



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

Juillet 1999 N° 41

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

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

Sommaire

Éditorial	1-2
Compte-rendu de l'Assemblée Générale	2
Loi relative à la sécurité routière	3-4
Rapport O.C.D.E.	5
Qui a tué Nina ?	5
Questions d'actualité.....	6
La Charte du Piéton.....	7-10
La mise en conformité des ralentisseurs	11
Appel et Témoignages.....	12
Accrochez-Nous à la Vie.....	13
Vie des associations	14
Adresse des Associations Départementales	15
Conseil d'Administration, membres du Bureau National, Délégués Régionaux, bulletin d'adhésion	16

Éditorial



Liberté. C'est au nom de la liberté que quatre-vingt dix-sept députés de l'opposition ont déposé un recours contre la loi Gaysot auprès du Conseil Constitutionnel, lequel a d'ailleurs validé ladite loi dans un temps record. A en croire ces députés, la peine de prison ferme qui punit la récidive de grand excès de vitesse est disproportionnée à la faute.

Quant à la responsabilisation du propriétaire, elle est franchement attentatoire à la liberté de chaque citoyen. Nous avons écrit aux députés promoteurs de ce recours, et c'est la réponse que nous avons reçue. Fort heureusement, le Conseil Constitutionnel ne les a pas suivis.

Nous restons confondus devant l'inconscience de ces députés, pour qui la liberté, c'est celle d'enfreindre gravement la loi - rouler à 50 km/h de plus que la vitesse maximum autorisée, ce n'est pas par inadvertance qu'on le fait, c'est un acte délibéré - tout en n'étant que légèrement sanctionné... lorsqu'on est contrôlé, ce qui est devenu rare aujourd'hui.

Depuis longtemps, les enquêtes RÉAGIR nous ont appris que l'excès de vitesse est l'une des causes d'un accident mortel sur deux. L'une des causes, dites-vous ? Oui, parce que c'est la conjonction de plusieurs causes qui provoque l'accident. Mais supprimez l'une des causes, et il n'y a plus d'accident. Nous dirons donc que la vitesse est *la* cause d'un accident mortel sur deux, *la* cause de plus de 4 000 morts tous les ans, et au moins autant d'handicapés graves.

Alors que s'est fait jour, il y a quelques années maintenant le "principe de précaution" qui veut que si l'on soupçonne; sans en avoir la certitude, que tel produit peut provoquer une intoxication ou favoriser l'apparition d'un cancer, il est prohibé - on vient de détruire plusieurs millions de poulets dont la consommation aurait pu entraîner l'apparition de cas de cancer - il se trouve des députés pour estimer que le grand excès de vitesse n'est qu'une faute mineure, alors que le risque d'accident qu'il fait courir est certainement bien supérieur à celui de développer un cancer après avoir mangé du poulet contenant quelques millièmes de milligramme de dioxine. Risquer un cancer en mangeant du poulet est inacceptable, mais risquer sa vie et celle des autres en conduisant trop vite, c'est jouer de la liberté que notre pays accorde à chacun de ses citoyens ? On croit rêver...

Concernant les conséquences de l'excès de vitesse, on entend souvent dire que c'est une circonstance aggravante de l'accident. Mais non, c'est faux, c'est la cause de l'accident. Deux exemples, venant de familles qui se sont adressées à nous :

Après avoir marqué le stop, et s'être assuré qu'il n'y avait aucun véhicule à gauche à distance réduite, et à droite sur les 100 mètres de visibilité que lui laissait un haut de côte, un père de famille entreprend de traverser le carrefour. Avant d'avoir achevé sa

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 ROUTIERE

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 - Juillet 1999 - n° CPPAP : 67845

ISSN : 0297-5874

E-Mail : lcvr.paris@infonie.fr

traversée, il est heurté par un motocycliste surgi de sa droite à grande vitesse, 120 km/h au moins, alors qu'un panneau lui demandait de ne pas dépasser 70 km/h. La petite Marianne, 6 ans, bien qu'attachée sur son siège, est tuée, son frère blessé. "J'étais dans mon droit" a dit le motard. Et le Procureur de la République avait classé sans suite la plainte du père de famille, jugeant sans doute que la responsabilité de l'accident lui revenait. Et l'excès de vitesse, véritable cause de l'accident ? Ignoré. Fort heureusement, la ténacité de l'avocat, membre de la Ligue, a permis de monter un dossier démontrant l'excès de vitesse : une nouvelle plainte a été jugée recevable.

Un jeune roulait dans une rue rectiligne d'une banlieue parisienne. "Surgit" devant lui, sur un passage piéton, Amalia, 11 ans. Le choc est "inévitabile". Il est vrai qu'un 4 x 4 mal garé masquait les visibilité réciproques. Mais on relève des traces de freinage sur près de 26 m, ce qui correspond à une vitesse d'au moins 70 km/h. Un panneau 30 km/h avait été placé 100 mètres avant le passage piéton, en raison de travaux. S'il avait roulé même à 50 km/h, il n'y aurait eu que frayeur de part et d'autre, mais pas d'accident. Car à 50 km/h, il faut environ 26 m pour s'arrêter, temps de réaction moyen de 1 seconde compris. Mais à 70 km/h, au bout de 26 m, la vitesse est encore de ... 50 km/h, et le piéton qui se trouve malheureusement là risque fort d'être tué.

Alors, Messieurs les députés, la liberté de rouler en excès de vitesse, vous êtes pour ? Vous êtes pour 4 000 morts par an ? Et au moins autant d'handicapés lourds, fauteuil roulant ou "état neurovégétatif" ?

La Ligue a soutenu le projet de loi Gayssot pour sa disposition concernant le grand excès de vitesse. Mais nous ne nous faisons pas d'illusion :

Nous ne sommes pas satisfaits que le délit ne soit qualifié qu'avec récidive constatée dans le délai d'un an. Compte-tenu des possibilités qu'offre la procédure judiciaire, ce ne sont que quelques centaines de conducteurs insuffisamment débrouillards qui tomberont sous le coup de cette disposition, alors que des dizaines de milliers d'autres continueront tous les jours d'enfreindre gravement, et délibérément, la loi.

Cette mesure nous paraît plus symbolique que susceptible de changer en profondeur le comportement de ceux qui roulent trop vite.

C'est un tout autre train de mesures qu'il faudrait mettre en œuvre, rapidement, si l'on veut voir le nombre de tués diminuer de moitié dans... 3 ans ½ maintenant, car cela fait déjà un an ½ que l'objectif a été annoncé par le Ministre des Transports à grand renfort de publicité :

boîte noire, aménagements de voirie, tant en zone urbaine qu'en rase campagne, pour obliger les conducteurs à respecter les limites de vitesse, renforcement des contrôles, fin de l'évaporation des procès-verbaux, application rigoureuse des sanctions prévues par la loi, sensibilisation des candidats au permis de conduire au risque d'accident, etc... Nous voudrions le gouvernement plus déterminé, plus audacieux dans les mesures qu'il propose pour lutter contre l'insécurité routière.

Liberté... ma liberté finit là où commence celle des autres. Ma liberté, comme celle des autres, c'est d'utiliser *la voirie en toute sécurité.*

Philippe LAVILLE
Président

Le mercredi 30 juin 1999, l'émission de France-Inter "Le Téléphone Sonne" avait pour thème la nouvelle campagne de communication de la Sécurité Routière. Alain BEDOUET, animateur était entouré de Jean-Claude GAYSSOT, ministre des Transports, Jean FLORY, président de la Prévention Routière, Jean-Pascal ASSAILLY, chargé de recherche à l'INRETS et Odile VAN HÉE.

Les chiffres catastrophiques de l'année 1998 ont été rappelés. Plus que des promesses, des nouvelles campagnes, Odile VAN HÉE, au nom de la Ligue a rappelé les drames vécus par de nombreux adhérents et demandé instamment l'application des lois.

COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 12 JUIN 1999

Comme chaque année, la Ligue a tenu son assemblée générale à Paris le 12 juin 1998. Philippe LAVILLE souhaite la bienvenue à tous les participants et rappelle l'accident qui a coûté la vie à la petite Marianne.

Odile VAN HÉE présente le rapport d'activités :

- **Les rendez-vous** : la Ligue a rencontré divers conseillers techniques après des membres du gouvernement, le ministre des Transports, le rapporteur à la commission des lois tant au Sénat qu'à l'Assemblée Nationale.

- **Les actions** : soutien apporté par la Ligue au projet de loi comportant diverses mesures de sécurité routière (présence de 23 femmes en blanc et de nombreux militants au Sénat puis à l'Assemblée Nationale lors du premier vote du projet de loi).

- * poursuite de l'opération "être vu et vive la vie" au niveau des départements
- * constitution de partie civile auprès des familles
- * stage 28-29 mars 1998 : "Formation à la constitution de partie civile"
- * Pondération est paru 4 fois en 1998, dont un numéro spécial consacré à l'accueil des familles endeuillées
- * réalisation d'une cassette à partir de témoignages de parents et de divers intervenants en matière de sécurité routière.

Annie LE BOTLAN présente le rapport financier approuvé par Monsieur COLLIBERT, commissaire aux comptes.

Philippe LAVILLE propose le rapport d'orientation :

- Participation à la Semaine Mondiale de Sécurité Routière du 1^{er} au 7 mai 2000
- Poursuite de l'opération "L'enfant dans la rue"
- Accueil des familles et justice
- Responsabilisation des élus.

Il est demandé que la Ligue fasse de la lutte contre la vitesse une priorité absolue.

L'assemblée procède au renouvellement des membres sortants du conseil d'administration : Jean-Yves LAMANT, Jacques ROBIN, Jacques TASIA, Odile VAN HÉE sont réélus, ainsi que Jacques BORENE, nouveau candidat de Paris. Le conseil d'administration élit les membres du bureau. Les anciens membres sont reconduits au même poste et. Geneviève JURGENSEN est élue au bureau.

La loi comportant diverses mesures relatives à la sécurité routière a été promulguée par publication au Journal Officiel du 19 juin 1999. Deux dispositions de cette loi - *la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule* et *la récidive de grand excès de vitesse* - ont été âprement contestées. Vous trouverez ci-dessous deux articles du Monde relatant les difficultés qui ont retardé l'aboutissement d'un texte envisagé par Bernard BOSSON en ... 1994, et la lettre que notre Président a adressée aux députés qui ont essayé de faire un ultime barrage à un texte approuvé par la majorité de nos concitoyens, suivie de la liste des 97 députés qui ont saisi le Conseil Constitutionnel.

On a vite fait de cantonner l'"incivilité" dans certaines aires géographiques - les cités d'HLM - et sociales - les enfants d'immigrés, nouvelles classes dangereuses -, en oubliant ou en refusant de voir que la partie la plus intégrée de la société recèle, elle aussi, ses zones de non-droit. L'automobile fait ainsi partie, pour nombre d'entre nous, de façon plus ou moins consciente et avouée, et dans une sorte de complicité tacite, de ces espaces de liberté individuelle où il serait moralement acceptable de ne pas respecter la loi, de ruser avec elle et de tromper ceux qui sont chargés de la faire appliquer. Qui n'a pas reçu - ou donné...-, à l'approche d'un point de contrôle, l'appel de phares de l'hypocrite conducteur, le semblable, le frère, invitant ses pareils à réduire provisoirement leur vitesse pour échapper à la menaçante "prune" ?

Ces jeux sont loin d'être innocents. Huit mille quatre cent trente-sept personnes sont mortes sur les routes en 1998 (soit 5,6 % de plus que l'année précédente) cent dix lors du dernier week-end de l'Ascension. Ces chiffres, à la veille de la toujours meurtrière Pentecôte, rappellent le prix de la tolérance que certains s'accordent à eux-mêmes quand ils sont au volant. Il était donc plus que temps de voter une loi aggravant la répression des infractions aux limitations de vitesse ; imposant aux conducteurs dangereux de prendre la mesure de leurs responsabilités - et d'apprendre non seulement à conduire, mais à se conduire ; renforçant, enfin les règles d'accès à la profession d'auto-école, ainsi que son exercice. Le gouvernement et son ministre des transports, Jean-Claude Gayssot, ont eu raison de reprendre un

projet auquel la droite avait renoncé du temps d'Edouard Balladur et qu'elle avait laissé de côté après l'élection de Jacques Chirac.

Adopté à la quasi-unanimité par le Sénat, où la droite est majoritaire, ce projet, contre lequel a voté l'opposition RPR, DL et UDF de l'Assemblée nationale, pourrait entrer dès maintenant en application si les députés de la droite, entraînés par Démocratie libérale, n'avaient décidé de saisir le Conseil constitutionnel. Ils invoquent deux arguments : la prison pour les récidivistes de la très grande vitesse (50 km/h au-dessus de l'allure autorisée) serait disproportionnée par rapport à la gravité de la faute, et il serait contraire au respect des libertés individuelles d'imposer au propriétaire d'un véhicule le paiement de l'amende attachée au même délit lorsque le conducteur qui a commis l'infraction n'est pas identifié.

Si ce second point peut être discuté - encore que la responsabilité pécuniaire du propriétaire existe déjà en cas de non-respect des règles de stationnement -, le premier est inacceptable. S'opposer ainsi à la répression de la violence routière, c'est tout simplement, au nom du libéralisme, vouloir faire régner sur les routes la loi du plus fort et l'égoïsme de ceux qui, ayant payé pour accumuler les chevaux-vapeur sous le capot de leur voiture, voudraient en jouir au prix de la vie d'autrui.

Editorial

Le Monde (21 mai 1999)

La droite conteste devant le Conseil constitutionnel la loi créant un délit de "très grande vitesse" (Le Monde)

Le Parlement a définitivement adopté, mercredi 19 mai, le projet de loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport. Présenté par Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement, ce texte, très attendu par les associations de victimes de la route, a pour objectif de réduire de moitié, en cinq ans le nombre de victimes de l'automobile, supérieur actuellement à 8 000 par an. Ce chiffre place la France parmi les pays d'Europe ayant les plus mauvais résultats en la matière.

La gestation de ce projet de loi aura été pour le moins laborieuse : sa mesure principale, qui s'attaque à la vitesse excessive, cause d'un accident mortel sur deux, avait été envisagée, en 1994, par Bernard Bosson, ministre des transports dans le gouvernement d'Edouard Balladur, mais abandonnée face à la mauvaise volonté de la majorité des députés de droite. Le projet de loi de M. Gayssot, approuvé par le conseil des ministres le 18 février 1998, avait fait l'objet d'une première lecture au Sénat, le 9 avril 1998, mais la première lecture à l'Assemblée nationale n'était intervenue que huit mois plus tard, le 10 décembre 1998, lenteur dont tous les parlementaires se sont plaints.

Au fil des nouvelles lectures dans les deux Assemblées, le projet a été amendé, notamment par les sénateurs. Le texte de la commission mixte paritaire (Sénat-Assemblée) a été adopté par les députés (la droite votant contre) le 11 mai. Mercredi, le Sénat a, comme chaque fois, voté le texte à la quasi-unanimité.

Le président de groupe Démocratie libérale, José Rossi, et celui du groupe UDF-Alliance, Philippe Douste-Blazy, ainsi que plus de 60 députés des groupes DL, UDF et RPR, ont déféré le texte au Conseil Constitutionnel. M. Gayssot a exprimé, au Sénat, le souhait "*que la discussion (...) soit utile pour que le week-end de la Pentecôte ne soit pas aussi meurtrier que ce qu'il a été l'an passé*", mais la saisine du Conseil retarde l'entrée en vigueur de la loi.

En l'état, voici ses principales dispositions :

- **Vitesse** : en cas de récidive dans un délai d'un an, le conducteur qui dépasse de 50 km/h la vitesse autorisée est considéré comme ayant commis un délit, passible de trois mois d'emprisonnement et de 25 000 francs d'amende. Les auteurs de la saisine du Conseil constitutionnel estiment que ce délit méconnaît le principe de proportionnalité des peines.
- **Présomption de responsabilité** : le propriétaire d'un véhicule est responsable des amendes encourues en cas d'excès de vitesse, de franchissement des feux rouges ou des stops, à moins qu'il n'apporte la preuve qu'il n'est pas l'auteur de ces infractions. Cette disposition a été vigoureusement combattue par les motards qui, coiffés de casques, ne peuvent être reconnus lorsqu'ils sont "flashés" par un radar. Elle existe pourtant déjà pour les infractions à la réglementation sur le stationnement. Les auteurs de la saisine du Conseil constitutionnel estiment que la présomption de responsabilité et l'automaticité de la peine sont non constitutionnels.

- **Stupéfiants** : tout conducteur impliqué dans un accident mortel est soumis à un dépistage de stupéfiants. Le Sénat avait introduit, en seconde lecture, un délit de conduite sous l'empire de stupéfiants, en cas d'accident corporel. Celui-ci était passible de deux ans de prison, au même titre que la conduite sous l'empire de l'alcool. En commission mixte paritaire, les sénateurs ont accepté de retirer cette mesure. En échange, ils ont obtenu que les députés enlèvent du texte une disposition qui prévoyait que les infrastructures

routières feraient l'objet d'un contrôle. Cette dernière déplaisait fortement aux maires et aux présidents de conseils généraux.

- **Transports publics** ; le projet de loi comporte une mesure, sans lien avec la sécurité routière, qui aggrave la sanction des violences à l'encontre d'agents des transports publics.

Rafaële RIVAIS
Le Monde (21 mai 1999)

LETTRE DE P. LAVILLE AUX 97 DÉPUTÉS

Monsieur le Député,

J'ai appris par la presse que votre groupe allait former un recours contre deux dispositions du projet de loi Gayssot. Au nom des milliers de familles, victimes innocentes d'un drame de la route, qui constituent notre association, je voudrais attirer votre attention sur les conséquences de ce recours, dont nous espérons bien qu'il sera finalement rejeté. Mais il aura pour effet immédiat de retarder encore l'application de ces deux dispositions qui n'a déjà que trop tardé. Et un certain nombre de conducteurs, sachant que pendant ce temps ils ne risquent pas plus qu'aujourd'hui, c'est-à-dire peu de choses, continueront d'enfreindre gravement les règles du code de la route.

Vous avez su, je pense, que la perspective de l'amnistie présidentielle avait entraîné un net relâchement du comportement des conducteurs à l'approche de l'élection de 1995, relâchement dont les conséquences ont été évaluées par les statisticiens et les assureurs à 3 à 400 tués de plus. Nous ne doutons pas qu'un retard de quelques mois dans la mise en application des deux mesures contre lesquelles vous formez un recours n'ait des conséquences analogues. Est-ce cela que vous voulez ?

Nous qui avons lourdement payé les fautes de conducteurs qui souvent ont délibérément pris le risque de mettre en danger leur vie, mais aussi celle des autres, nous vous demandons instamment de revenir sur votre décision. L'insécurité routière, bien supérieure dans notre pays à ce qu'elle est chez nos voisins, est devenue un fléau contre lequel il faut mener une véritable guerre. Et cette guerre justifie que l'on prenne des mesures pour simplement faire respecter la loi. S'opposer à l'institution d'un délit de grand excès de vitesse au motif que la sanction est trop sévère, c'est encourager au viol de la loi, c'est mépriser ceux qui payent de leur vie l'excès de vitesse que l'on retrouve dans un accident mortel sur deux, cela va à l'encontre du rôle d'un représentant du pays qui doit avoir le souci de la sécurité, dans tous les domaines, de ses concitoyens.

Espérant que ce cri des familles victimes de la violence routière vous touchera, je vous prie d'agréer, Monsieur le Député, l'assurance de ma considération insistante.

Philippe LAVILLE

Liste des quatre-vingt-dix-sept députés auteurs de la saisine relative à la loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public

José ROSSI, Philippe DOUSTE-BLAZY, Jean-Pierre ABELIN, Pierre ALBERTINI, Nicole AMELINE, François d'AUBERT, Pierre-Christophe BAGUET, Jean-Louis BERNARD, Claude BIRRAUX, Jacques BLANC, Emile BLESSIG, Roland BLUM, Christine BOUTIN, Loïc BOUVARD, Yves BUR, Dominique BUSSEREAU, Dominique CAILLAUD, Pierre CARDO, Antoine CAILLAUD, Pierre CARDO, Antoine CARRE, Hervé de CHARETTE, Pascal CLEMENT, Georges COLOMBIER, René COUANAU, Charles de COURSON, Yves COUSSAIN, Bernard DEFLESSELLES, Francis DELATTRE, Yves DENIAUD, Léonce DEPREZ, Franck DHERSIN, Laurent DOMINATI, Renaud DONNEDIEU de VABRES, Dominique DORD, Renaud DUTREIL, Charles EHRMANN, Alain FERRY, Nicolas FORISSIER, Jean-Pierre FOUCHER, Claude GAILLARD, Gilbert GANTIER, Claude GATIGNOL, Hervé GAYMARD, Germain GENGENWIN, Claude GOASGUEN, François GOULARD, Hubert GRIMAUULT, Pierre HELLIER, Pierre HERIAUD, Patrick HERR, Philippe HOUILLON,

Bernadette ISAAC-SIBILLE, Jean-Jacques JEGOU, Henry JEAN-BAPTISTE, Aimé KERGUERIS, Christian KERT, Marc LAFFINEUR, Edouard LANDRAIN, Jean-Claude LEMOINE, Jean-Claude LENOIR, Jean LEONETTI, François LEOTARD, Pierre LEQUILLER, Maurice LEROY, Roger LESTAS, Maurice LIGOT, Christian MARTIN, Jean MARSAUDON, Michel MEYLAN, Alain MOYNE-BRESSAND, Louise MOREAU, Hervé MORIN, Jacques MYARD, Yves NICOLIN, Jean-Marc NUDANT, Dominique PAILLE, Robert PANDRAUD, Paul PATRIARCHE, Bernard PERRUT, Henri PLAGNOL, Jean-Luc PEREL, Jean PRORIOL, Didier QUENTIN, Marc REYMANN, Jean RIGAUD, Jean ROATTA, Gilles de ROBIEN, François ROCHEBLOINE, André SANTINI, Joël SARLOT, François SAUVADET, Guy TEISSIER, Jean UEBERSCHLAG, Philippe VASSEUR, Gérard VOISIN, Michel VOISIN, Jean-Jacques WEBER et Pierre-André WILTZER.

RAPPORT O.C.D.E. : "International Road Traffic and Accident Database"

Ce rapport expose, pour quinze pays de l'O.C.D.E., l'évolution des accidents dans les dernières années et en particulier en 1998. Pour quelques pays, les données étaient incomplètes. Nous en extrayons ci-après les données les plus significatives.

Danemark : en général la situation des accidents s'améliore avec une diminution du nombre des tués (1997 : 489 - 1998 : 454) des blessés et des accidents.

Finlande : diminution des tués de 8 % en 1998, par rapport à 1997, profitant essentiellement aux trois groupes : plus de 75 ans, de 55 à 64 ans et moins de 10 ans.

Allemagne : la diminution du nombre des tués continue, tant dans l'ancienne R.F.A. que dans les nouveaux lands de l'est. Le nombre total de tués a diminué en 1998 de 9 % pour l'ensemble de l'Allemagne (7 772 tués).

Italie : les données portent sur les six premiers mois de 1998 et

indiquent que le nombre des accidents et le nombre de tués a diminué (moins 9,4 % pour les tués).

Pays-Bas : le nombre de tués pour 1998 montre une diminution de 8 %. Pendant la période 91-95 le nombre de tués s'était stabilisé puis a diminué depuis 1996.

Norvège : les chiffres montrent une croissance alarmante du nombre de tués durant les deux dernières années, se traduisant par un retour au niveau de 10 ans en arrière.

Espagne : Comparé à 1997, l'année 1998 montre une augmentation de 6,3 % du nombre de tués : 4 289 au lieu de 4 034.

Suède : Le nombre de tués (540) est stable par rapport à 1997, mais reste au niveau de "moins 40 %" par rapport à 1989.

Suisse : Le nombre de tués en 1998 (598) correspond à 2 % de plus qu'en 1997.

J.R.

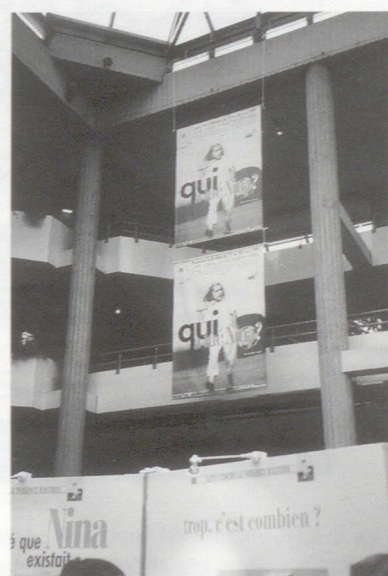
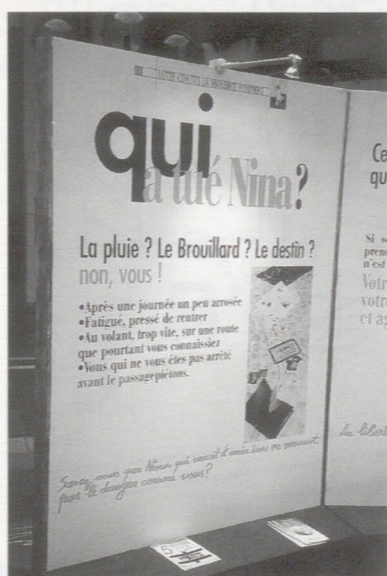
QUI A TUÉ NINA ?

Monique LAMANT, présidente de La Ligue contre la Violence Routière Haute-Savoie, en partenariat avec divers organismes dont la ville d'Annecy, a monté du 17 au 23 mai une exposition : "Lutte contre la Violence Routière", à l'occasion des Journées de la Citoyenneté.

Les objectifs de cette manifestation étaient :

- Interpeller le grand public sur les dangers de la route

- Informer sur les causes principales d'accident : la vitesse et l'alcool mais aussi sur les comportements de l'ensemble des usagers : automobilistes, cyclos et piétons impliqués dans la violence routière
- Favoriser un renversement culturel pour débanaliser un fléau de plus en plus meurtrier et susciter un "comportement citoyen" sur la route.



MODIFICATIONS RÉCENTES DU CODE DE LA ROUTE

Le décret de 14 septembre 1998 a modifié certaines dispositions du code de la route, en faveur des cyclistes. Les points essentiels de ce décret sont commentés ci-après.

Les bandes et pistes cyclables sont exclusivement réservées aux cycles, à l'exclusion des cyclomoteurs (sauf dérogation explicite). Il n'y a plus, en règle générale, d'obligation pour les cyclistes d'emprunter les bandes ou les pistes cyclables (le panneau dans ce cas, est un carré bleu). L'obligation, si elle est décidée, est seulement applicable ponctuellement et est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police (le maire) après avis du préfet (le panneau, dans ce cas est un rond bleu).

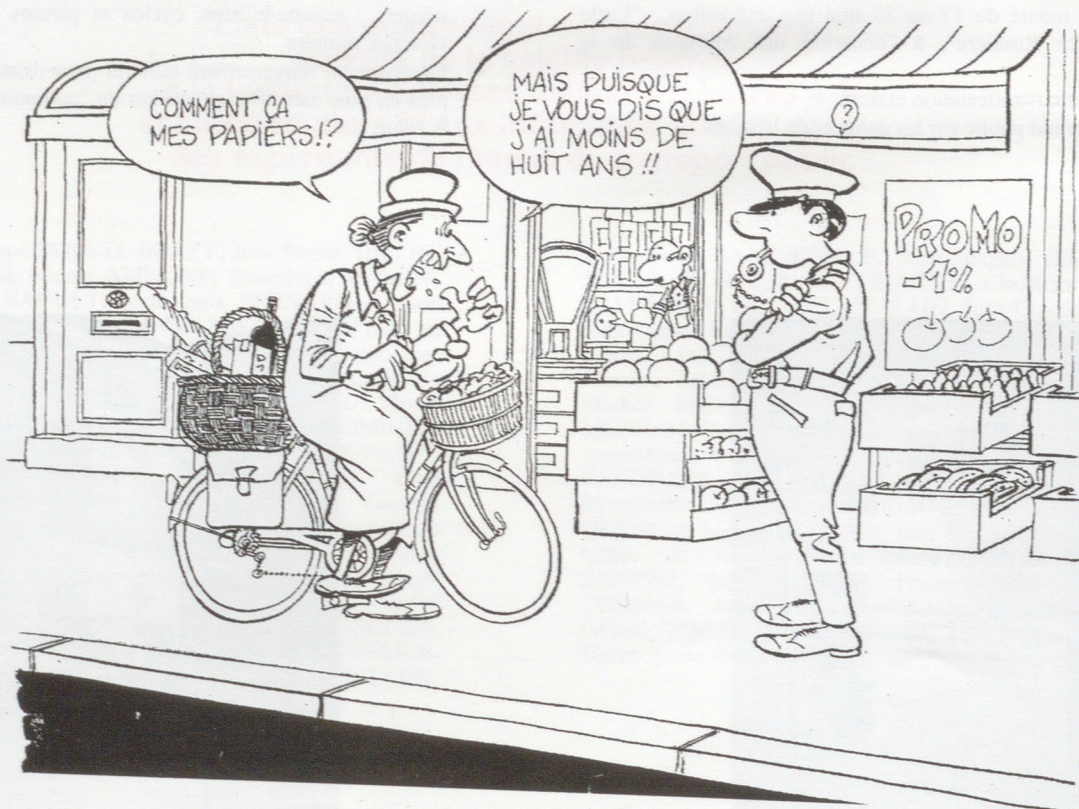
Commentaire : Ce caractère facultatif est très important, car il ne met pas le cycliste dans son tort si, pour une raison quelconque, il doit rouler sur la chaussée "hors bande ou hors piste": par exemple pour doubler un cycliste, ou pour tourner à gauche à un carrefour, ou si une portière s'ouvre, ou si une voiture stationne sur la piste, ou les jours de marché. Un autre cas est intéressant : parfois les conditions d'établissement d'une piste sur le trottoir ne permettent pas de circuler à grande vitesse (largeur, nombreux carrefours ou accès, etc...) et de ce fait, ne plaisent pas aux cyclistes "aguerris" mais conviennent parfaitement aux exigences de sécurité demandées par les mères de famille, les enfants, les personnes âgées. Il est bien évident dans ce cas, que la largeur de la piste cyclable doit être visuellement très bien séparée de "l'emplacement réservé aux piétons", un trait blanc séparatif et deux traits verts encadrant la piste, plus des logos vélo constituent une bonne solution.

Les enfants de moins de huit ans peuvent circuler en bicyclette sur tous les trottoirs (à condition de conserver l'allure du pas), sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.

Commentaire : Cette mesure est depuis longtemps appliquée avec succès en Allemagne. Ils ont d'ailleurs récemment élargi cette mesure : jusqu'à dix ans, le cycliste peut circuler sur le trottoir, et jusqu'à huit ans, il **doit** circuler sur le trottoir. Il convient bien de ne pas confondre : "circulation sur le trottoir", qui est réservée aux moins de huit ans, avec : "piste sur le trottoir" qui est marquée et qui est accessible à tout cycliste : dans ce dernier cas, "l'emplacement réservé aux piétons" stipulé à l'article R 217 du code de la route est la partie du trottoir "hors piste cyclable". Cette permission aux moins de huit ans a provoqué des protestations de certains piétons : notre ligne de conduite, à la Ligue, est de protéger au maximum **tous** les usagers : piétons, cyclistes, conducteurs de voitures, passagers, motards, cyclomotoristes ...

Une dernière modification importante du code est l'autorisation pour les cyclistes, de circuler sur les rues piétonnes et aires piétonnes, à condition de conserver l'allure du pas et de ne pas gêner les piétons. L'autorité investie du pouvoir de police peut néanmoins interdire certaines aires piétonnes aux cyclistes.

J.R.



Croquis : G. BOUCHARD

La Charte du Piéton de la Ligue Contre la Violence Routière

Traversées

1 - Je milite (*)(**) pour que des mesures soient prises afin que les automobilistes s'arrêtent mieux pour laisser les piétons traverser les rues, et entre autres que l'on verbalise le non respect de l'article 220 du code de la route qui stipule que "le conducteur est tenu de céder le passage au piéton engagé".



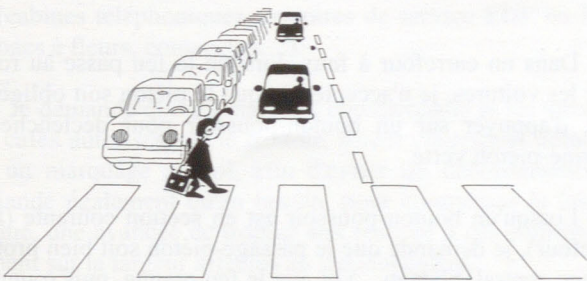
2 - J'ai le droit de traverser en tout point lorsque je suis dans une rue sans passage-piétons, ou lorsque le passage-piétons est à plus de 50 m (article 219 du code de la route).



3 - Je fais un détour pour emprunter le passage-piétons, si la rue que je veux traverser en est pourvue.

4 - Je décide d'envisager de traverser lorsque les voitures ne sont pas trop proches et ne roulent pas trop vite (article 219 du code de la Route). Théoriquement, en ville, on est toujours dans ce cas favorable, puisque la vitesse y est limitée à 50 km/h.

5 - Je me montre bien avant d'entreprendre la traversée de la rue : pour cela je fais un pas devant les voitures en stationnement et je m'arrête. De cette façon, je suis "engagé" et bien visible.



6 - Ensuite, je ne traverse vraiment que si la voiture s'arrête, ou s'il n'y a aucune voiture.

7 - Je ne cours pas en traversant la rue, je marche à mon pas.

8 - J'observe constamment, plusieurs fois, des deux côtés, pendant toute la traversée, même lorsque je fais partie d'un groupe (scolaire, etc.).



9 - Si j'entends klaxonner pendant que je traverse, je m'arrête net une seconde, je regarde la voiture et je décide du meilleur comportement à adopter.

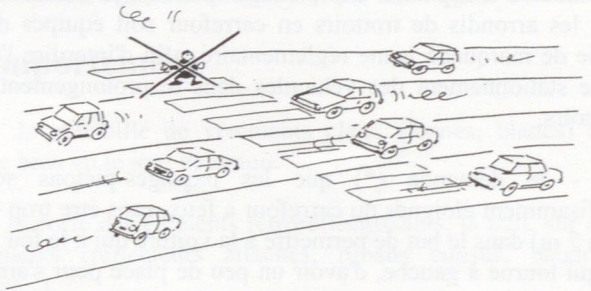
10 - Je n'appelle pas mon enfant s'il est de l'autre côté de la rue : c'est moi qui traverse.

Passages-piétons

11 - Je demande (*) que l'on réalise un îlot-refuge au milieu des passages-piétons :

- d'une façon générale dans les rues à deux sens, pour séparer les deux sens de circulation.
- dans les rues à sens unique, si un couloir bus est à contre sens, ou si la rue comporte plus de trois voies.
- impérativement autour d'un giratoire.

12 - En dehors des carrefours à feux, je ne traverse pas les rues larges (par ex. 3 ou 4 voies), même sur les passages-piétons, s'ils ne sont pas pourvus d'un refuge central.



13 - Je me méfie et je redouble d'attention aux passages-piétons, même aux carrefours à feux, si la rue est très large sans refuge central.

14 - Même s'il n'y a pas de voitures je ne traverse pas quand le feu est vert (pour les voitures), surtout si c'est une rue à deux sens de circulation, ou à plusieurs voies.

15 - Je demande que, dans les carrefours à feux très fréquentés par les piétons ou sur les trajets couramment parcourus par les aveugles, un signal sonore codé (bip - bip) activable à la demande, ou un signal tactile, indique aux malvoyants la plage de temps pendant laquelle la figurine piéton est verte.

16 - Dans un carrefour à feux, je ne m'engage que si la figurine piéton est verte. Si par la suite la figurine passe au rouge, je sais que j'ai le temps d'achever normalement ma traversée.



17 - Je recule d'un mètre sur le trottoir lorsque j'attends que le "feu voiture" passe au rouge.

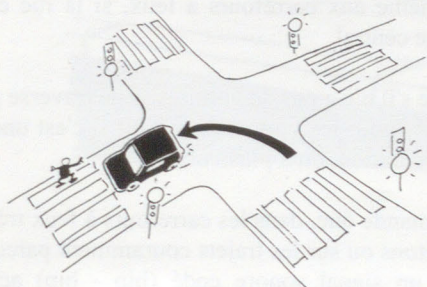
18 - Je n'avance pas sur les pistes et les bandes cyclables lorsque j'attends que le feu passe au rouge.

19 - Je signale au maire les endroits où l'on me met dans une situation où il m'est difficile de respecter le code; c'est le cas lorsqu'il y a un passage piéton seulement d'un côté du carrefour (par exemple avant et pas après) : cela m'oblige à traverser trois rues. Soit on ne met pas de passage-piétons soit on en met un avant et un après le carrefour.

20 - Je demande (*) qu'on ne marque pas de passages-piétons (ni en section courante, ni en carrefour) dans les rues de quartier car ces passages rendraient en fait les piétons "coupables" s'ils traversent où ils veulent ailleurs, comme ils le font et comme ce devrait être leur droit dans ce type de rue où la vie locale est prépondérante et qui ne sont pas conçues principalement pour les voitures.

21 - Dans les rues de quartier, du fait qu'il n'est pas souhaitable d'implanter des passages-piétons, je demande (*) que les arrondis de trottoirs en carrefour soit équipés d'une ligne de marquage jaune réglementaire, afin d'interdire l'arrêt et le stationnement des véhicules dans le prolongement des trottoirs.

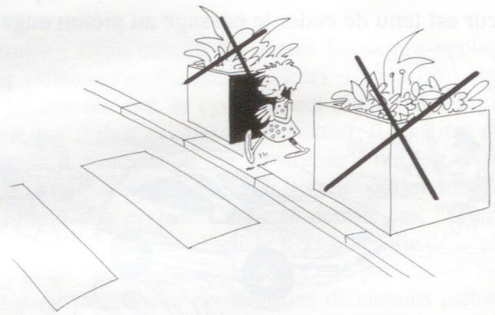
22 - Je demande (*) que les passages-piétons soient suffisamment éloignés du carrefour à feux, sans être trop loin, (5 à 7 m) dans le but de permettre à la voiture qui a le feu vert, et qui tourne à gauche, d'avoir un peu de place pour s'arrêter, afin de me laisser continuer ma traversée.



23 - J'encourage (*) la création de "sas vélos", car ils sécurisent beaucoup les piétons par l'amélioration de la visibilité (un sas vélo est une ligne peinte cinq mètres avant le

feu, pour que les voitures s'y arrêtent lorsque le feu est rouge, afin que les cyclistes puissent tourner à gauche).

24 - Je demande (*) qu'aux abords des passages-piétons il n'y ait, sur le trottoir (10m en amont et sur 3m de large), aucun obstacle à la visibilité (barrière à barreaux verticaux, ou supportant une poubelle, conteneur, publicité, bac à fleurs, parterre fleuris,...): un enfant doit être vu *de la tête aux pieds*.

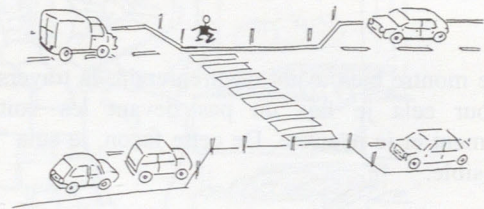


25 - Je demande (*) que la manière réglementaire de signaler les passages-piétons soit respectée : bande blanche, sans rajout d'autre chose (marquage rouge, flash, etc...), afin que tous soient bien respectés.

26 - Je demande (*) que sur les giratoires:

- les voies de sortie soient toujours limitées à une file.
- les voies d'entrée soient limitées à une file dans les endroits très fréquentés par les piétons.
- les passages-piétons en sortie de giratoire soient accompagnés d'un plateau surélevé, dans le but de faire ralentir les véhicules, dans les endroits fréquentés par les enfants.

27 - Je demande (*) dans les rues où le stationnement est autorisé, de faire réaliser des avancées de trottoir au droit des passages-piétons, prolongées de cinq mètres en amont, et matériellement protégées contre le stationnement. De cette façon l'automobiliste verra bien le piéton qui s'approche pour traverser.

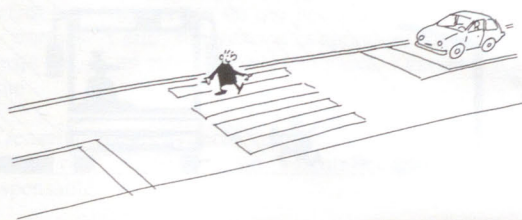


28 - Dans un carrefour à feux, lorsque le feu passe au rouge pour les voitures, je n'accepte pas que le piéton soit obligé, en plus, d'appuyer sur un bouton-poussoir pour déclencher la figurine piéton verte.

29 - Lorsqu'un bouton-poussoir est en section courante (hors carrefour), je demande que le passage-piéton soit bien protégé (refuge central, plateau,...) et que le feu orange, puis rouge, se déclenche dans les premières secondes après l'action sur le bouton.

30 - J'emprunte les passages souterrains ou les passerelles lorsqu'il en existe pour traverser. Je demande (*) qu'on en construise sur les très grands axes routiers urbains à circulation intense.

31 - Je demande (**) que soit prévue la possibilité de marquer transversalement cinq mètres avant les passages-piétons, une ligne bien visible, par exemple une ligne blanche continue large comme dans presque tous les pays étrangers, afin que les voitures s'arrêtent à cinq mètres du passage. Ceci permet de mieux sécuriser les piétons qui traversent par l'amélioration de leur visibilité et par une meilleure certitude du désir d'arrêt du véhicule.



Trottoirs

32 - Je n'accepte jamais les panneaux "piétons, passez en face", motivés par des travaux d'immeubles ou par des travaux sur trottoir : cela me fait traverser la rue deux fois hors carrefour, ce qui met ma vie en danger. Je demande immédiatement (*) le rétablissement du cheminement par un trottoir provisoire bien sécurisé.



33 - Je n'accepte jamais la pose de barrières continues en bordure de trottoir : des interruptions tous les deux ou trois mètres doivent permettre le retour sur le trottoir des piétons qui ont dû emprunter la chaussée pour une raison quelconque imprévue.

34 - Je signale (*) les obstacles sur les trottoirs :

- les publicités sur "panneau-sucette".
- les abribus ne laissant pas suffisamment de place aux piétons : il existe dans certains pays étrangers (GB...) des abribus sans paroi latérale, afin de permettre la continuité du cheminement des piétons.
- les objets et édicules divers qui ne permettent pas de marcher convivialement à plusieurs piétons côte à côte (cabines téléphoniques, armoires de service EDF ou PTT, bacs à fleurs, conteneurs,...).

35 - Je demande que les étals des commerçants et les terrasses des cafés autorisés sur le trottoir, soient clairement délimités par un marquage au sol, afin d'éviter les débordements. Je demande également qu'au besoin, pour compenser la largeur perdue, une avancée de trottoir soit réalisée à ces endroits, en prenant sur la largeur affectée au stationnement.

36 - Je signale (*) les bacs à fleurs, arbustes, conteneurs situés sur le trottoir trop près de la chaussée (2 m) qui cachent la visibilité entre les automobilistes et les piétons.

37 - Je demande (*) que chaque trottoir ait une largeur suffisante pour marcher commodément à deux en se parlant et pouvoir croiser les gens qui marchent à deux dans l'autre

sens : 4 m conviennent pour les voies normales, et plus pour les avenues plus importantes.



38 - Je demande au maire (*) qu'il fasse verbaliser les voitures qui stationnent en empiétant sur les trottoirs ou sur les passages-piétons.

39 - Je demande de faire installer des dispositifs (bornes, potelets, doubles bordures...) en bord de trottoir, si la verbalisation n'est pas suffisante, pour dissuader les automobilistes de garer leur voiture sur le trottoir. Je réagis (*) immédiatement, dès qu'une première voiture commence à prendre l'habitude d'y stationner. Je sais que des potelets prennent moins de place que les voitures.

40 - Je n'accepte jamais qu'une partie du trottoir soit officiellement attribuée au stationnement des voitures.

41 - Je demande qu'en cas de stationnement en épis, les voitures ne se rangent pas en mettant l'arrière contre le trottoir afin d'éviter de rejeter sur les piétons les abondants gaz d'échappement lors du démarrage.



42 - Je demande qu'à la campagne, et surtout aux abords de l'agglomération, un sentier bitumé multiusage soit réalisé sur l'accotement, séparé de la chaussée par une largeur herbeuse.

Comportement

43 - Je m'habille de vêtements clairs (jaunes, blancs) afin d'être bien vu le jour et la nuit.

44 - Je porte des éléments rétro réfléchissants, la nuit, sur mes vêtements (réflecteurs attachés, rubans cousus, baudrier-collier...).

45 - Je ne porte pas (et je ne fais pas porter à mes enfants) des lunettes qui cachent la vue latérale (lunettes à larges branches, lunettes de glaciers...).



46 - Si je porte une capuche, je l'enlève avant de traverser, même s'il pleut, afin de bien voir latéralement. J'entraîne mes enfants à faire de même.

47 - Lorsque *je vois* les voitures la nuit avec leurs phares, je pense ce n'est pas pour autant que le conducteur, lui, *me voit*.

48 - Je marche à gauche à la campagne, comme me le demande le code de la route (article 217), afin de bien voir les voitures qui viennent sur moi.

49 - Lorsque je suis responsable de piétons en groupe à la campagne (militaires, écoliers...), je choisis la solution de les faire marcher en colonne par un, afin qu'ils puissent marcher à gauche (art 219-4) et bien voir en face les voitures qui roulent de leur côté.

50 - Je suis tolérant et courtois avec les cyclistes et les rollers qui roulent lentement dans les rues piétonnes et sur les trottoirs, dans les cas où ils n'ont pas de piste cyclable séparée du trafic.

51 - Je préfère que les pistes cyclables soient construites en prenant sur l'espace des voitures (intercalées entre le trottoir et les voitures en stationnement), mais j'accepte néanmoins qu'elles soient marquées sur les trottoirs lorsque la largeur le permet largement (cette largeur dépend de la fréquentation plus ou moins forte des piétons). Je demande que dans ce cas, l'espace vélo soit très clairement identifiable par les piétons (bordé d'une ligne verte des deux cotés).

52 - Je fais remarquer courtoisement aux automobilistes les dangers qu'ils provoquent lorsqu'ils sont stationnés en empiétant sur le passage-piétons ou sur le trottoir.

53 - Lorsque je suis responsable d'un groupe de piétons en ville (enfants par exemple), je ne leur fais pas commettre d'infraction, par exemple de continuer à s'engager pour traverser, même après que la figurine piéton soit devenue rouge. Dans ce cas, je coupe le groupe. De même, je demande (*) que les personnes chargées de la sécurité des enfants au sortir des écoles (traversées de rues) ne les fassent passer, sous leur protection, que lorsque la figurine piéton est verte.

54 - Je montre toujours le bon exemple devant les enfants : les miens ou les autres. Je ne leur dis jamais de courir ou de se hâter exagérément pour traverser.

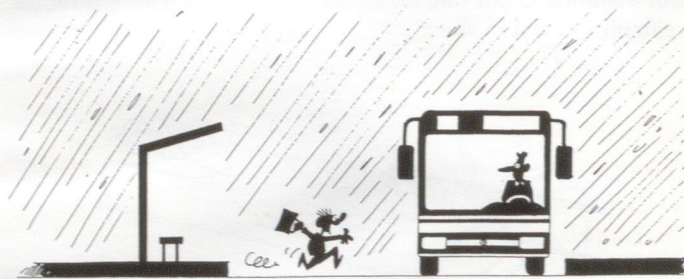


55 - Je ne remercie pas trop ouvertement le conducteur qui s'arrête pour me laisser traverser : ce serait cautionner le caractère exceptionnel et "non dû" de cet arrêt, un sourire suffit. Par contre je ne me montre pas provoquant en faisant exprès de marcher trop lentement.

56 - Je ne manifeste aucune agressivité envers les automobilistes qu'ils me laissent ou non traverser. Je reste courtois si un échange verbal survient.

Actions particulières

57 - Je demande que les enfants qui attendent le car scolaire puissent s'abriter du même côté que l'arrêt du car, sans être contraints de traverser à l'arrivée du car.



58 - Pour faciliter les déplacements des piétons, je milite pour que les transports en commun soient favorisés en ville au détriment des voitures individuelles, d'une part dans le partage de l'espace rue (couloirs réservés), d'autre part dans les politiques financières. Je demande que la commodité de leur déplacement soit améliorée : vitesse très modérée, feux de carrefour asservis, chasse aux véhicules stationnés dans les couloirs bus, solution rapide de distribution de billets.

59 - Je milite (**) pour que le stationnement qui empiète sur le passage-piétons soit classé "stationnement dangereux" dans le code de la route.

60 - Je milite (**) pour que les phares de recul blancs soient rendus obligatoires pour tous véhicules, y compris les camions.

61 - Je milite (*) (**) pour que les vitesses limites soient mieux respectées (verbalisations, aménagements contraignants,...).

62 - Je n'accepte pas (*) que les ondes d'allumage du feu vert des carrefours successifs soient réglées à plus de 50 km/h. Je demande même (*) qu'elles soient réglées en "onde verte modérante" c'est-à-dire à 40 ou 45 km/h par exemple.

63 - Je demande (*) que des zones 30 soient instaurées dans les rues de quartier (quartiers commerçants, centre villes, zones scolaires, zones résidentielles...) et que des aménagements y soient réalisés pour modérer la vitesse.

64 - Je milite pour que le silence des voitures électriques ne surprenne pas le piéton :

- soit au moyen d'un bruiteur permanent
- soit au moyen d'un avertisseur à condition qu'il ne puisse s'actionner que si l'automobiliste lève le pied de l'accélérateur, sinon l'avertisseur serait utilisé par l'automobiliste pour chasser le piéton de sa trajectoire.

(*) *J'écris au Maire*

(**) *J'écris au Député*

Croquis : G. BOUCHARD

La reproduction de la Charte est autorisée en citant le titre complet.

Comment éviter leur suppression

La norme et le décret datent de 1994 et le délai de mise en conformité était de 5 ans : ils doivent donc être aux normes depuis le 5 juin 1999. Beaucoup de gestionnaires profitent de l'ignorance des usagers pour supprimer les ralentisseurs qui pourtant sont aux normes ou qui pourraient facilement être mis aux normes. Cette suppression s'opère au détriment de la sécurité car, si un ralentisseur a été placé, c'est qu'il y avait un besoin.

Les renseignements ci-après vous permettront de vous défendre si l'on veut supprimer un ralentisseur que vous jugez indispensable.

Examinons d'abord les textes, ensuite les moyens pour vérifier que les ralentisseurs sont conformes puis les méthodes qui permettent de conserver le ralentisseur en le rendant conforme et enfin, les cas où ils doivent effectivement être supprimés ou remplacés par autre chose.

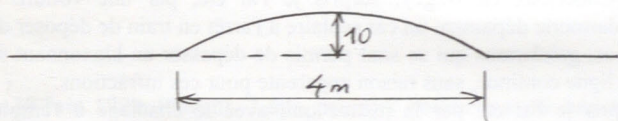
1. Les textes :

La norme du 16 mai 1994 définit les dimensions des ralentisseurs : par exemple pour les dos d'âne, 4 m de long et 10 cm de haut. Le décret n° 94-447 définit les conditions auxquelles doivent satisfaire une voie, pour pouvoir recevoir un ralentisseur (exemple : moins de 3 000 véhicules par jour).

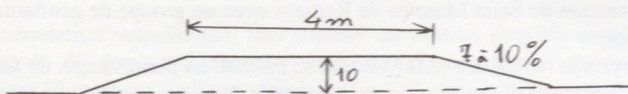
2. Les moyens de vérifier la conformité d'un ralentisseur

La norme définit essentiellement la longueur et la hauteur, selon les schémas ci-dessous :

Ralentisseur dos d'âne



Ralentisseur trapézoïdal



En fait ces caractéristiques sont rigoureusement les mêmes que celles précédemment définies par la recommandation de 1986 : il y a donc de fortes chances, a priori, qu'un ralentisseur soit conforme à la norme, car la plupart avaient été réalisés selon cette recommandation. En ce qui concerne la longueur, c'est très facile à mesurer. Il en est tout autrement pour la hauteur, et souvent on prétend, sans la mesurer, qu'elle est trop forte. Une méthode très facile consiste à poser de chaque côté du ralentisseur un objet de 11 cm de haut (les boîtes métalliques de boisson font juste 11 cm) et de se pencher pour voir si, en regardant au-dessus de la boîte d'un côté, on peut voir le dessus de la boîte située de l'autre côté. Si on la voit, le ralentisseur est aux normes (10 cm + 1 cm).



3. Comment le rendre conforme s'il ne l'est pas ?

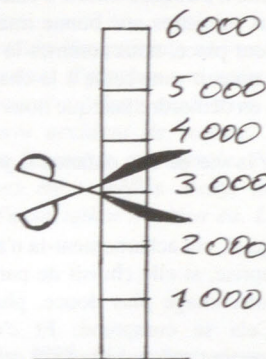
S'il est trop court, c'est très simple, il suffit de le rallonger.



S'il est trop haut, on peut soit raboter quelques centimètres (cette solution est aisée si le ralentisseur est en bitume), soit surélever légèrement la chaussée de chaque côté, sur 2 ou 3 mètres par un tapis mince.



Le ralentisseur peut aussi ne pas être conforme au décret qui dit, entre autres, que l'on ne peut mettre de ralentisseur que si le trafic est inférieur à 3 000 véhicules par jour moyen annuel. Il est évident qu'avant de supprimer le ralentisseur, il faut plutôt essayer de diminuer le trafic, afin qu'il reste inférieur à 3 000 véhicules/jour.



Beaucoup de méthodes sont possibles :

- signalisation directionnelle incitant à prendre une autre voie artérielle
- réduction du nombre de voies
- inversion du sens unique (si on est en sens unique) sur 100 ou 200 m, pour éviter le transit
- mise en place de chicanes, d'écluses (passages alternés...)

Des exemples ont été donnés dans le numéro spécial de **Pondération** : "Zones Scolaires".

Dernière question que l'on peut se poser : comment mesurer le "trafic journalier moyen annuel" d'une voie ?

Cette mesure ne sera jamais précise, même si elle est effectuée par des services spécialisés, en conséquence, la méthode simplifiée suivante vous donnera déjà une indication approximative. On choisit de faire la mesure à une heure de trafic soutenu : ni en heure creuse, ni en heure de bouchon. On mesure combien de véhicules passent pendant 6 minutes (dans l'ensemble des deux sens) et on multiplie par 100. Par exemple, si on a trouvé 25, cela fait 2 500 véhicules/jour. Il est préférable de faire plusieurs fois la mesure, à des heures et jours différents et de faire la moyenne.

4. Les cas où le ralentisseur doit être supprimé

- s'il est à moins de 200 m de l'entrée d'une agglomération
- si la déclivité est supérieure à 4 %
- sur un pont ou à moins de 25 m d'un pont
- s'il y a une ligne régulière de transport en commun. Dans ce dernier cas, il est possible de faire des "coussins" : c'est un dispositif qui ralentit les voitures mais qui ne secoue pas les bus.

IL NE NOUS MANQUE QU'UN ADHERENT

La plupart d'entre nous se connaissent suffisamment pour le savoir désormais : jamais nous ne nous résignerons. Il n'est pas un accident qui nous soit rapporté et que nous ne vivions comme un échec personnel. Pas une mort sur la route dont nous n'ayons le sentiment terrible qu'une fois de plus quelqu'un a échappé à notre vigilance.

C'est pourquoi nous enrageons quand nous entendons le slogan de la dernière campagne télévisuelle de la Direction de la sécurité routière: "Combien de temps allons nous supporter cela ?". Car s'il est vrai que cette campagne est, dans ses images terribles, beaucoup plus juste que celles qui furent diffusées en France par le passé, il est aussi infiniment choquant que ce "nous" englobe la population tout entière, anonymement, alors que ceux qui "tolèrent" cela, c'est le gouvernement. Qu'importent les mesures annoncées, nous ne croyons qu'aux résultats. Les quatre cents morts supplémentaires de la violence routière en 1998, venus s'ajouter aux 8000 de 1997, signent le mépris total dans lequel ceux qui tenaient tant de vies entre leurs mains de décideurs ont choisi d'ignorer leurs responsabilités.

La Ligue a toujours tenu et tiendra toujours un langage d'une implacable sévérité devant de tels échecs. Si elle ne tient pas ce langage, elle n'a aucune raison d'exister. Nous ne sommes pas là pour donner aux ministres une bonne image d'eux-mêmes ni pour faire le travail à leur place, nous sommes là pour réclamer, exiger, proposer, protester, revenir sans cesse à la charge, dire ce que nous voulons et ne jamais en démordre tant que nous ne l'aurons pas obtenu.

Il y va de la vie de nos enfants, il y va de la vie de nos plus grands amours.

Ce langage-là, cet acharnement-là n'attire pas facilement les mécènes. Une entreprise, si elle choisit de parrainer une association, préférera toujours une image plus douce, plus consensuelle, plus "sortable", disons. Cela se comprend. Et c'est pourquoi nous sommes si particulièrement reconnaissants à celles qui nous soutiennent malgré tout, et nous laissent de surcroît une liberté totale.

Mais nous ? Nous sommes environ 2500 à avoir cotisé à la Ligue pour cette année. Ne croyez pas que ce soit peu : rares, très rares, sont les mouvements d'opinion et de solidarité comme le nôtre, qui comptent tant d'adhérents, et aussi fidèles. Et pourtant, pour vivre en totale indépendance, pour n'avoir rien, ou presque rien à demander à personne, il nous manque un adhérent. Un seul. Mais un chacun... Si vous recrutez chacun un adhérent, nous payons presque entièrement nos frais nous-mêmes. C'est ce que je vous demande aujourd'hui, parce que c'est ce que je me demande à moi-même, et à tous mes amis. Même à ceux qui, inlassablement, depuis la première année d'existence de la Ligue, sans même me le dire, renouvellent leur cotisation. Je les appelle, et je leur dis: "C'est beaucoup, c'est vital ce que tu as fait jusque-là, et pourtant ce n'est pas encore assez. Recrute quelqu'un, un adhérent, rien qu'un... Ton fils, ta mère, ta cousine, ton voisin de palier, ta coiffeuse, ton pédiatre..." Nombreux sont demandeurs pour agir avec nous, mais souvent ils ne nous connaissent peut-être même pas.

Ce genre d'appel ne peut se faire souvent. 1999 nous autorise à le faire parce que sans cela, qu'aurions-nous à dire aux 8 400 morts de l'an dernier, s'ils revenaient en silence nous demander des comptes ? Oserions-nous leur dire que nous mendions dans les entreprises parce que nous ne sommes pas capables de réunir ne serait-ce que deux fois moins d'adhérents qu'il y a de victimes dans leur cortège muet ?

Chers, chers amis, répondons aux drames par l'engagement. Recrutons sinon des militants, du moins des donateurs. Allons chercher les chèques, un par un. Un chacun. Comme les fous de la vitesse, les ivrognes, les brutes et les contents d'eux vont chercher leurs victimes une par une. Que la Ligue voie arriver 25 chèques par jour, en réponse aux 25 morts du jour. Et que ses représentants puissent, portés par ce symbole, demander les comptes à ceux qui nous en doivent. Nous savons qui ils sont, nous savons où ils sont. Ne les laissons jamais oublier qui nous sommes, ni ce que nous voulons.

Geneviève JURGENSEN

JUSQU'À QUAND L'INDIFFÉRENCE VA-T-ELLE TUER ?

Extraits d'une longue lettre émouvante et révoltée de Pascal TREFFORT, ex-militant de l'Ain, maintenant au Havre.

Surpris, choqué, j'éprouve le besoin de l'écrire. L'indifférence va tuer jusqu'à quand ?

La semaine dernière, lors d'un contrôle de vitesse, surpris je l'ai été, par un motard de la gendarmerie rejoignant son collègue au radar qui s'est permis de franchir un feu rouge au centre du village, de faire demi-tour sur la nationale devant mon véhicule sans clignotant, sans raison apparente pour commettre ces infractions.

A Ambérieux en Bugey, surpris je l'ai été, par une voiture de gendarmerie dépassant un car scolaire à l'arrêt en train de déposer des élèves, gendarmes qui se sont permis de dépasser en klaxonnant sur une ligne continue, sans raison apparente pour ces infractions.

Surpris je l'ai été par la justice qui, avec le chantage à l'emploi, permet à des personnes contrôlées au volant sous l'emprise d'un état alcoolique, de continuer à conduire avec un permis aménagé sans obligation de soins.

Surpris je l'ai été, par le récit d'un ami me parlant du 1^{er} avril dans un restaurant de Saint Maurice de Remens avec un groupe de gendarmes ivres.

Surpris je l'ai été par la D.D.E. qui se permet, en plein virage, de faire un marquage discontinu, ce qui permet de dépasser un véhicule lent.

Surpris je l'ai été par des employés de discothèque mettant à la porte une personne qui ne pouvait plus tenir sur ses jambes, sans savoir comment elle allait rentrer chez elle.

Après avoir milité pendant 4 ans sur le Département de l'Ain contre l'insécurité routière, je suis encore étonné du laxisme des responsables politiques, juridiques, d'aménagements et ceux occasionnels, qui laissent passer, par insouciance, par négligence professionnelle et pour non-respect de la vie d'autrui des faits qui mériteraient d'être réprimandés au titre de mise en danger de la vie d'autrui.

La France peut être honteuse de ses 9 000 tués sur les routes. Mais je pense qu'elle ne peut pas en sortir tant que nous serons tous complices de faits à propres engendrer l'accident par indifférence, par négligence, par politesse mal placée.

Nous sommes tous coupables !

Pascal TREFFORT

L'association "Accrochez-Nous à la Vie !" a été créée en 1992 par la Ligue Contre la Violence Routière du Calvados et la Caisse Primaire d'Assurance Maladie du Calvados.

D'abord départementale, l'association est devenue régionale avec l'adhésion des Caisses Primaires de la Manche et de l'Orne ainsi que d'autres organismes de sécurité sociale et mutualistes ; ce qui a permis de doter toutes les maternités publiques et privées de Basse-Normandie de ces sièges pour bébé.



Le 30 juin 1999, Florent, 7 ans, premier enfant à avoir bénéficié de ce siège en septembre 1992 a remis le 10 000ème siège dos à la route à Yann, né le 27 juin en présence d'Isabelle MASSIN, Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière et Hubert FOURNIER, Préfet du Calvados et de la région.

L'association rappelle qu'il faut attacher les enfants dans les voitures à l'aide de dispositifs adaptés, quel que soit le trajet à parcourir. Betty, 10 mois est venue en témoigner.

Betty, seule indemne lors de l'accident...



Béatrice et Guy GILLARD ont voulu être présents ce jour pour dire aux parents combien il est important d'attacher son enfant dans la voiture. Ils en ont fait "l'expérience" : *"Betty avait trois semaines lorsque nous avons eu un grave accident de voiture. Un choc frontal qui a fait un mort. Ma femme a été blessée. Notre fille aînée, Alice et moi-même avons été tuméfiés. Betty, installée à l'avant sur son siège prêté par l'association n'a rien eu. L'accident l'a juste réveillée"*.

Augmentation des accidents

Isabelle MASSIN rappelle : *"En 1998, 132 enfants de moins de 5 ans ont trouvé la mort, 500 ont été blessés grièvement. Pour les 6-10 ans, ces chiffres s'élèvent à 113 morts et 780 blessés. 70 % de ces accidents se sont produits en véhicules particuliers. Ceci est intolérable"*.

Dans le Calvados

"La situation est grave, note Hubert FOURNIER, le nombre des accidents a progressé de 50 % en un an, avec des conséquences de plus en plus graves"

Maria Mériaux, notre dévouée secrétaire
nous fait part de la naissance de

Maxime

le 13 mai 1999

Toutes nos félicitations aux parents, en souhaitant que les vocalises de Maxime mentionnées dans le faire-part se transforment vite en gazouillis !

ALPES-MARITIMES

Martine BELLANGER, présidente nous a fait parvenir la "lettre aux adhérents" de mai et juin 99. Voici les principales actions réalisées et en cours :

- Interview de la LCVR06 par Nice- Matin
- Forum des Associations à Vence, le 4 mai dernier
- Participation à la manifestation le 26 mai à Marseille : "Alerte sur la route, changeons de conduite" (photo)
- Fin mai, le Maire de Vence signe la Charte départementale de la sécurité routière, document co-signé en octobre 98 par le préfet des Alpes-Maritimes, les principales municipalités du département et les représentants de la Justice, de la Police et de la Gendarmerie.
- le 27 mai, à Valmante, colloque présidé par le Pr TRUELLE, chef de service de neurologie à l'Hopital Foch de Suresnes, Vice-Président de "France-Traumatisme crânien". Isabelle MASSIN, déléguée Interministérielle et Hugues PARANT, Préfet des Bouches du Rhône y participaient entre autres.
- Plusieurs extraits de presse sont publiés sur des vitesses effarantes : un jeune de 27 ans, permis supprimé, à 127km/h en ville. A 19 ans, deux heures après son permis, contrôlé à 186 km/h dans une zone limitée à 100. Un motard de 36 ans avec un permis "blanc", contrôlé à 218km/h !...

Par ailleurs, lors d'une réunion de l'association, une mise en garde a été faite contre certains jeux vidéos dont les règles sont contraires à tout ce que nous défendons (dans un certain jeu, le but est d'écraser les piétons...).



le 26 mai à Marseille

CÔTE D'OR

Catherine PEPOZ présidente de la LCVR 21, nous envoie plusieurs extraits de presse du "Bien Public".

- le compte rendu d'une audience au Tribunal où l'association s'est portée partie civile : un dijonnais de 40 ans, avec 2,5 gr. d'alcool dans le sang avait percuté par l'arrière un jeune cycliste de 25 ans et l'avait projeté à 63m.
- La mort de Luc BORELLI, 33 ans, gardien de l'Olympique lyonnais, carbonisé dans sa BMW, après s'être écrasé à 6h 40 contre un poids lourd qui roulait en sens inverse sur la RN6.
- la mort de Jean-Claude JUSTICE, cascadeur et pilote, sur sa moto YAMAHA, dans la ville de Plombières-lès-Dijon, contre une voiture dont la conductrice venait de déposer des enfants à un arrêt de bus. Il avait perdu son frère à 20 ans et son fils à 17ans et n'avait pas renoncé à la compétition.

LOIR ET CHER

Jean-Luc CARL : lors de l'assemblée générale du 15 mai, le rapport d'activité a rappelé les actions entreprises et à poursuivre :

- Plusieurs participations à des colloques et conférences de presse.
- 16 articles de presse où la LCVR 41 est citée.
- La journée du vélo, 500 faux PV distribués pour la journée sans voitures, le plaidoyer pour une cellule médico-psychologique intervenant auprès des familles, victimes de la route.
- Une opération "Libérez les trottoirs" est en préparation.

MOSELLE

Jean-Yves LAMANT, président de la LCVR57 nous transmet le communiqué de presse qu'il a adressé au "Républicain Lorrain". En voici de larges extraits :

"La LCVR Moselle souhaite protester contre les demi-mesures prises par le Conseil Interministériel de Sécurité Routière du 2 avril dernier. Une fois de plus il y a trop d'effets d'annonces et pas les décisions courageuses attendues.

Les décisions de renforcement des contrôles vont dans le bon sens mais sont totalement insuffisantes... 10 % de contrôles en plus...La LCVR attire l'attention de tous sur le fait que l'objectif sur 5 ans du gouvernement suppose que la nombre de victimes doit diminuer de 12 % par an alors qu'il a augmenté de 5,6 % en 1998 !...

PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

Jean LE FEVRE, en partenariat avec le C.D.D.P. de Pau, a lancé auprès des élèves des collèges et lycées du département, un concours vidéo "Sécurité Routière".

Les lauréats, des jeunes du Lycée Agricole et Horticole d'Hasparren, ont réalisé 5 clips vidéo "En mob, ta vie d'abord". Réalisé sur le mode humoristique, ce document a pour but de sensibiliser leurs camarades au fléau qui touche particulièrement les jeunes motocyclistes.

RHÔNE

Le 12 mai 1999, une manifestation (dépôt de gerbe, discours...) a été organisée sur les lieux où un accident mortel de piéton s'était produit quelques jours auparavant : une voiture passant vraisemblablement largement au "rouge" et assez vite, a heurté une voiture qui passait sur la voie sécante et l'a projetée sur un piéton qui traversait dans sa phase verte.

Cette manifestation a été initialisée par l'association "Pour une cité humaine, les droits des piétons" et la Ligue s'y est associée activement : Michèle GONON, présidente de la L.C.V.R. du Rhône avait adressé un communiqué de presse à tous les médias et ils sont venus nombreux... FR3 a passé des images dans son journal de 19 h, et "le Progrès" a fait un article intéressant, soulignant les vitesses trop fortes acceptées en ville, et la possibilité de régler la succession de feux en "onde verte modérante", c'est à dire autour de 34-40 km/h, comme cela est réalisé en expérimentation cours Albert Thomas (Lyon).

Il apparaît que ce genre de manifestations a un impact fort et est très positif car il constitue un moyen de "débanaliser" l'accident.

VOSGES

Lors de l'assemblée générale, en mai 1999, le président Michel MATHIEU face au triste bilan de l'année 1998, réclame la nécessaire application de la loi : "La loi et les moyens financiers doivent désormais être mis au service de la vie. Il faudrait au moins 1 % du coût des accidents soit environ 1,5 milliard de francs pour lutter efficacement contre les violences routières". Ces propos ont été repris dans l'Est Républicain et la Liberté de l'Est.

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. : 01.34.51.58.55.
HAUTS DE SEINE : Philippe LAVILLE - 14 avenue des Palombes - 91260 JUVISY S/ORGE - Tél. & Fax. : 01.69.44.48.79
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 CHATEAUXROUX
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 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 : Daniel GOINEAU - 50 Square d'Orgeval - 73000 CHAMBERY - Tél. : 04.79.62.52.63.
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

Odile ARNAUD, Jacques BORENE, Francine CICUREL, 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.

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

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

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 - 14 avenue des Palombes - 91260 JUVISY S/ ORGE - Tél. & Fax. : 01.69.44.48.79

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 - Yonne)

Bureau National

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère :

Je renouvelle mon adhésion :

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Tél. : _____

Profession : _____

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