

Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



Photo d'un passage piéton prise dans un des nombreux pays européens qui utilisent cette ligne avancée

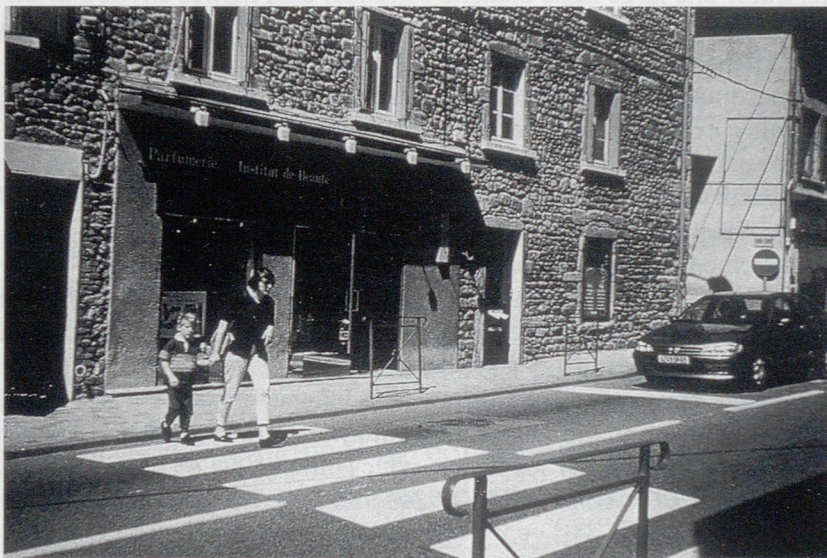


Photo d'un des passages-piétons de Brignais (Rhône) : ville pilote

Les véhicules s'arrêtent à cinq mètres environ, car la ligne est bien visible (continue et large). Ce recul dégage bien la visibilité mutuelle entre le piéton qui traverse et l'automobiliste qui doublerait imprudemment la voiture arrêtée (suite page 2).



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

novembre - décembre 2000 - N° 46

Sommaire

Éditorial	3
Témoignages	4-5
Comité Interministériel de Sécurité Routière du 25 octobre 2000	6
Lettre d'engagement des candidats aux municipales 2001	7
Annexe à la lettre des candidats aux municipales 2001	8-9
La vie des associations départementales.....	10-11-12-13
Présidents d'association départementale, adhérents, vous avez quatre messages.....	13
Questions écrites des parlementaires aux Ministres	14-15
Informations sur les autres associations.....	15
Lu pour vous	16-17-18
Intervention de la Ligue dans les médias nationaux	18
Associations départementales	19
Conseil d'Administration et Bureau National, Délégués Régionaux et Bulletin d'Adhésion	20

Photos de couverture

Le 4 janvier 2001, un piéton a été tué à Lyon par une voiture doublant une première voiture qui s'était arrêtée pour laisser le piéton traverser. C'est un accident typique, souvent mortel, dont les causes (en plus de la vitesse excessive) sont connues de tous : le manque de visibilité entre le conducteur de la deuxième voiture, et le piéton, caché par la première voiture arrêtée. La solution, est également connue, elle est mise en œuvre dans la plupart des autres pays européens, mais pas en France: tracer une large ligne blanche continue, cinq mètres environ avant le passage piéton, afin que l'automobiliste qui a prévu de s'arrêter le fasse cinq mètres avant le passage piéton, dégageant ainsi toute la visibilité, pour le piéton et le deuxième automobiliste.

Une centaine de piétons sont tués tous les ans sur des passages-piétons, cela vaut bien la peine que l'on s'y penche. La municipalité de la ville de Brignais a expérimenté et adopté depuis plusieurs années, avec succès, une telle signalisation (voir rapport du CERTU de 1999 sur ce sujet, il comporte, à titre d'exemple, une dizaine de photos prises dans différents pays européens). Le groupe de travail inter-associations, présidé par la Ligue et la Prévention Routière, s'est également penché sur ce sujet en 2000, et a souhaité la généralisation de cette ligne avancée continue.

En France, la solution officiellement proposée par les textes est pour l'instant une "ligne d'effet" mais qui est seulement "tiretée", alors qu'une ligne d'effet comparable a une ligne stop rappellerait bien aux conducteurs qu'ils doivent s'arrêter là si un piéton s'engage (ou si le feu est rouge, s'il s'agit d'un carrefour à feu), de la même façon qu'ils doivent s'arrêter à la ligne blanche si un panneau stop la précède.

Notons que la convention de Vienne prévoit d'ailleurs qu'une telle ligne continue peut être utilisée dans plusieurs cas.

Si vous demandez cette signalisation au maire (par écrit), informez-le qu'en attente d'une officialisation de cette signalisation, la solution réglementaire, prévue par les textes, pour l'utiliser, est qu'il sollicite simplement l'autorisation de la D.S.C.R. (*Ministère de l'Équipement - Grande arche - 92055 La Défense Cedex*).

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE - 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 LIGUE. EST MEMBRE DE LA FEDERATION EUROPEENNE DES VICTIMES DE LA ROUTE (F.E.V.R.)

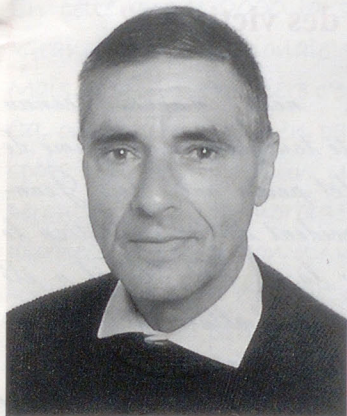
Directeur de la publication : Jacques ROBIN -

Comité de rédaction : O. ARNAUD - J. L. CARL - G. JURGENSEN - J. LE FÈVRE - C-M LAURENT - P. LAVILLE - F. LOCQUENEUX - Ch. PERRICHON - G. PÉTIN - 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



En août 98, Mariane, 6 ans, avait été tuée à la suite d'un accident au cours duquel un motocycliste, roulant largement au-dessus des 70 km/h autorisés à cet endroit, avait percuté la voiture de son père. Un an plus tard, une longue conversation téléphonique avec sa mère m'avait fait sentir que celle-ci était dans le désespoir le plus profond. Je lui avais indiqué l'existence de groupes de parole. Il y a quelques jours, elle m'a rappelé pour m'informer de la date du procès, enfin fixée après de longues péripéties, et me dire que dans quelque temps, après la dernière réunion de son groupe de parole, elle serait prête à participer au combat de la Ligue...

Au début de janvier, le magazine Auto-Plus a publié les résultats d'une traque que ses reporters ont effectuée en suivant plusieurs ministres dans leurs déplacements : consternant. Notre ministre des transports se distingue par plusieurs infractions graves, franchissement de feux rouges et excès de vitesse. Et, interrogé par la radio et la télévision, les seules excuses qu'il a trouvées furent : "ce n'est pas moi, c'est mon chauffeur", et "souci d'efficacité".

La presse en a fait ses choux gras, et Jean-Claude Gayssot a dû recevoir un certain nombre de lettres lui faisant part de l'indignation de leurs signataires. Mais jusqu'à présent aucune déclaration de sa part n'a manifesté la moindre "repentance".

Si depuis le mois de mai 2000, on enregistre une diminution du nombre des tués qui s'est traduite sur l'année entière par un modeste moins 5 %, largement insatisfaisant au regard de l'objectif de moins 50 % en cinq ans annoncé par le ministre en novembre 1997, c'est que l'intense campagne menée à la fois par les associations et les pouvoirs publics, et surtout le renforcement des contrôles, tout insuffisant qu'il reste, ont commencé à porter leurs fruits. Ce qui montre que lorsqu'on y met quelques moyens, la sécurité routière peut progresser.

Mais après la révélation des incartades du ministre, les campagnes des pouvoirs publics et celles des associations, resteront-elles crédibles ? Il est à craindre que Jean-Claude Gayssot ait lui-même sapé d'un seul coup tout ce qu'il venait seulement de commencer à faire. Le 12 décembre dernier, il était tout fier d'annoncer à un groupe de responsables administratifs et associatifs qu'il avait fait passer le budget de communication de la sécurité routière de 27 millions de francs en 1997 à 80 millions pour 2001. Dans de telles conditions, ces 80 millions ne seront-ils pas de l'argent jeté par les fenêtres ?

Pour notre part, nous ne baisserons jamais les bras, parce que contre la mort absurde qui frappe tous les jours, nous avons choisi la vie. Mais nous aimerions bien que le ministre des transports, qui est le garant de la liberté pour chacun de circuler en toute sécurité sur le réseau routier, fasse clairement le même choix.

**Le Président,
Philippe LAVILLE**

Témoignages

Leur vie, d'un coup, s'écrit à l'envers

Vous ne les avez pas vus Monsieur,
Vous ne les avez pas vus Monsieur, les parents
d'Alexis que vous avez tué au volant de votre voiture
ce soir de novembre. Vous ne les avez pas vus, pas
plus que vous n'avez pu voir Alexis avec vos 2,5g
d'alcool dans le sang.

Quand ils sont arrivés, j'ai été frappée par la pâleur de
leur visage.

Grands, minces, jeunes encore, ils se déplaçaient avec
lenteur comme pour ne pas raviver la douleur de leur
corps.

Elle a parlé avec pondération.

Les sanglots repoussés donnaient à sa voix des
intonations douloureuses.

"Je sais qu'Alexis est mort. Je me dis : tu ne le reverras
plus.

La souffrance me domine, je voudrais mourir moi
aussi.

Le temps s'est figé. J'ai l'impression qu'il m'a
abandonnée".

Elle a parlé d'Alexis, de son chien. De ses joies. De ses
espoirs et ses projets.

De son avenir...

Et puis, le silence devant les photos.

"Toutes les nuits je fais le même cauchemar, je monte
des escaliers, je monte, je monte... et le matin je suis
anéantie".

Son mari est là. Silencieux. Immobile.

Il la regarde avec tendresse, dans ses yeux on voit le
désespoir de ne pouvoir lui apporter aucun réconfort.
Pourquoi faire des projets de vie, puisque Alexis,
l'enfant unique n'est plus là pour les partager.

Comment penser à l'avenir puisque ce fils de 17 ans
était leur avenir.

Comment penser à l'avenir, alors que le passé les
dévore et que leur vie, d'un coup, s'écrit à l'envers.

"Toujours je pense à Alexis. Tout est si pénible. Je ne
veux plus sortir, je ne peux plus sortir. J'attends... Il
ressemblait tellement à son père...)

La souffrance qui les recouvre tous les deux est
tellement oppressante que je voudrais pouvoir la saisir,
la porter quelques instants pour leur permettre de
respirer. Mais je suis là, idiote et impuissante, n'osant
pas mettre ma main sur la sienne tant j'ai peur de lui
faire mal.

Ghislaine

Pour nous, il est trop tard, faudra-t-il encore et encore des victimes ?

*Comme beaucoup d'autres, nous n'avons connu
Pondération qu'après avoir été touchés par un drame de
la route. Nous avons en effet perdu notre fils Jean-
Charles, 12 ans, dans un accident de la circulation le
14 février 2000. Ce matin là, à 7 h 30, il a été
renversé, par un véhicule alors qu'il allait rejoindre son
arrêt de bus. A cet endroit la limitation est à 50 km/h.
Le chauffeur qui a tué notre fils a déclaré qu'il roulait
à 45 km/h. Depuis quatre ans que mes enfants
prenaient le car à cet endroit et que j'y étais donc deux
fois par jour, je peux assurer que personne n'y respecte la
vitesse. C'est un carrefour très dangereux où il y a déjà
eu plusieurs accidents mortels. Jean-Charles y est la
troisième victime.*

*La perte d'un enfant dans ces conditions est dramatique.
Nous sommes des victimes non responsables. La famille
n'est plus la famille, la vie n'a plus de sens... Moi, sa
mère, je me sens responsable d'avoir laissé mon fils ce
jour là à son "arrêt de mort". Un quart d'heure après
l'accident mon mari était sur les lieux ; lui il a vu mon
fils sur son "lieu de mort". Nous n'avons pas les images
de cet endroit, qui est pour nous un passage obligé, et à,
chaque fois c'est très éprouvant d'y passer. Quelques
travaux y ont été faits mais la vitesse est toujours la
même.*

*Pour nous il est trop tard, faudra-t-il encore et encore
des victimes... encore et encore des familles dans la
douleur. Je connais cette douleur, au point tous les
matins de me reprocher d'avoir donné la vie à Jean-
Charles pour seulement douze années, et tous les soirs je
culpabilise encore en prenant un somnifère pour me
donner le droit de l'oublier contre cinq heures de
sommeil.*

*Nous aussi nous avons changé de camp, nous aussi nous
avons pris conscience de la vitesse. Faut-il payer si cher
pour comprendre ?*

Christine YOUINOU
12 décembre 2000

Et puis vous allez mettre cette si triste histoire dans un coin de votre tête, parce qu'elle dérange.

En cette année 2000 la sécurité routière a été déclarée "Grande Cause Nationale" par le gouvernement français. Mais la sécurité routière c'est quoi ?

Ça, on en parle ! On en parle même beaucoup ! On a les spots télévisés ; chacun y va de son avis : "pas assez percutants..., trop morbides...". Il y a aussi les grandes journées de prévention du week-end de Pâques ou autres, comme si la route ne tuait que ces jours là.

C'est bien d'en parler ; c'est très bien même ; mais, par moments, c'est trop. Après tout, ceux qui ont des accidents n'ont qu'à faire attention ; c'est LEUR problème ; ça ne ME concerne pas. Parce que moi, je conduis très bien ; je ne fais jamais d'erreur. LES ACCIDENTS, ÇA N'ARRIVE QU'AUX AUTRES !

Alors, on oublie ; on met ça dans un coin de sa tête parce que c'est dérangeant d'y penser ; d'ici que ça attire les problèmes.

Et puis, un jour, ça arrive ! Oh, ça peut être seulement un "petit accrochage" ; rien que de la carrosserie. Alors on y pense un peu. On se dit "tiens, finalement, j'ai fait une erreur" ou, plus souvent "cet abruti qui m'est rentré dedans, il aurait pu faire attention !". Mais on oublie vite : la carrosserie, ça se répare ! Et, après tout, ça n'arrive vraiment qu'aux autres !

Mais un jour, les autres ça devient soi-même. Et, ce jour là, c'est trop tard ; la vie bascule dans la douleur et le désespoir. Parce que c'est de ça qu'il s'agit : de douleur et de désespoir. C'est le handicap ou la mort qui surgit du bord de la route ; de cette route qu'on pensait inoffensive. Avec cet événement c'est non seulement la vie de la

victime qui est brisée mais aussi celle des membres de la famille, des amis ; on ne se remet pas d'un accident de la route, jamais ; ni la victime, ni l'entourage. Ça reste dans le corps et dans la tête. Et là, c'est comme une mort à petit feu. S'ensuit le cortège des "Comment ?", Des "Pourquoi ?" Et surtout des "Si..." ; ces "Si..." tellement pernécieux qu'on en arrive à penser qu'on peut encore changer les choses et qui vous rendent complètement fou. Puis vient le moment de la recherche de la responsabilité, qui, si elle n'est pas le fait de la victime, va encore briser une famille. Parce que cette responsabilité est bien lourde à porter ; parfois trop lourde à porter.

Vous allez me dire que mon histoire est triste ; malheureusement elle arrive à plusieurs dizaines de milliers de personnes, en France, chaque année. Des milliers de personnes qui s'ajoutent aux milliers des années précédentes : plusieurs milliers de vies et de familles brisées, enfoncées dans un gouffre dont elles ne ressortiront jamais. Jamais.

A la fin, si tout se passe "bien", vous finissez, comme moi, à écrire des choses qu'on vous rabâche à longueur de journée et que vous allez lire du coin de l'œil, si encore vous les lisez. Et puis vous allez mettre cette si triste histoire dans un coin de votre tête parce qu'elle dérange.

Et, après tout, les accidents ça n'arrive qu'aux autres...

Laure N.

(Laure a perdu sa mère dans un accident de la circulation en décembre 1998)

Interventions écrites du bureau national près des ministres et autres organismes

- ☞ **22 Août 2000** : Jacques ROBIN, vice-président, au Préfet de l'Hérault contre la campagne trompeuse "trois verres au maximum...".
- ☞ **22 Août 2000** : Jacques ROBIN, vice-président, au directeur de T.F.1 et au président du C.S.A. contre le mauvais exemple donné par un film où les acteurs ne mettaient pas leur ceinture.
- ☞ **17 novembre 2000** : Philippe LAVILLE, Président, au Procureur de Paris : dépôt de plainte contre Samy NACERY (acteur de Taxi et Taxi 2) pour son comportement dangereux reproduit dans sa vie privée.
- ☞ **27 novembre 2000** : Philippe LAVILLE, Président, au secrétaire d'État à l'industrie contre la suppression du train postal Paris-Besançon, et son remplacement par un transport routier.
- ☞ **Décembre 2000** : Philippe LAVILLE, Président, au Préfet de l'Aveyron et au Ministre de l'Intérieur, contre la lettre antidémocratique du Préfet de l'Aveyron adressée à la Présidente de la Ligue de l'Aveyron.

Comité Interministériel de Sécurité Routière (C.I.S.R.) du 25 octobre 2000

Le Gouvernement a décidé de maintenir le haut niveau de contrôles au bord des routes, engagé au printemps. (1)
Les nouvelles orientations du C.I.S.R. sont les suivantes :

Agir ensemble pour mieux comprendre les enjeux et les priorités de la lutte contre l'insécurité routière. Afin que s'établisse un dialogue constructif entre tous les acteurs, il est important que les interlocuteurs soient d'accord sur les éléments du débat.

- ☞ Un conseil national de la sécurité routière va être créé. (2)
- ☞ Publication mensuelle très rapide des chiffres d'accidentologie.
- ☞ Augmentation des moyens pour la recherche et l'évaluation.

Améliorer l'éducation et la formation à la sécurité routière

- ☞ Une attestation de première éducation à la route sera délivrée dès la fin de l'école élémentaire, pour valoriser l'enseignement reçu (maternelles et élémentaires).
- ☞ Les attestations scolaires de sécurité routière (5^{ème} et 3^{ème}) seront valorisées, afin que le niveau 2 (3^{ème}) soit pris en compte dans le permis.
- ☞ Le Brevet de Sécurité Routière ou un permis, sera nécessaire pour conduire un cyclomoteur.
- ☞ Des aides financières seront mises en place pour faciliter aux jeunes les plus en difficulté l'accès au permis de conduire, que certains passaient au service militaire.
- ☞ 230 inspecteurs de permis supplémentaires seront recrutés en trois ans. (3)

Poursuivre le renforcement de l'efficacité des contrôles et des sanctions et de la dissuasion qu'ils exercent.

- ☞ Sanctionner plus efficacement les infractions graves en respectant les droits des citoyens :
 - Améliorer le fonctionnement des commissions de suspension afin de mieux garantir les droits des contrevenants.
 - Les forces de l'ordre verront leur pouvoir de rétention de permis de conduire étendu aux excès de vitesse de plus de 40 km/h, en plus des délits liés à l'alcool. (4)
- ☞ Renforcer les politiques de contrôle routier.
 - Poursuite du renforcement des unités spécialisées de gendarmerie et de police nationale permettant de démultiplier les contrôles en milieu urbain et rural. (5)
- ☞ Alléger les tâches propres à ces contrôles pour permettre des opérations plus efficaces : nouvelle carte-lettre permettant un traitement des P.V. simplifiés, système automatique intégré à l'infrastructure...
- ☞ Expérimenter des sanctions pédagogiques, éthylotest antidémarrage ou boîte noire. "La répression pénale de ces comportements (vitesse, alcool) ne doit pas diminuer pour autant" (!?).

- ☞ Une politique pénale plus homogène pour lutter contre l'insécurité routière.

Renforcer la sécurité des infrastructures et des usagers les plus vulnérables.

- ☞ Une infrastructure au service de la sécurité. Un contrôle sera prévu pour les projets nouveaux pendant les études et les travaux, un autre avant la mise en service, un troisième 6 mois à 3 ans après.
- ☞ Les obstacles latéraux, (arbres, poteaux ...), qui constituent 30 % des tués du réseau national feront l'objet de règles d'implantation.
- ☞ Favoriser l'instauration de zones 30.
- ☞ Pour favoriser les déplacements à vélo, des dispositions dans le code de la route facilitant leur circulation seront prises.
- ☞ Limiteur de vitesse. "Afin d'inciter les conducteurs à modérer leur vitesse, la France a obtenu de ses partenaires européens que soit étudiée l'obligation éventuelle d'installation dans les véhicules légers, d'un limiteur de vitesse adaptable par le conducteur.

L'avis de la Ligue

- (1) *La réalité, c'est que les contrôles du printemps ont été momentanés et destinés plus à montrer la présence des forces de l'ordre sur le terrain qu'à être réellement efficaces.*
- (2) *Les voix des associations seront-elles vraiment entendues et suivies d'effets? Nous en doutons car les courriers adressés aux ministres et au Premier ministre ne reçoivent pas toujours de réponse. D'autre part, les associations ne reçoivent aucune copie des directives écrites par les ministres (intérieur, armée, justice, équipement) aux préfets et aux parquets. Nous notons qu'un des rôles de ce Conseil National sera de "commander des études" permettant d'améliorer la connaissance de la sécurité routière. Or on connaît le premier remède : faire appliquer la loi, et pourtant les autorités ne la font pas appliquer : les contrôles sont très insuffisants (ville et campagne), et la plupart des tribunaux sont indifférents à la délinquance routière*
- (3) *Nous doutons que ces mesures purement formelles, améliorent la qualité de l'enseignement et le comportement des jeunes conducteurs.*
- (4) *Sur ce dernier point, le ministre s'est gardé de préciser qu'il faudrait d'abord voter une loi, puis signer son décret d'application.*
- (5) *Si l'on n'allège pas certaines de leurs tâches, non indispensables (accompagnement de transports exceptionnels, garde de résidences, enquêtes de circulation, pistes de mini-voitures...) cela aura peu d'incidence sur les nombres de contrôles.*

Nota : Le texte complet des décisions du C.I.S.R. est disponible au siège et dans les associations départementales.

Ligue Contre la Violence Routière

15 Rue Jobbé Duval - 75015 PARIS

Madame la candidate, Monsieur le candidat,

La première des insécurités, la plus meurtrière des délinquances, c'est la violence routière. Tous les sondages d'opinion le prouvent : nos concitoyens n'admettent plus l'indifférence des élus à ce qui reste, de loin, la plus grande cause de mortalité chez les moins de trente-cinq ans.

Au cours du mandat qui s'achève, notre commune n'a pas été épargnée. Nous voulons que le mandat qui s'annonce, et qui sera peut-être votre mandat, soit marqué par une vraie intention et de vraies décisions pour la cause que nous défendons, décisions matérialisées dès le début du mandat.

Les méthodes pour combattre cette violence routière sont actuellement parfaitement connues, et les décideurs ne peuvent plus se prévaloir d'une ignorance de ces méthodes pour ne pas agir convenablement et obtenir des résultats.

Afin de renseigner nos concitoyens sur vos intentions, au cas où vous seriez élu maire, j'ai l'honneur de vous demander si vous acceptez de vous engager sur les objectifs exposés dans leurs grandes lignes ci-après, dans cette lettre, et dont les solutions possibles pour les atteindre sont données en annexe.

Restaurer la légalité en mettant les moyens et en ayant la volonté de faire respecter les limitations de vitesses et le devoir de céder le passage aux piétons qui s'engagent pour traverser, et sans encourager l'incivisme des personnes qui sollicitent la suppression de leurs amendes.

Instaurer, dans la plupart des quartiers des "zones 30" (vitesse limitée à 30 km/h) en commençant dès le début du mandat par les quartiers scolaires.

Libérer et protéger les trottoirs contre le stationnement : contrôles et empêchement matériel, et élargir les trottoirs si besoin.

Sécuriser intelligemment la traversée des piétons par les aménagements adaptés aux types de voies, notamment en assurant la visibilité.

Permettre aux cyclistes, y compris les familles, de circuler en sécurité, dans l'agglomération pour leurs déplacements quotidiens, et hors agglomération pour leurs loisirs.

Favoriser les transports collectifs afin de réduire le trafic automobile et de redonner plus de place aux piétons et aux cyclistes.

Favoriser l'éducation des enfants à la sécurité en aidant les écoles et en leur donnant les moyens financiers.

Contrairement à une crainte habituellement répandue chez les élus, la majorité des électeurs sont d'accord avec les objectifs exprimés ci-dessus. Si de votre côté vous êtes d'accord pour les accepter, je vous invite à contresigner cette lettre et à me la renvoyer : j'y serai très sensible, et j'informerai mon entourage de vos intentions.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

L'adhérent (ou le président départemental)
expéditeur indique ici son nom et son adresse

J'accepte les termes de l'engagement que vous me proposez.

Signature du candidat :

Solutions possibles pour atteindre les objectifs de sécurité en ville et aux abords.

Restauration de la légalité : faire respecter les limites de vitesses et le devoir de laisser traverser les piétons :

- ↻ Par des contrôles de vitesse dans les rues en ville : acheter des radars, solliciter les gendarmes et la police nationale, donner des instructions à la police municipale.
- ↻ Par des informations fréquentes et persévérantes dans la presse, dans les bulletins municipaux, dans les boîtes à lettres, sur les panneaux type "Decaux". Ces campagnes peuvent être menées en collaboration technique avec la Ligue Contre la Violence Routière.
- ↻ Par la présence de policiers municipaux dans les quartiers scolaires, localisés aléatoirement dans l'espace du quartier scolaire, selon les jours, pour verbaliser (ou donner des avertissements) les automobilistes qui circulent trop vite ou ne cèdent pas le passage aux piétons engagés (art 220 du code) (leur présence au milieu du passage-piéton n'est pédagogique ni pour les enfants, ni pour les automobilistes).
- ↻ Par le réglage de la vitesse de l'onde verte des feux, à moins de 50 km/h, et si possible à 35 ou 40 km/h : onde verte modérante (1)
- ↻ Par une politique affichée de ne pas faire sauter les procès-verbaux pour infractions et par des campagnes valorisant le civisme qui consiste à accepter normalement de payer le prix d'une inobservance de la loi.

Instauration de zones 30 : une zone 30 est un ensemble de rues où la vitesse est limitée à 30 km/h. Environ 75% des rues de la ville pourraient être en zone 30, c'est à dire toutes les voies de quartier, et certaines sections d'artères.

La première urgence est de réaliser - sans crainte de se tromper - des zones 30 dans les quartiers scolaires, dans un rayon de 300 m environ autour de chaque école ou collège. (Demander le dossier spécial "zone scolaire" [3] et les fiches techniques [2]).

Puis en deuxième urgence, des zones 30 dans les quartiers résidentiels et les quartiers de commerce.

Quelques aménagements, surtout aux entrées, inciteront les usagers à ralentir : îlot central, chicanes, écluse, plateau surélevé en carrefour ou en section courante, coussins (ils sont bien adaptés à la circulation des bus), ralentisseurs dos d'âne (si le trafic est supérieur à 3.000 v/j, c'est le trafic qu'il convient de réduire plutôt que d'enlever le ralentisseur), priorités à droite en carrefour (contribue efficacement au ralentissement), pas de passage-piéton (droit de traverser partout), avancées de trottoir de temps en temps, en particulier en carrefour... (demander affiches et documentation [1]). Une mallette pédagogique "zone 30" est disponible en prêt, dans chaque DDE.

Protection des trottoirs contre le stationnement :

- ↻ Action persévérante de contrôles et de sanctions des contrevenants.
- ↻ Protections matérielles des trottoirs dans les rues où la dérive est trop forte, et où les contrôles ne suffisent pas (se reporter à l'ouvrage du CERTU : "Protection des trottoirs contre le stationnement") (1).
- ↻ Revenir sur les officialisations d'autorisation de stationnement sur trottoirs, sauf si la partie de trottoir restant aux piétons est très large (au moins 20% de la largeur entre façade pour chaque trottoir, par exemple 3m pour chaque trottoir, si la largeur entre façade est de 15 m).

Sécuriser la traversée des piétons :

Dans les voies de quartier . Réalisation d'avancées de trottoir en carrefour, sans marquage de passages-piétons car ils constitueraient dans ce type de rue une contrainte non crédible et dangereuse pour les piétons, et seraient de ce fait en leur totale défaveur. Protéger matériellement ces avancées par des potelets.

Sur les voies artérielles :

- Réalisation d'avancées de trottoir au droit des passages-piétons jusqu'à cinq à dix mètres en amont.
- Protection matérielle de ces avancées par des potelets ;
- Réalisation d'un refuge au milieu des passages-piétons. Au besoin interdire le stationnement sur une courte section pour disposer de la largeur nécessaire, afin de maintenir 4 m à 4,20 m de chaque côté pour une circulation sécuritaire des cyclistes.
- Comme dans la plupart des autres pays européens, neutraliser par une large ligne de peinture, un espace de cinq mètres avant les passages piétons, afin que le piéton qui traverse soit sécurisé et visible.

Sécuriser la circulation des cyclistes :

Réalisation dans l'agglomération, d'un réseau cyclable, en commençant, par des liaisons qui paraissent les plus nécessaires, soit du fait des centres d'intérêts qu'ils relient, soit du fait des dangers que la situation actuelle fait courir aux cyclistes.

Un itinéraire cyclable doit être exempt de discontinuités, c'est à dire qu'il peut être constitué successivement par :

- ↳ Le long des voies artérielles : soit des pistes cyclables séparées du trafic par des zébras ou par les voitures en stationnement (pistes sandwich) ; soit des pistes sur trottoir large ou élargi ; soit aménagement de petites rues voisines.
- ↳ Sur les voies de quartier (classées ou non en zone 30) : soit des bandes cyclables, soit aménagements pour limiter la vitesse (dans ce cas il n'est pas nécessaire de réaliser des aménagements spécifiques pour vélos), soit circulation permise à contre sens pour les vélos dans les rues à sens unique, soit rue piétonne ou voie verte.

Réaliser, en dehors de l'agglomération, des itinéraires loisirs, en boucle ou en antenne, composés de voies classées "à priorité cyclistes", se raccordant au besoin à des pistes cyclables ou à des voies vertes. Solliciter pour cela la collaboration du Conseil Général qui gère les RD environnantes .

Pour les aménagements cyclables, (en agglomération ou hors-agglomération), consulter le "Guide des pistes cyclables non dangereuses" de la Ligue Contre la Violence Routière (3), ou les "Recommandations pour les aménagements cyclables" du CERTU (1).

Sécuriser la traversée de l'agglomération et les entrées

Vitesse en agglomération. Réaliser des aménagements jusqu'à obtention d'un ralentissement effectif à 50 km/h de tous les véhicules.

Entre-autres possibilités, les aménagements suivants contribuent au ralentissement :

- ↳ Bande centrale teintée (ocre, brique...) ou pavée bombée,
- ↳ Balises centrales en plastique : convient bien aux lignes droite des entrées d'agglomération,
- ↳ Îlot en entrée d'agglomération,
- ↳ Refuges au centre des passages piétons

Sécuriser les routes proches, en dehors de l'agglomération

- ↳ Réaliser un sentier praticable dans l'accotement, pour les piétons et les cyclistes. En cas de manque de place, buser le fossé, faire un mur de pied de remblai...
- ↳ Faire ralentir (bande teintée centrale, balises plastiques centrales...).

Subventions et moyens financiers (pour les petites communes) : Solliciter près de l'État, de la Région et du Conseil Général les moyens financiers pour lui permettre de réaliser certains travaux de sécurité.

Favoriser les transports collectifs : Le but est d'aboutir à une réduction du trafic et à un gain de place au profit des piétons (trottoirs) et des cyclistes (pistes cyclables). Ce but est obtenu en augmentant les fréquences de passage de bus, en prolongeant les horaires tard le soir, en faisant respecter efficacement les couloirs bus, en asservissant les feux rouges et en réduisant toute perte de temps (vente des billets etc.). Par contre, toute action de recherche d'une meilleure vitesse de croisière est très dangereuse.

Améliorer la sécurité des enfants :

- ↳ Attribution aux écoles d'un budget adéquat pour l'achat de documents pédagogiques et de matériel de sécurité (éléments rétro réfléchissants [3], matériel vidéo, fiches [3]...).
- ↳ Campagnes municipales pour la sécurité des enfants (sièges-auto, ...).
- ↳ Favoriser l'apprentissage de la ville sur le site, en grandeur nature, et en associant les parents d'élèves.

Accidents :

- ↳ Analyser les causes des accidents afin d'identifier d'éventuelles singularités.
- ↳ Crédibiliser la signalisation et assurer la visibilité des panneaux et des feux : feux ou panneaux cachés ou mal placés.

(1) Contacter le CERTU pour renseignements et documentation (tél. : 04 7274 5933 - fax : 5780)

(2) Contacter l'Institut national pour la sécurité des enfants, pour documentation (tél. et fax : 02 9775 2043)

(3) Dossier disponible à la Ligue Contre la Violence Routière (tél. : 01 4532 9100 - fax : 9101)

Voir également le site Internet de la Ligue Contre la Violence Routière: <http://perso.wanadoo.fr/lcvr>

La vie des associations départementales

Calvados

Stage de formation "la rue change... les conducteurs aussi".

Le dimanche 15 octobre 2000, les associations départementales de l'Orne et du Calvados organisaient une journée de formation. Une vingtaine de personnes y ont participé. Ce stage, avait pour objectif d'expliquer aux participants les différents aménagements urbains destinés à modérer la circulation dans les villes et les villages.

Éduquer les enfants c'est bien, éduquer les décideurs c'est mieux (Jean-Marie LEVERRIER, extrait de la "lettre aux adhérents du Calvados-Orne").

En 1988, le gouvernement a lancé une campagne auprès des enfants "Apprenons la Rue". Au travers de circulaires, il était demandé aux enfants des écoles primaires d'avoir "un comportement adapté et responsable de piéton, de cycliste et d'usager de véhicule automobile".

Cette campagne n'a eu aucun effet positif du fait que les enfants ne sont pas des adultes en miniature. Ce sont des êtres en plein développement, ils n'ont pas toutes les aptitudes des adultes et par conséquent, ne peuvent pas s'intégrer à un système qui est fait pour les adultes. L'enfant ne doit pas payer pour son immaturité, ce sont les adultes qui sont seuls responsables de sa sécurité.

L'échec de cette campagne aurait dû faire prendre conscience à nos gouvernants que si entraîner les enfants à leur survie dans notre circulation est nécessaire, ce n'est pas suffisant. Il faut aller au-delà de cette logique et ne pas négliger de lutter pour la sécurité des enfants à d'autres niveaux. Ils auraient dû comprendre qu'il faut définir une politique qui permet à l'enfant, tout en restant enfant, de ne plus se trouver dans des situations d'urgence. Ainsi il serait plus profitable de supprimer ou, à défaut, de neutraliser les dangers, plutôt que de les expliquer aux enfants pour qu'ils les évitent. (Exemple la traversée d'une rue).

Il n'en a rien été, et, en toute connaissance de cause, par souci d'effet d'annonce, le 25 octobre 2000, le gouvernement a récidivé en lançant cette campagne stérile qui devrait être validée auprès des enfants par une attestation symbolique. Malgré tous les échecs rencontrés jusqu'alors, nos gouvernants persistent à vouloir conformer l'enfant pour qu'il s'adapte à notre environnement routier.

Ainsi s'en va la vie...

Cette annonce politico-médiatique est une imposture qui veut masquer le manque de courage à mettre en œuvre une véritable politique volontariste de sécurité routière qui offrirait aux enfants, non pas une rue qui ne serait plus le ruban de bitume livré à la circulation automobile, mais autrement aménagée, redeviendrait l'espace social quotidien le plus immédiat, adapté au mode de vie de tous et de tous âges, surtout des enfants.

Rhône

Suite du Procès du Tribunal de Bourg-en-bresse. Nous rapportions dans notre précédent numéro le cas de Maxime 11 ans, tué par une automobiliste ayant 2,68 g d'alcool. La Ligue s'était portée partie civile.

Le procès s'est déroulé le 29 novembre 2000. Le procureur, Monsieur GUERIN requérait contre la délinquante 2 ans de prison dont 6 mois avec sursis, 3 ans d'annulation de son permis et 10.000 F d'amende. Le verdict a été : 2 ans de prison dont 18 mois avec sursis, 3 ans d'annulation de permis et 5.000 F d'amende. La Ligue a obtenu 5.000 F sur les 8.000 F demandés.

Nous ne sommes pas pour demander systématiquement des peines de prison, mais certains cas de forte culpabilité et de comportements extrêmes, le nécessitent.

Devant la clémence du verdict, Michèle GONON, Présidente de la Ligue du Rhône a fait appel de ce jugement, suivie par les grands-parents (les parents se sont abstenus pour éviter de donner l'impression que c'est "pour de l'argent"). Le parquet a suivi la Ligue pour interjeter l'appel. Audience en appel fin mars.

Observatoire de la Délinquance Routière. Le parquet a réuni cet observatoire le 27 novembre 2000. Les participants étaient procureurs, substituts, préfecture, forces de l'ordre, équipement. Michèle GONON de la Ligue, a exposé ses doléances et exprimé nos sentiments d'injustice : trop de classements sans suite, de peines dérisoires. Certains procureurs se montrent particulièrement sévères (Villefranche, Saint-Étienne). Le procureur général, organisateur désire une meilleure prise en compte des victimes par la Justice, il va transmettre ses orientations au Tribunal de Grande Instance, malheureusement comme la fait remarquer Michèle, "nous savons que chaque juge du siège fait ce qu'il veut".

Savoie et Haute-Savoie

L'année 2000 a été marquée par la fusion des délégations de Savoie et de Haute Savoie. Le siège est à Annecy avec un correspondant à Chambéry. L'assemblée Générale extraordinaire du 18 mars a entériné le projet de fusion.

L'exposition "qui a tué Nina ?" a été présentée deux fois : le 9 septembre à l'occasion de la Caravane Sécurité Routière, sur le parking d'Auchan et le 5 novembre au Forum des Associations. Cette exposition a également été utilisée par la Ligue de l'Isère lors du salon de l'auto à Grenoble

Bouches-du-Rhône



Chantal-Marie LAURENT
déléguée régionale Provence-
Alpes-Côte d'Azur

Chantal-Marie LAURENT, Françoise DEWAVRIN et leur équipe ont inauguré un moyen d'expression très parlant visuellement et médiatiquement. La nuit, lorsque le trafic est faible, sous la protection de la police, et équipées de gilets jaunes rétro-réfléchissants, elles peignent sur la chaussée une silhouette humaine aux endroits où s'est produit un accident mortel.

Le compte rendu ci après réalisé par Chantal-Marie LAURENT donne les détails de cette opération



Françoise DEWAVRIN présidente
d'association départementale des
Bouches-du-Rhône

↳ **Opération Silhouettes peintes sur chaussée:** les soirs des 4 et 28 décembre 2000 et le 1^{er} janvier 2001 des groupes d'adhérents armés de bombes de peinture blanche à séchage rapide et de silhouettes en carton (2 m), ont peint sur la chaussée l'empreinte des victimes des accidents graves (tués et blessés graves en l'an 2000) comme le font les policiers sur les lieux d'un crime! (*conseil de J.L. Carl : s'il pleut, à la place de la peinture, utiliser du plâtre qu'on saupoudre : ça tient bien.*)

Les journalistes de télé, de radios et de presse écrite se sont emparés de cette opération qu'ils ont remarquablement médiatisée. La parole nous a été amplement donnée et, à l'occasion des week-ends de fin d'année nous avons été sollicités pour donner des conseils de prudence et alerter les automobilistes.

Nous poursuivons cette opération en l'étendant à tout le département. L'idéal serait de peindre ses silhouettes très rapidement après la survenue d'un accident grave. Le matériel utilisé permet une utilisation rapide par n'importe quel adhérent à condition seulement de prendre pour les tagueurs les précautions de sécurité de rigueur : gilets jaunes rétro-réfléchissants.

Nous étudions la possibilité d'une action commune avec la DDE pour implanter des silhouettes debout sur les autoroutes périurbaines et d'inscrire cette action au PDASR pour en obtenir le financement.

↳ **Contacts en autobus.** Le 25 octobre, avec les associations du collectif "Arrêtons le Massacre"(UNAFTC, APF, Prévention Routière, AFVAC, Jeunes au volant, Alice et Opération Z), nous avons sillonné le département à bord d'un autobus bien repérable et nous nous sommes installés dans trois lieux fréquentés pour dialoguer

avec les passants. Nous leur avons proposé de s'engager à appliquer une ou plusieurs mesures de sécurité pour eux-mêmes ou pour autrui : boucler sa ceinture, attacher ses enfants en voiture, mettre son casque et l'attacher, respecter les limitations de vitesse en tous lieux, respecter les piétons et les usagers vulnérables, traverser avec vigilance les chaussées pour les piétons, respecter l'arrêt aux feux rouges et aux Stops, etc. Ces engagements ont donné lieu à des discussions et des informations, surtout quand un engagement était plus difficile qu'un autre. Le but était de prendre conscience que chacun peut y remédier et que ce ne sont pas toujours les autres qui causent des accidents. Cette opération a été financée par la Préfecture sur les fonds exceptionnels alloués aux associations.

↳ **Actions près des enfants.** Toute la semaine nationale de la sécurité routière d'octobre, Marie-Paule BROFIGA (adhérente de la Ligue) a animé un atelier avec les enfants des écoles de Pelissanne sur la nécessité de s'attacher en voiture et sur les dangers du chemin de l'école. Cette intervention fait suite à plusieurs autres à la demande des parents d'élèves et des enseignants de ce village qui se mobilisent, depuis plusieurs années, autour de la sensibilisation aux problèmes d'insécurité routière. Marie-Paule BROFIGA anime depuis longtemps, avec une compétence indéniable et une sensibilité militante, un atelier sur les dispositifs de retenue à destination des enfants dans les voitures, au sein de la Caravane Sécurité Routière du PDASR 13. Ses interventions ont fait école à tel point que la Ville de Marseille et l'inspection académique en ont intégré le contenu dans leur programme de formation et de prévention destiné aux enfants de maternelle.

Le 7 octobre a eu lieu à Hyères, une marche silencieuse à la mémoire de Laetitia DREYFUSS, 18 ans. Cette jeune fille a été tuée le 29 juin 2000 sur son scooter par un automobiliste qui a franchi un STOP.

Plusieurs centaines de personnes ont rejoint sa famille et ses amis, dont certains élus locaux et régionaux. Des roses blanches, offertes par le syndicat horticole du Var, ont été déposées sur le lieu de l'accident, proche d'un centre commercial très fréquenté en ce samedi après midi.

La presse locale a bien relaté l'événement avec des photos très représentatives, notamment une petite fille portant un panneau "on m'a volé mon papoué".

A l'issue de ce rassemblement une réunion des adhérents du Var présents s'est tenue pour faire connaissance. Les parents de Philippe TARDI, 12 ans, tué le 14 juillet 2000 par une voiture de la caravane publicitaire du Tour de France Cycliste nous ont rejoints. Nous espérons pouvoir créer bientôt l'association départementale.

Forum de La Sécurité Routière : Comment expliquer et modifier le comportement à risque de l'usager de la route ? Les 26 et 27 octobre la Ligue

Contre la Violence Routière était invitée à y participer.

Alphonse AZAÏS, (Ligue), a fait une intervention à la tribune pour témoigner des conséquences du drame pour les victimes, pour que ça n'arrive pas à d'autres. Il est le père de Florence CAUSSIL tuée le 4 décembre 1999 à Hyères, par un jeune homme de 28 ans avec 2 g d'alcool/litre de sang, qui a franchi un Stop en pleine ville. Florence laisse trois orphelins très jeunes dont un a été grièvement blessé dans l'accident.

La Ligue tenait un stand qui a été très visité. Le manifeste de la Ligue y a reçu beaucoup de signatures notamment de nombreux élèves participants du forum.

Articles dans Var Matin A l'occasion de la semaine sécurité routière Var Matin a rédigé plusieurs articles intéressants en liaison avec Chantal-Marie LAURENT, déléguée régionale Provence - Alpes - Cote d'Azur. Le journal a publié le témoignage de Patricia ARRIGHI dont le mari a été tué en plein village du BEAUSSET le 10 décembre 1998, par un automobiliste qui roulait à plus de 100 km/h.

Ce quotidien fait une large place à l'information des décisions des tribunaux en matière des poursuites pénales des auteurs d'accidents de la circulation. Chaque fois que la Ligue est partie civile ils sont présents et relatent l'audience. Ces articles font connaître les positions et propositions de la Ligue Contre la Violence Routière, ce qui nous vaut ensuite l'appel de victimes pour être soutenues.

Haut-Rhin

Le journal « L'Alsace » rend compte des propos de Georges BURKLÉ et de Daniel DEFFARGES (Ligue) sur le stand d'exposition du 25 octobre place des victoires à Mulhouse : "L'essentiel, c'est de changer les comportements. La conduite est devenue trop routinière. Même les conducteurs qui se disent chevronnés peuvent être dangereux... La plupart des infractions restent impunies, les contrôles étant rares et les sanctions peu appliquées.



Nouveau local. Au terme de sa deuxième année d'existence, l'association départementale de la Ligue des Alpes-Maritime s'est dotée d'un nouveau local qui vient d'être ouvert au 6 rue Saint-Véran à Vence.

Deux années au cours desquelles Martine BELLANGER (notre photo ci-dessus) a structuré une association dynamique qui se bat sur tous les fronts avec une équipe de bénévoles très efficaces. La "Lettre aux adhérents" est adressée tous les mois aux 80 membres de l'association.

Activités et médias. Les différentes activités de la Ligue dont certaines concernaient la semaine de sécurité routière d'octobre, ont été largement relayées par les médias.

Nice Matin (29-10-2000) rapportait dans ses colonnes les propos de la Présidente de la Ligue, au sujet de la démonstration de choc à 50 km/h réalisée à Nice par un cascadeur : "ce crash test visait à montrer au quidam de la rue, que l'accident peut être important sans nécessairement rouler vite. Plus d'un passager sur deux ne porte pas la ceinture dans les Alpes-Maritimes".

La Provence (25-10-2000). Quelques extraits des propos de Martine BELLANGER rapportés par le journal La Provence :

Estimez-vous que les pouvoirs publics ont fait ce qu'ils devaient faire en cette année 2000 ?

Il y a eu une intention politique mais dans la pratique on n'a pas donné les moyens nécessaires aux actions sur le terrain. Je ne pense pas que les problèmes de sécurité routière peuvent se traiter avec des moyens ponctuels mis en place au vu de bilans catastrophiques mais par des actions au quotidien qui réclament des hommes sur le terrain et des moyens financiers importants.

Les campagnes ne suffisent donc pas ?

Comment un gouvernement qui met 100 MF dans des campagnes peut-il lutter contre des constructeurs qui eux mettent 7 milliards dans la publicité pour tous les jours nous matraquer que leur voiture est la plus sûre ? Mais quelle voiture est sûre lorsqu'il y a un choc à plus de 50 km ? Pour moi il y a une contradiction entre la volonté affichée et la réalité.

Nice Matin (14-12-2000), au sujet des actions dans les écoles :

"Les jeunes, quelque soit leur âge, sont parfaitement réceptifs si on parle un langage clair et explicite, observe Martine BELLANGER. Les adolescents ne sont pas hermétiques à la prudence : il suffit de leur parler honnêtement, sans craindre de les heurter".

"Nous venons de recevoir l'accréditation du rectorat pour intervenir à nouveau dans les écoles en 2001".

La quasi-totalité des établissements élémentaires de Vence a ainsi reçu la visite de la Présidente et de son ... nounours : une peluche indispensable aux démonstrations pratiques.

Projet d'itinéraire vitrine. L'idée est séduisante : prendre une section de route assez longue (ex. : 150 km) et utiliser tous les moyens disponibles pour y faire respecter le code de la route. Puis voir le résultat après une année par exemple.

Ce plan implique de :

- ☛ Déclarer la guerre à la vitesse et à l'alcool (incitation, information, contrôles omniprésents).
- ☛ Obtenir l'adhésion des principaux acteurs et coordonner leurs actions.
- ☛ Informer clairement le public.
- ☛ Être crédible, concret, mesurer objectivement les résultats.

Si les résultats d'une telle opération sont probants, la méthode pourrait être appliquée à tout le département de l'Hérault, qui, rappelons le, est classé troisième département pour le nombre de tués.

La réalisation de ce projet d'itinéraire vitrine nécessite l'adhésion des autorités, et en premier lieu de la préfecture.

Vosges

Participation de Michel MATHIEU (Président de la Ligue des Vosges) à la réunion débat de l'association des familles du DURBION sur le thème : "jeunes et accidents de la route, arrêtons le massacre".

Interview de Michel Mathieu à l'Est Républicain au lendemain de l'Assemblée Générale de la Ligue : *"Quand on a perdu un être cher, militer, cela permet de rester debout. Nous voudrions que tout le monde prenne enfin conscience que ce genre de drame, ça n'arrive pas aux autres. Notre but n'est pas d'attirer la pitié, mais d'inciter les pouvoirs publics à faire beaucoup plus en matière de sécurité routière. La prévention est nécessaire mais ne sert à rien s'il n'y a pas de répression et de sanction. Ce triptyque est obligatoire. Nous souhaiterions donc des mesures fortes : la création des boîtes noires sur les voitures, la limitation de leur puissance et de leur vitesse. Nous voulons aussi l'application de sanctions plus lourdes"*.

Article dans la liberté de l'est : au lendemain de l'assemblée Générale de la Ligue : témoignage repris de Jacqueline MICHEL accidenté en vélo par un motard qui l'a percutée. Elle ne marche plus depuis le 10 septembre 1993 :

"Depuis ce jour là, la vie de Jacqueline s'est arrêtée. Le coupable a été jugé. Sa peine fut égale à celle infligée à un voleur de poule".

Christine FASQUELLE, dans sa lettre aux adhérents, fait le bilan de l'année 2000 : diverses manifestations lors de la semaine de sécurité d'octobre (radios, rencontres, manifestations), soutien aux riverains de la R.D. 21 à Pointis Inard pour réduire la traversée par les camions. Elle invite les adhérents à ne pas omettre d'aller faire leurs remarques écrites sur le projet de Plan de Déplacement Urbain de Toulouse.

Au lycée hôtelier de Toulouse, en collaboration avec la ville, les C.R.S. et les traumatisés crâniens, la Ligue est intervenue : Madame FOLIARD a animé l'atelier comportement : projection d'un film sur les conséquences des accidents : témoignages de victimes qui soulignent la bêtise qui est à l'origine de nombreux accidents et la différence de la qualité de vie après l'accident. La séance était précédée d'un questionnaire à remplir par chaque élève (1 élève sur 7 a déjà eu un accident grave, 50 % connaissent quelqu'un qui a eu un accident grave, 95 % sont conscients qu'après un choc crânien, on peut être handicapé à vie...) La synthèse du questionnaire rempli après la séance : 51 (sur 107) pensent que la séance modifiera leur comportement sur la route.

"Quelles décisions pouvez-vous prendre pour prévenir les risques d'accident ?" : 29 : être prudent et vigilant, 27 : limiter la vitesse, 21 : éviter l'alcool, 11 : respecter les règles, 5 : monter avec un chauffeur sobre.

En parallèle, les élèves ont effectué un travail de recherche sur l'élaboration de cocktails sans alcool (idée intéressante, à faire progresser, voir proposition D3, p.8 de pondération n°43)

Pyénées-Atlantiques

Le commando "sourire" de la Ligue a opéré à plusieurs reprises en octobre, une sensibilisation des automobilistes sur les stationnements abusifs : sur passage piéton, sur trottoir, etc... Des avertissements étaient déposés sur les pare-brises des automobiles. La République des Pyrénées et l'Éclair des Pyrénées en ont fait état dans leurs colonnes.

Échange de courrier entre le président Jean LE FEVRE et Anne-Marie IDRAC Présidente de "Mouvement Européen", à la suite du "sommet des citoyens" de Biarritz, Jean LE FEVRE a attiré son attention sur l'insécurité routière et l'indiscipline qui règne sur la route, dans certains pays, dont la France alors que d'autres pays obtiennent de bien meilleurs résultats.

Présidents d'association départementale, adhérents, vous avez quatre messages :

- ☛ Transmettez-nous votre e-mail si vous n'êtes pas encore sur notre liste : de cette façon vous recevrez des informations rapides.
- ☛ Indiquez-nous les noms des avocats dont vous avez été satisfaits : compétence dans le domaine des accidents, sérieux dans le suivi du dossier, bonne compréhension des problèmes des victimes.
- ☛ Notez, en commençant dès aujourd'hui les noms des tués par accident de la route depuis le 1^{er} janvier 2001, et durant toute l'année : cela nous permettra, par exemple le vendredi 28 décembre 2001 après-midi, d'organiser une action concertée devant chaque préfecture (forme à définir. Il faut : nom, prénom (c'est le minimum), et si possible âge et date de l'accident).
- ☛ Notre trésorière, Annie Le BOTLAN a annoncé depuis un certain temps qu'elle souhaitait passer le relais de sa fonction de trésorière. Nous recherchons donc une adhérente ou un adhérent pour occuper, au sein du bureau national le poste de trésorier, habitant si possible pas trop loin de Paris, où se tiennent les réunions du bureau national.

Questions écrites des parlementaires aux ministres

(Sauf précisions différentes, les réponses sont données par le ministre de l'équipement et des transports.)

Jacques BARROT demande de comparer l'accidentologie des routes à 2x2 voies et des routes à chaussée unique à 2 voies. Il demande que certains axes, en fonction de leur niveau de trafic et du nombre d'accidents soient mis à 2x2 voies, sans impliquer les caractéristiques autoroutières.

Réponse : Les accidents sont dus à une pluralité des facteurs : vitesse, alcool, intempéries, imprudence et bien sûr, l'infrastructure. Le taux d'accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus est de 13,4 pour les RN à chaussée unique à 2 voies (7m), de 10,5 pour les RN à chaussée unique à 3 voies (10,5 m), de 6,2 pour les routes nationales à chaussées séparées (2x2 voies). D'autre part, le pourcentage d'accident mortel est de 17 % sur les RN à chaussée unique et de 13 % sur les RN à chaussées séparées. On peut donc affirmer que les routes à chaussées séparées sont 2 à 3 fois moins meurtrières que les routes à chaussée unique. Sur les 22.000 km de RN, le kilométrage de 2x2 voies est passé en 9 ans (de 1991 à 2000) de 3700 km à 5000 km. (note de la rédaction de Pondération : et pourquoi n'envisagerait-on pas des routes à 2x1 voie, avec glissière béton au milieu, car maintenant les voitures n'ont pas tellement besoin de se doubler puisque toutes les voitures peuvent rouler largement à 90km/h et aucune n'a le droit de rouler à plus de 90 km/h).

Denis JACQUART transmet deux demandes de la Ligue Contre la Violence Routière de la Moselle : Créer une police spécialisée de la route, et mettre fin aux pratiques qui consistent à faire intervenir une personne influente pour annuler les PV.

Réponses : Les pouvoirs publics considèrent qu'il n'est pas utile d'ajouter une nouvelle catégorie de force de l'ordre à celles déjà existantes : la gendarmerie, la police nationale ou les C.R.S. sont aujourd'hui spécialisées dans le domaine de la sécurité routière et étroitement coordonnées sous l'autorité du Préfet. Il convient d'ajouter les agents des polices municipales auxquels la loi (15-04-99) a étendu la possibilité de constater les infractions.

En ce qui concerne les demandes d'annulation des P.V., une réflexion est menée au sein du gouvernement pour tenter de remédier à ce problème. Un premier élément de solution réside dans la nécessité d'automatiser totalement la chaîne contrôle-sanction, depuis le contrôle et la constatation de l'infraction, jusqu'à l'émission de la carte lettre.

Bernard BOSSON et Bernard ACCOYER demande quand sera pris le décret d'application concernant le dépistage des stupéfiants prévus dans la loi du 18 juin 1999.

Réponse du garde des sceaux (à M. BOSSON) et du ministre des transports (à M. ACCOYER) : "Le projet de décret a été transmis au Conseil d'État fin juillet 2000 et devrait être publié avant fin 2000. Compte tenu de la diversité des produits, le dépistage des stupéfiants est plus difficile à mettre en œuvre que le dépistage de l'alcool".

Jacques BASCOU appelle l'attention du ministre de l'Équipement sur la vente de détecteurs de radars de contrôle de vitesse dont la publicité vient par télécopie de pays limitrophes.

Réponse : Il est rappelé que l'article R242-2 prévoit une contravention de 5^{ème} classe pour toute personne qui aura mis en vente, placé ou transporté un appareil destiné à

détecter la présence de tels radars. L'appareil pourra être confisqué, ainsi que le véhicule.

Une action au niveau européen sera engagée si cela s'avère nécessaire, au vu des résultats des démarches entreprises avec les pays limitrophes.

Emmanuel HAMEL (même question de Serge MATHIEU). Suite à un accident frontal qui a fait trois morts, au moment du drame une des conductrices téléphonait et s'est déportée sur la gauche. Monsieur HAMEL demande au ministre s'il ne juge pas opportun d'interdire, comme dans certains pays européens, l'utilisation du téléphone en voiture circulant.

Réponse : L'article R 3-1 du code de la route exige que tout conducteur se tienne constamment en état d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent. Cet article s'applique entre autre à l'utilisation du téléphone et est sanctionnée par une contravention de 2^{ème} classe (230 à 1000 F)... J'ai demandé à mes services d'examiner l'intérêt d'un décret d'interdiction spécifique.

Emmanuel HAMEL au sujet des apnéïques, dont le sommeil est perturbé et qui, de ce fait sont moins vigilants le lendemain au volant : ne conviendrait-il pas de mieux les informer ?

Réponse de Madame La Secrétaire d'État à la Santé : Il est prévu de sensibiliser les médecins à la nécessité de faire le diagnostic, et de diffuser une information vers le grand public dans les années à venir.

Thierry MARIANI : souhaite savoir si les personnes décédées après le 6^{ème} jour après l'accident sont prises en compte dans les statistiques.

Réponse : Elles ne sont pas prises en compte directement, mais pour permettre des comparaisons internationales, il convient de multiplier par 1,057 pour avoir le nombre de tués à 30 jours. Pour tenir compte des décès au-delà de 30 jours, une estimation (INRETS) montre qu'ils sont aussi nombreux qu'entre 6 et 30 jours.

Michel TERROT : sur la sécurité des piétons : serait-il envisageable d'installer aux feux tricolores un radar qui se déclencherait automatiquement en cas d'infraction des conducteurs ?

Réponse : Oui c'est possible, le ministre de l'Équipement est favorable à des systèmes de contrôles automatiques à des endroits particulièrement dangereux, afin d'inciter l'usager à la prudence et au respect de la réglementation. Le développement de telles mesures nécessite une réflexion de la part des ministères concernés. Certains pays, entre autres l'Allemagne ont déjà recours à des dispositifs de contrôle automatique fondés sur l'analyse d'images numériques.

Jean-Claude BOIS s'étonne qu'on continue à utiliser des glissières de sécurité métalliques alors qu'elles sont dangereuses pour les motards.

Réponse : Aux endroits les plus dangereux pour les motocyclistes il est prévu de mettre en place des dispositifs de retenue adaptés. (Circulaire 99.68)

Marie-Jo ZIMMERMANN souhaite connaître le nombre de points retirés (par 100 000 h), pour l'année 1999 par département car des disparités existent.

Réponse : La moyenne nationale des points retirés pour 100.000 h en 1999 est de 4886 points. Le tableau de chaque département est donné dans la réponse, simplifions en citant les départements qui ont le moins de points supprimés (par 100 000 h) : 30, 32, 40, 48, 56, 62, 64, 65, 69, 73, 74, 81 et 97, puis ceux qui ont eu le plus de points supprimés (par 100 000 h) : 03, 14, 21, 25, 36, 37, 41, 44, 45, 50, 51, 58, 60, 82 et 90.

Serge MATHIEU rappelle que la décision d'immatriculation des cyclomoteurs n'est pas encore prise (même question de **Jean-Antoine LÉONETTI**)

Réponse : L'application de la décision a été retardée pour des raisons d'ordre technique. La date du 1^{er} janvier 2001 est fixée pour l'entrée en vigueur de l'immatriculation des cyclomoteurs neufs.. (NDLR : la date du 1^{er} janvier annoncée n'a pas été tenue).

Jean-Pierre FOUCHER souhaite connaître les mesures concrètes que le gouvernement entend prendre pour réduire efficacement les conséquences de la violence routière.

Réponse : amélioration de l'efficacité des contrôles et des sanctions, réalisation de campagne de sensibilisation application de la loi du 18 juin 1999

Christian KERT : les "pare-buffles" fixés sur le devant des 4x4 se développent de plus en plus, et comportent des parties saillantes.

Réponse : les "pare-buffles" non conformes à la directive européenne 74/483/CEE relative aux saillies extérieures sont interdits. Il convient toutefois de souligner qu'il n'est pas envisagé d'interdire tous les pare-buffles mais seulement ceux présentant des parties saillantes dangereuses.

Nota Rappelons que les trois derniers députés cités (*en italique*) font partie des 97 députés qui avaient signé en 1999 la saisine du Conseil Constitutionnel, contre la "loi sur la sécurité routière"(délit de récidive de grand excès de vitesse, et responsabilité du propriétaire en cas d'infraction où le conducteur n'a pas pu être identifié). Nous attendons de voir par leurs prises de position futures, si leurs dernières préoccupations sécuritaires sont sincères et pérennes.

Informations d'autres associations

La FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) part en guerre contre l'utilisation excessive des camions au détriment du rail.

En ce qui concerne la circulation à Paris, la FNAUT dénonce le manque de respect de la légalité en particulier dans les stationnements gênants (couloir bus, passages-piéton, pistes cyclables...). Elle a intenté une action en justice contre le préfet pour "carence dans l'exercice de ses missions. (contacts : Jean SIVARDIERE président national de la FNAUT, J.F. DENOYER FNAUT pays de Loire : intéressé par le suivi des accidents des camions).

L'ARVAC (Association pour le Registre des Victimes d'Accidents de la Circulation dans le département du Rhône) cette association a pour objectif :

- ↳ La connaissance de la distribution en nombre et en fréquence, des accidents, des victimes et de leurs lésions.
- ↳ L'évolution de ces distributions au cours du temps.
- ↳ Le rapprochement avec les données fournies par les forces de l'ordre. Sur ce dernier point les études ont permis de constater des différences très sensibles entre les chiffres (ARVAC : 25 Avenue François Mitterrand, case 24 - 69675 BRON Cedex).

Une jeune association deux fois récompensée.

Le 5 décembre 2000 au Sénat, en présence du ministre de l'économie solidaire, l'association "**La Route des Jeunes**" s'est vue décerner par le Centre National du Volontariat, le "Prix National du Volontariat". Cette association dont la Ligue Contre la Violence Routière a soutenu financièrement une action dans l'Ille-et-Vilaine, est exclusivement constituée de jeunes bénévoles âgés de 12 à 25 ans. Ils se consacrent, depuis leur fondation en 1999, à la prévention

de la conduite en état alcoolique à la sortie des discothèques et sont déjà intervenus dans une quinzaine de départements. Adhérente de la Ligue Contre la Violence Routière, la Route des Jeunes est actuellement en pourparlers avec notre association pour bâtir une action d'envergure courant 2001. Renault, Publicis et Carrefour se sont dits intéressés, et nous vous tiendrons naturellement au courant de ce qui pourra être fait.

Un livret de pièces de théâtre pour les 7-19 ans sur le thème de la sécurité routière, vient d'être édité par l'Institut National pour la sécurité des enfants (tél et fax. : 02.97.75.20.43), dans un programme d'actions du ministère de l'équipement et des transports (Sécurité Routière). Ce livret comprend deux comédies d'une vingtaine de minutes : "Anastase mauvais client", et "First - ou Premier sur liste supplémentaire -".

La Prévention Routière. L'association P.R. a assigné huit constructeurs et importateurs de cyclomoteurs pour mise sur le marché de modèles dont les caractéristiques contreviennent aux dispositions de l'article R.188 du code de la route (vitesse maximale 45 km/h .La ligue se porte partie civile auprès de la PR.

D.A.R.D (Développement des Alternatives de la Route pour Demain). Cette association milite pour "développer le ferroutage afin de diminuer les dangers de la route : Le train est plus sûr : 26 fois plus sûr ; moins cher pour la société : 5 fois moins cher ; moins polluant : 10 fois moins polluant ; plus économe : 3 fois plus économe en énergie..."

(Contacts : D.A.R.D : M. CATALANO - Le Basson, La Chataignière - 42320 CELLIEU - e.mail : cata@avo.fr

Lu pour vous

La jaune et la rouge septembre 2000 (revue des anciens élèves de l'école polytechnique) : article de Raymond H. LEVY président d'honneur de Renault.

Après avoir rappelé les avantages de l'automobile, y compris pour l'économie du pays, M. LÉVY constate que l'automobile : elle encombre, elle pollue, elle tue. *"... Et savoir qu'à chaque heure qui s'écoule, une vie est sacrifiée sur la route est intolérable. Comment donc sauver notre liberté indissociable aujourd'hui de la voiture, tout en respectant celle des autres, leur confort - et le nôtre -, leur santé - et la nôtre -, leur vie - et la nôtre ?..."*

Pour résoudre la nuisance provoquée par l'encombrement des villes par les voitures :

"Les réponses à ce problème sont multiples, et impliquent souvent des choix politiques difficiles. Notons seulement que le développement des transports en commun est une des réponses, sous la condition qu'il s'agisse là d'un véritable service public qui ne soit pas interruptible..."

... Enfin réduire la pénétration en ville de véhicules venant de la périphérie appelle le péage urbain. Nos élus savent tout cela : ne manque que l'action ; courage !"

Au sujet des accidents, M. LÉVY rappelle que les constructeurs d'automobile ont depuis 1969 créé le laboratoire d'accidentologie et de biomécanique, que les ingénieurs routiers *"multiplient les giratoires, développent le réseau autoroutier, luttent contre le maintien des obstacles fixes au bord des routes"*.

Restent les hommes : alcool, vitesse, indiscipline : *"... il est, me semble-t-il temps de mettre un terme à un désordre qu'aucune préoccupation électorale ne saurait excuser..."*

La Loi doit être appliquée : *"... C'est là leur devoir, sans lequel il n'y a pas de vie en société possible, et c'est le devoir de l'État de le leur imposer". "... Et je me demande avec inquiétude si l'automobile, ce merveilleux outil de bonheur et de liberté, ne nous encourage pas, par l'isolement dans lequel elle confine son conducteur et par la puissance qu'elle lui confère, allant même jusqu'à un véritable permis de tuer - que l'on considère seulement les peines dérisoires, au regard des malheurs qu'elles sanctionnent, qui frappent les conducteurs coupables d'homicides par imprudence ! - à oublier que, en même temps que des hommes libres, nous devons être aussi des citoyens"*.

Auto-moto novembre 2000. Un article intéressant de Yannick BOURDOISEAU sous forme d'interview de Jean-Yves LE COZ directeur du laboratoire d'accidentologie et de biomécanique P.S.A.-RENAULT entre autres sur les sujets :

↳ De la psychologie du conducteur. Si l'on veut agir préventivement, et ne plus se contenter de limiter les dégâts après un choc, il faut savoir ce qui, dans l'action du conducteur, entraîne ce choc. C'est le but de l'expérimentation en sécurité primaire, différente de celle appelée "active" qui ne concerne que le véhicule, sa tenue de route, son freinage, etc. On place des automobilistes cobayes dans des situations où ils vont avoir des accidents, soit dans des simulateurs, soit sur piste.

↳ Des enquêtes sur accidents : aujourd'hui, nous avons autour d'Évreux et d'Amiens des équipes de trois personnes qui interviennent sur place, en collaboration avec le SAMU et la police, dans les dix minutes qui suivent un accident : l'une s'occupe du véhicule, l'autre de l'infrastructure, la troisième, psychologue, va interroger les personnes impliquées et les témoins. Il ne s'agit pas de rechercher une responsabilité - c'est le rôle des forces de l'ordre - mais de définir les facteurs qui se combinent pour entraîner l'accident.

↳ Des messages de sécurité routière anglais et australiens : Est-ce efficace parce que les messages sont durs ou parce qu'ils sont répétés ? Je crois que les deux sont liés, même si le facteur essentiel, c'est la durée. La répétition est la base de l'éducation.

L'automobile Magazine (Septembre 2000) l'évaporation des P.V. a fait l'objet d'une étude de Claudine PEREZ du C.N.R.S. : environ 50 % des infractions routières (étude concernant un département du Nord) constatées par les forces de l'ordre ne sont jamais transmises à la justice. En ce qui concerne le point précis des excès de vitesse, 57 % des contraventions dressées par la gendarmerie ne sont jamais suivies de sanction. Ceci se rajoute au fait que les dépassements de moins de 20 km/h ne sont déjà pas verbalisés "pour ne pas engorger les services de contentieux". La contradiction est donc profonde entre discours et actes à l'heure où la vitesse excessive est considérée dans les discours officiels comme la première cause de mortalité routière en France (article de Tangi Quéméner - automobile magazine).

Guide des coussins et plateaux.

Ce guide vient d'être édité par le CERTU. On l'attendait, car ces deux aménagements surélevés répondent à un besoin impérieux : "contraindre matériellement les véhicules à ralentir, dans les rues où l'on ne peut, pour diverses raisons, implanter des ralentisseurs". Il faut vite l'acheter et l'offrir à votre maire !

Un coussin (initialement appelé coussin berlinois) est une surélévation qui ne règne pas sur toute la largeur de la voie : la largeur du coussin va de 1,75 m à 1,90 m et permet donc aux bus de passer sans être secoué en passant une paire de roues de chaque côté. Les voitures, par contre doivent passer au moins une roue sur le coussin.

Un plateau est une surélévation longue, (10 à 30 m, voire plus), avec une rampe d'accès à 5 % (moins pentée que les ralentisseurs) et d'une hauteur égale à la hauteur du trottoir moins deux centimètres. Du fait de la grande longueur, et de la rampe plus faible, les plateaux sont plus doux que les ralentisseurs, ils sont donc réalisables dans les voies supportant un trafic supérieur à 3000 v/j, contrairement aux ralentisseurs. Un plateau peut se faire en section courante, en carrefour, en sortie ou entrée de giratoire, en débouché d'une rue secondaire (surélévation du trottoir et de la piste cyclable longeant la voie principale).

(C.E.R.T.U. : Tél. : 04.72.74.59.59, prix 80 F, réduction 30 % pour 10 exemplaires).

Le bulletin de l'Ordre National des Médecins -

180 Boulevard Haussmann - 75389 PARIS CEDEX 08 - a consacré son numéro de juin 2000 à la sécurité routière. Il est remarquablement bien fait et nous vous encourageons à le lire. Citons un extrait de l'éditorial du professeur Bernard GLORIAN, président du conseil national de l'ordre : *"Il faut, pour commencer cesser de gloser sur des idées fausses derrière lesquelles chacun cherche à se disculper. Les jeunes accusent les vieux, réputés porteurs de tares incompatibles avec la conduite. Pourtant, statistiquement, ce sont eux les plus dangereux. Beaucoup de troubles mineurs de la vue, de l'audition, s'ils ne sont pas déterminants, constituent un facteur favorisant évident. La prise régulière de médicaments psychotropes dont nous sommes de gros consommateurs modifie notablement la vigilance et les réflexes et constitue une menace certaine et trop souvent négligée"*.

Les différents articles de la revue abordent tous les problèmes que doivent connaître les médecins généralistes et les militants de la sécurité routière : les enjeux, le manque de sommeil, les médicaments, l'aptitude à la conduite, les commissions médicales départementales du permis de conduire, les dispenses de port de la ceinture ("c'est de l'inconscience"), les

conducteurs âgés qui en réalité ne sont pas plus dangereux que les jeunes.

Vélocité (Revue de la FUBicy : Fédération française des Usagers de la Bicyclette reproduit dans son numéro de janvier 2001 la lettre suivante de Nicolas PRESSICAUD : **"Non à la systématisation des bandes"**.

Consultant en circulations douces notre expérience, issue de notre collaboration avec Nico Bouts, paysagiste néerlandais (Nord-Sud Vélos) nous a amené à considérer que le choix entre bandes et pistes cyclables doit se faire en fonction du contexte urbain desservi, de l'espace de voirie disponible, des vitesses automobiles, des volumes de trafic. Il n'est, par conséquent, pas raisonnable de décréter a priori que le recours à la bande cyclable est à privilégier. Conclure (de l'étude suédoise soulignant le nombre d'accidents cyclables aux intersections piste/chaussée) qu'il faut éviter de faire des pistes cyclables en ville et privilégier la bande est un peu jeter le bébé avec l'eau du bain.

La piste cyclable l'emporte encore sur le terrain.

Pour les 13 réseaux cyclables français les plus importants, on observe seulement deux cas où la part des pistes cyclables est inférieure à 25 % (Bordeaux et Nantes) et huit cas où elle est supérieure à 40 %, dont la "championne", Strasbourg, qui atteint même le record de 62 % de pistes cyclables. On peut aussi regarder la situation des Pays-Bas en ayant à l'esprit que les néerlandais sont des gens très pragmatiques qui modifient les choses et adaptent leurs façons de faire quand elles ne conviennent pas. En 1992, on y recense, en zone urbaine, 5500 km de pistes cyclables pour 1306 km de bandes cyclables, soit respectivement 81 et 19%. Quel français se sent capable d'aller leur dire qu'ils sont "mauvais", qu'ils auraient du faire plutôt pistes et bandes cyclables en proportions inverses ? "Faire de la peinture verte" ou assurer la sécurité des cyclistes ? Basé à Cergy-Pontoise, j'ai eu l'occasion d'étudier le réseau cyclable de cette agglomération : l'ensemble est très hétérogène et souvent de qualité médiocre ; notamment la majeure partie des bandes cyclables réalisées n'apporte pas le niveau de sécurité nécessaire.

Enfin, n'y a-t-il pas un risque à dire aux élus, aux techniciens : "privilégiez les bandes cyclables en ville ; c'est nettement moins cher que les pistes, le réseau se développera beaucoup plus vite". Il est alors à craindre que les villes, en obéissant à cette orientation, ne fassent un réseau "au rabais" et se contentent de "faire de la peinture verte" alors que la sécurité du cycliste aurait exigé de re-qualifier la voie et de créer, le cas échéant, des pistes cyclables.

Circuler (novembre-décembre 2000) : Revue de la Prévention Routière, extraits de l'article de Jean-Philippe ARROUET

Dans ce numéro, un dossier très documenté sur les nouveaux pouvoirs donnés aux polices municipales par la loi du 15 avril 1999 et les divers décrets d'applications sortis en 2000. Nous citons ci-après quelques extraits de ce dossier : "les policiers municipaux peuvent :

↳ Verbaliser la plupart des infractions au code de la route, concernant aussi bien le conducteur et ses passagers que l'état des véhicules ou le respect des règles de circulation. Une des avancées les plus spectaculaires : la possibilité d'effectuer des contrôles de vitesse au moyen d'un radar.

↳ Dépister l'alcoolémie, mais uniquement suite à une infraction. Les contrôles préventifs leurs sont interdits. Le contrôle par éthylomètre ou prise de sang reste, lui, réservé à la police ou à la gendarmerie...

... La loi donne aujourd'hui à ces agents toutes les cartes nécessaires pour combattre l'insécurité routière. A condition que les élus locaux, sous l'autorité desquels ils effectuent leurs missions, jouent le jeu.

Appériodique (Belge) septembre 2000 et **Apper-** novembre 2000.

↳ Un très bon article de notre ami Jean-Luc Carl sur "les" raisons des accidents : l'alcool, les kits cyclomoteurs, les infrastructures, etc, "... Il est plus facile de prêcher la bonne parole dans les écoles que d'installer une zone 30 km/h avec ralentisseurs et rétrécissements de chaussées..."

↳ "Piétons, les phares ne vous voient pas !" : un article de Willy DEVRIN sur l'insouciance des piétons qui marchent la nuit sur la route en pensant qu'ils sont visibles des automobilistes "Il existe des accessoires rétro réfléchissants qui s'illuminent sous l'effet des feux de croisement ou de phares. Alors, pensez à réfléchir !"

La D.S.C.R. et la Documentation Française viennent de faire paraître le fascicule "**la sécurité des poids lourds en 1999**". Citons quelques chiffres : nombres de tués dans des accidents de poids lourds : 1032 dont 85 piétons, 36 cyclistes, 96 motards ou cyclos, 707 voitures, 92 conducteurs de poids lourds, 12 passagers de poids lourds, 4 transports en commun.

Adresse de la Documentation Française - 29 Quai Voltaire - 75344 PARIS CEDEX 07).

Interventions de la Ligue dans les médias nationaux

En fin d'année 2000 et début 2001 Geneviève JURGENSEN porte parole de la LCVR est intervenue

↳ Mardi 5 décembre 2000 : sur France Inter et BFM à propos du projet de loi présenté ce jour-là par le RPR devant l'Assemblée nationale. Le projet de loi concernait la conduite automobile sous l'emprise de stupéfiants.

↳ Mardi 5 décembre 2000 : débat sur LCI (Jean-François RABILLOUD) à propos de l'influence des films et jeux vidéo mettant en scène des chauffards présentés comme des héros.

↳ Mardi 5 décembre 2000 : Réaction au même thème dans le n° 639 d'AUTO-PLUS.

↳ 21 décembre 2000 : la Ligue est sur France Inter dans l'émission de Patricia Martin "Alter Ego", de 10 à 11 h.

↳ 23 décembre 2000 : la Ligue est interrogée par *Libération* sur le bilan sécurité routière de l'année 2000.

↳ 29 décembre 2000 : sur le même thème, la Ligue est reçue pendant une heure par Radio Notre Dame et le réseau national des radios chrétiennes.

↳ 4 janvier 2001 : La Ligue est invitée par France Inter et Sud Radio pour réagir à l'enquête publiée par *Auto Plus* et montrant que le ministre des Transports et le Garde des Sceaux font conduire leur véhicule officiel en contravention permanente avec le code de la route.

↳ 14 janvier 2001 : La Ligue a été interrogée par France Inter, RTL, Europe 1 et BFM pour commenter l'annonce des progrès en sécurité routière : 400 tués en moins en 2000 par rapport à 1999.

Le communiqué de presse envoyé par la Ligue a été repris, lundi 15 janvier, dans *Libération*.

Dans ce communiqué de presse, la Ligue contre la violence routière "prend note du léger progrès enregistré par la sécurité routière pour l'année 2000. Ce progrès est dû à la mobilisation des associations réunies dans le cadre du collectif "arrêtons le massacre", à la sensibilisation des médias et à la mobilisation momentanée des forces de l'ordre après les week-ends meurtriers du printemps dernier". Le communiqué note ensuite que l'objectif de réduction de 50% en cinq ans est loin d'être atteint, et rappelle quelques-unes de nos revendications majeures : boîte noire, limitation de vitesse des véhicules par construction.

↳ 21 janvier et 23 janvier : sur Europe 1, BFM et Radio Classique, la Ligue réagit au sondage «Arrêtons le massacre/BVA» sur l'opinion des Français face à la violence routière.

1 - Normandie

CALVADOS : Philippe VAYSSETTE - 12 rue Doyen Barbeau - 14000 CAEN - Tél. : 02.31.93.19.34 (dorv7@club-internet.fr)
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 - 28 Rue de la Mailleraye - 76600 LE HAVRE - Tél. : 02.35.43.69.66

2 - Île-de-France

HAUTS DE SEINE : Philippe LAVILLE - 14 avenue des Palombes - 91260 JUVISY S/ ORGE - Tél. & Fax. : 01.69.44.48.79 (laville.phil@wanadoo.fr)
PARIS : Christine WEIL - 5 Bis Rue Moufle - 75011 PARIS - Tél. : 01.40.21.61.06 (levr@clubinfo.enpc.fr)
SEINE ET MARNE : Danielle GLISE - 29 Grande Rue - 77630 BARBIZON - Tél. : 01.60.66.42.42 - Fax. : 01.60.69.20.98 (saint.herem@barbizon-france.com)
YVELINES : Michel AUXENFANS - 26 Rue de Tourville A2 - 78100 SAINT GERMAIN EN LAYE - Tél. : 01.39.73.19.36 (michel.auxenfans@wanadoo.fr)

3 - Est

BAS-RHIN : Éliane WEIL - 16 Rue du Général Ducros - 67000 STRASBOURG
HAUT-RHIN : Louis HOFFMANN - Maison des Associations LCVR - 6 Rue d'Ingersheim - 68000 COLMAR - Tél. : 03.89.23.64.12
HAUT-RHIN Sud : Jean-Pierre SARAZIN - Chez 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 (mathieu.mic@wanadoo.fr)

4 - Ouest

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
MORBIHAN : Geneviève et Michel POTIER - 44 rue de Limur - 56860 SENÉ
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 (levr41@club.lemonde.fr)
LOIRET : Gérard PETIN - 23 Rue de l'Orbette - 45000 ORLEANS - Tél. : 02.38.53.09.58 (geodepetin@aol.com)

6 - Aquitaine

GIRONDE : Ligue Contre la Violence Routière - Maison des Associations - Place de l'Église - 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 (levr64@yahoo.fr)
Antenne Pays Basque, Cote Landaise : Jean-Pierre BARNECHE - 8 rue Joseph Ponsolle - 40220 TARNOS - Tél. : 05.59.55.37.91 (levr64@yahoo.fr)

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 (arnaud.odile@free.fr)
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 - 6 rue Saint-Véran 06140 VENCE - Tél. + Fax. : 04.93.58.72.65 (LBER123739@aol.com)
BOUCHES DU RHÔNE : Françoise DEWAVRIN - Quartier Saint-Joseph - 3 Chemin des Écureuils - 13950 CADOLIVE - Tél. : 04.42.72.41.28 (provence.cheval@wanadoo.fr)

9 - Rhône-Alpes

DROME : Luc GABRIELLE - LIGUE. - 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
RHÔNE : Michèle GONON - 22 Rue Pernon - "Les Tilleuls" - 69004 LYON - Tél. : 04.78.29.52.65 (rkarine@aol.com)
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 : Christiane POINSOT - 2 Rue des Rouges Gorges - Les Costes Rouges - 12850 ONET - LE - CHÂTEAU - Tél. : 05.65.42.21.63 (levr12@aol.com)
HAUTES-PYRÉNÉES : Catherine KESSELS-FORMON - 37 Chemin Artigala - 65200 MONTGAILLARD - Tél. : 05.62.91.59.55 Fax. : 05.62.91.56.08 (katy.kesselformon@wanadoo.fr)
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 (fasquelle-christine@voilà.fr)

12 - Limousin

13 - Champagne-Lorraine

MOSELLE : Gérard JAGER - Maison des Associations - 1 Rue du Coetlosquet - 57000 METZ - Tél. (LIGUE.) : 03.87.69.04.85 - Tél. (domicile) : 03.87.51.10.15 - Fax : 03.87.38.03.88 (levr57@free.fr)

14 - Bourgogne

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

15 - Outre Mer

LA RÉUNION : Marlène DIJOUX - Ligue Contre la Violence Routière - 22 Rue François de Mahy - 97410 SAINT-PIERRE Tél. : 02.62.34.16.03

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 : Geneviève FUCHS, Philippe GERVOT, Chantal-Marie LAURENT, Jean LE FEVRE, Jean-Marie LEVERRIER, Paul MEYER, Gérard PÉTIN.

Président : Philippe LAVILLE
Tél. + Fax 01.69.44.48.79 - (Laville.phil@wanadoo.fr)
Vice-Présidente : Chantal PERRICHON
Tél. 01.44.27.52.29 - (chap.Ligue@noos.fr)
Vice-Président : Jacques ROBIN
Tél. + Fax. 02.97.75.20.43 - (jacques-marie-robin@wanadoo.fr)
Secrétaire Générale : Odile VAN HÉE
Tél. + Fax : 01.47.36.20.45 - (ovanhee@club-internet.fr)
Trésorière : Annie LE BOTLAN
Membres du Bureau : Geneviève JURGENSEN - (Porte-parole)
 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. & Fax. : 02.31.68.56.42

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 (laville.phil@wanadoo.fr)

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 - Ille et Vilaine - Loire Atlantique - Maine et Loire - Mayenne - Morbihan - Sarthe - Vendée) : Philippe GERVOT - 6 Rue Louis Gervot - 44500 LA BAULE - Tél. : 02.40.60.09.65 (francoise.gervot@wanadoo.fr)

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 (géodepetin@aol.com)
 (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 (arnaud.odile@free.fr)

8 - Provence-Alpes-Côte d'Azur (Alpes de haute Provence - Alpes Maritimes - Bouches du Rhône - Corse - Hautes Alpes - Var - Vaucluse) Chantal-Marie LAURENT - 19 rue Frédéric Chevillon - 13001 MARSEILLE - Tél.+ Fax. : 04.91.95.97.17
 (chamalaurent@wanadoo.fr)

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 (jylamant@club-internet.fr)

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. : _____

Cotisation minimale 200 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).