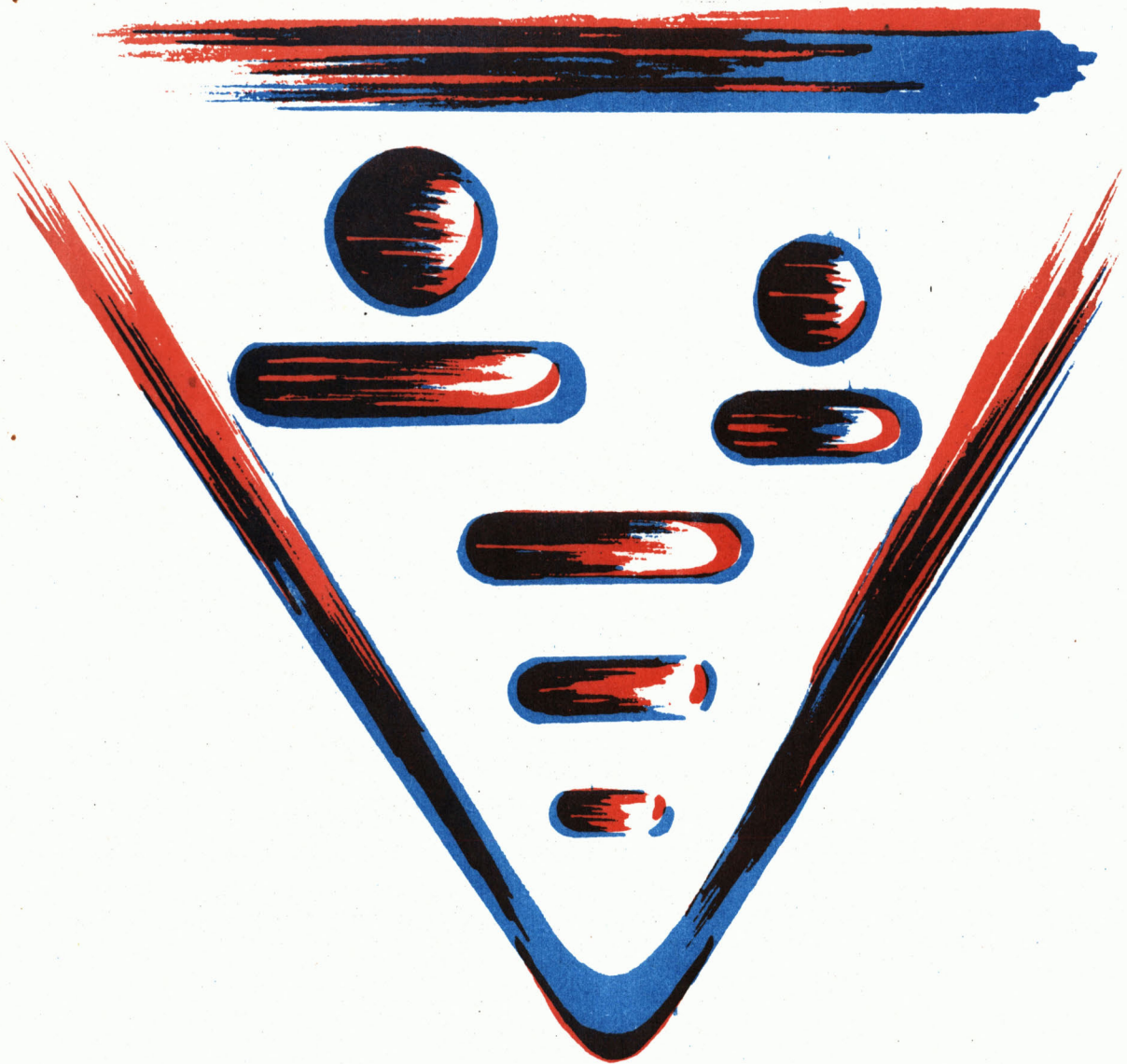


Ponderation



bulletin de liaison de la

Ligue Contre La Violence Routière

Tel. 43-48-96-09

Trimestriel - Numéro 8 - Novembre 1987 - Abonnement 1 an : 25 F.

A ne pas manquer

sur France-Inter
samedi 14 novembre 1987
de 10 h 30 à midi

Roland DHORDAIN consacre son émission "SUR LE PONT" à
"LA RUE DE L'AVENIR"
Geneviève JURGENSEN (Présidente) et Denis MOREAU (Vice-
Président) de la Ligue Contre la Violence Routière sont
invités à participer à cette émission.

SOMMAIRE

EDITORIAL

3

TEMOIGNAGES

Ma soeur, ma désespérance - Thierry 4
Lettre à mon fils - Maman 5
Notre fille, soeur, épouse - André MICHARD 6

ALCOOL AU VOLANT

Qu'est-ce que tu prends ?
Moi, le volant ! Guy MARSEILLE 9

JUSTICE

Après l'accident, les démarches...
Guide sommaire - Maître EPSTEIN 10

HUMEUR

A tombeau ouvert - Roger FAVER 12

SECURITE !

suffit pas d'en parler
Enfants à bord - Précautions à prendre 14

DOSSIER

Le point de vue des ingénieurs des ponts 16
Orientations de la LIGUE - Denis MOREAU 18

RUE DE L'AVENIR

Le point sur les actions 20

AUTOFOLIE

Week-ends rouges sur les routes - Robert PADERN 23

Délégués régionaux

24

ASSEMBLEE GENERALE

25

Fleur coupée

Bleus ou noirs ?

Je ne saurai jamais la couleur de tes yeux.

Tu les as fermés là, pour toujours,
au milieu de ce champ, par une douce matinée d'été,
à quelques kilomètres de chez moi, au coeur de la Normandie.

Ton papa qui conduisait l'auto est mort près de toi.

Tu avais 5 ans.

Que faisais-tu, quand l'auto, ivre de vitesse, dans cette
grande ligne droite, quitta la route ?

Tu riais ? Tu chantaïs ? Tu jouais à la poupée ? ...
Enfin tu vivais.

Tu étais la petite, "la dernière".

Tu étais celle que le papa ne voit jamais grandir.

Tu étais la petite ; celle, qui d'un sourire enjoleur sait
transformer le regard paternel réprobateur en regard attendri.

Petite fille, pour toi, ton papa aurait bravé tous les dangers.
Pour toi, il aurait donné sa fortune.

Jamais il n'aurait accepté qu'un fou te fasse du mal.
Et voilà qu'il te tue.

Comment un homme raisonnable, sensé, devient au volant de
son auto, aussi inconscient, aussi aveugle.

Quelle pouvoir maléfique cette armure de métal peut exercer
sur le père le plus attentif pour lui faire à ce point perdre
la raison et rouler si vite, si vite ...

Pourquoi le même homme, capable de réfléchir, est pris d'une
folie destructrice dès l'instant où il est derrière un volant.

Qu'aurais-je pu faire pour te sauver ?

Je ne sais pas.

Je n'ai pas encore trouvé les mots pour convaincre lorsque
j'entends dire : "je conduis vite mais j'ai du reflexe, je
suis prudent... je suis sûr de moi, ce sont les autres qui
conduisent mal. Je connais la route, je fais 100 000 km par
an, et puis ma voiture a une bonne tenue, et puis, et puis...."

Alors, pour toi, petite fille, qui as rejoint tous ceux dont
nous n'entendons plus les rires, pour ton papa, je reprends
mon bâton de pèlerin et je continue d'essayer
Il y en a encore tant à sauver.

Ghislaine

TEMOIGNAGE

*En Hommage à ma soeur décédée le 21 octobre 1986
d'un accident de voiture à l'âge de 25 ans.*

Ma soeur, ma désespérance,

Je me rappelle encore enfant,
Lorsque tu occupais ma chambre,
Tes murs étaient ornés
De photos, de posters,
Voire de beaux poèmes.
Tu étais sentimentale comme moi,
Ta chambre, c'était ton univers.
Travailleuse, appliquée,
Toujours prête à rendre service.
Mes exercices de maths
Sur lesquels je me cassais le nez,
Tu en faisais ton affaire.
Puis, un bel été de 1981,
Tu as connu l'amour, le vrai
Tu as quitté le domicile familial,
Tu t'es mariée un jour d'octobre 1982,
Tu as fait deux superbes petits bébés,
C'était il y a à peine plus d'un an.
Tu les adorais, les vénérais
Tes petits anges.
Mère de famille remarquable
Maniaque, dévouée, ambitieuse,
Tu avais tout pour être heureuse,
Puis un jour le drame
Le 21 octobre 1986 à 19 heures,
Tu disparaissais pour toujours,
Laissant tous ceux qui t'aimaient,
Derrière toi, le coeur gros comme ça.
Tu es partie trop tôt, ma soeur,
Moi, aujourd'hui, j'ai grandi,
Mûri, connu l'amour, le vrai.
Celui que tu ne connaîtras jamais
Celle dont tu n'auras su que le prénom, Manola.
Ton souvenir restera gravé,
Au fond de mes pensées
Toi, ma soeur que j'aimais.
Depuis ce jour où tu as disparu,
Les camions, je les hais,
La route me fait peur.
J'ai peur de mourir,
Comme toi, en plein bonheur, sans prévenir,
Adieu Dominique,
Adieu, ma soeur.

Thierry

Lettre à mon fils

Dans mon jardin secret
Tu ris, tu chantes, tu vis
Mais souvent la nuit
Tes yeux comme des étoiles me supplient
Dis maman, il a été jugé ?
Cet homme qui m'a pris ma vie !
Non FRANCK, ils disent, c'est la fatalité
Qu'il faut se résigner
Mais moi, je sais que ce n'est pas vrai
Alors n'ai pas peur, je te promets
Même si je dois y passer ma vie
Je serais ta voix, je te défendrai
Le pire c'est que tu n'as rien fait
Je sais, cet été, CHRISTOPHE, SYLVAIN, LAURENT
Sont là à tes côtés
Parce qu'ils ont fait confiance à leurs aînés
Mais n'ai pas peur, je te promets
Nous allons changer
Il le faut
Venez nous aider.

Maman

TEMOIGNAGE

Drame, Interpellation, Réponses.

Le drame, c'est celui qui survint un soir de novembre à Paris, quand une moto lancée à vive allure renversa une jeune femme sur la chaussée du quai d'Orsay. Coma profond, sirènes d'ambulance, le téléphone sonne chez la mère, chez l'ami, le frère, la soeur, chassé-croisé d'angoisse jusqu'au coeur de la nuit. Réanimation sans espoir, la mort trois jours après. Nathalie Michard, 24ans, journaliste, rentrait chez elle après avoir achevé le montage d'un reportage dans les studios de FR3. Il n'a fallu que quelques secondes, qu'un bolide d'acier, qu'un motard enivré de puissance, pour que sa vie si riche se flétrisse. Pour que commence l'éternel malheur des siens.

Le drame, il débuta pour eux le 16 novembre 1986.

L'interpellation, c'est la lettre qu'ils adressèrent le 4 mars suivant au Président de la République, au Premier Ministre ainsi qu'à Messieurs Barre et Rocard avec, en tête, la justification suivante : "Nous nous adressons à vous parce qu'il s'agit d'un problème qui réclame à la fois une volonté politique et un choix éthique. Nous nous adressons à vous du fond de notre douleur et

pour qu'elle ne reste pas totalement vaine".

Le journal Le Monde publia l'essentiel de cette lettre dès le 17 mars comme un témoignage sur les fléaux sociaux actuels, sous le titre "Vitesse : un bilan de guerre civile". C'est ce que nous reproduisons ici en fin d'article.

Des réponses sont venues sans tarder à cette interpellation. Celle des destinataires de la lettre, tout d'abord, montrant l'attention réelle que ces responsables civils et politiques portent au problème de la sécurité routière, leur sensibilisation au fléau de la violence routière.

D'autres lettres ont été, dans le même temps, autant de réponses ou d'échos au "Témoignage" publié par le journal Le Monde.

Une dernière réponse enfin, particulièrement longue et précise, m'est parvenue du Ministère de l'Équipement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports, datée du 27 juillet et signée de Monsieur Beysson, Directeur du Cabinet. Elle constitue une sorte d'inventaire des actions entreprises récemment dans le domaine de la sécurité routière, et une profession de foi, un engagement très appuyé à lutter contre "la délinquance routière".

Que conclure ?

Que conclure ? Sinon, d'abord que le fléau de la violence routière est aujourd'hui largement perçu par les plus hauts responsables civils et politiques, comme une large partie de l'opinion publique. Comment en serait-il autrement avec un tel bilan (jour après jour, 30 morts de plus, 170 blessés graves, 200 familles frappées pour la vie) ? On sait que le Président de la République et sa famille viennent d'être durement frappés eux-mêmes ; tragique vérification de la fréquence de ces drames.

Mais que conclure aussi, sinon que les mesures prises récemment par le gouvernement, et qui certes vont dans le bon sens, restent insuffisantes au regard du but à atteindre : réduire de moitié le nombre des morts "accidentelles" sur nos routes et dans nos rues. Un but que M. Méhaignerie s'assigne lui-même (entretien au Monde en date du 24 juin dernier), un but parfaitement raisonnable puisqu'il ramènerait notre taux "d'accidents" de la route à celui que connaissent certains pays semblables au nôtre, comme la Grande-Bretagne. Tant que ce but n'aura pas été atteint, la moitié des "accidents" de la circulation en France seront des sortes d'assassinats sans sanction !

Il est d'autant plus navrant d'apprendre, de la bouche de M. Méhaignerie dans l'entretien cité plus haut, que certains Ministres souhaiteraient **"qu'on n'ennuie pas les Français avec la sécurité routière !"**

Si celle-ci est bien un objectif prioritaire retenu par le Premier Ministre en accord avec le Président de la République, on attendrait au contraire un engagement résolu de tout le gouvernement dans cette action.

Une mobilisation renforcée de l'opinion est aussi nécessaire. C'est dire l'utilité de la semaine "Rue de l'Avenir" qui, en novembre, réalisera cette mobilisation sur une partie très importante du problème,

la sécurité de la circulation urbaine. L'intérêt, aussi, du colloque "la rue n'est pas la route", programmé par le C. N. R. S. Mais pourquoi ne pas aller plus loin et organiser une large consultation d'experts, de personnalités et d'associations, dont les conclusions, largement répercutées par les médias, donneraient l'assise la plus large aux mesures prises ?

Employée encore récemment pour attaquer un autre fléau social, le tabagisme, cette démarche pourrait rendre ici aussi de grands services.

Qu'il me soit permis en terminant d'attirer encore l'attention sur un point particulier du problème qui nous occupe : la place de choix que tiennent les motos parmi les armes des homicides routiers et urbains.

Rappelons ces données des enquêtes REA-GIR : les motos sont impliquées dans 8% des accidents, alors qu'elles représentent 3% du parc de véhicules à moteur. Le facteur vitesse est relevé dans 62% des accidents de moto, contre 45% pour les accidents de voiture. Les motos de grosse cylindrée sont choisies, et payées fort cher, précisément pour leurs performances "sportives". En majorité, leurs conducteurs se croient au-dessus des lois, méprisant les voitures autant que les piétons, doublant à droite, zigzagant, conduisant au besoin sur les trottoirs. Ce comportement caractérise aussi nombre de conducteurs de cyclomoteurs, qui bousculent sans pitié les piétons sur les passages protégés. Mais un cyclomoteur tue rarement. Une moto, si. Une moto, ça pèse 300 kg, ça démarre en trombe au feu vert, ça gratte toutes les voitures... et c'est ainsi que Nathalie est tombée, un soir de novembre, frappée par une 600 cm3, toute seule sur la chaussée du quai d'Orsay.

Il est grand temps, pour d'autres, de réagir.

André MICHARD

TEMOIGNAGE

Vitesse : "un bilan de guerre civile"

Voilà trois mois maintenant que notre fille, notre soeur et belle-soeur, notre épouse est morte, à l'âge de vingt-quatre ans, renversée par une moto tandis qu'elle traversait une rue de Paris, un soir, un dimanche.

Une mort parmi les dix mille autres morts sur les routes et dans les rues, parmi les mille cinq cents piétons tués de cette horrible et absurde mort, et à côté des cinquante-six mille blessés à vie. Comment accepter ce carnage, ce bilan de guerre civile ? (...) Ces morts, ces blessés à vie qui entraînent autour de leur martyre un vaste cercle de désespoir ? Comment les endurer sans crier, ces non-sens qui fauchent des hommes et des femmes en pleine santé, des jeunes en plein essor, des enfants pleins de promesses ?

Est-ce parce que tout cela est dilué parmi les cinquante-cinq millions de Français, dont chacun espère inconsciemment que cela n'arrivera qu'aux autres ? Et il est vrais qu'avoir connaissance du nombre annuel de morts sur la route, ou même apprendre la mort accidentelle d'un ami, ne saurait donner le même choc, oh non ! que de perdre ainsi son propre enfant, sa soeur, sa jeune femme. Hélas, il faut le dire, au rythme actuel chaque famille a des probabilités rien moins que négligeables d'être à son tour frappée, et même plusieurs fois comme la nôtre, où deux jeunes femmes sont ainsi mortes à vingt-cinq ans de distance.

Ou alors ce silence presque consentant reflète-t-il l'idée qu'il n'y a rien à faire là contre, sauf aménager les carrefours, faire monter en série les ceintures de sécurité, rendre le port du casque obligatoire aux motards (mais les piétons ?), en somme des aménagements plutôt faits pour permettre de rouler aussi vite avec moins de risques, rien qui mette en cause la vitesse elle-même et l'attitude du conducteur au volant. Pourquoi n'est-t-il jamais rien fait de sérieux, de profond, de constant, sur la manière même de conduire, qui est une manière de se conduire ?

On part en guerre contre la drogue (deux cents morts-suicides par an) tandis qu'on n'avance que de timides mesures pour contraindre les conducteurs à ne pas se comporter en assassins potentiels (dix mille homicides

par an) Les seuls visés par les dernières déclarations des responsables politiques sont les conducteurs en état d'ivresse.

Et les autres ? Ceux qui s'enivrent non d'alcool, mais de vitesse, de puissance mécanique arrogante ? N'est-il pas honteux qu'en France on puisse tuer quelqu'un et rentrer tranquillement chez soi sans plus en entendre parler ?

Malgré la prise de conscience qui se dessine actuellement, il y a encore trop de laxisme, comme une acceptation tacite d'une fatalité. "Des accidents, que voulez-vous, ce sont des accidents..." Des bavures du progrès technique, un tribut inévitable à l'activité de notre société, au dynamisme de ses membres, à notre liberté à tous ... C'est bien là ce qui freine la volonté de lutte contre cette guerre civile des routes : elle nous met tous en cause, tandis que la drogue, par exemple, concerne avant tout "les autres". La brutalité sur la route, l'excès de vitesse, la prime aux "chevaux sauvages" à la "force pure", cela met en branle des pulsions primaires, que la publicité sait flatter chez nous tous. Alors, devant cette adhésion sociale diffuse, alors sous la pression des lobbies économiques, la volonté politique s'effrite, l'éthique du respect de l'autre recule, la liberté de la jungle progresse.

Il ne faut plus accepter que la France garde, parmi les nations industrialisées, son honteux record de mortalité routière. La bonne marche de l'industrie automobile ne dépend pas du culte de la vitesse -il n'y a qu'à voir les Etats-Unis. La fierté des hommes peut s'exercer ailleurs que sur les routes aux dépens des autres- il n'y a qu'à voir l'Espagne. Dans ces pays un code plus sévère, plus strictement appliqué par la police, des peines plus lourdes prononcées sans atermoiement par la justice, ont entraîné une modification fondamentale de la manière de conduire. L'éducation, le discours médiatique peuvent faire le reste.

Si nous le voulons tous, nous pouvons sortir de l'infantilisme au volant, de la préhistoire sur les routes, de la jungle dans les rues des villes.

ALCOOL AU VOLANT

"Qu'est-ce que tu prends ? Moi, le volant..."

Huit discothèques de notre département "Vaucluse" participent à cette opération, nous ne pouvons que les féliciter. Mais, en analysant leurs propos, nous avons noté que ces établissements ont reçu un matériel complet comprenant : autocollants, clips, badges, affiches et disques.

D'une part, les propriétaires ou gérants de ces discothèques soumettent aux jeunes automobilistes de souffler dans un ballon, avant qu'ils ne sortent de ces établissements, et si ce dernier s'avère positif, ils leur proposent de ne pas reprendre leur véhicule pour rentrer chez eux.

D'autre part, dans ce genre de matériel, il est impossible de déterminer le taux d'alcoolémie. Alors, comment jugeront-ils, si le jeune est apte ou non à prendre possession de son véhicule. Avec un taux de 0,80 gramme, les risques sont multipliés par 10 malgré un comportement normal de la personne ; avec un taux de 1,20 gramme les risques sont multipliés par 35.

A cela, il faut ajouter la fatigue due à plusieurs heures passées dans une ambiance hyper agressive (spot lumineux, sonorisation poussée au paroxysme des décibels, chaleur, fumée ...) Tout est réuni pour faire de ce client apparemment dans un état normal, un être dangereux au volant de son véhicule.

Vous noterez que cette opération ne nous rassure absolument pas. En effet, ce que nous demandons est une ouverture et une fermeture moins tardive de ces établissements de nuit "discothèques et autres", ainsi que des contrôles d'alcootest soient appliqués aux abords de ces lieux.

Afin d'aller à l'encontre de tous les dangers, dont notre jeunesse est la proie, nous avons adressé à Monsieur le Préfet du Vaucluse, une lettre pour l'application de l'article 2 de l'arrêté préfectoral du 23 décembre 1982 "sans dérogation" concernant les heures autorisées, avec en plus la participation de la police pour des contrôles plus nombreux à la sortie de ces lieux.

Nous avons également adressé une copie de cette dernière, à Messieurs les Députés du Vaucluse, à Monsieur le Président du Conseil Général ainsi qu'à toutes les mairies des communes de notre département, afin que les maires puissent la présenter à leurs conseils pour en délibérer et à ce jour, ce ne sont que des accords favorables qui nous sont parvenus, qu'ils approuvaient notre action et qu'ils soutiendront notre démarche.

Pour quelle raison, ce qui se passe dans d'autres pays ne serait pas adopté dans le nôtre ?

Guy MARSEILLE



- "QU'EST CE QUE TU PREND ?"
- MOI ? LE VOLANT !..."

ALCOOL AU VOLANT

APRES L'ACCIDENT . . . LES DEMARCHES

guide sommaire des formalités judiciaires

Les victimes et leurs familles se trouvent confrontées dans les jours et les mois qui suivent un accident à des difficultés nombreuses, dès qu'elles veulent faire valoir leurs droits. Le domaine judiciaire leur est le plus souvent inconnu. Notre but est de les aider à y trouver leur chemin.

Habituellement une enquête sur les conditions de l'accident est menée dès les premiers jours par la police (en ville) ou la gendarmerie (hors ville).

La première démarche consiste à se procurer une copie du procès verbal de police ou de gendarmerie. On s'adressera, selon le cas, aux enquêteurs, au Procureur de la République, à sa propre compagnie d'assurance (pas celle de l'adversaire !) ou à son avocat (pas celui de l'adversaire !)

La seconde démarche consiste à opter entre la procédure civile (pour obtenir réparation pécuniaire, sans poursuite pénale) ou pénale (pour obtenir un procès pénal, éventuellement une condamnation, une action sur les pouvoirs publics et sur les médias, et accessoirement une réparation pécuniaire).

Chaque voie a ses partisans. On retiendra que le choix est irréversible.

Si on opte pour la voie civile, on chargera un avocat d'introduire et mener la procédure.

Si on choisit la voie pénale, on recourt soit seul, soit avec le concours d'un avocat à :

La troisième démarche qui est le dépôt d'une plainte entre les mains du Procureur de la République. Il s'agit d'une lettre dans laquelle on rappellera succinctement les faits. L'indication du lieu et de la date de l'accident sera complétée par celle de l'autorité de police ou de gendarmerie qui a procédé aux constatations (avec n° du dossier si possible).

Lettre plainte devrait déboucher sur une enquête et sur la comparution du responsable devant le Tribunal.

Elle sera suivie mois par mois.

On notera que le Procureur de la République n'avise les plaignants du sort de cette plainte qu'après la clôture de l'enquête et lorsque sa décision est prise (classement sans suite de renvoi devant le Tribunal).

Le Procureur ne répond pas aux lettres. Il faut donc se rendre chaque mois au Parquet pour suivre l'évolution de la procédure.

En cas de difficultés, il est opportun de charger un avocat de suivre l'enquête.

La quatrième démarche est la comparution devant le Tribunal Correctionnel. Le responsable est poursuivi par le Parquet qui propose une peine (prison, amende, retrait du permis, peine de substitution, confiscation du véhicule, etc...) selon sa décision personnelle.

La partie civile (les victimes, directes ou indirectes) ne pourra que demander des dommages intérêts :

- pour son préjudice matériel (débours)
- pour son préjudice économique (pertes de ressources, etc..)
- pour son préjudice moral

La demande devra être formulée clairement, complètement, et assortie de pièces justificatives. Elle peut être formalisée verbalement à l'audience, mais il est préférable de l'établir par écrit (lettre recommandée avec accusé de réception, ou, de préférence conclusions écrites déposées à l'audience). La partie civile a le droit de prendre la parole pour justifier sa demande.

Robert EPSTEIN
Avocat Honoraire

N. B. L'intervention de la Ligue Contre la Violence Routière est possible à l'audience. Elle est décidée dans des cas particulièrement graves par le Conseil d'Administration.

Modèle de plainte

Prénom, Nom
Adresse

Le

Monsieur le Procureur
de la République
Palais de Justice
(adresse)
.....

Monsieur le Procureur de la République,

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance les faits suivants :

Le à heures, un accident s'est produit à rue (ou sur la route N° ..)

dans les circonstances ci-après :

.....(récit précis en 10 lignes environ)

Cet accident a entraîné les conséquences suivantes :

..... (description précise en 3 à 5 lignes)

La responsabilité paraît en incomber à M. (Mme) et je dépose plainte à son encontre.

Un procès verbal a été établi par (police, gendarmerie) de sous le numéro

Veuillez croire, Monsieur le Procureur de la République, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Canevas de conclusions à déposer à l'audience

Conclusions

Pour : (nom, prénom, nationalité, profession, lieu et date de naissance, domicile)

Partie civile

Contre : (nom, prénom du responsable)

En présence de Monsieur le Procureur de la République

Exposé des faits :

Le à un accident s'est produit dans les circonstances suivantes :

Cet accident a entraîné pour les conséquences suivantes :

Sur l'action publique

Le Tribunal condamnera à telles peines que de droit sur les réquisitions de M. le Procureur de la République.

Sur l'action civile

Le préjudice subi par la partie civile est le suivant :

- préjudice matériel (débours)
- préjudice économique (s'il y a lieu)
- préjudice moral

demande

La partie civile demande la condamnation de à lui payer à titre de dommages intérêts, tous préjudices confondus, la somme de et à le condamner aux dépens.

A tombeau ouvert

Le Thierry, quand il passait au Central, le garage de son père, il venait souvent nous serrer la main à nous les employés.

Hier, avant la cérémonie funèbre, ils ont repassé sa dernière course à la télé. Son engin avait l'air de faire du sur-place, à deux cents kilomètres à l'heure, dans le petit écran.

Pleins gaz, comme la mouche prise au carreau en cherchant à passer en vain la fenêtre.

Dire que les fous de la Formule 1 restent des heures le regard fixé sur ce genre d'ébats.

Immobiles dans leur fauteuil.

A l'instar des coureurs immobilisés sur leur siège.

Pour supporter, il ne faut pas trop aimer le mouvement, la vitesse.

Ce que j'appelle aimer la vitesse ? C'est par exemple le samedi matin en allant à la pêche, quand je rattrape une cycliste à vélo.

Les sensations à ce moment-là s'accroissent. On perçoit les odeurs de la terre et des fleurs et les chants d'oiseaux avec plus d'intensité. Quand l'air s'engouffre sous sa robe en particulier.

Avec une combinaison de cuir à deux cents kilomètres à l'heure, l'ivresse ne serait plus du tout la même. Tout ce qui nous entourerait s'estomperait. Sans compter que sous le casque à protection faciale en plexi, on ne pourrait plus causer.

C'est comme les trains à grande vitesse. C'est utile, notez. Notamment pour arriver à temps à l'enterrement d'un cousin lointain. Mais pour découvrir le pays, autant voyager en pipe-line.

Bref, à trop foncer, on finit par tuer la vitesse. A la télé, c'est comme ça que le bolide de Thierry a fini par s'immobiliser hors de piste. Il n'y a plus rien eu qu'un feu d'enfer au milieu duquel on n'a pas dû retrouver grand-chose du Thierry à incinérer. Ce rappel effectué, la télé a retransmis la cérémonie du crématoire en direct.

Tout le gratin du monde automobile était là, y compris la famille.

Y compris la fiancée du Thierry entre autres vedettes de la scène.

Un évêque était également de la partie. C'est lui qui a parlé des des élans spirituels du défunt, des élans qui le poussaient à affronter le danger pour vivre avec plus d'intensité.

Et pour éprouver la précarité de notre vie ici bas.

Vivre dangereusement, c'est presque une tradition, dans la famille du Thierry.

Ils pratiquent tous le risque calculé en champions.

Que ce soit au casino ou dans les affaires.

Pour pouvoir supporter leur trop grande sécurité d'existence,

Il y en a, ils ont besoin de la mettre en jeu.

Et s'il n'avait pas eu la Formule 1,

le Thierry aurait peut-être pratiqué la roulette russe.

Je l'imagine parfaitement, le canon du revolver contre la tempe.

Et sa famille aux tribunes éclatant en applaudissements chaque fois que le Thierry aurait réussi à se rater.

Et puis soudain, la balle serait partie.

Le Thierry se serait écroulé dans son sang,
sous les yeux de la famille effondrée.
Toute la famille hurlant : pourquoi, pourquoi, pourquoi ?
L'évêque à la télé a parlé de la mystérieuse volonté de Dieu.
Ca ne m'a rien appris.
Tout ce que je sais du Thierry,
je l'ai appris dans une émission où il s'était confié en secret à
la présentatrice.
Il avait dit notamment que s'il ne se tuait pas un jour au volant,
il irait se mortifier en tant qu'ermite en plein milieu du désert.
Avec juste assez de pain et d'eau
pour avoir la force de faire ses prières.
-Au fond, lui avait demandé la présentatrice bouleversée,
la course automobile pour vous,
Thierry,
ne serait-ce point une ascèse ?
-Oui, une ascèse dont l'idéal
serait de conjuguer l'immobilité absolue avec la vitesse de la lumière,
avait conclu le Thierry.
A l'heure qu'il est, il doit être comblé.
Encore qu'il aurait tout aussi bien atteint son idéal à pied.
En flânant le plus possible.
En faisant durer le voyage, en faisant durer le plaisir.
En essayant de gagner du temps....
Gagner du temps, c'est pas ça justement le but de la vitesse ?

Roger FAVER
A.S.T février 1987
(Association Suisse des Transports)

SECURITE ! suffit pas d'en parler

ENFANTS A BORD

Les statistiques concernant les enfants de 0 à 14 ans, pour les années 1984 et 1985, viennent d'être publiées par le Ministère de l'Equipeement et des Transports -Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière-

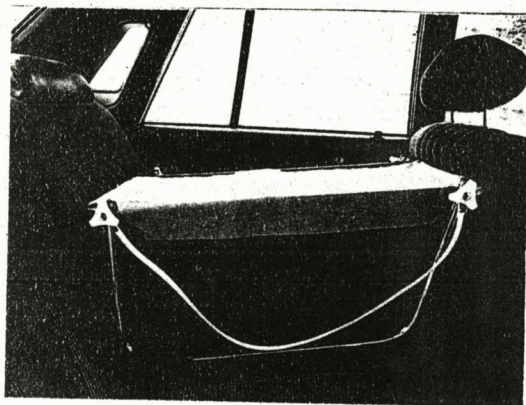
En étudiant ces chiffres, on peut faire les constatations suivantes :

- 1 - Les accidents de la route continuent à constituer une des principales causes de mortalité chez les enfants, et même la première de 5 à 14 ans.
- 2 - La comparaison des statistiques entre 1970 et 1985 fait apparaître :

- . une diminution du nombre des enfants tués
1218 en 1970
616 en 1985
- . ainsi que la proportion des enfants tués par rapport à celle des adultes
8,1 % en 1970
5,9 % en 1985

mais

Cette diminution est surtout importante chez les enfants circulant à pied ou sur un deux-roues ; vraisemblablement grâce aux conseils prodigués par les pouvoirs publics et les associations telles que la nôtre.



YOUNPA-LA

Lit de sécurité destiné à protéger les enfants en position couchée.

En ce qui concerne les passagers d'automobiles, si le chiffre absolu est en diminution, c'est dans une proportion moindre.

En 1985, par rapport au total des enfants tués, les passagers de véhicules à 4 roues représentent 43,5 % du total, au lieu de 34,4 % en 1970.

pourquoi ?



BABY-RELAX

Siège auto pour les enfants de 1 à 4 ans, jusqu'à un poids de 18 kg

SECURITE ! suffit pas d'en parler

ENFANTS A BORD



Harnais ou gilet de sécurité
pour enfant de 3 à 10 ans
et d'un poids supérieur à 15 kg



Pourquoi ?

Sur les chiffres de 1984, on a relevé que sur 93 enfants tués ou blessés,

-23 étaient assis à l'avant, dont 7 n'avaient pas de ceinture, ou étaient assis sur les genoux d'un adulte.

-les 70 autres étaient passagers arrière, mais 7 seulement étaient retenus dans un dispositif de sécurité adapté pour enfants de 0 à 4 ans.

Quant aux autres, ils n'avaient aucune protection !

Or, beaucoup de ces enfants ont été éjectés, ou projetés contre le pare-brise !

CES CHIFFRES SE PASSENT DE COMMENTAIRES : les précautions à prendre par les parents, pour tous les voyages en voiture, quelle que soit la distance à parcourir, sont indispensables.

La Ligue Contre la Violence Routière renouvelle donc, à leur intention, les conseils simples suivants :

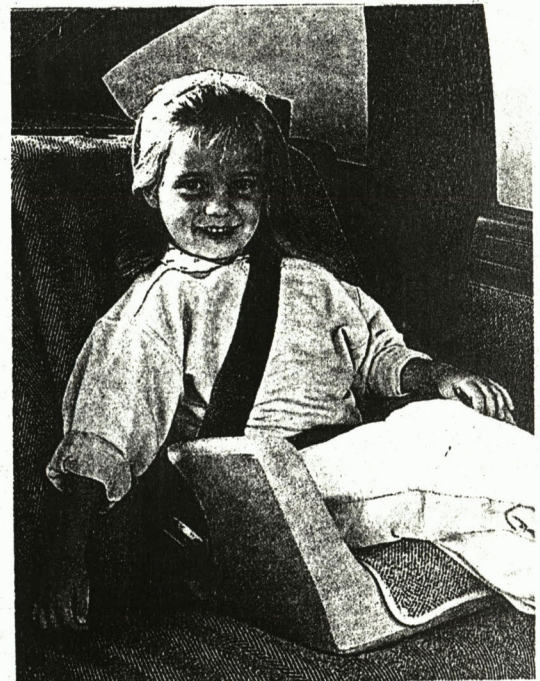
Ne jamais asseoir
un enfant à l'avant
de la voiture

A L'ARRIERE : adopter un SIEGE SPECIAL POUR LES PETITS (jusqu'à 4 ans)

Pour tous les autres, FAIRE USAGE DES CEINTURES ARRIERE qui existent d'ailleurs sur tous les véhicules récents.

Ces précautions extrêmement simples peuvent réduire considérablement la gravité des accidents de la route.

Alors, prenons-les



BABY-RELAX

Coussin réhausseur pour enfant
de plus de 3 ans
et d'un poids supérieur à 15 kg

LE POINT DE VUE DES INGENIEURS DES PONTS

1-La sécurité routière dans notre pays : un constat alarmant

-Des progrès ont été enregistrés depuis 1972
-Mais les progrès sont insuffisants. Il reste beaucoup à faire pour que la France présente un bilan comparable à celui des pays qui ont obtenu les meilleurs résultats, la Grande-Bretagne, par exemple.

-Le coût pour la nation des accidents de la route dépasse 80 milliards de francs. Il s'agit là d'un gaspillage considérable pour notre pays.

La gravité de ce constat, la résignation d'une partie de l'opinion, rien de tout cela n'est acceptable.

2-La sécurité routière est une priorité

affirmée du Ministre de l'Équipement et du Gouvernement, mais les moyens mis en oeuvre ne sont pas à la hauteur des intentions. En effet, les crédits prévus dans le budget 1988 ne sont pas à l'échelle du sinistre (le budget de la direction de la sécurité et de la circulation routière est de l'ordre de 800 millions de francs).

Par ailleurs, on peut noter, avec étonnement, l'absence de toute mention sur la sécurité routière dans l'effort de maîtrise des dépenses de santé, à l'occasion des "États généraux de la sécurité sociale".

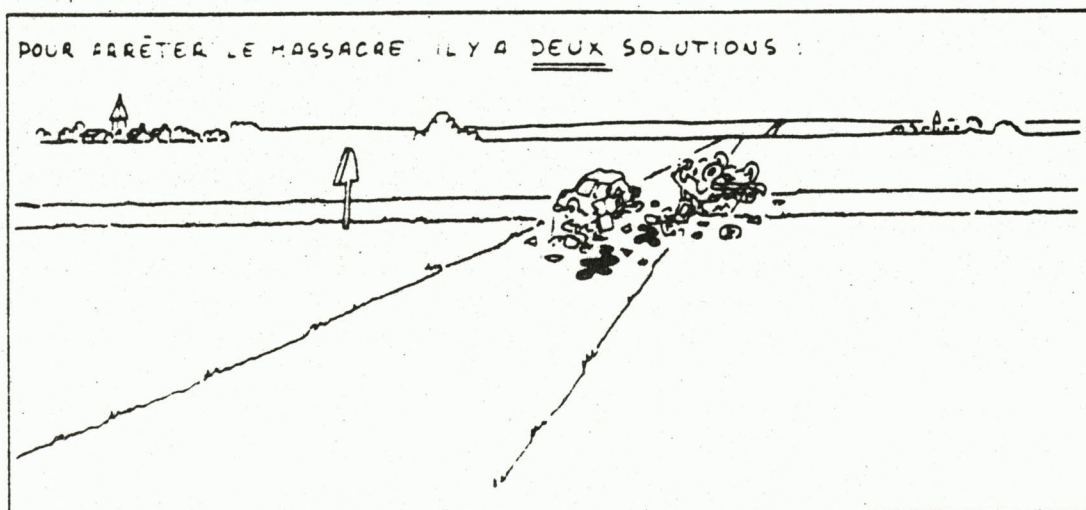
3-Les ingénieurs des des ponts souhaitent qu'on mette en oeuvre un programme ambitieux

d'amélioration de la sécurité routière.

Au cours des prochaines années, il est possible d'améliorer très sensiblement la sécurité routière dans notre pays. Il s'agit d'intensifier toutes les actions entreprises dans le passé et de développer surtout les actions de prévention en profondeur, formation des jeunes conducteurs en particulier.

La prévention des accidents de la route est un véritable investissement, d'une rentabilité exceptionnelle. En effet, une réduction de 10 % du nombre des accidents, des blessés et des tués (objectif bien modeste) procurerait au pays une économie de plus de 8 milliards de Francs par an, sans compter les drames, les souffrances qui seraient ainsi évités !

Pourtant, les moyens publics ou non, consacrés à la prévention et à l'amélioration de la sécurité routière sont très insuffisants par rapport à l'enjeu. Les organismes de sécurité sociale, pris dans leur ensemble, qui auraient un intérêt financier à investir dans ce domaine ne le font pas. De même, les compagnies d'assurances contribuent peu à l'effort de prévention. Un objectif raisonnable serait de doubler les crédits consacrés aux actions de sécurité routière.





4-Les ingénieurs des ponts proposent :

-La création d'une fondation nationale de la sécurité routière dans l'esprit des mesures récentes prises en faveur du mécénat. Cette fondation permettrait de rapprocher toutes les énergies et les bonnes volontés (usagers, pouvoirs publics, compagnies d'assurances, industriels ...) tournées vers l'objectif commun : promouvoir un programme de sécurité routière ambitieux et contribuer à sa réalisation.

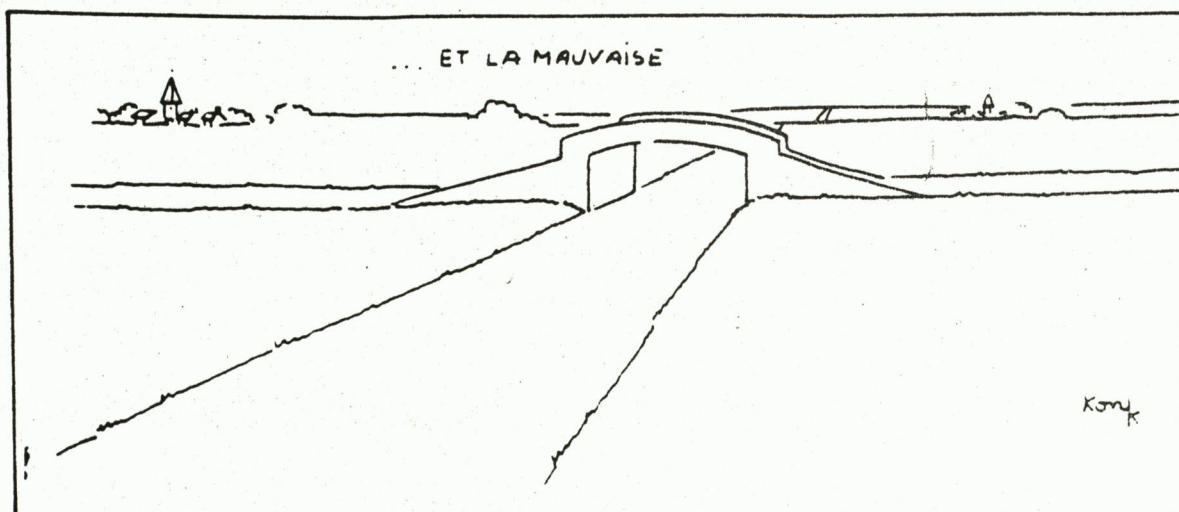
En effet, la sécurité routière est l'affaire de tous et les Pouvoirs publics ne peuvent tout faire. Il est souhaitable, à l'instar

de ce qui se fait dans d'autre pays, d'encourager le développement d'un réseau d'associations et la participation des citoyens.

-la création d'un fonds de sécurité routière disposant des ressources financières nécessaires. Ce fonds pourrait être alimenté entre autre par le produit des amendes et des contributions des compagnies d'assurances et des organismes de sécurité sociale.

Les ingénieurs des ponts apporteront leur concours actif à l'étude de ces mesures et à leur mise en oeuvre.

PCM - LE PONT - 1987 - 8-9



Dans la revue P.C.M. LE PONT Denis MOREAU Vice-Président répond aux questions d'un journaliste sur les orientations de La Ligue Contre la Violence Routière.

-Quelles ont été les lignes directrices de son action ?

D. M. : depuis 1984 elle a travaillé principalement sur deux dossiers : la sécurité des enfants et l'action en justice. Le premier thème a fait l'objet d'un document intitulé "L'enfant n'est pas un adulte en miniature" pour faire passer l'idée que la perception des enfants possède des caractéristiques particulières dont doivent tenir compte les automobilistes. Diffusé à 15 000 exemplaires, il a été très bien repris par la presse.

Le second sujet correspondait à la nécessité de sensibiliser la magistrature en instituant un débat sur la violence routière. Nous nous sommes donc, en tant qu'association, constitués partie civile devant les tribunaux, aux côtés des familles des victimes, pour poser le problème de la banalisation des accidents de la route et de la poursuite de leurs auteurs, comme cela avait pu être fait en matière d'accidents du travail dans les années 1974-1975. Depuis, notre slogan "l'insécurité en France, c'est d'abord la route" a été repris très largement, y compris par les plus hauts responsables politiques des différents gouvernements.

-Que pensez-vous de l'évolution de la politique menée en matière de sécurité routière ?

D. M. : il me semble qu'elle s'est appuyée depuis environ 4 ans sur trois aspects complémentaires.

Le premier, une mobilisation sociale, a été mis en place par M. Pierre Mayet. Ce sont les programmes "REAGIR" et Objectifs -10 %. Ils reposent sur la conviction qu'en matière de sécurité routière l'état ne peut, à lui tout seul, mettre en oeuvre une politique efficace sans le relais des citoyens et des collectivités locales.

Le second, une plus grande rigueur de la loi et de son application a été limité à la suite des accidents de la Toussaint 1985 et du procès de l'auteur de "l'accident" qui entraîna la mort d'Anne Cellier. L'adoption d'une procédure d'urgence de suspension du permis de conduire par la loi du 17

janvier 1986, puis l'aggravation des peines pour conduite en état alcoolique en juillet 1987 sont les étapes essentielles de ce durcissement de la répression. Elle n'a d'ailleurs été possible que grâce à la prise de conscience parallèle d'une partie importante de l'opinion publique stimulée par les médias. Les différentes associations ont contribué à cette évolution.

La troisième est la recherche d'une plus grande intégration de la sécurité en amont, au niveau de la conception des infrastructures. Le programme "Villes plus sûres, Quartiers sans accidents" et le cycle d'études "Sécurité et infrastructures" organisé par la D.S.C.R et la Direction des routes en 1985, sont révélateurs de cette orientation. Elle est relayée aujourd'hui par le Programme "Voies et Villes du Plan Urbain".

Cette approche diversifiée apparaît cohérente. Un élément toutefois nous paraît insuffisamment pris en compte : la vitesse.

-Pourriez-vous préciser ce dernier point ?

D. M. : en ce qui concerne la vitesse, nous souhaitons un débat public aussi large que pour l'alcool au volant. Dans certains pays, en Suisse, en Allemagne, ce débat a eu lieu. La notion de "modération de la circulation" est largement acceptée. Ainsi Hambourg compte 500 zones à 30 km/h : les accidents ont baissé de 11 %. En Allemagne les nouvelles limitations de vitesse sont les suivantes : hors localité 80 km/h, rues principales des localités 50 km/h, rues des quartiers 30 km/h. Dans les rues à circulation modérée la priorité reste aux automobilistes qui sont freinés par des aménagements physiques. La Suisse a repris avec quelques années de retard cette politique : à Genève dans un quartier populaire du centre j'ai pu observer des aménagements qui organisent une réelle cohabitation entre les divers usagers et donnent à la rue une autre atmosphère. En France, malgré un programme expérimental "Villes plus sûres, Quartiers sans accidents" ce concept de modération de la circulation est inconnu du grand public et de la plupart des élus.

Le statu quo est prôné compte tenu sans doute du poids des constructeurs automobiles qui, par leur publicité valorisant la vitesse, continuent de forger une opinion publique réceptive. Les accidents qui se sont produits au début de l'été et les statistiques (la vitesse est un facteur d'accident dans près de 40 % des enquêtes REAGIR) montrent l'importance de cette donnée dans les causes d'accidents. Il est probable cependant que l'attitude des pouvoirs publics se durcisse sur cette question dans les prochains mois si l'évolution positive de l'opinion publique se confirme. Certains constructeurs font d'ailleurs désormais de la sécurité l'axe de leur campagne de publicité.

Volvo clairement, Renault de façon ambiguë avec le maintien de la vitesse comme argument (course entre camions) et une campagne sur des "voitures à vivre". Mais cette évolution reste pour l'instant marginale : M. Calvet PDG de Citroën se vantait le 9 mai 1987 à la radio d'avoir roulé "avec sa femme" à 225 km/h (où ? sur circuit privé ou sur autoroute ?), réclamait la suppression des limitations de vitesse sur autoroute, et présentait comme un argument de sécurité l'accélération fulgurante du nouveau modèle Citroën ! Ces propos ont été tenu alors qu'un protocole a été signé en mars 1984 entre l'Etat et la Chambre Syndicale des constructeurs en ce qui concerne la non utilisation de la vitesse comme thème publicitaire ! Nous avons d'ailleurs intenté une action en référé contre ce même constructeur en octobre 1984 à l'occasion de sa campagne "200 km/h, c'est démon !" Nous souhaitons que la vigilance des pouvoirs publics et que la pression des associations s'intensifient sur ce sujet important. Si le plaisir de la vitesse est réel, s'il est facile d'en jouer comme argument de vente il est temps d'avoir à son égard une plus grande maturité. La répression aura un effet dissuasif si l'attrait de la vitesse est dans l'opinion publique pleinement relativisé par rapport à ce que représente la vie humaine. Notre pays sera alors un peu plus civilisé.

-Quels sont vos projets actuels ?

D. M. : nous travaillons depuis novembre 1986 sur le thème de la participation des citoyens à la sécurité routière. Aussi en 1987 nous multiplions les contacts avec les associations relais que sont les Fédérations de parents d'élèves, les associations familiales, les associations de consommateurs et les



associations du secteur de la Santé. Nous nous rendons d'ailleurs compte d'une grande réceptivité de nos interlocuteurs à ce problème. Alors que nous montons en novembre 1987 une opération intitulée "Rue de l'Avenir" avec 6 autres associations travaillant dans le domaine de la sécurité routière, certaines de ces organisations "relais" nous ont offert leur collaboration. Le choix que nous avons fait cette année est donc celui d'une coopération entre associations afin d'élargir notre impact auprès de l'opinion publique. Les deux axes de la campagne "Rue de l'avenir" sont les suivants : Un partage plus équilibré de l'espace public (La rue est à tout le monde !) et la modération de la circulation. Notre approche consiste à démontrer les répercussions positives de certains choix concernant nos comportements et l'aménagement de nos villes dans le domaine de la sécurité et de la qualité de la vie. Cette démarche complémentaire à celle fondée sur le respect des normes nous apparaît essentielle : d'autres valeurs, la solidarité, la réhabilitation de la vie de quartier, la propriété donnée dans certaines rues à la fonction de l'habitat etc ... doivent être soulignées pour, peu à peu, remettre en cause les valeurs actuellement dominantes qui profitent quasi exclusivement aux automobilistes. S'agissant d'un problème culturel il faudra de nombreuses années, ce que les historiens appellent la longue durée...

Cependant, dès aujourd'hui, si un autre état d'esprit s'instaure comme le souhaite le rapport de juin 1985 du groupe de travail sur la sécurité en milieu urbain du cycle "Sécurité et Infrastructure routières", des améliorations importantes peuvent être entreprises. A cet égard l'enjeu des prochaines années est la sensibilisation des élus. Nous sommes décidés, quant à nous, à dialoguer avec eux sur ce thème tout en améliorant notre formation.



Le point

sur

"LA RUE DE L'AVENIR"

Dans beaucoup de villes, disséminées au travers toute la France, des actions de sensibilisation à la sécurité routière seront menées dans le cadre de la "Rue de l'Avenir". Nous en dressons ci-dessous la liste arrêtée au 29 octobre 1987.

Alsace

STRASBOURG : -Table ronde avec des partenaires européens
-Conférence sur la violence routière
-Opération brassards - voiture géante - boîte postale

MULHOUSE : -Opération cyclistes (écarteurs, Monsieur le Maire à vélo)

COLMAR : -Etude conjointe municipalité-élèves-collectif "rue de l'Avenir" de l'aménagement d'une rue
-Opération brassards, animation de la rue

Aquitaine

BORDEAUX -Opération brassards - Opération cyclistes - Boîte postale - Colloque jeunes
Animation passages protégés - Manoeuvres "soins-secours"

BAYONNE : -les enfants agents de sécurité - Opération avec les Francas - Le chemin de l'école (Forum) - Nécessité des contrôles techniques
-Débats "la rue de l'avenir" - propositions.

PAU : -projet en cours

Basse-Normandie

L'AIGLE : -Opération brassards - Opération cyclistes - Dessine-moi une rue

CAEN : -Colloque "L'enfant et la rue" - Etude du cheminement de l'école - Rues du mercredi

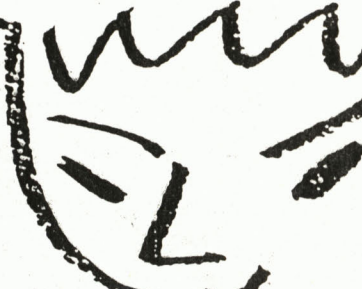
VIRE : -Expérimentation d'aménagements urbains provisoires (mise en place pour la semaine de rétrécissements de chaussée, de ralentisseurs, de décors paysagers, etc ...)
-Visite des élus sur des sites innovants
-Opération brassards - Rue du mercredi - Enfants agents de sécurité



RUE DE L'AVENIR

RUE DE L'AVENIR, C/O IDEF, 3, RUE DU COQ-HÉRON, 75001 PARIS
TÉL. : 40.28.04.74 ET 40.28.04.99 (DE 9 H A 13 H A PARTIR DU 1/9/87)





Centre

ORLEANS : -Opération brassards - Voiture géante - Dessine-moi une rue
-Rue du mercredi

TOURS : -Projet en cours

Ile de France

PARIS : -Colloque "Modération de la circulation" - Opération cyclistes
-Etude d'aménagement urbain par le collectif la Fourche -
-Opération brassards et voiture géante avec les transports Danzas sur le
le 10ème et le 16ème. Concours incitant les enfants à porter leur brassard.

BONDY : -Animation d'une rue

TORCY : -Projet d'Action Educative sur la sécurité des piétons

CRETEIL : -Voiture géante - Enfants agents de sécurité

SAINT LOUP LA FORET :
-Rue du mercredi

Haute-Normandie

MONT SAINT AIGNAN :
-Etude et médiatisation d'un aménagement de quartier
-Colloque jeunes

Languedoc-Roussillon

CASTELNAUDARY :
-Enfants agents de sécurité - Opération brassards - Voiture géante - Boîte
postale - Concours de mobiles -
-Aménagement floral d'un rond point - Monsieur le Maire à vélo - Piste d'édu-
cation routière

Midi-Pyrénées

TOULOUSE : -Animation d'un passage protégé - Opération brassards - Chemin de l'école
-Visite des élus sur des sites innovants - Rue du mercredi - Opération cyclistes

LAVELANET : -Rue du Mercredi

ST GIRONS : -Etude d'un aménagement urbain

ALBI : -Forum exposition - Enfants agents de sécurité - Opération cyclistes -
-Trajet en ville par des aveugles - Premiers gestes de secours

Pays de la Loire

NANTES : -Reconquête et entretien des espaces cyclables nantais

ST SEBASTIEN : -Rue du mercredi

VENANSAULT : -Projet en cours



RUE DE L'AVENIR

RUE DE L'AVENIR, C/O IDEF.3, RUE DU COQ-HÉRON, 75001 PARIS
TÉL : 40.28.04.74 ET 40.28.04.99 (DE 9 H A 13 H A PARTIR DU 1/9/87)

Nord

- ROUBAIX : -Opération brassards - Exposition "L'enfant et la rue" - Sécurité routière 0 à 15 ans, conférence-débat
- BAUVIN : -Action en milieu scolaire

Picardie

- FLIXECOURT : -Rallye cyclo (questions sur la sécurité routière) - Conférence - Mobile géant
-Jeux de l'oie : animation de passages protégés - Concours de dessins

Rhône-Alpes

- GRENOBLE : -Opération brassards - Voiture géante - Reconstitution d'un accident
-Monsieur le Maire à vélo - Boîte postale - Film présentant une même personne en temps que conducteur, piéton et cycliste
- CHAMBERY : -Opération brassards - Animation d'une rue par l'école du cirque
- LYON : -Conférence sur vélo-santé-sécurité
- SAINT-ETIENNE : -Opération sur toute l'année - Sensibilisation du 16 au 21 novembre
- BRIOUDE : -rue du mercredi
- SAINT GENIS LAVAL : -Projet en cours

Provence-Alpes-Côte d'Azur

- TOULON : -Rue du mercredi
- BRIGNOLES : -Dis, dessine-moi une rue

Nous demandons à tous les organisateurs :

- d'adresser un compte rendu de ces actions
- et les coupures de presse les relatant

à

André CHAOUAT
40, rue de Passy
75016 - PARIS

RUE DE L'AVENIR

RUE DE L'AVENIR, C/O IDEF, 3, RUE DU COQ-HÉRON, 75001 PARIS
TÉL. : 40.28.04.74 ET 40.28.04.99 (DE 9 H A 13 H A PARTIR DU 1/9/87)

Week-ends rouges sur les routes

En France, il y a décidément des dates, comme le 14 juillet, le 15 août, etc ... qu'il est impossible de ne pas souligner d'un trait rouge. Les deux mois d'été pendant lesquels les vacanciers et les touristes se déplacent en voiture à travers le pays sont traditionnellement endeuillés par des accidents qui provoquent des milliers de morts et de blessés. Que ce soit sur les autoroutes, les routes nationales ou autres, des adolescents, des adultes et des enfants sont les victimes innocentes offertes à la déesse "Auto", par des chaffards inconscients qui utilisent leurs voitures comme des armes.

La presse écrite, la radio et la télévision font état presque chaque jour, d'accidents graves qui se produisent dans les départements de nos régions, c'est ainsi que le premier jour des départs en congés, sur la R.N. 20, une collision entre voiture et camion a provoqué la mort de cinq personnes, dont deux fillettes de six et deux ans, un drame familial parmi tant d'autres...

Il faut souligner une fois de plus que la France vient largement en tête des nations européennes en ce qui concerne les victimes de la route. Cela provient surtout du fait

que de nombreux conducteurs ne respectent pas le code de la route : en particulier les vitesses maxima et le port de la ceinture de sécurité. Certains aussi conduisent trop longtemps, surestimant leur résistance à la fatigue, absorbant de l'alcool, fument et sont "drogués" par des médicaments qui diminuent fortement leurs reflexes donc la maîtrise de leur véhicule.

Si les Français observaient plus strictement le code de la route et étaient plus raisonnables quand ils sont au volant, le bilan catastrophique qui marque d'un point rouge tous nos week-ends serait moins lourd. Pourquoi les Anglais provoqueraient-ils moitié moins d'accidents que les Français ?

Pourquoi, seule la peur du gendarme est-elle le commencement de la sagesse ?

Si nous avions un peu plus de sens civique, la vie en société serait plus agréable, pour les uns et les autres.

En plus des conséquences humaines, familiales, matérielles, n'oublions pas que les accidents de la route entraînent pour la Sécurité Sociale, les mutuelles, sociétés d'assurances, etc ..., des dépenses qui se chiffrent par centaines de millions de francs.

Robert PADERN

Chiffres REAGIR - ACCIDENTS MORTELS

30% : L'ALCOOL



27%



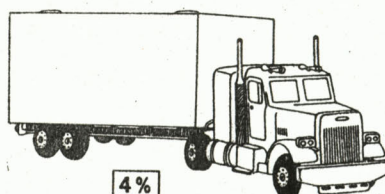
15%



22%



37%



4%

25% : LA SÉCURITÉ INDIVIDUELLE (CEINTURE, CASQUE)



23%



21%

- Dans 48% on relève une vitesse excessive
- Dans 30% un taux d'alcoolémie supérieur à 0,80 g/l
- Dans 25% on constate le non-port de la ceinture ou du casque

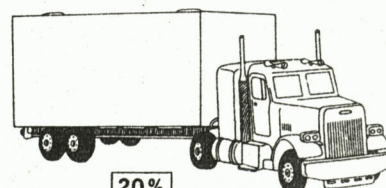
48% : LA VITESSE



62%



45%



20%

LISTE DES DELEGUES REGIONAUX

NORMANDIE

AINSE CALVADOS EURE MANCHE OISE ORNE SEINE-MARITIME SOMME
JEAN-MARIE LEVERRIER
CREULEY-VIESSOIX 14410 VASSY
TEL 31.68.56.42 (P) 31.68.51.59 (B)

ILE DE FRANCE

ESSONNE HAUTS-DE-SEINE SEINE-ET-MARNE SEINE-SAINT-DENIS VAL-DE-MARNE
VAL-D'OISE VILLE-DE-PARIS YVELINES
SIEGE SOCIAL:
5 IMPASSE BON SECOURS 75011 PARIS TEL 43.48.96.09

EST

ARDENNES AUBE BAS-RHIN COTE-D'OR DOUBS HAUTE-MARNE HAUT-RHIN HAUTE-
SAONE JURA MARNE MEURTHE-ET-MOSELLE MEUSE MOSELLE NIEVRE SAONE-ET-
LOIRE TERRITOIRE DE BELFORT VOSGES YONNE
GENEVIEVE FUCHS
36 RUE D'EGUISHEIM 68000 COLMAR TEL. 89.41.42.82

OUEST

CHARENTE-MARITIME COTES-DU-NORD FINISTERE ILLE-ET-VILAINE LOIRE-
ATLANTIQUE MAINE-ET-LOIRE MAYENNE MORBIHAN SARTHE VENDEE
PHILIPPE GERVOT
AVENUE LOUIS GERVOT 44500 LA BAULE TEL. 40.60.09.65

CENTRE

CHARENTE CHER CORREZE CREUSE DEUX-SEVRES EURE-ET-LOIR HAUTE-VIENNE
INDRE INDRE-ET-LOIRE LOIR-ET-CHER LOIRET VIENNE
ALINE ROLAND
25 RUE DE LORBETTE 45000 ORLEANS TEL. 38.53.09.58

SUD-OUEST (A)

DORDOGNE GERS GIRONDE HAUTES-PYRENEES LANDES LOT LOT-ET-GARONNE
PYRENEES-ATLANTIQUES TARN-ET-GARONNE
JEAN LE FEVRE
5 RUE DE LA CENDREE 64320 BIZANOS TEL. 59.02.49.31

SUD-OUEST (B)

ARIEGE AUDE AVEYRON GARD HAUTE-GARONNE HERAULT LOZERE
PYRENEES-ORIENTALES TARN
LILIANE ROSEEUW LA VERDUE GENERVILLE
11270 FONJEAUX TEL. 68.60.51.95

SUD-EST

ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE ALPES-MARITIMES BOUCHES-DU-RHONE
CORSE-DU-SUD HAUTE-ALPES HAUTE-CORSE VAR VAUCLUSE
GERARD LAPIERRE
371 BOULEVARD ROMAIN ROLLAND VERT BOGAGE BAT. A1 13009 MARSEILLE
TEL. 91.77.37.60 (B)

RHONE-ALPES

AIN ALLIER ARDECHE CANTAL DROME HAUTE-LOIRE HAUTE-SAVOIE ISERE LOIRE
PUY-DE-DOME RHONE SAVOIE
GERARD THIOLIER
106 B RUE DE LA RICHELANDIERE 42100 SAINT-ETIENNE TEL. 77.57.34.78

NORD PAS-DE-CALAIS

MARIE-CHRISTINE WEYNANS
83 RUE FAIDHERBE 59110 LA MADELEINE TEL 20.31.01.34

BULLETIN D'ADHESION

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE

ASSOCIATION LOI 1901

NOM :

Adresse :

Prénom

Profession :

Age :

☐ J'ADHÈRE À LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE (1)

☐ JE RENOUVELLE MON ADHÉSION (1)

☐ COTISATION SIMPLE MINIMUM 100 F. (1)

☐ COTISATION RÉDUITE POUR LES JEUNES 40 F. (1)

POURQUOI NOUS REJOIGNEZ-VOUS ? COMMENT AVEZ-VOUS CONNU LA LIGUE ? QUELLES SONT VOS SUGGESTIONS ?

BULLETIN A RENVoyer A LA DELEGATION REGIONALE :

(1) COCHER LA MENTION UTILE

LES ASSOCIATIONS PEUVENT ADHERER A LA LIGUE.
SIÈGE SOCIAL : 5, IMPASSE BON SECOURS - 75011 PARIS

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE
5, impasse Bon Secours - 75011 PARIS
Tel. 43-43-96-09

ASSEMBLEE GENERALE

Samedi 12 décembre 1987

Ordre du jour

L'assemblée générale se déroulera à :

L'I.D.E.F (Institut de l'Enfance et de la Famille)
3, rue du Coq-Héron - 75001 PARIS
(métro Les Halles)

L'ordre du jour est le suivant :

- | | |
|----------|---|
| -10 h 30 | Activité des régions - Débat |
| -12 h | Déjeuner |
| -14 h | Rapport moral par la Présidente Geneviève JURGENSEN |
| -14 h 30 | Rapport d'activité par le Secrétaire Général
Henri HASSON |
| -15 h | Rapport financier par le Trésorier Michel MARCHAND |
| -15 h 30 | Rapport d'orientation et budget 1988 par le Vice-
Président Denis MOREAU |
| -16 h 30 | Election du Conseil d'Administration |
| | Questions diverses |

.../...

POUVOIR

M. Mme Mlle

demeurant

donne POUVOIR à M. Mme Mlle

de me représenter à l'Assemblée Générale de LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE
le samedi 12 décembre 1987

Fait àle

- 1-le pouvoir ne peut être libellé qu'au nom d'un autre sociétaire ou bien laissé en blanc
2-faire précéder la signature de la mention "BON POUR POUVOIR"

Si vous ne pouvez pas venir, nous vous demandons avec insistance, de nous renvoyer, signé, le POUVOIR que vous trouverez au dos de cette feuille (1)

*Si vous pouvez venir
et*

Si vous souhaitez prendre le train faites nous parvenir le coupon rédigé dans ce but, (en bas de cette feuille) afin que nous puissions vous envoyer un fichet S.N.C.F de réduction-congrès -20 % (1)

(1) Rayer le coupon inutile

VOS SUGGESTIONS DOIVENT NOUS PARVENIR AVANT LE :

5 DECEMBRE 1987

POUR ETRE MISES A L'ORDRE DU JOUR

Courage à tous et rendez-vous le 12 décembre 1987

Nous vous adressons nos amitiés.

Pour le conseil d'Administration

Le Bureau

Demande de fichet S.N.C.F.

A renvoyer à : LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE
5, impasse Bon Secours - 75011 PARIS

Je désire recevoir le bulletin de réduction de la S.N.C.F., pour me rendre à :

L'ASSEMBLEE GENERALE
DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE

LE SAMEDI 12 DECEMBRE 1987

Nom :

Adresse :

.....
.....

Les adhérents qui désirent faire acte de candidature au prochain CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE sont invités à adresser le bulletin ci-dessous à :

La LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE

5, impasse Bon Secours

75011 - PARIS

Avant le 5 décembre 1987

Demande de candidature
au conseil d'administration
de la Ligue Contre la Violence Routière

Nom :

Prénom :

Adresse :

.....

.....

Région :

Téléphone :

propose ma candidature pour l'élection du prochain conseil d'administration de la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE lors de l'assemblée générale du 12 décembre 1987.

Fait à : le

Signature,



LA RUE... ON PARTAGE!

RUE DE L'AVENIR