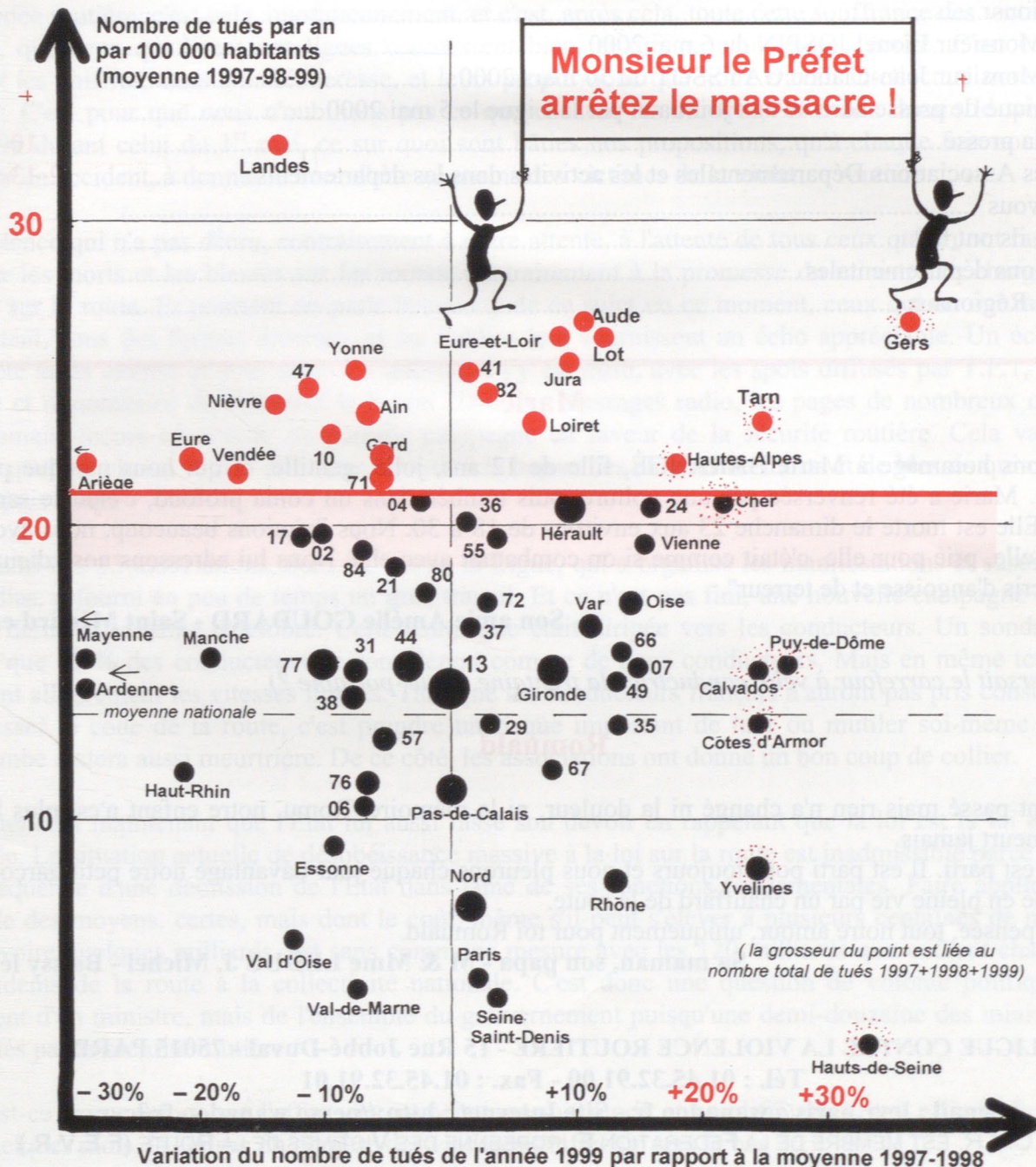


Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



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

Abonnement annuel : 75 F

Avril - Mai - Juin 2000 N° 44

Sommaire

Éditorial	3
Compte rendu d'Assemblée Générale du 17 juin 2000	4
Organisation de la Ligue pour les interventions dans les médias	4
La "Loi Fauchon" Une amnistie anticipée pour les élus	5
Le Bilan 1999 des accidents de la route	6
Comparaison 1999 par rapport à 1998 par nature d'usagers (tués)	6
Progression du nombre des enfants piétons tués - Progression des tués 0-14 ans	7
Informations	7
Lettre à Monsieur Lionel JOSPIN du 6 mai 2000	8
Lettre à Monsieur Jean-Claude GAYSSOT du 30 mars 2000	9
Communiqué de presse adressé aux journaux par la Ligue le 5 mai 2000	9
Lu dans la presse	10-11
La vie des Associations Départementales et les activités dans les départements	12-13-14
Lu pour vous	14
Il ont dit, ils ont fait	14
Associations départementales	15
Délégués Régionaux	16

Marie

"Nous rendons hommage à Marie BARANGÉ, fille de 12 ans, jolie, gentille, et qui nous manque plus que terriblement. Marie a été renversée par une voiture, puis tombée dans un coma profond, c'était le samedi 22 avril 2000. Elle est morte le dimanche 23 aux environs de 18 h 30. Nous l'aimions beaucoup, nous avons tous pleuré pour elle, prié pour elle, c'était comme si on combattait avec elle. Nous lui adressons nos adieux et nos pleurs, nos cris d'angoisse et de terreur".

Son amie Amélie GOUDARD - Saint Médard en Jalles

(Marie traversait le carrefour à vélo, conductrice la trentaine, pluie, portable ?).

Romuald

Deux ans ont passé mais rien n'a changé ni la douleur, ni la mémoire, Romu, notre enfant n'est plus là, mais l'amour ne meurt jamais.

Le bonheur est parti. Il est parti pour toujours et nous pleurons chaque jour davantage notre petit garçon, notre Romu fauché en pleine vie par un chauffard de la route.

Toute notre pensée, tout notre amour, uniquement pour toi Romuald.

Sa maman, son papa - M & Mme LEDUC J. Michel - Boissy le Châtel

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

Tél. : 01.45.32.91.00 - Fax. : 01.45.32.91.01

e-mail : lcvr.paris@wanadoo.fr - Site Internet : <http://perso.wanadoo.fr/lcvr>

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

Directeur de la publication : Jacques ROBIN -

Comité de rédaction : J. Le Fèvre - J. Levé - P. Laville - C. PERRICHON -

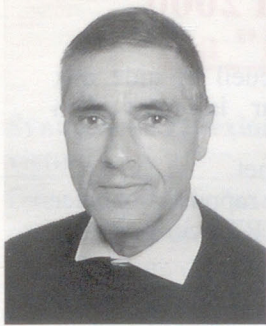
J. Robin - P. Solviche - O. Van Hée - V. Vareilles

Frappe et mise en page : Maria MÉRIAU

Imprimerie : Compédit-Beauregard - 61600 La Ferté Macé

Dépôt légal n° 11 - . 2000 - n° CPPAP : 67845 - ISSN : 0297-5874

Éditorial



Thomas avait 6 ans, il jouait avec son frère plus âgé en bas de chez lui, sur un parking où ne pénètrent que les voitures des résidents. Un voisin, dérangé par le bruit qu'ils faisaient, leur a demandé d'aller jouer un peu plus loin. Gentiment, ils sont partis sur le trottoir à côté. Un trottoir assez large, en partie aménagé pour le stationnement. Brusquement, du tournant situé à une dizaine de mètres, surgit une voiture qui roule vite, trop vite. Le conducteur ne peut maîtriser son véhicule, qui monte sur le trottoir et tue Thomas.

La violence routière, c'est cela, quotidiennement, et c'est, après cela, toute cette souffrance des victimes et des proches, que ceux qui lisent ces lignes connaissent bien, et qui ne peut guère s'écrire. C'est ensuite que viennent les chiffres, dans leur sécheresse, et leurs propositions que notre travail intellectuel nous conduit à élaborer. C'est pour que nous n'oublions pas ce que cachent les chiffres, 98 morts durant le week-end de Pâque, 90 durant celui du 1^{er} mai, ce sur quoi sont bâties nos propositions, qu'à chaque fois nous tenons à rapporter un accident, à donner le nom d'une au moins des victimes de la violence routière.

Une violence qui n'a pas déçu, contrairement à notre attente, à l'attente de tous ceux qui en ont ras le bol de ramasser les morts et les blessés sur les routes, contrairement à la promesse du ministre en charge de notre sécurité sur la route. Et pourtant on parle beaucoup de ce sujet en ce moment, ceux qui en ont ras le bol le manifestent, sous des formes diverses, et les médias leur fournissent un écho appréciable. Un écho qui n'a jamais été aussi intense et concentré. La télévision s'y est mise, avec les spots diffusés par T.F.1, l'émission spéciale et régionalisée de France 3 le 8 juin 2000, les messages radio, les pages de nombreux quotidiens, etc... Jamais encore on n'avait vu pareille campagne en faveur de la sécurité routière. Cela va-t-il enfin changer quelque chose, c'est-à-dire faire répartir à la baisse des chiffres de morts et de blessés qui n'ont guère varié depuis 3 ans.

Le collectif des 13 associations, dont fait partie la Ligue, qui a organisé les manifestations et suscite l'intérêt des médias, a fourni en peu de temps un gros travail. Et ce n'est pas fini, une nouvelle campagne est prévue pour la dernière semaine d'octobre. Cette campagne était dirigée vers les conducteurs. Un sondage récent indique que 70 % des conducteurs se considèrent comme de bons conducteurs. Mais en même temps 70 % dépassent allègrement les vitesses limites. Tant que les conducteurs français n'auront pas pris conscience que transgresser le code de la route, c'est prendre un risque important de tuer ou mutiler soi-même ou autrui, l'hécatombe restera aussi meurtrière. De ce côté, les associations ont donné un bon coup de collier.

Elles attendent maintenant que l'État lui aussi fasse son devoir en rappelant que la loi est la loi et doit être respectée. La situation actuelle de désobéissance massive à la loi sur la route est inadmissible parce qu'elle est la conséquence d'une démission de l'État dans l'une de ses fonctions fondamentales. Faire appliquer la loi demande des moyens, certes, mais dont le coût, même s'il peut s'élever à plusieurs centaines de millions de francs, voire quelques milliards, est sans commune mesure avec les 120 milliards que coûtent chaque année les accidents de la route à la collectivité nationale. C'est donc une question de volonté politique, et pas seulement d'un ministre, mais de l'ensemble du gouvernement puisqu'une demi-douzaine des ministères sont concernés par la sécurité routière.

Alors est-ce trop espérer que l'effort des associations soit repris et amplifié par l'État, et qu'enfin l'on voit, dans quelques mois, la courbe du nombre des victimes s'infléchir vers le bas ?

**Le Président
Philippe LAVILLE**

Compte-Rendu de l'Assemblée Générale du 17 juin 2000

Comme chaque année, la Ligue a tenu son Assemblée Générale à Paris le 17 juin 2000. Philippe LAVILLE souhaite la bienvenue à tous les participants et rappelle l'accident qui a coûté la vie au petit Thomas 6 ans.

Odile VAN HÉE présente le rapport d'activités :

↳ Les réunions au cours de l'année 1999 :

- Les membres du bureau se sont réunis 7 fois.
- Les membres du Conseil d'Administration se sont réunis 2 fois.
- L'Assemblée Générale s'est tenue les 12 et 13 juin 1999.

↳ Les rendez-vous et les actions :

- Participation à la table ronde mise en place pour l'opération "Label-Vie", au groupe de travail "jeunes et discothèques", au collectif d'associations pour l'organisation des manifestations de 2000, "Sécurité routière grande cause nationale".
- Réaction de la Ligue devant le dépôt auprès du Conseil Constitutionnel contre les deux premières dispositions de la loi GAYSSOT, aux rumeurs d'amnistie concernant l'an 2000.
- Et tout au cours de l'année, intervention auprès des médias dans des colloques ou

session de formation, accueil et aide aux familles bouleversées par la mort d'un proche.

- Mise en place du site internet.

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

Philippe LAVILLE propose le rapport d'orientation :

- Les usagers vulnérables.
- Accueil des familles et justice.
- Renforcement de notre communication.
- Responsabilisation des élus.
- Vitesse.
- Alcool.

L'assemblée procède au renouvellement des membres sortants du conseil d'administration : Odile ARNAUD, Aline ISSAYKINE, Annie LE BOTLAN, Paul MEYER, Julien PICQUET, Pascal TREFFORT sont réélus, ainsi que Jean-Luc CARL, nouveau candidat du Loir et Cher, Gérard PÉTIN, nouveau candidat du Loiret. Le conseil d'administration élit les membres du bureau. Les anciens membres sont reconduits au même poste seul Michel MATHIEU, ne renouvelle pas sa candidature pour raisons familiales, son absence est regrettée.

Organisation de la Ligue pour les interventions dans les médias

Plusieurs d'entre nous, les présidents d'association départementales et les membres du bureau national, sont intervenus dans les médias (presse, télévision et radio) à l'occasion de la période "chaude" des week-ends catastrophiques de mai 2000 et des démonstrations d'intention concomitantes des pouvoirs publics (ministre, forces de l'ordre...).

Pour ce type d'action, lorsqu'elle se présente, nous sommes organisés de la façon suivante.

Les présidents d'associations départementales, qui ont l'initiative d'une intervention régionale dans un média, peuvent contacter quelques membres du bureau national s'ils désirent solliciter leur avis sur la teneur des messages qu'ils prévoient, ou sur la manière de les faire passer. Certains membres du bureau sont contactables "y compris le week-end", car n'ayant pas de charge professionnelle : Philippe LAVILLE (Président), Jacques ROBIN (Vice-Président), d'autres sont contactables plus facilement en semaine : Chantal PERRICHON (Vice-Présidente), Odile VAN HÉE (secrétaire Générale), Geneviève JURGENSEN (relations-médias), Jean-Yves LAMANT. Leurs coordonnées (téléphone, fax et e-mail) sont en dernière page de Pondération. Les numéros de téléphone

manquants ne sont pas secrets : il peuvent vous être communiqués (en cas de besoin) au secrétariat de la Ligue, ou, pendant les heures de fermeture, par un autre membre du bureau, ou préalablement par les intéressés eux-mêmes.

Ce système permet donc aux présidents départementaux d'avoir très rapidement un ou deux avis.

En ce qui concerne les interventions au niveau national, le même système de concertation fonctionne. La première raison de cette concertation est d'éviter que deux communiqués différents arrivent à un journal (ou à l'A.F.P) sur le même sujet, par deux personnes différentes. Pour ce faire, la personne du bureau national qui prend une initiative d'un communiqué, informe (e-mail, fax, téléphone) les autres personnes du bureau et attend le temps suffisant pour des réactions (2 ou 3 heures en général) ce système a fait ses preuves tant en rapidité qu'en contenu, y compris pendant les week-ends, entre autres en ce qui concerne l'accident du Gard où plusieurs cyclistes ont été tués le 26 février 2000 pour lequel seule notre association a été en mesure d'assurer, le dimanche, d'une part un concertation interne, d'autre part des liens rapides et pertinents avec les médias, ce qui a eu pour conséquence un très ample "arrosage" national, de nature à bien nous faire connaître et par là, à renforcer notre influence.

La "Loi Fauchon" Une amnistie anticipée pour les élus

Synthèse de réflexions du collectif des associations de victimes.

Dans un souci de "clientéliste" auprès des élus locaux, le parlement a voté dans la précipitation une loi ayant pour seul objet une déresponsabilisation pénale des décideurs, et ceci au mépris des victimes. Cette loi transforme en profondeur le code pénal et institue de fait une amnistie anticipée de tous les décideurs publics et privés.

En cinq ans, il y a eu 14 condamnations de responsables locaux pour blessure ou homicide involontaires de toute nature, sur 500.000 élus !

A un an des élections municipales, rassurer symboliquement les élus locaux convaincus, par toute la classe politique de tout bord en recherche de "clientèle", d'une "judiciarisation" excessive à leur encontre, ne justifie pas que les parlementaires dénaturent un des éléments constitutifs du droit français qui prône l'égalité de tous les citoyens devant la loi.

Contre l'avis des associations de victimes (de la route, de l'amiante, du sang contaminé,...), des syndicats ouvriers et de juristes éminents, le 30 juin dernier, le parlement a voté un nouveau texte qui fait apparaître une responsabilité "directe" dans un homicide par imprudence, pour laquelle les règles utilisées jusqu'alors ne sont pas modifiées, et une responsabilité "indirecte" pour les décideurs qui ont créé la situation qui est à l'origine de l'accident. Ces derniers ne sont responsables pénalement que s'il est établi qu'ils ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute grave exposant autrui à un danger qu'ils ne pouvaient ignorer.

Autrement dit, une telle disposition revient à faire porter la responsabilité pénale pour imprudence, négligence, sur le seul lampiste : Quant aux décideurs qui ont créé la situation qui a permis l'accident, ils ne sont pénalement responsables de ces délits non intentionnels que s'ils l'ont fait exprès !

Cette amnistie anticipée de fait des décideurs aura inévitablement des conséquences néfastes sur la prévention des risques. En effet, en matière de sécurité, les meilleures protections ne sont pas les protections individuelles qui relèvent de la responsabilité de chacun, mais les protections collectives qui relèvent de la responsabilité des décideurs publics et privés. Une telle loi qui déresponsabilise nos décideurs n'incitera pas nos élus locaux à mettre en place des zones 30, des ralentisseurs ou des pistes cyclables qui dépendent de leur seule initiative.

L'erreur la plus fondamentale de ce texte est de proposer une solution juridique à un objectif de société qui est la réduction des risques. La meilleure protection des élus locaux est la possibilité de recourir à des expertises compétentes et indépendantes capables d'analyser les facteurs de risques engageant leur responsabilité. L'expertise de l'aménagement urbain, des voiries, des déplacements, etc..., et réalisable, à l'image des conseils juridiques et administratifs, ou des contrôles techniques existant. Il est également possible d'organiser, au niveau intercommunal ou départemental, le financement de ces expertises dont le coût dépasserait les capacités contributives d'une commune.

Ces solutions constructives et efficaces en terme de prévention des risques et non de prévention des mises en examen seraient plus valorisantes pour les élus qu'un simple déplacement de la limite juridique de leur responsabilité pénale. Cette dernière ne peut se faire qu'aux dépens des intérêts des victimes, de leurs familles et de la prévention des risques en général.

Nouvel article 121-3 présenté au parlement les 28 et 30 juin 2000 par les rapporteurs du Sénat et de l'Assemblée Nationale

"Il n'y a point de délit sans intention de le commettre. Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.

Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute, d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou les règlements, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences, ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Dans le cas prévu par l'alinéa qui précède, les personnes physiques qui n'ont pas causé directement le dommage, mais qui ont créé ou contribué à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage ou qui n'ont pas pris les mesures permettant de l'éviter, sont responsables pénalement s'il est établi qu'elles ont, soit violé de façon manifestement délibérée une obligation particulière de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, soit commis une faute grave exposant autrui à un danger qu'elles ne pouvaient ignorer.

Il n'y a point de contravention en cas de force majeure".

Nota :

Le 3^{ème} alinéa a été ajouté le 16 mai 1996.

Le 4^{ème} alinéa a été ajouté le 30 juin 2000.

Le bilan 1999 des accidents de la route

En première page de couverture figure un graphe montrant la situation de quelques départements en fonction :

- De la variation du nombre de tués de 1999 par rapport aux deux années 97 + 98.
- Du nombre de tués par rapport à la population, sur la moyenne des trois dernières années (1997-1998-1999).
- Du nombre total de tués représenté par la grosseur des points.

Les départements qui n'y figurent pas n'ont rien de spécial : ils ne sont ni dans les très bon, ni dans les très mauvais, nous dirons "normalement catastrophiques". Nous avons fait néanmoins figurer les départements très peuplés.

Nous constatons que dans certains départements la situation s'est dégradée en 1999 par rapport aux années précédentes : le Gers, le Tarn, le Puy de Dôme, le Cher, le calvados, les côtes d'Armor et les Yvelines.

Nous constatons que pour d'autres départements, le nombre de tués pour 100.000 h est fort : Landes (40), Gers (32), Aude (11), Lot (46), Eure et Loir (28), Jura (25). La moyenne nationale se situe à 13,5".

Nous constatons que dans les départements où le nombre de tués est élevé, l'Hérault et le Loiret se trouve très haut.

Le calcul fait ressortir que si les 21 départements les plus accidentogènes (au-dessus de la barre rouge) descendaient à la moyenne nationale, on gagnerait 700 morts par an.

Nous sommes conscients que certaines raisons particulières peuvent influencer le classement : par exemple la densité de population ou une longue traversée par autoroute comme l'Yonne. En fait, pour l'autoroute, cela est moins influent qu'on pourrait le croire car, d'une part l'autoroute allège les autres routes, y compris pour les déplacements locaux, d'autre part le préfet d'un département a le pouvoir de demander de renforcer les contrôles et la sécurité sur

l'autoroute, et enfin, les chiffres montrent par exemple pour l'Yonne qu'il n'y a en moyenne que 7 tués par an sur l'autoroute, alors que la moyenne nationale des tués sur autoroute répartie sur les 95 départements est de 5, c'est à dire très peu différente de 7.

Avis du directeur départemental du Tarn interrogé par Pondération sur les causes éventuelles de l'augmentation en 1998 et surtout en 1999, du nombre de tués.

"On travaille sur des petits nombres, c'est erratique : il suffit qu'il y ait quatre ou cinq accidents de jeunes de retour de boîte de nuit en plus. Or la particularité de la présence d'arbres dans le département aggrave les conséquences lorsque ces accidents de jeunes se produisent. L'essentiel de ce type d'accident se situe entre 1 h et 5 h du matin."

Résumé de l'avis de la direction départementale du Puy de Dôme, interrogé par Pondération sur les causes éventuelles de l'augmentation en 1998, et surtout en 1999, du nombre de tués :

- **Recrudescence des accidents en rase campagne.**
- **Gravité accrue de nuit et sur chaussée mouillée, ce qui peut traduire une inadaptation du comportement des usagers aux conditions de circulation.**
- **Forte part des facteurs comportementaux, particulièrement vitesse et alcoolémie.**
- **Noter la prépondérance de la commune de Clermont-Ferrand (11 tués).**

Comparaison 1999 par rapport à 1998 par nature d'usagers (tués)

			Milieu Urbain		Campagne	
	1998	1999	1998	1999	1998	1999
Piétons	988	882	643	580	345	302
Bicyclettes	301	307	118	139	183	168
Cyclomoteurs	418	466	202	225	216	241
Motos	901	901	391	391	510	510
Voitures	5491	5161	1195	1005	4296	4156

Remarquons l'augmentation de 18 % de cyclistes tués en milieu urbain

Progression du nombre des enfants piétons tués

Âge	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
0-4 ans	32	19	15	27	31	28	27
5-9 ans	33	51	41	37	29	31	30
10-14 ans	38	33	35	23	37	33	26
TOTAL	103	103	91	87	97	92	83

Ne pas sous estimer que la diminution du nombre d'enfants piétons tués n'est pas due à l'accroissement de la prudence des automobilistes, ni du respect des piétons, mais beaucoup au fait que les parents conduisent de plus en plus leurs enfants en voiture à l'école du fait des dangers encourus et qu'il y a de moins en moins de piétons enfants.

Progression des tués 0-14 ans

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
TOTAL 0-14 ans	481	463	399	398	406	391	364	381	366	333

INFORMATIONS

Êtes-vous satisfaits de votre avocat ?

Dites-le-nous.

Pour beaucoup de familles de victimes, l'accident de voiture suscite le premier contact avec le monde judiciaire, et au malheur s'ajoute le désarroi sur la bonne manière d'être assisté face à son assureur, et devant les tribunaux. Il est fréquent qu'une famille nous demande si nous pouvons lui recommander un avocat. Bien sûr, depuis 17 ans que la Ligue Contre la Violence Routière existe, nous avons lié avec quelques avocats de vrais liens de confiance. Mais nous aimerions disposer d'un fichier d'adresses mieux réparties dans les régions.

Si vous estimez que vous avez été bien défendu, non seulement sur le plan juridique, mais aussi du point de vue humain, et éthique, voulez-vous nous donner les coordonnées de votre avocat. Cela nous permettra de le recommander dans l'avenir

Le danger du téléphone "main libre" en voiture.

Ce n'est pas la main qui tient le téléphone qui crée le danger, c'est la tête qui écoute, qui pense et qui parle.

Nous reproduisons ci-après les réponses de Georges PACHIAUDI, chercheur à l'I.N.R.E.T.S aux questions de Raphaël BRUN :

(extrait de "Mobiles Magazines" juin 2000)

Les sujets qui téléphonent ont le regard fixe, ils sont pris dans la conversation. Le problème, c'est que la conduite et la conversation téléphonique font appel aux mêmes ressources cognitives. Et comme le sujet ne peut pas tout gérer, il fait passer l'appel en premier, il n'est plus vraiment efficace dans sa conduite. Ce qui explique des temps de réaction très longs, augmentés de 50 % en cas de freinage d'urgence (...) main libre, reconnaissance vocale, tout cela n'a aucune importance. Le sujet qui téléphone, même s'il a les deux mains sur le volant est profondément ancré dans sa conversation. L'esprit est ailleurs. C'est un fait scientifique avéré.

Question : C'est un peu comme avoir un enfant qui se met à pleurer sur le siège arrière ?

Réponse G.P. Cela n'a strictement rien à voir. Quand un enfant pleure à l'arrière, on s'arrête pour lui donner le biberon. C'est comme quand on me dit que manger un sandwich au volant et téléphoner c'est pareil. Pour moi, manger un sandwich, cela ne fait pas appel à des ressources cognitives importantes ! Quant au passager qui discute avec le conducteur, c'est encore différent. Le passager voit la route et s'arrêtera de parler en cas de danger, mais pas l'interlocuteur téléphonique qui, lui, continuera (...) Il n'y a qu'une solution : éteindre son portable quand on monte en voiture, et laisser la messagerie faire son travail.

Lettre à Monsieur Lionel JOSPIN du 6 mai 2000

Monsieur le Premier Ministre,

Depuis 1983, la Ligue Contre la Violence Routière accueille des familles brisées par les drames de la route, certaines ne peuvent plus les supporter et se détruisent, d'autres luttent pour que nos rues, nos routes et autoroutes soient des espaces de vie et non de mort.

Nos adhérents sont très choqués par les comportements d'une partie des conducteurs, entraînant une insécurité permanente sur les routes, sans qu'apparemment ils soient inquiétés pour le non respect de la loi. Nous pensons que le gouvernement ne met pas sa politique et ses actions réelles en adéquation avec la volonté qu'il affiche extérieurement vis à vis de la société.

Cette société est, dans sa très grande majorité, demandeuse de plus de sécurité, et contrairement à ce que vous pourriez craindre, demandeuse aussi de plus de rigueur. Le conducteur "moyen" réagit seulement contre le caractère trop rare des contrôles lorsque ce contrôle tombe sur lui alors que les autres roulent aussi à la même vitesse, ou sont aussi alcoolisés. En fait ce qu'il n'accepte pas, ce n'est pas le contrôle, mais c'est le caractère exceptionnel "non égalitaire", non homogène, non durable de ce contrôle.

Pour notre part, le discours que nous entendons de la part des pouvoirs publics du genre: "c'est la société qui doit se responsabiliser elle-même...etc " n'est pas admissible. Tenons nous le même discours pour les autres types d'assassinats, ou de non respect de la loi ?

L'expérience a montré récemment, au cours des deux week-ends meurtriers de Pâques, que les actions ponctuelles, non durables, ne sont pas efficaces, ni pédagogiques. Le rapport Verré avait lui aussi insisté sur la nécessité d'une politique qui dure dans le temps.

Nos adhérents sont bien placés -et pour cause- pour connaître les raisons des accidents, et les solutions. Ne voyant pas d'améliorations, ils souhaitent à présent s'exprimer sur les actions à entreprendre.

Les actions prioritaires immédiatement réalisables, et urgentes, concernent d'une part la vitesse et l'alcool, et d'autre part les initiatives européennes.

En ce qui concerne les contrôles de vitesse et d'alcool, ils sont actuellement quasi inexistant. Les jeunes sont alcoolisés tous les samedis soirs, beaucoup d'adultes également conduisent alcoolisés. Pour la vitesse, une grande partie des conducteurs conduisent et doublent à 40 ou 50 km/h au dessus du maximum autorisée, tant en ville en terrorisant les piétons, que sur autoroute ou en rase campagne, et ils ne sont absolument pas inquiétés par les forces de police et de gendarmerie.

Nous demandons que des instructions internes simples, claires, courtes, rigoureuses et répétées soient données par chaque ministre (Intérieur pour les polices, Armées pour la gendarmerie, Transports pour la sécurité routière en général) à ses services de faire tout simplement respecter durablement la loi, et que ces consignes soient

consultables par les associations: une transparence est nécessaire.

Quant aux initiatives au niveau européen, elles sont d'autant plus facile et urgentes à prendre que la France va assurer très prochainement la présidence de l'Union Européenne:

- ↳ L'amélioration de la connaissance de la vitesse par le conducteur et aussi par les passagers : avertisseur de dépassement de la vitesse autorisée ; meilleure visibilité, par tous, du compteur de vitesse ; homogénéité de position de l'aiguille sur le cadran, comme c'est le cas pour les montres ; expérimentation des boîtes noires.

- ↳ La limitation, par construction, de la vitesse maximale des voitures à 130 km/h, avec une très faible marge de tolérance.

- ↳ L'alignement de l'Allemagne sur les autres pays pour la limitation des vitesses à 130 km/h sur autoroute.

En dehors de ces deux premiers points urgents, de nombreux autres points sont à améliorer, dont les principaux sont:

- ↳ le laxisme de certains tribunaux envers les conducteurs qui ont créé des accidents. Les peines requises par les procureurs ne sont absolument pas dissuasives. Nous demandons que les peines de prison requises soient conformes à ce que prévoit la loi et qu'il ne soit pas donné de permis blanc.

- ↳ le manque de rigueur vis à vis des multirécidivistes, dont beaucoup conduisent sans permis: l'un le 25 avril a tué un piéton en plein jour à Orléans et ne s'est même pas arrêté. Pour ce type de conducteur, la confiscation du véhicule -prévu par la loi- est strictement nécessaire, ainsi qu'un suivi par la police.

- ↳ l'amélioration de la formation des conducteurs : permis probatoire pour les nouveaux conducteurs, meilleure prise en compte de la sécurité des usagers vulnérables dans l'examen du permis de conduire et dans l'examen du BPCASER.

- ↳ la création d'une police spéciale, uniquement affectée au contrôle du respect de la loi par les automobilistes, sans d'autres tâches du genre accompagnement de transports exceptionnels, ou enquêtes de circulation.

- ↳ le contrôle du respect des droits et de la vie des usagers vulnérables (piétons, cyclistes...)

- ↳ l'impossibilité de faire annuler des procès verbaux d'infraction par des personnes haut placées, car ceci est contraire à l'égalité des citoyens devant la loi.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de notre haute considération.

**Pour le Président - Le Vice-Président
Jacques ROBIN**

Lettre à Monsieur Jean-Claude GAYSSOT du 30 mars 2000

Monsieur le Ministre,

Dans la présentation récente que vous avez faite du bilan des accidents de la route 1999, vous avez souligné, en particulier, les progrès qui devaient être faits dans le bouclage de la ceinture de sécurité par les passagers arrière, cette faible utilisation de la ceinture arrière étant responsable d'un fort pourcentage de tués. C'est aussi notre avis, et nous avons remarqué depuis une dizaine d'années, dans les enquêtes REAGIR ou dans les compte-rendus d'accidents de la presse, que dans beaucoup d'accidents, les passagers avant étaient ceinturés et saufs, tandis que les passagers arrière, non ceinturés, étaient tués.

Fort de cette constatation, nous nous sommes livrés, à l'occasion, à l'interrogation des passagers arrière, sur les raisons de la non-utilisation de leur ceinture, alors même que lorsqu'ils sont à l'avant ils la bouclent.

Les réponses ont été que lorsqu'ils bouclent leur ceinture à l'arrière, ils se sentent "emprisonnés", "enfermés", "serrés". Ils mettent en cause le fait que la ceinture les plaque dans le tiers latéral, alors que s'il y a un seul ou deux passagers arrière (cas le plus fréquent), ils ne peuvent plus utiliser la moitié de la banquette comme ils le font lorsqu'ils ne mettent pas leur ceinture. Ils éprouvent également des difficultés à extraire la boucle suffisamment hors de la banquette pour boucler et déboucler facilement leur ceinture.

Pour remédier à ces défauts, qui sont en grande partie la cause de la non-utilisation de la ceinture, nous vous

suggerons d'imposer aux constructeurs de voitures ayant trois feux arrières (c'est la majorité), d'une part d'installer deux points de bouclages supplémentaires au milieu de la banquette, afin que lorsqu'il n'y a qu'un ou deux passagers arrière, ils puissent bénéficier de la moitié de la banquette, d'autre part, que toutes les boucles arrière disposent d'une longueur d'attache qui les sorte très largement de la banquette, afin qu'on puisse facilement boucler et déboucler la ceinture.

Un autre élément qui intervient dans le défaut de port de la ceinture est le mauvais exemple donné auprès des jeunes par les forces de police, qui en France, ne mettent jamais leur ceinture, sous le prétexte que pour eux ce n'est pas obligatoire pour les missions urgentes. Or avec les ceintures actuelles qui équipent l'avant des voitures, leur bouclage et leur débouclage est maintenant aussi rapide que de desserrer le frein à main, ou de tourner la clef de contact.

Une circulaire du Ministre de l'Intérieur serait bienvenue, qui stipulerait que pour les forces de police le port de la ceinture bien que non obligatoire est fortement recommandé de façon générale.

Je vous remercie de toute l'attention que vous pourrez porter à ces deux demandes.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le Président
Philippe LAVILLE

Communiqué de presse adressé aux journaux par la Ligue Contre la Violence Routière le 5 Mai 2000

La Ligue Contre la Violence Routière a pris connaissance du durcissement des contrôles des automobilistes, annoncé par le ministre des transports pour le troisième week-end prolongé. Elle désapprouve la recherche d'un résultat limité à quelques jours, car seule une politique durable des contrôles du respect de la loi peut habituer les automobilistes à la prudence: les opérations courtes ne sont pas pédagogiques. Nous désapprouvons d'autre part le terme de répression qui est constamment employé dans le domaine de la sécurité routière, alors qu'il s'agit uniquement, comme dans d'autres domaines de faire respecter la loi, au bénéfice de tous. La Ligue Contre la Violence Routière, demande que pour permettre des contrôles suffisamment nombreux de vitesse et d'alcool, un audit soit lancé sur les tâches demandées aux forces de police et de gendarmerie, afin de les alléger d'autres tâches dont l'utilité est sans commune mesure avec le carnage routier.

La Ligue Contre la Violence Routière a listé, dans son dernier bulletin, une quarantaine de points d'amélioration possible, dont par exemple:

- ↳ limitation à 130 km/h, par construction, de la vitesse possible des voitures.
- ↳ suppression de la possibilité de faire "sauter" les PV, par une catégorie de personnes haut placées.
- ↳ obtenir la transparence des instructions données par les ministres à la police et à la gendarmerie.
- ↳ requérir pour les responsables d'accidents graves, des peines dissuasives.
- ↳ instituer le permis probatoire pour les jeunes conducteurs, car ils sont responsables d'une très grande partie des accidents avant l'âge de 25 ans.
- ↳ réaliser les contrôles de façon aléatoire, dans le temps et dans l'espace, tant en ville que sur route ou autoroute.

La presse s'est faite écho en mai et juin 2000 de l'indignation des français face au "manque d'agir" du gouvernement et aux insuffisantes sanctions prononcées par les tribunaux. Ces prises de position de la presse montrent clairement que la majorité des français demandent plus de sécurité et que le problème se situe bien au niveau des ministères et des pouvoirs publics qui ne donne pas à ses représentants la consigne écrite claire, réitérée et courte : "je vous demande d'appliquer la loi".

Nous reproduisons ci-après un extrait de l'article de Pierre GEORGES paru dans "Le Monde" du 10 mai dernier au sujet de l'annulation décidée par la Cour de Cassation, présidée par Paul GOMEZ, de la condamnation prononcée par la Cour d'Appel d'Aix en Provence pour "mise en danger d'autrui" concernant un automobiliste qui roulait à 211 km/h, un jour de grande circulation.

Avec tout le respect dû aux magistrats de la Cour de Cassation et à la fameuse autorité de la chose jugée, disons, et c'est un euphémisme que ces magistrats ont, à tout le moins, roulé à côté de leur code. Qu'ont-ils arrêté en effet ? Qu'un automobiliste contrôlé à plus de 200 km/h sur l'autoroute ne mettait pas en danger la vie d'autrui. Qu'il convenait donc de casser la condamnation prononcée à l'encontre du chauffard sur ce chef d'inculpation par une Cour d'Appel.

Sans doute ont-ils estimé en pur droit, que la qualification retenue, n'était pas la bonne ! Ou, qui sait que l'autoroute étant déserte à l'heure du pré-décollage, le chauffard ne menaçait guère que lui-même ! Peu importe. C'est un arrêt absurde. D'une absurdité totale, même légale. Tous les chauffards pris en flagrant délit le soutiennent d'ailleurs ; ce n'est pas la vitesse qui tue, jamais. C'est l'autre, toujours l'autre. Un chauffard seul au monde est un être doux, inoffensif, libre de mener, de conduire sa vie, et sans dangerosité ! jusqu'au moment où...

A oser, on proposerait aux magistrats de la Cour de Cassation, une petite projection vidéo comme celle imposée, parfois sur les bords des routes, aux fous du volant. Ils verraient alors. Et ils en seraient plus que bouleversés, édifiés sur les ravages de la vitesse et les conséquences sanglantes de leur introuvable mise en danger d'autrui.

Dire la loi, c'est d'abord protéger la société. Et en ce domaine, la protéger de ce que, sans excès de mot, il faut bien appeler le crime de route. Qu'il est parfaitement criminel de rouler à plus de 200 à l'heure sur autoroute ! Oui, à cette vitesse là, une voiture est une bombe et déjà l'arme du crime contre autrui ! Oui, chaque week-end, y aurait-il un gendarme derrière chaque radar, les cinglés du volant se ramassent à la pelle. Et leurs "autrui" aussi !

Le droit est respectable, sauf à être à ce point prodigieusement désincarné, droit pour le droit et non pour l'homme. Est-ce si loin de Garches la Cour de Cassation, qu'ils ne puissent y aller en délégation dans cet atelier de réparation des hommes nos magistrats, constater les conséquences tragiques de la jurisprudence routière, ces vies et ces corps à jamais brisés ? (...)

"Le Monde" du 10 mai 2000

La Cour d'Appel d'Aix avait précédemment déclaré :

Que rouler à une pareille vitesse un jour de grande circulation comme peut l'être un jour de période estivale a une heure particulièrement fréquentée alors que (...) les trois voies de circulation étaient utilisées, exposait indiscutablement les autres usagers de l'autoroute à un risque immédiat de collision nécessairement de nature, eu égard à cette vitesse à entraîner sinon la mort à tout le moins des blessures graves.

Selon un avocat à la Cour de Cassation : on peut avoir un comportement irresponsable sans pour autant créer un risque réel, un danger immédiat et direct. Il ne suffit pas d'avoir un comportement illégal, il faut un élément supplémentaire. L'article 223-1 du code pénal, qui définit le délit de mise en danger d'autrui, sans faire cette distinction prévoit une condamnation à un an d'emprisonnement et à une amende de 100.000 F.

Le Figaro du 6 mai 2000

Que notre pays qui se fait une si haute idée de lui-même, que notre État prescripteur incontinent, que notre police la plus dense d'Europe, que notre réseau autoroutier et routier tant vanté, que notre soumission si pusillanime au "principe de précaution", que tout cet appareil protectif au service de sentiments si édifiants aboutisse à ce que huit mille de nos compatriotes soient chaque année écrabouillés sur la route et que des dizaines de milliers d'estropiés ajoutent chaque année leur lamentable contingent à la centaine de milliers d'handicapés dont la vie fut saccagée par la voiture, tout cela passe l'entendement !

Je ne vois rien de si humiliant pour un peuple, ses élites, ses mœurs et ses lois que ce massacre.

D'un côté, que de larmes versées pour telle tornade venue du ciel, et contre quoi nous ne pouvons rien, et, de l'autre, que d'accoutumance ou de résignation à cette calamité nationale qu'il ne tient qu'à nous de réduire. Un scandale : la France est un des trois pays d'Europe où l'auto tue le plus !

Je n'ajouterai pas mon grain de sel aux controverses. Je vois, comme tout le monde, que s'y rencontrent des passions irrépressibles attisées par des intérêts considérables. Le plus sage est de s'en tenir à quelques données désormais irrécusées : un accident sur deux est occasionné par la vitesse, un sur trois par l'alcool.

Or, de la nécessaire discipline, nous sommes toujours bien éloignés. Et d'abord parce que les règles touchant à la voie publique ne sont pas assez contraignantes. Et que leur transgression est insuffisamment sanctionnée. La police et les tribunaux ont la main trop légère.

**Extrait de la chronique de Claude IMBERT
"Un massacre ordinaire"**

Le Midi-Libre du 12 juin 2000-07-10

Toute la publicité pour vendre des voitures est fondée sur ce basculement de la réalité dans la fiction.

Le machisme y règne en maître, la vitesse est la règle, la taille de la cylindrée est grotesquement confondue avec la taille du sexe du chauffeur, et le nombre de soupapes au nombre de fois qu'il peut remettre le couvert. La publicité automobile n'a jamais fait l'économie d'être le plus grossier flatte-cons. Ce qu'il y a de pire chez l'homme y est encouragé : la conviction que le plaisir s'achète, le désir de passer devant l'autre, le mépris du danger quand ce n'est pas soi qui risque d'en être victime. Tout est fait par la sécurité du chauffeur, rien n'est jamais dit ni fait pour la sécurité du monde extérieur à la voiture. Piéton ou hérisson, la publicité ne vous conçoit que comme des empêcheurs de faire le Paris-Dakar entre Bastille et République. Les campagnes de la Prévention Routière coûtent cher, très cher. Et pourquoi on ne les ferait pas financer par les constructeurs de voitures ? Et pourquoi on ne vend pas les voitures avec la mention obligatoire écrite en gros sur le capot : "rouler provoque des accidents graves", ou encore "conduire nuit gravement à l'intelligence" ?

Pendant les derniers week-ends, on a vu augmenter considérablement le nombre d'accidents. Difficile de ne pas rapprocher ces chiffres du nombre d'entrées de Taxi 2. Près de neuf millions de spectateurs pour un clip de deux heures destiné à encourager les chauffards et à vendre des 406 Peugeot. On y brûle les feux, on y double en triple file, on y fonce dans les sens uniques, et on y traite les Asiatiques de niakoués, ce qui en dit long sur le respect humain qui anime le scénariste.

Le cinéma français, qui a fait de Luc Besson le président du Festival de Cannes, devrait se méfier. Qu'on ne vienne pas pleurer si, après ça, on transforme les salles de ciné en pompes à essence. Et qu'on ne s'étonne pas si, un jour ou l'autre, le Festival de Cannes ne servira plus qu'à élire la 406 voiture de l'année.

**Extrait de l'article de Philippe VAL,
dans Charlie-Hebdo du 24 mai 2000**

Avec 570 tués en 1999 pour 8,8 millions d'habitants et 4 millions d'automobiles, les routes suédoises sont les plus sûres du monde. Un bilan qui est le résultat d'une politique draconienne menée depuis plus de trente ans.

Car en 1970, 1.300 Suédois mouraient sur les routes alors que le parc automobile ne comptait que 2,5 millions de véhicules.

Les limitations de vitesse adoptées en 1979 - 100 km/h sur autoroute, 90 sur les nationales et 50 en ville - influencent manifestement la courbe décroissante des accidents de la route. Depuis deux ans, la plupart des municipalités imposent même les 30 km/h - jusque là réservé aux sorties des écoles - sur l'ensemble des zones urbanisées. Les résultats se font déjà sentir : les accidents sont très rarement mortels à cette vitesse.

Plus que partout ailleurs en Europe, on ne plaisante pas avec le volant en Suède car les amendes et les peines sont très lourdes en cas d'infraction. Pour l'alcool (responsable d'un quart des accidents mortels), les conducteurs qui outrepassent significativement le taux autorisé de 0,2 g/l sont passibles de deux ans d'emprisonnement avec obligation de suivre un traitement de désintoxication. Par conséquent, l'écrasante majorité des Suédois qui sortent décident, à l'avance, de qui conduira et ne boira pas une goutte pendant la soirée. Si les beuveries du samedi soir existent, le chauffard du samedi soir est, en revanche, un spécimen inconnu.

Les pouvoirs publics ont décidé d'intensifier leurs efforts. Depuis deux ans, un projet de loi baptisé "Objectif 0" est ainsi à l'étude (...)

Extrait de "Objectif Zéro en Suède"

Marie-Laure LE FOULON

Le Figaro du 5 mai 2000

Le journal des médecins "Le Généraliste" a fait paraître une réponse du Docteur Odile ARNAUD (Ligue Hérault) à l'article paru précédemment intitulé "Le syndrome Gaulois". Ci-après quelques extraits de cette réponse :

"... Vous placez la route comme personnage principal. Cela tend à supprimer la responsabilité des usagers et des décideurs, alors que la route est conçue et fabriquée par ces décideurs. Vous parlez ensuite des belles voitures puissantes. La encore, ce n'est pas la route qui décide, mais les constructeurs, et la puissance de l'argent que cela implique.

Vous évoquez ensuite la répression. La sécurité routière est la seule "branche" où lorsqu'on veut faire appliquer la loi, on parle de répression. NON (...) il s'agit de prévention.

Vous abordez également le problème -énorme et catastrophique- de l'alcool. Nous souhaitons que les probabilités d'être contrôlé soient telles que les conducteurs, certains de subir un contrôle et d'avoir à payer, se comportent mieux sur les routes."

Le Généraliste du 9 juin 2000

LA VIE DES ASSOCIATIONS DÉPARTEMENTALES

Et les activités dans les départements

ALPES MARITIMES

La "Lettre aux adhérents" d'avril 2000, donne un aperçu photographique des interventions de Martine BELLANGER et de son équipe, dans les écoles. Le thème essentiel était l'utilité de la ceinture de sécurité : la petite voiture rouge, contenant nounours, lancée contre la bordure montrait la différence entre la situation "attaché" et la situation "non attaché". Puis Copain (le chien) a raconté qu'il n'avait pas apprécié, au début, la farce qu'on lui a faite de l'attacher avec un harnais à la ceinture de sécurité dans une voiture, mais a compris après, qu'il ne risque pas de se blesser ni de blesser quelqu'un, en cas d'accident.

Le journal "petites nouvelles des maternelles" rapporte : "Nous avons eu la visite de deux dames dans notre école. L'une était une représentante de la Ligue Contre la Violence Routière, c'est à dire qu'elle passe dans les écoles pour expliquer à tous les petits enfants tout ce qu'il faut faire ou ne pas faire lorsqu'on est en voiture avec papa ou maman".

Dans ce même département des Alpes Maritimes saluons l'initiative intelligente de la D.D.E. qui a placé en bord de route des panneaux : "la vitesse ne vous aime pas".

FINISTERE

A Brest, le 30 mai 2000, le collectif "Arrêtons le massacre sur la route" a organisé une manifestation au centre ville. Une voiture accidentée, sur laquelle une banderole était déployée, a parcouru la ville, tandis que les adhérents des diverses associations de collectif distribuaient les questionnaires et les autocollants aux passants et aux commerçants. Environ 500 personnes sont venues, incitées par le temps "vivifiant", assister aux différentes activités de la journée.

Les pompiers ont procédé à la désincarcération d'un blessé virtuel dans une voiture. Les 22 comédiens de la troupe "Aurore" ont évoqué des événements marquants d'une vie puis se sont allongé à terre, puis ont rappelé les causes courantes des accidents, vitesse, alcool, imprudence.

Dans son édition du 31 mai 2000, Ouest France a fait un tour d'horizon rapide du problème de l'insécurité routière, et a terminé par la supplique que la majorité des français crient, mais sur laquelle une très grande partie des destinataires fait preuve d'une étrange surdité : "Et les procureurs sont invités à requérir les peines les plus strictes contre les infractions".

HAUTE SAVOIE

La Ligue Contre la Violence Routière a coorganisé, avec le District, la MAIF, les enseignants et d'autres organismes, la campagne "piétons en liberté" qui se déroule pour la cinquième année consécutive et dont le but est d'éduquer les enfants à se déplacer à pied. Cette année, une affiche a été réalisée à destination des automobilistes, ainsi qu'une carte postale : "Papa, Maman, n'écrase pas mon copain !"

Dans une interview à la presse, Monique LAMANT, présidente de l'association départementale de la Ligue, a fait le point très complet des buts de la Ligue et des cibles prioritaires.

"Manifeste pour la vie" est une association qui vient de se créer en Haute-Savoie (présidente : Cécile GABOS), à la suite de l'accident qui a coûté la vie à Sébastien VUATOUX. "Nous ne voulons plus, nous ne pouvons plus vivre dans la peur du samedi soir, dans l'attente du téléphone quand nos jeunes ne sont pas rentré. Nous ne voulons plus que nos enfants disparaissent au petit matin dans un accident de la route, brisant leur vie à tout jamais (Dauphiné Libéré, mai 2000)".

HAUTES PYRÉNÉES

L'action organisée le 5 mai 2000 par Catherine KESSELS-FORMON présidente départementale de la Ligue en collaboration avec l'association des paralysés de France, s'est déroulée au péage autoroutier de Tarbes-Ouest tout au long de la journée.

Un des messages était de désanonymiser les chiffres : les tués ont, avaient, un nom : sur un panneau avaient été portés tous les prénoms des personnes tuées en 1999 et des 14 tuées depuis le 1^{er} janvier 2000.

Un arrêt de dix minutes était proposé aux automobilistes pour remplir un questionnaire et signer une charte demandant aux autorités d'agir en matière de contrôle pour sanctionner la délinquance routière.

Dans son interview à la Dépêche du midi, Catherine KESSELS-FORMON mettait l'accent sur le fait que "dans de nombreux domaines l'État applique le principe de précaution, mais ce principe est ignoré dans le domaine de l'insécurité routière".

Une conférence débat a été organisée par la Ligue fin mai 2000 à LANNEMEZAN au cours de laquelle sont intervenus Paul MEYER, Catherine KESSELS-FORMON, André ABADIE et Monsieur et Madame GABAS. Cette dernière a rappelé l'accident où ses deux enfants ont été tués *"La personne qui a tué nos enfants se rendait à Pau. Il était parti en retard de chez lui. Il roulait donc très vite. Nos enfants allaient à l'école en mobylette. Mon fils était très prudent. Il allait doucement. Quinze ans ont passé et c'est toujours la même douleur. Tous les jours on y pense. Après le drame il a fallu se battre. Le chauffard disait que c'était les enfants qui avaient coupé la route, et que ce n'était pas sa vitesse qui était à l'origine du drame. Ça a été très dur. Il y a eu aussi des pressions. Heureusement, il y a eu un procès que l'on a gagné. On continue à vivre pour notre fils qui a 21 ans et notre dernier qui a 13 ans. On survit pour eux"*.

Ces deux opérations des Hautes Pyrénées ont été très fortement relayées par la presse.

HÉRAULT

Intervention en école primaire

Le 18 mai 2000, Odile ARNAUD, présidente de l'association départementale de la Ligue de l'Hérault a organisé une conférence débat devant les enfants de l'école primaire de CLARET. Elle a abordé successivement les conséquences et les causes principales des accidents, mais surtout des moyens de réduire leur gravité :

↳ Effet d'un choc sur le cerveau, et conséquences (paralysie, problèmes mentaux...), d'où l'utilité de

porter un casque si l'on circule à cyclomoteur ou à vélo.

- Effet sur le cou : atteinte de la moelle épinière (paralysie...) d'où la recommandation de réduire les vitesses des véhicules.
- Effet sur le thorax : il contient le cœur, d'où la nécessité de boucler la ceinture.
- Effets de l'alcool, même en dessous du seuil de 0,5 g/l : jugement altéré, réflexes allongés...
- Porter des éléments rétro réfléchissants pour être vu "entre chien et loup".

Le "Midi Libre" souligne que les enfants "ont prêté beaucoup d'attention".

Manifestation du 3 mai 2000 à Montpellier.

La Cible était clairement affichée : la banderole "Monsieur le PRÉFET : Arrêtez le massacre !" a été portée par une centaine de manifestants en descendant la rue Foch pour rejoindre la Préfecture.

La manifestation, organisée par la Ligue Contre la Violence Routière et l'Association Française des Traumatismes Crâniens a utilisé un arsenal de moyens efficaces pour frapper les esprits : masques blancs et vêtements blancs des manifestants, marche silencieuse, roulements de tambour, chants à capella, dépôt de gerbe à la préfecture, handicapés en fauteuil roulant.

Des silhouettes noires au bord des routes.

Jean-Pierre GIRAUD est l'initiateur de cette opération, après que son fils Fabrice 15 ans fut tué en décembre 1998. Fabrice était descendu du car et traversait la chaussée, il a été écrasé par un camion dont le chauffeur doublait une autre voiture, sur les zébras de l'îlot central. Dans le cadre de l'associations "Spirale", et la grande barge, Fabienne MARTINEZ obtient 5000 F de budget "Label vie" et participe avec Jean-Pierre GIRAUD à la réalisation de 80 silhouettes noires qui seront érigées en mai 2000 en bordure des routes de l'Hérault, avec l'aide de la D.D.E et de divers organismes.

Au delà de l'aspect spectaculaire, Jean-Pierre GIRAUD souligne "qu'il faut que les politiques prennent leurs responsabilités, que la justice prononce de véritables sanctions contre les chauffards, que les assurances arrêtent de jouer double-jeu en couvrant ceux qui ont commis des accidents pour payer le moins possible".

Monsieur Francis LEURENT nous a quitté le 9 juillet 2000. Il avait été l'un des fondateurs de la Ligue Contre la Violence Routière de l'Hérault, et lutté avec énergie. Il avait souffert dans sa chair, ainsi que les siens des drames de la route. Tous les membres de l'Association s'associent par la pensée pour soutenir sa famille.

ILLE ET VILAINE

La "Route des jeunes" a organisé, dans quatre discothèques de l'Ille et Vilaine, le samedi 6 mai 2000, une opération de lutte contre l'alcool au volant. Cette opération a mobilisé 18 personnes de cette association. Elle consistait à proposer un contrat de confiance aux gens qui arrivaient : ils étaient invités à donner leur clef de voiture, qui leur était rendue à la sortie, après un test à l'éthylotest. La Ligue Contre la Violence Routière a aidé financièrement cette opération. Elle s'était déroulée antérieurement dans quelques autres départements, avec un accueil variable des autorités préfectorales : très efficace en Maine et Loire, très réservé en Ille et Vilaine et dans le Gard.

INDRE

La Nouvelle République du 16 mai 2000 consacre un article intéressant à l'association départementale de la Ligue. L'association de piéton créée en 1984 à la suite de l'accident mortel d'un enfant se transforme en 1987 en association départementale de la Ligue Contre la Violence Routière.

L'interview de Jean-Luc AUGAY fils du fondateur de l'association, et de Daniel HILLION Président actuel portait entre autres sur les demandes de pistes cyclables lors des dernières élections, et sur le danger spécifique à la région, du à l'absence de clôture gros gibier le long de l'autoroute A20.

LOIR ET CHER

Une manifestation de quatre associations dont la Ligue Contre la Violence Routière a été organisée à Blois le 30 mai 2000 rue Porte-Côté. Initialement, l'autorisation demandée concernant la rue Denis Papin, car répondant mieux aux buts poursuivis. La municipalité a beaucoup tardé à donner une autorisation qui n'a d'ailleurs par retenue le site proposé.

Dans une interview à la Nouvelle République, Jean-Luc CARL président départementale de la Ligue, souligne que ce retard est révélateur d'une politique qui met l'accent sur le tout automobile.

Malgré le petit nombre de participants, la circulation a été perturbée par une distribution de tracts et par une proposition de signature d'une pétition par les automobilistes.

LOIRE ATLANTIQUE

Une soirée débat très réussie a été organisée le 4 mai 2000, par l'association départementale de Loire Atlantique sur le thème "de la liberté à la responsabilité, quelle éthique pour une route plus sûre". Les intervenants étaient : Claudine GUÉGUEN et André DENEUVILLE (C.E.T.E.), Maître FABRE-LUCE et Geneviève JURGENSEN.

MOSELLE

Un rassemblement de 8029 personnes était souhaité à METZ : c'était ambitieux, mais Gérard JAGER et Jean-Yves LAMANT ne reculent pas, en général, devant la difficulté. Il y eu seulement environ 170 personnes.

Cette action a néanmoins permis de fédérer tous les acteurs de la sécurité routière, de faire la une de France 3 le soir, et de rencontrer le directeur de cabinet du Préfet. Déception par contre : la presse locale ne s'est pas manifestée.

En ce qui concerne l'assemblée générale du 2 avril 2000, de l'association départementale de la Ligue, le Républicain Lorrain a largement fait écho des points essentiels : rappel de la demande de mise en place d'un permis probatoire pour les jeunes, application de la loi en écartant les passes-droits et en sanctionnant justement ceux qui, par leur comportement mettent un danger la vie des autres.

Radio France Régionale et France Info ont interviewé Jean-Yves LAMANT le 5 mai 2000, ainsi que France 3 le 6 mai 2000. Dans les deux cas, les questions posées concernait notre opinion sur la mobilisation "exceptionnelle" annoncée par Monsieur GAYSSOT. Les réponses de la Ligue ont été : demande d'une police spécialisée, de boîte

noires sur les voitures, d'un permis probatoire pour les jeunes, des contrôles plus nombreux, plus fréquents.

RHÔNE

L'association départementale de la Ligue du Rhône a organisé le samedi 27 mai 2000 une manifestation à Lyon, au cours de laquelle, une gerbe a été déposée devant le monument des Droits de l'Homme (parc de la tête d'or). Une liste de noms de victimes de la route a été lue.

A cette occasion, Michèle GONON, présidente, a adressé des courriers aux Préfets, Députés, Maires, dont nous reproduisons ci-après quelques extraits :

"Dans le pays de la DÉCLARATION des DROITS de L'HOMME, le principe élémentaire du DROIT à la VIE et à l'INTÉGRITÉ PHYSIQUE n'est pas respecté. Pour lutter contre le carnage, il faut mobiliser des combattants.

Nous REFUSONS la banalisation de cette violence meurtrière. Les Français n'accepteraient dans aucun autre domaine que des milliers de délinquants soient totalement libres. Pourtant, sur la route, 2 fois sur 3 la victime n'est pas en cause. Nous avons des CODES, nous avons des LOIS, FAISONS-LES RESPECTER. Nous avons les OUTILS, que les RESPONSABLES s'en SERVENT.

Nous voulons que les obligations du Code de la Route soient respectées et que la force publique les fasse respecter. Nous attendons que la Justice, par ses jugements rappelle en permanence le niveau de responsabilité des conducteurs et la gravité des fautes."

(Suivent les mesures demandées pour faire diminuer le nombre de tués et de blessés : limitation de vitesse par construction, boîte noire, obligation du port de la ceinture pour tous, sans dérogation...).

La manifestation a fait l'objet d'un passage de trois minutes sur France3 le soir.

Lu pour vous

"Conseils aux jeunes CONDUCTEURS et aux moins jeunes" :

Plaquette de 19 pages, produit par l'association "La Prévention Routière". Ce document est tout à fait remarquable de pertinence, d'exhaustivité et de clarté. Pour en distribuer largement, n'hésitez pas à en demander au correspondant de la Prévention Routière de votre département, ou au siège de la Prévention Routière à Paris (6 avenue Hoche - 75008 Paris). Le fascicule traite entre autres du comportement, de l'alcool, des drogues, des piétons, des cyclistes, des distances de sécurité, de la conduite sur autoroute.

Recommandations pour les aménagements cyclables : CERTU - LYON - 150 F, 107 pages.

Ouvrage balayant tous les aspects des aménagements pour l'utilisation du vélo. Les principes de bases qui y sont contenus correspondent globalement à ceux développés dans le "Guide des pistes cyclables non dangereuses" de la Ligue. Des chapitres supplémentaires concernent le stationnement, le vol, la construction de la chaussée etc ; ce qui rend ce document très précieux pour les ingénieurs.

Aménagements cyclables : charte départementale des Pyrénées Atlantiques F.F.T.C. (Fédération Française de Cyclotourisme) - 108 pages.

Document très clair et très imagé, d'une grande qualité. Traite en majorité les aménagements de rase campagne, ce qui est normal puisqu'il concerne le cyclotourisme.

Quatre guides sont donc maintenant disponibles sur les aménagements cyclables : les deux ci-dessus, le Guide de la Ligue Contre la Violence Routière et le Guide de l'association des départements cyclables (B.P. 1802 - Chambéry). Ces quatre guides sont globalement homogènes dans leurs principes.

Nous saisissons l'occasion pour vous informer que nous avons reçu de très nombreuses félicitations pour la qualité du "guide des pistes cyclables non dangereuses" de la Ligue et quelques rares détracteurs, ce qui est normal quand on défend en premier lieu la sécurité, on dérange quelques uns.

Ils ont dit, ils ont fait

Mention : Gérard MILLER sur France 2

Lors de l'émission hebdomadaire de Michel Drucker, Gérard MILLER a évoqué les actions de la Ligue Contre la Violence Routière et a montré un exemplaire du dernier Pondération. Ce soutien de Gérard MILLER faisait suite à un entretien qu'il avait eu avec Chantal PERRICHON, vice présidente de la Ligue.

Mention : Louis SCHWEITZER P.D.G. de Renault a déclaré (le Parisien du 9 mai 2000)

"Je suis favorable à ce que l'on impose des contraintes en matière de pollution de limitations de vitesse... Je suis le seul président d'un groupe automobile qui le dise, parce que je le pense ! Faire semblant que la pollution, les accidents de voiture, les embouteillages n'existent pas, c'est opter pour la politique de l'autruche, et c'est une vue à court terme. A long terme, il faut que la voiture soit utile, et pas nuisible à la population. Si non, c'est l'industrie automobile elle-même qui en fera les frais".

Malus : Raymond FORNI : excès de vitesse

L'express du 22 juin 2000 rapporte que Monsieur FORNI président de l'Assemblée Nationale a été contrôlé en excès de vitesse en Suisse : 140 km/h sur une route à 80 km/h. Il a été condamné à une amende assortie d'une interdiction de circuler sur le territoire helvétique d'un mois

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 - chez Martine ELOI - 5 rue Bourdin - 60890 MAROLLES
ORNE : Julien PICQUET - 37 Rue du Parc - 61150 RANES - Tél. : 02.33.39.40.44
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 : Louis HOFFMANN - Maison des Associations L.C.V.R. - 6 Rue d'Ingersheim - 68000 COLMAR - Tél. : 03.89.23.64.12
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 - chez P. AUGAY - 7 Rue Ampère - 36000 CHATEAUROUX - Tél. : 02.54.22.02.53
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 Antérieu - 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 Vêran 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 - 102 rue Abbé Grégoire 38000 GRENOBLE - 04.76.84.66.41
LOIRE : Gérard THIOLIER - 106 B, Rue de la Richelandière - 42100 SAINT-ETIENNE
RHÔNE : Michèle GONON - Chez Karine RIVET - 70 Boulevard des Brotteaux - 69006 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 : Christine POINSOT - 2 Rue des Rouges Gorges - Les Costes Rouges - 12850 ONET - LE - CHÂTEAU - Tél. : 05.65.42.21.63
HAUTES-PYRÉNÉES : Catherine KESSELS-FORMON 37 Chemin Artigala - 65200 MONTGAILLARD - Tél. : 05.62.91.59.55 - Fax. : 05.62.91.56.08
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 - Maison des Associations - 1 Rue du Coetlosquet - 57000 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, Jean-Luc CARL, Francine CICUREL, Aline ISSAYKINE, Geneviève JURGENSEN, Jean-Yves LAMANT, Philippe LAVILLE, Annie LE BOTLAN, Jean-Claude LLOBERES, Michel MATHIEU, Paul MEYER, Gérard PÉTIN, 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, Paul MEYER, Geneviève FUCHS, Gérard PÉTIN.

Président : Philippe LAVILLE
Tél. + Fax 01.69.44.48.79

vice-présidente : Chantal PERRICHON
Tél. 01.44.27.52.29
(chantal.perrichon@lip6.fr)

vice-président : Jacques ROBIN
Tél. + Fax. 02.97.75.20.43
(jacques-marie-robin@wanadoo.fr)

Secrétaire Générale : Odile VAN HÉE
(ovanhee@club-internet.fr)

Trésorière : Annie LE BOTLAN

Membres du Bureau : Geneviève JURGENSEN
Jean-Yves LAMANT,
(jylamant@club-internet.fr)

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 - Territoire de Belfort) 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 - Tel. : 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 : _____

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).