



OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT

Ligue Contre la Violence Routière

15 rue Jobbé Duval - 75015 PARIS - Tél. : 01.45.32.91.00 - Fax : 01.45.32.91.01

PONDÉRATION

Bulletin trimestriel aux adhérents

Avril 1999 N° 40

Prix de ce numéro : 15 F - Abonnement annuel : 75 F

LA L.C.V.R. EST MEMBRE DE LA FÉDÉRATION EUROPÉENNE DES VICTIMES DE LA ROUTE (F.E.V.R.)



Éditorial

Le samedi 6 mars, dans le département du Tarn, vers 1 h 30 du matin, 5 jeunes se rendaient dans une discothèque à bord d'une R5. A l'entrée d'une courbe, la voiture a continué tout droit et s'est fracassée contre un platane. Marc, 19 ans, Céline, 17 ans, Yoann, 18 ans, Julia, 15 ans ont été tués sur le coup. Stéphane 18 ans, a été grièvement blessé.

Ce même samedi, dans le même département, vers 7 h du matin, Aurélie, 19 ans, revient d'une soirée à Toulouse avec Alexis, 20 ans. Sur l'autoroute A 68, elle perd le contrôle de sa voiture, vient heurter le talus à droite ; la voiture fait un tête à queue et s'immobilise sur la chaussée. A ce moment survient une fourgonnette qui ne peut éviter le choc. Aurélie et Alexis sont tués sur le coup.

Dimanche 7 mars vers 2 heures du matin, Luc, 18 ans, passager d'une voiture dont la conductrice avait perdu le contrôle, a été tué. Trois autres occupants ont été blessés, la conductrice, elle, est indemne.

7 morts, 4 blessés, tous ayant moins de 20 ans, une douzaine de familles plongées brutalement dans la douleur, tel est l'effroyable bilan de cette fin de semaine dans le Tarn.

Viviane Vareilles, la Présidente de la Ligue du Tarn, qui a elle-même vécu pareil drame, a pu faire entendre sa voix dans la Dépêche. Je la relaie ici.

Chaque lundi, les journaux de province rapportent de pareils faits. Tous les ans, ce sont près de 2 000 jeunes qui sont tués sur la route et deux fois autant qui restent marqués dans leur chair pour le restant de leurs jours. Quel drame pour les parents qui ont consacré 20 années de leur vie à aimer et à élever leur enfant, de le voir disparaître brutalement ou rester lourdement handicapé après plusieurs mois d'hôpital : 20 années effacées d'un seul coup, 20 années de joies, de soucis aussi, 20 années passées à faire s'épanouir une vie nouvelle. Et brusquement, la souffrance indicible : pourquoi a-t-il accepté de monter dans la voiture de ce copain sachant qu'il avait l'habitude de conduire vite ? Et brusquement, le remords qui ronge : pourquoi a-t-il pris le volant après avoir bu, pourquoi ai-je accepté de lui prêter ma voiture alors qu'il n'avait son permis que depuis un mois ? Pourquoi n'avait-il pas mis son casque, pourquoi..., pourquoi...?

Les jeunes de 15 à 24 ans fournissent près du quart des 8 500 tués, mais ne sont que 12 % de la population. Les causes de cette situation sont connues : la fatigue, l'alcool, l'inexpérience du conducteur, la surcharge de la voiture (2 voitures à 5 occupants parmi les 3 accidents du Tarn), d'une petite voiture au surplus (une Opel Corsa, une R5). Et au-delà de ces facteurs immédiats, l'insouciance - la mort ne fait pas partie des perspectives quand on a 20 ans, et c'est normal - le goût du risque, c'est-à-dire le besoin de se prouver à soi-même, et aux autres, que l'on est maître de soi en allant jusqu'à ses limites - que l'on ne connaît pas encore bien - parfois une tendance suicidaire ou le besoin de transgresser les règles parce que ce sont les règles.

Sommaire

Éditorial	1-2
Comme des bêtes	2
Compte-rendu du C.I.C.R. du 2 avril 1999	2
Les jeunes et alcool	3
Jeunes, Alcool et Discothèque	3-4
1 procès-verbal sur 2 aboutit à une sanction	4
La sécurité des cyclistes à	5
Evolution du nombre de tués par département	5
Statistiques	6
Quelques spécificités départementales	7
Les arbres au bord des routes	8
Témoignages	9
Vie des associations	10
Adresse des Associations Départementales	11
Conseil d'Administration, membres du Bureau National, Délégués Régionaux, bulletin d'adhésion	12

REMERCIEMENTS : Les membres du Bureau National de la Fédération Nationale remercient sincèrement tous les sympathisants qui nous envoient des dons. Ces sommes qui proviennent de quêtes faites à l'occasion d'un mariage, de rencontres sportives organisées par des jeunes à la mémoire d'un copain, de dommages versés par les assurances, ou d'un simple geste de générosité, sont pour nous un réel encouragement à continuer notre combat, et nous touchent profondément.

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE
15 Rue Jobbé Duval - 75015 PARIS

Directeur de la publication : Jacques ROBIN
Comité de rédaction : J. Le Fèvre - J. Levé - P. Laville
J. Robin - P. Solviche - Odile Van Hée - V. Vareilles
Imprimerie : Compédit-Beauregard-61600 La Ferté Macé
Dépôt légal n° 10 - Avril 1999 - n° CPPAP : 67845
ISSN : 0297-5874
E-Mail : lcvr.paris@infonie.fr

COMME DES BETES

L'insouciance : c'est l'âge auquel on quitte le cocon familial, mais auquel, en général, on n'a pas encore noué d'autre lien : pas encore d'amour durable, pas de charge de famille, la liberté absolue, le monde à découvrir. Et l'on ne sait pas encore que la voiture ou la moto, cet instrument merveilleux qui permet d'aller où l'on veut, quand on veut, peut être une machine à tuer.

Le goût du risque : c'est par lui que l'humanité progresse, depuis les premiers nomades qui partaient sans savoir où ils allaient, jusqu'aux grands découvreurs, les Christophe Colomb, les Gagarine ou Neil Armstrong. Risquer sa vie pour découvrir l'Amérique ou la Lune, pour tracer une nouvelle voie sur un plus de 8000 mètres d'altitude, après avoir mis de son côté tous les moyens pour s'assurer le succès. Mais il reste toujours l'impondérable - il est vrai que cela en vaut la peine. Risquer sa vie - et celle de ses copains - risquer le handicap à vie, ce qui est peut-être pire, pour quelques kilomètres à l'heure de trop, et quelques verres de trop, non, cela ne vaut pas le coup.

Encore faut-il le faire comprendre aux jeunes. C'est notre responsabilité à nous, les adultes, c'est aussi la responsabilité des pouvoirs publics.

Notre responsabilité d'adultes, c'est de rappeler à nos grands adolescents quelques règles de prudence : ne bois pas si tu dois conduire, roule toujours en-dessous des limites de vitesse, surtout à 3 h du matin, surtout si vous êtes 5 dans la voiture. Ne monte pas dans la voiture d'un copain qui a bu, ou dont tu sais qu'il roule vite. C'est aussi de tenir le même langage avec nos amis ou voisins ayant des enfants du même âge.

La responsabilité des pouvoirs publics c'est de mettre en œuvre l'ensemble des mesures suivantes :

↳ améliorer la formation à la conduite : 20 heures, c'est souvent insuffisant

↳ appeler les titulaires d'un permis récent à la prudence, par l'institution d'une phase probatoire avec contrôle pour accéder au permis normal

↳ réduire l'alcoolémie légale à 0 pour les mêmes

↳ rappeler sans cesse les dangers de l'alcool par des campagnes médiatiques n'ayant pas peur de montrer les conséquences de l'accident, le handicap notamment.

Je voyais récemment à la télévision une jeune femme déclarant qu'elle n'avait pas peur de la mort quand elle roulait à 200 km/h sur autoroute. Et du fauteuil roulant ? lui demandait l'animateur de l'émission. Pas de réponse...

↳ renforcer considérablement les contrôles de nuit en fin de semaine, tout particulièrement dans le secteur géographique des discothèques

↳ mettre en place diverses mesures telles que service de bus, encouragement à la désignation d'un conducteur sobre, formation des barmen, mise à disposition d'éthylotests, etc...

↳ et pourquoi pas dès l'été prochain, lancer une grande campagne de prévention à la sortie des discothèques, entre minuit et l'heure de fermeture, en faisant appel à tous les IDSR disponibles, comme ce que relate Pascal Treffort dans ce même numéro.

Le bilan des 6 et 7 mars dans le Tarn est un bilan de guerre. C'est la guerre à la mort absurde des jeunes qu'il nous faut déclarer.

Philippe LAVILLE
Président

"Aujourd'hui comme tous les jours, commence Claude Sérillon, il y aura sur les routes vingt-trois morts et quatre-vingt treize blessés dont beaucoup resteront handicapés. On ne saurait s'y habituer, mais il est vrai que les voitures sont en vente libre". S'ensuit un défilé de corps sanguinolents, déchiquetés, un étalage de tôles froissées sur le bas-côté de l'autoroute. Pas un mot de commentaire ne vient éclairer ces premières images du "20 heures" de France 2.

On croit d'abord que c'est un spot de la sécurité routière, comme en produisent les Anglo-saxons, moins timorés que les Français. Mais non, ces images, dont on ne nous annonce pas la source - elles ont, en fait, été tournées par les pompiers -, ont été montées par la rédaction de France 2 elle-même, comme un coup de poing dans la figure des téléspectateurs. C'est ainsi que France 2 a décidé d'illustrer la hausse du nombre des victimes de la route. Entre les corps sanguinolents et les tôles froissées, seulement des chiffres : les blessés, les morts, les handicapés à vie.

Et, pour couronner le tout, le témoignage d'une mère. Elle a perdu son fils de vingt ans, en janvier, dans un accident de la route. Sortie de boîte de nuit, alcool, fatigue, vitesse. Elle raconte tout. Le coup de sonnette dans la nuit, l'hôpital, le médecin laissant peu d'espoir, traumatisme crânien, et puis le corps dans le cercueil, dur, froid, le mouvement de sa main quand elle lui caresse les cheveux une dernière fois, et qu'elle ne croit toujours pas que c'est lui, là, dans la boîte. Derrière elle, sur la commode du salon, des photos de l'accidenté, et l'on sent que la télé lui a explicitement demandé de se placer ainsi, avec les photos dans le cadre. Retour sur Sérillon. Pas davantage de commentaire. Il dit simplement : *"Voilà, c'est tout"*, avant de passer à autre chose, nous laissant anéantis, le cœur au bord des lèvres.

Daniel SCHNEIDERMAN

Le Monde Télévision

Dimanche 21 - Lundi 22 mars 1999

COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (C.I.S.R.) du 2 AVRIL 1999 en présence du Premier Ministre

Quatre objectifs ont été annoncés :

1. Améliorer l'efficacité des contrôles : augmentation de 10 % du temps passé par les forces de l'ordre et du nombre de contrôles ; augmentation de 25 % des crédits consacrés aux équipements de contrôle, des contrôles mieux coordonnés et plus ciblés ; amélioration du système de sanction (paiement par chèque des amendes...).
2. Faire de la sécurité routière une "grande cause nationale" en l'an 2000. Dès 1999, des moyens de communication seront renforcés pour lancer cette campagne.
3. Améliorer la sécurité des infrastructures : un contrôle de sécurité des projets neufs sera effectué à partir de l'an 2000 sur le réseau de l'Etat. Pour les collectivités locales, une concertation sera engagée pour leurs réseaux. La sécurité sera l'un des critères prioritaires pour choisir les opérations inscrites aux prochains contrats de plan.
4. Mettre en place des plans de prévention aux risques routiers. L'Etat doit donner l'exemple dans les entreprises et les services de l'Etat : un plan de prévention sera mis en place dans les services de l'Etat dans un délai de 3 ans, en commençant dès cette année par des formations du personnel.

Point supplémentaire évoqué : une concertation sur l'allumage des feux de croisement le jour.

Note de la Rédaction de *Pondération* sur ce point : c'est un sujet souvent controversé. Certaines améliorations ont, par le passé entraîné des prises de risque plus fortes comme l'A.B.S., l'enrobé drainant... En fait, le conducteur conduit "à risque constant". C'est le phénomène d'homéostasie assez connu. Les piétons risquent d'en souffrir car l'automobiliste, sachant que le piéton le verra de très loin, s'arrêtera encore moins ; les cyclistes prétendent eux, que, n'ayant pas de phares puissants comme les voitures, ils seront encore plus ignorés. C'est un sujet à approfondir.

LES JEUNES ET L'ALCOOL

L'expérience menée dans l'Ain

Pascal TREFFORT a mené en septembre-octobre 1995 une action à la sortie d'une discothèque, avec Joelle TARPIN. Le but de cette action était l'ouverture d'un dialogue avec des jeunes de moins de 30 ans, pour parler de l'alcool au volant.

A la sortie d'une discothèque du département de l'Ain, distribution de 1 000 alcootests et de différentes brochures :

- **Danger Alcool** distribuée et éditée par Amitié PTT (Paris)
- **Baignade Dangereuse** distribuée en Préfecture, éditée par la Sécurité Routière
- **Alcool auto-contrôle** distribuée et éditée par le Comité d'Hygiène Alimentaire (DDASS Bourg-en-Bresse)
- Divers tracts de la L.C.V.R. concernant la vitesse, la ceinture...

Entre 3 h 00 et 5 h 00 du matin, chaque dimanche pendant quatre semaines, nous nous sommes postés à la sortie d'une grosse discothèque (2 000 personnes). La distribution d'alcootests attirait beaucoup de monde, l'ouverture du dialogue était importante, sans pouvoir, à deux, réagir devant l'affluence des questions ou des remarques. Tantôt les alcootests étaient distribués par nous, tantôt les jeunes se servaient. Notre but était de les faire repartir avec les documents dans la voiture, afin qu'ils les lisent plus tard. L'opération s'est déroulée en dehors de l'implantation de la discothèque, sur le bord de la route que les jeunes devaient traverser pour rejoindre leurs véhicules.

Nous avons préféré ne pas demander l'autorisation du patron de la boîte afin de garder toute notre liberté.

Nous n'étions pas présents pour juger les comportements de ces jeunes, nous voulions une ouverture de dialogue en toute confiance, sans préjugé de leur part. Nous avons jugé très bonne la façon dont s'est amorcé le dialogue. Les réflexions nous ont parfois déconcertés :

- l'accident est une fatalité
- la tolérance de l'alcool : certaines personnes après avoir fait le test contestaient le résultat, elles se sentaient en état de prendre le volant de leur véhicule
- ils étaient très curieux de savoir pourquoi nous étions là, si nous étions payés
- certains parlaient de drogue autorisée, disaient qu'il n'y avait pas de réelle volonté politique de réduire ou supprimer la consommation d'alcool en général.

Lorsque nous proposons de prendre les clés des conducteurs ayant bu de l'alcool, ils comprenaient notre démarche, mais ne l'appliquaient pas parce que ce n'était pas leur voiture, qu'ils n'avaient pas leur permis avec eux. Nous leur conseillions, lorsqu'ils étaient confrontés au fait de devoir rentrer avec une personne qui avait bu de l'alcool, d'appeler leurs parents ou de dormir sur le parking. Ils ne voulaient pas causer du souci à leurs parents en les réveillant au téléphone au milieu de la nuit ou en rentrant trop tard. Certains ont fait allusion à un service de car ou de taxi à prix abordable.

L'opération, qui s'est déroulée sur quatre semaines, nous a confortés dans l'idée que les jeunes n'étaient pas insensibles au fait de pouvoir dialoguer sans appréhension. Malheureusement, d'une semaine sur l'autre, les jeunes n'étaient pas les mêmes et ceux qui nous avaient déjà rencontrés restaient (pour certains) avec un contrôle positif à l'alcootest.

Le fait de n'être que deux à faire cette action pendant quatre week-ends était assez fatigant, mais nous avions la force d'y croire (nous l'avons toujours). Certains jeunes avaient d'eux-mêmes choisi un conducteur qui restait sobre pour la soirée. Il s'est avéré impossible d'obtenir des alcootests à la Préfecture. Nous avons dû en acheter et la LCVR69 nous en a donné.

Avant cette opération, nous avons fait un communiqué de presse qui ne fut pas relaté par les médias. Le rapport avec le dirigeant de la discothèque ne s'est pas fait. Nous avons pensé l'avertir et peut-être avoir l'autorisation de pénétrer dans la boîte, mais cela aurait pu engendrer des problèmes d'ordre et de gêne pour certains consommateurs. Aussi, ne voulant pas avoir de rapport "tendu", nous avons décidé de nous passer de son autorisation, sans empiéter sur la superficie de la discothèque. Nous étions sur une route départementale : nous nous sommes interrogés sur l'autorisation de nous trouver sur un lieu public et les risques que cela pouvait avoir au niveau des retombées judiciaires (manifestation sur la voie publique sans autorisation, déballeage nocturne...). Nous nous sommes implantés sur l'accotement sans rien demander à personne et si un problème judiciaire s'était présenté, peut-être aurions-nous fait appel aux médias du département afin de parler de notre action. Les gendarmes que nous avons aperçus la seconde semaine nous ont demandé ce que nous faisons. Ils sont repartis en nous souhaitant bonne chance pour notre action.

Nous avons fait une autre action de ce genre dans un village où il y avait un bal. Nous avons distribué des alcootests et ouvert le dialogue. Cela s'est très bien passé. A chaque fois que nous nous sommes déplacés pour aller à la rencontre de jeunes cela s'est très bien déroulé. Par contre, en 1993, nous avons essayé d'aller à l'entrée d'un repas dansant (Fête de la Bière), nous étions une dizaine, nous n'avions que des tracts, les gens étaient plus âgés. Et là, cela s'est très mal passé : insultes de la part des organisateurs, refus des tracts par les personnes se rendant à la soirée, dépôt de plainte. C'est pour cela qu'il est préférable de "travailler" avec des jeunes, le dialogue est très ouvert, et ils sont beaucoup plus réceptifs au message lorsque celui-ci n'est pas provocateur, ni discriminatoire. Je pense qu'il ne faut pas arriver avec un discours agressif. Dans leur inconscient, ils savent très bien que l'alcool au volant est dangereux, et c'est avec des exemples frappants que l'on arrive à les toucher, qu'ils réagiront un jour. Ils le savent très bien, bon nombre d'entre eux ont un jour perdu un proche, un ami, un copain de classe. La cause réelle, vitesse, alcool, est souvent occultée : fatalité, manque de chance.

JEUNES, ALCOOL ET DISCOTHÈQUE

Un groupe de travail sur ce sujet s'est réuni à l'initiative de la D.S.C.R. Deux membres du bureau national y ont participé. Les principales caractéristiques des accidents de jeunes sont :

Ces accidents se produisent généralement durant la nuit du samedi au dimanche, de 2 heures à 6 heures du matin, souvent la conséquence d'une perte de contrôle du véhicule en courbe.

L'alcool est présent dans 40 % des cas. Le véhicule est sur-occupé dans presque tous les cas.

Les sujets consomment des boissons alcoolisées pour obtenir un effet anti-dépresseur et la pression du groupe les amène à consommer plus qu'ils ne le feraient hors de sa présence. Les filles seraient un élément modérateur. L'acceptation par les passagers du risque est présente dans la plupart des témoignages.

Les représentants des gérants de discothèque, qui participaient à ce groupe de travail, ont exposé les données du problème selon eux :

Le passage en discothèque n'est que le dernier maillon d'une chaîne ; "l'itinéraire type du samedi soir" est le suivant :

20 h-22 h : les jeunes prennent l'apéritif (on consomme des boissons alcoolisées, on mange peu)

22 h : cinéma ou bar

1 h 1 h 30 : arrivée à la discothèque déjà alcoolisés..

Vers 6 h : retour en voiture.

100 millions d'entrées sont enregistrées par an dans l'ensemble des discothèques. 75 % des jeunes vont en discothèque. La voiture est leur seul moyen de locomotion. 3 à 4 personnes prennent place à bord. L'alcool ne doit pas être désigné comme le seul coupable. Le

phénomène alcool dépasse le domaine de la sécurité routière, par exemple violences, rixes, santé, etc... Les jeunes ont besoin d'être responsabilisés. La discothèque peut être un lieu de prescription, mais en aucun cas un lieu de moralisation. Il est important de sensibiliser les passagers autant que les conducteurs. La consommation de boissons non alcoolisées doit être favorisée (un ticket d'entrée pourrait donner droit à une boisson alcoolisée ou à deux boissons sans alcool). Une politique tarifaire peut aller jusqu'à la gratuité complète en matière de jus de fruit pour le "Saint Bernard ou conducteur désigné" qui ramène le groupe. Un temps de dégrisement qui pourrait s'accompagner d'une collation est expérimenté dans certaines discothèques (la collation ne diminue en rien le taux d'alcoolémie).

Des propositions ont été formulées :

1. Mesures d'ordre coercitif

- ◊ "taux d'alcool zéro" pour les jeunes conducteurs.
- ◊ renforcement des mesures pédagogiques et de contrôle de l'alcoolémie sur le réseau routier aux horaires d'entrée et de sortie des discothèques (avec mise en œuvre des moyens nécessaires).

2. Mesures de prévention

- ◊ homogénéisation des horaires de fermeture des boîtes de nuit sur l'ensemble du territoire pour lutter contre le nomadisme nocturne.
- ◊ formation des barmen.
- ◊ développement des actions "conducteur désigné" avec participation des établissements (incitations tarifaires pour les boissons sans alcool).

- ◊ renforcement de l'information par les moyens modernes de communication tous milieux (notamment scolaire et périscolaire)
- ◊ lancement d'une campagne nationale lourde en partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés.

3. Autres propositions

- ◊ élargissement de la réflexion au problème de la drogue (dont la consommation est souvent liée à l'alcool).
- ◊ utilisation du réseau IDSR pour sensibiliser les jeunes aux abords des discothèques.
- ◊ accès à des associations de jeunes à l'élaboration et à la mise en œuvre des PDASR.

A noter : Position mitigée concernant les stratégies de raccourci (type Saint-Bernard /nez rouge) : efficaces en matière de prévention des accidents de la route, mais pouvant désresponsabiliser les consommateurs d'alcool dégagés du problème du retour. Par ailleurs, sur le plan juridique, il existe un problème potentiel d'assurance (couverture du conducteur accompagnateur). Les fédérations d'exploitants présentes ont émis le souhait de nouer des contacts pour coordonner, à l'avenir, des actions concertées.

Remarque : Les gérants de discothèques étaient dans une position difficile. Ils ont plaidé : les jeunes qui arrivent chez nous sont déjà alcoolisés, ce n'est donc pas nous qui sommes responsables. Mais en même temps, c'est bien eux qui servent "le dernier verre" dont ils tirent leurs recettes, alors que la loi permet de mettre en cause le patron d'un débit de boisson qui sert un client en état d'ivresse.

1 PROCES VERBAL SUR 2 ABOUTIT A UNE SANCTION EFFECTIVE

C'est ce qui ressort d'un ouvrage paru il y a 1 an : "Jeu avec des règles pénales". Le cas des contraventions routières - Claudine PEREZ DIAZ - Édition l'Harmattan.

L'auteur, chercheur au C.N.R.S., analyse avant tout les relations complexes entre les différents acteurs du système de contrôle-sanction que sont la Police Nationale, la Gendarmerie, le préfet, la Justice. Elle étudie également ce qu'il est advenu d'un certain nombre d'amendes forfaitaires, correspondant à des infractions relativement "légères" (stationnement, non port de la ceinture ou du casque, non présentation des papiers, défaut d'éclairage, pneus lisses, etc.) et de 1287 procès verbaux dressés pour infractions plus graves : excès de vitesse, franchissement de feu rouge, de stop, conduite dangereuse (l'alcoolémie en est absente). Ces procès verbaux ont été dressés pour 2/3 par la Police Nationale, 1/3 par la Gendarmerie, à la fin des années 1980 (1987-88) dans un arrondissement du Nord de la France où la crise économique se faisait durement sentir.

Nous nous intéresserons ici uniquement aux procès verbaux, qui correspondent à des infractions susceptibles de générer des accidents, et aux raisons qui expliquent "l'évaporation" de presque 1 procès verbal sur 2 : rapportés à 1000 procès verbaux dressés, 443 sont restés sans sanction pour des raisons diverses :

↳ Indulgence au niveau des commissariats de police ou gendarmeries : 1/3.

↳ Abandon des poursuites par la Préfecture, mais surtout impossibilité d'appliquer la sanction parce que le contrevenant demeure introuvable ou est insolvable pour le restant.

L'indulgence se pratique au niveau des commissariats de police et gendarmeries, elle est beaucoup plus rare à un niveau ultérieur de la procédure. Il y a à cette pratique plusieurs raisons :

↳ Si une bonne partie des conducteurs infractionnistes considèrent que c'est le Code de la Route qui est inadapté et qu'en conséquence ils se sentent autorisés à prendre des libertés avec lui, les forces de l'ordre, partageant, à un bien moindre degré, ce sentiment, estiment souvent qu'une infraction grave n'est qu'incivisme, mais pas délinquance.

Le contrôle routier n'est pas, en général, considéré comme une tâche gratifiante, d'où une compensation.

↳ La pratique de l'indulgence confère un pouvoir à celui qui l'accorde sur celui qui en bénéficie, pouvoir qui peut être utilisé pour se créer un réseau de relations, pour obtenir éventuellement des renseignements permettant de résoudre d'autres affaires plus gratifiantes. Cette pratique est plus étendue en milieu rural, où les gens se connaissent davantage, qu'en zone urbaine.

L'indulgence, si elle est fréquemment le fait de l'agent verbalisateur lui-même, est cependant assez rigoureusement encadrée par la hiérarchie de la police et de la gendarmerie. Mais la justice l'ignore, puisque les procès verbaux qui en sont l'objet ne lui sont pas transmis.

Cette indulgence s'exerce surtout au profit des personnes de plus de 35 ans, de situation sociale moyenne, des professionnels de la route. Les jeunes ayant un permis de conduire récent sont par contre dans le collimateur.

Quant à la Justice, dans cette zone en crise, elle tient compte de la situation personnelle des contrevenants et prononce des sanctions souvent en dessous des minima prévus tant pour les amendes (une forte amende a beaucoup de chances de ne pas pouvoir être recouvrée) que pour les suspensions de permis (qui peuvent faire perdre son emploi à celui qui en est frappé).

Enfin le Trésor Public, chargé du recouvrement des amendes, limite ses efforts en cas de mauvaise volonté du contrevenant, pour ne pas engager des frais de recouvrement supérieurs au montant de l'amende.

Ce constat, qui a le mérite de mettre un doigt sur l'inefficacité de notre système de contrôle-sanction (il faudrait également pointer la rareté des contrôles), date maintenant de 10 ans. Il est à peu près sûrement toujours d'actualité, car aucune mesure importante dans ce domaine n'a été prise depuis 10 ans.

Si le contrôle-sanction n'est pas le seul élément d'une politique de lutte contre la violence routière, il n'en reste pas moins que tant qu'il restera dans l'état où il est aujourd'hui, la lutte contre la violence, disons la délinquance routière, n'ayons pas peur des mots, restera un vœu pieux.

Philippe LAVILLE

LA SÉCURITÉ DES CYCLISTES A PARIS

Le CETEC, centre d'études de la Ville de Paris (G. LERAY - C. PIBAULT) vient de publier le rapport sur "la sécurité des cyclistes à Paris".

L'étude porte sur l'année 1997 : 520 accidents de cyclistes ont été répertoriés, dont 74 sur des voies pourvues d'aménagements cyclables, 61 sur des voies équipées de bandes cyclables, 9 sur des voies équipées de pistes cyclables (et 4 divers).

Les victimes se répartissent de la façon suivante : 65 cyclistes (60 blessés légers, 4 blessés graves, 1 tué), 12 piétons blessés légers, 5 deux roues motorisés blessés légers. Les causes principales d'accidents sont :

- les véhicules tournant à droite qui coupent la route aux cyclistes qui continuent tout droit : 11 concernent les bandes cyclables, 3 concernent les pistes cyclables (la Ville de Paris matérialise pourtant la traversée du carrefour par l'aménagement cyclable de chevrons blancs ; d'autres villes matérialisent cette traversée en

coloriant en vert l'aménagement cyclable en carrefour : cela attire bien l'attention de l'automobiliste).

- la circulation ou l'arrêt d'autres véhicules sur la bande cyclable.
- la traversée par un véhicule motorisé de la bande cyclable ou de la piste cyclable (ce type d'accident peut se réduire en améliorant la visibilité sur les 5 à 10 m en amont des accès privés ou des petits carrefours par une avancée de trottoir munie de potelets pour éviter le stationnement).
- les défauts de maîtrise des cyclistes (chutes, pertes de contrôle...).
- l'ouverture des portières des véhicules en stationnement. Ce type d'accident concerne surtout les bandes cyclables (certaines villes françaises et certains pays européens recommandent, pour les bandes cyclables, une largeur minimale de 1,70 m hors marquage, dans le but d'éviter ce type d'accident).
- les piétons qui s'avancent sur la bande aux feux en attendant de traverser.

EVOLUTION SUR 5 ANS DU NOMBRE DE TUÉS PAR DÉPARTEMENT

(Source D.S.C.R.)

	1994	1995	1996	1997	1998
Ain	126	128	117	112	129
Aisne	103	107	99	109	105
Allier	103	82	93	78	76
Alpes Haute Provence	29	26	50	34	24
Hautes Alpes	30	29	27	26	23
Alpes Maritimes	99	119	108	105	105
Ardèche	40	44	31	37	44
Ardennes	55	37	25	42	50
Ariège	38	25	38	31	40
Aube	69	53	51	54	79
Aude	69	75	84	84	71
Aveyron	61	49	52	54	56
Bouches du Rhône	246	275	245	273	241
Calvados	102	90	82	70	102
Cantal	23	20	26	23	22
Charente	75	61	88	70	73
Charente Maritime	129	114	130	101	114
Cher	69	72	66	62	59
Corrèze	39	45	44	42	47
Corse du Sud	20	26	18	24	19
Haute-Corse	42	41	38	36	27
Côte d'Or	84	98	111	96	93
Côte d'Armor	72	81	85	66	66
Creuse	29	15	22	16	26
Dordogne	71	72	87	69	81
Doubs	68	65	64	70	82
Drôme	99	81	82	96	101
Eure	126	113	129	134	120
Eure et Loir	108	100	116	95	113
Finistère	110	105	121	113	111
Gard	133	177	121	121	148
Haute Garonne	169	160	105	130	158
Gers	42	47	53	43	38
Gironde	192	204	192	164	214
Hérault	177	194	170	157	184
Ille et Vilaine	128	108	103	109	109
Indre	65	51	52	45	48
Indre et Loire	89	84	86	82	98
Isère	157	134	109	160	146
Jura	55	54	68	70	53
Landes	92	101	113	111	106
Loir et Cher	92	80	89	71	84
Loire	82	82	101	86	97
Haute Loire	29	38	44	53	41
Loire Atlantique	166	154	182	158	178
Loiret	116	134	95	138	137
Lot	40	45	31	42	37
Lot et Garonne	70	75	79	67	85
Lozère	16	15	8	8	13

	1994	1995	1996	1997	1998
Maine et Loire	97	96	74	99	105
Manche	68	75	63	82	76
Marne	108	103	100	103	102
Haute Marne	45	42	26	37	34
Mayenne	40	59	43	39	58
Meurthe et Moselle	96	96	88	87	97
Meuse	55	31	46	26	48
Morbihan	110	95	98	89	108
Moselle	133	128	124	114	143
Nièvre	67	41	43	49	65
Nord	186	183	173	167	197
Oise	147	145	136	121	131
Orne	61	52	40	46	55
Pas de Calais	159	170	161	125	188
Puy de Dôme	94	85	79	75	92
Pyrénées Atlantiques	84	67	84	77	70
Hautes Pyrénées	27	32	28	40	43
Pyrénées Orientales	73	66	52	58	54
Bas-Rhin	85	118	112	104	122
Haut-Rhin	81	81	78	82	89
Rhône	121	108	110	115	116
Haute Saône	70	53	62	62	51
Saône et Loire	87	118	142	126	111
Sarthe	87	101	79	91	83
Savoie	64	63	51	67	45
Haute Savoie	113	115	93	101	92
Paris	102	88	82	94	89
Seine Maritime	145	152	136	140	138
Seine et Marne	210	253	183	162	214
Yvelines	131	136	119	110	107
Deux-Sèvres	68	66	60	77	69
Somme	124	119	94	94	104
Tarn	77	79	76	63	84
Tarn et Garonne	50	45	38	51	46
Var	161	146	140	150	127
Vaucluse	90	92	91	102	94
Vendée	109	126	96	114	121
Vienne	55	65	59	78	65
Haute Vienne	60	51	60	59	54
Vosges	78	71	74	73	68
Yonne	86	80	95	83	86
Belfort	22	14	7	6	14
Essonne	103	92	117	100	108
Hauts de Seine	53	43	40	37	29
Seine Saint Denis	55	54	60	53	53
Val de Marne	60	50	65	42	58
Val d'Oise	82	81	73	73	61
Total FRANCE	8 533	8 412	8 080	7 989	8 437

STATISTIQUES

TUES 1998 SELON L'ÂGE

(Source D.S.C.R.)

	Tous usagers	Piétons	Cyclistes
0-4 ans	107	28	
5-9 ans	117	31	13
10-14 ans	142	33	24
15-19 ans	850	37	20
20-24 ans	1299	35	17
25-29 ans	1011	44	11
30-34 ans	724	41	12
35-39 ans	641	45	19
40-44 ans	526	65	17
45-49 ans	489	51	17
50-54 ans	434	57	19
55-59 ans	280	38	22
60-64 ans	309	42	26
65-69 ans	325	58	19
70-74 ans	397	94	26
75-79 ans	348	105	22
80 ans et +	430	183	16
Age indéterminé	8	1	1
TOTAL	8437	988	301

DONT	Tous usagers	Piétons	Cyclistes
< 1 an	23	2	
1 an	14	3	
2 ans	30	10	
3 ans	19	5	
4 ans	21	8	
5 ans	25	7	1
6 ans	25	7	2
7 ans	26	7	4
8 ans	22	6	3
9 ans	19	4	3
10 ans	21	6	4
11 ans	25	8	4
12 ans	15	2	1
13 ans	28	11	6
14 ans	53	6	9
15 ans	65	6	5
16 ans	108	5	8
17 ans	151	9	2
18 ans	266	11	3
19 ans	260	6	2
20 ans	270	7	1
21 ans	284	11	1
22 ans	252	8	4
23 ans	255	4	7
24 ans	238	5	4

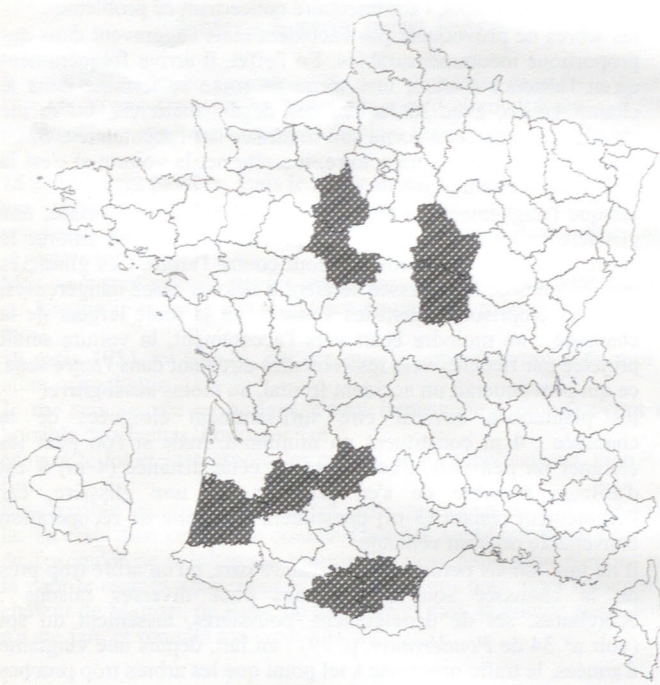
COMPARAISONS INTERNATIONALES

(Source I.R.T.A.D. - O.C.D.E. - B.A.S.t.)

Pays	Population (en millions)	Total tués			Tués en 1997 par million d'habitants			Nombre de piétons tués en 1997
		1980	1996	1997	Total	0 - 14 ans	15 - 24 ans	
Allemagne	82,0	15 050	8 758	8 549	104	24	256	1 147
Autriche	8,0	2 003	1 027	1 105	137	24	312	156
Belgique	10,2	2 396	1 356	1 364	134	30	238	142
Canada	30,3	5 461	3 082	3 064	101	34	194	402
Danemark	5,3	690	514	489	93	40	176	87
Espagne	39,3	6 522	5 483	5 604	143	29	204	967
Etats-Unis	267,6	51 091	42 065	41 967	157	46	274	5 307
Finlande	5,1	551	404	438	85	35	115	69
France	58,5	13 672	8 541	8 444	144	36	275	982
Grèce	10,5	1 445	2 063	2 199	209	40	350	-
Hongrie	10,2	1 630	1 370	1 391	137	26	136	448
Irlande	3,7	564	453	472	128	32	206	130
Italie	57,5	9 220	6 688	6 724	117	20	177	894
Japon	126,2	11 388	11 674	11 254	89	17	132	3 143
Norvège	4,4	362	255	303	69	22	132	36
Pays-Bas	15,6	1 996	1 180	1 163	75	23	133	119
Portugal	9,4	2 941	2 730	-	289	76	432	624
Royaume-Uni	59,0	6 239	3 740	3 743	63	21	129	1 010
Suède	8,8	848	537	541	61	14	76	72
Suisse	7,1	1 209	616	587	83	24	148	116
Tchéquie	10,3	1 261	1 568	1 597	155	36	222	424

- Les nombres ont été corrigés pour exprimer les "décès à 30 jours". Par exemple, pour la France, qui compte les décès à 6 jours, les nombres ont été multipliés par 1,057.
- Les chiffres en italique se rapportent à l'année 1995 ou 1996.

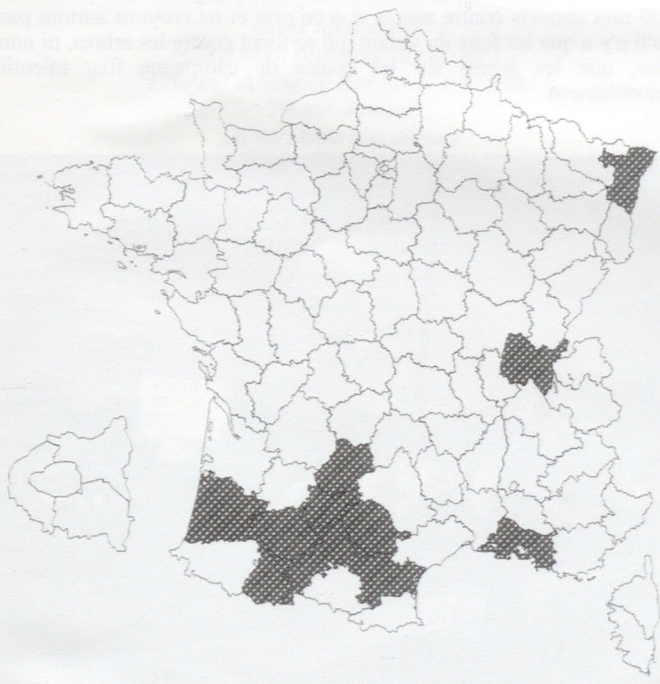
QUELQUES SPÉCIFICITÉS DÉPARTEMENTALES



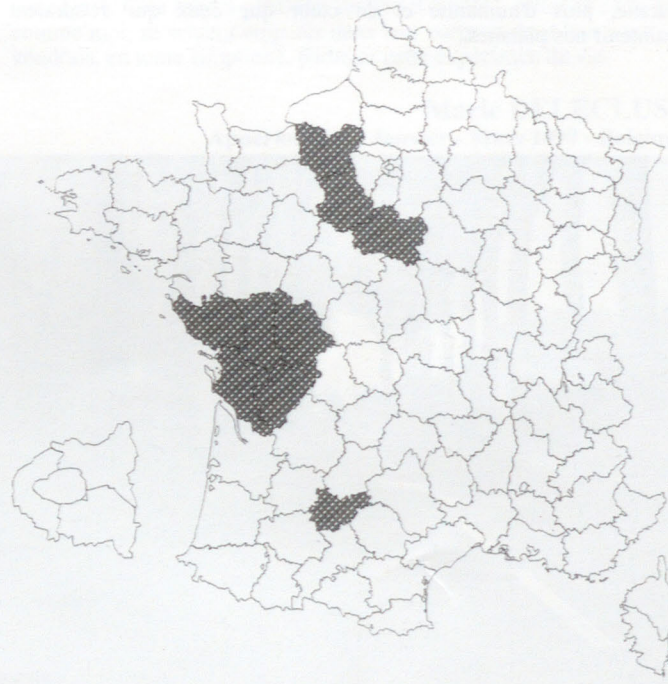
Départements où le nombre total de tués 1997 +1998 est le plus fort rapporté au nombre d'habitants (les raisons peuvent être diverses, justifiées ou non).



Départements où le nombre de tués en 1998 a fortement augmenté par rapport à 1997, et est le plus fort des cinq dernières années. Certains d'entre eux (59, 62, 57) restent malgré tout dans les bons, rapportés au nombre d'habitants.



Départements où le nombre de tués contre arbre est le plus fort rapporté au nombre d'habitants, plus les départements qui ont plus de 20 tués contre arbre (1997).



Départements où le nombre de tués en intersection est le plus fort, rapporté au nombre d'habitants (1997).

Nota : Il convient d'appréhender ces résultats avec circonspection : des raisons diverses peuvent expliquer ces spécificités

Les arbres au bord des routes

Paul MEYER (Gers) a mené ces dernières années une action signalant les dangers des arbres trop proches de la route. Rappelons que le Gers est l'un des départements où le nombre de tués contre arbres est très élevé. Proportionnellement à la population, il est le premier, avec les Landes (étude sur l'année 1996). Les autorités du Gers viennent de lui donner raison, puisque le Président du Conseil Général vient de décider l'abattage des arbres situés trop près de la route.

Paul MEYER s'est exprimé sur ce sujet dans la Nouvelle République des Pyrénées (mars 1999) :

"La polémique autour des platanes qui embellissent nos routes en les bordant est relancée, depuis que les décideurs de notre région se sont rangés dans le camp des "pour". "Pour" quoi ? Pour l'abattage. En effet, l'opinion publique et les usagers de la route - ce qui revient au même - sont soit passionnément pour, soit passionnément contre, et on peut le regretter.

Il m'a fallu un long cheminement pour me ranger dans le camp des "pour". Il y a encore quelques années il m'arrivait de rétorquer aux partisans de l'abattage (et j'étais fier de cette banalité !) : "On n'a jamais vu un platane imbibé se jeter contre une voiture."

Aujourd'hui, j'ai changé d'avis. Nous savons très bien que c'est la vitesse inadaptée, l'alcoolémie et la fatigue qui provoquent les sorties de route...

La Ligue Contre la Violence Routière milite bénévolement depuis 16 ans pour responsabiliser les conducteurs. Mais voilà : ce qui tue, c'est le choc contre le platane et pourtant la peine de mort a été abolie en France. Où punit-on encore de mort des jeunes pour un péché de jeunesse ? En Afghanistan ou en Iran peut-être...

"On ne pourra jamais abattre tous les obstacles fixes qui bordent les routes", dit-on encore dans le camp des "contre". D'accord, en attendant il faut supprimer ce qui est supprimable.

Je suis persuadé que les autorités qui aujourd'hui se décident en faveur de l'abattage mettent plus d'humanité et de cœur dans leurs convictions en pensant à ceux qui se sont tués dans un choc contre platane, plus d'humanité et de cœur que ceux qui voudraient maintenir nos platanes."

Voici, en quelques mots, l'argumentaire concernant ce problème :

- les arbres ne provoquent pas l'accident mais l'aggravent dans des proportions incommensurables. En l'effet, il arrive fréquemment qu'en l'absence d'arbre, une sortie de route se termine dans le champ voisin, avec seulement des dégâts matériels, ou même simplement que cette sortie soit maîtrisée sur l'accotement. Si un arbre se trouve sur la trajectoire, il arrête net la voiture et c'est la mort quasi-certaine.
- lorsque l'alignement d'arbres est trop proche de la chaussée, une glissière ne jouerait pas son rôle protecteur car, pour amortir le choc, il ne faut pas qu'elle soit tout contre l'arbre. Ces glissières trop proches de la chaussée seraient d'ailleurs assez dangereuses, car elles emprisonneraient les voitures sur la seule largeur de la chaussée : au moindre écart vers l'accotement, la voiture serait projetée par ricochet vers les véhicules circulant dans l'autre sens, ce qui provoquerait un accident frontal, au moins aussi grave.
- les plantations doivent être suffisamment éloignées de la chaussée : 4 m constituent un minimum, mais si l'on peut les éloigner un peu plus, c'est mieux. A cette distance (4 m) il est d'ailleurs possible de s'en protéger par une glissière, car l'accotement restant (3 m) constituera une zone de récupération convenable pour un véhicule.
- il ne faut jamais perdre de vue, d'autre part, qu'un arbre trop près de la chaussée souffre et meurt pour diverses raisons : écorchures, sel de déneigement, poussières, tassement du sol (voir n° 34 de *Pondération*, p. 29) : en fait, depuis une vingtaine d'années, le trafic progresse à tel point que les arbres trop proches sont condamnés à court terme.

En conclusion, nous ne devons pas nourrir d'illusions : il est très difficile d'acquérir les quelques mètres supplémentaires pour planter suffisamment loin. Il faudra se résoudre à planter des arbres en alignement sur les avenues urbaines : la vitesse, quand elle y est respectée pour la sécurité des piétons, sera compatible avec la présence d'arbres. En ce qui concerne la campagne, il faudra se contenter de planter des variétés d'arbustes. Le gain d'une partie des 900 tués annuels contre arbres et à ce prix et ne croyons surtout pas qu'il n'y a que les fous du volant qui se tuent contre les arbres, ni non plus, que les arbres sur les routes de campagne font ralentir sensiblement.



L'Assemblée Générale aura lieu le samedi 12 juin à partir de 10 h

au F.I.A.P. Jean Monnet, 30 rue Cabanis 75014 PARIS (Métro Glacière)

TEMOIGNAGES

Lettre à mon petit frère

Il y a 18 ans, j'ai eu l'immense douleur de perdre mon frère Jean à l'âge de 20 ans. Il s'est tué à Tahiti, alors qu'il circulait à moto, il était seul en cause et a heurté un arbre de plein fouet.

18 années sont passées, mais le souvenir est toujours si fort. Je revois ton visage, tes gestes, j'entends ta voix. La cicatrice s'est progressivement refermée, mais elle est toujours si profonde en moi et restera indélébile.

Mes yeux sont embués par les larmes lorsque j'explique cette tragédie ou lorsque je repense aux dernières heures que tu as partagées avec moi.

18 mars 1981, ce jour-là, j'ai cru que la terre s'ouvrait sous moi et allait m'engloutir.

Je me suis sauvée en hurlant, c'était impossible à croire, c'était un horrible cauchemar. Pourquoi Toi ?

Malgré le fol et vain espoir, les prières et les supplications, tout était fini.

Plus terrible encore, le récit de tes amis qui étaient avec Toi ce jour-là. Tu étais dans ce sinistre couloir d'hôpital, suppliant qu'on s'occupe de Toi, qu'on ne te laisse pas mourir. Tu avais peur, nous n'étions pas là pour te tenir la main, pour te serrer dans nos bras, pour ressentir la chaleur de Maman, de Papa, de ton frère et moi, ta grande sœur. Rien n'a été fait, et soudain ton cœur a lâché.

Puis ce fut ton retour. Des milliers de kilomètres dans une soute à bagages d'avion, des centaines en fourgon mortuaire avant que ton corps enfermé dans un cercueil plombé ne repose dans ta chambre.

La musique, des colliers de fleurs et de coquillages, ce sont les souvenirs que tu nous ramenaes de tes îles.

Durant de longues années, je me suis révoltée devant une telle injustice. Je ne voulais plus rencontrer tes amis, pousser la porte de ta chambre et surtout, je haïssais ces terribles bolides que sont les motos.

Et puis ma petite fille est née quelques semaines après ta mort. J'ai commencé à me reprendre. Plus elle grandissait, plus je me disais que je devais aider ces jeunes qui paient un si lourd tribut sur les routes. Il fallait que les gens sachent, qu'ils aient des connaissances, des explications concernant les drames de la route et comment les éviter. Chacun de nous est responsable. Ils faut apprendre à partager la route, c'est une affaire de civisme.

Voilà pourquoi, mon Petit Frère, depuis 11 ans maintenant j'apporte ma maigre contribution, mais toute ma volonté et ma conviction à la Ligue Contre la Violence Routière.

Merci pour ce clin d'œil que tu m'offres aujourd'hui.

Ta Grande Sœur

Marie-Pierre MASSON

Extrait de "Du deuil à l'espoir... cheminement d'une maman"

Je ne recevrai pas de cadeau

De celle qui vit maintenant

Tout là-haut.

Je ne recevrai pas de fleurs

De celle qui vit désormais

Dans mon cœur.

C'est bien plus que je reçois :

Elle me donne ce qui ne se voit pas.

Tu me donnes

La force de ton amour

Qui me fait vivre

Chaque jour.

Tu me donnes

Le courage de lutter

Pour que tu sois

Fière de moi.

Tu me donnes

La joie de sourire

Pour te faire plaisir,

Car tu me vois !

L'amour est plus fort que la mort !

Depuis quelques mois, germait en moi l'idée d'écrire ce que ressent une maman quand un accident de la route lui arrache brutalement un enfant.

Longtemps, ce projet me semblait irréalisable et je n'osais l'imaginer. Pourtant, la sensation que ma fille continue à vivre, - mais autrement, - est tellement lancinante, tenace en moi, que je me suis décidée à en témoigner. Cela rendra peut-être un peu d'espoir à celles et ceux qui, comme moi, se sentent amputés dans leur corps et dans leur cœur. Je voudrais, en toute simplicité, partager cette expérience de vie.

Marie DELECLUSE

Apperiodique - Janvier - Mars 1999 - Belgique

En boîte, boîte, boîte,

Des flashes, des flashes, des flashes,

Des verres, des verres, des verres,

Du bruit, du bruit, du bruit,

De boîte de nuit en boîte de nuit,

Des nuits dans ma boîte, des nuits dans ma boîte.

Patricia LLOBERES

Nous vous avons informés de nos difficultés financières, raison pour laquelle nous avons abandonné, provisoirement nous l'espérons, la publication de dossiers spéciaux. Le Bureau National poursuit ses recherches d'un financement qui assure notre fonctionnement. De votre côté, pour ceux qui le peuvent, vous pouvez nous faire un don qui vous donnera droit à un reçu fiscal vous accordant une réduction de 40 %, voire 50 % du montant de votre don si celui-ci atteint ou dépasse 250 F sur votre impôt sur le revenu.

VIE DES ASSOCIATIONS

ALPES-MARITIMES

Martine BELLANGER, présidente, nous fait parvenir la "lettre aux adhérents n° 3 de Mars 99". Dans ce bulletin, elle manifeste sa stupéfaction devant le comportement quotidien aberrant de nombreux conducteurs. Ceux-ci donnent ainsi une image d'adultes irresponsables à leurs enfants, à qui il est justement demandé de respecter les règles à l'école et plus tard sur la route.

La LCVR 05 a rencontré le garde des Sceaux, Mme Elisabeth GUIGOU, le 5 février à Valbonne. Ce fut une occasion de rappeler les actions menées dans le cadre du PDASR "Accrochez-les à la vie" dans les écoles, "Etre vu et Vive la vie" et avec d'autres associations.

CALVADOS

Jean-Marie LEVERRIER, délégué régional, nous a fait parvenir l'article de Ouest-France du 10-02-99 dans lequel il réagit après la manifestation des 1 500 motards en colère qui ont défilé dans les rues de CAEN pour "manifeste contre une loi qui vise à respecter le code de la route et protéger les plus faibles... Ainsi, réprimer plus sévèrement ceux qui dépassent de plus de 50 km/h les limitations de vitesse, serait une atteinte intolérable à la liberté des fautifs".

L'association nous signale d'autre part que le procureur général, lors de la rentrée solennelle de la Cour d'Appel de Caen a "souligné son inquiétude quant à la montée de la criminalité routière".

GARD

Ginette BRUNEL évoque la journée nationale des droits de l'enfant tenue le 20-11-98 à Alès, au cours de laquelle un jeu de piste éducatif a été organisé pour 20 classes de 9 écoles primaires alésiennes (Journal d'Information de la Ville d'Alès. Déc. 98).

INDRE

Dans l'Indre, Pierre AUGAY qui s'est beaucoup préoccupé du transport des jeunes enfants en voiture, de la protection des cyclistes par le port du casque, d'une meilleure sécurité de l'A 20 dans le département, est remplacé, au poste de président, par Daniel HILLION.

ISERE

Depuis de nombreuses années, André COSTE assurait la présidence de l'association départementale de l'Isère. Pour raisons familiales, il ne peut plus faire face à ce poste. Nous le remercions très vivement pour tout ce temps donné à la Ligue : accueil des familles meurtries par une mort brutale sur la route, sensibilisation des enfants à la nécessité d'être vu de nuit (Etre Vu, Vive la Vie). Pierre DALMASSO le remplace.

LOIR ET CHER

Jean-Luc CARL nous a rendu compte d'un sondage d'opinion auprès des lycéens et enseignants sur la sécurité des aménagements aux abords du lycée Dessaignes. Les résultats en sont publiés dans la Nouvelle République du 12-02-99. Stationnement anarchique, emplacement de parkings pour deux roues insuffisants, sortie et carrefours proches dangereux, vitesse des voitures, trottoirs

encombrés de voitures ou de cyclistes qui ne disposent pas d'aménagements spécifiques, non respect des feux par les piétons. "Mais faut-il adapter les lycéens à la rue ou la rue aux lycéens ?".

LOIRET

Gérard PETIN nous transmet sa lettre aux adhérents de Janvier 1999. Il y rappelle les actions menées en 1998.

- Intervention sur le projet de Plan de déplacements urbains : modération de la vitesse, réseau d'itinéraires cyclables, mesures d'accompagnement du tramway (fréquence, parking relais...).
- Huit manifestations : de la semaine de la sécurité à celle de l'environnement santé en passant par la journée et la fête du vélo.
- L'action en justice : procès en appel contre un chauffard qui avait tué deux jeunes gens en 1996 au carrefour d'Artenay.
- La réalisation de posters, outil de communication pour les stands.

PYRÉNÉES ATLANTIQUES

Jean LE FEVRE nous communique un résumé des actions de l'association de l'année 1998 :

- Campagne "Voir et être vu" : plus de 130 enseignants et 2 800 élèves ont été concernés.
- Un concours Vidéo Sécurité Routière a été lancé.
- Projet de loi GAYSSOT : 4 000 tracts distribués. Réponses positives de députés et sénateurs.
- Amélioration de la voie publique à proximité d'écoles et collèges par des lettres envoyées au procureur, au préfet et à la D.D.E.
- Stands, colloques et réunions, articles de presse et radio, contacts avec de nombreuses personnalités et surtout la rédaction du très précieux "Bulletin d'Information Presse Médias" diffusé par le siège national à une cinquantaine de militants.

VENDEE

Le président de l'association vendéenne et certains de ses membres, en désaccord avec les positions prises par la Fédération Nationale décident de dissoudre cette association. Les positions de notre fédération sont :

- Oui, nous soutenons l'actuel projet de loi comportant diverses mesures de sécurité routière même si celles-ci nous paraissent timides
- Nous ne sommes pas pour la répression au sens péjoratif, nous exigeons seulement des contrôles pour l'application des lois existantes et des sanctions pour leur non observation.
- La communication n'est pas morbide, elle est le reflet de ce que peuvent vivre certaines familles brusquement déstructurées par la mort d'un proche. Sensibiliser ceux qui n'ont pas vécu ce drame ou n'osent l'imaginer fait partie de notre rôle.

VOSGES

A l'occasion du passage du projet de loi à l'Assemblée Nationale le 10 décembre, Michel MATHIEU, président de la Ligue des Vosges et les adhérents du département ont fait relayer l'événement dans la presse locale (La Liberté de l'Est et l'Est Républicain) : deux articles détaillés ont paru à ce sujet. Dominique BONNE et Mylène COUVAL ont toutes deux développé la nécessité d'une plus grande rigueur envers les chauffards à la suite des accidents mortels dont ont été victimes leurs enfants Jean-Baptiste (13 ans) et Sébastien (16 ans).

ASSOCIATIONS DEPARTEMENTALES

1 - Normandie

CALVADOS : Julien PICQUET, Le Bourg Joli - 14260 BONNEMAISON - Tél. : 02.31.77.72.94
EURE : Annie LE BOTLAN - 3 Rue de la Petite Garenne - 27950 SAINT JUST - Tél. : 02.32.52.14.47
OISE : Alain POUILLARD - 5 rue Bourdin - 60890 MAROLLES
ORNE : Jean LAURENT - 45 Avenue Wilson - 61000 ALENCON - Tél. : 02.33.31.08.75
SEINE-MARITIME : Francine ROLAND-VILLERMAUX - 45 Rue A. Roussel - 76000 ROUEN - Tel. : 02.35.61.72.89

2 - Ile de France

YVELINES : Michel AUXENFANS - 26 Rue de Tourville A2 - 78100 SAINT GERMAIN EN LAYE - Tél. : 01.34.85.95.15
HAUTS DE SEINE : Philippe LAVILLE - 42 Avenue Giovanni Boldini - 92160 ANTONY - Tél. + Fax. : 01.46.61.10.93
PARIS : Christine WEIL - 5 Bis Rue Moufle - 75011 PARIS Tél. : 01.40.21.61.06

3 - Est

BAS-RHIN : Éliane WEIL - Rue du Général Ducros - 67000 STRASBOURG
HAUT-RHIN Nord : Geneviève FUCHS - Maison des Associations 6 Route d'Ingersheim - 68000 COLMAR
HAUT-RHIN Sud : André VOEGELE - 3 rue de la Liberté - 68170 - RIXHEIM
VOSGES : Michel MATHIEU - 140 Impasse de la Boule Girard - 88270 HENNECOURT - Tél. : 03.29.36.62.39

4 - Ouest

ILLE ET VILAINE : Rose-Marie TRIBALLIER - Les champs Blancs - 35770 VERN SUR SEICHE
LOIRE ATLANTIQUE : Michèle CORNUDET - 5 Avenue des Merles - 44980 SAINTE LUCE SUR LOIRE - Tél. : 02.40.25.62.16
FINISTERE : Daniel THÉAU - 18 Rue d'Aiguillon - 29200 BREST - Tél. : 02.98.80.00.84
SARTHE : Michel COUTELLE - 33 Rue de Bellevue - Appartement 564 - 72000 LE MANS

5 - Centre

ALLIER : Jean-Louis BLANC - 17 Avenue Michel de l'Hospital - 03100 MONTLUCON
INDRE : Daniel HILLION - 116 rue de Notz - 36000 CHATEAUROUX
INDRE ET LOIRE : Jean-Jacques DUPLAISIS - 38 Avenue H. de Balzac - 37230 FONDETTES
LOIR ET CHER : Jean-Luc CARL - 15 Rue Bel Air - 41000 BLOIS - Tél. : 02.54.42.64.74
LOIRET : Gérard PETIN - 260 Rue des Glycines - 45160 OLIVET

6 - Aquitaine

GIRONDE : Patrick POUGET - 18 Avenue des Martyrs de la Résistance - 33520 BRUGES
LANDES : Guy JAQUET - 1 Avenue Paul Doumer - 40100 DAX
PYRÉNÉES ATLANTIQUES : Jean LE FEVRE - 5 Rue de la Cendrée - 64320 BIZANOS - Tél. : 05.59.02.49.31

7 - Languedoc-Roussillon

GARD : Ginette BRUNEL - 15 Rue Bir-Hakeim, Appt. 35 30100 ALES - Tél. : 04.66.30.49.52
HÉRAULT : Odile ARNAUD - Rue Antérieu - 34270 CLARET - Tél. : 04.67.59.04.24
PYRÉNÉES ORIENTALES : Jean-Claude LLOBERES - Chemin de la Pavé - 66400 SAINT JEAN PLA DE CORTS - Tél. : 04.68.83.16.54
AUDE : Jean MOUNIÉ - "Le Moulin à Vent" - 11150 VILLEPINTE - Tél. : 04.68.94.25.24

8 - Côte d'Azur

ALPES MARITIMES : Martine BELLANGER - 5 rue Saint Véran 06140 VENCE - Tél. + Fax. : 04.93.58.72.65
BOUCHES DU RHÔNE : Françoise DEWAVRIN - Quartier Saint-Joseph - 3 Chemin des Écureuils - 13950 CADOLIVE - Tél. : 04.42.72.41.28

9 - Rhône-Alpes

DRÔME : Luc GABRIELLE - L.C.V.R. - 36 B, Rue de Biberach - 26000 VALENCE - Tél. : 04.75.78.49.02
ISERE : Pierre DALMASSO - 45 rue Bizanet Hoche 38000 GRENOBLE - 04.76.46.79.22
LOIRE : Gérard THIOLIER - 106 B, Rue de la Richelandière - 42100 SAINT-ETIENNE
RHÔNE : Michèle GONON - "Les Tilleuls" - 22 Rue Pernon 69004 LYON - Tél. : 04.78.29.52.65
SAVOIE - HAUTE SAVOIE : Monique LAMANT - 9 Rue des Clarisses - 74000 ANNECY - Tél. : 04.50.51.29.34

10 - Nord Pas de Calais

11 - Midi-Pyrénées

AVEYRON : Jacques LEVÉ - Les Airelles - Bel Air - 12000 RODEZ - Tél. : 05.65.42.22.63
HAUTES-PYRÉNÉES : Paul MEYER - 6 rue du Docteur Laënnec 65000 TARBES - Tél. : 05.62.93.52.16
TARN : Viviane VAREILLES - 9 Rue Fernandez - 81000 ALBI - Tél. + fax. : 05.63.49.75.63
HAUTE GARONNE : Christine FASQUELLE - 23 Rue des Tamaris - 31700 BLAGNAC - Tél. : 05.62.74.11.81

12 - Limousin

13 - Champagne-Lorraine

MOSELLE : Jean-Yves LAMANT - 36 Clos des Sorbiers - 57157 MARLY - Tél. : 03.87.69.04.85 ou 03.87.38.03.88

14 - Bourgogne

CÔTE D'OR : Catherine PÉPOZ - 24 B Avenue de la République - 21800 CHEVIGNY SAINT SAUVEUR - Tél. : 03.80.48.24.99

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Odile ARNAUD, Jean ARNAUD-CAZENAVE, Francine CICUREL, Louis HOFFMANN, Daniel GOINEAU, Aline ISSAYKINE, Geneviève JURGENSEN, Jean-Yves LAMANT, Philippe LAVILLE, Annie LE BOTLAN, Ghislaine LEVERRIER, Jean-Claude LLOBERES, Michel MATHIEU, Paul MEYER, Chantal PERRICHON, Julien PICQUET, Catherine POULAIN, Jacques ROBIN, Jacques TASIA, Pascal TREFFORT, Odile VAN HÉE, Viviane VAREILLES, Christine WEIL.

Délégués régionaux pouvant assister au Conseil d'Administration avec voix consultative : Philippe GERVOT, Jean LE FEVRE, Jean-Marie LEVERRIER, Gérard PÉTIN.

BUREAU NATIONAL

Président : Philippe LAVILLE
Vice Président : Chantal PERRICHON
Vice Président : Jacques ROBIN
Secrétaire Générale : Odile VAN HÉE
Trésorière : Annie LE BOTLAN
Membres du Bureau : Jean-Yves LAMANT, Ghislaine LEVERRIER, Michel MATHIEU.

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

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

Jean-Marie LEVERRIER - Creuley - 14410 VIESSOIX - Tél. : 02.31.68.44.27 - Télécopie : 02.31.68.35.50

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

Philippe LAVILLE - 42 Avenue Giovanni Boldini - 92160 ANTONY - Tél. & Fax. : 01.46.61.10.93

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

Geneviève FUCHS - Maison des Associations - 6 rue d'Ingersheim - 68000 COLMAR - Tél. : 03.89.23.64.12

4 - Ouest (Charente Maritime - Côtes d'Armor - Finistère - Ille et Vilaine - Loire Atlantique - Maine et Loire - Mayenne - Morbihan - Sarthe - Vendée)

Philippe GERVOT - 6 Rue Louis Gervot - 44500 LA BAULE - Tél. : 02.40.60.09.65

5 - Centre (Cher - Eure et loir - Indre et Loire - Loir et Cher - Loiret)

Gérard PÉTIN - 260 Rue des Glycines - 45160 OLIVET

(Allier - Charente - Deux Sèvres - Vienne - Indre)

Bureau National

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

Jean LE FEVRE - 5 Rue de la Cendré - 64320 BIZANOS - Tél. : 05.59.02.49.31

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

Bureau National

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

Bureau National

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

Bureau National

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

Bureau National

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

Paul MEYER - 6 Rue du Docteur Laënnec - 65000 TARBES

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

Bureau National

13 - Champagne-Lorraine (Marne - Meurthe et Moselle - Meuse - Moselle)

Jean-Yves LAMANT - 36 Clos des Sorbiers - 57157 MARLY

14 - Centre Est (Ardennes - Aube - Côte-d'Or - Doubs - Haute Marne - haute Saône - Jura - Nièvre - Saône et Loire - Vosges - Yonne)

Bureau National

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère :

Je renouvelle mon adhésion :

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Profession : _____

Tél. : _____

Cotisation minimum 150 F

Chèque à libeller à l'ordre de : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE**
Bulletin à renvoyer à : **Adresse de votre association départementale**
ou 15 Rue Jobbé Duval - 75015 PARIS

La cotisation comprend l'abonnement à PONDÉRATION (4 numéros par an).
Un reçu fiscal vous sera adressé pour toute somme versée en excédent de 150F