur les quatre dernières années, les seniors à pied représentent plus de 31 % des victimes (contre 28 % pour les occupants de voitures et plus de 19 % pour les cyclistes). Le bpa indique que la prévention doit notamment s'orienter vers les systèmes anticollision sur les véhicules, l'amélioration des traversées et la baisse des vitesses pratiquées.



750 000

VU SUR LE WEB

NOUVELLE-ZÉLANDE : SMARTPHONE AU VOLANT, NON MERCI !



Pour que les automobilistes abandonnent vraiment leur téléphone lorsqu'ils conduisent, tout particulièrement les jeunes, la Transport Agency néo-zélandaise a décidé de mener une campagne à la fois drôle et percutante. Nommée *Hello* en référence à la chanson de Lionel Richie, la campagne montre des scènes de séduction plutôt décalées pour lutter contre les SMS au volant.

En savoir plus > <http://bit.ly/1pHO4Ut>

CARTON VERT

PONT-SAINTE-MAXENCE, GUIDON D'OR 2016



Pour la politique en faveur du partage de la voirie et de l'apaisement de la circulation qu'elle a engagée depuis plus de 6 ans, Pont-Sainte-Maxence, ville du sud de l'Oise (12 000 habitants), a été distinguée par la Fub (Fédération française des usagers de la bicyclette)

à l'occasion de son assemblée générale en avril dernier. Zones de rencontre, zones 30, doubles sens cyclables, sas vélo... les multiples aménagements bénéficient aux piétons et aux cyclistes. Selon l'Observatoire local des mobilités actives, qui a évalué à 36 % la part de la voirie cyclable, la lauréate du Guidon d'or 2016 détient le record du département.

CHIFFRE

C'est le nombre maximum d'automobiles qui circuleraient sans assurance en France. En effet, le FGAO (Fonds de garantie) estime ce nombre entre 370 000 et 750 000, soit entre 1 % et 2 % du parc des particuliers. Le FGAO est chargé d'indemniser les victimes d'accidents de la circulation, corporels ou matériels, dont les auteurs ne sont pas assurés ou identifiés. Qui participe au financement du FGAO ? L'ensemble des assurés, qui lui reversent 2 % du montant des primes de responsabilité civile.

À RETENIR

VÉHICULES HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES

Du bruit pour la sécurité. À partir de 2019, les piétons, les cyclistes et les personnes malvoyantes n'auront plus à craindre les voitures électriques et hybrides, trop silencieuses ! Ces véhicules seront munis d'un système d'alerte acoustique du véhicule (AVAS), imposé par un nouveau règlement international de l'ONU. Leur présence dans la circulation sera ainsi rendue détectable par les usagers, notamment les plus vulnérables.



FORMATION CONTINUE

DU « Sécurité routière et prévention des risques ». À Angers, les inscriptions pour le diplôme universitaire (DU) « Sécurité routière et prévention des risques », qui se déroule en 5 modules de septembre 2016 à janvier 2017, seront closes à la mi-juillet. La formation est ouverte aux professionnels (Bac +3).
Contacts :
• Tél. : 02 41 22 64 03 ou 02 44 68 86 85
• Courriel : pascale.ingles@univ-angers.fr

ÉTUDE

La voiture préférée des Français.

Au fil des ans, *L'Argus* analyse le marché de l'auto, décrypte les choix des automobilistes pour dévoiler, dans un portrait-robot sans marque, la voiture « moyenne » de l'année. Celle de 2015 est plus chère (5 % de plus qu'en 2014), de type SUV bien qu'un peu moins puissante et elle roule au gazole, même si la part de ce carburant diminue (- 6 %).



VOITURES SANS CONDUCTEUR : **LE FUTUR, C'EST MAINTENANT !**

2016 est une année décisive pour l'avenir de nos déplacements.

Engagé dans la course à la mobilité connectée, le monde des transports retrouve une effervescence inédite depuis l'ère des pionniers de l'automobile, où chacun rivalisait de nouvelles technologies et se frottait à la concurrence dans de dangereuses courses de vitesse et d'endurance.

REPÈRES



5 000 € et 10 000 €

La fourchette du surcoût estimé aujourd'hui d'une voiture autonome par rapport à un modèle classique.

Source : Enquête constructeur.

55 %

La part des Européens intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome.

Source : Observatoire Cetelem de l'automobile.



-80 %

La baisse estimée de la fréquence des accidents de la route d'ici 2040.

Source : Cabinet KPMG.

L'enquête

VOITURES SANS CONDUCTEUR : LE FUTUR, C'EST MAINTENANT !

Les ministres des Transports et de l'Environnement des 28 pays européens, emboitant le pas des industriels, se sont réunis à Amsterdam les 14 et 15 avril 2016 pour déclarer leur détermination à donner naissance à une ère de véhicules sans conducteur. Les responsables politiques y voient plusieurs intérêts : une meilleure productivité liée à une meilleure utilisation de la route, des gains de temps pour le transport des passagers et des marchandises, une réduction des consommations de carburant, la possibilité de consacrer le temps « perdu » par le conducteur à d'autres tâches utiles grâce aux moyens de communication, le développement de l'autopartage (moins de voitures dans les villes), sans oublier une mobilité individuelle et sûre, possible à tout âge et avec tout type de handicap...

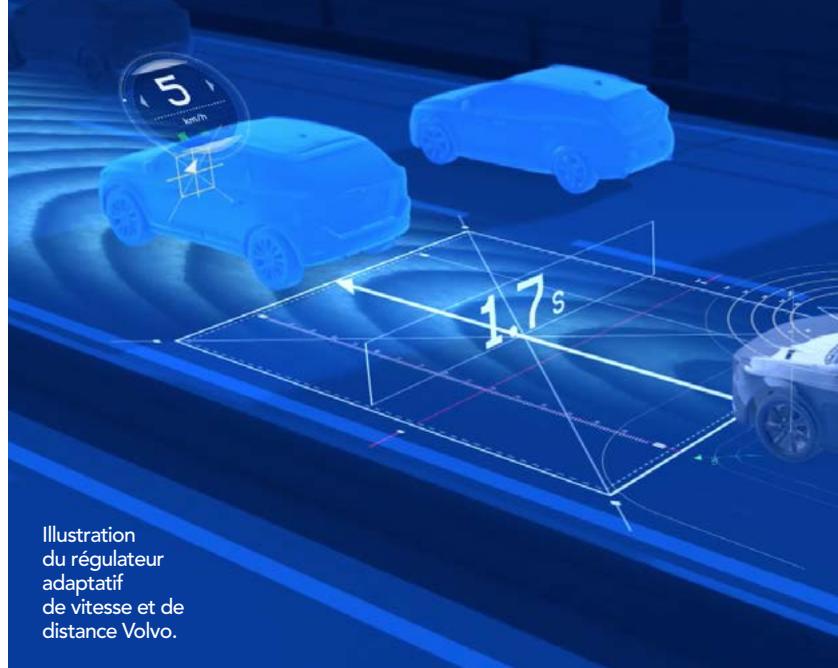


Illustration du régulateur adaptatif de vitesse et de distance Volvo.

Portrait du véhicule de demain

Quelles sont les qualités et les caractéristiques de ce véhicule autonome dont on parle tant et qui porte tant de promesses ? Il s'agit d'une voiture ou d'un camion, capable de se repérer et de se diriger sur la route sans aucune intervention humaine. Une faculté longtemps rangée au chapitre de la science-fiction, rendue désormais possible par l'apparition de nouveaux capteurs (caméras, radars, lasers) associés à la puissance de calcul et à la capacité de mémoire des nouveaux composants électroniques. À ces capacités inédites s'ajoute également

la possibilité de communiquer entre véhicules ainsi qu'avec les différents équipements de la route. Présents à Amsterdam avec de nombreux démonstrateurs, les constructeurs automobiles soutiennent l'initiative européenne et affichent de solides ambitions : l'alliance Renault-Nissan, par la voix de son directeur Prospective Véhicule Autonome Rémi Bastien annonce « un futur sûr et avec moins de stress sur la route » et ambitionne de devenir le premier constructeur généraliste à offrir une technologie « eyes-off/hands off » (sans supervision du conducteur) sur des voitures grand public. Le groupe PSA Peugeot Citroën, quant à lui, expérimente depuis un an déjà ses premiers véhicules autonomes sur de grands itinéraires européens tels que Paris-Bordeaux, Paris-Amsterdam et Vigo-Madrid, et annonce un premier véhicule autonome de série (sous supervision du conducteur) dès 2018.

Quid de la sécurité ?

« Impossible d'envisager la délégation de conduite sans vous garantir une sécurité absolue », écrit sur son site Internet le groupe Renault. Ainsi, de nombreuses technologies liées à l'automatisation des véhicules ont pour objectif d'assurer la sécurité des occupants et des tiers. D'ailleurs, la plupart de ces technologies existent déjà sur les véhicules actuels, à tel point que le constructeur suédois Volvo ambitionne de réduire à zéro le nombre de conducteurs ou de passagers tués ou blessés dans les

CONVENTION DE VIENNE : UN PREMIER PAS VERS LA VOITURE AUTONOME

« **Tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule ou pouvoir guider ses animaux** » : la rédaction de la Convention de Vienne, en date de 1968, qui dicte les règles de la circulation routière internationale depuis 1977, devait indiscutablement être revue pour entrer de plain-pied dans le XXI^e siècle. En effet, comment autoriser la circulation des voitures autonomes alors que ce traité contraignait la législation et la réglementation routière de chacun des 73 États signataires !

À ce titre, la journée du 23 mars 2016 marque une avancée historique puisque la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies a annoncé une révision de la Convention en stipulant que « les systèmes de conduite automatisée seront explicitement autorisés sur les routes, à condition qu'ils soient conformes aux règlements des Nations Unies sur les véhicules ou qu'ils puissent être contrôlés voire désactivés par le conducteur ». Ces quelques mots constituent un grand pas... Même si d'autres étapes seront à franchir avant que les véhicules totalement autonomes ne puissent circuler sur nos routes, comme par exemple l'adaptation du Code de la route.



© Volvo Car

De nombreuses technologies d'automatisation existent déjà dans nos véhicules.

nouveaux modèles qu'il commercialisera à partir de 2020. Parmi ces technologies, les limiteurs intelligents de la vitesse, déjà disponibles sur certains modèles Volvo ou Ford, reconnaissent automatiquement la limitation de vitesse en vigueur grâce à un GPS et à des caméras, et agissent en conséquence sur le moteur. Cette technologie permettrait de réduire la mortalité de 20% selon l'European Transport Safety Council, qui en réclame la généralisa-

tion auprès des instances européennes. Autre technologie déjà déployée : le freinage automatique d'urgence, qui stoppe le véhicule en cas de présence d'un obstacle. Un procédé particulièrement salvateur lorsqu'il s'agit d'éviter de percuter un piéton ou un cycliste. Enfin, le maintien automatique du véhicule sur la voie de circulation, qui rend la conduite plus confortable sur de longs trajets, est un moyen de lutter contre les risques induits par la somnolence.

— A. L. et C. R.

EN
MARCHÉ

CHANGEMENT EN VUE DANS L'ASSURANCE

Les grands cabinets de conseil internationaux se penchent sur l'avenir de l'assurance auto dans un monde où dominerait la circulation de voitures autonomes. Les commanditaires sont les constructeurs automobiles et les assureurs, conscients du bouleversement à venir, mais démunis face à un futur dont les contours se dessinent sous des traits inconnus.

Ainsi, le cabinet Olivier Wyman affirme que les véhicules autonomes constitueront dix fois moins de risques en matière d'accidents que les véhicules actuels. Certes, mais ce n'est pas suffisant pour éradiquer le risque alors même que se pose la question essentielle de la responsabilité. En effet, puisqu'aucun passager du véhicule ne sera plus considéré comme le chauffeur, qui sera responsable du sinistre ? le constructeur ? le concepteur du ou des logiciels embarqués ? le fabricant

des capteurs dont le véhicule sera largement pourvu ? ou encore les pouvoirs publics auxquels il reviendra certainement l'entretien des infrastructures ? Impossible à ce stade de répondre à ces questions qui restent en suspens alors même qu'un autre cabinet, KPMG, estime à 80% la chute de la fréquence des accidents d'ici 2040, et que 74% des sociétés d'assurances américaines avouent ne pas être prêtes à répondre à ces enjeux... dans un pays précurseur en la matière ! Pour couper court à une éventuelle

FOCUS : LES DEGRÉS D'AUTOMATISATION DES VÉHICULES

0 Aucune automatisation.

1 Assistance à la conduite : ABS, régulateur de vitesse...

2 Automatisation partielle : contrôle de la direction du véhicule + régulateur adaptatif, parking automatique...

3 Automatisation conditionnelle : le conducteur doit être à tout instant disponible pour intervenir et conduire si besoin.

4 Automatisation élevée : le conducteur n'est pas à tout instant disponible pour intervenir.

5 Automatisation complète : en aucun cas le conducteur n'intervient.



© Fotolia

polémique, le constructeur Volvo a décidé qu'il engagerait systématiquement sa responsabilité en cas d'accident causé par une voiture autonome. Les assureurs français semblent prendre une voie similaire lorsqu'ils proposent la « responsabilité sans faute » comme postulat. Il s'agirait d'indemniser automatiquement les victimes, puis de rechercher sur quel terrain faire jouer la responsabilité. Un principe théorique car avant que ces véhicules ne soient la norme, il faudra composer avec la cohabitation de tous les modes de transport et, surtout, régler définitivement la définition des algorithmes destinés à déterminer les options de la voiture autonome face à une situation d'urgence. Un choix cornélien, souvent considéré comme hermétique à la rigueur des équations.



L'EUROPE AU VOLANT, ENTRE RESSEMBLANCES ET PARTICULARISMES

Pas de frontières et un permis de conduire harmonisé : voilà qui facilite les déplacements en voiture,

avec ou sans caravane, en camping-car ou en deux-roues motorisés dans l'Europe des 28. Pas question pour autant, à l'occasion des vacances d'été, de négliger les règles de conduite ici comme ailleurs.

PAS DE RETRAIT DE POINTS À L'ÉTRANGER

Tous les États de l'UE n'ont pas instauré un permis à points et lorsqu'il existe, le dispositif diffère d'un pays à l'autre. Ainsi, en Allemagne ou au Royaume-Uni, les infractionnistes accumulent des points tandis qu'en France ou en Espagne, ils les perdent. Le capital initial de points diffère (de 39 en Bulgarie à 7 en Croatie), le barème de retrait de points aussi (3 points si l'on téléphone au volant en France mais 1 en Allemagne). Sans compter ici ou là les spécificités pour les conducteurs novices ou les principes de bonus. Un casse-tête qui, pour l'heure, rend impossible le retrait de points sur un permis de conduire pour une infraction commise dans l'un des pays européens. Mais l'harmonisation est en marche... Et c'est au paiement de l'amende qu'il devient impossible d'échapper, pour une infraction commise ailleurs que dans le pays d'immatriculation de son véhicule.

© Fotolia



Cet été, que vous ayez prévu de traverser l'Europe de part en part ou de rejoindre l'une des destinations préférées des Français pour leurs séjours de vacances à l'étranger, l'Espagne, l'Italie, la Grèce ou le Portugal, sur la route, vous devrez vous adapter à quelques particularités. Pour conduire à l'étranger, pas de difficultés majeures : vous avez besoin de votre permis de conduire (français ou européen, rose à 3 volets ou, pour les plus récents, au format « carte de crédit », en cours de validité, et de la carte verte (internationale) d'assurance.

Beaucoup de points communs...

En matière de règles de circulation, vous ne courez guère de risques d'être dépaycé. Une majorité de réglementations routières et de signalisations ont bénéficié de l'harmonisation européenne. Et vous retrouverez tout un florilège de règles que vous connaissez bien :

- **l'Europe circule à droite** (sauf au Royaume-Uni) ;
- **la ceinture de sécurité est exigée** partout, à l'avant comme à l'arrière ;
- **la vitesse en ville est limitée à 50 km/h** ; sur le reste du réseau, il faudra suivre la signalisation ;
- **le casque est imposé** aux deux-roues motorisés ;
- **la consommation d'alcool est réglementée** : les taux d'alcoolémie, majoritairement fixés à 0,5 g/l de sang (soit 0,25 mg/l), étant variables, le mieux consiste à éviter systématiquement le dangereux cocktail alcool et conduite.

Enfin, si votre voiture contient un

gilet (au moins), un triangle de présignalisation, un éthylo-test, une trousse de secours et une boîte d'ampoules de rechange, vous êtes quasiment paré !

... et des différences

Toutefois, harmonisation ne signifie pas uniformité. Pour un voyage serein, il est préférable de connaître quelques particularités nationales et surtout de s'adapter aux habitudes locales. En effet, si sur l'autoroute la vitesse autorisée est le plus souvent de 130 km/h (en Grèce et en Italie, par exemple) ou 120 km/h (en Espagne, au Portugal comme en Belgique, en Suisse et en Roumanie), elle peut descendre à 110 km/h (en Suède), à 90 km/h (en Estonie), et même 80 km/h (à Malte) ou monter à 140 km/h (en Bulgarie comme en Pologne). Ce n'est pas seulement en matière de vitesse que chaque pays cultive sa singularité. L'Espagne exige un 2^e triangle de présignalisation. La Grèce, comme la Belgique, exige un extincteur. Sans compter que les conducteurs sont loin d'adopter le même comportement partout. En Italie par exemple, nul ne s'offusque de l'usage intensif de l'avertisseur sonore, qui sert davantage à signaler sa présence qu'à prévenir d'un danger. En Grèce et au Portugal, la bande d'arrêt d'urgence, pourtant réservée aux situations exceptionnelles, est souvent utilisée comme une voie normale de circulation. Mais les déplacements motorisés ont aussi leurs limites dans certaines capitales ou grandes cités, qui, en centre-ville, tiennent à restreindre la circulation pour des raisons environnementales. Ainsi, un peu partout en Europe, sous des sigles et des appellations diverses, vous devrez tenir compte de ces périmètres à la vitesse limitée. La découverte de la route fait aussi partie du charme des vacances !

F. A.



LOUER UNE VOITURE

C'est pratique et facile. Encore faut-il vérifier un certain nombre de points : lire le contrat avant de le signer, faire l'état des lieux du véhicule, mémoriser les conditions de sa restitution... Il est utile de prévoir les éventuelles restrictions d'âge imposées au conducteur, l'assurance qui couvre un 2^e conducteur, ou encore l'option « siège auto pour enfant ». Et de s'assurer que le véhicule contient un constat amiable, à remplir et, le cas échéant, à adresser à la société de location.

Pour en savoir plus : Centre européen des consommateurs (CEC)/France, soit par téléphone : (00-49) 7851 991 480 ou 0820 200 999, soit par formulaire sur le site www.europe-consommateurs.eu/fr

FICHE prévention

BIEN REMPLIR SON CONSTAT POUR « ASSURER »

Le constat amiable permet d'établir avec l'autre conducteur les circonstances précises de l'accident. Il est indispensable de bien le remplir, pour déterminer les responsabilités de chacun et accélérer l'indemnisation des dommages.

1



LES CHOSES À FAIRE

- **Avoir toujours** dans sa voiture un constat amiable.
- **Prendre son temps** pour le remplir car s'il comporte des erreurs ou s'il est incomplet,

les responsabilités peuvent être inversées.

- **Écrire avec un stylo à bille** pour que le 2^e exemplaire soit lisible.
- **Faire un croquis précis** (signalisation, nom des rues, sens des véhicules...).
- **Renseigner tous les éléments demandés et signer le constat.** La signature implique que l'on est d'accord avec sa version, mais pas forcément avec celle de la partie adverse.
- **Si des témoins sont présents**, penser à indiquer chaque identité.
- **Envoyer le constat à votre assureur** dans les 5 jours.
- **S'assurer** que les 2 exemplaires du constat sont signés.
- **Si l'autre conducteur refuse** de faire un constat (rien ne l'oblige à rédiger un constat), noter le numéro de sa voiture et relever son identité.

2



LES CHOSES À NE PAS FAIRE

- **Laisser l'autre conducteur** remplir votre partie du constat.
- **Se fier à sa bonne mine** et lui

signer en blanc le constat pour gagner du temps.

- **Vouloir atténuer ses déclarations** par des réserves ajoutées après coup au dos du constat (elles n'ont pas de valeur et peuvent même constituer une falsification).

Entraînez-vous à remplir un constat amiable avec Constat Ready :

<http://constatready.saint-christophe-assurances.fr/>

Chaque mois, sept enfants sont tués sur les routes de France.

Un lourd tribut qui perdure depuis dix ans au risque de s'instaurer comme une fatalité, qui n'en est pas une au regard des résultats obtenus hors de nos frontières.



© Fotolia

ENFANTS DE MOINS DE 13 ANS : **VICTIMES SUR LA ROUTE DES ADULTES**

Dix ans. Cela fait dix ans que la mortalité des enfants de 0 à 12 ans affiche une inquiétante stabilité ! Pendant ce temps et malgré les hausses consécutives des années 2014 et 2015, la mortalité globale a quant à elle baissé de 26 %. Ainsi en 2014, 86 enfants ont perdu la vie sur la route, majoritairement lors d'accidents de voiture en tant que passagers (68 %), mais aussi dans la rue comme simples piétons (20 %) ou à bicyclette (12 %).

Développement cognitif en cours d'achèvement

Ce constat intolérable renvoie chacun à sa responsabilité d'adulte, car celle des enfants ne peut en aucun cas être soulevée. Certes, le comportement des plus jeunes est parfois risqué mais cette donnée, connue, invite à la prudence de ceux qui conduisent. En effet, l'enfant doit composer avec sa petite taille qui

réduit son champ visuel d'autant qu'il confond, jusqu'à 8-9 ans, les notions de voir et d'être vu. Par ailleurs, le développement cognitif en cours sur cette période de la vie ne garantit pas que l'enfant évalue correctement les distances ni qu'il perçoive comme un adulte la provenance des sons. Enfin, l'impulsivité caractéristique de cette tranche d'âge entraîne un comportement parfois imprévisible. À partir de 10-11 ans, âge du pic de mortalité, l'apprentissage de l'autonomie s'accompagne souvent d'un changement radical : l'entrée au collège. En s'émancipant, l'enfant – toujours pas adolescent – est souvent confronté à des trajets pédestres plus longs et plus complexes ou aux transports scolaires. La première décennie d'une vie est celle de tous les changements et de toutes les expériences, les adultes doivent en avoir conscience et modifier leurs comportements afin de limiter les risques des enfants. — A. L.

LA FRANCE PEUT MIEUX FAIRE !

La France ne parvient pas à faire baisser la mortalité de ses enfants sur la route, inscrivant durablement le triste score de 8 victimes par million d'habitants. Pourtant, de nombreux pays européens se situent en deçà de ce chiffre qui nous place dans la moyenne de la Communauté. En effet, l'Irlande, la Suède et la Norvège sont à 2, suivis des Pays-Bas et de la Suisse (3), juste devant le Royaume-Uni (4). L'Allemagne (5), l'Espagne (6), le Portugal et l'Italie (7) protègent eux aussi davantage leurs enfants. Des résultats qui sont indiscutablement le fruit de politiques publiques volontaires.

LES ACTIONS DE L'ASSOCIATION EN 2015



22 500

ACTIONS MENÉES EN 2015 PAR L'ASSOCIATION AUPRÈS DES ENFANTS DES ÉCOLES MATERNELLES ET PRIMAIRES

517 000



ENFANTS DE 3 À 11 ANS SENSIBILISÉS AUX RISQUES ROUTIERS SUR UN TOTAL DE 1,2 MILLION DE JEUNES SCOLARISÉS

161 + 290



LES NOMBRES DE PISTES FIXES ET MOBILES PRÉSENTES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE



L'ASSOCIATION EN ACTION

EN CHIFFRES

16

POUR CENT

En tenant compte des aménagements et du comportement des piétons et des véhicules, seuls 16 % des Français trouvent que la sécurité routière s'est améliorée dans leur commune depuis deux ans. À l'inverse, ils sont 86 % à observer autant ou davantage de comportements dangereux sur la route.

Source : Enquête OpinionWay pour l'association Prévention Routière, octobre 2015.

10 540

JEUNES FORMÉS

Dans le cadre de l'opération « Roulez et Formez », organisée par Direct Assurance et l'association Prévention Routière, 21 000 euros ont été récoltés grâce au million de kilomètres parcourus avec l'application YouDriveLite. Plus de 10 000 jeunes ont ainsi pu être sensibilisés aux risques routiers par l'association Prévention Routière.

480

PERSONNES DÉCÉDÉES

La Journée mondiale de la sécurité et de la santé au travail s'est déroulée le 28 avril dernier. Elle a été l'occasion pour l'association Prévention Routière de rappeler qu'avec 480 tués sur les routes en 2014, le risque routier professionnel reste la première cause de mortalité au travail. 70 % des accidents mortels ont lieu lors d'un trajet domicile-travail, et 30 % lors de déplacements en mission professionnelle.

ZÉRO ENFANT TUÉ SUR NOS ROUTES : NOTRE MANIFESTE

La mortalité routière des enfants n'est pas une fatalité ! Une conviction que l'association Prévention Routière entend partager avec tous en lançant un manifeste qui rassemble cinq mesures fortes pour éradiquer ce fléau. Des mesures aussi simples que rendre obligatoires les bandes réfléchissantes sur les cartables, ou encore généraliser les zones 30 km/h à tous les lieux de vie des enfants.

Nous sommes convaincus que ces mesures pourraient sauver des vies et nous invitons tous les Français à se joindre à notre combat en signant

notre manifeste pour « Zéro enfant tué sur nos routes ». Plusieurs milliers de personnes se sont déjà mobilisées à nos côtés pour montrer que ces chiffres ne sont pas une fatalité. Aujourd'hui plus que jamais, notre action au quotidien pour sensibiliser les plus jeunes aux risques routiers prend tout son sens. En 2015, notre association a sensibilisé et formé plus d'un million d'enfants et a réalisé de nouveaux supports pédagogiques et ludiques pour les toucher. Vous aussi, rejoignez notre combat en signant notre manifeste sur : www.signelemanifeste.fr



AVEC SECURIDRIVE, ADOPTEZ LES BONS COMPOTEMENTS SUR LA ROUTE

Avec quatre modules interactifs, Securidrive sensibilise les conducteurs aux dangers de la somnolence, de l'usage du téléphone au volant, de la vitesse ou encore de la consommation d'alcool. Innovant, cet outil digital se connecte par exemple à votre smartphone et vous envoie des SMS en temps réel lors d'une simulation de conduite pour vous démontrer qu'il est impossible d'utiliser votre téléphone au volant sans risquer l'accident. À la veille des vacances d'été, testez-vous et adoptez les bons réflexes, comme faire une pause dès que les premiers signes de somnolence apparaissent. L'application, développée par Allianz et l'association Prévention Routière, est disponible sur le site de l'association, rubrique « Je m'informe ».

www.preventionroutiere.asso.fr

LES 5 MESURES DU MANIFESTE QUI POURRAIENT SAUVER DES VIES



Un taux de TVA à 5,5% pour les sièges auto contre 20% aujourd'hui.



La mise en place des systèmes anticollision piéton sur tous les véhicules neufs.



La limitation de vitesse à 30 km/h généralisée à l'ensemble des zones de vie : écoles, gymnases, conservatoires, parcs et jardins publics, lotissements, ...



L'aménagement sécurisé de la totalité des passages piétons : zébra et ligne d'arrêt 5 m avant le passage.



L'obligation d'inclore des bandes réfléchissantes sur tous les cartables et sacs à dos scolaires.



SENSIBILISATION ET
PRÉVENTION AU LYCÉE

ON PASSE LA SECONDE !

Depuis la rentrée 2015, une demi-journée de sensibilisation à la sécurité routière a été instaurée au lycée pour tous les élèves de seconde et pour ceux qui entrent en CFA. Afin d'accompagner cette disposition, **les associations Assureurs Prévention et Prévention Routière ont mis au point un outil pédagogique dédié : *Route et prévention*.**



©APR

La sonnerie retentit, il est 15 heures au lycée Notre-Dame de Sion à Paris quand les élèves font irruption dans la salle de classe. Antony et Claude, les bénévoles du Comité de Seine-Saint-Denis sont prêts, rétro-projecteur branché et télécommande à la main, la séance de sensibilisation débute avec un quiz sur le permis de conduire...

Lutter contre les comportements à risques

Vitesse, alcool, stupéfiants, téléphone au volant... Les comportements à risques sont passés au crible. Faire prendre conscience aux jeunes des conséquences que certains comportements peuvent avoir, sur leur vie comme sur celle des autres, est une nécessité. À l'aide de spots de prévention décalés ou choquants venus du monde entier, Antony



arrive à faire passer son message : *« Il n'y a pas de fatalité, juste la conséquence de certains actes. »* C'est un véritable échange qui se construit avec la classe, l'occasion pour ces élèves citoyens de se rafraîchir la mémoire sur certains aspects réglementaires, comme le port du casque à vélo qui n'est *« pas obligatoire, mais fortement conseillé »*, rappelle Julie à ses camarades. L'occasion également pour Antony et Claude de lever le doute sur certaines idées reçues qui ont la vie dure : *« Oui, la ceinture de sécurité sauve des vies ; non, il n'a jamais été démontré le contraire »*.

Instaurer un continuum éducatif

Jusqu'à présent, l'éducation à la sécurité routière était dispensée uniquement en primaire et au collège avec le passage de l'ASSR ⁽¹⁾. *« Entre 15 et 17 ans, les jeunes entrent au lycée et acquièrent une certaine indépendance qui, bien souvent, va de pair avec de nouveaux modes de déplacements. Il paraissait donc essentiel pour notre association d'instaurer un continuum éducatif »*, souligne Emmanuel Renard, Directeur de l'éducation et de la formation de l'association Prévention Routière. Cette demi-journée de sensibilisation vient *« compléter certains modules de prévention déjà instaurés dans notre lycée en classe de seconde, notamment l'intervention effectuée par la brigade des stupéfiants de Paris pour les sensibiliser aux risques des conduites addictives »*,



© APR



© APR

TÉMOIGNAGE

Estelle Pheulpin,
adjointe au principal du
lycée Notre-Dame de Sion

UNE ANIMATION CLÉ EN MAIN

• **Sensibiliser les jeunes à la question des risques routiers est une nouveauté pour notre établissement.** Nous avons eu connaissance des actions de sensibilisation menées par l'association Prévention Routière et nous souhaitions un module clés en main pour animer ces demi-journées, c'est donc naturellement que nous avons contacté le Comité de Paris pour les organiser. L'intervention des bénévoles est bien rythmée, le contenu est riche, alternant les informations juridiques, physiologiques et les témoignages, ce qui permet de garder les jeunes à l'écoute. L'utilisation de spots de prévention internationaux leur permet en outre de prendre conscience que la sécurité routière est une préoccupation mondiale. C'est d'autant plus important qu'une majorité d'entre eux sera amenée à voyager à l'étranger au cours de leurs études ou de leur travail.

précise Bénédicte Germaide, infirmière scolaire. Quand on sait que les accidents de la route sont la première cause de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans, cette demi-journée de sensibilisation ne semble vraiment pas superflue.

Un outil pédagogique modulaire

Destiné à être utilisé en classe par les professeurs ou les bénévoles de l'association Prévention Routière, *Route et prévention* est un support pédagogique multimédia qui se veut vivant et interactif. Spécialement conçu pour répondre à la nouvelle réglementation, « l'outil propose trois modules personnalisables : un quiz sur le permis de conduire, une enquête d'accident, et une analyse de campagnes de sensibilisation ; ce qui permet à l'intervenant de s'approprier l'outil et de l'adapter à son public », indique Emmanuel Renard.

Alors que 38 % des jeunes de 15 à 17 ans⁽²⁾ ne se sentent pas assez sensibilisés sur la question des risques routiers, la conclusion de cette demi-journée est sans appel : les bénévoles sont applaudis, et Léa lance en quittant la salle : « Merci, on s'endormira moins bêtes ce soir ! »

C. L.

(1) Attestation scolaire de sécurité routière.

(2) Enquête réalisée en ligne par BVA du 21 au 27 avril 2015 auprès d'un échantillon de 610 jeunes représentatifs de la population française âgée de 15 à 17 ans.

Ça s'est passé près de chez vous

LES « AMBASSADEURS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE » EN ACTION AVEC LA PRÉVENTION ROUTIÈRE



LOIRET (45)

Quatorze élèves du lycée professionnel

Jean-Lurçat de Fleury-les-Aubrais ont décidé de prendre en main la sécurité de leurs camarades de seconde



en leur dispensant un module d'éducation routière. Pour cela, ils ont fait appel à Bernard Kaminski, directeur régional de la Prévention Routière Centre-Val de Loire, qui les a formés à l'outil *Route et Prévention* développé par l'association. Forts de cette expérience, ils ont pu sensibiliser leurs camarades aux dangers de la vitesse, des distracteurs et des addictions. Le 15 mars dernier, ils ont reçu la visite du délégué interministériel à la sécurité routière, qui a remis à chacun le diplôme d'« Ambassadeur de la sécurité routière ».

LA PRÉVENTION ROUTIÈRE SUR LE PRÉVENTION TOUR



FRANCE

Les comités de l'association participent, avec leur partenaire Allianz, au Prévention Tour qui sillonne la France depuis le début de l'année. Ils animent dans ce cadre des ateliers de sensibilisation aux principaux risques routiers : simulateurs de conduite deux-roues et quatre-roues pour des exercices de mise en situation, ateliers autour des dangers de l'alcool grâce à des lunettes de simulation, tests de réflexes à l'aide de réactomètres et un atelier participatif et ludique : la *Voiture 10 erreurs*. Déjà passé par Chartres, Lille, Bergerac et Grasse, le Prévention Tour fera prochainement étape à Grenoble et à Sens pour proposer des ateliers de prévention des risques routiers.

INAUGURATION D'UN NOUVEAU PARTENARIAT



ALPES-MARITIMES (06)

Éric Ciotti, président du Conseil départemental des Alpes-Maritimes, a inauguré le 26 février le nouveau partenariat entre le Conseil



départemental et le comité de la Prévention Routière des Alpes-Maritimes pour la réalisation régulière d'actions de sensibilisation à la sécurité routière à destination des seniors du département. Il a assisté à une séance de sensibilisation en s'essayant notamment au simulateur de conduite et en réalisant un parcours équipé de lunettes de simulation d'alcoolémie. Ces actions, qui comprennent aussi une remise à niveau des connaissances sur le Code de la route et des tests de réflexes, ont lieu chaque mois dans les Alpes-Maritimes.

UN NOUVEAU SITE INTERNET POUR L'ASSOCIATION !

QUIZ

1 La nouvelle norme pour les sièges auto pour enfants s'appelle :

- A : Bébé +
- B : Securit
- C : i-Size

2 Notre hygiène alimentaire peut avoir une influence sur notre conduite.

- A : vrai
- B : faux

3 Sur la route, lorsqu'il pleut après une période de sécheresse, il peut se produire un phénomène qu'on appelle :

- A : la route gelée
- B : le verglas d'été
- C : le gel soudain

4 Lors d'un long trajet, ne pas faire de pause régulière m'expose à :

- A : une amende
- B : un retrait de point
- C : un risque de somnolence

5 En milieu scolaire, l'éducation routière est :

- A : obligatoire
- B : facultative

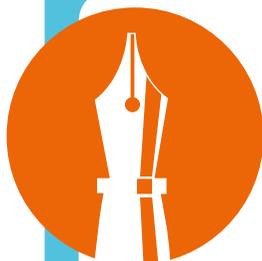
1-C / 2-A / 3-B / 4-C / 5-A

Attirer de nouveaux internautes tout en répondant aux attentes des utilisateurs réguliers : telle est l'ambition du nouveau site de l'association récemment mis en ligne.

Un an, c'est le temps qu'il aura fallu à l'association pour se doter d'un nouvel intranet et concevoir son nouveau site web, vecteur majeur de communication auprès du grand public. Cette refonte en profondeur a été guidée par la nécessité de s'adapter aux nouveaux usages et besoins des internautes (près de 300 000 visites sont comptabilisées chaque mois dont plus de la moitié par l'intermédiaire d'un smartphone), mais aussi par la volonté d'exprimer plus fidèlement les évolutions et valeurs d'une association en mouvement.

La nouvelle arborescence du site se veut donc plus directe et intuitive, le contenu éditorial fait la part belle aux articles ancrés dans le quotidien et propose des formats plus dynamiques et interactifs : vidéos, animations, infographies. La dimension locale tient également une place prépondérante : vous pouvez par exemple retrouver le plan d'accès de votre comité, le calendrier des actions à venir, ou encore les chiffres et les actualités de votre département. Autre changement majeur : nos adhérents et donateurs disposent dorénavant d'un espace dédié. Ce service, totalement sécurisé, offre un accès privilégié à l'ensemble des informations concernant leur soutien à l'association. Historique des dons, duplicata des reçus fiscaux, dernier magazine de l'association, dépliants de conseils pratiques... En quelques clics, tous ces supports et contenus sont accessibles en version numérique. Pour découvrir toutes ces évolutions et bien d'autres encore : www.preventionroutiere.asso.fr
Bonne visite à tous ! — T. T.





Le courrier des lecteurs

Je suis responsable d'une crèche familiale. Nos assistantes maternelles utilisent des sièges auto que nous leur avons fournis. Je suis un peu perdue dans les normes : Pouvons-nous encore utiliser des sièges anciens ? À partir de quand les sièges avec système Isofix seront-ils obligatoires ? Nous n'osons pas investir, de peur qu'ils ne soient valides que très peu de temps.

SOPHIE R.

Avant tout, il convient de choisir un siège répondant aux normes en vigueur. Actuellement en France, deux normes cohabitent : le i-Size (marquage UN R129), en vigueur depuis 2013; et l'ancienne norme concernant les sièges auto fabriqués à compter de 1995 : ECE R44/03 ou ECE R44/04. Même s'ils ne sont plus fabriqués, les sièges homologués sous l'ancienne norme cohabitent encore avec les sièges homologués i-Size jusqu'en 2030 environ. Le système Isofix, imposé par la norme i-Size, se généralise. Il offre en effet une meilleure protection à l'enfant en réduisant les erreurs d'installation dans le véhicule, mais surtout il permet une meilleure retenue en cas de choc puisque le système d'attache du siège est directement fixé à la structure du véhicule. Vous avez donc le choix : toutes ces normes sont encore en vigueur.

Je me suis fait contrôler pour défaut de contrôle technique : j'ai laissé passer le délai légal. Mais le policier n'a ni conservé ma carte grise, ni immobilisé mon véhicule. Est-ce que le PV est valable ou puis-je le contester ?

MATHIEU M.

L'article R.323-1 du Code de la route prescrit des sanctions en cas de défaut de contrôle technique dans les délais réglementaires. Parmi elles, l'immobilisation est possible mais pas systématique. Ainsi, votre verbalisation reste valable même si votre véhicule n'a pas été immobilisé.

Motard, je roule équipé d'un blouson qui est déjà jaune fluo. Mais cet équipement est-il suffisant au regard de l'obligation de détenir un gilet dans le véhicule ?

MICHEL P.

Vous avez raison de porter ce type de blouson, qui vous permet d'améliorer considérablement votre visibilité ! Le gilet de haute visibilité qu'impose l'article R.416-19 du Code de la route dans les véhicules doit être « conforme à la réglementation », c'est-à-dire correspondre aux exigences réglementaires pour les équipements de protection individuelle, qu'ils soient professionnels ou non. Il existe deux normes en la matière : EN 471 pour les EPI professionnels, et EN 1150 pour les équipements destinés à un usage non professionnel. Si votre blouson répond à l'une de ces normes (l'une de ces références est indiquée sur l'étiquette), il ne vous est pas nécessaire de vous munir d'un gilet de haute visibilité qui remplirait les mêmes fonctions.



Bulletin d'abonnement destiné aux non-adhérents à l'association.

NOM* : Prénom :

Fonction :

Adresse :

.....

Code postal : Signature :

Commune :

**Circuler autrement,
le magazine de l'association
Prévention Routière.**

**Je désire m'abonner à
Circuler autrement pour 6 numéros.**

**Je joins mon règlement de 24 €
à l'ordre de Circuler autrement
par chèque bancaire ou postal.**

**Je réglerai à réception de la
facture par mandat administratif.**

* Écrire en majuscules, SVP.

Merci de renvoyer ce bulletin avec votre règlement à : Circuler autrement, Service abonnements, 4, rue de Ventadour, 75001 Paris.



BÉNÉVOLES, NOUS AVONS BESOIN DE VOUS

REJOIGNEZ-NOUS SUR
PREVENTIONROUTIERE.ASSO.FR

© ailleursexactement

L'association Prévention Routière agit pour informer, former et éduquer aux risques routiers à tout âge de la vie.

Organisation non gouvernementale et reconnue d'utilité publique, votre soutien est essentiel pour qu'elle puisse mener ses actions partout en France et sauver des vies !



Bulletin de soutien

OUI, je souhaite soutenir vos actions et sauver des vies :
 35€ 50€ 100€ Autre :

Je joins mon chèque à l'ordre de l'association Prévention Routière

Je complète mes coordonnées : Mme Mlle M. N° d'adhérent/donateur :

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Je souhaite recevoir la newsletter de l'association Prévention Routière.

E-mail :@.....

N.B. : Tout don adressé à l'association Prévention Routière, association reconnue d'utilité publique, donne droit à une réduction d'impôt de 66 % du montant versé (dans la limite de 20 % du revenu imposable). Un reçu fiscal vous sera envoyé prochainement.

 Renvoyez votre bulletin de soutien accompagné de votre don dans l'enveloppe réponse préaffranchie ci-jointe ou à l'adresse suivante :

**Association Prévention Routière
Centre National
4, rue de Ventadour
75001 Paris**

 Vous pouvez également faire un don en ligne sur

www.preventionroutiere.asso.fr

Conformément à la loi Informatique et Libertés n° 78-17 du 6 janvier 1978, les informations demandées sont nécessaires au traitement de votre don par nos services. En vous adressant au siège de l'association Prévention Routière, vous pouvez demander leur modification, leur rectification. Vous pouvez aussi vous opposer à ce qu'elles soient échangées ou cédées en cochant la case ci-contre :
 Dans ce dernier cas, elles seront alors réservées à l'usage exclusif de l'association Prévention Routière et à titre consultatif pour ses comités départementaux.

CA 178