



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

Janvier - Février - Mars 2000

N° 43

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	1-2
Information pratiques	3
Témoignages	4
Analyses d'accidents	5
Les demandes des Adhérents	6-7-8
Alcool - jeunes - voitures : une association dramatique	9-10
Vie des Associations départementales	10-11-12-13
Informations	13-14
Association départementales	15
Délégués Régionaux	16

Arrêtons le massacre

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

Directeur de la publication : Jacques ROBIN

**Comité de rédaction : J. Le Fèvre - J. Levé -
P. Laville - J. Robin - P. Solviche - O. Van Hée
V. Vareilles**

Imprimerie : Compédit-Beauregard
61600 La Ferté Macé

Dépôt légal n° 11 - . 2000

n° CPPAP : 67845 - ISSN : 0297-5874

e-mail : lcvr.paris@wanadoo.fr

Éditorial



Il s'appelait Marc, il avait 22 ans. Depuis 2 semaines, il vivait dans un foyer de jeunes, à 150 km de chez ses parents, pour suivre une formation au métier de chauffeur routier. Il avait passé la soirée avec deux copains suivant la même

formation que lui. Ils rentraient au foyer vers 11 heures du soir. Mais le copain qui conduisait la 205 GTI avait un peu bu, et aimait rouler vite. Il a pris le giratoire du mauvais côté, et est venu heurter une voiture qui venait en face. Il y a eu deux blessés dans cette voiture, qui n'y étaient pour rien. Et Marc est mort, malgré la ceinture, sa tête ayant heurté l'arceau de sécurité de la 205. C'était le 20 janvier dernier.

Samedi 26 février, sur une route du midi, un conducteur a "perdu le contrôle de sa voiture" - ce qui veut dire qu'il roulait trop vite - et est venu faucher un groupe de cyclistes : 4 morts, 3 blessés graves.

Ces deux mêmes jours, 20 janvier, 26 février, 25 personnes au total sont mortes sur la route chacun de ces jours, et entre ces deux dates, 25 personnes sont mortes chaque jour, avant le 20 janvier, il en était de même, et depuis le 26 février, il en est encore de même.

L'hécatombe continue, au même rythme, à peu près, qu'en 1998. Le nombre officiel des victimes pour 1999 n'est pas encore connu à l'heure où j'écris, mais les données des dix premiers mois de l'année laissent à penser que le bilan "officiel" sera situé entre ceux de 1997 et de 1998. Et au bilan "officiel", 8437 tués en 1998, il faut ajouter

ceux que les statistiques oublient parce que leur fiche d'accident a été mal remplie, et tous les blessés graves qui meurent au-delà de 6 jours. De telle sorte que le véritable bilan est proche de 10.000.

Et pourtant, il y a deux ans et demi, notre Ministre des Transports promettait une réduction de moitié du nombre des tués sur la route en 5 ans. Or en deux ans, on n'a pas avancé. Certes, ce Ministre a fait adopter par le Parlement une loi qui comporte des dispositions intéressantes, encore qu'insuffisantes à nos yeux, mais nous constatons que les contrôles du respect de la loi, sous tous ses aspects, restent toujours notoirement insuffisants pour inciter tous ceux, notamment, qui roulent trop vite, à lever le pied. Et ils sont nombreux, ceux qui roulent à 70 km/h en ville ou plus, 110 sur route, ou plus.

Un tué sur deux est dû à un excès de vitesse, c'est ce que nous ont appris, et depuis longtemps, les enquêtes REAGIR.

Alors, qu'attendent les pouvoirs publics pour équiper les forces de police de ces radars portatifs qui ne valent pas plus de 30.000 Francs pièce ; qu'attendent-ils pour mobiliser massivement ces mêmes forces de police pour des opérations coup de poing ayant pour but de faire simplement appliquer la loi sur la route ; des opérations coup de poing, aléatoires, auxquelles serait donnée, a posteriori, une grande publicité dans les médias, de façon à casser le sentiment d'impunité qui règne aujourd'hui. Le rédacteur d'un bilan dressé il y a une dizaine d'années avait estimé que si l'on avait sanctionné tout véhicule pour chaque kilomètre parcouru en excès de vitesse, on aurait établi 5 milliards de procès-verbaux. Il s'en établit bon an mal an guère plus de 1 million. C'est à dire que 1 infraction sur 5000 est sanctionnée. Quel est le domaine de la vie sociale dans lequel la loi est plus massivement bafouée ?

On parle beaucoup de cette insécurité quotidienne faite de vol à la tire, de dégradations de biens publics ou privés, de coups de poing. Mais, à de rares exceptions près, elle ne tue pas. Et pourtant les tribunaux la sanctionnent durement. Alors que l'insécurité sur la route, elle aussi quotidienne, tue

chaque jour 25 personnes et en envoie des centaines d'autres à l'hôpital. Et cette violence faite aux autres, et à soi-même aussi, reste qualifiée d'involontaire. Qui me fera croire que c'est involontairement que l'on roule à 80 km/h en ville : toutes les voitures sont équipées d'un compteur de vitesse, il suffit de le regarder, de temps en temps, toutes les 30 secondes, ou toutes les minutes. Et cette violence "involontaire" n'est même pas toujours sanctionnée par les tribunaux conformément à la loi. Récemment, un tribunal a relaxé un automobiliste qui avait tué 2 piétons alors qu'elle roulait en excès de vitesse, confirmé par les traces de freinage et son propre aveu. Et le Procureur de la République n'a même pas fait appel de cette décision : la justice a démissionné.

Le gouvernement a décidé qu'au cours de l'année 2000, la sécurité routière serait "Grande Cause Nationale". Un collectif d'associations, dont la Ligue fait partie, s'est mis au travail pour organiser des actions et dépenser au mieux les 2 petits millions de francs qui lui ont été alloués pour sensibiliser l'opinion publique. D'ici quelques semaines chacun de vous sera convié à participer à ces actions. Mais ne nous leurrions pas : les moyens d'action des associations restent faibles, hormis la possibilité de descendre dans la rue pour y manifester notre colère.

C'est donc aux pouvoirs publics que nous faisons appel, un appel pressant, pour que la sécurité routière soit aussi leur grande cause nationale au cours de l'année 2000, et pas seulement celle de quelques associations, et qu'ils y mettent tous les puissants moyens dont ils disposent directement, techniciens des D.D.E., forces de l'ordre, magistrats, ou indirectement, médias, systèmes de formation, pour inciter vigoureusement ou contraindre les utilisateurs de la route à respecter la loi, à être attentifs aux autres.

Sinon la promesse de réduire le nombre de tués de 50 % en 5 ans restera de celles qui n'engagent que ceux qui les écoutent et l'hécatombe continuera au même rythme.

Philippe LAVILLE
Le Président

INFORMATIONS PRATIQUES

Année 2000 : année de la Sécurité Routière

Cette année 2000, et en particulier la première semaine du mois de mai, a été désignée comme telle par l'O.N.U. Nous n'y croyons guère, tout au moins à l'échelon français où peu de moyens et peu de foi y sont mis par les pouvoirs publics. Quant à nous, nous envisageons de faire ce qu'on pourrait appeler un "mémorial oral" qui consisterait à lire, un jour déterminé, dans plusieurs villes de France, une liste de victimes tuées en France par accident de la route : la même liste partout.

Nous allons donc, avec votre concours, essayer. Pour cela il conviendrait que chaque président d'association départementale (ou correspondant officiel ou non pour les départements non constitués en association) adresse au siège national des listes de noms dont il a connaissance : soit parce que l'on connaît bien la famille, soit parce que l'accident a été relaté par la presse et que le nom de la victime y figurait. N'attendez pas d'en avoir beaucoup pour commencer à nous les adresser : envoyez-nous une première série dès que possible, puis une deuxième et une troisième ces semaines suivantes : soit par courrier, soit par e-mail. Il faut au-moins le NOM, et si possible : le prénom, le lieu de l'accident (ville ou département, et l'âge).

Mise à l'étude de plainte pour homologation de voitures pouvant rouler à plus de 130 km/h

Ce dossier, suivi par Geneviève JURGENSEN, Maître Henri FABRE-LUCE, Philippe LAVILLE et le Professeur GOT nécessite que l'on ait quelques cas d'accidents graves où la vitesse de 130 km/h était manifestement largement dépassée (160-170), même si d'autres causes (alcool...) sont présentes. La date de l'accident doit être postérieure à 1998. Nous demandons à nos adhérents de nous signaler s'ils connaissent un tel cas.

Information bureau pour les accidents graves.

Dans le n° 42 de Pondération, nous avons émis le vœu d'être informé le plus vite possible des accidents très graves ; nous remercions vivement les adhérents qui nous ont faxé ou adressé par courrier les coupures de presse.

A quoi cette information peut-elle nous servir ? Quatre buts :

- ✎ Réagir très vite près de la presse, à l'échelon national et local, car un enfant piéton tué, par exemple, ce n'est pas rien : cela doit avoir une résonance nationale.

- ✎ Soutenir une manifestation organisée localement par l'association départementale, en faisant écho par d'autres manifestations ou en saisissant les pouvoirs publics.
- ✎ Réaliser une analyse d'un type d'accident si ce type d'accident devient fréquent et s'avère en voie d'évolution, ou si l'accident est particulièrement grave.
- ✎ Le quatrième but concerne plutôt le procès et son verdict : si nous recevons les compte rendus fait par la presse (ou par les adhérents) nous pouvons suivre l'évolution de la rigueur ou du laxisme des tribunaux et nous pensons saisir le ministre de la justice pour chaque cas où les droits des victimes ont été bafoués de façon flagrante.

En conclusion : merci de continuer à envoyer à Jacques ROBIN (fax. : 02.97.75.20.43 ou e-mail : jacques-marie-robin@wanadoo.fr) les compte rendus d'accidents très graves parus dans la presse. Par accidents très graves il faut entendre : un enfant piéton ou cycliste tué ou plusieurs personnes tuées (piétons, voiture ...), nous ne pouvons pas en effet réagir pour tous les accidents, bien que tous soient horribles par principe. Adressez également les articles relatant les verdicts des procès qui, du fait de l'urgence moindre, peuvent être acheminés par courrier postal (3 rue du général de Gaulle - 56140 MALESTROIT).

Diffusion du guide des pistes cyclables non dangereuses.

Tous les préfets et tous les rédacteurs en chef des principaux journaux l'ont. Les C.D.E.S. des D.D.E et les associations de cyclistes ont reçu spécialement le guide. Nous allons l'adresser en plus aux députés, et aux maires des villes de plus de plus de 50.000 habitants. N'hésitez pas à nous demander des exemplaires supplémentaires, soit pour les vendre (60 F), soit pour éventuellement, les donner à un maire (ou autre) pour faire connaître la Ligue ou pour faire connaître la doctrine.

Informations rapides par e-mail

Les adhérents qui ont une adresse e-mail peuvent nous la communiquer (par e-mail), cela permettra, pour certaines occasions, de leur transmettre rapidement des informations. Précisez si vous êtes seul utilisateur de l'adresse ou si nous devons mettre en tête de message : "à l'attention de ...".

TÉMOIGNAGES

Lettre ouverte à un motard responsable d'un accident mortel.

Monsieur,

Si tout va bien, vous allez être père d'un enfant.

Si tout va bien. Si entre temps votre femme ne sera pas renversée par un motard qui roule trop vite, et perd le contrôle de sa machine.

Votre enfant grandira - si tout va bien...

Bien sûr. Tout le monde peut faire des fautes.

Vous avez eu la malchance d'avoir causé la mort d'une petite fille, d'avoir blessé grièvement sa maman et son petit frère, vous avez eu le malheur d'avoir plongé toute une famille, les parentés et leurs amis, dans le deuil.

Pourtant : il vous reste une chance de réparer un peu votre faute.

Je vous suggère - au lieu de vous lier avec d'autres motards qui manquent de sens de responsabilité et de chercher à vous disculper - je vous suggère d'utiliser l'énergie qui vous reste, lorsque vous serez vous-même guéri de vos blessures, de faire entendre votre voix et d'utiliser tous vos autres moyens de communication. Et cela pour amener vos camarades motards insouciant à la raison. A utiliser la moto comme un moyen de

transport normal, et agréable, et non comme un bolide de vitesse, aux bruits d'échappements hurlants qui dérangent tous les gens tranquilles et raisonnables - et de conduire à une vitesse qui respecte les normes en vigueur, qui sont en plus généralement rappelées par des panneaux.

Ces normes sont les limites extrêmes. Il n'est pas obligatoire de rouler à 90, là où c'est permis. On peut aussi rouler à moins.

Ce faisant vous épargnerez à vos camarades d'être mis devant un désastre pareil au vôtre, et aux autres victimes et leurs familles.

Vous pourriez également adhérer à une des associations qui réunissent les victimes d'accidents ou qui veillent au respect des règles de prudence.

Vous avez commis une faute irréparable. Vous avez le devoir d'assumer vos responsabilités. C'est ce que j'ai voulu vous faire comprendre.

Mon discours est dur, mon ton n'est pas avenant ; ce sont les circonstances qui l'exigent.

Je vous souhaite de recevoir mon message avec raison, et je vous souhaite le bonheur pour votre famille.

Un grand-père qui a perdu une petite fille dans un accident.

Charles DESTRÉE

Une Journée Ordinaire ? (Janvier 2000).

En vacances en Loire Atlantique près de ses plages souillées, je suis allée voir.

Je n'ai pas résisté à cet élan de solidarité qui pousse tant de bénévoles à nettoyer le plus vite possible. Après inscription, je me suis retrouvée équipée : imper, pantalon, bottes, gants de coton et de caoutchouc, armée d'une pelle, d'un seau, je traquais ces galettes de mazout tapies sur la plage ou amalgamées aux algues dans les rochers. Nous étions repartis en équipes, assistés par la protection civile, le génie civil, des secouristes et des soldats du contingent.

La guerre contre la marée noire est vraiment déclarée.

Ce même jour, 23 femmes, hommes ou enfants sont morts sur la route, d'autres ont été gravement blessés. Ce ne sont ni des galettes de mazout ni des oiseaux englués qui ont été ramassés mais des corps broyés par la tôle, des vies à tout jamais détruites ou meurtries.

Qui s'acharne à sauver les morts ou blessés graves qui seront "comptabilisés" demain ?

Le Ministre des Transports ? - Il a fait des promesses (c'était en 1997 : diviser par deux, en cinq ans, le nombre des morts sur la route), il a aussi fait voter de nouvelles lois et en l'an 2000, la sécurité routière sera "grande cause nationale".

Le Ministre de l'Intérieur ou celui des Armées ? - Il y a tant à faire dans d'autres domaines.

Le Ministre de la Santé ? - Il faut se mobiliser contre le cancer.

Le Ministre de l'Éducation Nationale ? - Il faut lutter contre l'insécurité dans les établissements scolaires.

Le Ministre de l'Environnement ? - Dans quelques

années les voitures ne pollueront plus.

Le Ministre de la Justice ? - Il n'est pas dans ses attributions de régler les problèmes de société.

Reste les bénévoles ... Ceux qui viennent par cars entiers d'autres départements pour démazouter les plages... Seraient-ils prêts à se mobiliser pour que cesse une hécatombe quotidienne ?

Reste nous, les bénévoles de la Ligue qui bataillons pour que le droit à la vie sur la route soit enfin reconnu comme le premier des "droits de l'homme".

Je suis rentrée fourbue, écœurée par ce désastre écologique et économique mais aussi par cette indifférence ministérielle et populaire qui concerne la vie, la mort sur la route.

↳ ERIKA : Un challenge, les moyens sont déployés, un objectif fixé : il faut rendre les plages accueillantes avant l'été, activités économiques obligent.

↳ ROUTE : On connaît les causes des drames provoqués et leurs conséquences ("Livre Blanc" 1989, "Rapport VERRÉ" 1998).

Fort de ces connaissances, les ministères agissent par la formation, la sensibilisation, on crée des commissions, on réfléchit !...

Pendant ce temps les morts et blessés graves s'accumulent au bord de nos routes.

ALORS ? .. La mort, le handicap provoqués par certains sur la route ne génèrent-ils pas une telle source de plaisir ou de profit qu'il serait malséant de s'y attaquer ?

Odile VAN HÉE

ANALYSES D'ACCIDENTS

Quatre cyclistes tués dans le GARD le 26 février 2000

"La critique est aisée, mais l'art est difficile". On peut donc nous reprocher d'avoir critiqué le manque d'action en faveur de la sécurité des cyclistes sans pour autant esquisser des solutions. Afin de faire progresser la sécurité, nous ne reculons pas devant cette deuxième partie de notre tâche : donner les solutions.

Globalement d'abord :

- ✚ Faire respecter les vitesses maximales en réalisant beaucoup plus de contrôles.
- ✚ Donner des peines beaucoup plus dissuasives aux responsables d'accidents : cela se sait et cela se dit qu'on ne risque plus la prison ferme pour un meurtre routier.
- ✚ Permettre aux citoyens (association, etc....) de vérifier que des instructions sont données sur ces deux points par les ministres (quatre) concernés, aux forces de polices, préfets et procureurs : rendre publiques et consultables, les lettres circulaires qui leur sont adressées.

Spécifiquement ensuite concernant les cyclistes : nous mettons à part le cas de courses organisées qui ne nous concerne pas et qui peut justifier qu'une protection spéciale soit exigée. Ce qui nous importe est que les cyclistes, sportifs ou familiaux, puissent emprunter des itinéraires sécurisés lorsqu'ils veulent faire spontanément une sortie, en groupe ou en famille. Ces itinéraires ont un nom officiel : des véloroutes (voir le guide des pistes cyclables non dangereuses, page 18). Une véloroute est un itinéraire combinant successivement, selon les opportunités, trois sortes de concepts :

- ✚ Voies vertes, ce sont des voies où toute circulation motorisée est interdite : halage, bord de rivière, voie ferrée désaffectée, voie forestière, rue en ville, voie nouvelle spécifique.
- ✚ Piste cyclable séparée, en contre-bas de la route, le long des voies à fort trafic : pistes larges et bien roulantes.
- ✚ Voie à priorité cycliste : ce sont des voies à très faible trafic (par exemple 400 v/j) sur lesquelles des règles spécifiques de circulation sont édictées : vitesse maximale 30 km/h, possibilité pour les cyclistes de rouler à plusieurs de front.

Quatre tués à VRITZ (Loire Atlantique) par collision frontale le 30 janvier 2000....

Cinq tués près de TARARE (Rhône) en novembre par collision frontale entre un fourgon de CRS et une voiture.... Trois tués par collision frontale à MAUPREVOIR (Vienne) entre une ambulance et une voiture... Deux tués par collision frontale à BRIARE en janvier... Deux tués à TOULOUSE en février par collision frontale... Trois tués le 26 février à FRASNE-LE-CHÂTEAU... La liste est longue pour ce type d'accident mortel par choc frontal : en janvier à : VIOLS-EN-LAVAL, VESOUL, SOULTZMATT, LA FERTÉ-MACÉ, MONTBOISSIER, MARKOLSHEIM ; En février : à VIGNY, VILLAGE-NEUF, FOUCHY, PUISEUX-PONTOISE, CARENTOIR, APPENWHIR, ...

L'accident par choc frontal est devenu le type d'accident où l'on dénombre actuellement le plus de tués en France : 1.600 environ par an.

Pour d'autres types d'accidents, comme par exemple les carrefours, les ingénieurs ont trouvé des parades (giratoires...). Par contre pour les collisions frontales, la sagesse est dans les mains des seuls conducteurs. On est tellement habitué à croiser à vive allure des flots de véhicules qu'on oublie qu'un des conducteurs venant en face peut s'endormir au volant, ou prendre un virage à trop forte vitesse ou glisser s'il pleut, et deux secondes plus tard son moteur se trouve à votre place, dans votre voiture : 2, 3, 4, ou 5 tués.

Plus votre vitesse est faible au moment du choc, plus vous avez de chance de vous en sortir, car la violence du choc est liée à la moyenne des vitesses des deux voitures (ex. : $80 + 30 / 2 = 55$). Si l'on a la chance de percevoir d'assez loin un signe anormal dans la conduite de la voiture qui vient en face, et qu'on bénéficie de 2 ou 3 secondes pour ralentir, la moyenne des vitesses sera plus basse, et si elle se situe autour de 50 km/h, on est à peu près sauvé car les tests au choc des voitures sont fait à cette vitesse : la déformation de l'avant des deux voitures encaissent le choc.

Il convient de noter que si c'est un camion qui vient en face, le calcul de la moyenne des vitesses ne marche plus : votre seul salut est de l'éviter, en serrant à droite et en prenant éventuellement l'accotement : il vaut mieux, pour réaliser cette manœuvre, avoir ralenti avant.

Jacques ROBIN

LES DEMANDES DES ADHÉRENTS

Nous sommes tous d'accord que notre action principale est de marteler auprès des pouvoirs publics: "faites ce qu'il faut afin de réduire la vitesse". Si ce martèlement avait suffi, ce but principal aurait été atteint: il ne l'est pas, et nos adhérents veulent aller plus loin dans les moyens pour y arriver, ils veulent aussi agir sur les autres causes: les accidents ont de multiples causes et ils sont bien placés pour les connaître, sans se tromper. Nous avons donc résumé ci-après les idées d'actions que nos adhérents ont exprimées soit oralement lors de réunions ou de contacts, soit par courrier à différentes occasions. Nous n'avons pas pu retenir celles qui ne nous semblaient pas prioritaires.

Parmi ces actions, certaines sont bien entendu engagées, parfois même depuis longtemps.

Ce recensement permet à chacun d'être informé sur les pistes que la Ligue suit ou pourrait suivre, de donner son avis, et d'y participer.

A - Auprès des ministères, du gouvernement, des députés.

A1 - Limiter par construction la vitesse des voitures à 130 km/h. Étudier les recours possibles devant la cour de justice de la République pour homicide par imprudence (précédent du sang contaminé)

A2 - Adopter le système des boîtes noires, soit de façon générale pour toutes les voitures, soit pour les conducteurs ayant commis des infractions à la vitesse autorisée, ou ayant eu des accidents.

A3 - Alléger les tâches des polices (gendarmes, CRS, polices), dans les domaines suivants, afin d'avoir plus de temps pour faire des contrôles de vitesse et d'alcoolémie: les transports exceptionnels, les enquêtes de circulation, les présences sur les pistes de mini-voitures d'enfants, les réserves dans les casernes ou les permanences téléphoniques. Sur ce sujet, demander un audit sur les tâches demandées aux forces de police : saisir l'Assemblée Nationale.

Mettre en place une police spéciale de la route, uniquement destinée à combattre les infractions.

A4 - Obtenir la transparence des ordres donnés à leurs services par les quatre ministères concernés : Équipement, Intérieur, Armées, Justice, pour accentuer les contrôles (vitesse et alcool), et pour infliger des peines dissuasives aux responsables d'accidents. Nous demandons donc que soit diffusées aux associations les circulaires adressées à leurs services sur ces sujets: cela évitera le double langage.

A5 - Supprimer, à l'échelon central, le laxisme ou le manque de rigueur, entre autres : pas d'amnistie d'élection présidentielle, pas de PV sautés, supprimer le permis blanc, rendre les contrôles aléatoires et supprimer les marges de tolérance.

A6 - Requérir, pour les auteurs d'accidents graves, des peines à la hauteur de ce fléau.

Demander au Ministre de la justice de prendre toutes les dispositions qu'il faut, et de donner les recommandations aux procureurs.

A7 - Permettre aux polices municipales de verbaliser les excès de vitesse. Il en a été question à l'assemblée nationale le 10 décembre 1998.

A8 - Instituer le permis probatoire, comme dans certains pays, pour les jeunes conducteurs : s'ils ont commis des infractions dans les deux premières années, ils doivent repasser le permis.

A9 - Supprimer ou modifier dans la circulaire aux inspecteurs de permis de conduire, la phrase qui demande de juger de l'aisance du conducteur. C'est interprété par les inspecteurs comme devant inciter les candidats à rouler vite, même en ville.

A10 - Améliorer l'éducation des conducteurs à l'école de conduite, et des futurs conducteurs (enfants).

A11 - Agir contre le débridage des cyclos et des motos. Pour les cyclos, des kits sont encore vendus trop facilement soit en boutique, soit par correspondance. Pour les motos, c'est pire puisqu'on a autorisé la possibilité de débridage.

A12 - Conserver les allocations familiales six mois après un accident d'enfant: Il est en effet extrêmement traumatisant pour des parents qui viennent brutalement de perdre un enfant dans un accident, et qui ont de ce fait des difficultés financières et morales, de se voir sitôt enlever les allocations.

A13 - Faire voter des lois pour limiter drastiquement les grèves des transports publics et leurs effets (SNCF marchandises et voyageurs et transports collectifs urbains) afin que les usagers s'orientent avec confiance vers les transports collectifs en ville (moins de voitures en ville), et vers les transports ferrés pour les marchandises (moins de camions sur les routes)

A14 - Modifier l'instruction interministérielle sur la signalisation, en instituant le marquage d'une ligne blanche large (50 cm) et continue, quelques mètres avant les passages piétons, comme c'est le cas dans presque tous les autres pays européens. Cet éloignement de la voiture arrêtée évite la crainte du piéton de passer près de la voiture et améliore la visibilité du piéton si une autre voiture double.

A15 – Changer dans le code de la route l'explication concernant le rétroviseur de droite . Le code impose qu'il y ait un rétroviseur à droite pour les véhicules auto-école (sous entendu pour le moniteur): effectivement les moniteurs le règlent pour eux, et de ce fait l'élève apprend à ne pas se servir du rétroviseur de droite! Ceci entraîne ultérieurement des accidents de cyclistes : deux rétroviseurs de droite sont nécessaires pour les auto-écoles: l'un pour l'élève, l'autre pour le moniteur.

A16 – Donner des instructions aux forces de police pour qu'en règle générale ils mettent leur ceinture : même si le code ne la rend pas "obligatoire" il ne leur est pas interdit de la mettre, pour l'exemple et pour leur sécurité.

A17 – Adopter le niveau zéro g/l pour les nouveaux conducteurs

A18 - Soutenir et relayer fortement les demandes de la Ligue aux constructeurs de voitures (sans se retrancher derrière la réglementation européenne) : voir liste C : cadran du compteur de vitesse, clignotant d'aile, rétroviseur de droite, phares de recul, pare-chocs de 4x4, ceintures arrières, commutation phare-code.

A19– Aider les préfetures dans l'action B8 : campagne rappel de la loi, en imprimant les tracs, et en réalisant des spots à la télévision.

B - auprès des autorités locales (préfets, maires, procureurs, gestionnaires de voirie)

B1 - Donner des instructions aux forces de police de réaliser plus de contrôles et qu'ils soient aléatoires. Rendre les contrôles réalisés et les consignes données accessibles aux associations et au public (droit d'accès des citoyens aux documents administratifs). Étudier la possibilité d'impliquer la responsabilité des pouvoirs locaux pour défaut de mise en place des mesures et de moyens pour faire appliquer la loi.

B2 - Faire respecter, par les automobilistes, les traversées des piétons. L'article 220 du code de la route stipule que l'automobiliste "est tenu de céder le passage au piéton engagé".

Verbaliser les véhicules en stationnement sur les passages piétons.

B3 - Aménager l'infrastructure en faveur de la sécurité des piétons - Voir détails dans "la charte du piéton de la Ligue" (Pondération 41).

Les principaux points sont :

➤ Marquer une ligne blanche large (50 cm) et continue, cinq mètres avant les passages piétons,

comme c'est le cas dans presque tous les autres pays européens. (Expérience concluante de Brignais).

➤ Améliorer la visibilité entre automobilistes et piétons.

➤ Construire, partout où cela est possible, des refuges au milieu des passages-piétons.

➤ Combattre de façon rigoureuse le stationnement des voitures sur les passages-piétons et sur les trottoirs.

B4 - Aménager l'infrastructure en faveur de la sécurité des cyclistes - Voir détails dans le "guide des pistes cyclables non dangereuses" de la Ligue (supplément à Pondération 42)

➤ Sur les artères faire des pistes cyclables séparées, et non des bandes cyclables, qui sont dangereuses, surtout pour les enfants.

➤ Aux carrefours avec des petites rues, faire un plateau surélevé, qui englobe la piste cyclable s'il y en a une.

➤ En rase campagne créer des itinéraires sécurisés pour cyclistes (véloroutes), composés successivement de pistes séparées en contrebas le long des grands axes ou de voies vertes (halage, voie ferrée désaffectée, voie forestière) ou de voies à priorité cycliste (sur des routes à très faible trafic).

B5 - Supprimer à l'échelon local, le laxisme ou le manque de rigueur : supprimer le permis blanc et combattre le chantage au chômage, rendre les contrôles aléatoires et supprimer les marges de tolérance, demander plus de sévérité pour les récidivistes, ne plus faire sauter les P.V.

B6 - Aménager la voirie dans les zones scolaires (300 m de rayon environ autour de l'école) voir le dossier "zones scolaires"

B7 - Instaurer des zones 30 dans les voies de quartier, c'est à dire dans la majeure partie de la ville, et établir un programme de modération de vitesse dans la ville .

B8 - Faire des campagnes "rappel de la loi" : distribution de tracts, articles dans les journaux, expéditions postales (par les préfetures par exemple), de tracts pour les conducteurs ayant été repérés (on verra par qui) comme n'ayant pas respecté la vitesse ou la priorité due aux piétons.

B9 – Requérir et infliger des peines dissuasives pour les responsables d'accidents : éviter le classement sans suite, les seules peines de prison avec sursis : les victimes ont plus de droits que les responsables d'accidents

C - auprès des constructeurs de voitures

C1 - Améliorer la visibilité du cadran du compteur de vitesse :

- ✎ D'une part pour sa position : il faudrait, comme c'est le cas pour l'Espace, que le compteur soit au milieu du tableau de bord , afin d'être visible de tous les passagers.
- ✎ D'autre part que la vision de la valeur de la vitesse soit ergonomique, à l'instar des aiguilles d'une montre où d'un seul coup d'œil on voit l'heure. Normaliser une règle simple, facile à mémoriser : zéro en bas, 50 à gauche, 100 en haut, et 150 à droite.

C2 - Clignotant d'aile : les cyclistes ont besoin de savoir que le véhicule qui roule à leur gauche va tourner à droite , or il n'y a pas d'obligation d'équiper les voitures (mêmes neuves) de rappel de clignotants d'aile: la majeure partie des voitures l'ont, mais pas toutes.

C3 - Rétroviseur de droite : le rendre obligatoire pour toutes les voitures neuves ou les voitures anciennes: c'est indispensable pour voir, lorsqu'on s'apprête à tourner à droite, si un cycliste circule à notre droite sur la bande cyclable En plus, les camions et les cars devraient obligatoirement être équipés d'un rétroviseur de « marche pied » à droite, qui permettent de voir un cycliste non pas derrière, mais à coté

C4 - Phares de recul : certaines voitures utilitaires ou camions n'ont pas de phares de recul, certaines voitures en ont un orange au lieu de blanc . Or c'est vital pour les piétons, car c'est un moyen de savoir que le véhicule va reculer, surtout pour les enfants car ils sont plus petits que les voitures .Il faudrait rendre obligatoire pour tous les véhicules d'avoir un (ou mieux deux) phares de recul BLANC.

C5 - Pare-chocs des 4x4 . Certains pare-chocs pour "buffles" sont très dangereux pour les piétons. Actions à mener en direction des constructeurs et du gouvernement. En Suisse, une campagne active est faite sur ce point.

C6 - Ceintures : ceintures de sécurité arrière : elles ont deux défauts qui découragent de mettre sa ceinture :

- ✎ Leurs points d'ancrage se situent au tiers de la banquette (pour les voitures à 5 places) . Quand il y a seulement deux passagers à l'arrière(cas fréquent), ils se trouvent plaqués sans raison contre la portière. Il faudrait exiger qu'il y ait deux points d'ancrage aussi en plus, au milieu.
- ✎ Le bout de ceinture qui est dans le siège est très court.

C7 - Commutation phare-code : Instaurer, comme il y a quarante ans, la solution de deux positions différentes pour la manette "phare-code" afin que, sans quitter la route des yeux, le conducteur puisse savoir avec la main s'il est en code ou en phare. On éviterait ainsi d'éblouir dangereusement l'automobiliste en face.

C8 - Demander aux assureurs et aux constructeurs d'informer :

- ✎ Pour les assureurs: sur les modèles de voitures impliquées le plus souvent dans les accidents.
- ✎ Pour les constructeurs: sur les conséquences de la vitesse : distance d'arrêt, décélérations subies par le corps humain lors d'un choc, etc.

D - Auprès d'organismes ou de partenaires divers (magistrats, médias, CSA, chaînes télé, discothèques, restaurateurs, avocats, écoles,...)

D1 - Agir sur les médias, pour que les accidents ne soient pas traités dans la rubrique "faits divers" et pour que les articles soient correctement rédigés. Leur fournir des occasions de parler des causes des accidents, et des solutions .

D2 - Éducation des enfants : choisir des actions pertinentes, par exemple: projection commentée de vidéos, théâtre, enquête sur les points dangereux, atelier couture de rubans rétro réfléchissants, circuit pour bicyclettes (plutôt que pour mini voitures...) Voir détail dans le numéro spécial de pondération: "zone scolaire", p. 22 et 23.

D3 - Alcool : l'apéritif dans les restaurants : L'habitude a été prise dans les restaurants de demander lorsqu'on apporte la carte : « prenez-vous un apéritif ? ». Cet apéritif alcoolise beaucoup et s'ajoute au vin que l'on boit après en mangeant.

Il est nécessaire de tenter plusieurs pistes pour combattre cette habitude : soit d'éviter qu'elle se continue, soit de prôner des apéritifs sans alcool .

D4 - Télévision . Des infractions et des violences sont souvent présentes dans les films qui passent à la télé, films isolés ou séries: défaut de port de la ceinture, vitesse excessive, chasse-poursuite, non-respect des piétons...Ces infractions sont souvent faites par des policiers (acteurs), même si en droit ils ne sont pas tenus de mettre la ceinture : c'est un mauvais exemple pour les jeunes.

Écrire au président du CSA (Conseil Supérieur de l'Audiovisuel) et aux présidents de chaînes, afin que: l'on ne fasse plus d'infraction dans les films français, et qu'on refuse les films américains où des violences sont commises en voiture.

D5 - Sièges pour enfants dans les voitures de location Quand on demande un siège pour enfant dans une voiture de location, ils le font payer trop cher.

D6 - Décerner un prix annuel (non financier) de la Ligue, à une collectivité ou un organisme qui se sera distingué en matière de sécurité routière.

D7 - Visibilité des enfants : rendre obligatoire que tous les cartables et les sacs à dos vendus en France, soient équipés d'éléments rétro réfléchissants. Inciter les fabricants de vêtements d'hiver pour enfants (anorak, blouson, imperméable) à les équiper de dispositifs rétro réfléchissants.

ALCOOL - JEUNES - VOITURES : UNE ASSOCIATION DRAMATIQUE

J'ai actuellement 18 ans et cela fait environ deux ans que je sors en boîte de nuit.

Je suis outrée par le nombre de jeunes qui boivent de l'alcool, sans se rendre compte qu'ils vont prendre le volant ayant leurs vies et la vie des autres en main. Pratiquement tous les jeunes boivent, et il est rare de voir des gens refuser un verre. La phrase habituelle est "d'ici que je prenne le volant j'aurai eu le temps de dessaouler".

Donc lors des soirées bien arrosées le retour chez soi reste parfois "un coup de chance" sachant que le conducteur n'a presque pas de réflexes ou que celui qui vient en face peut nous tuer aussi.

Tous les jeunes pensent que cela n'arrive qu'aux autres, mais nous savons que c'est faux.

Il faut être personnellement touché pour comprendre que l'alcool peut gâcher une vie à tout jamais.

Il a fallu qu'un copain à moi meurt pour réfléchir à cela.

Myriam

(Lettre reçue à la Ligue et transmise par Jean-Claude LLOBERES)

Le magazine Phosphore de décembre 1999 a consacré un très long article de Catherine STERN sur ce sujet : "Jeunesse en état d'ivresse" dont nous publions ci-après quelques extraits :

Les jeunes ne boivent plus à la manière latine mais comme les Scandinaves" avance le Dr Michel CRAPLET, psychiatre et consultant en alcoologie. En clair, la consommation d'alcool est plus concentrée sur les fins de semaine, plus extrême, "toxicomaniac", disent certains médecins.

L'alcool, en outre, est souvent absorbé en association avec d'autres produits comme le cannabis, ce qui en multiplie les effets. Le phénomène ne touche évidemment pas tous les jeunes...

Boire de l'alcool pour s'évader. Dans le sondage Phosphore/Ifop, 34 % des jeunes associent l'alcool à la fête, symbole par excellence de la rupture avec le quotidien...

Résultat : les ivresses ont augmenté en fréquence et concernent plus de jeunes qu'auparavant : 16 % des 15/20 ans se sont saoulés au cours du dernier mois. Un sur six, c'est beaucoup. Et parmi eux, 54 % ont été ivres plus de deux fois. Pour un jeune sur dix, s'enivrer est en train de devenir une habitude ou presque...

En un an plus de 2000 jeunes de 15 à 25 ans sont morts sur les routes, 3.300 ont été gravement blessés. Des accidents qui se produisent principalement la nuit et le week-end...

Témoignage de Julie :

J'ai goûté à l'alcool à 10 ans comme beaucoup d'enfants.

À 12 ans, il m'est arrivé de boire un verre d'apéritif le soir dans ma chambre, parce que j'étais anxieuse.

À 23 ans, j'ai commencé à avoir un vrai problème avec l'alcool.

Un matin je me suis vue dans une glace du supermarché ou j'étais allée acheter de la Vodka : je ne me suis pas reconnue.

Le sondage de PHOSPHORE indique que 41 % des jeunes garçons et 26 % des jeunes filles boivent en associant l'alcool à l'idée de fête.

Michel GUYON, dans le même article de Phosphore explique que les marques d'alcool se livrent une lutte acharnée pour conquérir la clientèle des discothèques :

"C'est dans cette tranche d'âge que se forment les goûts, c'est là qu'on peut fidéliser le consommateur car il va s'habituer à une marque qui le suivra par la suite", explique Alain-Serge DELAITTE, directeur de la communication de Pernod-Ricard.

Tous les moyens sont bons pour conquérir les fêtards de moins de 25 ans. Tee-Shirts et casquettes aux couleurs de la marque, les cadeaux sont distribués par les hôtes aux clients. Le patron de boîte, lui, devra mériter sa soirée, dite "clés en mains". Chaque enseigne a son tarif. Chez Seagram, pour bénéficier d'une soirée "Mirage", avec djellabas et autres costumes de là-bas, il faut avoir vendu 1.200 bouteilles de vodka Absolut en un an.

Le Figaro du 29 janvier 2000, consacre également un article sur "La défonce du samedi soir chez les jeunes" dont quelques extraits ci-après.

"Pourquoi buvez-vous ?" Surpris par la question, ils répondent tous ou à peu près la même chose : "on s'amuse. On vient souffler, s'éclater. On ne boit qu'une ou deux fois par semaine, pour se changer les idées" Les filles boivent autant que les garçons. "Êtes vous alcooliques ?" Éclat de rire général : "Non mais, vous rigolez, on s'amuse !..."

Le docteur CRAPLET est formel : "La défonce du samedi soir est devenue un plaisir chez presque tous les jeunes français. Il n'y a plus de fête sans bouteille d'alcool. S'amuser, c'est prendre une cuite !!!

Madame le Docteur CAUSSE-HAUMESSE adhérente à la Ligue et **Madame Odile ARNAUD** présidente de la Ligue de l'Hérault nous rappellent ci-après l'importance de la prévention vis-à-vis de l'alcool, pour la conduite automobile.

"Rappeler le rôle de l'alcool au volant et sa responsabilité dans la survenue d'un accident sur trois peut relever de l'incantation.

Pourtant, il est indispensable d'avoir ce fait à l'esprit et ne jamais le séparer de l'excès de vitesse. Ces deux facteurs sont intimement liés lorsque l'on évoque les causes premières des accidents de la route.

En tant que médecin-expert de la commission médicale départementale d'appel, je me permets d'insister sur l'importance du facteur "alcool" dans tous nos dossiers.

Sans en avoir fait une étude détaillée, je peux dire que pratiquement 9 fois sur 10, l'alcool est le motif du retrait du permis. Les personnes examinées s'estiment injustement sanctionnées, car, disent-elles, elles ne se sentaient pas en état d'ivresse. Elles n'avaient pas ingéré plus d'alcool que d'habitude le jour du contrôle de l'alcoolémie. Mais les faits sont là ! Même non ivre on peut être sous l'effet de l'alcool sans en ressentir des signes évidents. Même aux doses quotidiennes a priori

bien tolérées, on peut représenter un danger pour autrui quand on est au volant. La perception du danger est amoindrie, la réaction au danger est retardée, la réponse est inadaptée.

Au volant, l'alcool tue et représente un facteur aggravant de la vitesse".

(Dr CAUSSE-HAUMESSE)

L'alcool est incompatible avec la conduite automobile.

- ✚ Dans un grand nombre d'accidents de la voie publique, mortels ou graves, l'alcoolémie n'est pas déterminée.
- ✚ L'alcool modifie l'état de conscience. Il y a perte de jugement.
- ✚ L'alcool altère le traitement de l'information visuelle et la vigilance.
- ✚ L'alcool crée une surestimation de soi, désinhibe et facilite la transgression des règles.

(Dr Odile ARNAUD)

LA VIE DES ASSOCIATIONS DÉPARTEMENTALES

CALVADOS

Lors de la dernière Assemblée Générale, Philippe VAYSETTE a été élu Président, Julien PICQUET vice-président.

Nous reproduisons l'éditorial du nouveau Président dans la lettre aux adhérents de novembre 1999.

Ma première rencontre avec la Ligue, ce fut lors d'un rassemblement d'habitants de la Pierre Heuzé (quartier de Caen), exaspérés par la ronde infernale des voitures. Par la suite, en participant aux réunions locales et aux stages nationaux, j'ai petit à petit pris la mesure de ce qu'était la violence routière. J'y ai rencontré des militants tournés vers les autres et respectueux de la personne humaine. Au mois de juin 1999, Julien PICQUET a proposé au bureau de la Ligue Contre la Violence Routière du Calvados que je lui succède à la présidence de notre association. Si j'ai accepté la responsabilité de vous représenter, c'est non seulement parce que je suis profondément convaincu de la légitimité de l'action de la Ligue, mais également que dans ce combat singulier contre une violence injuste, nous sommes aux côtés de toutes les victimes, contre toutes les injustices. La Ligue c'est aussi la défense des droits de l'homme "au coin de la rue".

Philippe VAYSETTE
Président

LOIRET

L'association a fait le bilan des actions de l'année 1999, dont les principales sont :

- ✚ Les interventions dans 3 écoles, un collège et un lycée.
- ✚ Une action en justice pour l'accident de JARGEAU (30-08-99)
- ✚ Des participations à quatre manifestations.
- ✚ Des observations sur le P.D.U (Plan des Déplacements Urbains) de l'agglomération orléanaise

Les principales observations sont :

- Accord sur les grandes orientations du plan : meilleur partage de la rue entre tous les modes de transport, priorité aux transports en commun, développement d'un réseau de pistes cyclables etc.
- Prendre vraiment au sérieux ces orientations. Par exemple, si l'on veut donner la priorité aux transports en commun, cela doit se voir (en plus du tram) dans la fréquence des bus, le développement des couloirs qui leur sont réservés, la priorité des bus aux carrefours à feux, etc.
- Maîtrise du stationnement, développer les parkings relais ou de dissuasion en périphérie du centre, interdire efficacement le stationnement sur les trottoirs.

- Accélération de la réalisation du réseau des itinéraires cyclables (en 5 années au lieu des 15 prévues).
- Accompagner le P.D.U. d'un plan de modération de la vitesse en ville et d'un plan de sécurité des aménagements.

GARD

La jeune chambre économique d'Alès a célébré la journée universelle des droits de l'homme le 20 novembre 1999, en collaboration avec quelques associations, dont la Ligue Contre la Violence Routière qui a mené à cette occasion une action sur la sécurité routière. Au cours de l'après-midi, la Ligue a remis 30 casques de cycliste à l'office municipal des sports, acquis par un don d'une mère qui a perdu son fils dans un accident de la route.

HÉRAULT

L'association départementale de l'Hérault organise le mercredi 3 mai 2000 une manifestation pacifique à Montpellier : un défilé (adhérents, personnes sensibilisées, handicapés, vélos, pompiers, blouses blanches, artistes, clowns et musiciens), un dépôt de gerbe à la préfecture et un mémorial. Contacter Odile ARNAUD - Tel : 04.67.59.04.24 - Fax. : 04.67.59.03.69. Les personnes des autres départements sont les bienvenues.

Odile ARNAUD, Présidente de l'association départementale informe des suggestions et de réflexions très intéressantes, faites par Monsieur Norbert TORTOSA, conseiller municipal de Baillargues, de créer au plan départemental un groupe de surveillance routière, car le temps passé par les forces de sécurité (police, gendarmerie) concernant les contrôles de faits graves liés au code de la route, est dérisoire.

INDRE ET LOIRE

Monsieur Philippe JOUVEAU, signale (ci-après) les difficultés que l'on rencontre et qu'il a rencontrées pour faire accepter qu'une plainte soit déposée, suite à un accident dont il a été victime.

"La chancellerie a demandé aux procureurs, courant 99, de ne plus classer les plaintes avec autant d'aisance que par un passé récent. Un palliatif a été trouvé. Messieurs les Procureurs classeront moins de plaintes sans suite si ces plaintes ne leur parviennent pas. Et elles ne leur parviendront pas si les O.P.J ne les leur adressent pas. C'est ma façon de voir les choses après qu'un O.P.J ait refusé d'enregistrer ma plainte. Mais pourquoi donc refusa-t-il ? Tout simplement parce que les services de police (ses collègues) qui ont traité cet accident ont refusé de m'entendre sur place et n'ont pas établi de rapport.

Je ne sais pas actuellement qu'elle sera l'issue de mes démarches. Mais je pense qu'il faut inciter les victimes à ne pas baisser les bras pour obtenir le traitement normal des affaires et bien sûr obtenir des améliorations dans les aménagements."

MOSELLE

Le Républicain Lorrain du 11 janvier 2000 consacre un long article à une interview de Jean-Yves LAMANT sur les possibilités de brider la vitesse, que le gouvernement français avait envisagé de soumettre à la commission européenne (on a su depuis que ce projet n'avait malheureusement pas été présenté) :

Jean-Yves LAMANT, membre du bureau de la Ligue de la Moselle, se réjouit de cette annonce : "nous sommes évidemment très satisfaits ! On militait là-dessus depuis dix ans. Avec cette déclaration d'intention, c'est le tabou de la vitesse qui vient de sauter, jusqu'alors freiné par le lobby automobile. Mais il s'agit de rester vigilant quand même... Car on se rend compte que la proposition initiale, travaillée durant l'été 1999, a été dénaturée : il n'est plus question d'un bridage pur et simple du moteur, mais d'un simple bip avertissant que la vitesse des 140 km/heure est dépassée."

HAUTES PYRÉNÉES

La Dépêche du 28 décembre 1999 rapporte la démarche de Catherine KESSELS-FORMON Présidente de l'association départementale. Nous présentons ci-après quelques extraits de l'article de presse :

Catherine KESSELS-FORMON, Présidente pour les Hautes-Pyrénées de la Ligue Contre la Violence Routière est allée à la rencontre des jeunes de MONTGAILLARD. Objectif : les convaincre des dangers de la route.

"Vous, les jeunes, vous êtes particulièrement concernés." En effet, les 15-24 ans représentent 14 % de la population, mais également 25 % des morts sur la route. "Imaginez ! Un gendarme ou un policier frappe à la porte de chez vous. Il demande à vos parents de se rendre sur le lieu d'un accident. Là, c'est toute une vie qui bascule". Les jeunes écoutent, attentifs comme des écoliers, s'étonnent parfois des chiffres présentés, sans pour autant en appréhender toute la réalité.

Mais lorsque Cathy, paraplégique à la suite d'un accident de la route (une nuit de fête, un coup de fatigue, un excès de vitesse, et une violente sortie de route), témoigne devant eux, l'atmosphère s'alourdit, les silences se font plus pesants, les derniers sourires s'effacent. L'émotion sera carrément palpable lorsque Catherine KESSELS-FORMON présentera un film vidéo tourné par des sapeurs pompiers, sans commentaire, mais avec toute la cruauté, toute la détresse mis à nu. Et puis de nouveau des témoignages de jeunes des Hautes-Pyrénées, grièvement blessés sur la route, et qui parlent des séquelles physiques et psychologiques."

LOIRE ATLANTIQUE

Dans le cadre de la semaine mondiale sur la sécurité routière, l'association départementale de Loire Atlantique organise le 4 mai une soirée débat sur le thème "de la liberté à la responsabilité, quelle éthique pour une route plus sûre ?"

Les interventions porteront sur :

- ↳ Les effets des aménagements urbains sur la sécurité des usagers (Claudine GUEGUEN, CETE).
- ↳ Regards sur les cadres réglementaire et jurisprudentiel : évolutions depuis quinze ans (Me FABRE-LUCE).
- ↳ L'éthique des conducteurs et des décideurs (Geneviève JURGENSEN)

4 Mai - 20 h 30 Salle du Sémaphore

M.J.T. - Port Beaulieu - NANTES

(Des solutions aisées d'hébergement pour la nuit existent aux alentours)

ALPES MARITIMES

L'association départementale s'est constitué partie-civile pour l'horrible accident qui a coûté la vie à Madame Florence CAUSSIL le 4 décembre 1999 : "Le conducteur, 28 ans, alcoolisé (2,20g/l de sang), brûlait un stop à vive allure et percutait l'arrière de la voiture de Florence CAUSSIL qui fut projetée contre une autre voiture arrivant en face."

A la demande de la famille CAUSSIL, pour que jamais un tel drame ne se reproduise, la Ligue Contre la Violence Routière, par ses associations départementales du 06 et du 13, s'associait le mardi 28 décembre à une marche silencieuse à Hyères.

En tête de manifestation Christophe CAUSSIL, l'époux de Florence, sa fille et son fils ainsi que les enfants des écoles. Victor est toujours hospitalisé. De nombreux habitants de la ville dont le maire se sont joints à nous. Parmi eux, de nombreuses familles de victimes. Ce fut une formidable mobilisation relayée par la presse locale et régionale.

Lors du procès le 31 décembre 1999, Chantal-Marie LAURENT, représentante de la Ligue, prit la parole en dernier et rappela les conséquences dramatiques de la violence routière, du non-respect des règles élémentaires de prudence qui à chaque heure nous prive d'êtres aimés. L'alcool tue, la vitesse tue, l'inconscience et l'incivilité tuent. Chantal-Marie LAURENT rappela nos objectifs et sollicita 10.000 francs de dommages et intérêts pour nous permettre de continuer nos actions de prévention.

Le verdict fut rendu le jour même : sur le plan pénal, le prévenu fut condamné à un an de prison ferme et il est maintenant en détention. Son permis de conduire a été annulé et il devra respecter le délai de cinq ans avant de le repasser.

PYRÉNÉES ORIENTALES

- ↳ La lettre aux adhérents trace le riche bilan de l'année 1999. Entre autres actions :
 - Le concours lancé en coopération avec le centre départemental de documentation pédagogique, près des collèges et lycées du département.
 - Un recueil du bulletin d'information Presse Média, rédigé à l'attention du bureau national et des responsables départementaux (revue de toute la presse nationale et locale).
- ↳ Jean LE FEVRE nous fait part de la lettre de satisfaction qu'il a adressé à André PHILIPON, pour son article dans Sud-Ouest Dimanche du 16 janvier 2000 qui s'insurge contre le Dakar et qui conclut : "Seule consolation du coûteux pont aérien : les enfants nigériens ne seront pas écrasés cette année".
- ↳ En partenariat avec le C.D.D.P. des Pyrénées Atlantiques, la Ligue organise un concours "Sécurité Routière" 1999-2000 (2^{ème} édition) pour faire prendre conscience aux jeunes, des conduites à risques liées à la circulation, risques pour tous les usagers, et particulièrement les plus vulnérables : les piétons et les cyclistes.
Ce concours s'adresse aux collégiens et lycéens, et il consiste à réaliser une vidéo de 12 minutes. Dépôt des travaux : 28 avril 2000.

RHÔNE

Le 5 février 2000, une manifestation a été organisée par la Ligue et par l'association "pour la cité humaine, les droits du piéton", sur le site d'un accident dont a été victime (blessé) un piéton qui traversait la rue.

Le "Progrès de Lyon" a relaté largement cette manifestation. Les effets médiatiques de telles manifestations ont un impact sur les élus et constituent un des moyens pour se faire entendre et améliorer la sécurité. Le "Progrès" reprend les demandes formulées par Michèle GONON, Présidente de l'association départementale : "d'une part instauration de zones 30 dans tous les lieux où les piétons sont nombreux, d'autre part que la charte des piétons signée l'an dernier soit respectée, enfin que l'on veille à ce que le code de la route soit respecté, entre autre pour laisser les piétons traverser en sécurité".

L'aspect du procès a également été évoqué dans l'article : "Mais la Ligue ne se contente pas de "coup de gueule" ; elle accompagne les familles dans les procédures : "pour accepter ce deuil brutal, il est important que le coupable soit désigné et sanctionné".

HAUTE GARONNE

Christine FASQUELLE, Présidente de l'association départementale, nous fait part des difficultés de circuler à bicyclette en sécurité à Toulouse : manque de continuité d'itinéraire, proximité dangereuse du trafic et stationnement illégal sur les bandes cyclables. Le journal SATIRICON reflète avec humour la place qui est parfois donnée aux cyclistes : "apprenons leur le caniveau".

Dans de tels cas, les adhérents ne doivent pas hésiter à fournir aux élus et ingénieurs le "guide des pistes cyclables non dangereuses" édité récemment par la Ligue.

Jane CHIERAGATTI (membre de la Ligue) a organisé une pétition pour l'amélioration de l'aménagement et du comportement sur la R.D 1 à l'Est de Toulouse. Elle a adressé un témoignage réaliste aux journaux locaux, intitulé : "la RD1 : un ruban noir taché de rouge", dont ci-après quelques extraits : Un soir de semaine, début novembre, sur la D1, en rentrant du travail, deux kilomètres à peine avant d'arriver à Caraman : des lueurs bleues clignotantes, des voitures de gendarmerie, les pompiers, une ambulance qui avance avec l'allure

d'un corbillard. Ma fille dans la voiture, à côté de moi. Nous voyons le sang, tout ce sang sur la route. Un autre soir, une petite semaine plus tard, sur la D1, en rentrant du travail, environ trois kilomètres avant Caraman : des lueurs bleues clignotantes, des voitures de gendarmerie, les pompiers. L'ambulance est-elle déjà partie ?

Nous sommes toujours en novembre, encore un autre soir, les policiers font ralentir les véhicules à la sortie de Lanta. Parmi quelques personnes au bord de la route, ma fille discerne, dans la lumière, un ancien copain de classe. Il est vivant, apparemment pas blessé, nous respirons...

Et ce soir - déjà début décembre ! - nous n'avons rien vu, mais le téléphone sonnait quand nous sommes rentrés. Un ancien copain de classe de ma fille, un autre, est mort sur la route à Caraman, ce week-end.

Vous n'avez pas d'enfant, vous qui tous les jours dépassez les limites de vitesse, brûlez les feux rouges, ne respectez ni les stops ni les lignes continues ni les priorités ? Vous vous habituez, vous, à ces morts ? Vous vous dites peut-être : c'est pas moi, c'est les autres. Est-ce que vous vous dites aussi : c'est pas mon enfant, c'est celui des autres ?

INFORMATION

Ceintures de sécurité :

Le décret du 6 octobre 1999 a réécrit l'article R.53.1 du code de la route.

Les modifications principales relevées sont :

- ✦ Pour l'obligation de porter la ceinture, il n'est plus fait mention du fait que le véhicule en soit "équipé" : ils sont donc censés en être maintenant équipés (AV et AR).
- ✦ Les enfants de moins de 10 ans doivent être à l'arrière, attachés avec un système homologué, ils peuvent être à l'avant si le siège est "face à l'arrière" ou si le siège arrière est déjà occupé par d'autres enfants de moins de 10 ans ou momentanément inutilisable.

L'article comporte entre autres la mention que le port de la ceinture n'est pas "obligatoire" :

- ✦ En intervention d'urgence, pour les conducteurs et passagers des véhicules de police, douanes, pompiers, ambulances.
- ✦ Tout conducteur de taxi en service.
- ✦ En agglomération pour les véhicules de services publics contraints de s'arrêter fréquemment
- ✦ En agglomération pour les véhicules de livraisons de porte à porte

Compte tenu de l'extrême facilité, avec les ceintures actuelles, de boucler et de déboucler sa ceinture, il est regrettable qu'on ait conservé ces exceptions d'obligation pour la police, les taxis, les douanes...

Ces personnes exécutent bien sans aucun problème d'autres opérations répétitives en montant dans leur voiture : ouvrir la portière, s'asseoir, fermer la portière, tourner la clef du démarreur, etc. Dans la plupart des autres pays européens, les policiers bouclent leur ceinture et cela se passe très bien.

Ces exemptions de port de la ceinture présentent deux aspects négatifs :

- ✦ D'une part les gens, et en particulier les jeunes, en déduisent que ce n'est pas vraiment salvateur, "sinon les policiers mettraient aussi leur ceinture".
- ✦ D'autre part, le mot "non obligatoire" est interprété par les policiers (et les autres exemptions), comme "ne la mettez jamais" : la preuve : ils ne la mettent jamais. Il serait sans doute utile qu'une circulaire complémentaire leur précise : ce n'est pas obligatoire mais c'est très recommandé de la boucler la plupart du temps, pour l'exemple et pour votre sécurité.

Déclaration de Monsieur CHIRAC

Lors de la réception annuelle du corps préfectoral, il a traité du renouvellement du service public et a abordé le problème de la violence dans les quartiers, puis a dénoncé "la violence qui sévit sur nos routes" qu'il a qualifié de "phénomène barbare" et de "honte pour notre pays" (extraits du journal Le Monde).

Sièges enfants dans les voitures de location

Pour se rendre dans une localité non desservie par la SNCF, un jeune ménage contacte une (importante) agence de location de voitures.

Ce jeune ménage ayant 2 enfants de 2 ans ½ et 10 mois, il demande le tarif de location des sièges de sécurité adéquats. Réponse : pour un week-end et un siège : 178,00 F soit 356,00 F pour les deux sièges.

Une autre agence, également importante applique le même tarif à quelques francs près.

Comparé au prix de la location de la voiture, c'est très cher.

Lu dans FNAUT Infos de décembre

- a) Fromage et dessert : article d'Abel GOUGENHEIM qui s'étonne et s'insurge contre le fait que dans l'esprit des aménageurs, et dans la pratique, le vélo et les transports collectifs sont exclusifs l'un de l'autre, y compris dans l'utilisation de l'espace. Il prêche pour que ces deux politiques de transports s'additionnent : c'est possible "fromage et dessert" et non pas "fromage ou dessert".
- b) Bernard RENOU, président de la FUBicy dénonce la politique nationale de la bicyclette, qui est en panne.
"L'opinion française est très favorable à l'usage de la bicyclette en ville. Mais il faut bien reconnaître qu'on ne voit guère de cyclistes dans les rues. Ce décalage entre intention et pratique, que beaucoup se plaisent à souligner, s'explique aisément. Il existe de nombreux obstacles objectifs à la pratique du vélo urbain : le risque d'accident (d'où le phénomène de la maman-taxi), le risque de vol du vélo, l'effet de coupure provoqué par les grandes infrastructures, le manque de garages à vélos dans les immeubles."

Réponse de M. PRADEAUX chef de Cabinet de Monsieur JOSPIN à notre lettre sur les rumeurs d'amnistie qui avaient courues en décembre :

Le Premier ministre a bien reçu le courrier que vous lui avez adressé à propos d'un article paru dans le Canard Enchaîné faisant état de la préparation d'une loi d'amnistie.

Il m'a chargé de vous indiquer qu'il partage votre souci de lutter contre la délinquance routière et qu'il n'envisage pas de prendre d'initiative en vue d'une amnistie à l'occasion du prochain millénaire.

Il m'a demandé de transmettre votre correspondance à Madame Élisabeth GUIGOU, ministre de la justice...

Libération du 12 février 2000

Article de Monsieur J.P. CAMPAGNE "des petits bouts d'enfants rapiécés de métal", relate l'accident par choc frontal de sa fille, et les conséquences. Suivi par un article de Jacques ROBIN sur le même sujet : le choc frontal, qui à grande vitesse est très meurtrier.

Sur France 2

Samedi 26 février 2000 à 12 h 30 : Geneviève JURGENSEN et Jean-Pierre BELTOISE ont débattu sur le sujet de la vitesse. Comme d'habitude Monsieur BELTOISE a dit que la vitesse n'était pas dangereuse, mais qu'il fallait plutôt perfectionner sa conduite pour la maîtriser. Geneviève JURGENSEN a tenu le raisonnement qu'il y avait chaque année autant de permis délivré que de naissance, ce qui montre bien que globalement tout le monde conduit et que l'on ne peut pas demander à tout le monde de conduire comme un pilote de rallye : les règles doivent donc être établies compte tenu des capacités de l'ensemble des conducteurs.

Groupe de travail sur les piétons.

La Ligue et la Prévention Routière mettent sur pied un groupe de travail sur la sécurité des piétons.

Lettre à Famille Magazine

Simone GERBER, pédiatre à Strasbourg, a réagi par une lettre adressée à Famille Magazine suite à un article paru dans leur numéro 141 d'octobre 1999 : "le scoot c'est la liberté". Elle dénonce la présentation trop attrayante du scooter, qui passe sous silence ses dangers. Nous reproduisons ci-après quelques extraits de sa lettre.

"Au lieu de photos qui nous diraient l'horreur de la tuerie, de la mort, on voit des ado modernes, masqués, robotisés, car leur visage n'est pas identifiable, et d'autre en train de deviser, heureux, décontractés sur la sympathique place d'une petite ville. Sous la photo "... où ils le veulent, quand ils le veulent, sans contrainte"... Avons-nous en tant qu'adultes à faire croire à nos enfants que la vie est sans contrainte ? Avons-nous à leur offrir une tribune pour leurs illusions mortifères ?...

Je suis mère, je suis médecin, je ne veux pas que mes enfants meurent, soient estropiés, je ne veux pas que les petits patients que je m'efforce de soigner au mieux, en prévenant leurs maladies, en les guérissant par les meilleures thérapeutiques possibles, détruisent d'ici quelques années leur vie en quelques minutes".

ASSOCIATIONS DEPARTEMENTALES

1 - Normandie

CALVADOS : Philippe VAYSSETTE - 12 rue Doyen Barbeau - 14000 CAEN - Tél. : 02.31.93.19.34
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 - Tél. : 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 : Louis HOFFMANN - 42 Rue de Mulhouse - 68400 RIEDISHEIM - Tél. : 03.89.44.58.78
HAUT-RHIN Sud : André VOEGELE - 3 rue de la Liberté - 68170 - RIXHEIM - Tél. : 03.89.61.95.93
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
Antenne Pays Basque, Cote Landaise : Jean-Pierre BARNECHE - 8 rue Joseph Ponsolle - 40220 TARNOS - Tél. : 05.59.55.37.91

7 - Languedoc-Roussillon

GARD : Ginette BRUNEL - 15 Rue Bir-Hakeim, Appt. 35 30100 ALES - Tél. : 04.66.30.49.52
HÉRAULT : Odile ARNAUD - Rue Antérieur - 34270 CLARET - Tél. : 04.67.59.04.24 - Tel + Fax : 04.67.59.03.69
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 Vérant 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

DROME : 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-FORMON 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 : Gérard JAGER - 2 Sur le Sentier - 57280 MAIZIERES LES METZ - Tél. (l.c.v.r.) : 03.87.69.04.85 - Tél. (domicile) : 03.87.51.10.15 - Fax : 03.87.38.03.88

14 - Bourgogne

COTE 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-présidente : Chantal PERRICHON
vice-président : Jacques ROBIN
Secrétaire Générale : Odile VAN HÉE
Trésorière : Annie LE BOTLAN
Membres du Bureau : Geneviève JURGENSEN, Jean-Yves LAMANT, Michel MATHIEU.

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

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

1 - Normandie (Aisne - Calvados - Eure - Manche - Oise - Orne - Seine Maritime - Somme)
 Jean-Marie LEVERRIER - Creuley - 14410 VIESOIX - 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 - Ile 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 PETIN - 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 - Tél. : 04.67.59.04.24 - Tel + Fax : 04.67.59.03.69

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 Laennec - 65000 TARBES - Tél. : 05.62.93.52.16

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 : _____

Profession : _____

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).