

Prix : 75 Francs

N° 25

Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



DÉLIT DE GRANDE VITESSE
*2 Français sur 3 veulent cette loi
pour leur sauver la vie*

SOMMAIRE

Éditoriaux

Geneviève JURGENSEN — Fondatrice de la Ligue	3
Ghislaine LEVERRIER — Présidente	3

Témoignages

Lettre ouverte — Madame PONTHOT	4
Gaëlle	4
Arrêt d'urgence — Robert LAURENT	5
Le soir — Viviane VARREILLES	5

Musique pour la vie

6

Justice

L'accident de l'autoroute A10 — Claude-Maxime BERTRAND	9
Le procès d'Amiens — Odile VAN HEE	11
Bonjour les bétonneurs	11

Humeur

Qui aura le courage? Camille PAUTET	12
Les P.V. qui sautent — André VOEGELE	12
Le préjudice moral? — Philippe GERVOT	13
Comment dire? — Paul MEYER	13
Gendarme où es-tu? — Jeanne JACOB	13

Autofolie

Pourquoi adhérer à la Ligue — Jacques LEVE	14
Souvenez-vous	14
Le hérisson — Lucien FUHRER	15

Dossier

La vitesse et la violence routière — Geneviève JURGENSEN	16
Attention! Vie fragile. Conducteur ou pilote — Jean-Pascal ASSAILLY	17
L'alcool au volant	19
Au Japon — Muriel BRACHET	20
Aux U.S.A. — Marc PAUVERT	20
Bilan de la Sécurité Routière en 1993	21

Nos associations départementales

Loiret — Finistère — Haute-Savoie — Dordogne — Isère — Bouches-du-Rhône — Rhône — Pyrénées-Atlantiques — Calvados — Hautes-Pyrénées — Côte-d'Armor — Vendée — Ile-de-France — Aveyron	24
---	----

Délit de grande vitesse

Liste des députés	31
Lettre aux députés (en annexe)	Encart central

Listes des délégués

Note de la rédaction

La sécurité routière n'est pas seulement une affaire de spécialistes, chacun est concerné et un large débat doit s'instaurer. PONDÉRATION est un bulletin de liaison entre les adhérents de la Ligue Contre la Violence Routière. Il est donc ouvert à tous, et chacun peut s'y exprimer, y apporter son opinion, son témoignage, son action, etc. Cette circulation de l'information enrichira notre réflexion et permettra de mieux sensibiliser l'opinion publique et les pouvoirs publics à la nécessité d'agir pour supprimer les dangers sur la route. Nous vous demandons de ne pas hésiter à nous faire parvenir vos écrits à :

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE
4, CITÉ JOLY — 75011 PARIS

Directeur de la Publication : Jean-Marie LEVERRIER
Imprimerie CORLET S.A. Condé-sur-Noireau
Dépôt légal n° 9 — 1^{er} et 2^e trimestres 1994 — n° CPPAP : 67845

ÉDITORIAUX

Rouler à 50 km/h au-dessus de la vitesse autorisée, c'est impensable pour l'automobiliste respectueuse des lois et des autres sur la route que je suis. Pourtant, il est dans ce pays, des gens qui actuellement influencent nos élus pour que la loi établissant « le délit de grand excès de vitesse » ne soit pas votée. A la Ligue Contre la Violence Routière, la vitesse est depuis des années notre ennemi n° 1. Les dégâts qu'elle occasionne ne sont plus maintenant à démontrer. Une immense majorité des Français souhaite que le climat s'apaise sur nos routes.

C'est à cette majorité silencieuse habituellement, que je souhaite m'adresser. En votant pour un député, vous n'avez pas signé un chèque en blanc, vous lui avez donné votre confiance, mais vous devez veiller à ce qu'il ne la trahisse pas. Il ne faut pas laisser les élus vous confisquer votre pouvoir et votre devoir de citoyens. Réagissez en lui adressant la lettre figurant dans ce bulletin si vous ne l'avez pas encore fait. Il faut manifester votre détermination de voir cette violence sur nos routes se calmer.

Il y va de la sécurité et de la vie de vos enfants.

Vous ne devez pas laisser une poignée de privilégiés, parlant haut et fort, possédant des grosses voitures, vous imposer leur loi auto-protectrice. Ces automobilistes hors-la-loi sont dangereux. Il faut leur dire que vous ne voulez plus de ces appels de phares rageurs disant : « pousse-toi de devant moi minable ou je te tue ». Oui ces automobilistes sont dangereux car ils créent sur nos routes et autoroutes un tel climat de violence et d'agressivité qu'ils entraînent dans leur sillage un certain nombre d'autres qui seraient prêts à se conduire convivialement sans ces exemples scandaleux.

A la veille de cette rentrée, je pense à tous ceux qui sont morts sur le bord de nos routes pendant ces deux mois de vacances et aux milliers de blessés. Combien sont-ils ? 1 500, 1 600 morts ? 30 000, 40 000 blessés ? Les chiffres exacts ne sont pas encore connus, mais de toute façon ils sont monstrueux.

Je pense aussi à tous ceux qui m'ont écrit ou téléphoné pour me dire leur souffrance et leur solitude.

Qu'ils sachent, que nous tous, militants de la Ligue Contre la Violence Routière, nous sommes à leurs côtés et que nous ne nous résignerons pas devant ces vies brisées.

Ghislaine LEVERRIER
Présidente de la Ligue Contre la Violence Routière

Permettez-moi une anecdote personnelle : il y a deux mois, ma famille et moi-même avons déménagé, changeant de quartier ce qui, dans Paris, équivaut à changer de ville. Nous voici loin des trottoirs où mes enfants ont fait leurs premiers pas, loin de la petite rue où ils ont appris à traverser, loin de leur premier carrefour complexe, sur le chemin de l'école. Collégiens l'un et l'autre, ils habitent désormais sur une très large avenue, où la limitation de vitesse à 50 km/h est restée lettre morte. Les voitures prennent leur élan depuis l'horizon, dans les deux sens, et c'est souvent à plus de cent à l'heure qu'elles nous passent sous le nez quand nous attendons, notre courrier timbré à la main, un instant de répit pour traverser et atteindre la boîte aux lettres située juste en face. Bien sûr, tous nos trajets sont conditionnés par la dureté de ces moments-là : nous achetons notre pain, en particulier, non dans la boulangerie que tout le quartier nous a recommandée, située en face, mais dans une autre, moins renommée et plus loin de chez nous, cachée dans les petites rues tranquilles. Changement de quartier veut dire changement de collègue. Plan en main, nous calculons le temps que chacun mettra pour aller en classe. En bus, en métro ou à pied ? La bicyclette serait la meilleure solution, mais il ne faut pas y penser dans ce contexte. A pied, avec les lourds cartables, c'est un peu loin. En métro, malgré deux stations seulement, il faut changer de direction. Le bus, alors ? Oui, mais il y a cette terrible avenue. Nous imaginons nos enfants pressés le matin, redoutant les sanctions, et apercevant, en face, le bus qui va quitter l'arrêt sans les attendre... Ils s'élancent pour l'attraper... Non. Nous ne voulons pas imaginer la suite. La suite, les automobilistes d'une autre large avenue de Paris l'ont déjà racontée, en 1980. Liora avait douze ans, et le bus en effet est reparti sans l'attendre. La Ligue fut fondée pour elle, entre autres. En ce début d'automne, en cet heureux moment de rentrée scolaire, je voulais vous dire que notre premier combat reste le combat contre la vitesse. Nous avons besoin de vous pour le gagner. Le Parlement doit prochainement se prononcer pour la création du délit de grand excès de vitesse : nous soutenons ce projet. Nous sommes à peu près seuls, la Prévention Routière elle-même s'en étant, sur *France Inter* entre autres, désolidarisée à la stupéfaction générale. Les vies sont à sauver une par une, et jamais la sécurité routière n'a progressé sans que des mesures soient prises. Nous vous dirons comment aider, le moment venu. Nous avons, seuls, défendu jadis le permis à points contre le blocus des conducteurs des poids-lourds : des vies par centaines ont été sauvées, les statistiques le démontrent. Nous devons gagner cette nouvelle bataille. Dans ces luttes réside le sens même de notre existence et de vos adhésions. Ne l'oublions jamais.

Geneviève JURGENSEN
Fondatrice de la Ligue Contre la Violence Routière

TÉMOIGNAGES

Lettre ouverte

*En hommage à mon fils aîné
pour le deuxième anniversaire de sa mort
« victime de la violence routière » le 30 mars 1992*

En ce début de printemps 1992, alors que cette nature que tu aimais tant commençait à s'éveiller timidement, pourquoi a-t-il fallu que par inattention ou inconscience, un homme au volant d'un camion-citerne fauche ta jeune vie et fasse basculer la mienne à tout jamais ?

Pourquoi cet homme n'a-t-il jamais cherché à nous contacter, ne serait-ce que pour s'excuser ?

J'aurai tant aimé être près de toi en cet instant, mais qu'aurais-je pu faire, puisque en quelques secondes tu fus enveloppé dans un linceul de fer, je n'aurai pas pu t'approcher ni prendre dans mes bras ton grand corps brisé et t'embrasser tendrement.

Les circonstances de ta naissance ne m'ont pas permis d'entendre ton premier cri et celles de ta mort brutale et prématurée sur une route du Loiret, d'être près de toi lors de ton dernier souffle.

J'ai vécu la journée de ton inhumation dans un état second, ça ne pouvait pas être toi que j'abandonnais seul au fond de cette tombe béante, cela ne pouvait être qu'un rêve épouvantable, qu'un cauchemar.

Pendant des jours et des semaines, j'étais persuadée que tu reviendrais frapper à la porte de l'appartement, que j'entendrais à nouveau le crissement des pneus de ta voiture sur les gravillons du parking.

Le temps a passé inexorablement et mon attente a été vaine, alors j'ai compris que cette journée du 3 avril n'avait pas été un rêve cauchemardesque mais l'horrible réalité. Je ne te reverrai plus jamais... jamais.

Désormais, il me faudra vivre de souvenirs, mais ta présence physique, tes yeux bleus pétillants de malice quand tu voulais m'envoyer une boutade sympathique, c'est à jamais fini...

Malgré plusieurs appels à témoins dans la presse régionale restés, hélas sans réponse, nous ne connaissons jamais la

vérité sur ta mort brutale, le seul témoignage pris en considération étant celui de l'auteur du drame.

Jean de la Fontaine avait, a et aura toujours raison avec sa fable « le pot de terre et le pot de fer » : il ne faut jamais heurter ou être heurté par plus fort que soi, on en sort brisé, anéanti et la Justice vous classe « affaire sans suite ». Pour elle, peut-être, mais sûrement pas pour nous, ta famille.

Mes souhaits les plus chers sont :

— que l'on arrête de banaliser la mort sur les routes. Tel accident : 1 mort, tel autre 2 morts, à 15 morts on commence à s'émouvoir. Mais à la fin de l'année, cela fait 9 000 morts, et toutes les familles de ces victimes voient leur vie totalement bouleversée par l'inconscience de certains.

— Que ceux qui trouvent la mort dans un accident de la circulation restent des victimes et ne deviennent pas trop souvent des coupables car ils ne peuvent plus se défendre.

— qu'il n'y ait plus deux justices : celle des riches et celle des pauvres.

Maintenant, il me reste la tombe à entretenir avec l'aide de tes frères, d'une partie de la famille et de tes grands amis Jacky et Gisèle. Mais c'est le seul endroit où je ne peux prier pour toi, c'est beaucoup trop pénible de te savoir là... toi qui aimais tant la vie.

Il me reste aussi à embrasser le cadre froid qui protège la dernière photo.

Cette lettre ouverte est la seconde et dernière, car jusqu'à la fin de mes jours, ou de ma lucidité, si je devais la perdre, je me poserai toujours cette même question : pourquoi a-t-il fallu... ? Pourquoi... ?

Ta maman
Mme PONTHOT

Gaëlle

Gaëlle, secouant ses longs cheveux fluides, comme elle aimait le faire par coquetterie.

Gaëlle, blanche et morte dans le parfum lourd des fleurs.

Quand le besoin de toi explose dans ma tête et que mes doigts te cherchent, aveugles dans la nuit, comme un rat, la douleur bondit et me serre la gorge.

L'incoercible peine jaillit de mes yeux fous et déferle brutale sur mes mains, dans mon cou.

Elle me jette à terre.

Abrutie, grelottante, le front sur mes genoux, dans le coin de ta chambre, tapie comme une bête, j'écoute d'assourdissant silence et les cris qui s'étranglent dans ma bouche béante, et le souffle haletant de ma désespérance.

Arrêt d'urgence

Voici venu pour toi le temps des vérités
Quel que soit ton statut, tu devras les entendre
Et même si cela devait t'indisposer
Des innocents sont là pour briser le silence

Toi, qui as labouré la vie sur les chemins
Flétri la fleur de miel qui sentait les alpages
N'es-tu pas obsédé par le sang sur tes mains ?
Même désespéré en voyant ces images ?

Tes fantasmes incongrus gorgés de turpitudes
Ont vécu l'âge d'or sur forum lacrymal
Mais le temps sera là pour violer ta quiétude
Et recouvrir ton corps de rouge Cardinal

N'as-tu pas pavoisé pour prôner la bêtise
Éclaboussé des stèles par tes égarements
Les pulsions dépravées dont tu te gargarises
Brûlent les interdits aux feux de la Saint-Jean

Demain, après demain, et puis longtemps encore
Froides seront tes nuits, mornes seront tes jours
Même quand tes paupières, lourdes, voudront se clore
Jamais, au grand jamais, tu n'auras de recours

Puisse le repentir rejaillir des ténèbres
Pour harceler ton cœur et le vêtir de noir
Puis émouvoir ton ciel de cantiques funèbres
Jusqu'à ce qu'il expie de sinistre mémoire

Et moi...

Comme un soleil crashé griffant sa déchirure
Comme le poids des ans qui blanchit les cheveux
Ma vie a basculé dans une âcre saumure
Une amère rosée a envahi mes yeux

Désormais je suis là sur le seuil de ma porte
Comme un spectre brisé aux pieds de l'anarchie
Avec mes sentiments jonchés de feuilles mortes
Sur une mappemonde où souffle la folie

Je ploie sous le fardeau qui fait tarir les larmes
Mon corps las et aride succombe à son destin
Au coin des indigents qui fait mal et désarme
Je supplie la raison de fleurir les chemins

Robert LAURENT

Le soir

Le soir dans la maison assoupie, silencieuse
Je veille et je t'attends,
Pour effacer peut-être cette seule nuit
Où j'avais déserté, où je m'étais couchée
Confiante en ton retour.

Le bonheur est si frêle et il s'enfuit véloce
Par le moindre interstice, la plus légère faille
Il suffit de tourner la tête, de fermer
Les yeux un court instant, et d'un coup tout s'écroule.

Je n'ai plus dans les mains qu'un peu de cendre blême
Quelques papiers jaunis, quelques photographies
Lisses d'avoir été caressées chaque jour
Des livres qui, encore, s'ouvrent comme naguère
Aux mêmes pages lues, et récitées sans doute...

Tout paraît inchangé dans le temps suspendu
Je sais mon espoir vain
Mon attente sans fin
Le soir dans la maison tous les bruits se sont tus
Je veille et je t'attends

Viviane VAREILLES

MUSIQUE POUR LA VIE

Le 25 mai 1993 nous célébrions, à travers la musique et la poésie, le dixième anniversaire de la naissance de la Ligue Contre la Violence Routière à l'Église de Saint-Séverin à Paris.

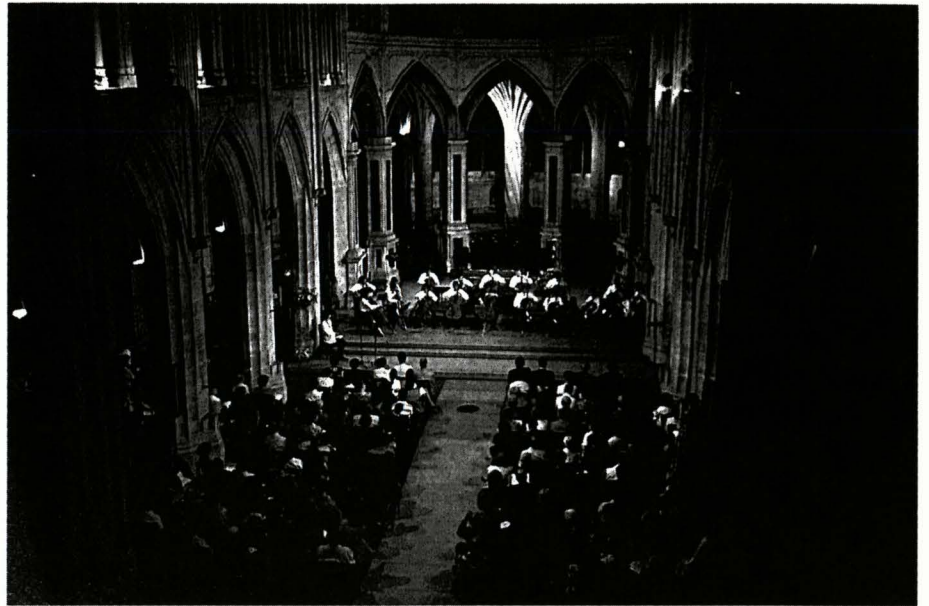
Vous êtes venus écouter un concert organisé au bénéfice de la Ligue Contre la Violence Routière.

Fondée il y a dix ans, elle rassemble ceux qui veulent faire progresser la civilisation là où elle est encore si rudimentaire : sur la route, dans les rues, où se côtoient, chacun dans son univers, des êtres différents, à pied, en vélo, à moto, au volant de leur voiture ou de leur camion. Des êtres qui croient utiliser un moyen de transport individuel, et oublient que la rue, la route sont à tout le monde, et donc en priorité au plus faible.

Nous luttons contre la délinquance routière, pour la vie. Contre la violence, pour la paix. Contre l'individualisme, pour les égards et la solidarité. Nous avons obtenu, pendant ces dix ans, que soient votées beaucoup des lois que nous réclamions. Sur l'alcool au volant, la vitesse en ville, le permis à points, l'usage de la ceinture de sécurité.

Notre travail dans les communes a abouti à de nouveaux aménagements.

Notre présence dans les tribunaux a fait évoluer la justice. De douze mille morts il y a dix ans dans les accidents de la circulation, la France est passée à neuf mille cette année. Nous voulons sauver des milliers de vies encore. Et pour inspirer l'avenir, comme toujours, nous puisons nos for-



ces dans la beauté du monde et la qualité des êtres humains.

La musique, la poésie, comme la présence de chacun ce soir diront l'une et l'autre.

Elles justifieront, comme par le passé, notre engagement dans l'avenir.

Et plus encore que justifier cet engagement, la beauté du monde et la qualité des êtres l'inspireront et rendront tout possible.

Geneviève JURGENSEN

Les poèmes lus ce soir-là, tout comme la musique interprétée, se voulaient le reflet de la diversité des sensibilités des membres de la Ligue.

Je suis debout...

Je suis debout au bord de la plage.
Un voilier passe dans la brise du matin, et part vers l'océan.
Il est la beauté, il est la vie.
Je le regarde jusqu'à ce qu'il disparaisse à l'horizon.
Quelqu'un à mon côté dit : « Il est parti ! »

Parti vers où ? Parti de mon regard, c'est tout !
Son mât est toujours aussi haut.
Sa coque a toujours la force de porter sa charge humaine.
Sa disparition totale de ma vue est en moi, pas en lui.

Et, juste au moment où quelqu'un près de moi dit : « Il est parti »,
il y en a d'autres qui, le voyant poindre à l'horizon et venir vers eux, s'exclament avec joie : « le voilà ! »
C'est ça la mort.

William BLAKE

La Mort, l'Amour, la Vie

J'ai cru pouvoir briser la profondeur l'immensité
Par mon chagrin tout nu sans contact sans écho
Je me suis étendu dans ma prison aux portes vierges
Comme un mort raisonnable qui a su mourir
Un mort non couronné sinon de son néant
Je me suis étendu sur les vagues absurdes
Du poison absorbé par amour de la cendre
La solitude m'a semblé plus vive que le sang

Je voulais sécuriser la vie
Je voulais partager la mort avec la mort
Rendre mon cœur au vide et le vide à la vie
Tout effacer qu'il n'y ait rien ni vitre ni buée
Ni rien devant ni rien derrière rien entier
J'avais éliminé le glaçon des mains jointes
J'avais éliminé l'hivernale ossature
Du vœu de vivre qui s'annule

Tu es venue le feu s'est alors ranimé
L'ombre a cédé le froid d'en bas s'est étoilé
Et la terre s'est recouverte
De ta chair claire et je me suis senti léger
Tu es venue la solitude était vaincue
J'avais un guide sur la terre je savais
Me diriger je me savais démesuré
J'avançais je gagnais de l'espace et du temps

J'allais vers toi j'allais sans fin vers la lumière
La vie avait un corps l'espoir tendait sa voile
Le sommeil ruisselait de rêves et la nuit
Promettait à l'aurore des regards confiants
Les rayons de tes bras entr'ouvraient le brouillard
Ta bouche était mouillée des premières rosées
Le repos ébloui remplaçait la fatigue
Et j'adorais l'amour comme à mes premiers jours.

Les champs sont labourés les usines rayonnent
Et le blé fait son nid dans une houle énorme
La moisson la vendange ont des témoins sans nombre
Rien n'est simple ni singulier
La mer est dans les yeux du ciel ou de la nuit
La forêt donne aux arbres la sécurité
Et les murs des maisons ont une peau commune

Et les routes toujours se croisent
Les hommes sont faits pour s'entendre
Pour se comprendre pour s'aimer
Ont des enfants qui deviendront pères
des hommes
Ont des enfants sans feu ni lieu
Qui réinventeront les hommes
Et la nature et leur patrie
Celle de tous les hommes
Celle de tous les temps

Paul ELUARD



Dépression, impressions et enthousiasme

Au long de l'été dernier, la route n'a pas cessé de tuer, encore et toujours et plus qu'à l'ordinaire, me semble-t-il. Le vacarme des tôles froissées, broyées avec les corps, les bruits et la fureur, toute une agitation, la vie qui hoquette ; ceux qui se veulent lucides affichent alors des certitudes : il faut, d'urgence, modifier le Code de la Route, limiter la vitesse, sanctionner... certes, les mesures matérielles ont un caractère d'urgence, d'utilité même : mais la Lettre sans l'Esprit, est-ce bien là le moyen ? la Voie.

La Voie, pour quelques-uns dont je suis, commence entre autres, par cette porte ouverte, un soir de printemps 1993, en l'église St Séverin, haut lieu de la musique des âmes, de l'harmonie des orgues et des voix, de l'édification des esprits depuis ce Moyen Age. Le luth, grand pourvoyeur d'inspiration poétique, a, ce soir, le privilège d'entrer dans le sanctuaire, non pas en personne, mais par violoncelle, violon et poésie interposés.

« De la musique avant toute chose »... et pour cela préfère le Temple, nous étions-nous dit au moment d'entrer ; alors violon et violoncelles, hautbois mêlés aux voix, grandes orgues unies dans un même chant d'espoir, en réponds à l'Hymne silencieux de l'assistance, ont affirmé par la musique, une même profession de foi : modifier la vie, se libérer de la cacophonie d'un monde qui tue par négligence. Ce soir-là, en guise d'Introït, quelques mots destinés à préciser à l'auditeur naïf, musicologue averti, mélomane acharné, amateur de cadences périlleuses, qu'il ne s'agissait, en ces « Vesprée », que de musique et de poésie. Ceux qui diraient et joueraient, ceux qui écouterait n'étaient pas des gens que la rhétorique éblouit. Ici, pas de professionnalisme car l'assemblée aspirait à autre chose. Les petits violoncellistes, sous la conduite d'un aîné très expérimenté, confirmé dans la maîtrise de son art, venaient faire chanter leur instrument avec beaucoup de sérieux.

Le hautboïste et la violoniste, voix uniques, ajoutaient quelques vibratos aux chœurs des chanteurs. L'orgue acide heurterait de ses dissonances contemporaines les pierres ancestrales de l'église afin de mieux préparer l'âme à une poésie simple et directe, dite par une comédienne qui oublierait, pour un temps les effets de scène.

Alors commença le spectacle et la musique fut, de Bach à Villalobos, par touches successives, nous avons commencé le chemin vers cette sérénité que seule la musique peut contribuer à installer ; notre modeste chemin de St-Jacques, en cette année du « Xacobe ». Les partitions des grands maîtres, Bach, Mozart, Favré, Albinoni, Villalobos et quelques autres non moins célèbres, adaptées à des formations aussi insolites que ces 18 violoncelles répartis en Ensemble à cordes, ont su éviter la monotonie grâce à l'exécution de compositions brèves. Les solistes, et en particulier le hautboïste à travers l'architecture d'un choral de Bach ont exalté la mélodie d'un monde sans violence ou plutôt d'un monde où la grâce est donnée d'exclure la violence.

Le très célèbre adagio d'Albinoni interprété par la voix frêle du violon nous a conduit insensiblement vers Mozart exalté par les très jolis timbres d'une soprano et d'une mezzo-soprano accompagnées par un orgue sage qui avait oublié les sonorités contemporaines de sa prestation en solo.

Le final, sans fracas, fut laissé à la poésie, celle de Prévert et d'autres plus anonymes dites avec beaucoup d'âme et de simplicité par Nicole COURCELLE.

Nous sommes alors sortis dans le cloître illuminé, apaisés et résolus à agir, par la grâce de la musique et de la poésie, oserais-je dire, par la grâce de Dieu...

Françoise de la GRANGE

Quelques mots pour revenir sur cette soirée de printemps en l'église Saint-Séverin. Pour dire merci de ces paroles et de ces musiques dont l'alternance se recevaient si bien.

Pour dire merci d'avoir su rassembler cette émotion qui était grave sans aggraver, de l'expression de cette gravité qui touchait sans effondrer. Bien au contraire, qui donnait des forces.

Pour dire merci d'avoir aussi bien démontré ce que pouvait être l'usage d'une église en notre temps.

Je me méfie généralement des commémorations, mais il est besoin que le souvenir se perpétue et que se prolongent les fidélités.

Je n'ai pour ma part pas subi de drames de la nature des vôtres, mais la vie m'a rendu sensible à la disparition.

Et si je dis

« merci »

c'est parce que

j'ai été très touché de cette atmosphère simple et vraie, forte et profonde, humaine et vivante.

Vivante vraiment, malgré l'immense blessure.

Merci

Serge CORDELLIER

JUSTICE

L'accident de l'A 10

I — QUELLES ONT ÉTÉ LES CAUSES PRINCIPALES DE LA CATASTROPHE DU 10 NOVEMBRE 1993 SUR L'AUTOROUTE A 10 ?

Comme au milieu de l'été 1982 après celle dite de Beaune sur l'autoroute A 6 le 31 juillet, nous avons vu trois jours et plus sur les médias les images horribles d'un BRASIER INFERNAL.

Les Pouvoirs Publics ont immédiatement dénoncé la vitesse excessive de tous les véhicules impliqués.

Avec la Presse automobile, de nombreux auditeurs des radios de grande écoute ont, dans diverses émissions, protesté. Pour ces conducteurs, qui affirment une parfaite maîtrise de leur bolide, ce n'est pas la vitesse qui tue. Un article dans une revue à grand tirage (1) a largement fait écho aux réactions des grands rouleurs-usagers des autoroutes.

« Rien ne prouve, y lit-on que les automobilistes victimes du carambolage avaient dépassé le 130 km/h réglementaire. »

Or la catastrophe s'est produite dans la nuit et sous la pluie. Quelle vitesse est autorisée dans ces conditions ?

1 — sur les autoroutes, un maximum de 110 km/h (Art. R10. CR. Décret du 30 juillet 1985).

2 — et en règle générale, la vitesse doit être réduite notamment... lorsque les conditions de visibilité sont insuffisantes : temps de pluie... (Art. R11. du même Décret). Deux prescriptions formelles sont allègrement méconnues par les drogués de la vitesse (et la Presse qui les flatte) : sous la pluie, sur les autoroutes, dans un trafic dense, ils roulent à 130 km/h, sans respecter les distances de sécurité, poussant à l'accélération les voitures qui les précédaient.

Pourquoi auraient-ils conduit différemment le 10 novembre sur l'A10, près de Mirambeau ? Visibilité très médiocre ? Oui, mais ils en ont l'habitude. Et la tenue de route sur sol mouillé, la sensation de sécurité que l'on éprouve dans les voitures surpuissantes et les mieux équipées (freinage ABS, etc.), nombreuses sur les autoroutes, expliquent leur imprudence (2).

Que les fautes les plus déterminantes aient été celles des conducteurs de plusieurs **poïds lourds**, leur perte de contrôle causée par une vitesse excessive.

Que l'absence de protection des réservoirs de carburant des voitures GTI TURBO et autres bolides, bien dénoncés par l'article de Science et Vie, soit regrettable..., certes...

Mais la cause première du désastre a bien été **la vitesse en violation du code : des camions, la plus dangereuse d'abord, des voitures impliquées aussi sans doute.**

Des poïds lourds (habituelle hélas) d'abord :

De l'envahissement continu (**record d'Europe**) de notre

hexagone par les véhicules les plus bruyants et polluants, les plus meurtriers dans les collisions.

En outre, la veille du jeudi 11 novembre 1993 était le début d'un « **pont** » de relâche de quatre jours qui, au début de ce long week-end, a forcément accru le trafic routier. Était-il prudent de maintenir l'autorisation de circuler de **poïds lourds** bien après la tombée de la nuit ?

Nous disons **NON**. Parmi d'autres, mon communiqué a exprimé une opinion très majoritaire.

Nous regrettons que la voix de la sagesse n'ait pas été retenue en haut lieu. Combien d'autres fois faudra-t-il que se reproduise un **brasier infernal** pour que le Gouvernement se décide à limiter les avantages maintenus à leur bénéfice, aux frais des contribuables et aux risques, exorbitants, des usagers ?

L'imprudence des automobilistes ensuite, sans doute : On roule trop vite dans la nuit et sous la pluie, sans respecter les distances de sécurité. Mais dans la cause première, banale hélas, du désastre : le défaut de maîtrise de plusieurs mastodontes.

J'estime que nos Tribunaux et certains fonctionnaires rédacteurs des textes importants ont aussi une part de responsabilité, parce que :

1 — Sous la pression des Assureurs, une jurisprudence automobiliste a de plus en plus souvent excusé le défaut de maîtrise d'un véhicule rapide (en ville surtout). Laxisme pernicieux, tolérance criminogène.

2 — Un décret du 30 juillet 1985 a modifié les articles R 10 et R 11 du Code de la Route. Je propose aux juristes amis leur lecture dans une édition postérieure à 1985... après celle d'une édition antérieure. Et de me dire ce qu'ils en pensent.

II — LE NOUVEAU CODE PÉNAL VA ENTRER EN VIGUEUR LE 1^{er} MARS 1994

Pour la protection de la vie dans la circulation routière, c'est une étape importante.

Parce que le Code de 1810, dont les dernières applications immédiates ont lieu cet hiver, n'a pas été suffisamment complété par le Code de la Route pour la répression des conduites les plus meurtrières.

Qu'un chauffard connu pour ses excès de vitesse, pénalisé plusieurs fois pour avoir causé des dommages à autrui, tue une mère de famille en fonçant à 130 km/h à un carrefour où il n'avait pas la priorité... Quoi de plus condamnable... Ce maniaque-de-la-vitesse-au-mépris-du-Code n'était-il pas plus coupable et plus dangereux que les récidivistes de l'ivresse sur deux roues, cyclistes et cyclomotoristes qui sont incarcérés, dans l'Ouest et ailleurs... bien incapables, eux, de cumuler les dangers de l'alcool et ceux de **TRÈS GRANDE VITESSE** ?

Cependant, ce **TUEUR** sur 205 GTI TURBO n'a été condamné, à Toulouse, en application du Code de 1810 et du CR, à une peine de quelques mois de prison qu'avec sursis... et en fait... il ne s'est même pas vu retirer son permis de conduire (3).

Un exemple parmi des milliers d'autres cas de faiblesse de la répression des homicides routiers **dans notre pays**. A partir de mars, un conducteur ayant tué (depuis le 1er mars) par de telles infractions, bien volontaires, pourra être inculpé d'avoir causé la mort d'autrui par un manquement délibéré à une obligation de sécurité ; inculpation qui lui fera encourir une peine principale de **cinq ans d'emprisonnement** et 500 000 F. d'amende (Article 221-6).

Alors que ce mois-ci encore, l'homicide routier commis par suite de telles infractions, la vitesse la plus excessive, comme les autres infractions au (CR) règlement ne constituant qu'une contravention, n'est passible que de la peine de **trois mois à deux ans** de l'article 319 du Code de 1810.

... Reste à obtenir que nos juges veuillent bien appliquer aux tueurs de la route l'article 223-1 et celui précité du Nouveau Code : les déclarent coupables du délit de mise en danger délibérée d'autrui.

Notre longue expérience judiciaire ne nous permet pas d'espérer que la plupart le feront très volontiers.

En une formule provocatrice, un excellent magistrat a récemment rappelé la raison majeure de leurs réticences : Faire juger les automobilistes délinquants par des automobilistes en robe... Autant faire juger les Voleurs par des voleurs... (4).

III — LA VITESSE TRÈS EXCESSIVE SERA RÉPRIMÉE PLUS SÉVÈREMENT

Une des mesures annoncées par le Gouvernement en décembre 1993 est la création, que sera proposée au Parlement cette année, d'un Délit pour les très grands excès de vitesse.

Ce projet répond à notre demande, que j'ai formulée devant les médias maintes fois et qui a été rappelée au Ministre BOSSON par la Ligue Contre la Violence Routière, quand il l'a reçue le 9 décembre. Le seuil du délit sera le plus élevé de ceux que nous avons envisagé : 50 km/h au-dessus de la vitesse autorisée.

J'inclinai pour cette solution, alors qu'une proposition de loi déposée à l'Assemblée Nationale en mai 87 l'envisageait « en cas de dépassement de 30 % des vitesses prévues par le Code de la Route », prévoyant une amende jusqu'à 15 000 F. et/ou un emprisonnement de un mois à un an, outre la rétention immédiate par la Police du permis de conduire.

Le cas précité du récidiviste qui a tué sur 205 GTI TURBO à 130 km/h à un carrefour, si peu sanctionné par la Justice à Toulouse (on l'a revu au volant 31 mois après son homicide, 22 mois après la condamnation dont il a fait appel, et encore près d'un an après confirmation par la Cour : pourvoi en cassation, **rejet**),... nous a particulièrement démontré la nécessité d'une répression sévère, rapide et **réelle**, des vitesses meurtrières.

Il nous faut obtenir le vote par les deux Assemblées du projet de loi annoncé. Nous sommes préparés à l'appuyer à fond. Il restera ensuite à obtenir la fermeté des Procureurs, comme pour le délit de mise en danger délibéré d'autrui.

Nous espérons voir dès cette année notre Justice pénale commencer à sortir de sa faiblesse, de ses routines banalisatrices et de son inefficacité à l'encontre des chauffards.

Le Procureur général ALBAREDE s'est mis à la disposition du Ministre de la Justice (de la Direction criminelle) à cette fin depuis novembre 1993.

IV — LES TRANSPORTS ROUTIERS

Les transports routiers vont être assainis, a promis le Ministre BOSSON. Un « Contrat de Progrès » va viser notamment à :

- améliorer les conditions de travail des conducteurs de **poinds lourds** ;
- assurer une meilleure sécurité des usagers de la route ;
- organiser les responsabilités des différents acteurs dans le **transport routier de marchandises**.

Nous ne nous sommes pas dépensé en vain, en 1993, au CNASUR-CDR, en réalérant les médias sur le scandale des Poids-Lourds-Tueurs et les faiblesses du Gouvernement à leur égard.

Février 1994

Claude-Maxime BERTRAND

Président du Comité du Droit de la Route

(1) « CAMIONS CONTRE AUTOS » par Renaud de la Taille — Science et Vie de janvier 94.

(2) En fin de compte, trop de **sécurité** ressentie, de perfection de la machine, augmente les risques mortels, car les véhicules les plus sûrs incitent à de plus grandes vitesses.

(3) Procès suivi par la Ligue Contre la Violence Routière avec mon concours médiatisé, évoqué par le Bulletin n° 5 du Comité du Droit de la Route.

Ce n'est qu'à la demande expresse et réitérée du Comité que le Procureur général à la Cour de Toulouse a enfin fait retirer à RUP son permis... 31 mois après son homicide routier... Permis annulé par l'Arrêt.

(4) Brillant exposé du Procureur général Michel ALBAREDE sur la mise en application de l'article 223-1 du Nouveau Code Pénal dans le Droit de la Route, au Colloque sur ledit Nouveau Code Pénal au grand amphithéâtre de la Sorbonne, le 28 janvier 1994.

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Mercredi 26 janvier 1994

En novembre 1993, un accident sur l'A 10 a tué quinze personnes et blessé quarante-neuf autres victimes. Le rapport de la commission d'enquête qui vient d'être rendu méprise totalement ces causes évidentes que sont la vitesse excessive et les distances de sécurité non respectées.

La LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE s'indigne d'un tel parti pris et estime que les victimes de l'accident sont abandonnées à leur sort, tout comme les futures victimes d'un pays qui tolère sur ses routes les comportements les plus irresponsables. Notre association demande une fois encore que vitesse et distances de sécurité soient contrôlées de la façon la plus stricte, et qu'il soit mis bon ordre aux lois économiques sauvages qui régissent le transport routier.

« Le Président de la commission d'enquête sur l'accident de l'autoroute A 10, Louis MOISSONNIER, s'est fait confisquer son permis de conduire par la police dans la nuit du 28 janvier à Paris. Contrôlé après avoir brûlé un feu rouge, il avait un peu trop d'alcool dans le sang. »

Paris-Match du 24 février 1994.

Procès d'Amiens

Amiens, sa zone piétonne et ses maisons de briques rouges.

Un immense bâtiment en rénovation ; on aimerait y entrer mais pas de porte, juste une grille et un long échafaudage. Tour du pâté de maisons, une porte ouverte, personne à l'accueil : il n'est que 13 heures. Longue errance dans des couloirs vétustes et déserts, le soleil essaie de passer au travers des vitres douteuses mais aussi des marches disjointes.

Une grande salle dont on ouvre les portes et quelque agitation. Une longue table où siège un petit homme fatigué, débordé ? Semblant ennuyé par avance du travail qui l'attend. Une blonde à ses côtés, des hublots noirs sur le nez, le verni à ongles à proximité et très soucieuse de l'état de ses mains qu'elle examine doigt après doigt.

Une autre table en angle occupée par un homme moitié noir, moitié blanc (la robe ne cache pas le pantalon) qui feuillette nerveusement un gros bouquin rouge tout en marmonnant.

Un homme se lève et s'approche, mal à l'aise : conduite avec un gramme d'alcool dans le sang, mais surtout récidive. Pauvre homme qui habite à 15 km de son travail et risque de devenir chômeur s'il ne peut conduire sa voiture pour s'y rendre... une mère à charge ? et non, il lui donne 800 F. par mois pour être logé et nourri !...

Le livre rouge est feuilleté, refeuilleté ; des hommes en robes noires s'agitent en tous sens, se saluent, discutent. Un jeune homme s'approche ensuite, très « gravure de mode ». Représentant de commerce il a perdu le contrôle de sa voiture et blessé ses deux copains passagers (après un repas trop arrosé) pas gravement puisqu'ils ont retiré leur plainte et pour un représentant de commerce, un permis de conduire c'est un instrument de travail et puis c'est la première fois...

Et toujours ces murmures, cette agitation, cet incompréhensible dialogue entre les deux hommes derrière leur deux bureaux. On comprend vaguement que certains articles ont changé de place.

Et, tout à coup, les pages du livre rouge ne sont plus tournées, les robes noires s'immobilisent, les lunettes sont posées sur le bureau, les ongles n'offrent plus d'intérêt. Une voix claire et ferme parle de Yougoslavie et de routes, de ces 9 543 hommes, femmes et enfants qui, en 1993 ont perdu la vie dans la plus totale indifférence, d'Odile que se rendait au Lycée, mais n'y est jamais arrivée car sa route a croisé celle d'un homme pressé au point de tuer pour gagner quelques secondes.

Le silence devient palpable, les visages étonnés puis attentifs. On se retrouve dans un vrai tribunal où chaque vie a un prix, où la voiture est une arme que certains pointent délibérément sur celui ou celle qui, malheureusement se trouve en face, où les familles vivent avec la souffrance de l'absence.

Une autre voix s'élève et défend le premier des droits de l'Homme, le droit à la vie, dénonce ceux qui, pour occuper l'espace d'autrui et être premier sont prêts à tout, même à tuer.

Domage, ils sont partis ces deux premiers hommes qui pourront raconter que le Tribunal, ce n'est pas terrible, qu'il suffit d'être propre, d'avoir l'air humble, repentant et de raconter une bonne salade.

Ils n'auront pas entendu Ghislaine LEVERRIER, Maître Henri FABRE-LUCE dénoncer la barbarie et l'incivisme qui règne sur la route. Ils n'auront pas connu ces moments forts où la grandeur et l'émotion renforçaient la gravité de l'acte commis et redonnaient à ce Tribunal une certaine dignité.

Odile VAN HEE

Bonjour les bétonneurs

Le 16 avril 1992, Jean-Louis Bianco rendait public un rapport du conseil d'Etat formulant soixante propositions pour renforcer le code de l'urbanisme et mettre un terme aux abus des maires en matière de plan d'occupation des sols et permis de construire et inciter les préfets à plus de sévérité dans le contrôle effectué par l'Etat. En septembre 1992 Ségolène ROYAL, ministre de l'environnement présentait au Conseil des ministres, un projet de loi visant à introduire un « volet » paysager pour les permis de construire et une réforme des plans d'occupation des sols pour aider les maires à résister à la pression des grandes entreprises. Le projet de loi donnait également plus de poids dans les commissions de surveillance à des personnes et associations qualifiées dans la protection de la nature et changeait le mode de rémunération des commissaires enquêteurs. Cette loi a été votée en décembre 1992.

Sous couvert de relance du bâtiment et des travaux publics, il est question d'abroger les dispositions de cette loi pour endiguer la montée du contentieux de l'urbanisme, autrement dit les obstacles que créent les associations et les tribunaux. Un projet de loi du Ministre BOSSON, présenté au sénat le 21 décembre 1993, sera discuté au parlement

prochainement. Le ministre veut une loi d'urbanisme et de construction pour « confirmer la décentralisation et privilégier le plan d'occupation des sols, élaboré dans chaque commune ». En fait les mesures proposées visent à limiter les recours des associations. La nouvelle loi raccourcit le délai de recours pour vice de forme à 6 mois, au lieu d'une durée illimitée. « Concrètement, cela signifie que les associations ne pourront plus remettre en question un schéma directeur, un plan d'occupation des sols ou un plan d'aménagement de zone pour des raisons de forme, passé ce délai. » Le projet supprime également la publicité des transactions foncières entre une collectivité et un privé... Une opération d'urbanisation pourra être simplement autorisée par les ministres de l'urbanisme, de l'environnement et des DOM en dehors de tout schéma global voté par les assemblées locales. Comme le dit Gérard DUPUY dans son éditorial : « Bonjour les bétonneurs... »

Citations extraites du Journal *Libération* n° 3915 du mercredi 22 décembre 1993 qui publie un dossier à ce sujet. Bonjour les bétonneurs.

HUMEUR

Qui aura le courage ?

- « Carnage des week-ends »
- « Massacre de nos enfants »
- « Hécatombe de la Jeunesse »
- « Tueries sur les routes des boîtes »
- « Génocide hebdomadaire »
- « Etc. »

- La périodicité de ces gros titres « à la Une » des journaux de toutes les régions de France,
- les pétitions qui circulent,
- les prises de position de nombreux Conseils municipaux réclamant le respect des heures de fermeture des boîtes,
- les propositions émises par les Associations comme la nôtre,
- les mises en garde du Corps médical pour ce qui concerne les dangers des flashes électroniques et les mégabats,
- le ras-le-bol des services d'urgence tant des pompiers que des ambulanciers, des infirmiers, que des médecins et même des gendarmes, écœurés de tant de sang versé.

Rien n'y fait !

Nos jeunes, nos enfants, notre avenir continuent de s'immoler gaillardement au nom de leur liberté des loisirs. On semble avoir oublié que, de tous temps la jeunesse a eu besoin de protection efficace contre ses excès naturels que les moyens modernes et le laxisme de nos mœurs rendent insupportables : 10 000 tués annuellement, exactement 9 052 en 1993, auxquels il convient d'ajouter les 15 % de « morts après le 6^e jour » et les 43 535 blessés graves et 145 485 blessés légers.

Les jeunes d'aujourd'hui sont comme nous étions, et nous ne devons pas l'oublier : impulsifs, violents, généreux jusqu'à l'extrême, ivres de vie... Mais ils ont à leur disposition des moyens sophistiqués, dangereux, que nous ne connaissions pas **et que nous leur avons forgés**. C'est pourquoi nous avons le devoir de les protéger, même contre eux-mêmes.

Notre action appelle simplement à une prise de conscience qui ne peut être communiquée que par les médias, à une volonté d'action de la part de nos représentants et des pouvoirs publics au plus haut niveau. Et elle ne coûte rien ! Par expérience, il faut bien admettre que la prévention, la dissuasion raisonnée, les règlementations, les signalisations, les sanctions mêmes, n'ont que peu d'effet si l'on en croit les statistiques.

Il convient donc maintenant de recourir impérativement à d'autres moyens plus imaginatifs situés bien en amont de l'utilisateur. Il faut agir vite et fort.

En premier lieu, réglementer la commercialisation des véhicules pouvant excéder la vitesse maximale autorisée sur le territoire national, compte tenu de la marge usuelle de tolérance.

Mais qui aura le courage de prendre ce problème à bras le corps parmi nos responsables politiques ?

Qui aura le courage d'intervenir efficacement en ce qui concerne les « discothèques » qui peuvent rapporter tant d'argent ?

Camille PAUTET
84200 Carpentras

Les P.V. qui « sautent »

UN P.V. QUI « SAUTE » PEUT FAIRE SAUTER UNE VIE !

Si chaque chauffard était assuré de payer, sans rémission, les P.V. qu'il récolte, il est sûr que leur nombre diminuerait rapidement et, par voie de conséquence, le nombre de victimes sur nos routes.

Cette coutume scandaleuse, immorale et incivique, porte atteinte aux devises de la France, à la démocratie et à l'égalité des Français devant la loi. Elle viole les articles 1, 3, 7 et 29 de la Déclaration universelle des droits de l'homme de 1948 et n° 1, 2, 4, 5, 6 et 15 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen du 26 août 1789. La vitesse étant la première cause de mortalité routière, faire « sauter » un P.V. pour excès de vitesse constitue une incitation à la désobéissance, un acte de prévarication de la part de gens assermentés, une non-assistance à personne en danger de mort. C'est aussi un coup de poignard dans le dos de tous ceux qui luttent contre l'insécurité routière, une véritable injure aux victimes et à leurs familles ainsi

qu'aux citoyens disciplinés. Elle rend largement caduques les mesures prises par les pouvoirs publics et représente un énorme gaspillage des deniers publics.

L'article 15 de la Déclaration universelle des droits de l'homme et du citoyen de 1789 stipule : « La société a le droit de demander compte à tout agent public de son administration. » Nous considérons donc comme notre droit, mais encore plus comme notre devoir, de demander des comptes aux principaux responsables du massacre routier qui a entraîné plus de 600 000 morts depuis la Libération alors que la moitié d'entre eux aurait pu être sauvée. Sans préjudice des millions de blessés, des centaines de milliers de handicapés dont l'immense cohorte de ceux terminant leur vie dans un fauteuil roulant. Sans parler des familles brisées, des veuves et des veufs, des innombrables orphelins, de tous ces jeunes et de tous ces enfants sacrifiés, de l'immense détresse morale et physique qui sont la rançon payée à tous ceux qui tournent la loi, et à leurs complices.

Le jour où l'on fera cesser cette pratique lâche et honteuse, des milliers de vies seront sauvées chaque année. Tous

ceux qui s'y adonnent se rendent-ils compte qu'ils jouent à la roulette russe non seulement avec leur propre personne, mais avec leurs propres enfants et tous ceux qu'ils prétendent aimer ? Le chauffard qui bénéficie de cette scandaleuse indulgence continuera à ne rien respecter et touchera, peut-être un jour, un proche de celui qui aura été son complice. Ce jour-là ce dernier s'arrachera les cheveux. Mais ce jour-là il sera trop tard.

Le pire, c'est qu'il s'agit d'une simple question de volonté politique. Les gouvernements qui se sont succédés auraient pu, s'ils l'avaient voulu, mettre un terme définitif à ce scandale, car ils en avaient et en ont toujours les moyens.

Au point où nous en sommes, nous demandons avec énergie que de telles mesures soient enfin prises et que plus aucun P.V., de quelque nature que soit l'infraction au Code de la route qu'il sanctionne, n'échappe à la sanction qu'il entraîne.

André VOEGELE

Le préjudice moral ?

Ciel que ça fait du bien de voir la France aux petits soins des victimes d'un preneur d'otage...

Nul doute que les thérapeutes, dont les médias se sont fait l'écho, participeront à leur réadaptation en cas de séquelles. Comment, cependant, ne pas s'étonner qu'un tel acharnement n'existe pas à l'égard des familles de victimes du **MINOTAURE** qui tue 150 enfants, de 6 à 10 ans, par an et en blesse gravement plus de 1 500, en France.

En effet, malgré le nombre éloquent de français concernés par les accidents de la circulation, rien n'existe pour les aider à se relever d'un tel drame... Pas de groupe de parole, ni de thérapeutes spécialisés.

Loin des projecteurs de l'actualité, et dans l'indifférence de l'opinion, qui prétend encore que l'accident de la circulation est une fatalité ou une rançon du progrès, ces familles, abattues par la souffrance, se trouvent le plus souvent, dans une situation de grande solitude et d'incertitude.

La société pense peut-être, que ces victimes trouvent une compensation à leur douleur par les indemnités versées par les compagnies d'assurance...

Mais comment réduire le prix de la vie d'un proche à un montant de préjudice moral ?

Ce mécanisme d'indemnité ne constitue-t-il pas une « bonne conscience » de la société, la déchargeant de sa propre responsabilité à l'égard de l'accident de la route ?

La violence routière produit des effets destructeurs en aval de l'accident... Combien de dépressions nerveuses ? de situations économiques difficiles ? de suicides ?... Nul n'en mesure aujourd'hui l'impact et le coût social.

La conscience de notre société et son niveau d'engagement à l'égard des victimes de drames contemporains sont-ils proportionnels aux taux de l'audimat ?

Rappelons que toutes les semaines, les accidents de la circulation tuent encore en France, 200 personnes, soit l'équivalent du crash d'un Boeing...

Philippe GERVOT

Comment dire ?

Comment dire l'attente angoissée des parents qui, semaine après semaine, ne peuvent s'endormir le samedi ou le dimanche soir parce qu'ils attendent, jusqu'au petit matin le bruit du moteur qui leur annonce enfin le retour de leur fils ou de leur fille ?

Comment dire l'insouciance des jeunes quand ils prennent le volant, tout abasourdis par la musique, éblouis par les lumières, ivres de fatigue et se sentant des ailes sous l'effet de l'alcool ?

Comment dire les regrets de tant de jeunes d'avoir à subir des handicaps à vie à cause de quelques instants de trop grande insouciance ?

Comment dire l'horreur, dans les services des urgences, les nuits de samedi et de dimanche ; la consternation et le dévouement des infirmières et des médecins qui soignent, opèrent, amputent des vies qui n'ont que 20 ans ?

Comment dire l'abattement et la tristesse des jeunes qui accompagnent au cimetière celui ou celle qui, avant-hier encore, riait et s'amusait avec eux ?

Comment dire la douleur des parents qui enterrent leur fille ou leur fils tué au petit matin du dernier week-end ?

Comment dire la légèreté de ceux qui travestissent des drames en « faits divers » ?

Comment dire une certaine insensibilité de l'opinion publique devant tant de vies fauchées ?

Comment dire la mauvaise foi des lobbies de l'alcool qui minimisent le rôle qu'ils jouent, celui de l'argent et du lucre ?

Comment dire une certaine indifférence des pouvoirs publics qui négligent de réglementer plus sévèrement la vente des boissons alcoolisées et l'heure de fermeture des discothèques ?

Paul MEYER

Gendarme où es-tu ?

Tous nos amis étrangers qui voyagent avec nous en France sont effarés par l'absence d'« uniformes » sur nos routes réputées si dangereuses.

Ceci m'a inspiré ces quelques lignes :

Gendarme, où es-tu, que fais-tu, m'entends-tu ?

— « Nous escortons Monsieur le Ministre à un cocktail très important. Allons, poussez-vous, nous sommes pressés !

Gendarme, où es-tu, que fais-tu, m'entends-tu ?

— « Nous rédigeons un rapport sur ce sale gosse qui vient de voler un fromage au supermarché. Soit-disant y a pas de salaire à la maison, mais c'est pas une raison !

Gendarme, où es-tu, que fais-tu, m'entends-tu ?

— « Nous verbalisons cette dame : elle vient de déménager et a oublié de faire changer sa carte grise. Un danger public !

Gendarme, où es-tu, que fais-tu, m'entends-tu ?

— « Bon j'arrive, qu'est-ce que vous voulez à la fin ? »

Trop tard, mon fils est mort, et celui qui l'a renversé est déjà loin...

Jeanne JACOB

AUTOFOLIE

Pourquoi adhérer à la Ligue ? et de quel droit ?

Non, personne de ma famille n'est mort dans un accident de la route.

Non, je n'ai jamais causé d'accident, ni subi de dommages très graves.

D'ailleurs, je m'adresse à la Providence, ou bien je touche du bois, rond de préférence, à votre choix. Devinez, je viens de faire les deux !

Pourtant,

il y a vingt ans à peu près, j'ai vu mourir en quelques secondes un adolescent à motocyclette qui venait de heurter un camion de plein fouet, dans un croisement. Je tenais ma fille de sept ou huit ans par la main, sur le trottoir, à quelques mètres. Muriel s'en souvient encore, et elle en tremble lorsqu'elle en parle.

L'un de mes collègues, et néanmoins ami très cher, a été tué, un samedi matin, au retour d'une visite d'école.

Le gendre d'une amie proche, tétraplégique à la suite d'un accident de la route, récupère, depuis un an, quelques facultés motrices.

Pourtant, en vingt-cinq ans de vie professionnelle, quasiment tous les jours sur les routes j'en ai vu de toutes les sortes et de toutes les couleurs.

J'ai ramassé des blessés, des comateux ; j'ai failli faire le coup de poing avec un individu qui voulait transporter sur la berme une paysanne âgée, et manifestement en état de fracture du crâne, renversée, à bicyclette, par une voiture.

Le monsieur s'est vu donner l'ordre, fermement, d'aller à 100 mètres faire des moulinets pour ralentir la circulation. Ce qu'il fit de bonne grâce.

J'ai vu l'imbécile qui hurle : « Elle va mourir ! » Une seule solution : « Fermez-la ! »

J'ai vu, sous mes yeux, une gamine catapultée à la sortie de l'école, en pleine ville.

J'ai connu des cas d'accidents scolaires sur la route, j'ai fait des dossiers, signé des rapports...

Et puis toutes les sottises vénielles ou sans conséquences, constatées au fil des jours. Et toutes les fautes ou erreurs que, moi-même, j'ai pu commettre...

Non, je n'ai pas souffert directement, par moi-même ou par mes proches. Mais que ceux qui n'ont jamais vu une cuisse coupée jusqu'à l'os, un visage en sang, une personne traumatisée sachent que cela existe, que cela arrive. Et quelle prise de conscience !

Que la chance, la Providence et la Ligue nous permettent à tous d'échapper à ces épreuves.

Mais, pour cela, il faut se BATTRE, modestement, continûment.

VENEZ AVEC NOUS.

Jacques LEVE
Rodez (Aveyron)

Inspecteur de l'Éducation nationale retraité

Souvenez-vous

Cet article a été écrit par un étudiant américain anonyme. Il a été publié à plusieurs reprises dans des journaux aux États-Unis.

Souvenez-vous de ceci la prochaine fois que vous prendrez le volant un peu trop éméché, ou vous, l'écervelé qui voudrait épater en faisant de la vitesse...

Ils vous attendent.

Ils savent bien que vous viendrez.

Le début pour vous aura été le moment où vous trébuchiez en riant, avant d'ouvrir la portière de la voiture.

Le début pour eux aura été le moment où l'appel de la gendarmerie leur a annoncé un grave accident.

Vous n'entendrez pas les sirènes. Les gendarmes et les sapeurs-pompiers arriveront presque en même temps, mais vous ne verrez pas les gyrophares aveuglants. Vous n'entendrez pas les voix d'hommes accablés et pressés. Les sapeurs-pompiers vous retireront de l'amas de tôles à toute vitesse, à moins qu'il n'ait fallu faire appel à une équipe spéciale pour venir découper la tôle afin de vous en sortir.

Ils vous mettront vite, vite sur une civière, vous attacheront avec des sangles et vous chargeront dans la camionnette du SAMU. Là, ils essaieront de vous réanimer, à l'aide d'un masque à oxygène, ou une intubation, sans succès. Ils écriront sur leur rapport « victime D C D ». Ils remonteront une couverture sur tout le corps, y inclus la tête et vous emmèneront à la morgue de l'hôpital le plus proche.

Vous serez mis sur une table qui ressemble plutôt à un évier dans une salle qui ressemble à un laboratoire. Vous serez entièrement déshabillé, vos vêtements découpés par des ciseaux. Il y a des tuyaux d'arrosage dans cette salle, les accidentés de la route sont toujours très ensanglantés. Vous serez nettoyé le mieux possible et un médecin légiste fera état de vos blessures. S'il y en a beaucoup, il écrira simplement « lésions multiples » à côté de l'heure et le lieu, sur le certificat de décès.

Vous serez alors placé sur une sorte de table roulante, vous serez couvert d'un drap et emmené dans une autre pièce où se trouvent, construits dans un des murs, des tiroirs réfrigérés. Vous serez mis dans l'un de ces tiroirs en attendant la visite de votre famille. Si c'est un soir de fête vous serez sans doute plusieurs. Si c'est un soir calme, vous serez peut-être seul.

Vous ne verrez pas les membres de votre famille venus vous voir là. Vous n'entendrez pas leurs cris, ni leurs sanglots. Vous ne verrez pas leurs larmes.

Mais souvenez-vous de ceci... ils vous attendent, les gendarmes, les sapeurs-pompiers, la morgue, le médecin légiste.

Ils redoutent bien que vous veniez.

Le hérisson

J'avais mal dormi cette nuit : la chaleur et la fatigue d'un long voyage m'avait interdit tout sommeil profond. Je décidai de me lever pour prendre un peu d'air frais, dont j'espérais le plus grand bien.

Le jour pointait à peine, et le hameau dormait ; le calme qui régnait encore contrastait avec le vacarme des vacanciers de la veille.

Sur la terrasse du café, les fauteuils de plastique blanc, fatigués d'avoir tant servi, se reposaient à leur tour, le front sur la table, les bras dessous, les pattes en l'air ; à l'entrée du village, une contre-courbe en épingle à cheveux.

La route grimpait ensuite, sinueuse, comme un ruban métallique qui renvoyait au ciel ses reflets irréels.

A l'abri des feuillages, dans les rares peupliers qui avaient échappé à la fureur des promoteurs immobiliers, les oiseaux meublaient le silence réparateur, s'interpellant de leurs chants berceurs, inimitables : ti-ti-ti... tu-tu... tuii... tuii... (tu m'aimes... moi aussi... !)

Je descendis, rêveur, par le bas-côté, sur l'herbe fraîchement coupée, dont les odeurs caractéristiques se mêlaient bizarrement à celles des fleurs sauvages.

De l'autre côté, un hérisson réalisa qu'il était temps de regagner son campement : la perspective peu naturelle de cette route, œuvre de l'homme, ne devait guère le rassurer, car il marqua une pause. Puis il prit la décision : s'allongeant de tout son corps, il tendit au maximum la peau du dos, comptant sur ses épines pour toute défense, et s'élança. Il était presque rendu sur l'autre rive, quand un bruit qu'il reconnut d'instinct le fit hésiter ; mais il comprit vite qu'il était déjà trop tard, et tenta désespérément l'impossible, le moteur de la GTI rugissait, le conducteur, avide de vitesse rétrogradait pour mieux tirer de ses chevaux la puissance nécessaire, puis accélérât rageusement.

L'énorme carapace de la voiture attaquait maintenant le virage en dérapage contrôlé, et les hurlements des pneus s'ajoutèrent à ceux du moteur. Les phares balayèrent largement le pré, avant de cibler froidement le pauvre animal. Celui-ci, projeté comme un ballon de rugby, vint atterrir à mes pieds, et roula plusieurs mètres avant de s'immobiliser pour l'éternité. L'homme à la GTI venait d'ajouter à la griserie d'aller vite, le plaisir sadique de tuer.

Les braillements du monstre s'estompèrent avec lui dans les lueurs blafardes, et le silence retomba sur le hameau. Je m'approchai, indigné et triste, de l'amas de chair qui gisait sur le flanc, et posai un genou à terre.

La dérisoire protection d'épines se rétractait lentement en une ridicule touffe de poils serrés, dégageant un petit corps nu, planté de pattes que la nature avait prévues trop courtes pour une juste cohabitation avec les bipèdes. La tête avait pris un double visage : d'un côté, l'affreux rictus qui témoignait de la violence du choc, de l'autre une grimace dédaigneuse et narquoise, que la bête adressait *post mortem* à tout le genre « humain ».

Perlant de la bouche à intervalles réguliers, des gouttes de sang marquaient le temps, comme une horloge.

Puis, lentement, la flaque qui s'étendait sur le sol devint lumineuse, telle une tôle d'acier jetée dans la fournaise : rouge sombre, rouge cerise, rouge clair, rouge incandescent, rouge étincelant ! Je me sentis rivé au sol, genou toujours à terre dans l'impossibilité d'esquisser un geste de recul devant la gerbe scintillante comme un cierge magique pour soirées de Noël ! En fait, je ne pressentais aucun danger... c'était franchement magnifique. Alors l'animal parut reprendre vie, se mit en boule, tandis que ses épines, parfaitement épanouies, étincelaient à leur tour pour éclater en feu d'artifice multicolore et silencieux. Je me souvins plus tard avoir entendu au loin le bruit d'une explosion : peut-être dans la direction où la voiture avait disparu.

Tandis que les étincelles laissaient le vide en s'éloignant, le centre de la scène restait lumineux, et prit les formes humaines d'une adorable fillette de cinq à six ans, aux yeux immenses et profonds, intensément bleus, aux cheveux dorés, flamboyants qui coulaient en tourbillons, rebondissant sur les épaules pour se perdre au niveau de la taille dans un nuage vaporeux d'un blanc lunaire...

C'est féérique ! pensais-je

C'est le mot qui convient, dit-elle, devinant ma pensée. Je suis la fée Poussy. J'ai perdu la vie voilà aujourd'hui deux ans. Exactement. En voulant sauver un hérisson dans les circonstances que vous venez de voir. Depuis, à chaque anniversaire fictif, j'apparais là où un hérisson disparaît de cette façon. Hélas, ma nouvelle condition m'interdit d'intervenir, et je réagis autrement, vous saurez bientôt comment.

Je voudrais vous faire une grosse bise, au nom de tous les animaux victimes de la méchanceté ajouta-t-elle dans un regret, tandis que sa voix vibrante et claire tintait plus faiblement. Alors je m'approchais pour lui faire moi-même cette bise. Mais tandis que j'allais saisir son visage entre mes mains, elle disparut comme une bulle de savon... Flop !

Je pus alors me relever. Tout était redevenu normal. Mais le corps du hérisson avait disparu. Tremblant encore d'émotion, de joie contenue et de surprise, émerveillé, je revins sur mes pas dans le sens où la voiture avait poursuivi son chemin. J'aperçus alors, au centre dans le soleil levant, la silhouette qui se précisa peu à peu, d'un jeune homme dont je distinguai bientôt les grands yeux bleus, au milieu d'un visage d'enfant encadré d'une magnifique chevelure blonde largement ondulée. Totalement éberlué, il parlait seul : « C'est pas possible, c'est pas possible ! » répétait-il...

« Qu'est-ce qui n'est pas possible ? » demandai-je, quand il fut à ma portée. « Vous êtes souffrant ? »

« Non ! Mais je devrais être mort ! Je devrais être mort !... ma GTI est franchement enroulée autour d'un platane, à quelques centaines de mètres d'ici, et je n'ai rien vu, rien senti, je n'ai pas une égratignure, je ne comprends rien...

Sur le siège à ma place, gît un hérisson.

Lucien FUHRER

DOSSIER

La vitesse et la violence routière

Intervention de Geneviève JURGENSEN à l'Assemblée nationale le 21 octobre 1993 lors des 3^e rencontres parlementaires sur la route et la sécurité routière organisées et présidées par Jean-Paul FUCHS, Député du Haut-Rhin, Président du Groupe d'études sur la route et la sécurité routière de l'Assemblée nationale.

Nous sommes des ennemis acharnés de la vitesse et nous sommes totalement libres contrairement aux partisans de la vitesse. Nous n'avons donc aucun intérêt à nous opposer à la vitesse si ce n'est l'espoir de voir des vies sauvées. Monsieur CHICH évoquait tout à l'heure les lobbies, et c'est important parce qu'il faut savoir identifier ses ennemis. Il en existe plusieurs et on ne peut les répertorier tous. Mais ces lobbies changent en fonction de leurs intérêts.

Un de ces lobbies importants pour le moment est l'industrie automobile. Si l'Allemagne par exemple ne veut pas faire mieux que conseiller une vitesse sur une partie de son réseau autoroutier, c'est que l'industrie automobile y est extrêmement importante et que ses intérêts pèsent dans l'économie. L'industrie automobile répond encore à une demande de moteur puissant. Pourtant, on sent déjà chez Renault les traces d'une préoccupation à l'égard de la vitesse au travers d'une politique prémonitoire de commerce.

D'autre part, les assureurs constituent eux aussi un lobby. AXA, par exemple, publiait tous les deux ans jusqu'en 1984 des chiffres indiquant combien de dommages au tiers les compagnies d'assurance paient selon la catégorie de véhicule, ces catégories allant des puissances les plus faibles aux puissances les plus fortes. La différence de dommage au tiers allait de 1 à 9, c'est-à-dire qu'on payait par exemple 100 francs pour la voiture la moins puissante et 900 pour la voiture la plus puissante. Or les primes d'assurance ne reflètent absolument pas cet éventail. Finalement les écrasés paient pour les écraseurs. Depuis 1984, ordre a été donné de ne plus publier ces chiffres.

La presse représente aussi parfois un lobby. Monsieur CHICH évoquait le magazine Sciences et Vie. C'est important d'expliquer pourquoi car *a priori* ce magazine n'a aucun intérêt à aller raconter que la vitesse ne tue pas. C'est très mauvais pour son image. Il faut savoir que Sciences et Vie appartient au groupe Excelsior qui est lié à l'Automobile Club de l'Ouest avec qui il coédite l'Action Automobile. Celui-ci s'inquiète aujourd'hui de voir à quel

point il perd des adhérents et se propose ainsi de s'occuper des petits. Le critérium des jeunes pilotes de l'Automobile Club de l'Ouest dont les pistes sillonnent les routes du Grand Ouest depuis 1957 a éveillé des millions d'enfants aux règles de la sécurité routière. Toutefois ces enfants s'y sont amusés au volant de répliques de Ferrari. Nous voulons que les gros excès de vitesse soient sanctionnés comme des délits dans le barème du permis à points et non pas comme de simples contraventions. Nous voulons que l'environnement dans lequel circulent les voitures soit adapté à la vitesse réclamée. Nous voulons aussi que la vitesse des poids lourds fasse l'objet de contrôles fréquents. Nous voulons que les juges renoncent au permis de conduire aménagé et proposent à la place que le prévenu équipe son véhicule d'une boîte noire qui sera régulièrement contrôlée pendant toute la période de la sanction. Nous voulons bien sûr que l'Allemagne harmonise sa réglementation avec celle de ses partenaires européens.

Mais nous voulons aussi que la société des autoroutes françaises cesse de raconter que l'autoroute tue quatre fois moins que le reste du réseau car elle compare des choses incomparables. Ce ne sont pas les mêmes usagers qui empreintent les mêmes réseaux. En effet, sur les autoroutes, il n'y a pas de piétons et de cyclistes. Nous demandons très solennellement que cette publicité mensongère cesse, faute de quoi nous pourrions examiner la possibilité de faire un procès. Enfin, nous aimerions que les assureurs proposent de façon optionnelle des contrats extrêmement attractifs à ceux qui volontairement accepteraient en échange de ces contrats avantageux de poser une boîte noire sur leur moteur.

En conclusion, je dirai que de même que sur un trottoir on ne distingue pas entre les bons et les mauvais marcheurs, de même sur la route, nous ne distinguons pas entre les bons conducteurs et les mauvais. Nous avons des compagnons de route qui sont agréables et d'autres qui sont tragiquement menaçants.

Geneviève JURGENSEN

Attention ! Vie fragile

Refusons la violence et la négligence

JOURNÉE MONDIALE DE LA SANTÉ — 7 AVRIL 1993

La violence sur la route fait 700 000 morts chaque année dans le monde.

Selon l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), environ 700 000 personnes meurent chaque année des suites de la violence que provoquent sur les routes du monde entier les motocyclettes, les voitures, les autocars et les camions. En outre, on estime à 10-15 millions le nombre des blessés. Ce lourd tribut représente un tué toutes les cinquante secondes et un blessé toutes les deux secondes quelque part dans le monde.

Les experts affirment que les pays en développement sont les plus durement touchés, car on y dénombre les deux-tiers des cas mortels, soit 500 000 décès par an. Pis encore, les taux de mortalité sont en augmentation, comme l'indiquent les exemples suivants : — une enquête révèle que dans 18 pays en développement la mortalité sur les routes s'est accrue de 13 % soit plus de 26 000 décès, en un peu plus d'une décennie.

Dans les pays industrialisés, le nombre des accidents mortels de la route est estimé à 200 000 par an. Bien qu'encore élevé, il aurait amorcé un déclin. Ainsi, par exemple : — dans 13 pays, la mortalité sur la route a diminué de 18 % en dix ans, ce qui représente 88 000 décès de moins. Pour ne citer que deux pays : aux États-Unis d'Amérique, le nombre de décès a baissé de 8 %, tombant de 51 153 à 47 093 et au Royaume-Uni, il a diminué de 26 %, tombant de 6 831 à 5 050 en l'espace d'une décennie.

Les experts de la santé publique attribuent cette baisse à l'amélioration du réseau routier, à une meilleure conception des véhicules, à l'abaissement des limites de vitesse, aux ceintures de sécurité, à la répression de l'alcoolisme au volant et à une amélioration lente mais constante de la courtoisie chez les conducteurs.

Y ont également contribué les mesures dites « d'apaisement de la circulation », à savoir la construction de giratoires et de ralentisseurs, qui obligent les conducteurs à réduire leur vitesse.

De telles mesures ont permis de réduire la mortalité chez les piétons de 70 % au Danemark et d'environ 60 % en France et aux États-Unis. Si ces mesures étaient appliquées à l'échelle mondiale, les experts pensent que le nombre des décès sur la route diminuerait de 100 000 par an. Ces faits parmi d'autres, provenant des résultats d'enquêtes, sont mis en relief dans le cadre de la Journée Mon-

diale de la Santé qui est célébrée chaque année, le 7 avril. Le slogan choisi pour 1993 est « Attention, vie fragile... Refusons la violence et la négligence ». Son but est de donner l'alerte face à l'augmentation des traumatismes sur la route, à domicile et sur les lieux de travail.

Les accidents provoqués par des véhicules à moteur représentent environ 20 % de la mortalité due à des causes extérieures telles que traumatismes, intoxications et actes de violence tant chez les sujets masculins que chez ceux de sexe féminin.

Dans l'ensemble, le risque d'être tué par un véhicule à moteur est plus faible dans les pays en développement, car ils sont moins motorisés. Néanmoins, comme les normes de sécurité routière y sont médiocres, ces pays comptent de 20 à 50 fois plus de décès par véhicule que les pays industrialisés.

Par exemple :

— parmi 33 pays développés ou en développement étudiés, l'Éthiopie, qui compte un véhicule pour 1 000 habitants, a recensé 151 décès pour 10 000 véhicules, soit le plus mauvais résultat obtenu par le monde pour la sécurité routière. Le Rwanda et la Papouasie-Nouvelle-Guinée, pays qui comptent chacun quatre véhicules pour 1 000 habitants, ont signalé 115 et 69 décès respectivement, ce qui les place au 32^e et 31^e rangs.

— à titre de comparaison, les États-Unis d'Amérique, qui sont le pays du monde le plus motorisé, avec 771 véhicules pour 1 000 habitants, n'ont signalé que 2,5 décès pour 10 000 véhicules, ce qui constitue le meilleur résultat enregistré en matière de sécurité routière.

Les normes de sécurité pour les pays d'Europe orientale, dont le niveau est environ cinq fois plus bas qu'ailleurs en Europe, sont analogues à celles des pays en développement. A mesure qu'augmente le nombre des propriétaires de véhicules, il en va de même pour les décès sur la route. C'est ainsi qu'en Pologne, le nombre des tués est passé de 4 688 à 7 333 de 1985 à 1990, soit une augmentation de 56 %.

Selon les statistiques les plus récentes disponibles à l'OMS, Le Venezuela a notifié la mortalité la plus élevée pour le sexe masculin, avec 44,4 pour 100 000 habitants, ajustée en fonction de l'âge et la Nouvelle-Zélande pour le sexe féminin, avec 13,3. Malte a notifié la mortalité la plus basse à la fois pour le sexe masculin, 2,0 et pour le sexe féminin, 0,9.

LES JEUNES ET LES PIÉTONS D'ABORD

Les victimes des accidents mortels de la circulation routière sont surtout des jeunes :

— selon la Base de données internationale sur la circulation routière et les accidents, qui se trouve en Allemagne, les taux de mortalité pour le groupe d'âge 15-44 ans en Allemagne, en Australie, aux États-Unis d'Amérique, en France, au Japon et au Royaume-Uni atteignent au moins le double de ceux enregistrés pour n'importe quel autre groupe d'âge dans 21 pays.

— dans les pays en développement, les enfants de moins de 15 ans représentent 20 % de toutes les victimes des accidents mortels de la circulation routière, soit deux fois plus que dans les pays industrialisés.

Ce sont aussi les jeunes qui subissent le plus de traumatismes par suite des accidents de la circulation :

— les chiffres relatifs à 18 pays d'Europe montrent que les taux enregistrés en 1989 pour les traumatismes dans

le groupe d'âge 15-24 ans sont au moins trois fois plus élevés que pour tout autre groupe.

D'autre part, les victimes de la violence sur les routes sont aussi, et beaucoup trop souvent, les piétons :

— dans les pays industrialisés, environ 20 % de toutes les personnes tuées sur les routes sont des piétons.

— dans les pays en développement, le nombre des piétons tués est beaucoup plus élevé. En Asie du Sud-Est et en Amérique latine, ils représentent environ 30 % des décès sur la route ; dans le Pacifique occidental et en Afrique, environ 40 % ; dans les Caraïbes, environ 45 % ; enfin dans la Méditerranée orientale, environ 50 %.

— Monsieur Andrew DOWNING, qui dirige la Section de la sécurité routière outre-mer aux Laboratoires de recherche sur les transports du Royaume-Uni, observe à ce sujet : « la négligence à l'égard des droits des piétons dans la planification et la conception des routes, jointe aux vitesses élevées, sont parmi les principales raisons du massacre des piétons ».

Les taux de mortalité élevés, surtout chez les jeunes conducteurs, sont imputables en grande partie au fait qu'ils

prennent la route sous l'influence de l'alcool. Le nombre de ceux qui agissent ainsi est encore plus grand dans les pays en développement, où la population n'est que peu ou pas sensibilisée au rapport qui existe entre la boisson et le volant.

Des études hospitalières ont par exemple montré, que le taux d'alcool dans le sang dépassait la limite légale chez 85 % des conducteurs tués en Papouasie-Nouvelle-Guinée. A titre de comparaison, dans les pays où des campagnes d'éducation visant le grand public ont mis en évidence le lien entre la consommation d'alcool et la conduite des véhicules, comme c'est le cas à Singapour et au Royaume-Uni, ce chiffre n'est que de 20 %.

Selon le Dr Anthony RYAN, de l'université d'Adélaïde, en Australie, son pays table en grande partie sur la dissuasion au moyen d'une opération « hautement visible » obligeant des conducteurs choisis au hasard à subir un alco-test. « Le but est d'accroître le risque d'être repéré », explique-t-il « à tel point que le conducteur n'ose plus courir ce risque ».

L'ERREUR HUMAINE N'EST PAS SEULE EN CAUSE

L'erreur humaine, qu'elle soit commise à dessein ou non — dépassement des vitesses limites, dépassement de véhicules dans des conditions illégales, non respect de la signalisation — est fréquemment mise en cause dans les accidents de la route. Cependant, la faute est aussi ailleurs, par exemple dans les pressions exercées sur les conducteurs de poids lourds pour qu'ils respectent les délais de livraison, de sorte qu'ils restent au volant beaucoup trop longtemps sans prendre de repos.

Les experts mettent aussi en cause ce qu'ils appellent les routes « piégées » : celles qui sont mal conçues, mal éclairées et où la signalisation au sol est défectueuse. D'autre part, bien que les constructeurs aient accru la sécurité dans les véhicules, ceux-ci sont de plus en plus rapides et capables d'atteindre des vitesses dépassant les limites fixées à 110-130 km/h.

En 1967, par exemple, 10 % seulement des voitures construites en France pouvaient atteindre la vitesse de 150 km/h ; en 1987, 75 % des voitures pouvaient le faire.

La publicité met l'accent sur la vitesse et la puissance du moteur.

Selon les experts de l'OMS, la ceinture de sécurité s'est révélée être la mesure la plus efficace pour sauver des vies humaines. Se conformant à la législation adoptées en 1983, 90 % des automobilistes du Royaume-Uni bouclent la ceinture. Il en est résulté une baisse de 25 % des accidents mortels.

Comme autre mesure, les experts recommandent aux pays de fixer des objectifs pour réduire la violence sur les routes. Les pays qui l'ont fait jusqu'à présent sont les États-Unis, la France, la Finlande, le Japon, le Kenya, la Malaisie, les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Le but est de réduire le nombre des victimes de 25 à 50 % en une dizaine d'années.

Le Professeur Murray MACKAY, professeur de mécanique pour la sécurité routière à l'Université de Birmingham, au Royaume-Uni, remarque à ce sujet : « dans les années soixante, on mettait tout sur le dos des "fous du volant". Nous avons fait beaucoup de chemin depuis ».

Conducteur ou pilote

Faut-il favoriser le pilotage sur circuit pour les jeunes ?

Question de la rédaction *Auto-Moto* à Pierre-Emmanuel BARJONNET et Jean-Pascal ASSAILLY, psychologues de l'INRETS (Institut National de Recherches sur les Transports et leur Sécurité).

Auto-Moto : *en favorisant certains sports ou le pilotage sur circuit, ne pourrait-on pas détourner ces jeunes de comportements risqués sur la route ?*

Pierre-Emmanuel BARJONNET : c'est une idée souvent émise. Les jeunes exprimant une pulsion dangereuse, mais normale à leur âge, on veut dévier cette pulsion vers un terrain mieux contrôlé. De même qu'on propose le karaté

à certains jeunes en espérant que la violence exprimée sur un tatami ne s'exprimera plus dans la rue.

Difficile de prédire le résultat.

Nous avons une étude qui conclut que les jeunes qui pratiquent la compétition ont plus d'accidents que les autres.

(*Auto-Moto* n° 124 mars 1993

Jean-Pascal ASSAILLY

les jeunes et le risque juin 1992

Éditions Vigot ou demander à l'INRETS

voir aussi Pondération n° 22 page 9

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

4, Cité Joly - 75011 PARIS

Tél. : 48-06-91-91 - Télécopie : 48-06-91-90

(Association loi 1901)

Association titulaire d'un compte d'association à la Fondation de France n° 60 0750

Monsieur ou Madame
Député du Département de.....
Assemblée Nationale
Palais-Bourbon
126, rue de l'Université
75007 PARIS

Le1994

Monsieur ou Madame le Député,

En qualité d'adhérent (e) de la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE, je me permets d'appeler votre attention sur le problème suivant :

Votre Assemblée va prochainement être amenée à voter pour ou contre un projet de loi créant un délit de grand excès de vitesse.

Vous savez comme nous que de toutes les délinquances, la délinquance routière est de loin la plus meurtrière et que la vitesse excessive est en cause dans la moitié des accidents mortels.

Notre association, qui œuvre avec acharnement pour la sécurité routière depuis sa création en 1983, a toujours combattu la vitesse.

Le projet de loi dont sont saisis les parlementaires ne pourra, s'il est voté, que sauver des vies par centaines.

Dans le cas contraire, nous verrions avec désolation reculer le progrès, et les parlementaires prendraient l'effroyable responsabilité d'envoyer à la mort, aux blessures et aux handicaps un nombre croissant d'usagers.

Nous vous écrivons donc pour attirer avec force votre attention sur le caractère crucial de ce vote.

Rares sont les lois qui peuvent sauver des vies.

Je vous remercie de votre attention et je vous prie de croire, Monsieur ou Madame le Député, en l'assurance de ma profonde considération.

Signature

Expéditeur

Nom, Prénom :

Adresse :

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

4, Cité Joly - 75011 PARIS
Tél. : 48-06-91-91 - Télécopie : 48-06-91-90

(Association loi 1901)

Association titulaire d'un compte d'association à la Fondation de France n° 60 0750

Monsieur ou Madame
Député du Département de.....
Assemblée Nationale
Palais-Bourbon
126, rue de l'Université
75007 PARIS

Le 1994

Monsieur ou Madame le Député,

En qualité d'adhérent (e) de la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE, je me permets d'appeler votre attention sur le problème suivant :

Votre Assemblée va prochainement être amenée à voter pour ou contre un projet de loi créant un délit de grand excès de vitesse.

Vous savez comme nous que de toutes les délinquances, la délinquance routière est de loin la plus meurtrière et que la vitesse excessive est en cause dans la moitié des accidents mortels.

Notre association, qui œuvre avec acharnement pour la sécurité routière depuis sa création en 1983, a toujours combattu la vitesse.

Le projet de loi dont sont saisis les parlementaires ne pourra, s'il est voté, que sauver des vies par centaines.

Dans le cas contraire, nous verrions avec désolation reculer le progrès, et les parlementaires prendraient l'effroyable responsabilité d'envoyer à la mort, aux blessures et aux handicaps un nombre croissant d'usagers.

Nous vous écrivons donc pour attirer avec force votre attention sur le caractère crucial de ce vote.

Rares sont les lois qui peuvent sauver des vies.

Je vous remercie de votre attention et je vous prie de croire, Monsieur ou Madame le Député, en l'assurance de ma profonde considération.

Signature

Expéditeur

Nom, Prénom :

Adresse :

L'alcool au volant

Depuis le 11 juillet 1994 le taux maximal légal de l'imprégnation alcoolique au volant est de 0,70 g/l dans le sang. En moyenne, 2 à 3 % des conducteurs ont un taux d'alcoolémie égal ou supérieur au taux maximal autorisé pour la conduite d'un véhicule. Si ce chiffre subit des variations importantes suivant les heures et les jours de la semaine, il reste tout de même très important, car ces conducteurs sont impliqués dans 40 % des accidents mortels. Les nuits de vendredi ou samedi (vers 2 ou 3 heures du matin) 25 à 30 % des conducteurs en circulation ont bu trop d'alcool. Une limitation stricte de l'alcoolémie au volant est admise et reconnue par une large majorité de l'opinion. Toutefois cette prise de conscience ne s'est pas réellement traduite par une modification du comportement commun à l'ensemble des automobilistes, buveurs occasionnels impliqués dans de nombreux accidents parce que l'on a tendance à assimiler alcool au volant et alcoolisme !

Nombreuses sont les personnes susceptibles de conduire avec un taux d'alcoolémie trop élevé : le jeune ayant passé la soirée en discothèque, l'homme d'affaires après un déjeuner de travail, le père de famille après un dîner d'anniversaire, l'employée après un « pot » entre collègues ou le sportif après une « troisième mi-temps »...

Le conducteur, sous l'emprise de l'alcool a un comportement dégradé par rapport au conducteur sobre, qui se traduit par une prise de risque plus importante : vitesse excessive, agressivité, non port de ceinture de sécurité ou de casques, réflexes diminués...

Les effets de l'alcool sur le cerveau se traduisent par :

- une diminution de la faculté de perception du danger,
- des difficultés d'évaluation des distances,
- une diminution de la sensibilité à la couleur rouge,
- des difficultés d'adaptation de la vue aux changements de lumière,
- une diminution de l'attention et de la capacité de réaction,
- une perturbation du sens de l'équilibre,
- une réduction du champ visuel.

On estime que la durée moyenne du temps de réaction dans des conditions normales est évaluée à une seconde environ. En cas d'alcoolémie même légère, le temps de réaction atteint environ 1,5 seconde. Ainsi, un véhicule roulant à 90 km/h parcourt 25 mètres en une seconde et 37 mètres en 1,5 seconde. Ce sont ces 12 mètres qui peuvent sauver une vie !

Alcoolémie	Risque d'accident mortel
0,5 g/l	× 2
0,7 g/l	× 5
0,8 g/l	× 10
1,2 g/l	× 35
2 g/l	× 80

La fatigue ou l'absorption de médicaments peuvent augmenter les effets de l'alcool.

Les effets de l'alcool se font sentir longtemps. L'alcool s'élimine lentement. En effet, l'organisme (principalement le foie) élimine environ 0,15 g d'alcool par heure.

Il n'existe pas de « contrepoison » : ni le café, ni le sucre, ni l'aspirine ne diminuent les effets de l'alcool. Les « trucs » ne marchent pas !!!

LES SANCTIONS

Sanctions encourues :

De 0,7 g/l à 0,8 g/l : c'est une contravention

- suspension du permis de conduire jusqu'à 3 ans,
- amende de 4^e classe jusqu'à 5 000 F.,
- retrait sur le permis de 4 points.

A partir de 0,8 g/l : c'est un délit.

ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION

1954 : Loi autorisant la recherche du taux d'alcoolémie dans le sang du conducteur en cas d'accident grave.

1959 : Ordonnance du 15 décembre permettant de sanctionner la conduite en état d'ivresse manifeste mais aussi sous l'empire d'un état alcoolique.

1965 : Loi du 18 mai autorisant le dépistage, par l'air expiré, de l'imprégnation alcoolique des conducteurs lors d'infractions (alcootest).

1970 : Loi du 9 juillet, applicable le 1^{er} octobre, fixant les seuils du taux d'alcoolémie des conducteurs à :

- 0,80 g/l de sang pour la contravention,
- 1,20 g/l de sang pour le délit,

1978 : Loi du 12 juillet portant sur la prévention de la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique et sur les conditions d'organisation des opérations de dépistage préventif (cette loi a eu un effet global immédiat : - 19 % du nombre de tués en juillet et - 9 % en 6 mois. Ensuite, l'effet s'est estompé.

1983 : Arrêté de septembre modifiant le Code des assurances : la prime d'assurance est majorée jusqu'à 150 % pour le responsable d'un accident dans lequel l'alcool est en cause.

Loi du 8 décembre fixant à 0,40 mg/l d'air expiré ou 0,80 g/l de sang, le taux maximum d'alcool autorisé pour la conduite automobile. Le seuil du délit d'alcoolémie, fixé jusque-là à 1,20 g/l de sang, se situe désormais à 0,80 g/l.

1986 : Loi du 17 janvier instituant la possibilité de retrait immédiat du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

1987 : Loi du 10 juillet : renforcement des peines en cas d'alcoolémie (confiscation du véhicule en cas de récidive entre autres). Loi du 30 juillet 1987 interdisant toute publicité en faveur de boissons alcoolisées ayant un rapport avec les véhicules à moteur.

1989 : Loi du 10 juillet instituant le permis à points (et renforce ainsi les peines encourues).

En cas de récidive (délit d'alcoolémie et d'homicide ou blessures involontaires), l'intéressé ne pourra solliciter un nouveau permis de conduire avant l'expiration d'un délai de 10 ans, sous réserve qu'il soit reconnu apte après examen médical déjà prévu dans la loi de 1983.

1990 : Loi du 31 octobre portant sur les contrôles d'imprégnation alcoolique à l'initiative des forces de police.

1994 : Décret de juillet abaissant le seuil d'alcoolémie maximum autorisé à 0,7 g/l d'alcool dans le sang (ou 0,35 mg/l d'air expiré).

Le seuil du délit d'alcoolémie reste fixé à 0,80 g/l (ou 0,40 mg/l d'alcool par litre d'air expiré).



— Non, merci, plus rien, je conduis.

Au Japon

12-19 avril ou la semaine officiellement consacrée à la sécurité routière, opération nationale de grande envergure à laquelle participent le secteur public comme le secteur privé : l'état, les préfectures, les municipalités, les écoles, les comités d'entreprise, les associations, les constructeurs de voitures, etc.

Les moyens et les initiatives mis en œuvre à l'occasion de cette entreprise sont impressionnants. J'habitais à ce moment-là dans la périphérie d'une petite ville et voici ce que j'ai recensé :

— des hélicoptères font régulièrement des rondes en rap-pelant par haut-parleur, les grandes règles de sécurité rou-tière,

— tous les cartables (forme standard) des écoliers sont recouverts d'une toile jaune portant l'inscription « sécurité routière »,

— les fonctionnaires municipaux (ainsi que les chauffeurs de bus ou taxi) portent un badge semblable,

— mais surtout, les ponts, les grandes artères jusqu'aux petites rues sont jalonnés d'innombrables banderoles de tis-sus qui, de la sommation au conseil évoquent les grands principes de sécurité routière. Elles s'adressent souvent aux conducteurs mais aussi aux piétons et aux cyclistes, tels « fermons nos ceintures », « attention à la vitesse », « arrê-tons le parking sauvage », « traversons au bon endroit, au bon moment », « pas d'alcool au volant » et autres, mais le leitmotiv qui revient le plus fréquemment est « conser-vons les bonnes manières sur la route ».

A ce propos, l'obéissance et la politesse des Japonais sont parfois à l'étranger objet de moquerie, or, il est certain que ce sont les meilleurs atouts pour lutter contre les incon-

véniens qu'engendre l'étréitesse — grand problème, ici — et en matière de route (comme dans la vie quotidienne), les « bonnes manières » sont nécessaires pour pallier la médiocrité des infrastructures routières par exemple.

Ces banderoles sont disposées partout : à la ville, à la cam-pagne, sur les autoroutes et en très grand nombre. Elles sont « signées » par un commissariat de quartier, une ville, un ministère, une entreprise locale, une association...

Les garagistes et vendeurs de voitures arborent de grands posters tels « nous aimons les personnes qui ferment leur ceinture ».

Les constructeurs de véhicules sponsorisent des minuscules flashs sur la sécurité routière à la télévision.

C'est aussi l'occasion pour les écoles, les mairies, les clubs de troisième âge d'organiser des cours, concours ou con-férences sur la sécurité.

Enfin, l'ensemble des médias, locaux et nationaux rappor-tent systématiquement toutes sortes d'initiatives réalisées durant cette semaine.

Une autre semaine est consacrée à la sécurité routière en automne, soit 15 jours par an de mobilisation réelle de l'état au particulier.

Quelques chiffres sur la situation routière pour l'année 1991 :

Population totale : 124 millions d'habitants (soit le double de la France).

Nombre de tués : 11 105 morts.

Nombre de blessés : 810 245 personnes.

Nombre d'accidents : 662 388.

Muriel BRACHET

Aux U.S.A.

Je suis Français, vivant aux États-Unis depuis huit ans et je reviens en France de temps en temps pour les vacances.

Je viens de passer 10 jours et ce fut terrible. Toute ma famille habite dans la région d'Angers donc quand j'arrive à Paris-Orly, je loue une voiture (petite) et je prends l'auto-oute direction Angers. A chaque fois que je reviens en France, j'ai peur de conduire, pourtant je suis un très bon conducteur, 20 ans sans accident. Je n'ai pas peur de moi mais des autres, mais cette fois-ci fut terrible. Les Fran-çais sont complètement fous (avec un grand F), incons-cients. Je ne comprends pas ce pouvoir d'avoir une voi-ture puissante et de dire je suis le plus fort, je roule à 180 km/h. J'ai vu des choses à tout instant : queue de poisson à 150 km/h ou presque pousser l'autre devant à 180 km/h pour que l'autre se range, plus de 100 km/h en ville alors que le danger est supérieur (les enfants) et d'autres encore, d'autres c'est la roulette russe au volant. Il faut des mesures très sévères, la voiture est un moyen de locomotion pratique et non un abattoir. Pourquoi ne pas bloquer les moteurs des voitures à 130 km/h, instal-ler des mouchards à l'intérieur des voitures et une visite tous les trois mois chez la police de la route (plus de tri-

cherie), limitation en ville à 50 km/h partout, prison, sus-pension à vie du permis, forte amende.

Ici en Amérique, les Américains sont très responsables et obéissants. Les routes ici sont sûres, limitation sur auto-oute à 55 miles/h = 86 km/h et en ville à 35 miles = 48 km/h et la police est très sévère. Entre Phi-ladelphia et New York (160 km) je vois la police de la route environ 10 fois, 5 miles au-dessus de la vitesse normale, c'est le tribunal et votre assurance est plus chère, plus amende, récidive 3 fois, suspension de six mois à un an.

Quand l'école commence, de 7 h 30 à 17 h 30, la limita-tion est de 15 miles/h, les bus transportant les enfants sont prioritaires et quand ils s'arrêtent, interdiction de les dépas-ser. Si un enfant traverse par malchance, pas d'accident (très très bonne loi).

Il faut des mesures sévères, je ne veux pas mourir à cause de ces assassins, aussi je vois des pères de famille rouler à plus de 150 km/h avec leurs enfants à bord !...

Marc PAUVERT
Philadelphia — USA

Bilan de la Sécurité Routière en 1993

Les chiffres de 1993 :

- 137 500 accidents corporels,
 - 9 052 tués à 6 jours,
 - 9 568 tués à 30 jours,
 - 189 020 blessés dont 43 435 graves,
 - taux de tués sur autoroutes aux 100 millions de kilomètres parcourus : 0,7,
 - taux de tués sur routes nationales aux 100 millions de kilomètres parcourus : 2,8,
 - circulation sur le seul Réseau national : + 3,3 %,
 - parc de véhicules immatriculés au 31 décembre 1992 : 28 979 000 « quatre roues » et 997 000 motocyclettes.
- Le coût de l'insécurité routière est estimé à 121,4 milliards de francs en 1993.

Un bilan en vies épargnées en faible amélioration par rapport à 1992

L'année 1993 se termine sur un bilan contrasté : si les nombres d'accidents corporels (137 500) et de blessés (189 020) évoluent à la baisse par rapport à l'année 1992 (respectivement - 4,1 % et - 4,6 %, soit dans des proportions légèrement supérieures à celles constatées en 1992 par rapport à 1991), le nombre des tués n'évolue par contre que faiblement à la baisse (- 0,3 %) pour atteindre 9 052 tués soit un gain de 31 vies épargnées par rapport à 1992. On peut même parler de stagnation, 1992 ayant été une année bissextile. La gravité des accidents (en tués pour 100 accidents corporels), après une baisse en 1992, augmente à nouveau ; sa valeur n'a jamais été aussi élevée depuis 20 ans (6,58).

Au cours de cette période, la circulation, mesurée sur le seul Réseau national, a progressé de 3,3 %, à comparer à 1992 où elle n'avait augmenté que de 1,8 %.

Le permis à points et la tenue du Comité interministériel de Sécurité Routière

C'est le développement des effets du permis à points et l'annonce, puis la tenue, du Comité interministériel de Sécurité Routière en décembre dernier qui ont marqué l'année 1993.

Trois périodes peuvent être distinguées.

La première, de janvier à avril : les gains que l'on peut attribuer au permis à points continuent à s'accumuler mais avec une ampleur moindre que lors des premiers mois de son application ; le nombre de tués diminue de 6,7 % par rapport à la même période de 1992. On perçoit un tassement de ses effets.

La seconde, de mai à septembre : l'érosion des gains est progressive de mai (+ 0,8 % pour le nombre de tués) à juillet-août où l'évolution du nombre de tués culmine respectivement à + 11,9 % et + 11,5 % ; le mois de septembre, avec une dégradation de moindre ampleur (+ 2,4 %), semble annoncer une reprise proche de l'évolution favorable. Il est vrai qu'au cours de cette période, juillet et août subissent une comparaison en leur défaveur avec les mois identiques de l'année précédente où d'excellents résultats avaient été enregistrés. La comparaison avec les mois de juillet et août 1991 ramène ces chiffres à + 1,4 % et - 12,5 % respectivement. Enfin, la troisième période, d'octobre à la fin de l'année, a été marquée par des conditions météorologiques, dont les effets ont été très favorables à la sécurité routière, principalement en novembre, et aussi, malheureusement, par l'accident de Miranbeau dont on peut estimer que le choc émotionnel qu'il a suscité, a pu contribuer à modérer un temps le comportement des usagers, induisant ainsi une baisse passagère des accidents de la route. La remontée des indicateurs en décembre, tous à la hausse (+ 1,6 % pour les accidents corporels, + 1,9 % pour les tués et 2,4 % pour les blessés), souligne bien la fragilité

des acquis et l'incidence éphémère d'événements qu'ils soient de nature météorologique ou directement liés à des accidents graves.

IL CONVIENT D'EXAMINER, SUIVANT DIFFÉRENTES TYPOLOGIES, LES RÉSULTATS DE 1993

L'évolution est plus favorable en milieu urbain qu'en rase campagne

En milieu urbain, tous les indicateurs évoluent favorablement sur l'ensemble de l'année : le nombre des accidents corporels diminue de 6,5 %, celui des tués de 2,2 % et celui des blessés de 7 % par contre en rase campagne, l'époque des fortes baisses vécues l'an passé semble provisoirement révolue ; les indicateurs sont tous en dégradation : + 1,4 % pour les accidents corporels, + 0,6 % pour les tués, + 0,1 % pour les blessés.

Légère dégradation sur les routes départementales

Les routes départementales sont, parmi les différents réseaux, le seul où l'ensemble des indicateurs se dégradent légèrement (variant de + 0,1 % à + 0,5 %). Sur ce réseau, il convient de le rappeler, survient le quart du total des accidents corporels et la moitié du total des tués. Sur les autoroutes de liaison, l'augmentation de 10,7 % du nombre de tués est le reflet du bilan des accidents survenus sur l'A6 en septembre et sur l'A10 en novembre. Ce bilan est d'autant plus influencé par ce type d'accident que leur nombre est limité sur ce réseau.

Les plus fortes améliorations sont constatées dans les petites agglomérations

Comme on l'a vu plus haut, l'insécurité routière en agglomération diminue globalement. C'est néanmoins dans les petites villes de moins de 5 000 habitants que l'on observe la plus forte baisse du nombre de tués (- 6,4 %). La situation est plus contrastée dans les villes moyennes (20 000 à 100 000 habitants) et les villes de plus de 100 000 habitants où le nombre de tués est en augmentation (+ 2,5 % et + 3,6 % respectivement) mais où le nombre d'accidents corporels diminue plus fortement (- 9,5 % et - 5,8 %), ainsi que le nombre des blessés (- 10,3 % et - 6,6 %).

Amélioration de la sécurité routière la nuit, dégradation le jour

Pour la première fois depuis trois ans, le nombre de tués de nuit est inférieur à celui de jour (respectivement 4 516 et 4 536). On observe en effet pendant les tranches horaires nocturnes une diminution sensible en 1993 du nombre d'accidents corporels (- 5,9 %), celui des tués (- 2,8 %) et celui des blessés graves (- 6,1 %).

Poursuite de l'évolution favorable chez les motocyclistes

Ce sont les motocyclistes qui, parmi les usagers, ont incontestablement les meilleurs bilans : le nombre de tués (861) diminue de 8,9 %, celui des blessés graves de 5,8 % et celui des blessés légers de 9,4 %. Ce résultat encourageant confirme une tendance à la baisse notée en 1992 après six ans de hausse.

Dégradation chez les usagers de voitures de tourisme

En revanche, chez les usagers de voitures de tourisme, bien que le nombre d'accidents corporels et celui des blessés soient en baisse, celui des tués est en hausse (+ 1,9 %). Cette catégorie, il convient de le rappeler, pèse lourdement sur les bilans ; 64 % des tués l'ont été comme usagers de véhicules légers.

Forte amélioration dans la classe d'âge des 15 à 24 ans

S'agissant des jeunes de 15 à 24 ans, il faut noter la très nette amélioration observée. Les indicateurs varient de - 6,2 % pour le nombre de tués à - 7,8 % pour celui des blessés légers. Rapportée à son poids dans la population, cette catégorie présente un sur-risque qui a toujours été souligné. Cette tendance amorcée depuis plusieurs années ne ralentit pas, voire s'amplifie, contrairement aux autres classes d'âge. Une dégradation sensible de la situation des personnes de plus de 65 ans est par contre à souligner (+ 7,5 % de tués et = 0,4 % de blessés graves par rapport à 1992).

QUELS ÉLÉMENTS D'EXPLICATION PEUT-ON DONNER A CE BILAN ?

La lente montée en puissance du permis à points affecte sa crédibilité et son efficacité

1993 était attendue comme l'année de la consolidation du permis à points. La montée en puissance du système, jugée trop lente, a quelque peu contribué à éfrayer sa crédibilité vis-à-vis des usagers. C'est plus l'anticipation de son efficacité à venir que la constatation des points retirés qui a permis les bons résultats de sécurité routière observés jusqu'à la fin avril.

Les vitesses moyennes augmentent à nouveau sur tous les réseaux

Le comportement des usagers en matière de vitesse est extrê-

mement révélateur sur ce point : après avoir diminué de plusieurs kilomètres par heure au cours des quatre premiers mois d'application du permis à points, les vitesses moyennes ont lentement remonté sur tous les réseaux pour atteindre, dans le courant de l'été, des valeurs mesurées avant juillet 1992.

En définitive, les vitesses moyennes pratiquées et les taux de dépassement observés sont nettement à la hausse en 1993 comparés à 1992. Que ce soit de jour ou de nuit, pour les voitures de tourisme, les poids lourds ou les motocyclettes, une augmentation parfois de plusieurs kilomètres par heure est constatée sur la plupart des réseaux.

Le taux de port de la ceinture reste élevé

Si le comportement des usagers vis-à-vis de la vitesse, surtout en rase campagne, semble dériver quelque peu, il faut souligner la relative stabilité des taux de port de la ceinture, autre indicateur de comportement, qui est de l'ordre de 83 à 93 % sur les réseaux de rase campagne et de 60 à 80 % dans les villes du nord de la France.

Il est vrai que des efforts d'incitation restent encore à faire dans les villes de la partie sud du pays où parfois le taux ne dépasse pas 37 %. La décision de retenir un point pour défaut de port devrait faire évoluer ces valeurs dans un sens plus favorable.

Amélioration nette chez les jeunes motocyclistes

La situation des motocyclistes, on l'a vu plus haut, continue à s'améliorer. Mais une analyse plus détaillée montre que les gains ont surtout été obtenus parmi les jeunes motocyclistes de 18 à 24 ans. On note en effet des évolutions de 15,5 % pour le nombre de tués, - 9,5 % pour les blessés graves et - 15,3 % pour les blessés légers.

Quand on sait que cette catégorie d'âge supporte 40 % des tués et des blessés graves usagers de motocyclettes, ce bon bilan mérite d'être souligné ; il est sans doute le reflet de la prise de conscience de l'opinion sur les risques et la vulnérabilité présentée par cette catégorie d'usagers.

Bilan publié par la Sécurité Routière

BILAN 1993 ET BILAN DES VINGT PRÉCÉDENTES ANNÉES

	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
1973	270 618	- 1,4	15 636	- 5,9	-	-	374 661	- 3,5	5,78
1974	260 187	- 3,9	13 521	- 13,5	-	-	353 059	- 5,8	5,20
1975	258 201	- 0,8	13 170	- 2,6	105 316	248 414	353 730	+ 0,2	5,10
1976	261 275	+ 1,2	13 787	+ 4,7	102 059	255 392	357 451	+ 1,1	5,28
1977	257 698	- 1,4	13 104	- 5,0	101 907	252 998	354 905	- 0,7	5,09
1978	247 785	- 3,8	12 137	- 7,4	96 659	241 855	338 514	- 4,6	4,90
1979	253 208	+ 2,2	12 480	+ 2,8	99 084	248 834	347 918	+ 2,8	4,93
1980	248 469	- 1,9	12 543	+ 0,5	95 099	244 533	339 632	- 2,4	5,05
1981	239 734	- 3,5	12 428	- 0,9	90 973	243 316	334 289	- 1,6	5,18
1982	230 701	- 3,8	12 410	- 0,1	84 532	236 853	321 385	- 3,9	5,38
1983	216 139	- 6,3	11 946	- 3,7	79 447	221 987	301 434	- 6,2	5,53
1984	202 637	- 6,2	11 685	- 2,2	73 314	211 593	284 907	- 5,5	5,77
1985	191 132	- 5,7	10 448	- 10,6	66 925	203 874	270 799	- 5,0	5,47
1986	184 615	- 3,4	10 960	+ 4,9	63 496	195 507	259 003	- 4,4	5,94
1987	170 994	- 7,4	9 855	- 10,0	57 902	179 734	237 636	- 8,2	5,76
1988	175 887	+ 2,9	10 548	+ 7,0	58 172	185 870	244 042	+ 2,7	6,00
1989	170 590	- 3,0	10 528	- 0,2	55 086	180 913	235 999	- 3,3	6,17
1990	162 573	- 4,7	10 289	- 2,3	52 578	173 282	225 860	- 4,3	6,33
1991	148 890	- 8,4	9 617	- 6,5	47 119	158 849	205 968	- 8,8	6,46
1992	143 362	- 3,7	9 083	- 5,6	44 965	153 139	198 104	- 3,8	6,34
1993	137 500	- 4,1	9 052	- 0,3	43 535	145 485	189 020	- 4,6	6,58

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE VICTIMES PAR CATÉGORIES D'USAGERS

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
Piétons	Année 1993	1 131	6 039	15 947	21 986	4,89
	Année 1992	1 165	6 188	16 919	23 107	4,80
	Différence	- 34	- 149	- 972	- 1 121	+ 0,09
	Évolution	- 2,9 %	- 2,4 %	- 5,7 %	- 4,9 %	+ 1,9 %
Cyclistes	Année 1993	329	1 897	5 209	7 106	4,43
	Année 1992	348	1 874	5 272	7 146	4,64
	Différence	- 19	+ 23	- 63	- 40	- 0,21
	Évolution	- 5,5 %	+ 1,2 %	- 1,2 %	- 0,6 %	- 4,5 %
Cyclomotoristes	Année 1993	490	4 840	15 007	19 847	2,41
	Année 1992	504	5 224	16 353	21 577	2,28
	Différence	- 14	- 384	- 1 346	- 1 730	+ 0,13
	Évolution	- 2,8 %	- 7,4 %	- 8,2 %	- 8,0 %	+ 5,7 %
Motocyclistes	Année 1993	861	5 031	12 722	17 753	4,63
	Année 1992	945	5 343	14 049	19 392	4,65
	Différence	- 84	- 312	- 1 327	- 1 639	- 0,02
	Évolution	- 8,9 %	- 5,8 %	- 9,4 %	- 8,5 %	- 0,4 %
Usagers de voitures de tourisme	Année 1993	5 835	24 137	90 107	114 244	4,86
	Année 1992	5 725	24 634	94 004	118 638	4,60
	Différence	+ 110	- 497	- 3 897	- 4 394	+ 0,26
	Évolution	+ 1,9 %	- 2,0 %	- 4,1 %	- 3,7 %	+ 5,7 %
Usagers de poids lourds	Année 1993	136	475	1 535	2 010	6,34
	Année 1992	123	474	1 615	2 089	5,56
	Différence	+ 13	+ 1	- 80	- 79	+ 0,78
	Évolution	+ 10,6 %	+ 0,2 %	- 5,0 %	- 3,8 %	+ 14,0 %
Autres usagers *	Année 1993	270	1 116	4 958	6 074	4,26
	Année 1992	273	1 228	4 927	6 155	4,25
	Différence	- 3	- 112	+ 31	- 81	+ 0,01
	Évolution	- 1,1 %	- 9,1 %	+ 0,6 %	- 1,3 %	+ 0,2 %
Ensemble	Année 1993	9 052	43 535	145 485	189 020	4,57
	Année 1992	9 083	44 965	153 139	198 104	4,38
	Différence	- 31	- 1 430	- 7 654	- 9 084	+ 0,19
	Évolution	- 0,3 %	- 3,2 %	- 5,0 %	- 4,6 %	+ 4,3 %

* Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voitures, engins spéciaux...

ÉVOLUTION DU BILAN DES VICTIMES PAR CLASSES D'ÂGES

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
0-14 ans *	Année 1993	398	3 280	13 593	16 873	2,30
	Année 1992	418	3 418	13 874	17 292	2,36
	Différence	- 20	- 138	- 281	- 419	- 0,06
	Évolution	- 4,8 %	- 4,0 %	- 2,0 %	- 2,4 %	- 2,5 %
15-24 ans	Année 1993	2 453	14 039	47 051	61 090	3,86
	Année 1992	2 615	15 189	51 054	66 243	3,80
	Différence	- 162	- 1 150	- 4 003	- 5 153	+ 0,06
	Évolution	- 6,2 %	- 7,6 %	- 7,8 %	- 7,8 %	+ 1,6 %
25-44 ans	Année 1993	3 058	14 840	52 396	67 236	4,35
	Année 1992	3 030	15 046	54 594	69 640	4,17
	Différence	+ 28	- 206	- 2 198	- 2 404	+ 0,18
	Évolution	+ 0,9 %	- 1,4 %	- 4,0 %	- 3,5 %	+ 4,3 %
45-64 ans	Année 1993	1 656	6 790	22 043	28 833	5,43
	Année 1992	1 626	6 685	22 676	29 361	5,25
	Différence	+ 30	+ 105	- 633	- 528	+ 0,18
	Évolution	+ 1,8 %	+ 1,6 %	- 2,8 %	- 1,8 %	+ 3,4 %
65 ans et plus	Année 1993	1 477	4 448	10 076	14 524	9,23
	Année 1992	1 374	4 429	10 335	14 764	8,51
	Différence	+ 103	+ 19	- 259	- 240	+ 0,72
	Évolution	+ 7,5 %	+ 0,4 %	- 2,5 %	- 1,6 %	+ 8,5 %
Âge indéterminé	Année 1993	10	138	326	464	2,11
	Année 1992	20	198	606	804	2,43
	Différence					
	Évolution					
Ensemble	Année 1993	9 052	43 535	145 485	189 020	4,57
	Année 1992	9 083	44 965	153 139	198 104	4,38
	Différence	- 31	- 1 430	- 7 654	- 9 084	+ 0,19
	Évolution	- 0,3 %	- 3,2 %	- 5,0 %	- 4,6 %	+ 4,3 %

* AVERTISSEMENT : les usagers dont l'année de naissance correspond à l'année de l'accident sont comptabilisés dans la classe des "0-14 ans". Auparavant, ceux-ci figuraient dans la classe d'âge "indéterminée".

NOS ASSOCIATIONS DÉPARTEMENTALES

LOIRET

Promouvoir les zones 30 km/heure

Dans le numéro 21 de PONDÉRATION nous avons relaté l'action menée par le « collectif de la voie G — Rue de l'Avenir » pour obtenir la modification d'un projet de voirie du SIVOM d'Orléans : il s'agit d'une pénétrante à quatre voies (représentant 25 000 véhicules/jour) bordée de 27 ensembles d'immeubles, qui coupe le quartier St-Marc et la ville d'Orléans en deux (Nord-Sud), assurant le transit vers le troisième pont sur la Loire (Pont Thinat).

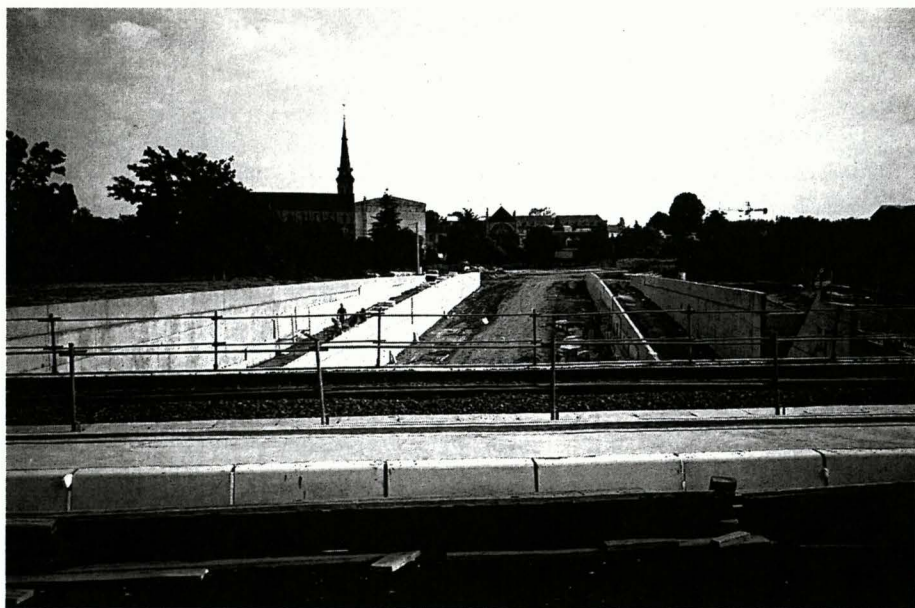
Le 2 juillet 1992 le tribunal administratif d'Orléans statuait sur notre demande de sursis à exécution. Malgré les conclusions favorables du commissaire du gouvernement, les juges refusaient le sursis à exécution. Il fut facile alors pour le SIVOM d'organiser une seconde enquête publique, modifiant le Plan d'occupation des sols. Malgré une large participation des riverains et des associations pour demander la réduction de 4 à 2 voies de circulation automobile, et la réservation de 2 couloirs bus, le commissaire enquêteur, retraité de la DDE, n'a tenu aucun compte des remarques des habitants et du travail de réflexion de nos associations. Il a tranché en donnant **un avis très favorable sans réserves** pour le projet. Les vices du système sont pleinement apparus : totale complaisance à l'égard du lobby routier et du pouvoir, fausse démocratie d'une enquête bidon, arbitraire du choix effectué par le maître d'œuvre, le SIVOM sous la pression des « bétonneurs » de la DDE. Les négociations ont repris après l'échec du recours administratif pour tenter d'obtenir des aménagements de sécurité routière. Cependant malgré de multiples déclarations

du maire en faveur du partage de la rue, de la protection des piétons, de la limitation de la place de la voiture en ville (Éditoriaux des magazines d'Orléans n°s 40 & 41) nos acquis restent faibles. Nous avons obtenu un terre-plein central de 1,50 m, un revêtement ACOVIL, une promesse d'interdire la voie aux poids-lourds, une onde verte pour limiter la vitesse à 50 km/heure, mais les plus grandes inquiétudes demeurent.

Cette voie, baptisée voie Jean-Zay, sera inaugurée le 20 juin 1994. De part et d'autre de la voie, 27 immeubles seront construits. A l'est de nombreux établissements scolaires, à l'ouest des terrains de sport existent déjà qui occasionneront la traversée de ces quatre voies par des enfants et adolescents. Nous n'avons aucune garantie concernant la limitation à 50 km/h. Seuls des feux sont prévus ainsi qu'une onde verte mais l'on sait à Orléans que les feux ne sont pas une protection..., surtout lorsqu'une ligne droite et une trémie favorisent l'accélération.

Il est désolant de constater que la Sécurité Routière n'est toujours pas intégrée de manière prioritaire dans tout projet de voirie nouvelle et que prévalent encore les impératifs pompidioliens de fluidité et de rapidité du trafic automobile, auquel on livre la quasi-totalité de l'espace urbain. Lorsque partout, dans les banlieues et dans les villes, au Bourget, au Vésinet, à Nantes, à Chambéry, on tend à limiter l'espace livré à l'automobile en zone résidentielle, ici, à Orléans on choisit en 1994 de construire une ZAC tout le long d'une voie à grand trafic, exposant les futurs résidents à toutes les nuisances dues à la pollution, au bruit, à l'insécurité routière. Enfin on laisse passer une excellente occasion d'influer sur les modes de transport urbain en refusant de réserver 2 voies aux bus, ce qui préparerait l'essor d'un tramway prévu pour l'an 2010. Encore une fois les ceillères de nos élus seront à l'origine d'une dégradation de notre qualité de vie.

En tout cas nous ne baissons pas encore les bras et nos associations revendiquent maintenant que le reste du quartier, c'est-à-dire les voies parallèles ou adjacentes à la voie Jean-Zay, soient mises en zone 30 km/h pour éviter qu'au moment de la saturation prévisible sur la voie rapide, le quartier soi-disant délesté par la nouvelle voie, ne soit de nouveau asphyxié par la circulation automobile.



Sur le chemin de l'école : du tribunal à l'action de prévention

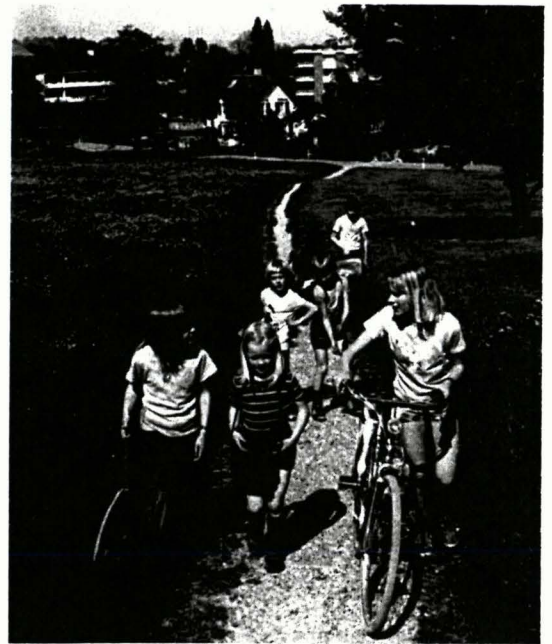
LES ACCIDENTS D'ENFANTS

La Ligue du Loiret a mené depuis sa création en 1986 une action continue pour obtenir par des pétitions, des audiences, des manifestations de rues — les plus efficaces ! — un certain nombre d'aménagements à la sortie des écoles.

Cependant c'est l'action en justice par la constitution de partie civile qui fait vraiment avancer les choses.

Deux accidents mortels dans le Loiret ont eu pour cause principale une obstruction des trottoirs ou des passages piétons empruntés par les enfants. Selon un rapport de l'INRETS, 35 % des accidents d'enfants se sont produits sur les passages piétons, 12 % à proximité d'un passage piéton. La présence de voitures en stationnement est particulièrement plus importante dans les accidents d'enfants (pour des raisons évidentes de visibilité réciproque entre conducteur et piéton, liés à la taille de l'enfant).

En France 58 % des accidents d'enfants surviennent dans des situations de visibilité réduite par les voitures en stationnement.



DEUX CAS PARTICULIERS

1 — Châtillon-sur-Loire

Vers 13 h 25 Marie-Lauriane quittait l'école pour rejoindre le domicile familial en empruntant le trottoir de la rue de la Marne. Comme la totalité du trottoir et presque la moitié de la chaussée étaient obstruées par des travaux effectués par une entreprise pour Télécom, la petite fille a traversé la chaussée au carrefour. Un passage piétons protégé par un feu se trouvait bien à une trentaine de mètres mais elle ne pouvait y accéder à cause des travaux qui l'obligeait à marcher sur la chaussée. De plus une camionnette de l'entreprise se trouvait en stationnement le long du trottoir du même côté.

Un automobiliste qui connaissait parfaitement la configuration des lieux et l'existence des travaux puisqu'il empruntait tous les jours cette rue pour aller à son travail, qui avait vu des enfants sur le trottoir (P.V.), a renversé et tué Marie-Lauriane, après avoir freiné sur 29 mètres.

La Ligue s'était constituée partie civile dans ce procès exemplaire. En effet, dans un premier temps l'affaire semblait classée. Grâce à la persévérance des parents un premier procès a été renvoyé pour complément d'instruction : au premier procès l'entrepreneur était cité comme témoin et non comme prévenu. Au procès en correctionnelle, le chauffeur et l'entrepreneur étaient condamnés à 6 mois et 9 mois de prison avec sursis. L'entrepreneur fit appel pour tenter de faire citer la mairie, mais la Cour d'appel confirma les premières condamnations sans citer le maire.

Ce qui est intéressant dans ce jugement confirmé en Cour d'appel c'est que l'entrepreneur qui obstrue la chaussée sans aménager un passage pour piétons est inculpé d'homicide involontaire. Un arrêté du 15 juillet 1974 publié au *Journal officiel* du 7 août 1974, impose pour la sécurité des piétons, lors de chantiers urbains, lorsque les travaux empiètent sur la totalité du trottoir, d'aménager un passage sur la chaussée de niveau avec le trottoir, protégé de la circulation générale et du chantier.

A ce procès la constitution de partie civile de la Ligue a été reçue, en correctionnelle et en Cour d'appel. Elle a obtenu 1 500 F de dommages et intérêts et 1 000 F au titre de l'article 475-1 du code de Procédure pénale.

Les deux tribunaux ont montré une certaine rigueur en allant jusqu'au bout de l'instruction. La responsabilité pénale du maire n'était pas engagée : il n'a pas été poursuivi mais sa responsabilité morale l'était tout de même car dans une petite commune, il ne pouvait ignorer l'existence de ces travaux à la sortie de l'école. Dans les jours qui ont suivi la fin des travaux, les trottoirs ont été élargis et des barrières de sécurité ont été installées.

2 — Olivet

La petite Magali, âgée de 8 ans, empruntait, au débouché du stade d'Yvremont, un passage piétons vers 19 heures. Un véhicule

(Renault 12 break) était en stationnement et empiétait sur le passage piétons. Il masquait la visibilité de la fillette, ne lui permettant pas de voir arriver une Renault 5. La fillette a marqué un arrêt pour regarder sur sa gauche car la visibilité était masquée par plusieurs véhicules en stationnement en épis dont un stationnait dans le prolongement du passage pour piétons et s'est avancée. Elle a été heurtée par la voiture qui venait de sa gauche. Au moment du choc Magali était à peu près au milieu de la bande blanche.

La trace de freinage mesurait 20 mètres environ après le choc. L'automobiliste a eu 2 mois de prison avec sursis de même que l'automobiliste en stationnement, 1 an de suspension de permis à chacun.

Ces deux exemples viennent illustrer les analyses qui précèdent. Dans les deux cas l'accident était prévisible. Il est le fruit d'infractions précises qui peuvent être systématiquement sanctionnées ou empêchées par des aménagements appropriés.

La Ligue a alerté les associations de parents d'élèves FCPE et PEEP ainsi que le Correspondant Sécurité de l'Inspection Académique Monsieur Debray. Depuis le mois d'octobre 1993 un groupe de réflexion s'est constitué avec ces différents partenaires pour tenter de traiter le problème de la sécurité des écoliers de manière globale.

La Ligue a produit un reportage sur diapositives pour présenter les différents aménagements existant dans l'agglomération orléanaise et les communes avoisinantes.

Ce reportage est un instrument de sensibilisation des familles, des conducteurs, des élus.

Plusieurs réunions du groupe ont eu lieu et ont abouti aux décisions suivantes :

- choisir deux ou trois écoles pilotes,
- y engager des actions pédagogiques continues sur la sécurité des écoliers aux abords de l'école,
- inscrire cette action au PDASR 1994 du Loiret — une fiche PDASR a été rédigée,
- organiser avant la fin de l'année scolaire des journées d'action et de sensibilisation des parents devant les écoles pilotes sur le thème :

« Les trottoirs c'est pour les piétons. »

« Des zones 30 km/h dans les quartiers résidentiels » — enfin des démarches ont été entreprises auprès des maires de l'agglomération : demandes de subventions pour nos autocollants « Protégeons la Vie », incitation des maires à organiser des campagnes contre le stationnement sauvage.

L'objectif de cette action étant « 0 accident devant les écoles pilotes au moins ».

Aline ROLAND

FINISTÈRE

La section locale brestoise de la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE (enregistrée à la Sous-Préfecture le 24 avril 1992) a été créée pour permettre le démarrage à Brest, de l'opération « Accrochez-les à la Vie ». Après un tour téléphonique des 6 adhérents locaux de la Ligue, j'avais obtenu 5 refus et 1 seule acceptation (Monsieur Picart) pour donner sa signature ; comme il faut être au moins 2 pour créer une association loi 1901, cette signature a permis de créer la Section Locale et ainsi d'avoir un compte bancaire. Dès lors les prêts ont pu s'organiser au niveau du Centre de Rééducation Fonctionnelle pour Enfants, 27, rue Mathieu Donnart à Brest, grâce à l'aide bénévole d'Irène Vaillant. L'information était assurée par les sages-femmes de préparation de l'accouchement des différentes maternités de la région. Le « matériel » était constitué par 25 sièges dos à la route achetés avec 10 000 francs de la Préfecture et 30 lits-autos offerts par le GEMA (Groupement des sociétés d'assurances à caractère mutuel). Remarque importante : les sièges semblent avoir été bien utilisés, les lits-autos, beaucoup plus demandés, ont été plusieurs fois, en dépit d'une information bien donnée, mal utilisés, c'est-à-dire simplement posés dans la voiture et non ancrés (car au retour, le vernis des écrous d'ancrage était intact prouvant qu'ils n'avaient pas été vissés).

Par la suite, la Communauté Urbaine de Brest a répondu à notre demande de participation à cette opération « Accrochez-les à la vie » en :

- organisant une campagne d'information (dont le résultat a été à mon sens, médiocre, eu égard aux sommes dépensées),
- achetant des sièges réhausseurs qu'elle a donnés à différentes associations sportives de l'agglomération,
- achetant 90 sièges dos à la route et lits-autos supplémentaires pour l'opération « Accrochez-les à la Vie ».

Dès lors, le Centre de Rééducation Fonctionnelle ne pouvait plus assurer le stockage et la gestion du matériel, et le relais a été pris par l'UDAF (Union Départementale des Associations Familiales) 8, rue Auguste-Kervern, 29200 Brest, tél. 98-31-96-00.

En pratique, les parents sont informés par un feuillet spécial inséré dans le carnet de maternité de la Sécurité Sociale ; une déclaration de ressources leur est demandée pour donner la priorité aux moins fortunés ; une participation de 150 francs est demandée pour un « prêt » de 6 à 9 mois, pour couverture des frais de gestion, entretien et renouvellement du matériel.

En dehors de cette opération « Accrochez-les à la vie », l'action de la Ligue a été quasi inexistante à Brest. A l'Assemblée générale de 1993, j'étais seul. Par ailleurs, j'ai été 4 ou 5 fois sollicité pour du soutien psychologique à des familles de victimes d'accidents et pour des actions d'information auprès d'adolescents dans le cadre scolaire. A ma demande l'inspection académique a accepté d'assurer la diffusion des brochures « Être Vu et Vive la Vie » ainsi que des éléments autocollants réfléchissants à apposer sur les cartables.

Au total donc sur Brest, la Ligue est très peu présente et peu active, cependant la violence routière existe.

Daniel THEAU

HAUTE-SAVOIE

Compte rendu d'activité de la section Haute-Savoie pour l'année 1993.

Rencontre à Grenoble pour les départements de la Région Rhône-Alpes. Nous prenons connaissance entre autres, d'une cassette vidéo faite par le département de la Drôme. Titre « les dérapages du samedi soir ». Avis favorable pour responsabiliser les jeunes.

Janvier 1993 : un nouveau dépôt de nacelles pour bébé s'organise dans une pharmacie de Cluses. La demande est importante.

3 février : réunion à la Préfecture pour le Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière.

5 février : réunion du bureau de la Ligue Contre la Violence Routière Haute-Savoie. Décision prise de l'achat de cassettes vidéo pour les jeunes « les dérapages du samedi soir ». Après avoir rencontré le docteur Guigné, la demande est faite à l'Inspecteur de l'Académie pour avoir l'autorisation de diffuser cette cassette dans les lycées techniques et professionnels du bassin Annécien.

6 avril : enregistrement d'interview de la Ligue pour le journal des communes du Tour du lac par M. Lagrange.

7 mai : commande de 10 nacelles supplémentaires pour la pharmacie de Cluses.

12 et 13 juin : assemblée générale à Paris.

Exposé du professeur GOT. Réflexion sur les mesures à prendre pour une plus grande Sécurité Routière.

21 juin : proposition du GEMA (Groupement des Mutuelles d'Assurances) et la Ligue de Paris pour un don de 150 nacelles à la Haute-Savoie. Après enquête, il est convenu que ces 150 nacelles seront offertes aux cinq centres de PMI du département qui en assureront eux-mêmes la gestion. L'organisation d'une remise officielle pour ces nacelles est en cours.

30 octobre : rencontre régionale prévue à Lyon.

14 novembre : participation au Forum des Associations.

4 décembre : Assemblée générale prévue à Annecy.

17 décembre : remise officielle des 150 nacelles au Conseil général de la Haute-Savoie pour les Centres de Protection Maternelle Infantile du Département.

Tout au long de l'année, nous assurons la gestion des nacelles avec les pharmacies et auto-écoles qui nous apportent leur collaboration bénévole, ce dont nous les remercions vivement.

Merci également à tous ceux qui veulent bien nous aider dans la poursuite de notre action.

Notre action agit aussi, auprès de la DDE, pour essayer d'apporter des modifications d'infrastructures routières, pour une plus grande sécurité. Un dossier est en cours pour assurer la sécurité des piétons à Amphion, après plusieurs accidents graves.

Monique LAMANT

DORDOGNE

Madame Dominique Duverneuil poursuit à Périgueux son activité en faveur de la protection de la petite enfance : la Préfecture lui ayant fourni un appui financier conséquent, elle a pu déjà attribuer un parc de sièges dos-à-la-route à la maternité de l'hôpital de Périgueux et à la crèche CCAS de Sarlat.

ISÈRE

Depuis deux ans, date de la création de l'Association de l'Isère, nos efforts ont surtout porté sur la mise en place de l'action « Accrochez-les à la Vie ». Sur Grenoble, l'UDAF, notre partenaire dans cette action gère depuis juin 1993 le prêt des nacelles et des dos à la route. Devant les résultats satisfaisants obtenus lors de cette première année de fonctionnement, nous souhaitons pour les mois à venir étendre notre action dans le nord du département.

Pour le lancement de l'opération, il nous est apparu extrêmement important d'avoir un contact direct avec les parents. Aussi avons-nous participé au cours du dernier trimestre 1993 à deux forums des Associations (Villefontaine, Grenoble) ainsi qu'au Salon de l'Automobile. Ces manifestations nous ont permis de présenter aux parents les différents dispositifs de retenue pour enfants mais aussi, grâce à la projection de la cassette « Baby Boum », de leur montrer tous les dangers encourus par les enfants non attachés. Rappelons à cet égard que le dernier bilan connu fait état de 200 enfants tués et de 1 200 grièvement blessés faute de ne pas avoir été protégés par des moyens adaptés.

En outre, ces contacts nous ont permis de présenter la Ligue Contre la Violence Routière, les actions qu'elle mène, les buts qu'elle poursuit. Sur Couleurs FM, nous l'avons fait également lors d'une émission d'une heure en direct. A Radio France Isère, nous sommes intervenus pour parler de l'enfant piéton et à la veille des fêtes de fin d'année pour rappeler les dangers de l'alcool au volant. Au moment des départs en vacances, à notre initiative, des messages rappellent les règles de sécurité et incitent les conducteurs à la prudence.

Mais pour un impact plus important, il nous semble nécessaire de conjuguer nos efforts avec ceux des délégations voisines. A l'initiative de la Ligue du Rhône, nous l'avons réalisé l'année dernière, en distribuant les tracts « La vitesse Grise et Brise » à l'entrée de l'autoroute des Alpes ; opération que les deux associations renouvelleront cette année pour la Pentecôte.

Marie-Madeleine HAUTIERES

Envie de printemps

Le printemps est là, et le soleil, et les jours qui allongent et Pâques qui arrive déjà. Nous avons tous soif de verdure, et de chaleur, et de lumière, et de rencontres. Nous voilà impatients de reprendre la route, en famille, vers la nature, vers la vie. N'oublions pas de protéger nos enfants à **l'arrière** comme nous nous protégeons nous-mêmes en « cliquant » la ceinture de sécurité.

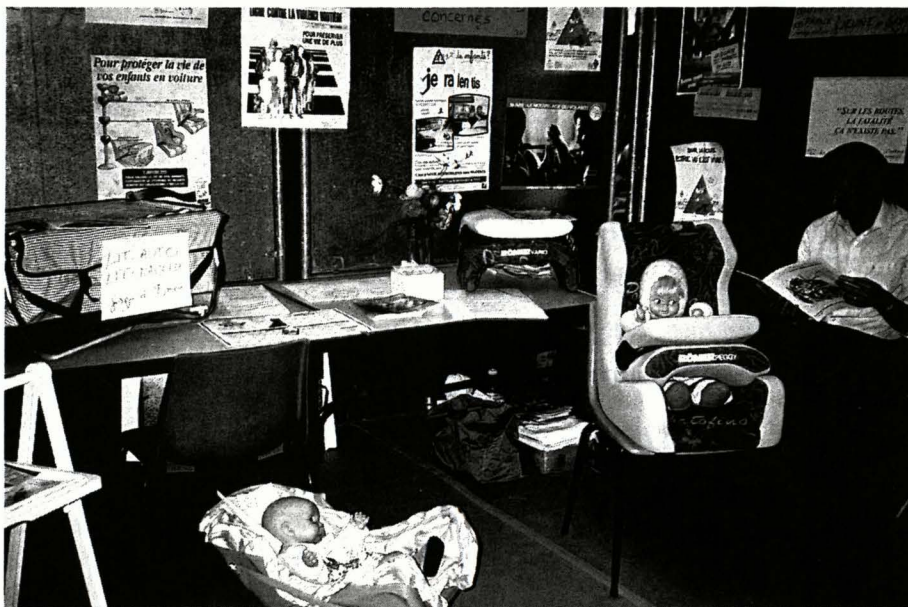
Depuis le 1^{er} janvier 1992, lits-autos pour les bébés de 0 à 6 mois, sièges-autos pour les enfants de 7 mois à 3 ans et réhausseurs pour les plus grands de 4 à 10 ans environ, sont **obligatoires** dans les voitures.

Pour aider les familles, une association départementale, LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE en collaboration avec l'UDAF (Union Départementale des Associations Familiales), prête des **lits-autos**.

L'UDAF tient des permanences dans tout le département de l'Isère, auxquelles vous pouvez vous adresser (Villefontaine, Bourgoin, Vienne...). Sinon, vous pouvez contacter directement le service concerné à Grenoble, SECURI-BÉBÉ 38 au numéro de téléphone 76.50.93.91.

Nous vous souhaitons Bonne Route et **TOUTE SÉCURITÉ**, tout particulièrement pour le long week-end de Pâques.

Évelyne FRANCON



BOUCHES-DU-RHÔNE

Au cours de l'année 1993, l'association s'est réunie 5 fois et le bureau entre chaque réunion.

Au niveau du fonctionnement

Nous avons acheté une armoire afin de centraliser à Cadoilive chez Françoise Dewavrin tous les documents et matériel de travail. Un télécopieur est installé et fonctionne.

La permanence du samedi matin effectuée par Françoise Dewavrin s'étant révélée inefficace, les nouveaux contacts parvenant à n'importe quel moment, est supprimée.

Nous avons conçu et fait réaliser des panneaux afin de pouvoir participer à des expositions d'informations.

La Ligue de Paris a mis en place un service Minitel pour tous. Elle s'est dotée d'un télécopieur qui permet la communication plus rapide des documents de presse que nous avons essayé de vous transmettre dans les meilleurs délais.

Au niveau des actions

Préparation, suivi et accompagnement des familles lors des procès.

Poursuite de l'opération « Lits-Nacelles », 2 nouvelles maternités de Marseille en sont équipées : La Conception et la clinique Bouchard.

Les contacts avec la presse locale sont difficiles.

Action auprès des mairies et commissariats d'Aix-en-Provence. Diffusion des brochures concernant les personnes âgées : « Campagne Sécurité 3^e Age. » A ce jour aucune réaction pour une action plus fine et adaptée.

Orientations pour 1994

Poursuites des actions :

- lits-nacelles : projet en cours avec la maternité de Salon qui demande un rendez-vous pour organiser ce service ;
- organisation d'expositions (collèges, comité d'entreprise, école primaire, etc.) ;
- actions nationales prévues et déjà en cours par notre délégation « Campagne sur le Chemin de l'École — Être vu c'est la Vie ». Nous attendons le matériel. Accord de l'éducation nationale sur le plan national. Le siège national a prévu cet envoi pour la prochaine rentrée scolaire (septembre-octobre 1994).

RHÔNE

Entrant dans une période où notre activité peut se déployer plus efficacement, nous sentons le besoin de faire le bilan depuis notre Assemblée générale de novembre et de vous le présenter ainsi que nos projets.

Une permanence a été ouverte au public à la Maison des Associations de Bron, le dernier mardi de chaque mois, de 10 heures à midi.

Nous avons participé au Forum « Retraite active » dans le cadre de notre objectif annuel 1993/1994 concernant la sécurité de déplacement des personnes âgées.

Nous avons animé un stand au Salon Primevère de Lyon, grande manifestation « Écologie, Art de Vivre, Environnement » où nous avons rencontré beaucoup de monde à qui nous avons pu témoigner, expliquer et donner des informations sur les objectifs de la Ligue.

Pour ces deux manifestations, nous avons préparé des questionnaires, des slogans, différents supports (dont des autocollants) qui sont à votre disposition, à votre convenance.

Nous avons participé à la mise en place de l'Observatoire régional de la Délinquance routière par le Parquet général de la Cour d'appel de Lyon. Assistant aux réunions, nous y témoignerons, en permanence, des objectifs de la Ligue et de ses revendications dans les rapports JUSTICE et VICTIMES. Nous avons témoigné, en tant que partie civile, au procès de Carinne Cointet et nous avons pu constater l'impact de la présence de la Ligue auprès des instances judiciaires.

L'engagement personnel d'un de nos adhérents a permis d'augmenter notre participation à la commission RÉAGIR de la Préfecture, chargé d'analyser, cas par cas, les accidents mortels sur les routes de la région et d'apporter des solutions telles que des accidents de cette nature ne se renouvellent pas.

Nos projets dans les mois à venir

Comme l'année dernière, à l'occasion du week-end de la Pentecôte, une distribution de tracts (environ 15 000) au péage de l'autoroute sur le thème de la vitesse.

Participation au Rallye de la Sécurité Routière de Villeurbanne du 11 au 15 avril, avec un stand de présentation où nous devrions accueillir le public mais aussi des scolaires.

Animation des après-midi goûters dans les maisons de retraites sur le thème de la sécurité des personnes âgées.

Maintien de notre projet de manifestation immédiate à la suite d'accidents mortels en ville.

Nous serions heureux de recevoir vos commentaires, vos remarques, des propositions d'action... Nous comptons sur votre participation bénévole à l'une ou l'autre de ces manifestations.

Si, dans votre entourage, vous connaissez des familles qui sont touchées par la Violence Routière, nous pouvons les aider et les conseiller : n'hésitez pas à les mettre en rapport avec la Ligue.

La Présidente,
Michèle GONON



PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

ACTIVITÉ EN 1993

Manifestation sur la voie publique

Participation au défilé à deux-roues en faveur de l'utilisation du vélo sur l'agglomération de Pau, aux côtés d'autres associations.

Manifestation symbolique devant la préfecture : autant de roses entretenues sur les grilles que de victimes sur les routes du Département ; lettre sans concession au préfet (+ 21 % de tués en 1993) ; distribution de centaines de tracts « 10^e anniversaire de la Ligue ».

Trois stands successifs ont été tenus : à l'occasion du passage à Pau de la croisade sur 8 départements des jeunes KASPA TA VIE (journal *Sud-Ouest* à l'origine de l'opération nationale LABEL VIE) ; dans les locaux du Comité d'Entreprise de l'usine ELF AQUITAINE de Lacq ; lors du 5^e Festival de la Petite Enfance de Pau auquel nous avons participé sur le thème de la sécurité du petit piéton.

Intervention auprès des autorités et articles de presse

Nous avons renouvelé, lors d'une réunion annuelle PDASR notre critique sur le manque de détermination des autorités pour faire respecter la loi sur la voie publique.

La presse a fait état de notre activité dans 3 quotidiens en 15 articles.

Coopération interdépartements

Avec la Dordogne sur le thème « Accrochez-les à la vie » ; avec la Ligue 65 où Paul Meyer de Tarbes mène l'opération « l'Œil de l'Usager » (motivation remarquable des autorités concernées).

Une trentaine de nos délégués sont destinataires de notre « Bulletin d'information presse-médias », dans lequel la Ligue 64 recueille les données sur la sécurité routière susceptibles d'aider notre action et notre réactivité (mot-clé, information, source, commentaire, table des matières).

Action en Justice

Pour la première fois sur le département nous nous sommes portés partie civile à la suite de l'accident mortel d'un enfant de 14 ans, tué par un motard en monstrueux excès de vitesse.

Aménagements

Dialogue avec 2 municipalités et DDE :

Pour modérer les vitesses, mise en place, suite à nos demandes ou propositions, de signalisations verticales et horizontales.

Sécurité des enfants en voiture

Environ 250 lits-autos ont été attribués à des maternités sur le département dans le cadre de l'opération « Accrochez-les à la Vie ». Pour y faire suite, nous avons conclu une convention avec la Mutuelle de Santé « Pyrénées-Atlantiques Mutualité » qui, dans ses 9 agences, met à la disposition des familles (adhérentes ou non) des sièges dos-à-la-route. Ce type de convention a été initié par le docteur Guy-Noël Jacquet de la LCVR 40 (Landes) et nous l'avons strictement copiée sur proposition de la PAM.

Pays Basque

Monsieur Yves Louis, 13, rue de Lasseguette à Bayonne a bien voulu accepter d'être notre correspondant Ligue Contre la Violence Routière 64 — Côte Basque.

Jean LE FÈVRE

CALVADOS

HAUTES-PYRÉNÉES

Zone 30 km/h

Manifestation avec l'Association des habitants du quartier de la Pierre Heuzé à Caen pour un aménagement d'une 2 fois 2 voies ceinturant le quartier.

Dépôt de gerbes de fleurs à la sortie de l'école Louis Lechatelier à Caen, suite à l'accident mortel du petit Bruno, avec la participation des parents, enseignants, du club sportif voisin de l'école, d'associations de quartier, pour demander l'aménagement de zones 30 à la sortie des écoles et des endroits fréquentés par les enfants.

Relation avec les autres associations

Rencontre avec l'association des traumatisés crâniens, possibilité d'actions communes.

Création d'un collectif d'associations avec la participation des « Dérailliers » (association de cyclistes), de la FNAUT, des verts, écologie J, Caen écologie, Génération écologie, le CREPAN, d'associations de quartiers de Caen et d'Hérouville, suite au projet de création de l'agglomération caennaise de créer un TVR (Transport à voies Réservées).

Dixième anniversaire de la Ligue

Le jour de la fête des mères, manifestation sur le secteur piétonnier à Caen pour sensibiliser tous les usagers au port de la ceinture de sécurité. Installation de deux test-au-chocs et distribution de tracts et de ballons.

Formation

Journée de formation sur les aménagements urbains : des adhérents du Calvados, de l'Orne, de Seine-Maritime, et même du Loiret ont assisté à cette formation.

Participation de membres du bureau à des stages nationaux.

Divers

Rencontre avec le directeur de cabinet du Préfet.

Rencontre avec le Maire adjoint de Caen.

Participation à REAGIR et à la Commission Départementale de Sécurité Routière.

Dans le cadre du PDASR, attribution d'une subvention qui nous a permis de distribuer 1 200 brochures « les personnes âgées dans la rue ».

Réunions mensuelles du bureau, Assemblée générale.

Différentes conférences de presse.

Julien PICQUET
Président du Calvados



La Ligue des Hautes-Pyrénées a diffusé l'invention « **CHOUETTE** » dans les établissements scolaires du département. Un stand lui a été consacré à la semaine de la Sécurité Routière. « **CHOUETTE** » est réalisé par les élèves de collège en classe de technologie.

En effet « **CHOUETTE** » est un avertisseur lumineux qui, situé à l'arrière d'une bicyclette, s'enclenche lorsque le cycle est à l'arrêt ou bien lorsque le système d'éclairage est déficient par une avarie de dynamo, par l'absence d'éclairage due à une ampoule grillée ou un câble sectionné.

De plus, cet appareil offre l'avantage de se mettre en fonctionnement dès lors que l'éclairage généré par la dynamo est jugé insuffisant.

Dans l'éventualité où il y a déraillement ou crevaison, et où le cycliste ramène son vélo en marchant, la dynamo ne fournit plus une énergie suffisante pour un éclairage sécurisant. Dès lors « **CHOUETTE** » s'enclenche et fournit une signalisation nettement supérieure, (seuil de déclenchement environ 5 km/h. (Voir Pondération n° 21 page 25).

La Ligue a parrainé et encouragé l'idée d'un autre professeur de technologie : équiper les personnels cyclistes de plusieurs établissements privés ou publics de « **CHOUETTE** ». Cette idée a fait l'objet d'un dossier « LABEL VIE » récompensé par un chèque de 10 000 F.

Depuis novembre 1993, l'Association départementale mène l'action « L'ŒIL DE L'USAGER » en partenariat avec RÉAGIR, la POSTE, la DDE et le soutien financier de l'UAP Prévention, l'objectif de l'Opération vise principalement les points perfectibles ou jugés dangereux, c'est ainsi que nombre de personnes nous signalent des améliorations à apporter aux carrefours et aux ronds-points ainsi qu'aux abords des écoles.

Mais bien que l'Opération porte uniquement sur l'infrastructure, trop d'usagers accusent, hélas une fois de plus, les vitesses excessives sur les routes du département et dans les agglomérations.

Paul MEYER

CÔTES-D'ARMOR

Dans les Côtes d'Armor, l'opération « Accrochez-les à la Vie » a été officiellement inaugurée le 6 février 1994. Ouest-France et le Télégramme ont relaté cette opération.

La maternité de l'Hôpital nous a posé de sérieux problèmes, mais grâce à l'intervention de la préfecture, les problèmes administratifs ont été résolus.

Par ailleurs la DDE souhaite que des campagnes soient faites en faveur des personnes âgées et des jeunes de 13 à 20 ans. Pour être brève, j'ai proposé de diffuser auprès des personnes âgées les brochures et peut-être soutenir nos efforts en diffusant une cassette vidéo.

Pour les jeunes je propose également la distribution des brochures, tant auprès des enseignants qu'auprès des enfants.

Une demande de subvention a été faite, mais la DDE doit prendre des décisions dans les semaines qui viennent.

Une chose qui me rassure également, c'est le maintien des adhésions dans notre département.

Geneviève VOISIN

VENDÉE

Après sept années de fonctionnement comme délégation départementale, les adhérents actifs ont souhaité officialiser leur existence auprès des pouvoirs publics et une association « LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE DE VENDÉE » est née le 4 mai 1993.

A notre actif

- La mise en place de l'opération « Accrochez-les à la vie » dans sept maternités du département : 300 lits.
- Une manifestation de rue « 10^e anniversaire aux Sables d'Olonne et à la Roche-sur-Yon. »
- Participation au forum des associations à La Roche-sur-Yon stand : thème « L'Enfant et la Rue et Voiture Géante ».
- Intervention à l'assemblée générale départementale de la Croix d'Or.

Nos objectifs

- Améliorer notre fonctionnement et notre représentation départementale.
- Étendre l'opération « Accrochez-les à la Vie », une nouvelle subvention a été allouée pour 1994.
- Reconduire une manifestation de rue.
- Créer un point ACCUEIL des familles de victimes.

Le Savez-vous ?

Une voiture géante en état est disponible chez Jocelyn LOUINEAU — Tél. 51-95-52-61.

N'hésitez pas à la demander pour vos animations... d'autant que vous le pouvez !

Contacts :

Jean-Michel HARDOUIN, 11, rue du Bois Sorin — 85190 VENANSAULT — Tél. 51-07-32-10.

Jocelyn LOUINEAU, 90, rue de Beausejour — 85100 CHÂTEAU D'OLONNE — Tél. 51-95-52-61.

PARIS ILE-DE-FRANCE

Compte rendu des activités

Rallye de la Sécurité Routière et Forum des Associations.

Prêt de lits-nacelles (environ 700 sur l'Ile-de-France).

Participation à « RÉAGIR ».

Opération « Nez Rouge » menée en décembre 1993 sur les Yvelines et l'Essonne.

Opération 15^e arrondissement.

Aide aux familles de victimes avec constitution de partie civile.

Amélioration de la signalisation autour des écoles (obtention de feux); démarches auprès des pouvoirs publics pour l'accès aux stades.

Création de l'auto-collant « Tu roules trop près ».

Cartes de vœux.

Pierre WARNIER

AVEYRON

Un an, déjà...

La délégation aveyronnaise de la Ligue Contre la Violence Routière a été créée le 10 juin 1992. Nous étions huit, plus deux amis du TARN venus nous soutenir : Viviane VAREILLES et son trésorier.

J'avais fait le stage d'information et d'initiation à Montrouge fin mars (comment s'occuper à la retraite proche ?). J'y suis allé à la demande instante de Viviane, qui fut prof de ma fille au Lycée d'Albi. Je suis revenu convaincu. Merci, Jean-Marie et Ghislaine. La suite, vous la connaissez tous : paperasses, signatures, JO, CCP...

A l'Assemblée générale organisatrice, nous étions 17 adhérents, le 25 novembre 1992.

Suivirent les démarches de contact avec les officiels (Préfecture, Conseil général...), avec les maternités, les AGF, la MSA, surtout avec les associations : UDAF, ADMR, Secours populaire, Secours catholique, Bébés dauphins...

A la mi-mars 1994, nous venons de tenir notre Assemblée générale de bilan pour l'année 1993 : nous avons 27 adhérents. Nous avons placé 54 lits-autos, qui s'ajoutent aux 201 placés en 91 et 92 par le Tarn. Nous avons équipé en « bande fluo » les 400 élèves de tout un canton. Nous avons parrainé les recherches de deux classes de Lycée professionnel, et obtenu pour cela une subvention. Les élèves ont produit des affiches et une vidéo en jeu de rôle sur un procès. Nous avons commencé la distribution des brochures « Les personnes âgées dans la circulation » auprès des responsables de la Fédération départementale des Clubs des Aînés ruraux.

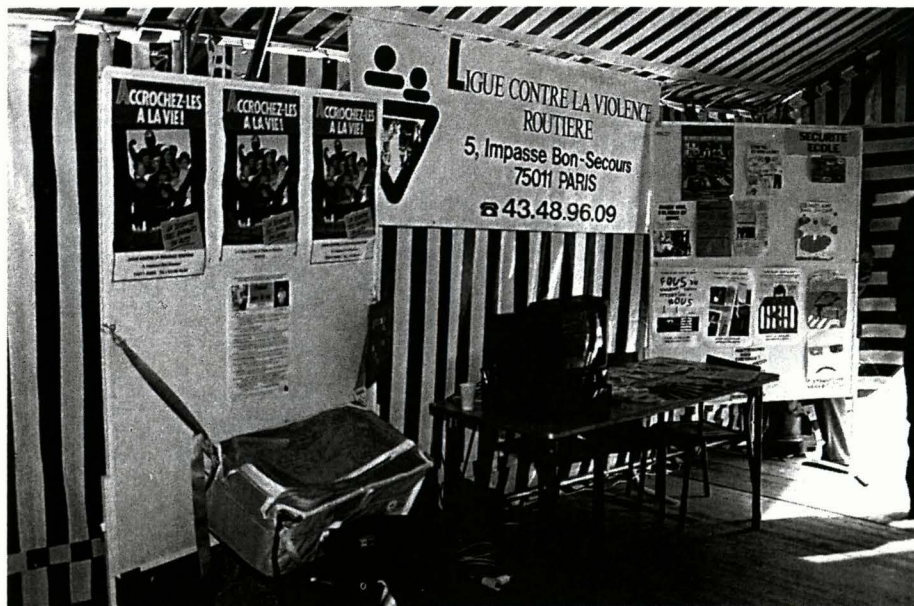
Nous commençons à être connus des élus, des journalistes, et des gens qui téléphonent pour un lit-auto, pour une aide, pour un conseil — « C'est bien vous la Sécurité Routière ? Non Madame, nous sommes la Ligue, etc. » Explications.

Nous sommes présents à la Commission RÉAGIR.

Nous avons décidé de continuer nos actions au cours de l'année 1994, spécialement auprès des écoliers (cette fois dans 5 cantons), des personnes âgées, des collégiens et lycéens. Nous avons étoffé notre bureau. Nous aurons certainement une aide du Conseil général, des maires. Le plus important semble bien être le lien établi avec plusieurs associations, qui adhèrent à notre délégation.

Il y a de l'espoir... et encore beaucoup de travail à faire !

Jacques LEVE
Président de l'Aveyron



DÉLIT

DE GRANDE VITESSE

Le projet de loi créant un délit de grand excès de vitesse a été retiré de l'ordre du jour de l'Assemblée nationale du mois de juin.

Ce projet doit être remis à l'ordre du jour de la Commission des lois en octobre prochain et à l'Assemblée nationale en novembre.

Nous devons continuer d'être présents pour qu'une poignée de fanatiques de la vitesse ne l'emporte pas sur la grande majorité des Français qui souhaitent ne plus voir circuler ces fusées sur nos routes. Nous vous joignons un exemplaire de lettre à adresser à votre député. Vous pouvez la photocopier et la faire envoyer par vos amis.

Cette action est très importante car elle permet à la majorité silencieuse de faire entendre sa voix. Un certain nombre de réponses de députés sont déjà arrivés au siège national. Pour nous permettre de constituer un dossier, veuillez nous envoyer les réponses qui vous ont été adressées directement.

LISTE PAR CIRCONSCRIPTIONS DE MESDAMES ET MESSIEURS LES DÉPUTÉS

<p>01 - Ain</p> <p>MM. 1^{re} Jacques BOYON R.P.R. 2^e Lucien GUICHON R.P.R. 3^e Charles MILLON U.D.F. 4^e Michel VOISIN U.D.F.</p> <p>02 - Aisne</p> <p>MM. 1^{re} Jean-Claude LAMANT R.P.R. 2^e Charles BAUR U.D.F. 3^e Jean-Pierre BALLIGAND S. Mme 4^e Emmanuelle BOUQUILLON U.D.F. M. 5^e André ROSSI U.D.F.</p> <p>03 - Allier</p> <p>MM. 1^{re} Pierre-André PÉRISSOL R.P.R. 2^e Jean GRAVIER U.D.F. 3^e Bernard COULON U.D.F. 4^e Claude MALHURET U.D.F.</p> <p>04 - Alpes-de-Haute-Provence</p> <p>MM. 1^{re} Francis GALIZI App. U.D.F. 2^e Pierre DELMAR R.P.R.</p> <p>05 - Hautes-Alpes</p> <p>Mme 1^{re} Henriette MARTINEZ R.P.R. M. 2^e Patrick OLLIER R.P.R.</p> <p>06 - Alpes-Maritimes</p> <p>MM. 1^{re} Charles EHRMANN U.D.F. 2^e Jean-Paul BARETY R.P.R. 3^e Rudy SALLES U.D.F. 4^e Emmanuel AUBERT R.P.R. 5^e Gaston FRANCO R.P.R. Mme 6^e Suzanne SAUVAIGO R.P.R. M. 7^e Pierre MERLI U.D.F. Mme 8^e Louise MOREAU U.D.F. M. 9^e Pierre BACHELET R.P.R.</p> <p>07 - Ardèche</p> <p>MM. 1^{re} Amédée IMBERT U.D.F. 2^e Henri-Jean ARNAUD R.P.R. 3^e Jean-Marie ROUX R.P.R.</p>	<p>08 - Ardennes</p> <p>MM. 1^{re} Michel VUIBERT U.D.F. 2^e Philippe MATHOT U.D.F. 3^e Claude VISSAC App. R.P.R.</p> <p>09 - Ariège</p> <p>MM. 1^{re} Augustin BONREPAUX S. 2^e André TRIGANO App. U.D.F.</p> <p>10 - Aube</p> <p>MM. 1^{re} Pierre MICAUX U.D.F. 2^e Robert GALLEY R.P.R. 3^e François BAROIN R.P.R.</p> <p>11 - Aude</p> <p>MM. 1^{re} Gérard LARRAT U.D.F. 2^e Alain MADALLE R.L. 3^e Daniel ARATA R.P.R.</p> <p>12 - Aveyron</p> <p>MM. 1^{re} Jean BRIANE U.D.F. 2^e Serge ROQUES U.D.F. 3^e Jacques GODFRAIN R.P.R.</p> <p>13 - Bouches-du-Rhône</p> <p>MM. 1^{re} Roland BLUM U.D.F. 2^e Jean-François MATTEI U.D.F. 3^e Jean ROATTA U.D.F. 4^e Guy HERMIER C. 5^e Renaud MUSELIER R.P.R. 6^e Guy TEISSIER U.D.F. 7^e Bernard LECCIA R.P.R. 8^e Marius MASSE S. 9^e Jean TARDITO C. 10^e Bernard TAPIE R.L. 11^e Christian KERT U.D.F. 12^e Henri d'ATTILIO S. 13^e Olivier DARRASON U.D.F. 14^e Jean-Bernard RAIMOND R.P.R. 15^e Léon VACHET R.P.R. 16^e Thérèse AILLAUD App. R.P.R.</p> <p>14 - Calvados</p> <p>MM. 1^{re} Francis SAINT-ELLIER U.D.F. 2^e Louis MEXANDEAU S. 3^e André FANTON R.P.R. Mme 4^e Nicole AMELINE U.D.F.</p>	<p>MM. 5^e François d'HARCOURT U.D.F. 6^e René GARREC U.D.F.</p> <p>15 - Cantal</p> <p>MM. 1^{re} Yves COUSSAIN U.D.F. 2^e Alain MARLEIX R.P.R.</p> <p>16 - Charente</p> <p>MM. 1^{re} Georges CHAVANES U.D.F. 2^e Pierre-Rémy HOUSSIN R.P.R. 3^e Henri de RICHEMONT R.P.R. 4^e Jean-Claude BEAUCHAUD S.</p> <p>17 - Charente-Maritime</p> <p>MM. 1^{re} Jean-Louis LEONARD R.P.R. 2^e Jean-Guy BRANGER U.D.F. 3^e Xavier de ROUX U.D.F. 4^e Dominique BUSSEREAU U.D.F. 5^e Jean de LIPKOWSKI R.P.R.</p> <p>18 - Cher</p> <p>MM. 1^{re} Jean-François DENIAU U.D.F. 2^e Franck THOMAS-RICHARD U.D.F. 3^e Serge LEPELTIER R.P.R.</p> <p>19 - Corrèze</p> <p>MM. 1^{re} Raymond-Max AUBERT R.P.R. 2^e Bernard MURAT R.P.R. 3^e Jacques CHIRAC R.P.R.</p> <p>2A - Corse-du-Sud</p> <p>MM. 1^{re} José ROSSI U.D.F. 2^e Jean-Paul de ROCCA SERRA R.P.R.</p> <p>2B - Haute-Corse</p> <p>MM. 1^{re} Émile ZUCCARELLI R.L. 2^e Pierre PASQUINI R.P.R.</p> <p>21 - Côte-d'Or</p> <p>MM. 1^{re} Robert POUJADE R.P.R. 2^e Louis de BROISSIA R.P.R. 3^e Lucien BRENOT App. R.P.R. 4^e François SAUVADET U.D.F. 5^e Alain SUGUENOT R.P.R.</p>	<p>22 - Côtes-d'Armor</p> <p>MM. 1^{re} Christian Daniel R.P.R. 2^e Charles JOSSELINE S. 3^e Marc LE FUR R.P.R. 4^e Daniel PENNEC App. R.P.R. 5^e Yvon BONNOT U.D.F.</p> <p>23 - Creuse</p> <p>MM. 1^{re} Bernard de FROMENT R.P.R. 2^e Jean AUCLAIR App. R.P.R.</p> <p>24 - Dordogne</p> <p>MM. 1^{re} François ROUSSEL R.P.R. 2^e Daniel GARRIGUE R.P.R. 3^e Frédéric de SAINT-SERNIN R.P.R. 4^e Jean-Jacques de PERETTI R.P.R.</p> <p>25 - Doubs</p> <p>MM. 1^{re} Claude GIRARD R.P.R. 2^e Michel JACQUEMIN U.D.F. Mme 3^e Monique ROUSSEAU R.P.R. MM. 4^e Jean GENEY R.P.R. 5^e Roland VUILLAUME R.P.R.</p> <p>26 - Drôme</p> <p>MM. 1^{re} Patrick LABAUNE R.P.R. 2^e Thierry CORNILLET U.D.F. 3^e Hervé MARITON U.D.F. 4^e Georges DURAND U.D.F.</p> <p>27 - Eure</p> <p>M. 1^{re} Jean-Louis DEBRÉ R.P.R. Mme 2^e Catherine NICOLAS R.P.R. MM. 3^e Ladislav PONIATOWSKI U.D.F. 4^e Bernard LEROY U.D.F. 5^e Jean-Claude ASPHE R.P.R.</p> <p>28 - Eure-et-Loir</p> <p>MM. 1^{re} Gérard CORNU R.P.R. 2^e Gérard HAMEL R.P.R. 3^e Patrick HOGUET U.D.F. 4^e Maurice DOUSSET U.D.F.</p>
--	--	--	---

29 - Finistère

MM.
 1^{re} André ANGOT R.P.R.
 2^e Bertrand COUSIN R.P.R.
 3^e Jean-Louis GOASDUFF R.P.R.
 4^e Arnaud CAZIN U.D.F.
 d'HONINCTHUN U.D.F.
 5^e Charles MIOSSEC R.P.R.
 6^e Jean-Yves COZAN U.D.F.
 7^e Ambroise GUELLEC U.D.F.
 8^e Louis LE PENSEC S.

30 - Gard

MM.
 1^{re} Jean BOUSQUET U.D.F.
 2^e Jean-Marie ANDRÉ App. U.D.F.
 3^e Gilbert BAUMET R.L.
 4^e Max ROUSTAN U.D.F.
 5^e Alain DANILET R.P.R.

31 - Haute-Garonne

MM.
 1^{re} Robert HUGUENARD R.P.R.
 2^e Serge DIDIER U.D.F.
 3^e Jean DIEBOLD R.P.R.
 4^e Grégoire CARNEIRO R.P.R.
 Mme
 6^e Françoise de VEYRINAS U.D.F.
 7^e Jean-Pierre BASTIANI U.D.F.
 8^e Jean-Louis IDIART S.

32 - Gers

MM.
 1^{re} Yves RISPAT App. R.P.R.
 2^e Aymeri de MONTESQUIOU U.D.F.

33 - Gironde

MM.
 1^{re} Jean VALLEIX R.P.R.
 2^e Jacques CHABAN-DELMAS R.P.R.
 3^e Jean-Claude BARRAN R.P.R.
 4^e Pierre GARMENDIA S.
 5^e Xavier PINTAT U.D.F.
 6^e Pierre FAVRE U.D.F.
 7^e Piere DUCOUT S.
 8^e Robert CAZALET U.D.F.
 9^e Philippe DUBOURG R.P.R.
 10^e Jean-Claude BIREAU R.P.R.
 11^e Daniel PICOTIN U.D.F.

34 - Hérault

MM.
 1^{re} Willy DIMÉGLIO U.D.F.
 2^e Bernard SERROU R.P.R.
 3^e René COUVEINHES R.P.R.
 4^e Gérard SAUMADE R.L.
 5^e Marcel ROQUES U.D.F.
 6^e Raymond COUDERC U.D.F.
 7^e Yves MARCHAND U.D.F.

35 - Ille-et-Vilaine

MM.
 1^{re} Jean-Michel BOUCHERON S.
 2^e Yvon JACOB App. R.P.R.
 3^e Yves FRÉVILLE U.D.F.
 4^e Jean-Gilles BERTHOMMIER U.D.F.
 Mmes
 5^e Danièle DUFEU U.D.F.
 6^e Marie-Thérèse BOISSEAU App. U.D.F.
 M.
 7^e René COUANAU U.D.F.

36 - Indre

MM.
 1^{re} Michel BLONDEAU U.D.F.
 2^e Nicolas FORISSIER U.D.F.
 3^e René CHABOT R.P.R.

37 - Indre-et-Loire

MM.
 1^{re} Jean ROYER R.L.
 2^e Bernard DEBRÉ R.P.R.

3^e Jean-Jacques DESCAMPS U.D.F.
 4^e Hervé NOVELLI U.D.F.
 5^e Philippe BRIAND R.P.R.

38 - Isère

MM.
 1^{re} Richard CAZENAVE R.P.R.
 2^e Gilbert BIESSY C.
 3^e Michel DESTOT S.
 4^e Didier MIGAUD S.
 5^e Philippe LANGENIEUX-VILLARD R.P.R.
 6^e Alain MOYNE-BRESSAND U.D.F.
 7^e Georges COLOMBIER U.D.F.
 8^e Bernard SAUGEY U.D.F.
 9^e Michel HANNOUN R.P.R.

39 - Jura

MM.
 1^{re} Jacques PÉLISSARD R.P.R.
 2^e Jean CHARROPPIN R.P.R.
 3^e Gilbert BARBIER U.D.F.

40 - Landes

MM.
 1^{re} Louis LAUGA R.P.R.
 2^e Henri LALANNE U.D.F.
 3^e Henri EMMANUELLI S.

41 - Loir-et-Cher

MM.
 1^{re} Michel FROMET S.
 2^e Patrice MARTIN-LALANDE R.P.R.
 3^e Jean DESANLIS U.D.F.

42 - Loire

MM.
 1^{re} Jean-Pierre PHILIBERT U.D.F.
 2^e Christian CABAL R.P.R.
 3^e François ROCHEBLOINE U.D.F.
 4^e Daniel MANDON U.D.F.
 5^e Yves NICOLIN U.D.F.
 6^e Jacques CYPRÈS U.D.F.
 7^e Jean-François CHOSSY U.D.F.

43 - Haute-Loire

MM.
 1^{re} Jacques BARROT U.D.F.
 2^e Jean PRORIOL U.D.F.

44 - Loire-Atlantique

Mmes.
 1^{re} Monique PAPON U.D.F.
 2^e Élisabeth HUBERT R.P.R.
 MM.
 3^e Jean-Marc AYRAULT S.
 4^e Jacques FLOCH S.
 5^e Édouard LANDRAIN U.D.F.
 6^e Michel HUNAUT R.P.R.
 7^e Olivier GUICHARD R.P.R.
 8^e Étienne GARNIER R.P.R.
 9^e Pierre HÉRIAUD U.D.F.
 10^e Serge POIGNANT R.P.R.

45 - Loiret

MM.
 1^{re} Antoine CARRÉ U.D.F.
 2^e Éric DOLIGÉ R.P.R.
 3^e Jean-Louis BERNARD U.D.F.
 4^e Xavier DENIAU R.P.R.
 5^e Jean-Paul CHARIÉ R.P.R.

46 - Lot

MM.
 1^{re} Bernard CHARLES R.L.
 2^e Martin MALVY S.

47 - Lot-et-Garonne

MM.
 1^{re} Paul CHOLLET U.D.F.
 2^e Georges RICHARD R.P.R.
 3^e Daniel SOULAGE U.D.F.

48 - Lozère

MM.
 1^{re} Jean-Jacques DELMAS U.D.F.
 2^e Jacques BLANC U.D.F.

49 - Maine-et-Loire

Mme
 1^{re} Roselyne BACHELOT R.P.R.
 MM.
 2^e Hubert GRIMAUT U.D.F.
 3^e Christian MARTIN U.D.F.
 4^e Jean BÉGAULT U.D.F.
 5^e Maurice LIGOT U.D.F.
 6^e Alain LEVOYER U.D.F.
 7^e Marc LAFFINEUR U.D.F.

50 - Manche

MM.
 1^{re} Jean-Claude LEMOINE R.P.R.
 2^e René ANDRÉ R.P.R.
 3^e Alain COUSIN R.P.R.
 4^e Claude GATIGNOL U.D.F.
 5^e Yves BONNET U.D.F.

51 - Marne

MM.
 1^{re} Jean FALALA R.P.R.
 2^e Jean-Claude ÉTIENNE R.P.R.
 3^e Jean-Claude THOMAS R.P.R.
 4^e Bruno BOURG-BROC R.P.R.
 5^e Charles de COURSON U.D.F.
 6^e Philippe MARTIN R.L.

52 - Haute-Marne

MM.
 1^{re} Charles FÈVRE U.D.F.
 2^e François CORNUT-GENTILLE R.P.R.

53 - Mayenne

MM.
 1^{re} François d'AUBERT U.D.F.
 2^e Henri de GASTINES R.P.R.
 3^e Roger LESTAS U.D.F.

54 - Meurthe-et-Moselle

MM.
 1^{re} Jean-Marie SCHLÉRET U.D.F.
 2^e Gérard LÉONARD R.P.R.
 3^e Claude GAILLARD U.D.F.
 4^e François GUILLAUME R.P.R.
 5^e Aloys GEOFFROY U.D.F.
 6^e Jean-Yves LE DÉAUT S.
 7^e Jean-Paul DURIEUX S.

55 - Meuse

MM.
 1^{re} André DROITCOURT U.D.F.
 2^e Arsène LUX R.P.R.

56 - Morbihan

MM.
 1^{re} Raymond MARCELLIN U.D.F.
 2^e Aimé KERGUÉRIS U.D.F.
 3^e Jean-Charles CAVAILLÉ R.P.R.
 4^e Loïc BOUVARD U.D.F.
 5^e Michel GODARD U.D.F.
 6^e Jacques LE NAY R.L.

57 - Moselle

MM.
 1^{re} François GROSDIDIER R.P.R.
 2^e Denis JACQUAT U.D.F.
 3^e Jean-Louis MASSON R.P.R.
 4^e Aloyse WARHOVER R.L.
 5^e Jean SEITLINGER U.D.F.
 6^e Pierre LANG U.D.F.
 7^e André BERTHOL R.P.R.
 8^e Jean KIFFER R.P.R.
 9^e Jean-Marie DEMANGE R.P.R.
 10^e Alphonse BOURGASSER App. U.D.F.

58 - Nièvre

MM.
 1^{re} Didier BOULAUD S.
 2^e Didier BÉGUIN U.D.F.
 Mme
 3^e Simone RIGNAULT R.P.R.

59 - Nord

Mme
 1^{re} Colette CODACCIONI R.P.R.
 MM.
 2^e Bernard DEROSIER S.
 3^e Claude DHINNIN R.P.R.
 4^e Marc-Philippe DAUBRESSE U.D.F.
 5^e Bernard DAVOINE S.
 6^e Thierry LAZARO R.P.R.
 7^e Michel GHYSEL R.P.R.
 8^e Gérard VIGNOBLE U.D.F.
 9^e Serge CHARLES R.P.R.
 10^e Christian VANNESTE R.P.R.
 Mme
 11^e Françoise HOSTALIER U.D.F.
 MM.
 12^e Régis FAUCHOIT R.L.
 13^e Emmanuel DEWEES R.P.R.
 14^e Gabriel DEBLOCK App. R.P.R.
 Mme
 15^e Marie-Fanny GOURNAY R.P.R.
 MM.
 16^e Georges HAGE C.
 17^e Jacques VERNIER R.P.R.
 18^e Claude PRINGALLE R.P.R.
 19^e René CARPENTIER C.
 20^e Alain BOCOQUET C.
 21^e Jean-Louis BORLOO R.L.
 22^e Christian BATAILLE S.
 23^e Jean-Claude DECAGNY U.D.F.
 24^e Alain POYART R.P.R.

60 - Oise

MM.
 1^{re} Olivier DASSAULT R.P.R.
 2^e Jean-François MANCEL R.P.R.
 3^e Ernest CHÉNIÈRE R.P.R.
 4^e Arthur DEHAINE R.P.R.
 5^e Lucien DEGAUCHY R.P.R.
 6^e François-Michel GONNOT U.D.F.
 7^e Jean-Pierre BRAINE S.

61 - Orne

MM.
 1^{re} Yves DENIAUD R.P.R.
 2^e Jean-Claude LENOIR U.D.F.
 3^e Hubert BASSOT U.D.F.

62 - Pas-de-Calais

MM.
 1^{re} Jean-Pierre DEFONTAINE App. S.
 2^e Charles GHEERBRANT U.D.F.
 3^e Philippe VASSEUR U.D.F.
 4^e Léonce DEPREZ U.D.F.
 5^e Jean-Pierre PONT U.D.F.
 6^e Dominique DUPILET S.
 7^e Claude DEMASSIEUX R.P.R.
 8^e Jean-Jacques DELVAUX R.P.R.
 9^e Jacques MELLICK S.
 10^e Serge JANQUIN S.
 11^e Rémy AUCHEDÉ C.
 12^e Jean-Pierre KUCHEIDA S.
 13^e Jean-Claude BOIS S.
 14^e Jean URBANIAK R.L.

63 - Puy-de-Dôme

MM.
 1^{re} Michel FANGET U.D.F.
 2^e Michel CARTAUD U.D.F.
 3^e Valéry GISCARD d'ESTAING U.D.F.
 4^e Pierre PASCALLON R.P.R.
 5^e Jean-Marc CHARTOIRE U.D.F.
 6^e Gérard BOCHE U.D.F.

64 - Pyrénées-Atlantiques

MM.
 1^{re} Jean GOUGY R.P.R.
 2^e Pierre LAGUILHON R.P.R.
 3^e André LABARRÈRE S.
 4^e Michel INCHAUSPÉ R.P.R.
 5^e Jean GRENET App. R.P.R.
 6^e Daniel POULOU U.D.F.

65 - Hautes-Pyrénées		74 - Haute-Savoie		79 - Deux-Sèvres		90 - Territoire-de-Belfort	
MM.		MM.		M.		MM.	
1 ^{re} Gérard TRÉMÈGE	U.D.F.	1 ^{re} Bernard ACCOYER	R.P.R.	1 ^{re} Jacques BROSSARD	U.D.F.	1 ^{re} Jean ROSSELOT	R.P.R.
2 ^e Jean-François CALVO	R.P.R.	2 ^e Pierre HÉRISSON	U.D.F.	Mme		2 ^e Jean-Pierre CHEVÈNEMENT	R.L.
3 ^e Jean GLAVANY	S.	3 ^e Michel MEYLAN	U.D.F.	2 ^e Ségolène ROYAL	S.	91 - Essonne	
66 - Pyrénées-Orientales		75 - Paris		MM.		MM.	
MM.		MM.		1 ^{re} Maxime GREMETZ		1 ^{re} Jacques GUYARD	
1 ^{re} Claude BARATE	R.P.R.	1 ^{re} Laurent DOMINATI	U.D.F.	2 ^e Gilles de ROBIEN	U.D.F.	2 ^e Xavier DUGOIN	R.P.R.
2 ^e André BASCOU	R.P.R.	2 ^e Jean TIBERI	R.P.R.	Mme		3 ^e Jean de BOISHUE	R.P.R.
3 ^e François CALVET	U.D.F.	3 ^e Martine AURILLAC	R.P.R.	3 ^e Jérôme BIGNON	R.P.R.	4 ^e Pierre-André WILTZER	U.D.F.
4 ^e Henri SICRE	S.	MM.		4 ^e Joël HART	R.P.R.	5 ^e Michel PELCHAT	U.D.F.
67 - Bas-Rhin		4 ^e Gabriel KASPEREIT		5 ^e Gautier AUDINOT	R.P.R.	Mme	
MM.		5 ^e Claude-Gérard MARCUS		6 ^e Alain GEST	U.D.F.	6 ^e Odile MOIRIN	R.P.R.
1 ^{re} Harry LAPP	U.D.F.	6 ^e Georges SARRE		80 - Somme		MM.	
2 ^e Marc REYMANN	U.D.F.	7 ^e Alain DEVAQUET		MM.		1 ^{re} Jacques BRUNHES	
3 ^e Alfred MULLER	R.L.	8 ^e Jean de GAULLE		1 ^{re} Maxime GREMETZ		2 ^e Frantz TAITTINGER	
4 ^e André DURR	R.P.R.	Mme		2 ^e Philippe BONNECARRÈRE		3 ^e Jean-Yves HABY	
5 ^e Germain GENGENWIN	U.D.F.	9 ^e Anne-Marie COUDERC		3 ^e Jacques LIMOUZY		4 ^e Christian DUPUY	
6 ^e Alain FERRY	R.L.	M.		4 ^e Benard CARAYON		5 ^e Patrick BALKANY	
7 ^e Adrien ZELLER	U.D.F.	10 ^e Claude GOASGUEN		81 - Tarn		6 ^e Charles CECCALDI-	
8 ^e François LOOS	U.D.F.	Mme		MM.		RAYNAUD	
9 ^e Bernard SCHREINER	R.P.R.	11 ^e Nicole CATALA		1 ^{re} Paul QUILÈS		7 ^e Jacques BAUMEL	
68 - Haut-Rhin		MM.		2 ^e Philippe BONNECARRÈRE		8 ^e Jean-Jacques GUILLET	
MM.		12 ^e Philippe GOUJON		3 ^e Jacques LIMOUZY		9 ^e Georges GORSE	
1 ^{re} Gilbert MEYER	R.P.R.	13 ^e René GALY-DEJEAN		4 ^e Benard CARAYON		10 ^e André SANTINI	
2 ^e Jean-Paul FUCHS	U.D.F.	14 ^e Georges MESMIN		82 - Tarn-et-Garonne		Mme	
3 ^e Jean-Luc REITZER	R.P.R.	15 ^e Gilbert GANTIER		MM.		11 ^e Janine JAMBU	
4 ^e Jean UEBERSCHLAG	R.P.R.	16 ^e Bernard PONS		1 ^{re} Jean-Pierre CAVE		12 ^e Jean-Pierre FOUCHER	
5 ^e Joseph KLIFA	U.D.F.	Mme		2 ^e Jacques BRIAT		13 ^e Patrick DEVEDJIAN	
6 ^e Jean-Jacques WEBER	U.D.F.	17 ^e Françoise de PANAFIEU		83 - Var		93 - Seine-Saint-Denis	
7 ^e Michel HABIG	R.P.R.	MM.		MM.		MM.	
69 - Rhône		18 ^e Yves VERWAERDE		1 ^{re} Daniel COLIN		1 ^{re} Raoul BÉTEILLE	
Mme		19 ^e Daniel VAILLANT		2 ^e Louis COLOMBANI		2 ^e Patrick BRAOUEZEC	
1 ^{re} Bernadette ISAAC-SIBILLE	U.D.F.	20 ^e Jacques FÉRON		Mme		Mme	
MM.		App. R.P.R.		3 ^e Philippe de CANSON		3 ^e Muguette JACQUAINT	
2 ^e Michel NOIR	N.I.	21 ^e Didier BARIANI		MM.		MM.	
3 ^e Jean-Michel DUBERNARD	App. R.P.R.	76 - Seine-Maritime		1 ^{re} Jean-Michel COUVE		4 ^e Louis PIERNA	
4 ^e Raymond BARRE	App. U.D.F.	Mme		5 ^e Jean-Marie BERTRAND		5 ^e Jean-Claude GAYSSOT	
5 ^e Jean RIGAUD	U.D.F.	1 ^{re} Jeanine BONVOISIN		6 ^e Hubert FALCO		6 ^e Claude BARTOLONE	
6 ^e Marc FRAYSSE	R.P.R.	MM.		7 ^e Arthur PAECHT		7 ^e Jean-Pierre BRARD	
7 ^e Jean-Pierre CALVEL	U.D.F.	2 ^e Pierre ALBERTINI		84 - Vaucluse		8 ^e Robert PANDRAUD	
8 ^e Michel MERCIER	U.D.F.	3 ^e Michel GRANDPIERRE		Mme		Mme	
9 ^e Francisque PERRUT	U.D.F.	4 ^e Laurent FABIUS		1 ^{re} Marie-Josée ROIG		9 ^e Véronique NEIERTZ	
10 ^e Jean BESSON	R.P.R.	5 ^e Jean-Claude BATEUX		MM.		MM.	
11 ^e Jean-Claude BAHU	R.P.R.	6 ^e Denis MERVILLE		1 ^{re} Jean-Luc PRÉEL		10 ^e Jean-Claude ABRIOUX	
12 ^e Michel TERROT	R.P.R.	7 ^e Antoine RUFENACHT		2 ^e Éric AIMÉ		11 ^e François ASENSI	
Mme.		8 ^e Daniel COLLIARD		3 ^e Louis GUÉDON		12 ^e Éric RAOULT	
13 ^e Martine DAVID	S.	9 ^e Charles REVET		4 ^e Philippe de VILLIERS		13 ^e Christian DEMUYNCK	
M.		10 ^e Alfred TRASSY-		5 ^e Joël SARLOT		94 - Val-de-Marne	
14 ^e André GÉRIN	C.	PAILLOGUES		85 - Vendée		MM.	
70 - Haute-Saône		11 ^e Édouard LEVEAU		MM.		1 ^{re} Jean-Louis BEAUMONT	
MM.		12 ^e Alain LE VERN		1 ^{re} Éric DUBOC		2 ^e Laurent CATHALA	
1 ^{re} Christian BERGELIN		77 - Seine-et-Marne		2 ^e Jean-Yves CHAMARD		3 ^e Roger-Gérard	
2 ^e Jean-Pierre MICHEL		MM.		3 ^e Arnaud LEPERCQ		SCHWARTZENBERG	
3 ^e Philippe LEGRAS		1 ^{re} Jean-Claude MIGNON		4 ^e Jean-Pierre ABELIN		App. S.	
71 - Saône-et-Loire		2 ^e Didier JULIA		86 - Vienne		4 ^e Jean-Jacques JEGOU	
MM.		3 ^e Jean-Jacques HYEST		MM.		U.D.F.	
1 ^{re} Gérard VOISIN		4 ^e Alain PEYREFITTE		1 ^{re} Alain DUBOC		5 ^e Gilles CARREZ	
2 ^e Jean-Marc NESME		5 ^e Guy DRUT		2 ^e Jean-Yves CHAMARD		R.P.R.	
3 ^e Jean-Paul ANCIAUX		6 ^e Pierre QUILLET		3 ^e Arnaud LEPERCQ		R.P.R.	
4 ^e Didier MATHUS		7 ^e Charles COVA		4 ^e Jean-Pierre ABELIN		U.D.F.	
5 ^e Jean-Paul EMORINE		8 ^e Gérard JEFFRAY		87 - Haute-Vienne		5 ^e Roger-Gérard	
6 ^e René BEAUMONT		9 ^e Jean-Pierre COGNAT		M.		SCHWARTZENBERG	
72 - Sarthe		78 - Yvelines		MM.		4 ^e Jean-Jacques JEGOU	
MM.		MM.		1 ^{re} Étienne PINTÉ		U.D.F.	
1 ^{re} Gérard VOISIN		1 ^{re} Jean-Claude MIGNON		2 ^e Franck BOROTRA		R.P.R.	
2 ^e Jean-Marc NESME		2 ^e Didier JULIA		3 ^e Paul-Louis TENAILLON		R.P.R.	
3 ^e Jean-Paul ANCIAUX		3 ^e Jean-Jacques HYEST		4 ^e Pierre LEQUILLER		U.D.F.	
4 ^e Didier MATHUS		4 ^e Alain PEYREFITTE		5 ^e Jacques MYARD		R.P.R.	
5 ^e Jean-Paul EMORINE		5 ^e Guy DRUT		6 ^e Michel PÉRICARD		R.P.R.	
6 ^e René BEAUMONT		6 ^e Pierre QUILLET		7 ^e Pierre CARDO		U.D.F.	
73 - Savoie		7 ^e Charles COVA		8 ^e Pierre BÉDIER		R.P.R.	
MM.		8 ^e Gérard JEFFRAY		9 ^e Henri CUQ		R.P.R.	
1 ^{re} Gratien FERRARI		9 ^e Jean-Pierre COGNAT		Mme			
2 ^e Hervé GAYMARD		79 - Deux-Sèvres		10 ^e Christine BOUTIN		U.D.F.	
3 ^e Michel BOUVARD		MM.		MM.			
74 - Haute-Savoie		11 ^e Jean-Michel FOURGOUS		11 ^e Jean-Michel FOURGOUS		R.P.R.	
MM.		12 ^e Jacques MASDEU-ARUS		12 ^e Jacques MASDEU-ARUS		R.P.R.	
1 ^{re} Bernard ACCOYER		80 - Somme		1 ^{re} Jean-Pierre SOISSON		R.L.	
2 ^e Pierre HÉRISSON		MM.		2 ^e Yves VAN HAECKE		R.P.R.	
3 ^e Michel MEYLAN		1 ^{re} Maxime GREMETZ		3 ^e Philippe AUBERGER		R.P.R.	
4 ^e Claude BIRRAUX		2 ^e Gilles de ROBIEN		81 - Tarn		MM.	
5 ^e Pierre MAZEAUD		3 ^e Jérôme BIGNON		MM.		1 ^{re} Paul QUILÈS	
75 - Paris		4 ^e Joël HART		1 ^{re} Maxime GREMETZ		S.	
MM.		5 ^e Gautier AUDINOT		2 ^e Philippe BONNECARRÈRE		R.P.R.	
1 ^{re} Laurent DOMINATI		6 ^e Alain GEST		3 ^e Jacques LIMOUZY		R.P.R.	
2 ^e Jean TIBERI		82 - Tarn-et-Garonne		4 ^e Benard CARAYON		R.P.R.	
3 ^e Martine AURILLAC		MM.		83 - Var		MM.	
MM.		1 ^{re} Jean-Pierre CAVE		MM.		1 ^{re} Daniel COLIN	
4 ^e Gabriel KASPEREIT		2 ^e Jacques BRIAT		1 ^{re} Jean-Luc PRÉEL		U.D.F.	
5 ^e Claude-Gérard MARCUS		84 - Vaucluse		2 ^e Éric AIMÉ		U.D.F.	
6 ^e Georges SARRE		Mme		3 ^e Louis GUÉDON		R.P.R.	
7 ^e Alain DEVAQUET		1 ^{re} Marie-Josée ROIG		4 ^e Philippe de VILLIERS		U.D.F.	
8 ^e Jean de GAULLE		MM.		5 ^e Joël SARLOT		U.D.F.	
Mme		1 ^{re} Jean-Michel COUVE		85 - Vendée		MM.	
9 ^e Anne-Marie COUDERC		5 ^e Jean-Marie BERTRAND		MM.		1 ^{re} Jean-Louis BEAUMONT	
M.		6 ^e Hubert FALCO		1 ^{re} Éric DUBOC		U.D.F.	
10 ^e Claude GOASGUEN		7 ^e Arthur PAECHT		2 ^e Jean-Yves CHAMARD		R.P.R.	
Mme		86 - Vienne		3 ^e Arnaud LEPERCQ		R.P.R.	
11 ^e Nicole CATALA		MM.		4 ^e Jean-Pierre ABELIN		U.D.F.	
MM.		1 ^{re} Jeanine BONVOISIN		87 - Haute-Vienne		MM.	
12 ^e Philippe GOUJON		MM.		M.		1 ^{re} Jean-Louis BEAUMONT	
13 ^e René GALY-DEJEAN		2 ^e Pierre ALBERTINI		1 ^{re} Alain MARSAUD		U.D.F.	
14 ^e Georges MESMIN		3 ^e Michel GRANDPIERRE		Mme		S.	
15 ^e Gilbert GANTIER		4 ^e Laurent FABIUS		2 ^e Évelyne GUILHEM		R.P.R.	
16 ^e Bernard PONS		5 ^e Jean-Claude BATEUX		MM.		3 ^e Roger-Gérard	
Mme		6 ^e Denis MERVILLE		3 ^e Jacques-Michel FAURE		App. S.	
17 ^e Françoise de PANAFIEU		7 ^e Antoine RUFENACHT		4 ^e Alain RODET		U.D.F.	
MM.		8 ^e Daniel COLLIARD		88 - Vosges		MM.	
18 ^e Yves VERWAERDE		9 ^e Charles REVET		MM.		1 ^{re} Philippe SÉGUIN	
19 ^e Daniel VAILLANT		10 ^e Alfred TRASSY-		1 ^{re} Philippe SÉGUIN		R.P.R.	
20 ^e Jacques FÉRON		PAILLOGUES		2 ^e Gérard CHERPION		App. R.P.R.	
App. R.P.R.		11 ^e Édouard LEVEAU		3 ^e François VANNSON		App. R.P.R.	
21 ^e Didier BARIANI		12 ^e Alain LE VERN		4 ^e Jean-Pierre THOMAS		U.D.F.	
U.D.F.		76 - Seine-Maritime		89 - Yonne		MM.	
Mme		MM.		MM.		1 ^{re} Jean-Pierre SOISSON	
1 ^{re} Jeanine BONVOISIN		1 ^{re} Jean-Claude MIGNON		1 ^{re} Jean-Pierre SOISSON		R.L.	
U.D.F.		2 ^e Didier JULIA		2 ^e Yves VAN HAECKE		R.P.R.	
MM.		3 ^e Jean-Jacques HYEST		3 ^e Philippe AUBERGER		R.P.R.	
2 ^e Pierre ALBERTINI		4 ^e Alain PEYREFITTE		90 - Territoire-de-Belfort		MM.	
U.D.F.		5 ^e Guy DRUT		MM.		1 ^{re} Jacques BRUNHES	
3 ^e Michel GRANDPIERRE		6 ^e Pierre QUILLET		1 ^{re} Jacques BRUNHES		C.	
C.		7 ^e Charles COVA		2 ^e Frantz TAITTINGER		R.P.R.	
4 ^e Laurent FABIUS		8 ^e Gérard JEFFRAY		3 ^e Jean-Yves HABY		U.D.F.	
S.		9 ^e Jean-Pierre COGNAT		4 ^e Christian DUPUY		R.P.R.	
5 ^e Jean-Claude BATEUX		77 - Seine-et-Marne		5 ^e Patrick BALKANY		R.P.R.	
S.		MM.		6 ^e Charles CECCALDI-		R.P.R.	
6 ^e Denis MERVILLE		1 ^{re} Jean-Claude MIGNON		RAYNAUD		R.P.R.	
R.P.R.		2 ^e Didier JULIA		7 ^e Jacques BAUMEL		R.P.R.	
7 ^e Antoine RUFENACHT		3 ^e Jean-Jacques HYEST		8 ^e Jean-Jacques GUILLET		R.P.R.	
R.P.R.		4 ^e Alain PEYREFITTE		9 ^e Georges GORSE		R.P.R.	
8 ^e Daniel COLLIARD		5 ^e Guy DRUT		10 ^e André SANTINI		U.D.F.	
C.		6 ^e Pierre QUILLET		Mme			
9 ^e Charles REVET		7 ^e Charles COVA		11 ^e Janine JAMBU		C.	
U.D.F.		8 ^e Gérard JEFFRAY		MM.			
10 ^e Alfred TRASSY-		9 ^e Jean-Pierre COGNAT		12 ^e Jean-Pierre FOUCHER		U.D.F.	
PAILLOGUES		78 - Yvelines		13 ^e Patrick DEVEDJIAN		R.P.R.	
R.P.R.		MM.		93 - Seine-Saint-Denis		MM.	
11 ^e Édouard LEVEAU		1 ^{re} Étienne PINTÉ		MM.		1 ^{re} Raoul BÉTEILLE	
R.P.R.		2 ^e Franck BOROTRA		1 ^{re} Raoul BÉTEILLE		R.P.R.	
12 ^e Jacques MASDEU-ARUS		3 ^e Paul-Louis TENAILLON		2 ^e Patrick BRAOUEZEC		C.	
R.P.R.		4 ^e Pierre LEQUILLER		Mme			
Mme		5 ^e Jacques MYARD		3 ^e Muguette JACQUAINT		C.	
10 ^e Christine BOUTIN		6 ^e Michel PÉRICARD		MM.			
U.D.F.		7 ^e Pierre CARDO		4 ^e Louis PIERNA		C.	
MM.		8 ^e Pierre BÉDIER		5 ^e Jean-Claude GAYSSOT		C.	
11 ^e Jean-Michel FOURGOUS		9 ^e Henri CUQ		6 ^e Claude BARTOLONE		S.	
R.P.R.		Mme		7 ^e Jean-Pierre BRARD		C.	
12 ^e Jacques MASDEU-ARUS		10 ^e Christine BOUTIN		8 ^e Robert PANDRAUD		R.P.R.	
R.P.R.		U.D.F.		Mme			
Mme		11 ^e Jean-Michel FOURGOUS		9 ^e Véronique NEIERTZ		S.	
11 ^e Jean-Michel FOURGOUS		12 ^e Jacques MASDEU-ARUS		MM.			
R.P.R.		R.P.R.		10 ^e Jean-Claude ABRIOUX		R.P.R.	
12 ^e Jacques MASDEU-ARUS		R.P.R.		11 ^e François ASENSI		C.	
R.P.R.		R.P.R.		12 ^e Éric RAOULT		R.P.R.	
Mme		R.P.R.		13 ^e Christian DEMUYNCK		R	

ASSOCIATIONS DÉPARTEMENTALES ET CORRESPONDANTS DÉPARTEMENTAUX

1 — Normandie

CALVADOS : Julien PICQUET, Le Bourg Joli — 14260 BONNEMAISON
EURE : Marc VAUCELLE, 140, rue de la Charmille — 27240 DAMVILLE
ORNE : Jean LAURENT, 45, avenue Wilson — 61000 ALENÇON

2 — Ile-de-France

SEINE-ET-MARNE : Dieudonné DABISSO, 5, Cité Jean-Jaurès — 77550 MOISSY-CRAMAYES
YVELINES : Abdesslam EL BAKALI, 4, allée des Violettes — 78300 CARRIÈRES-SOUS-POISSY
HAUTS-DE-SEINE : Isabelle PARRA, 38, rue de Neuilly — 92110 CLICHY
SEINE-ST-DENIS : Gilbert GAUL, 16, rue des 7 Arpents — 93310 PRÉ-SAINT-GERVAIS
VAL-DE-MARNE : Jacqueline CHATELAIN, 30, rue Parmentier — 94130 NOGENT-SUR-MARNE

3 — Est

BAS-RHIN : Éliane WEIL ROSENBERG, rue du Général-Ducros — 67000 STRASBOURG
HAUT-RHIN : Geneviève FUCHS, Maison des Associations, 6, route d'Ingersheim — 68000 COLMAR et André VOEGELE 3, rue de la Liberté — 68170 RIXHEIM

4 — Ouest

CÔTE D'ARMOR : Geneviève VOISIN, 7, rue Lesage — 22000 SAINT-BRIEUC
FINISTÈRE : Daniel THÉAU, 14, rue Traverse — 29200 BREST
ILLE-ET-VILAINE : Rose-Marie TRIBALLIER, Les Champs Blancs — 35770 VERN-SUR-SEICHE
LOIRE-ATLANTIQUE : Philippe GERVOT, rue Louis-Gervot — 44500 LA BAULE
VENDÉE : Jean-Michel HARDOUIN, 11, rue du Bois Sorin — 85190 VENANSULT

5 — Centre

ALLIER : Jean-Louis BLANC, 17, av. Michel-de-l'Hospital — 03100 MONTLUÇON
CHER : Jacques GAZAIGNE, 49, rue Gambon — 18000 BOURGES
INDRE : Pierre AUGAY, 7, rue Ampère — 36000 CHÂTEAUROUX
INDRE-ET-LOIRE : Jean-Jacques DUPLAISIS, 38, av. H.-de-Balzac — 37230 FONDETTES
LOIRET : Aline ROLAND, 25, rue de l'Orbette — 45000 ORLÉANS

6 — Aquitaine

DORDOGNE : Dominique DUVERNEUIL, 166, rue Combes-Dames — 24000 PÉRIGUEUX
GIRONDE : Patrick POUGET, 18, av. des Martyrs de la Résistance — 33520 BRUGES
LANDES : Guy JACQUET, 1, av. Paul-Doumer — 40100 DAX
LOT-ET-GARONNE : Myriam GÉRAUD, Villottes — 47400 VARES
PYRÉNÉES-ATLANTIQUES : Jean LE FÈVRE, 5, rue de la Cendrée — 64320 BIZANOS

7 — Languedoc-Roussillon

AUDE : Liliane ROSSEUW, La Verdue — 11270 GENERVILLE
GARD : Ginette BRUNEL, 15, rue Bir-Hakeim, Appt. 35 — 30100 ALÈS
HÉRAULT : Jean-Louis LAVAL, Route du Lac — 34800 CLERMONT-L'HÉRAULT
PYRÉNÉES-ORIENTALES : Jean-Claude LLOBERES, Chemin de la Pave — 66400 SAINT-JEAN-PLA-DE-CORTS

8 — Provence-Côte-D'azur

BOUCHES-DU-RHÔNE : Françoise DEWAVRIN, Quartier St-Joseph — 13950 CADOLIVE
CORSE : Jean ALESSANDRI, rue du Dr-Pelligrino n° 10 — 20090 AJACCIO

9 — Rhône-Alpes

AIN : (Par intérim) Élisabeth RIBEYRE, 28, rue Lieutenant-Colonel-Girard — 69007 LYON
DRÔME : Luc GABRIEL LCVR, 36 B, rue de Biberach — 26000 VALENCE
ISÈRE : André COSTE, 28 bis, rue Ampère — 38000 GRENOBLE
LOIRE : Gérard THIOLIER, 106 B, rue de la Richelandière — 42100 SAINT-ÉTIENNE
RHÔNE : Michèle GONON, 22, rue Pernon Les Tilleuls — 69004 LYON
SAVOIE : Daniel GOINEAU, 50, Square d'Orgeval — 73000 CHAMBÉRY
HAUTE-SAVOIE : Monique LAMANT, 17, rue de la Paix — 74000 ANNECY

10 — Nord-Pas-de-Calais

(Par intérim) : Ligue Contre la Violence Routière, 4, cité Joly — 75011 PARIS

11 — Midi-Pyrénées

ARIÈGE : Firmine ROUAIX, Ranquet — 09420 CASTELNAU-DURBAN
AVEYRON : Jacques LEVE, Les Airelles Bel Air — 12000 RODEZ
LOT : Jean-Claude VALOU, 11, bd Carnot — 46400 SAINT-CÉRÉ
HAUTES-PYRÉNÉES : Paul MEYER, 6, rue du Docteur Laënnec — 65000 TARBES
TARN : Viviane VAREILLES, 9, rue Fernandez — 81000 ALBI

12 — Limousin

CORRÈZE : Monique VIENNET, 34, boulevard des Maquisards — 19000 TULLE
CREUSE : Daniel PASTY, Lascaux — 23320 SAINT-VAURY
HAUTE-VIENNE : Stéphane DEDIEU, rue de l'Église — 87510 PEYRILHAC

13 — Champagne-Bourgogne

MARNE : Margot LANSON, 65, rue du Jard — 51100 REIMS
MOSELLE : Jean-Yves LAMANT, 36, Clos des Sorbiers — 57157 MARLY
SAÔNE-ET-LOIRE : (Par intérim) Élisabeth RIBEYRE, 28, rue Lieutenant-Colonel-Girard — 69007 LYON

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nicole BOURGEOIS, Francine CICUREL, Nicole FABRE, Daniel FREMOND, Jacqueline FURBEYRE, Philippe GERVOT, Daniel GOINEAU, Geneviève JURGENSEN, Alfred JURVILLIER, Jean-Yves LAMANT, Margot LANSON, Annie LE BOTLAN, Ghislaine LEVERRIER, Jean-Claude LLOBERES, Paul MEYER, François OUACHEE, Julien PICQUET, Aline ROLAND, Jacques ROBIN, Jacques TASIA, Odile VAN HEE, Viviane VAREILLES, André VOEGELE, Pierre WARNIER.

Délégués régionaux pouvant assister au Conseil d'Administration avec voix consultative : Geneviève FUCHS, Jean LE FEVRE, Jean-Marie LEVERRIER, Liliane ROSSEEUW.

BUREAU NATIONAL

Présidente : Ghislaine LEVERRIER
Vice-Présidente : Geneviève JURGENSEN
Secrétaire générale : Aline ROLAND
Secrétaire générale adjointe : Odile VAN HEE
Secrétaire général adjoint : Jacques TASIA
Secrétaire général adjoint : François OUACHEE
Trésorière : Annie LE BOTLAN

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

1 — Normandie (Aisne — Calvados — Eure — Manche — Oise — Orne — Seine-Maritime — Somme)

Jean-Marie LEVERRIER — Creuley — 14410 VIESSOIX — Tél. : 31.68.44.27 (P) — Télécopie 31.68.35.50

2 — Ile-de-France (Essonnes — Hauts-de-Seine — Seine-et-Marne — Seine-Saint-Denis — Val-de-Marne — Val-d'Oise — Ville de Paris — Yvelines)

(Par intérim) Ligue Contre la Violence Routière — 4, cité Joly — 75011 PARIS

3 — Est (Bas-Rhin — Haut-Rhin — Territoire de Belfort — Vosges)

Geneviève FUCHS — Maison des Associations, 6, route d'Ingersheim — 68000 COLMAR — Tél. : 89.23.64.12

4 — Ouest (Charente-Maritime — Côte-du-Nord — Finistère — Ille-et-Vilaine — Loire-Atlantique — Maine-et-Loire — Mayenne — Morbihan — Sarthe — Vendée)

Philippe GERVOT — Avenue Louis-Gervot — 44500 LA BAULE — Tél. : 40.60.09.65

5 — Centre (Allier — Charente — Cher — Deux-Sèvres — Eure-et-Loir — Indre — Indre-et-Loire — Loir-et-Cher — Loiret — Vienne)

Aline ROLAND — 25, rue de l'Orbette — 45000 ORLÉANS — Tél. : 38.53.09.58

6 — Aquitaine (Dordogne — Gironde — Landes — Lot-et-Garonne — Pyrénées-Atlantiques)

Jean LE FÈVRE — 5, rue de la Cendrée — 64320 BIZANOS — Tél. : 59.02.49.31

7 — Languedoc-Roussillon (Aude — Gard — Hérault — Lozère — Pyrénées-Orientales)

Liliane ROSSEEUW — La Verdue — 11270 GENERVILLE — Tél. : 68.60.51.95

8 — Provence-Côte-d'Azur (Alpes-de-Haute-Provence — Alpes-Maritimes — Bouches-du-Rhône — Corse — Hautes-Alpes — Var — Vaucluse)

(Par intérim) Ligue Contre la Violence Routière — 4, cité Joly — 75011 PARIS

9 — Rhône-Alpes (Ain — Ardèche — Cantal — Drôme — Haute-Loire — Haute-Savoie — Isère — Loire — Puy-de-Dôme — Rhône — Savoie)

Gérard THIOLIER — 106 B, rue de la Richelandière — 42100 SAINT-ÉTIENNE — Tél. : 77.21.71.20

10 — Nord-Pas-de-Calais (Nord — Pas-de-Calais)

(Par intérim) Ligue Contre la Violence Routière — 4, cité Joly — 75011 PARIS

11 — Midi-Pyrénées (Ariège — Aveyron — Gers — Haute-Garonne — Hautes-Pyrénées — Lot — Tarn — Tarn-et-Garonne)

(Par intérim) Ligue Contre la Violence Routière — 4, cité Joly — 75011 PARIS

12 — Limousin (Corrèze — Creuse — Haute-Vienne)

Michel MASNEUF — Le Pré Bouaran — 87110 BOSMIE L'AIGUILLE — Tél. : 55.39.09.41

13 — Champagne-Bourgogne (Ardennes — Aube — Côte-d'Or — Doubs — Haute-Marne — Haute-Saône — Jura — Marne — Meurthe-et-Moselle — Meuse — Moselle — Nièvre — Saône-et-Loire — Yonne)

(Par intérim) Ligue Contre la Violence Routière — 4, cité Joly — 75011 PARIS

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE

Protégeons la Vie

50



en Ville

4, CITÉ JOLY - 75011 PARIS - TÉL. (1) 48.06.91.91 - FAX (1) 48.06.91.90