



OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT

Chap

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

Oct-Nov-Dec 1999 N° 42

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.)

Sommaire

Éditorial	1
Orientations.....	2
Contre la vitesse, nous agissons.....	3
Un limiteur automatique de vitesse ?	4
Avis de tempête	4
Témoignage	5
Vie des associations	6
Informations.....	8
Trois rapports sur les piétons	10
Associations Départementales	11
Conseil d'Administration,	12
Bureau National et Délégués Régionaux .	12

Il nous est souvent demandé s'il est possible de copier, de reproduire des articles de Pondération : OUI tout peut être copié, divulgué, reproduit, à condition de citer la source : extraits de "Pondération, revue de la Ligue Contre la Violence Routière".

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° 11 - OCT-NOV-DEC. 1999 - n° CPPAP : 67845 - ISSN : 0297-5874

e-mail : levr.paris@wanadoo.fr

Éditorial



Vous qui lisez notre revue pour la première fois, vous qui n'êtes pas (encore) adhérent, c'est à vous que je m'adresse aujourd'hui, en cette période où chacun se souvient de ceux de sa famille ou de ses amis qui ont disparu. Vous qui, comme beaucoup d'entre

nous, avez souffert des conséquences d'un accident, qui avez perdu un proche, enfant, parent, conjoint, ami ou qui l'avez vu gravement diminué, après plusieurs jours ou semaines d'angoisse. Sur le moment, c'est le choc brutal. On se dit ; ce n'est pas vrai, c'est un mauvais rêve, je vais me réveiller et tout sera comme avant. Et puis la réalité s'impose, il ou elle ne sera plus jamais là où ne sera plus jamais le même, handicapé. Au début, c'est dur, c'est très dur, c'est insupportable. Un an après, c'est toujours très dur, plusieurs années après, c'est encore très dur. Le chagrin qui vous envahit, ne vous lâche pas un seul instant. Le remords, je n'aurais pas dû... ou la révolte et pour finir l'isolement, parce que ceux qui vous entourent ne vivent pas le drame aussi intensément que vous ou le vivent différemment, et ne vous comprennent plus. Tout cela prend littéralement toutes vos forces, vous ne pensez plus qu'à cela, toute votre vie tourne autour de l'accident. Et pourtant, c'est de toutes vos forces dont vous avez besoin, car pour surmonter le drame, il faut comprendre ce qui s'est passé, et mobiliser pour cela toutes les ressources de son intelligence ; il faut affronter toutes les démarches, toutes les formalités et cela demande beaucoup d'énergie ; il faut faire le deuil, et pas seulement pour soi, il faut aussi aider ses proches à faire eux aussi le deuil, et cela demande de mobiliser toute sa sensibilité.

Et c'est toute votre force que nous sollicitons aujourd'hui. Car après l'abatement, vient normalement le souhait que le drame ne soit pas inutile : plus jamais cela. C'est par-là que nous sommes tous passés à la Ligue, c'est cela qui mobilise nos forces, c'est vers cela qu'il est possible de mobiliser les vôtres aussi.

Plus nous serons forts de toutes les énergies de tous ceux qui ont vécu, de près ou de loin, le drame de l'accident de la route, plus nous avons de chances de faire reculer l'insécurité routière.

Nous vous attendons.

Philippe LAVILLE
Le Président

ORIENTATIONS

Un récent Conseil d'Administration a repris le débat qui avait eu lieu à l'Assemblée Générale des 12 et 13 juin 1999 sur les orientations de la ligue, pour aboutir à une formulation précise.

Nous parlerons de But, d'Objectif, d'Orientation, d'Action, de Méthode.

But : l'article 1 de nos statuts dit :

"Elle (la Ligue) a pour but :
De lutter par tous les moyens légaux contre les manifestations de la violence routière
De prévenir les accidents de la circulation".
Le but, c'est l'objet même de notre activité.

Objectif :

C'est un résultat que l'on veut atteindre. Il peut souvent être quantifié. Notre objectif, c'est Zéro accident.

Orientations :

On aborde là le comment faire pour atteindre notre objectif. S'attaquer à toutes les causes des accidents en même temps n'est pas dans nos moyens. D'où la nécessité de sélectionner les champs d'action sur lesquels porter en priorité nos efforts.

Nous avons retenu 3 orientations prioritaires pour les années à venir :

- L'Accueil des familles;
➤ La vitesse,
➤ Les usagers vulnérables.
- L'Accueil des familles,
L'accueil des familles est une de nos orientations permanentes. Beaucoup d'entre nous ont connu le drame de l'accident. Nous ne pouvons pas ne pas répondre aux familles qui s'adressent

à nous. L'expérience nous permet de les écouter, de leur donner quelques conseils, de les engager à joindre leurs efforts aux nôtres. "pour que cela n'arrive plus".

➤ La vitesse :

On retrouve un excès de vitesse dans 1 accident mortel sur 2, et l'alcool dans 1 sur 3. Pourquoi choisir l'excès de

vitesse plutôt que l'alcool ?

L'alcool, c'est 2 à 3 % des conducteurs qui dépassent le taux légal, c'est 90 % des Français qui savent que boire et conduire sont incompatibles (même s'ils ne le respectent pas toujours). Et puis on a un moyen objectif de mesurer le taux d'alcoolémie.

La vitesse : c'est de 40 à 80 % des conducteurs, selon le type de voirie, qui dépassent les limites de vitesse. C'est à peine plus de 1 sur 2 qui pense que l'excès de vitesse peut être dangereux. C'est l'impossibilité, actuelle, de déterminer la vitesse au moment où apparaît le danger (sauf pour les poids lourds qui sont obligatoirement équipés d'une boîte noire).

Il y a donc un combat de longue haleine à mener pour faire reconnaître par l'ensemble des conducteurs, par les forces de l'ordre, la justice, les assurances, les médias que l'excès de vitesse est dangereux. Le même combat est à mener pour faire adopter le dispositif, la boîte noire sur tous les véhicules, qui permet une mesure objective de la vitesse, en attendant qu'un jour l'ensemble des constructeurs automobiles accepte de limiter par construction la vitesse de pointe des voitures.

Chaque année, 1.000 piétons sont tués, ainsi que 300 cyclistes et 450 cyclomotoristes. Nous ne pouvons pas accepter que sur la route règne la loi du plus fort. Combien de conducteurs ne considèrent-ils pas que c'est au piéton de s'écarter de leur trajectoire, alors que le code de la Route précise que l'automobiliste est "tenu de céder le passage au piéton engagé".

Action :

Des ces orientations découlent des quantités d'actions possibles et que nous menons déjà depuis longtemps pour certaines d'entre elles : les locations de sièges bébé, la distribution de fanions vélo, les propositions d'oreille pour la protection des passages piétons, les propositions de zone 30, de dispositions propres à réduire la vitesse dans les voiries urbaines, les constitutions de partie civile, l'action auprès des pouvoirs publics pour faire avancer l'idée de la boîte noire, les demandes d'accentuation des contrôles, etc., etc.

Méthode :

Il s'agit ou de prendre nous-mêmes des initiatives ou de participer à toute action qui va dans le sens d'une meilleure sécurité d'où qu'elle vienne, mais en restant critiques en permanence, en étant insistants et opiniâtres pour obtenir ce que nous demandons, en étant également persévérants car il faut beaucoup de temps pour changer des mentalités ou débloquent des crédits, et toujours insatisfaits tant que notre objectif Zéro accident ne sera pas atteint.

Ces quelques lignes n'ont pas pour but de réinventer ce que nous faisons depuis plus de 15 ans, mais seulement de le replacer dans une perspective claire, incitant à nous mobiliser avec encore plus de détermination.

Philippe LAVILLE

Contre la vitesse, nous agissons

Allez, lançons-nous ! Depuis sa création, la Ligue est la seule association qui se batte quotidiennement contre la vitesse, et qui ait engagé en ce sens des actions en justice particulièrement hardies. Rappelons-nous : nous n'avions qu'un an d'existence quand nous attaquions Citroën, Giraudy et RSCG, rien que ça, pour une publicité annonçant "200 km/h ? C'est démon !".

Aujourd'hui nous voulons poser clairement au gouvernement la question de l'homologation par le service des mines de véhicules construits pour rouler à des vitesses non autorisées. Or, pourquoi le même gouvernement interdit-il de rouler sur l'espace public français à plus de 130 km à l'heure ? Parce qu'il estime lui-même que c'est dangereux pour l'intégrité physique des usagers.

Tout comme le sont les tondeuses à gazon, les tracteurs ou de manière parfaitement comparable toutes sortes de machines-outils ou d'appareils électroménagers, nous voulons que les voitures homologuées en France intègrent dès la construction les systèmes interdisant à leurs moteurs de tourner à des vitesses dont l'État lui-même a jugé du danger.

Pour mener à bien ce qui sera une véritable révolution industrielle et qui sauvera des milliers de vies, nous avons besoin de témoins. Si vous connaissez quelqu'un qui a été victime, lui-même ou un membre de sa famille, d'un accident dans lequel une vitesse bien supérieure à 130 km/h était clairement impliquée, dites-lui de m'écrire au siège de la Ligue. Sans ces témoignages, nous ne pouvons rien dans un premier temps.

Parce que les délits sont prescrits en trois ans, il est nécessaire que les accidents aient eu lieu en 1998 ou 1999.

Merci de votre aide inlassable et incomparablement précieuse. Nous nous lançons là dans une opération de longue haleine, qui ne sera menée par personne si elle ne l'est pas par la Ligue Contre la Violence Routière.

Geneviève JURGENSEN

Un limiteur automatique de vitesse ?

L'un de nos lecteurs suggère que pour éliminer tout excès de vitesse les routes et les véhicules soient équipés d'un système limitant automatiquement la vitesse : un émetteur sur la route transmet un ordre à un récepteur sur le véhicule. La technique existe, le gain de sécurité assuré : 3.500 morts et 10.000 blessés graves. Bien sûr, cet équipement a un coût : mais celui des victimes pouvant être estimé à environ 40 milliards de francs chaque année, la dépense consacrée à un tel équipement, et qu'il n'est guère possible de chiffrer aujourd'hui, serait certainement rentabilisée en peu de temps.

Reste le problème politique : nul doute qu'une telle proposition serait assurée d'une belle levée de boucliers de tous les partisans de la liberté absolue sur la route... y compris celle de tuer ; de tous les constructeurs de bolides équipés de moteurs toujours plus puissants (on parle maintenant de 500 ch, alors que 100 ch sont suffisants pour une voiture moyenne)

Utopie donc ! Peut-être pas.

Bon nombre de kilomètres de routes européennes sont déjà fort encombrées, et dans les zones urbaines denses il n'est plus possible de construire de nouvelles routes. Le seul moyen d'augmenter le débit des routes actuelles est de réguler automatiquement la distance entre véhicules. Là aussi, la technique qui permet de le faire en toute sécurité existe. Il suffit de vouloir la mettre en œuvre. Si cela se fait un jour ce sera donc par nécessité d'écouler les flots de voitures sans cesse croissants plutôt que par souci d'améliorer la sécurité. Mais si en même temps la sécurité y gagne, peu importe le motif, seul le résultat nous importe.

Philippe LAVILLE

Informez-nous des accidents graves

Il est utile pour le bureau national d'être au courant des accidents particulièrement graves, c'est à dire : soit un accident mortel d'enfant, soit un accident où la personne tuée (piéton ou automobiliste) a été victime de l'imprudence caractérisée d'un conducteur, soit un accident ayant fait plusieurs morts.

Avis de tempête

Jean-Yves Lamant a signalé que le Canard Enchaîné du 10 novembre 1999 annonçait une possible amnistie souhaitée par M.Chirac, pour l'an 2000. Dans les jours qui ont suivi, cette information n'a pas été démentie : la Ligue a donc réagi par l'envoi d'un communiqué de presse de protestation à l'A.F.P. (Agence France Presse) et par une lettre au Président de la République et à 6 ministres. Nous ne savons pas, à l'heure actuelle quelles seront les suites de cette affaire mais il convient de rappeler que l'amnistie a un double effet négatif : d'une part elle est perçue par les familles des victimes d'accidents comme une injustice traumatisante, d'autre part elle engendre, dès que la rumeur d'amnistie est lancée, un laxisme et une augmentation de l'insécurité routière.

Ceci irait à l'encontre de l'annonce déclarant la sécurité routière "grande cause nationale pour l'an 2000" et à l'encontre de l'objectif annoncé il y a deux ans par le gouvernement de réduire de 50 % en cinq ans le nombre de tués sur les routes.

De telles amnisties ont eu lieu dans le passé, à l'occasion des élections présidentielle et quelle que soit la suite donnée à la présente il n'est pas trop tôt pour partir en guerre pour éviter une amnistie pour la prochaine élection présidentielle ; il nous faudra harceler pendant un an tous les acteurs influents : députés, sénateurs, médias, et un premier lieu les possibles postulants, même non déclarés. Le but sera de faire sentir aux postulants, notre détermination et de leur faire comprendre que nous ferons tout pour qu'ils y perdent plus qu'ils n'y gagneront.

Les journaux régionaux rapportent ces accidents le lendemain. Je souhaiterais que les représentants de la Ligue dans ces départements m'adressent par fax l'article de journal si possible le jour de sa parution. Merci d'avance.

Jacques ROBIN- Fax. : 02.97.75.20.43

Un "banal" accident.

Amélie avait 11 ans. C'était une fillette sérieuse : elle faisait souvent du vélo avec son père qui en profitait pour l'instruire de tous les dangers de la circulation. C'était une fillette pleine de vie, qui voulait, plus tard, faire du théâtre. C'était une forte personnalité, appréciée de sa maîtresse et de ses camarades.

Ce mercredi du mois de mai, après avoir déjeuné avec ses frère et sœur, sa mère étant au travail, elle part voir une camarade avec laquelle elle doit passer l'après-midi pour préparer la petite séance de théâtre qui marquera la fin de l'année scolaire. Rien de la presse ; elle a juste à faire 500 m à pied et à traverser deux rues. A la deuxième traversée, elle s'engage sur le passage zébré... et c'est le choc, la mort instantanée.

Une voiture, conduite par un lycéen de 20 ans, ayant son permis depuis 2 ans, mais déjà sanctionné deux fois pour excès de vitesse, arrive juste à cet instant. Le conducteur voit la fillette déboucher de derrière un 4 x 4 garé juste avant le passage piéton sur un emplacement interdit au stationnement, l'interdiction étant matérialisée par de la peinture jaune sur une borne de trottoir sur deux. Le conducteur déclare que la fillette courait : d'abord cela ne constituerait aucunement une excuse pour le conducteur, ensuite c'est très peu vraisemblable, car son père lui avait dit de ne jamais le faire, parce qu'elle n'avait pas de motif de le faire, parce que si elle avait couru, la voiture serait passée derrière elle. En effet, les traces de freinage commencent 0,50 m avant le passage piéton ; c'est à dire que le conducteur l'a vue environ 1 seconde avant, ce qui est le temps moyen de réaction entre la perception de l'obstacle et le début du freinage. Si elle avait couru, 1 seconde aurait suffi pour que la fillette ait parcouru 3 m, et la voiture serait passée derrière elle.

Les traces de freinage se poursuivent sur plus de 25 m, ce qui correspond à une vitesse de 70 km/h environ. Dans cette rue, la vitesse est normalement limitée à 50 km/h, et en raison de travaux

commencés sur un côté de la rue, un panneau de limitation provisoire à 30 km/h avait été posé 100 m avant le lieu de l'accident. Le conducteur l'avait vu, mais avait pensé que ce n'était pas pour lui du fait que les travaux se situaient sur son côté gauche.

Les facteurs de cet accident sont la présence d'un véhicule garé juste en amont du passage piéton et qui a fait écran, aussi bien pour la fillette que pour le conducteur, et surtout l'excès de vitesse du conducteur.

Combien de conducteurs savent-ils que si un obstacle surgit 26 m devant eux, en roulant à 50 km/h ils vont s'arrêter juste devant, mais que s'ils roulent à 70 km/h ils vont heurter cet obstacle à... 50 km/h. Et s'il s'agit d'un piéton.....

Après un tel accident, deux actions sont à mener : empêcher physiquement tout stationnement sur les 5 m précédant le passage piéton, mettre en place dans cette rue des dispositifs qui empêchent de rouler à plus de 50 km/h.

Après un tel accident ? Et pourquoi pas avant ? Et puis chacun de nous, avec un peu de sens de l'observation et d'esprit critique, peut formuler de pareilles propositions, les faire connaître au maire, mobiliser ses voisins pour qu'elles soient prises en considération et réalisées.

Et pour nous, la Ligue, cet accident nous fournit un argument supplémentaire pour réclamer que soit mis en place un contrôle continu de l'aptitude à conduire, tout particulièrement dans les 2 ou 3 ans suivant l'obtention du permis. Pour réclamer également qu'à tous les niveaux, à l'école, au lycée, pendant l'apprentissage de la conduite, la sensibilisation aux dangers de la circulation et aux conséquences des accidents soit renforcée.

Amélie est morte, une vie pleine de promesses à été fauchée. Notre émotion ne nous dispense pas d'un travail d'analyse suivi d'actions.

C'est la condition pour que la mort d'Amélie n'ait pas été complètement inutile.

Philippe LAVILLE

Moselle

Le Républicain Lorrain en partenariat avec la Ligue Contre la Violence Routière Moselle, a décidé de faire une campagne d'environ deux mois dans ses colonnes sur le thème de la Violence Routière. Cette campagne était basée sur un appel à témoignages des divers "acteurs impliqués dans les accidents de la route. Directeur du cabinet du Préfet, Substitut du Procureur, pompiers, D.D.E., gendarmes et policiers, médecins, parents d'enfants tués, ... et la Ligue se sont exprimés au travers d'une douzaine de pleines pages que la L.C.V.R. Moselle tient à votre disposition si vous souhaitez lancer une opération similaire avec votre journal préféré en 2000, année de la grande cause nationale sécurité routière. La Ligue a fait part de ses propositions, rappelé l'absurdité des accidents mortels trop souvent évitables, le caractère ineffaçable de la peine ressentie par les parents, et la banalisation de ces drames que les journaux cautionnent souvent inconsciemment dans leur manière de rendre compte des accidents.

Un rendez-vous avec le rédacteur en chef du Républicain Lorrain pourrait déboucher sur une action commune pour l'année 2000. Merci au Républicain Lorrain d'avoir pris cette initiative qui nous conforte directement dans notre combat mentionné dans le nom de notre association et d'avoir enfin osé dénoncer cette violence routière dont beaucoup se refusaient à admettre l'existence.

L'association départementale de la Moselle nous informe par ailleurs que c'est Gérard Jager, un des membres fondateurs, qui succède à Jean-Yves Lamant en qualité de Président. Nous lui souhaitons une pleine réussite dans cette nouvelle fonction et nous réjouissons de voir que l'action se perpétue malgré les embûches et les soutiens institutionnels très mesurés.

Billet d'humeur à propos d'Aurélié, (tuée dans l'accident de Valenciennes) que nous a adressé Jean-Yves Lamant, dont quelques extraits ci-après : « Je suis révolté de constater qu'il faut que la sauvagerie et l'irresponsabilité manifestée à son paroxysme soit retranscrite dans les médias pour qu'un soupçon de début de prise de conscience de ce que la route engendre plusieurs dizaines de fois par jour de drames humains épouvantables soit enfin perceptible. Notre incapacité à s'indigner de ce qui le mérite me scandalise. Notre incapacité à décider d'actions efficaces qui ne permettent plus de tels actes de barbarie me révolte. Toutes ces

souffrances extrêmes pour quoi ? Pour gagner une seconde ? Pour satisfaire son ego et son petit plaisir personnel mesquin ? Quelqu'un peut-il dire comment il peut être possible de laisser reconduire, un jour, quelqu'un qui a commis pareil crime ? J'agis avec la Ligue et je me sens responsable de ne pas avoir agi encore assez pour que de tels crimes soient évités. Et pourtant, sans atteindre rigoureusement ce degré ultime de la barbarie, il y a beaucoup de situations similaires qui ont entraîné la mort sur la route : pourquoi ne réagit-on pas ? A qui profite ce silence et cette inertie collective alors que tout ceci est évitable ?? Nous devons tous prendre nos responsabilités : citoyens conducteurs, ... mais aussi élus. Nos comportements tolérants sont coupables. Ils encouragent la médiocrité.

Bouches du Rhône

Dix huit mois de prison dont trois mois de prison ferme pour un jeune chauffeur de camion récidiviste.

Un jeune chauffeur de camion circulant le 6 août 1999 à 3 h 30 sur une petite route nationale en Camargue s'est endormi au volant de son camion et a heurté de plein fouet une voiture arrivant en face, dont les trois occupantes d'une trentaine d'années ont été tuées. Le conducteur avait déjà été condamné pour un accident d'endormissement survenu en juin 1993, à 5 mois de prison avec sursis et 8 mois de suspension de permis de conduire.

Pour le présent accident d'août 1999, le procureur avait demandé deux ans de prison dont quatre mois fermes.

La condamnation du tribunal a été de 18 mois de prison dont trois fermes, peine assortie de deux ans de mise à l'épreuve de l'annulation de son permis, qu'il ne pourra pas repasser avant cinq ans, et de l'interdiction définitive d'exercer le métier de chauffeur routier. Le chauffeur condamné devra verser 750 000 F (114 161 €) aux familles des victimes.

Lors du procès, la sœur d'une des victimes avait dit "le laisser conduire, c'est mettre une arme dans ses mains".

L'annonce du verdict a été accueillie par des cris d'indignation des familles des victimes.

Lettre de Madame Odile ANOT du 20 octobre 1999 : « Il y a peu, j'ai découvert votre publication, elle ne mâche pas ses mots, elle dérange et motive à progresser. J'ai pensé que vous seriez intéressé par ce témoignage. Elle rapporte l'action qu'elle a entreprise, à chaud, le jour même d'un accident d'enfant devant l'école : lettre à tous les parents, création d'un groupe de réflexion et élaboration de fiches contenant les principaux conseils et obligations.

Yvelines

Les tribunaux évoluent. A Versailles, pourtant peu en pointe dans la lutte contre la délinquance routière, un chauffeur routier a été condamné à cinq ans de prison dont trois fermes.

Le vendredi 27 août 1999 comparaisait un chauffeur routier belge, d'une quarantaine d'années, qui avait le 1^{er} mars dernier, vers 22 h, provoqué la mort de deux jeunes filles et deux jeunes gens, occupant la même voiture et roulant en sens inverse sur l'autoroute, au sud-ouest de Paris.

Imprégné de 2,7 g/l d'alcool dans le sang, ce chauffeur d'une quarantaine d'années s'était endormi au volant et avait franchi à pleine vitesse le terre-plein central. Il se trouvait en prison depuis la date de l'accident, donc depuis près de 6 mois.

En 1989, cet homme avait déjà fait en France l'objet d'une condamnation et d'un retrait de permis pour conduite en état d'ivresse. Sur l'initiative de l'une des familles de victimes, qui a contacté Michel AUXENFANS (président de la Ligue contre la Violence Routière pour les Yvelines), notre association s'est portée partie civile. Il est intéressant de noter que l'affaire était jugée au tribunal de Grande Instance de Versailles, guère réputé pour sa sensibilité à la délinquance routière.

Estimant qu'une peine d'avertissement avait déjà été infligée en 1989 et avait montré son inefficacité, le procureur a requis cinq ans de prison ferme contre le chauffeur routier. Le tribunal a finalement condamné le prévenu à cinq ans d'emprisonnement dont trois fermes, assortis de cinq années d'annulation de permis.

Pour ce qui est de la Ligue, qui demandait 10.000 F (1.522 €) de dommages et intérêts, elle en a obtenu 7.000 F (1.065 €)

Les militants de la Ligue, qui suivent les procès dans ce tribunal depuis six ou sept ans, notent son évolution très nette d'année en année.

Appels d'un classement sans suite et d'une ordonnance de non-lieu.

Une affaire, initialement classée sans suite en 1997, puis ayant fait l'objet d'une ordonnance de non-lieu en janvier 1999, sera en définitive jugée le 3 janvier 2000, grâce à l'opiniâtreté des parents de la victime qui suite au classement sans suite, ont porté plainte avec constitution de partie civile, puis, suite à l'ordonnance de non-lieu ont fait appel. Anne Claire, conductrice décédée avait été victime d'un accident dû apparemment à des vitesses excessives de deux autres véhicules.

Enfants non attachés :

Une "première" qui sera intéressante à suivre : Michèle GONON, présidente de l'association du Rhône a saisi le procureur du Rhône pour mise en danger délibéré de la vie d'autrui, au sujet d'une conductrice à qui elle avait fait remarquer par deux fois (lors d'arrêts à un feu et à un giratoire) que deux enfants, à l'arrière, n'étaient pas attachés.

Peine de prison, suite à un comportement dangereux, sans accident.

La cour d'appel de Lyon a confirmé le 28 juillet 1999 la peine d'un mois de prison ordonnée par le tribunal le 30 mars 1999, à l'encontre de M.V. conducteur (d'une voiture de dépannage) qui a eu un comportement dangereux ayant motivé la plainte de M.D qui a subi ce comportement et qui a été confirmé par un témoin. En l'occurrence, M.D roulait lentement, du fait de travaux, comme le lui demandaient les panneaux. M.V. a approché son véhicule très près, phares allumés et klaxonnant, puis doublant sur une ligne continue et des zébra, puis se rabattant en freinant et faisant des gestes obscènes. M.V. avait déjà été condamné en 1996, pour délit de fuite. Le tribunal de Villefranche avait considéré que M.V. avait "exposé" directement M.D à un risque immédiat de mort ou de blessure de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité ou de prudence en effectuant un dépassement dangereux et en se rabattant brusquement (infraction prévue et réprimée par les articles 223-1, 223-18 et 223-20 du code pénal.

Jean LE FEVRE président départemental nous transmet **une lettre de protestation** de M. FONTEREAU à son député M. DOUSTE-BLAZY parce qu'il faisait partie des députés qui avaient présenté un recours contre le projet de loi sur la sécurité routière (vitesse et propriétaire payeur). Même si ces lettres sont écrites 6 mois ou un an après, elles conservent toute leur force et il convient que chacun de nous continue à harceler son député fautif par plusieurs lettres à intervalles réguliers, afin qu'il sache qu'on n'oubliera jamais et qu'en conséquence il n'est pas de son intérêt de recommencer (commentaire de J.R.). Les citoyens conscients, n'acceptent plus de donner un blanc-seing à des élus qui jouent un rôle destructeur en sabotant la sécurité publique (commentaire de J.L.F.).

Haut-Rhin

Le journal **l'Alsace** dans son édition du 4 septembre 1999 rapporte les propos d'une lettre que lui a adressé notre ami, André Voegelé, sur **les voitures qui peuvent rouler à 200 km/h**, voire plus, **alors que la vitesse est limitée à 130 km/h**, sur la nécessité de relativiser les améliorations apportées par l'ABS, l'airbag, et sur les difficultés à obtenir près des constructeurs d'automobiles les renseignements techniques concernant la sécurité.

La République du centre publie (4 septembre 1999) un article de Gérard PÉTIN président de la Ligue Contre la Violence Routière du Loiret, suite à l'accident mortel de Jargeau qui a fait un mort et trois blessés, quatre enfants de la même famille (de 9 à 22 ans) qui marchaient sur l'accotement et qui ont été fauchés par une voiture occupée par quatre jeunes de 17 à 18 ans. La Ligue, dans cet article dénonce **le laxisme des contrôles**, "qui ne se font qu'au-dessus de 100 km/h pour des rues limitées à 50 km/h, et dénonce une fois de plus l'habitude très tenace de certains moniteurs d'auto-école, quand ce ne sont pas des inspecteurs du permis, qui demandent aux postulants de dépasser en ville la vitesse autorisée, pour tester leurs réflexes".

Tarn

La voiture conduite par un jeune homme, titulaire de son permis depuis trois jours, en état d'ivresse, **a heurté un arbre, tuant les quatre passagers** (14 à 19 ans) : deux filles, deux garçons.

Le tribunal de Castres l'a condamné (27 octobre 1999) à un an de prison avec sursis et à l'annulation de son permis de conduire.

INFORMATIONS

Table ronde "Jeunes conducteurs", organisée par la Ligue Contre la Violence Routière, le 9 octobre 1999.

Cette table ronde d'une journée réunissait :

- ↳ Six jeunes conducteurs d'horizons géographique et professionnel différents
- ↳ Cinq personnes de la Ligue : Geneviève Jurgensen, Philippe Laville, Maria Mériaux, Chantal Perrichon, Jacques Robin.
- ↳ Une représentante de la D.S.C.R. : Armelle Poidevin.

Le but était de connaître l'opinion des jeunes sur les causes des accidents, sur les solutions pour les éviter, leurs réactions et leurs modifications, afin de mettre au point un argumentaire généralisable pour toucher les jeunes.

Le matin, le débat a porté sur les thèmes suivants :

- ↳ Quelles sont d'après vous les causes des accidents de la route ?
- ↳ Que représente pour vous la voiture ?
- ↳ Connaissez-vous un proche qui a eu un accident ? Cela a-t-il influencé votre attitude ?
- ↳ Avez-vous eu des retraits de points à votre permis ? Cela a-t-il influencé votre attitude ?
- ↳ Si vous aviez un accident et que vous pouviez choisir, préféreriez-vous mourir ou rester

handicapé à vie, dans un fauteuil roulant, défiguré ?

Ce débat à permis de faire émerger les réactions suivantes chez les jeunes conducteurs :

- ↳ Le jeune, globalement, dit préférer mourir que de rester handicapé.
- ↳ Une thérapie pour modifier les comportements trop risqués est d'avoir une fois une bonne frayeur.
- ↳ Dans la conduite, l'anticipation et le respect des distances de sécurité sont essentiels.
- ↳ L'apprentissage de la conduite pour la préparation du permis est largement insuffisant.
- ↳ Un stage de récupération de points est de nature à influencer favorablement le comportement ultérieur.
- ↳ Lors de la préparation du permis, on devrait enseigner à rouler la nuit, par temps de pluie et par temps de brouillard.
- ↳ Les caractéristiques des voitures incitent à la vitesse. Il faudrait limiter la vitesse possible des voitures.
- ↳ Les routes que font les ingénieurs incitent également à la vitesse : les giratoires et les dos d'âne sont des solutions.

- ↪ L'alcool : la limite devrait être zéro, car quand on a commencé à boire un ou deux verres, on n'est plus assez rigoureux pour se tempérer.
- ↪ Les bandes cyclables sont dangereuses, et en plus beaucoup de voitures y stationnent.
- ↪ Quand on est piéton, il n'est pas normal qu'il faille forcer le passage pour traverser.
- ↪ Comme passager arrière, on ne met jamais la ceinture.

Radar ou pas radar

La cour de cassation a rendu le 8 novembre 1999 un arrêt stipulant que les gendarmes n'ont pas besoin de radar pour constater un excès de vitesse. La Cour se base sur l'article 537 du code de procédure pénale : les constatations et procès verbaux des officiers ou des agents de Police Judiciaire font foi jusqu'à ce qu'un document écrit ou des témoins apportent la preuve contraire.

J.R.

La Ligue citée dans la presse

Que Choisir, juillet-août 1999 : La Ligue est largement citée dans le cadre d'une enquête intitulée "Insécurité routière, le laxisme sur la vitesse se paie cher".

Prima, août 1999 : la Ligue largement citée dans une enquête intitulée "Sécurité routière, les femmes s'en mêlent".

Passage (journal d'information du groupe PFG-Roblot), été 1999 : La Ligue en très bonne place dans un numéro consacré à "La mort violente, le combat de ceux qui restent".

G.J.

Collaborations

La collaboration de la Ligue a été sollicitée et nous y avons répondu favorablement, pour :

- ↪ La réalisation d'une affiche sur la sécurité de l'enfant par le "collectif des pédiatres libéraux".
- ↪ La création d'une rubrique sur la prévention des accidents, sur le site des "Mutuelles du Mans".

J.R.

Les femmes passagères ont peur parfois

Des enquêtes IPSOS, révèlent qu'un tiers de femmes qui sont passagère à côté de leur mari conducteur déclarent avoir peur. Une partie expriment leurs craintes au conducteur, et une partie ne l'exprime pas, soit parce qu'il n'en tiendrait pas compte, soit par crainte d'énervier le mâle conducteur. Pourtant la majorité des conducteurs tient compte des craintes de leur femme lorsqu'elle l'exprime, et modifie sa façon de conduire.

Institut national pour la sécurité des enfants

Jacques ROBIN signale qu'il a créé cette association dont un des premiers buts est de fournir aux associations ou aux particuliers des fiches de conseils ou des outils. On peut s'y procurer, entre autres, des réflecteurs que les enfants peuvent accrocher à leurs vêtements pour être bien vu le soir (88 F les 10) (3 Rue du Général de Gaulle - 56140 Malestroît - Tél et Fax : 02-97-75-20-43) email : institut.securite.enfants@wanadoo.fr

Site Internet

Notre site Internet national est sur le point de voir le jour. Les adhérents qui désirent connaître la tournure que l'on se propose de lui donner et du contenu qu'on pense y mettre, peuvent prendre contact avec Chantal Perrichon ou Jacques Robin :

chantal.perrichon@lip6.fr
jacques-marie-robin@wanadoo.fr

Dans ce site national de la Ligue, sont prévues des pages départementales pour les associations départementales qui le désirent.

A signaler également les sites suivants concernant la Ligue, ou la sécurité routière plus généralement :

- ↪ Site du professeur GOT : **http://www.securite-routiere.org**
- ↪ Site de l'association Zéro Accident : **http://www.multimania.com/zeroaccident**
- ↪ Site de la Prévention Routière : **http://www.preventionroutiere.asso.fr**
- ↪ Site de l'association départementale de la Ligue de la Moselle : **http://membres.tripod.fr/LADJLamantLCVR57.html**
- ↪ Site de l'association départementale de la Ligue de Paris : **http://clubinfo.enpc.fr/~lcvr**

Suite de l'accident de Bourg-Achard

C'était le 29 septembre 1997 : 12 morts, 94 blessés dans un carambolage monstre sur l'autoroute A13. L'enquête judiciaire vient de se terminer et nous apprenons que M. Philippe STELMACH, procureur, vient de mettre en examen les conducteurs impliqués dans ce carambolage : ce n'est pas le brouillard qui est responsable mais la vitesse excessive et le non-respect de la distance entre véhicules. Il sera très intéressant de suivre l'évolution de cette affaire, qui devrait ouvrir la voie à une meilleure prise de conscience de la responsabilité des conducteurs dans les accidents où l'on incrimine souvent le brouillard, la neige, la chaussée mouillée, voire la fatalité.

Trois rapports d'études du CERTU sur les piétons.

Analyse des 24 cas d'enfants piétons et cyclistes tués sur le chemin de l'école en 1997 (brochure gratuite) :

L'étude porte sur 23 piétons tués et un cycliste tué. Elle a nécessité de solliciter dans les D.D.E. et près des procureurs des renseignements, qui ont été fournis dans le délai prévu par l'étude, pour 20 accidents.

Il ressort de cette étude que sur les 20 accidents mortels, seuls deux ont eu lieu à proximité de l'école, 11 à proximité du domicile et 7 sur le trajet école domicile.

La surprise réside dans le fait que sur les 20 accidents, on dénombre 11 accidents où un bus est impliqué : accident direct avec un bus ou accident à l'occasion d'une traversée pour prendre le bus ou après être descendu du bus (visibilité cachée par le bus). Deux accidents sont dus à des motos. Dans beaucoup de cas les accidents ont eu lieu lorsqu'il faisait nuit ou sombre, le soir ou le matin : la couleur des vêtements des enfants ou l'absence d'éléments rétro réfléchissants (réflecteurs accrochés ou rubans cousus) pose un grave problème de visibilité.

Évaluation de l'expérimentation de Brignais d'une ligne avancée devant les passages-piétons (brochure gratuite) :

Peu d'automobilistes s'arrêtent aux passages-piétons, quand un piéton est « engagé » (un pas sur la chaussée). Les raisons sont multiples : habitude, disproportion des forces et des risques entre la voiture et le piéton, hésitation du piéton due à l'incertitude de l'arrêt de la voiture, puis crainte de cette voiture qui s'est arrêté au « ras du passage piéton », qui peut redémarrer et surtout qui peut cacher le piéton à la vue d'une autre voiture qui doublerait imprudemment (accident fréquent).

Afin de supprimer ces trois dernières raisons (incertitude de l'arrêt, crainte de la voiture trop proche, et masque à la visibilité d'une autre voiture qui double), la municipalité de Brignais a expérimenté avec le CERTU, le marquage d'une ligne avancée transversale à cinq mètres avant le passage-piéton : ligne blanche large (50 cm) et continue. Les passages-piétons ainsi équipés se situent aussi bien en section courante qu'en carrefour à feux.

Depuis trois ans que cette expérimentation est en place, des évaluations ont été réalisées qui ont montré une nette amélioration de l'interaction entre piétons et automobilistes.

Les conclusions du rapport sont très favorables à cette méthode :

- ↳ Plus de 50 % des automobilistes interrogés disent avoir été influencés par cette bande pour s'arrêter.
- ↳ Les automobilistes déclarent ne pas avoir été gênés par la similitude avec la ligne stop, au contraire : ils ont compris : « il faut s'arrêter comme à un stop si un piéton traverse ».

- ↳ Un bon quart des automobilistes s'arrêtaient vraiment à la ligne à cinq mètres et une partie des autres s'arrêtaient quand la bande était au niveau conducteur : il restait donc trois mètres avant le passage, ce qui confirmait bien que cinq mètres constituent un minimum minimum.

Le rapport précise que cette ligne blanche est utilisée ainsi dans la majeure partie des pays d'Europe et du monde, sauf en France, alors que la convention de Vienne sur la signalisation le prévoit. D'abondantes photos d'exemples étrangers montrent une telle ligne : en Slovénie, Portugal, Autriche, Italie, Allemagne, Belgique, Suisse, Pays-Bas, Danemark, Tchéquie et Slovaquie.

Au moment où tous les acteurs (municipalités, associations...) cherchent désespérément des solutions à ce « problème français » et où l'on parle beaucoup d'Europe, il serait bon d'adopter ce qui se fait de bien ailleurs.

Recherche des situations d'accidents mortels de piéton en milieu urbain en traversée de chaussée (prix : 80 F, 137 pages)

Le but de l'étude était de connaître les configurations et les situations des accidents mortels de piétons c'est à dire : nombre de voies, présence ou non d'un refuge central, position du piéton au moment du choc (début ou fin de traversée).

Chacun de 438 accidents mortels de piéton a été analysé finement à partir des renseignements donnés par les villes et les D.D.E. (une synthèse de chaque accident figure au rapport, ce qui constitue un ouvrage de référence très intéressant). Pour 343 accidents (sur 438) les renseignements obtenus étaient suffisamment détaillés pour être statistiquement exploitables.

La répartition est :

- ↳ 274 piétons tués dans des rues pourvues de passages-piétons (en carrefour ou en section courante).
 - ↳ 69 piétons tués à plus de 50 m d'un passage-piéton ou dans les rues non pourvues de passages piétons.
- Ceci montre que le marquage des passages-piétons n'est pas une solution miracle, loin s'en faut.

Une autre répartition donne 54 % de tués dans la deuxième partie de la traversée et 46 % dans la première partie. Aucun piéton tué en carrefour giratoire n'a été répertorié.

Nota : Les rapports peuvent être obtenus au CERTU (fax : 04.72.74.57.80)

Un exemplaire est disponible au siège de la Ligue

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 : Pascal TREFFORT - 5 Rue d'Édreville - 76600 LE HAVRE - Tel. : 02.35.43.69.66

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 - 16 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

INDRE : Daniel HILLION - 116 rue de Notz - 36000 CHATEAUROUX
INDRE ET LOIRE : Jean-Jacques DUPLAISIS - 38 Avenue Honoré 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 - 23 Rue de l'Orbette - 45000 ORLEANS - Tél. : 02.38.53.09.58

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 : Catherine DEJONGHE - 9 Rue Prestat - 12200 VILLEFRANCHE DE ROUERGUE - Tél. :
HAUTES-PYRÉNÉES : Catherine KESSELS-FORMONT 37 Chemin Artigala - 65200 MONTGAILLARD - Tél. : 05.62.91.59.55
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, 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.

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-présidente : 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

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 - 23 Rue de l'Orbette - 45000 ORLEANS - Tél. : 02.38.53.09.58
(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)
Odile ARNAUD - Rue Antérieu - 34270 CLARET - Tel. : 04.67.59.04.24

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)
Catherine KESSELS-FORMONT - 37 Chemin Artigala - 65200 MONTGAILLARD - Tél. : 05.62.91.59.55

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).