

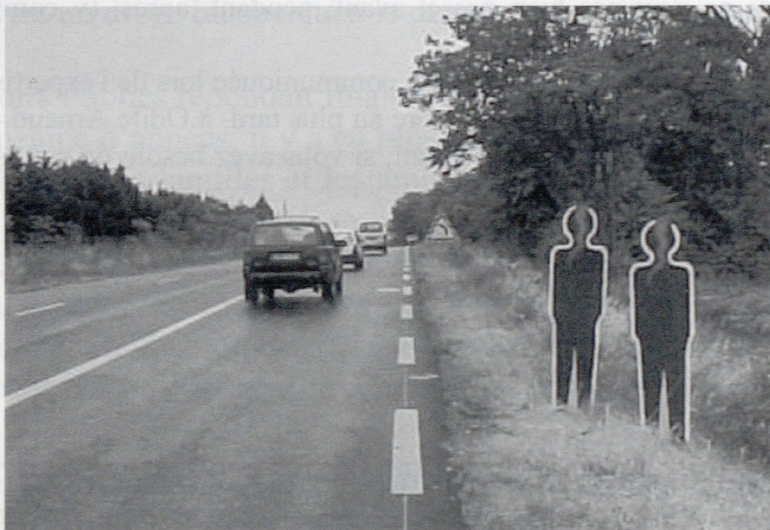
Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

Actions



Action silhouettes peintes au sol (en ville)



Action silhouettes debout (en rase campagne)



Ligue **C**ontre la **V**iolence **R**outière

OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT

15 rue Jobbé-Duval - 75015 PARIS - Tél. : 01.45.32.91.00 - Fax : 01.45.32.91.01

Abonnement annuel : 75 F

juin - juillet 2001 - N° 48

Sommaire

Éditorial	4-5
Compte rendu de l'Assemblée Générale du 9 juin 2001	6
Témoignage, Proposition d'article adressée par Odile Arnaud au journaux locaux	7
Verdicts de quelques procès récents	8-9
Les actions possibles - Action silhouette peinte sur chaussée - Fiche de réalisation.....	10
Opération silhouette debout - Fiche de réalisation.....	11
La sécurité sur le chemin de l'école	12-13
Circulaire de Mme la Ministre de la Justice aux procureurs.....	14-15
Les cyclomoteurs dans la cité	16-17
La vie des associations départementales.....	18
Informations brèves, Lu pour vous	19
Associations départementales	20
Conseil d'administration et bureau National, délégués régionaux et bulletin d'adhésion	

Commission expertise et évaluation des dommages corporels Appel à témoignages

La Ligue Contre la Violence Routière fait partie d'une commission au Ministère de la Justice, qui proposera une amélioration des textes de loi, au bureau de la protection des victimes et de la prévention.

Le Ministère nous demande des témoignages (anonymes), mettant en évidence les dysfonctionnements autour de "expertise et évaluation des dommages corporels".

Vous ou les vôtres avez été concernés par une expertise médicale après l'accident.

Faites nous savoir tout ce qui ne s'est pas bien passé, avant, pendant, après, (y compris avec médecins et avocats) en quelques lignes, jusqu'à 1 ou 2 pages.

Indiquez-nous aussi si la loi BADINTER vous avait bien été communiquée lors de l'expertise.

Réponse avant la fin août 2001 si possible, le 3 septembre au plus tard, à Odile Arnaud - rue Antérieu - 34270 CLARET, que vous pouvez contacter par téléphone avant, si vous avez besoin de précisions complémentaires (04 67 59 04 24).

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 FÉDÉRATION EUROPÉENNE 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 - A. KLARSFELD - 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

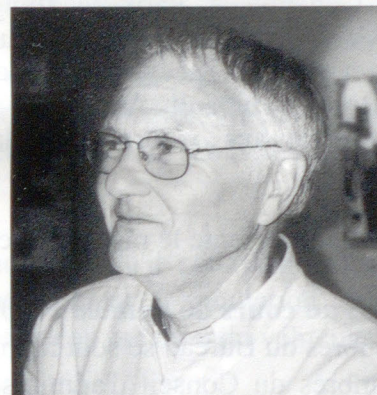
Imprimerie : Compédit-Beauregard - 61600 La Ferté Macé

Dépôt légal n° 12 - . 2001 - n° CPPAP : 67845 - ISSN : 0297-5874

Observons ce qui se passe dans d'autres domaines que celui de la Sécurité Routière. Par exemple après l'accident du Concorde ou celui du tunnel du Mont Blanc, tout est fait pour tendre vers le risque zéro et on ne lésine pas sur les moyens.

De même quelle énergie, voire quelle brutalité, dans les méthodes utilisées pour éradiquer l'épizootie de fièvre aphteuse.

Nous ne discutons pas là-dessus, mais par comparaison, quelle mollesse pour lutter contre l'insécurité routière qui fait pourtant combien de fois plus de victimes.



Curieuse société qui se protège de tout ! Même les généraux ne conçoivent plus la guerre qu'en ne risquant pas la vie de leurs soldats. Elle ne retrouve finalement le goût du risque que lorsqu'il s'agit pour un gamin d'aller à l'école, pour un vieillard de traverser la rue ou pour une famille de partir en vacances.

Regardez les sportifs adeptes d'un sport dit «à risque». Ils s'entourent de multiples précautions pour éviter les risques inutiles. De plus, leur passion ne fait courir de risque qu'à eux-mêmes. Allons plus loin, quand on voit la vitesse avec laquelle certains usagers se permettent de rouler en ville, les conducteurs de formule 1, sur un circuit automobile, sont mieux protégés qu'un enfant sur un passage piéton.

Par comparaison, cette acceptation fataliste du risque dans les déplacements quotidiens est incompréhensible.

«Se déplacer sur la route est un risque social qu'il faut savoir assumer !» entend-on dire parfois.

Non, nous disons non !

Se déplacer en sécurité est un droit. La société a le devoir de le faire respecter et il doit être respecté.

Et si l'inertie des Pouvoirs Publics répondait finalement à l'acceptation passive des usagers !

Alors que depuis une dizaine d'années, il y a eu plus de 80.000 tués sur les routes, 150.000 handicapés à vie, en comptant simplement les familles et les amis, nous devrions être des millions à protester contre cette situation.

Comment se fait-il que nous soyons si peu nombreux à nous mobiliser ?

Or nous sommes dans une démocratie. C'est le plus grand nombre qui fait la loi.

Si le plus grand nombre, par résignation ou par une secrète complicité avec les infractionnistes au volant, se désintéresse du combat contre l'insécurité routière, les responsables politiques s'en désintéresseront aussi.

C'est pour cette raison que nous nous adressons aux usagers de la route, à tous ceux qui déplorent les accidents en croyant encore que c'est une fatalité.

Non, l'accident n'est pas une fatalité. Venez rejoindre la Ligue Contre la Violence Routière qui lutte contre cet état d'esprit d'abandon devant un fléau pourtant maîtrisable.

Plus nous serons nombreux, plus nous pourrons peser sur les pouvoirs publics pour qu'ils se donnent les moyens d'un combat efficace contre l'insécurité routière.

Gérard PÉTIN

(3^{ème} alinéa : lettre aux adhérents du Calvados)

Compte-rendu de l'assemblée générale du 09 juin 2001

Comme chaque année, la Ligue a tenu son Assemblée Générale à Paris le 08 juin 2001. Philippe LAVILLE souhaite la bienvenue à tous les participants et rappelle l'accident qui a coûté la vie à Audrey, Robin, Thibault, Arnaud et Maxime, 5 jeunes de 18-19 ans victimes de la violence routière.

Odile VAN HÉE présente le rapport d'activités :

Nos réunions au cours de l'année 2000

- ↪ Les membres du Bureau se sont réunis 7 fois
- ↪ Les membres du Conseil d'administration se sont réunis 3 fois, dont 1 fois lors de l'Assemblée Générale pour l'élection des membres du bureau.
- ↪ L'Assemblée Générale s'est tenue les 18 et 19 juin 2000.
- ↪ La Ligue était présente aux 2 Assemblées Générales de la F.E.V.R. à Amsterdam et au Luxembourg.

Nos rendez-vous et nos actions

- ↪ Année 2000 : Sécurité Routière grande cause nationale. La Ligue participe au collectif des 13 associations (16 réunions au cours de l'année 2000, dont 3 auxquelles participait Madame MASSIN). Forte mobilisation de la Ligue aux 2 temps forts de cette action : Mai et octobre 2000.
- ↪ Le Conseil d'Orientation de l'Observatoire de Sécurité Routière s'est réuni 5 fois. Une commission boîte noire a été mise en place. Philippe LAVILLE y participe. 2 réunions ont eu lieu.
- ↪ Monsieur GAYSSOT a reçu deux fois Philippe LAVILLE avec le bureau du collectif grande cause nationale et une fois Geneviève JURGENSEN.
- ↪ Mise en place d'un "comité de soutien" : 143 personnalités ont actuellement signé le manifeste, plus de 3000 signatures spontanées sont parvenues au siège.
- ↪ Prise de position très nette de la Ligue contre le projet de loi Fauchon. (La Ligue a fait partie du collectif hostile à cette loi).
- ↪ Pondération est paru 4 fois.
- ↪ La Ligue s'est associée à la Prévention Routière dans le procès fait aux constructeurs de cyclomoteurs trop facilement débridables.

Et tout au long de l'année :

- ↪ Nombreuses interventions de la Ligue dans les médias, colloques, session de formation...
- ↪ Poursuite de la mise en place du site Internet.



Odile VAN HÉE - Secrétaire Générale

Philippe LAVILLE propose le **rapport d'orientation** :

- ↪ Lutte contre l'alcool au volant, qui est le fait de 2 à 3 % des conducteurs mis en cause dans un accident mortel sur trois.
- ↪ Lutte contre l'excès de vitesse, cause de 4000 morts
- ↪ Accueil des familles.
- ↪ Responsabilisation des futurs élus : à partir de la fin de l'année, interpellation des candidats aux élections présidentielle et législative à propos d'une éventuelle amnistie et de leur position concernant la sécurité routière.

Annie LE BOTLAN présente le **rapport financier** certifié conforme par Monsieur COLIBERT, commissaire aux comptes, et approuvé par l'assemblée générale.

L'assemblée procède au **renouvellement des membres sortants du conseil d'administration** : Francine CICUREL (75), Philippe LAVILLE (91), Jean-Claude LLOBERES (66), Michel MATHIEU (88), Chantal PERRICHON (75), Viviane VAREILLE (81), Christine WEILL (75) sont réélus. Olivier CHASLOT (75), André KLARSFELD (75), Pierre De LARMINAT (92), nouveaux candidats élus.

Ce nouveau conseil d'administration procède à **l'élection des membres du bureau**.

Philippe LAVILLE est réélu président, Chantal PERRICHON et Jacques ROBIN sont élus vice-présidents, Odile VAN HÉE secrétaire générale, Jean-Yves LAMANT secrétaire général adjoint, Annie Le BOTLAN trésorière, Pierre de LARMINAT trésorier adjoint, Geneviève JURGENSEN porte-parole, Gérard PETIN membre.

Tous ces points un peu formels (divers rapports, présentation des comptes, élections) nécessaires au bon fonctionnement d'une fédération nationale ne représentent que peu les actions militantes de la Ligue

faites par ses associations départementales, mais Pondération les relate régulièrement.

Des débats très riches ont suivi le rapport d'orientation entre autres :

↳ Lutte contre l'excès de vitesse (action en justice pour que le service des mines n'autorise plus l'immatriculation de véhicules dépassant les 130 km/h).

Cette démarche très importante ne doit pas être le seul objectif prioritaire de la Ligue.

↳ **Restaurer la légalité.**

L'État est responsable de la mise en œuvre du respect de la loi. Dans aucun autre domaine elle n'est autant violée tous les jours.

Hormis les motos et les voitures particulières, la plupart des véhicules sont bridés.

Boîte noire et limiteur de vitesse pourraient être imposés comme peines alternatives aux auteurs d'excès de vitesse. Certaines voitures sortent actuellement équipées de boîtes noires pour détecter les problèmes mécaniques (air-bag, freins...) et éviter aux constructeurs d'éventuels procès.

↳ Les moyens qu'il convient d'utiliser plus systématiquement : annulation du permis de conduire et confiscation du véhicule ;

↳ Une mesure très urgente à réclamer : le permis probatoire.



Vues partielles de l'assemblée générale

Témoignage

Une simple petite erreur ?

Le 20 septembre 2000, sur l'autoroute A4 Paris-Luxembourg, notre vie a complètement changé "à cause d'une simple petite erreur de conduite".

Un chauffard, roulant dans le sens Metz-Paris beaucoup trop vite a heurté un camion citerne. Celui-ci a perdu le contrôle de son ensemble routier et après avoir heurté la glissière et franchi celle-ci, s'est retrouvé en contresens et a pris la voiture d'un jeune père de famille, qui revenait d'une réunion de travail à Paris. Ce papa est mort sans avoir eu de possibilité d'éviter l'accident.

A la maison un bébé de 2 mois et une fille de 2 ans attendaient en vain leur papa, qui devait venir leur dire bonne nuit.

Six mois ont passé, mais pour nous chaque jour des six mois passés a été alourdi du fardeau de la réalité. Qu'en est-il du responsable de l'accident ? Sa vie a-t-elle changée ? Nous supposons qu'il continue à aller travailler tous les jours en voiture, à voir sa famille...

Pendant le procès il a été question "d'une simple petite erreur de conduite". Si une personne décède sans avoir aucune chance de se défendre et une autre est gravement blessée, suffit-il de parler de simple petite erreur de conduite ??

Nous, 2 petits enfants et leur maman, ne savons pas quel va être notre avenir.

Tous les matins, nous regardons les photos de papa. Je parle à mon petit bébé : "Voici ton papa qui t'aime beaucoup. Nous allons lui dire bonjour".

Le sourire sur la photo de son papa est quelque chose d'important pour son avenir.

Il va comprendre qu'il a un papa qui ne peut pas être ici, mais qui existe quelque part avec beaucoup d'amour pour nous.

Ma petite fille veut toujours aller jouer avec son papa et pour cela elle veut prendre l'ascenseur pour pouvoir monter au ciel.

Elle pense qu'il est triste, loin de sa famille.

Ensemble, nous essayons d'avoir une vie comme le papa l'a toujours voulu : une famille épanouie. Mais comment faire ?

Ce papa a été très présent dans la vie de ses enfants et dans ma propre vie, bien peu de temps, mais nous avons vécu ce temps-là heureux, intensément. Maintenant, la vie impose une continuation, mais comment ? Je me pose cette question chaque jour !!

Il représentait aussi une grande force pour toute notre famille, y compris ses parents et sa sœur. Nous tenons ensemble pour garder le plus possible sa mémoire vivante.

Son avenir professionnel promettait d'être brillant. Mais maintenant, il n'a plus le droit de réaliser ses rêves de construction parce que quelqu'un a commis "une simple petite erreur".

Quel est le but de ce témoignage ?

Je veux essayer de faire réfléchir chacun de vous sur le fait que conduire une voiture n'est pas une chose si banale.

Tout l'avenir d'une famille peut être changé de manière douloureuse, amère et triste.

Alors, s'il vous plaît, en prenant, le volant, faites-le de façon consciente et responsable, afin d'éviter le plus possible les "simples petites erreurs".

Maria Aparecida CAPUS-CORREA DE ARAUJO
Épouse d'une victime de la route.

Proposition d'article adressée par Odile Arnaud aux journaux locaux

L'Hérault est en sang et en deuil : 14 tués du 1^{er} au 20 juillet 2001, sur nos routes. On passe sous silence les blessés, les douleurs, les familles.

Tous les jours on nous totalise les intolérables décès au Moyen Orient. Quel journaliste va oser compter honnêtement nos morts sur les routes de France et faire envers eux le devoir de mémoire dû à leur famille et à l'histoire?

A quelles pressions bien cachées mais puissantes doivent obéir nos journalistes ? L'électoratisme et l'argent, certes mais encore?

Les fabricants de voitures qui payent cher les publicités ? Les lobbies de l'alcool ? Les assurances ?

J'ai fait hier 80 km de routes départementales. La folie. Les véhicules qui **dépassent sans visibilité sur les lignes blanches continues, ou avec des voitures en face**, le tout bien au dessus de 90 km/h, et les motos....

Quand est-ce qu'on leur impose des limites autres que celles du jour de l'accident?

Notre Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière a fait il y a peu des déclarations que nous applaudissons, et nous l'encourageons à les appliquer au plus tôt et avec de gros moyens. Si nous apprécions le slogan "celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas", par contre, l'autre slogan : "si chacun fait un peu, c'est la vie qui gagne" n'est pas satisfaisant dans la mesure où c'est beaucoup qu'il est urgent de faire.

Verdicts de quelques procès récents

Seine Saint-Denis : Un automobiliste (Pierre C. 30 ans), récidiviste de l'état d'ivresse qui avait causé la mort d'un enfant de quatre ans a été condamné le 14 février 2001 à quatre ans de prison dont deux ans fermes, à une annulation de permis pour 5 ans.

Besançon : Raphaël P. (23 ans) suisse, conduit sa voiture Audi Quattro Turbo à 8 h du matin, avec une passagère son amie. Il est en retard, il est pressé, la route est mouillée, il roule vite, double dangereusement plusieurs véhicules. Un camion arrive en face, il ne peut se rabattre assez tôt, c'est le choc : son amie est tuée. Verdict du tribunal (25 juin 2001) : 12 mois de prison dont 4 mois fermes, 12.000 F d'amende et interdiction de conduire en France pendant 5 ans.

Dôle : un conducteur allemand, pris à rouler à 272 km/h sur l'autoroute le 25 mai 2001 a été condamné seulement à 10.000 F d'amende et deux ans d'interdiction de conduire en France. Le procureur avait demandé la confiscation définitive du véhicule (Ferrari de 800.000 F), et avait ajouté : "au cas où mes conclusions ne seraient pas suivies, je requiers une peine de 3 mois de prison ferme et 100.000 F d'amende". Le parquet n'a pas fait appel.

Vannes : Glenn F, (20 ans), revient à 23 h de son travail temporaire pour rentrer chez ses parents à une vingtaine de kilomètres. Il roule très vite, double et se rabat plusieurs fois malgré une ligne blanche continue. Plusieurs automobilistes ainsi doublés lui font des appels de phare. En face dans un virage, deux motos arrivent : l'un (Vincent) peut éviter de justesse la voiture, l'autre, Jérôme, est tué. Le verdict du tribunal est 18 mois de prison dont quatre mois fermes et l'annulation de son permis pour 2 ans. Le tribunal (7 juin 2001) a été plus sévère que le substitut du procureur qui n'avait pas demandé de prison ferme, en constatant l'absence d'alcool, et influencé vraisemblablement par le fait que Glenn F était étudiant et devait reprendre ses cours en octobre. La Ligue a été reçue dans sa constitution de partie civile. L'avocat de la partie adverse et de l'assurance a été odieux et a quasiment insulté le représentant de la Ligue "vous êtes des pollueurs !" Il n'a pas fait appel. Le tribunal a été sensible au fait que des appels de phares avaient été faits pour prévenir le conducteur de sa conduite dangereuse.

Besançon : Un directeur et moniteur d'auto-école de 42 ans de Chaussin, conduisant très vite son 4x4 le 17 mars 2000 s'est déporté sur la gauche dans une courbe à droite et a pulvérisé la 205 de Mélanie qui a tout fait pour éviter le bolide qui venait sur elle. Le 4x4 est passé sur le toit de la 205. Mélanie est tuée. Le premier jugement du tribunal a condamné le prévenu à 8 mois de prison avec sursis, et un an d'annulation de permis. Le prévenu avait fait appel car "c'est une décision qui m'interdit de travailler" (!?).

La cour d'appel a confirmé les 8 mois de prison et l'annulation du permis.

Les parents de Mélanie ont exprimé leur souhait que des boîtes noires équipent les voitures, afin de pouvoir connaître la vitesse avant l'accident, cela aurait un effet dissuasif : "en sachant qu'on pourrait connaître leur vitesse, peut-être que les gens feraient très attention".

Besançon : Le conducteur d'une fourgonnette avait heurté de front une voiture arrivant en face et ne s'était pas arrêté. La voiture s'était retournée sur le toit sans dommages corporels. Les gendarmes qui ont arrêté le prévenu ont constaté que sa fourgonnette était sérieusement endommagée à l'avant gauche. L'homme a été poursuivi pour délit de fuite et non-assistance à personnes en danger. Le verdict du tribunal a été de quatre mois de prison avec sursis, 2.500 F d'amende et 8 mois de suspension de permis aménagée pour les besoins de sa profession.

Alès : Un automobiliste de 23 ans, circulant la nuit à plus de 100 km/h en ville, grille un feu tricolore qui était au rouge depuis dix secondes, percute la voiture d'une infirmière, mère de famille de 44 ans, qui est tuée. Le conducteur était alcoolisé (1,35 g/l de sang). Pour sa défense, le jeune conducteur dit "Ben, j'étais sous l'empire de l'alcool. Je n'ai pas vu le feu rouge. Moi aussi j'aurais pu me tuer !" Le verdict a été de 18 mois de prison ferme et une annulation de son permis de conduire avec interdiction de le repasser avant trois ans.

Gard : Renaud V, conducteur de 18 ans, ayant son permis depuis trois jours roulant très vite, heurte une calèche qui circulait devant lui, et blesse mortellement la passagère (décédée après 4 mois de coma). Renaud conduisait avec 2,45 g d'alcool dans le sang. "La calèche était éclairée conformément à la loi" précise le procureur qui demande trois ans de prison dont un ferme et l'annulation du permis de conduire pour cinq ans : c'est le verdict que le tribunal a prononcé.

21/09/99 Les actions possibles

Les discours ne passent, dans l'opinion et près des autorités, que lorsqu'on les visualise ou lorsqu'on manifeste : l'expérience le montre.

Nous avons dans ce numéro de Pondération, détaillé deux opérations silhouettes (peintes au sol pour la ville, et debout pour les routes en campagne).

Ces opérations silhouettes ont été choisies pour être adoptées par le maximum d'associations départementales de la Ligue comme opération N° 1 lors de la semaine nationale de sécurité routière du 20 au 28 octobre prochain, mais sans pour autant qu'elles soient attachées uniquement à cette semaine là : Elles peuvent être réalisées à d'autres périodes, comme cela s'est fait déjà dans quelques départements.

D'autres actions de rue ont été réalisées par des militants de la Ligue, nous donnons ci-après quelques exemples et quelques idées.

Une "marche blanche", comme à Pignans. Prévoir d'être habillé en blanc : T-Shirt Ligue, ou autres vêtements blancs pour peintres, peu onéreux, (dans les magasins de bricolage).

N'oublions pas que le public et les médias sont très sensibilisés par l'homogénéité du visuel ; ne nous privons pas de l'utiliser, car notre cause justifie tous les moyens légaux.

Entre autres visuels, les vêtements blancs peuvent utilement être complétés par des gants en tissus blanc (pas cher, en

magasins de bricolage) et par des masques blancs (3,50 F chez Fillon à Parthenay - 79). S'il pleut, il existe des parapluies rouge et blanc peu onéreux (Pier-Import).

Ne nous privons pas non plus de compléter ce visuel par une manifestation sonore simple ; des tambours ont été utilisés avec succès pour une manifestation l'an dernier (éviter les hauts-parleurs).

A certaines occasions, un "sitting blanc" à été fait à l'endroit où s'était récemment produit un accident mortel d'enfant : il peut se faire sur la chaussée ou sur les bords de la voie, avec ou sans dépôt de gerbe.

Action interview : certaines associations départementales dont la Haute-Savoie ont réalisé de concert avec la gendarmerie et la D.D.E l'opération intéressante qui consiste à interroger les automobilistes pris en infraction sur les raisons et l'utilité réelle de conduire si vite.

Bouquet. Une action simple, qui ne demande pas beaucoup d'organisation, est de déposer un bouquet de fleurs à l'endroit où un accident récent a eu lieu : c'est un geste très apprécié par les proches des victimes.

Lecture d'une liste de noms. En page 13 du n° 46 de Pondération, il est suggéré de collecter les noms des personnes tuées en 2001 afin d'en faire une lecture le 28 décembre 2001 devant chaque préfecture.

Action silhouette peinte sur chaussée - Fiche de réalisation

Fiche élaborée à partir des indications fournies par Chantal-Marie LAURENT, suite aux opérations réalisées en région PACA.

Préambule

Il est important de rappeler l'article R.34-11° du Code Pénal : *«seront punis de l'amende prévue pour les contraventions de la 3^{ème} classe (3000 francs au plus) :*

11° - ceux qui auront dégradé ou détérioré, de quelque manière que ce soit, les chemins publics, ou usurpé sur leur largeur».

Il est donc clair que l'action de peindre sur la chaussée ou sur le trottoir une silhouette est répréhensible et punie par la loi. Les personnes prises en train de peindre ou/et la personne morale représentant l'association, à savoir son (sa) président(e), peuvent donc être poursuivies.

C'est donc en toute connaissance de cause que les militants de la Ligue Contre la Violence Routière mènent ces opérations qui consistent à "taguer" les silhouettes des victimes tuées ou gravement blessées dans un accident de la circulation.

Il est donc évident que, contrairement à d'autres actions, nous ne demandons aucune autorisation à qui que ce soit puisqu'elle nous serait, de fait, refusée.

Nous estimons que les "Tags" ne sont pas pires dégradations que les traces de freins et autres marques laissées sur la chaussée après un accident.

Les enquêteurs de Police Judiciaire ne dessinent-ils pas eux-mêmes sur le sol la silhouette des victimes d'un acte criminel ?

En traçant sur le sol ces silhouettes nous voulons rappeler à ceux qui passent qu'un drame s'est produit à cet endroit là, faisant une, deux, trois victimes... La peinture n'est pas glissante et ne représente donc pas de danger pour les deux roues. Elle est suffisamment tenace pour durer plusieurs mois et résister aux lavages pluvieux ou autres !

Ces silhouettes sont à réserver aux voies urbaines et aux carrefours où un arrêt est de rigueur. Sur les routes où les usagers circulent à 90 km/h elles sont moins visibles. On leur préférera des silhouettes debout.

Nous avons choisi de ne faire aucune inscription dans les silhouettes de type date de l'accident, sexe et âge des victimes, statut (piéton, deux roues....).

Nous n'avons jamais, ou que très rarement (pour de jeunes victimes dont nous connaissions la famille) demandé l'autorisation aux familles des victimes de procéder au marquage de l'accident. Nous n'avons jamais eu de réactions défavorables de leur part, bien au contraire, certains nous ont demandé de le faire sur le lieu de leur accident.

Organisation

L'action se mène surtout la nuit en raison de la faible densité du trafic. Nous devons absolument garantir la sécurité de tous les militants et des usagers de la voie. Nous devons être très scrupuleux et attentifs. Certains militants emportés par leur fougue pourraient être tentés de négliger leur propre sécurité. Rien ne pourrait plus desservir notre cause que de causer un incident !

Il nous est arrivé que des patrouilles de police, rencontrées au hasard de leur ronde, nous proposent leur concours en sécurisant les lieux à l'aide de leurs gyrophares et en arrêtant les véhicules si nécessaire, parce qu'ils approuvaient notre action de sensibilisation. La gendarmerie a également prêté son concours à notre demande, lors d'une opération sur une route départementale particulièrement meurtrière.

Il faut être bien vu : c'est là que réside l'essentiel de la sécurité :

- ↳ Si possible vêtements blancs (on en trouve dans les magasins de bricolage),
- ↳ Obligatoirement tous les participants porteront un gilet de sécurité ou un baudrier munis de bandes rétro-réfléchissantes,
- ↳ Il est indispensable de disposer d'au moins trois ou quatre véhicules. Ils auront allumé leurs feux de croisement et de détresse.

A l'amont et à l'aval (à 50 m ou avant une courbe), un véhicule sera stationné, sans entraver de trop la circulation. L'accompagnateur de cette voiture sera soit devant, dans la lumière des feux de croisement, soit assez loin derrière cette voiture, en veillant surtout à ne pas en cacher les feux rouges et les feux de détresse. Se contenter de gestes simples, visible de loin : le balancement de gauche à droite d'une lampe de poche continuellement dirigée vers la voiture qui approche. De toute façon, votre gilet rétro-réfléchissant "parle" déjà très fort : éviter les signes superflus, ils sont mal interprétés.

Les véhicules encore disponibles seront placés de part et d'autre du lieu d'inscription de la silhouette, pour protéger les tagueurs et éclairer leur travail.

Il est indispensable de vérifier que vous avez souscrit une assurance responsabilité civile pour votre association départementale qui couvre les manifestations et autres actions de la Ligue. Sinon il serait intéressant de vous renseigner pour être couvert.

Le Matériel

Pour confectionner les gabarits des silhouettes il faut un carton d'emballage un peu fort, ou du contre-plaqué léger. Il suffit de poser une personne assez grande sur le carton à terre et de dessiner les contours au plus large de façon à obtenir une silhouette d'environ deux mètres de haut. Ainsi elles sont plus visibles.

Vous découpez le carton autour de la silhouette. Vous faites en sorte de pouvoir plier ce gabarit en deux ou en trois (on peut pratiquer deux découpes dans la hauteur et

les relier par du gros papier collant d'emballage, recto verso, pour faciliter le pliage) de façon à pouvoir le mettre facilement dans un coffre de voiture et surtout de ne pas le salir de peinture après usage : les traces de peinture sont alors à l'intérieur du pliage !

Il vaut mieux prévoir deux ou trois gabarits .

↳ **La peinture** est en bombe. Elle est à séchage rapide. Elle est blanche. C'est une bombe de traçage de chantier. On peut l'acheter dans tous les magasins de bricolage ou près des entreprises de signalisation.

↳ Les gilets ou baudriers de haute visibilité (rétro-réfléchissants) sont en vente par exemple :

- chez BERNARD - BP 102 - 59332 Tourcoing Cedex
Tel : 08.25. 83.68.46 - Fax : 08.25.83.78.47 -
www.bernard.fr - e-mail : info@bernard.com
référence Baudrier : "34526" : 89,00,frs
- à la Prévention Routière : 6 avenue hoche - 75008
PARIS : 83,50 F - Tél. : 01.44.15.27.79

Vous pouvez voir les photos prises lors des opérations dans les Bouches du Rhône sur le site Internet : <http://lcvr.free.fr/photos.html> ou bien <http://lcvr.free.fr> cliquer sur documentations, puis sur consultation des articles, sélectionnez Action LCVR, puis cliquez sur Liste, puis les silhouettes, cliquer sur visualiser, puis photos.

La localisation des silhouettes

Il est souhaitable d'avoir de bonnes relations avec soit les services de Police et de Gendarmerie, soit la Préfecture, soit la DDE et le Conseil Général qui vous indiqueront les lieux, les circonstances et le nombre de victimes. On peut aussi tenir un registre des accidents dont on a connaissance par voie de presse ou de voisinage, ou agir au cas par cas en "taguant" après chaque accident.

Information des médias

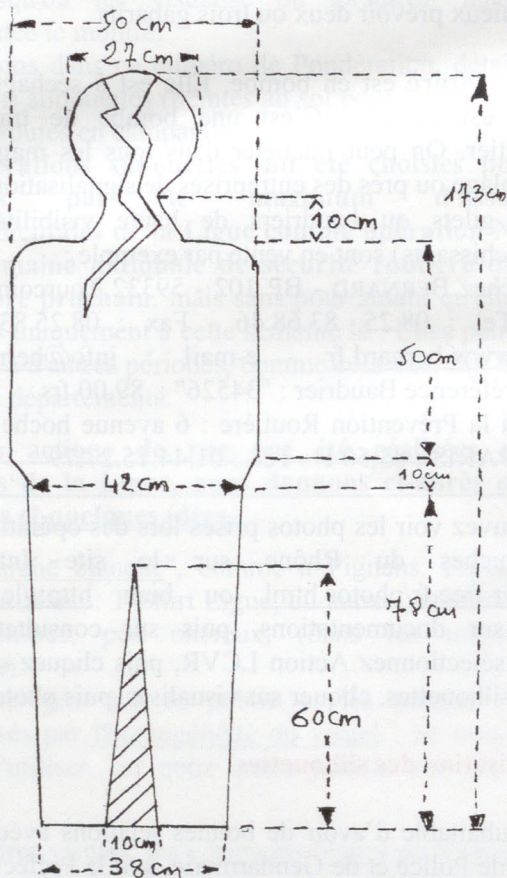
Pour la première opération nous avons décidé d'intervenir à Marseille, en ville. Nous avons choisi de ne prévenir que la télévision, **France 3 région** et **M6**. **Nous avons fait un communiqué de presse** (vous pouvez en prendre connaissance sur le site, même démarche que précédemment mais en cliquant sur presse au lieu de photos). Ils nous ont téléphoné et nous avons fixé le rendez-vous. Ils ont suivi et filmé longuement notre opération nocturne. Le lendemain ils ont passé les images et les interviews dans leurs journaux midi et soir. Nous avons été invités du journal 12-14 de France 3 pour commenter l'opération.

La presse quotidienne régionale et la radio nous ont contactés après avoir vu les silhouettes sur la chaussée.

Pour les intéresser il faut "coller" le plus possible à l'actualité : accident particulièrement important et représentatif des accidents en milieu urbain, publication des chiffres du trimestre ou de l'année, opérations de contrôles des forces de l'ordre faisant apparaître une accidentologie particulière,...

Opération silhouette debout

Fiche de réalisation



Les silhouettes debout trouvent leur intérêt en rase campagne : la vitesse y est plus élevée, et les silhouettes peintes sur chaussées n'y seraient pas remarquées.

Ces opérations ont été réalisées avec succès dans plusieurs départements (Hérault, Lot, Gironde, Yvelines...).

L'opération consiste à placer sur l'accotement, aux endroits où a eu lieu un accident mortel, une ou plusieurs silhouettes noires, debout.

Pour déterminer les emplacements, il est possible de remonter quelques années en arrière, par exemple prendre les accidents mortels des cinq dernières années, ou bien au contraire, se limiter à l'année en cours.

Les objectifs de l'opération sont :

- De matérialiser visuellement la quantité de tués, car le plus souvent pour le public, le souvenir de l'existence d'un accident mortel est éphémère.
- De faire sentir la pression de l'opinion aux

autorités, qui sont de ce fait, plus réceptives à faire passer nos idées, à rechercher une amélioration.

- De faire parler de la sécurité routière.
- De permettre aux proches de victimes, de ressentir qu'on n'oublie pas, et qu'à tous les niveaux on agit pour une meilleure sécurité.

Ces opérations sont en général réalisées par la D.D.E. ou en partenariat étroit avec la D.D.E., ou par la police. L'association départementale de la Ligue qui désire que cette opération se fasse dans son département doit donc s'arranger avec la D.D.E. (l'ingénieur de la C.D.E.S., ou le chef de service des routes, ou le directeur départemental) et les convaincre de réaliser cette opération.

Il convient aussi de contacter le service technique du Conseil Général qui a la gestion des routes départementales, car selon les cas, dans certains départements, la D.D.E. ne gère que les routes nationales.

Si l'on désire obtenir des crédits pour une telle opération, il est possible de demander son inscription au P.D.A.S.R. (Plan départemental de sécurité routière)

Cette opération ne comporte aucun caractère illégal vis à vis de la loi du 29 décembre 1979 sur la publicité, car il n'y a pas de message publicitaire.

Les caractéristiques et les croquis donnés ci-après ressortent de la fiche de la D.D.E. de l'Hérault (M. Lermine et Mme Jacquemet) :

- La silhouette doit être taillée dans un support d'au moins 1 cm d'épaisseur (contre plaqué marine, médium), de la taille d'un humain normal (celui du croquis est 1,73 m).
- La fixation au sol se fait par un support acier courant de signalisation : 80 x 40 mm, de 1,20 m.
- Les deux faces doivent être peintes en noir, bordées d'un liseré de peinture blanche sur laquelle on a saupoudré, avant séchage, des microbilles de verre pour marquage routier, afin de bien réflecter les bords. Ne pas découper le support entre les jambes.
- La déchirure rouge descendant de la tête doit se déporter vers la gauche sous les épaules pour éviter l'effet de "tube". Dans le but de conserver une homogénéité, les initiateurs de cette action (J.P. Giraud et Ph. Lermine) souhaitent que les autres départements qui vont faire cette action adoptent les caractéristiques définies par leur modèle (voir croquis ci-joint et photo en couverture) . Dont acte..

La sécurité sur le chemin de l'école

La rentrée est proche et la préoccupation constante des parents est la sécurité de leurs enfants sur le chemin de l'école. Que dire à votre enfant, comment le dire ? La fiche suivante résume l'essentiel.

L'accident a des causes. Bien expliquer aux enfants que l'accident a des causes, qu'elles sont connues et qu'il leur est possible d'éviter les accidents en ayant, en toutes circonstances, un comportement adapté, acquis par la connaissance et l'entraînement : il n'y a pas de fatalité.

Ne pas inverser les responsabilités. Ne jamais manquer l'occasion de dire à l'enfant que cet excès de prudence qu'on lui demande, à lui petit enfant, est motivé par le comportement dangereux et illégal d'une partie des automobilistes. Si on ne le lui dit pas, il croira que ce comportement est normal, légal, et en conséquence il fera de même, plus tard, lorsqu'il sera conducteur : "Rangez-vous les enfants, dégagez de ma route, on ne vous a donc rien appris !"

Les points importants à leur enseigner

Avant de traverser la rue : se montrer. Si aucune voiture n'est très proche, faire un pas devant les voitures en stationnement, pour se montrer, s'arrêter un moment, puis ne continuer à traverser que si la voiture s'arrête vraiment ou s'il n'y a aucune voiture.

Ne pas s'élaner en courant, pour traverser. Mais ne pas traîner non plus : traverser d'un pas alerte, et en regardant constamment des deux côtés, pour surveiller les voitures.

La figurine piéton verte ou rouge. Lorsque la figurine passe au vert : rester méfiant et attendre que les voitures s'arrêtent vraiment, avant de s'engager.

Lorsque la figurine passe au rouge alors que l'on est déjà engagé, savoir qu'on a légalement le droit de continuer, et que l'on dispose d'au moins cinq secondes (plus si la chaussée est large) avant que le feu passe au vert pour les voitures.

Ni appel ni signe. Entraîner l'enfant à ne jamais traverser la rue pour rejoindre un de ses parents : c'est le parent qui traverse, sans aucun signe préalable, car il pourrait être mal interprété par l'enfant.

Être visible. Porter des vêtements voyants et si possible jaunes ou blancs, accompagnés de réflecteurs rétro réfléchissants suspendus ou de rubans rétro réfléchissants cousus.

La distance de freinage, le temps de réaction. Ce sont des notions qu'il est indispensable d'expliquer à l'enfant même très jeune, sinon il pense que la voiture peut s'arrêter instantanément. La compréhension de ces notions lui permet de comprendre pourquoi il faut se montrer avant de traverser.

Expliquer aussi qu'un véhicule doit circuler à une vitesse suffisamment basse pour que sa "zone d'arrêt impossible" ne coupe pas la "zone d'évolution accidentelle prévisible" des autres usagers (piétons, cyclistes, voitures).

L'alcool. L'enfant grandit vite, il observe et se forge une opinion plus ou moins définitive par les idées reçues qu'il entend et par les habitudes ou traditions comportementales qu'il constate. Il importe donc dès le plus jeune âge de lui dire que même à faible dose l'alcool est dangereux pour la conduite : euphorie, diminution des réflexes, allongement du temps de réaction, endormissement précoce.

La manière

Sérieux. La rue n'est pas un jeu : ne pas adopter une approche ludique pour leur enseigner la sécurité.

L'exemple. Parents, enseignants : montrez l'exemple lorsque vous accompagnez les enfants : profitez des déplacements en groupe ou "domicile-école", pour les entraîner à avoir un bon comportement. Exigez, par exemple, que chaque enfant du groupe regarde constamment des deux côtés en traversant. Faites le trajet assez souvent à pied avec votre enfant.

Le passage-piétons. Ne dites jamais "passage protégé" car cent piétons sont tués tous les ans sur des passages-piétons. En fait le seul but officiel d'un passage-piéton est d'interdire aux piétons de traverser ailleurs que sur le passage piéton : ils sont donc inadaptés aux petites rues où ils constitueraient une entrave et un piège inacceptables pour les piétons, car on doit pouvoir y traverser partout. Enseignez donc aussi aux enfants à traverser dans les rues non équipées de passages-piétons.

La place du policier. Il n'est pas pédagogique, ni pour l'automobiliste, ni pour l'enfant, de placer le policier sur le passage-piéton : cela habitue les enfants à traverser sans vigilance et les automobilistes à s'arrêter seulement s'il y a un policier sur le passage-piétons. Par contre, si le policier est sur le trottoir, il peut siffler les automobilistes qui ne se sont pas arrêtés pour "céder le passage aux piétons" (art.415-11 du code de la route), et il peut faire remarquer à un enfant une erreur commise en traversant.

Jacques ROBIN

Circulaire de Madame la Ministre de la Justice aux procureurs

Une reculade regrettable qui risque de vider de son sens la loi de mise en danger délibérée d'autrui.

Madame la Ministre de la Justice a adressé le 25 mai 2001 une circulaire aux procureurs, concernant "l'orientation générale de la politique pénale tendant à renforcer la lutte contre l'insécurité routière".

Le titre, tout comme l'introduction laissait présager une volonté d'agir. Depuis tant de temps que nous demandions que la Ministre donne à ses services une consigne simple et efficace : "Appliquez la loi", nous pensions trouver dans cette circulaire une réponse à nos aspirations. Malheureusement des reculs supplémentaires sont constatés, en particulier pour la mise en danger délibérée de la vie d'autrui, pourtant votée démocratiquement et en termes clairs par nos députés. Malheureusement aussi, aucune insistance sur des points que nous considérons important pour restaurer la légalité sur la route :

- ↳ le recours à l'annulation du permis de conduire de préférence à la suspension qui permet un aménagement (permis blanc).
- ↳ le recours à la confiscation du véhicule.
- ↳ l'application des peines sévères (prévues, mais très peu appliquées en fait), pour la conduite avec permis suspendu ou annulé. Ces peines sévères (2 ans de prison) constituent pourtant une excellente gradation pour répondre à la volonté de ne pas engorger les prisons : "on annule massivement pour 3 ans ou 5 ans, on se donne la volonté et les moyens de personnaliser la vérification du respect de l'annulation, puis en cas d'irrespect, on applique une peine de prison de deux ans".

Ce mécanisme se saurait vite dans le "cercle des délinquants routiers", et répondrait bien aux aspirations de toutes les parties.

Dans le constat préliminaire, la circulaire nous apprend que l'on a observé en 1999, 25.000 condamnations pour excès de vitesse de 5^{ème} classe, contre 4.700 en 1998, mais on ne dit pas quelles ont été concrètement ces condamnations.

Après avoir rappelé les chiffres des accidents, la circulaire stipule qu'en conséquence il apparaît nécessaire de maintenir le principe d'un engagement très ferme de l'autorité judiciaire en matière de lutte contre l'insécurité routière. L'action répressive doit cibler en priorité les comportements les plus dangereux... (première reculade : on accepte l'idée que la loi peut en partie être enfreinte, pour les comportements qui ne sont pas "les plus dangereux").

Le délit de grand excès de vitesse en récidive :

"Un an après l'entrée en vigueur de la loi du 18 juin 1999 créant un délit de grand excès de vitesse en récidive, on a constaté qu'aucune condamnation n'avait été prononcée sur la base de ce texte ..."

Afin de rendre ce texte effectif, il convient d'accélérer la constitution du premier terme de la récidive en mettant en

œuvre un traitement en temps réel des excès de vitesse de 5ème classe par le biais de la délivrance d'une convocation par officier de police judiciaire.

Les délais d'inscription des condamnations au casier judiciaire ainsi que les délais d'obtention du casier judiciaire dans le cadre du traitement en temps réel pouvant être autant de freins à l'établissement de l'état de récidive, il conviendra de veiller à rechercher, avant même l'obtention du bulletin N° 1 du casier judiciaire, l'existence de précédents sur le ressort et les ressorts voisins."

Le délit de mise en danger délibérée d'autrui :

"Le recours au délit de mise en danger délibérée d'autrui (article 223-1 du code pénal) : dans l'esprit du législateur, comme l'a souligné la circulaire du Garde des Sceaux en date du 14 mai 1993, ce délit avait pour objectif d'assurer une répression accrue des comportements routiers les plus dangereux dans la mesure où ces comportements traduisent une prise de risque délibérée pour la vie ou l'intégrité physique d'autrui. Lors des débats parlementaires, avaient été notamment évoquées les hypothèses dans lesquelles un conducteur brûlait plusieurs feux rouges les uns à la suite des autres ou doublait un autre véhicule en haut d'une côte sans visibilité.

Or, à la lumière d'un arrêt récent de la cour de cassation du 19 avril 2000 dont la solution a été reprise par l'arrêt rendu le 19 décembre 2000 par la cour d'appel de Montpellier il apparaît que la frontière est parfois difficile à établir juridiquement entre les infractions pour excès de vitesse et le délit de mise en danger délibérée d'autrui.

Il convient en conséquence de veiller à ne poursuivre sur la base de ce texte que les comportements qui, au-delà de la violation des règles sur la vitesse maximum autorisée, déjà sanctionnées par des textes spécifiques se traduisent notamment par une utilisation anormale du domaine routier ou la commission, dans le même trait de temps, de plusieurs infractions successives.

Par exemple, dans le premier cas, pourront être poursuivies sur ce fondement toutes les procédures qui feront apparaître la réalisation d'une course entre automobilistes (spécialement les rassemblements de jeunes conducteurs sur des portions d'autoroutes ou de voies rapides) ou l'emprunt d'autoroutes à contre-sens là aussi dans un but "compétitif" ou "récréatif".

Dans le second cas, seront concernées par exemple les procédures faisant apparaître l'utilisation successive, sur autoroute, de l'ensemble des voies de circulation, y compris en doublant les autres véhicules par la droite ou la conduite, à des vitesses extrêmement élevées, au mépris des signaux d'arrêt, par des conducteurs généralement dépourvus du permis de conduire, voir alcoolisés".

Les termes de cette circulaire restreignent énormément la portée de la loi, en limitant son application à quelques cas précis et exceptionnels, alors que plusieurs milliers de personnes sont délibérément mises en danger par an.

Après lecture de ces trois derniers paragraphes nous sommes en droit de nous poser une première question : "un ministre, par une simple circulaire, a-t-il le droit d'amoinrir une loi votée par les représentants du peuple ?"

Puis une deuxième question : lorsque l'on réclame que le ministre donne des consignes à ses services pour appliquer fermement la loi, on s'entend répondre que le ministre ne peut pas se permettre d'influencer la justice, mais quand il s'agit de minorer la loi, ce qui est plus grave, nous découvrons qu'il peut donner des consignes à la justice telles que : "il convient de ..." ou "pourront être poursuivies..."

La loi chèrement acquise se réduit ainsi à qualifier de mise en danger délibérée de la vie d'autrui : les courses sauvages des jeunes conducteurs (éventuellement à contre sens), et également les "gymkhanas" à très grande vitesse par des conducteurs dépourvus de permis, voire alcoolisés. De ce fait, si le conducteur possède son permis et n'est pas alcoolisé, il a le droit de mettre délibérément en danger la vie d'autrui ! Il est évident que les avocats des délinquants routiers vont s'engouffrer dans la brèche ouverte par la Ministre de la justice.

L'harmonisation des réponses judiciaires.

La circulaire demande qu'il y ait une plus grande cohérence au niveau national pour le recours aux pratiques alternatives : un tableau (quelques extraits ci-après) "résume les critères qui, pour les infractions les plus courantes liées à la conduite routière, paraissent devoir guider le choix à effectuer d'une part entre les poursuites devant le tribunal correctionnel ou le tribunal de police et d'autre part le recours à la composition pénale ou aux stages alternatifs" (la composition pénale, définie dans la loi du 23 juin 1999 : voir site Légifrance, est en fait une liste de possibilité de peines alternatives).

☛ Conduite sous l'empire d'un état alcoolique

- De 0,25 à 0,40 mg/l d'air expiré : stage alternatif possible
- De 0,40 à 0,50 mg/l : composition pénale possible. (Une précision est donnée de ne pas décider de composition pénale au-dessus de 0,50 mg/l d'air expiré, dans le souci de ne pas vider de son sens la peine d'annulation de plein droit du permis de conduire en cas de récidive).
- Plus de 0,50 mg/l : convocation par officier de police judiciaire ou citation directe devant le tribunal correctionnel recommandé.

☛ Excès de vitesse :

- Inférieur à 40 km/h : stage alternatif possible (ou, si gêne ou inconscience du danger : ordonnance pénale ou citation devant le tribunal de police recommandées).

- Plus de 40 km/h : convocation, ou ordonnance pénale ou citation devant le tribunal de police recommandées.

La Jurisprudence en matière d'infractions routières.

"Sans remettre en cause le principe de l'individualisation des peines, une harmonisation des politiques pénales en matière de lutte contre l'insécurité routière suppose une meilleure appréhension de la disparité des jurisprudences locales.

C'est pourquoi, afin de parvenir à une lisibilité plus fine de la jurisprudence en matière d'infractions routières, le Ministère de la Justice a décidé de conduire, au niveau national, une étude portant sur les peines prononcées juridiction par juridiction, ciblée sur les infractions les plus graves (homicides involontaires et homicides involontaires aggravés liés à la conduite d'un véhicule automobile).'

L'information des victimes et de leurs proches.

"Depuis la loi du 15 juin 2000 qui a instauré, dans un article préliminaire du code de procédure pénale, l'obligation, pour l'autorité judiciaire, de veiller à assurer l'information et la garantie des droits des victimes au cours de toute la procédure pénale, l'information des victimes constitue une obligation légale qui incombe au premier chef aux magistrats du ministère public..."

En conséquence, lorsqu'une procédure d'accident de la circulation routière relative à un décès ou à des blessures graves fait l'objet d'une enquête préliminaire sous le contrôle du procureur de la République, celui-ci est invité à veiller à tenir les victimes ou leurs proches informés du déroulement de l'enquête et de sa date prévisible d'achèvement ainsi que des suites judiciaires susceptibles de lui être réservées.

Dans le cas des procédures les plus délicates, cette information peut se faire par un courrier personnalisé, au besoin en indiquant aux victimes ou à leurs proches les coordonnées d'une association locale d'aide aux victimes.

Lorsqu'un classement sans suite est envisagé à la suite d'un accident mortel de la circulation routière, il apparaît judicieux que cette décision et les motifs qui la fondent soient portés à la connaissance des intéressés par le procureur de la République ou le substitut chargé du suivi de la procédure au cours d'un entretien particulier."

La prise en compte des problèmes de santé liés à l'alcool.

Une "orientation sanitaire" est préconisée, ainsi qu'une politique partenariale avec les associations spécialisées dans la lutte contre l'alcoolisme et les structures sanitaires et sociales.

Actions d'information et de sensibilisation

"Il est souhaitable d'associer les associations locales de lutte contre l'insécurité routière aux actions menées à l'occasion des audiences consacrées aux délits routiers".

J.R.

Les cyclomoteurs dans la cité

Un dossier très intéressant sur les problèmes de cyclomoteurs a été élaboré par Claude CHABOT de la Ligue Contre la Violence Routière de la Loire Atlantique.

Nous vous en présentons ci-après une synthèse et quelques extraits.

Les cyclomoteurs : un enjeu de sécurité routière.

On dénombre chaque année environ 460 tués en cyclomoteurs.

Il faut rappeler que l'histoire du cyclomoteur se divise en deux époques :

- Jusqu'en 1990, la "Mobylette", encore très présente dans le parc.
- Depuis 1990, mini-scooter (dénommés "scoot" ou "booster"...) et petites motos ("trails").

Rappels sur la définition du cyclomoteur :

- Cylindrée maximale : 50 cm³, puissance maximale 4 kw (5,43 ch.).
- Vitesse maximale autorisée : 45 km/h.
- Peut être conduit à 14 ans avec le BSR.

Victimes "piétons" d'accidents "cyclo contre piéton" : sur 352 accidents corporels cyclo-piétons recensés en région Pays de Loire entre 1995 et 1999, on a compté 4 piétons tués, 50 blessés graves, 274 blessés légers.

Alcoolémie (région Pays de Loire accidents de 1995 à 1999)

- 16 à 18 ans : 22 cyclomotoristes sur 186 > 0,8 g/l (3 > 2g/l).
- 18-24 ans : 19 cyclomotoristes sur 109 > 0,8 g/l (8 > 3 g/l).
- > 24 ans : 56 cyclomotoristes sur 203 > 0,8 g/l (39 > 2g/l).

Vitesse : La mesure des vitesses des cyclomoteurs n'est pas aisée et nous ne disposons pas de chiffres de la gendarmerie.

Nous avons donc à titre privé effectué en novembre 2000 la mesure de vitesse sur un parcours type de 460 mètres. Le protocole et les résultats figurent dans l'annexe. Sur 64 cyclos observés, 75 % roulent à une vitesse supérieure à 50 km/h, 39 % dépassent les 60 km/h. l'un d'eux atteint 62 km/h. D'autres observations dans des bandes cyclables, en compagnie des voitures, font pressentir des vitesses qui paraissent supérieures à celles observées ci-dessus. On peut penser raisonnablement que 50 % à 60 % de ces machines dépassent habituellement 60 km/h dans de nombreuses configurations urbaines, mais il faut se défier des sensations car elles sont liées dans ce cas à d'autres facteurs (faibles dimensions du véhicule, bruit, états psychiques...).

Or pour cyclos et piétons, le facteur vitesse est déterminant dans la gravité des accidents : les effets de l'énergie cinétique sont presque intégralement transférés dans le corps des victimes.

A 45 km/ on peut n'être "que" blessé ou blesser un piéton.

A 70 km/h on peut se tuer et tuer un piéton.

La vitesse des cyclos alliée à certains comportements est incompatible avec une circulation urbaine partagée et pacifiée.

- Parce que les compétences réelles des jeunes conducteurs ne sont pas à la hauteur des apparences : la limite à 45 km/h correspond aux capacités réelles des jeunes

conducteurs, si l'on tient compte de l'insouciance naturelle de la jeunesse et de son faible bagage expérimentiel (certains n'ont que 14/15 ans). Le BSR ne transmet ni expérience, ni capacités réelles d'anticipation. Les réflexes acquis sur une planche de skateboard ou en bicross n'apportent rien du point de vue sécuritaire et "lâcher" des jeunes à 70 km/h dans la rue est un non-sens.

- Parce que l'environnement de circulation n'est pas plus accueillant pour les cyclos que pour les autres usagers. Le 50 maxi en ville est un seuil sécuritaire qui doit s'appliquer à tous.

- Parce que les droits du piéton ne peuvent être respectés. En ville à l'heure où les aménagements réduisent les risques liés à l'auto et où une prise de conscience des automobilistes apparaît dans la relation avec le piéton, le danger vient maintenant des cyclos en raison de leur grande mobilité, de leurs trajectoires imprévisibles et de l'usage immodéré des trottoirs et zones piétonnières. De manière générale (toutes causes), le risque augmente pour les piétons : ex. : + 22 blessés graves en 1 ans (98/99) en agglomération pour la Loire-Atlantique.

Beaucoup de cyclos sont débridés et modifiés.

Les mesures effectuées montrent que la plupart des cyclos roulent à des vitesses bien supérieures à 45 km/h. Pourquoi ?

L'astuce des constructeurs était (est ?) traditionnellement de "brider" le système d'alimentation pour contenir officiellement la vitesse à 45 km/h lors de la livraison du cyclo.

Généralement, il s'agit d'une rondelle perforée qui " calibre " les gaz en entrée admission ou en sortie échappement. Enlever cette "rondelle" - dans le meilleur des cas, elle est soudée - augmente d'environ 3 fois le débit de gaz. Ce bridage peut être facilement supprimé par un professionnel ou par l'acheteur. Il s'agit alors d'une modification des caractéristiques de base de la machine, réglementée (et interdite) par le Code de la Route.

Il semble en effet qu'il existe des "kits" modificatifs réservés à la compétition qui ne peuvent être théoriquement vendus qu'aux titulaires d'une licence sportive. Si cette information est réelle, l'application sur le terrain paraît plus que défailante. (NDLR : à la lecture du nouveau code de la route, article 317-29, Rien n'autorise à enfreindre l'interdiction de fabriquer, d'importer, de détenir et de vendre des kits sous le prétexte que c'est pour la compétition : c'est donc punissable par la loi. Mais néanmoins la filière commerciale continue à le penser, donc à importer, détenir et vendre ! il y a même des marques de cyclos français très connus, où l'on peut commander officiellement le boîtier électronique non bridé : il suffit d'avoir la référence de l'article, et le montage est aisé : le cyclo est de ce fait un "full power". Les vendeurs demandent en général à voir la licence sportive pour débrider ou vendre un kit, mais "il y a toujours un copain qui en a une").

Les silencieux d'échappement adaptable (parfois étiquetés "réservés à la compétition", mais vendus librement), qui remplacent très souvent ceux d'origine sont de nature à libérer de la puissance supplémentaire par rapport à la norme d'homologation, avec une contrepartie sonore importante (alors que les cyclos non trafiqués émettent un bruit tout à fait convenable).

Enfin, le montage de pneumatiques de diamètre supérieur permet un gain de vitesse dans certaines conditions.

En cyclo, apprendre à transgresser

Nous savons les difficultés pour faire descendre la vitesse en ville à 50 km/h pour les voitures (et pour faire appliquer de nombreuses règles de sécurité basiques). Comment espérer que des jeunes conducteurs habitués à rouler en ville à 65 km/h, déjà infractionnistes réguliers bien avant de passer le permis se conforment à cette limite ? Le risque est grand, de manière plus générale, que les comportements violents où l'on retrouve souvent la vitesse et le mépris des droits d'autrui se fixent et se pérennisent dans l'état adulte, alimentant ainsi l'insécurité routière.

L'ASSR et le BSR

Entre 14 et 16 ans, il faut avoir l'ASSR et le BSR. Cela revient à admettre que des jeunes de 14 ans nantis du seul BSR peuvent conduire dans la circulation générale à 60/80 km/h (voire plus), puisque tout le monde sait que les cyclos qui leur sont vendus permettent cette vitesse.

Le point de vue d'un professionnel : Un grossiste en pièces de rechanges raconte "vous achetez un scooter XYZ, 50 cm³ vous roulez à 50 à peu près. A la première révision, vous demandez au vendeur de le débrider, il vous enlève une pastille à l'échappement ou à l'admission, éventuellement, il change une rondelle de variateur, et vous repartez à 65/70. Oui, les pots sont tous bridés au départ, mais je peux vous dire que beaucoup de scoots dépassent les 45...

Le point de vue d'un assureur (résumé substantiel) :

"Quel moyen avons-nous pour aller vers un risque moindre ? Une clause figure dans nos contrats, stipulant que l'indemnisation peut être remise en cause en cas de "fausse déclaration intentionnelle ou non intentionnelle", clause qui s'applique le cas échéant à un véhicule non conforme et pourtant déclaré comme tel. En réalité, nous n'avons pas les moyens d'appliquer cette clause (vérifications, expertises...). Il y a aussi le cas d'assurés achetant sans le savoir un cyclo trafiqué, et qu'il serait injuste de pénaliser".

"Le BSR ? C'est un fiasco. Ce n'est pas sérieux, et ça ressemble plus à un coup médiatique qu'à une action de prévention. On ne peut faire confiance à ce papier qui nous paraît être délivré dans des conditions souvent douteuses. De toutes façons, à 16 ans, il n'est plus nécessaire et les jeunes font ce qu'ils veulent".

Le point de vue de trois jeunes cyclomotoristes :

Rencontre sur la piste cyclable du pont de la Beaujoire, 3 jeunes avec 2 cyclos scooters et une mobylette très sophistiquée. L'un d'eux parle et les autres approuvent souvent :

- ☛ C'est vrai, il y a beaucoup de jeunes qui se plantent, et vous dites qu'il paraît que les cycles vont vite ? Regarde mon compteur : ça va jusqu'à 100 !
- ☛ Et ça roule à quelle vitesse en réalité ... ?
- ☛ Moi, je roule à 90, 100 ! surtout sur des lignes droites comme là, mais en ville tu peux pas, c'est trop dangereux avec les voitures qui te coupent sous le nez ...
- ☛ Mais pourtant ces scooters ça doit rouler à 45 normalement ?
- ☛ Oui, bien sûr, mais ils vont tous beaucoup plus vite !
- ☛ Mais comment ça se fait ?
- ☛ Tous les mecs les trafiquent, et les vendeurs le font aussi quand on leur demande. Il y a aussi les pots

(d'échappement) ; quant tu achètes ton scooter, ils coupent une languette dans le pot, et ça suffit, tu roules à 60 facile. Et aussi ils vendent des pots spéciaux qui sont interdits, mais ils les vendent quand même. Ils se font un fric...

- ☛ Mais quand même, ce n'est pas en truquant le pot qu'on roule à 100 !
- ☛ Non mais ils vendent des pièces, des cylindres...
- ☛ Des cylindres et des pistons ?
- ☛ Oui, c'est ça...
- ☛ Mais ça doit coûter cher ?
- ☛ Oui, c'est cher, mais les jeunes ils se débrouillent.
- ☛ Est-ce que vous savez qu'en 99, il y a eu 450 tués et blessés graves en cyclos ?
- ☛ Non, mais c'est normal, il faut voir avec les adultes, ils n'ont qu'à pas vendre des scooters qui roulent aussi vite ! On pousse la vitesse, nous on est jeunes".

Des solutions

Le P.D.A.S.R. (Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière) comportement des actions de prévention : information sensibilisation, port du casque, signalisation personnelle, risques liés à la vitesse et à l'alcool. Ce genre d'action est indispensable, et la Ligue Contre la Violence Routière y participe en tant que de besoin.

Mais une action sur les causes initiales nous paraît également indispensable.

Concernant le débridage, qui consiste à supprimer ou modifier un composant installé par le constructeur et qui limite artificiellement la puissance : rappelons que deux objectifs sont à atteindre :

- ☛ Le 45 km/h ne doit pas pouvoir être dépassé sur route plate, vent nul.
- ☛ Le corps du moteur (chemise, piston, diamètre des conduits d'alimentation...) ne doit pas pouvoir être modifié, autrement dit le moteur doit être "figé" dans une configuration qui ne permette pas de vitesse supérieure à 45 km/h. on n'aurait plus à parler de "débridage" car il n'y aurait plus de "bridage".

Concernant le kitage (ou bricolage) : ensemble de modifications des caractéristiques géométriques et physiques du moteur (cylindrée, régime, pot libéré...), usage de carburants spéciaux, adaptation de "kits", trucages divers...

Ce kitage est plus difficile à maîtriser, car souvent né de la débrouillardise et du génie bricoleur de nos concitoyens. C'est toute une filière économique qui est concernée : fabrication, vente, pose. Les instances nationales représentatives et les professionnels (C.N.P.A.) ne sont pas insensibles au problème et pourraient sans doute agir sur le moyen et le long terme.

Un courrier argumenté du président est prévu au niveau national pour rappeler au Ministre de l'équipement et des transports que des mesures plus efficaces doivent être prises pour qu'il soit impossible de débrider ou modifier les moteurs de cyclomoteurs. A l'échelon local, l'association départementale de la Ligue de Loire Atlantique a lancé une pétition dans le même sens.

La vie des associations départementales

Var

Marche pour Sophie à Pignans

Le 30 juin alors que les routes étaient parfois saturées par les automobilistes pressés de découvrir les plages du sud de la France, la Ligue Contre la Violence Routière franchissait, à Pignans, un nouveau pas symbolique. La section départementale a organisé, en effet, une marche blanche "Pour les familles qui vivent l'immense douleur de perdre un enfant", a déclaré Chantal-Marie Laurent, déléguée régionale de la LCVR. Plus précisément, "pour la famille de Sophie Portal, victime de la route, décédée le 7 avril dernier suite à ses blessures". Cette jeune fille de 27 ans, infirmière et pompier volontaire, rejoignait son lieu de travail quand un 4X4 a, pour des raisons encore indéterminées, percuté sa voiture à la hauteur de Puget-Ville. "Sophie était originaire des Mayons. On tenait, cependant, à manifester publiquement la douleur de sa famille, de ses amis", a ajouté la déléguée régionale

Face à "l'insécurité latente des circuits routiers nationaux", l'association départementale fait entendre sa voix et clame sa volonté de bouleverser les habitudes irresponsables de certains automobilistes. "L'alcool, la vitesse et certains comportements sont nos pires ennemis". Aux côtés de Chantal-Marie Laurent, plus de trois cent cinquante personnes ont arpenté les rues de Pignans pour rendre hommage à Sophie Portal et sensibiliser l'opinion au problème de sécurité routière. "Dans un périmètre de 15 kilomètres autour de Pignans, plus de dix accidents mortels ont été dénombrés en moins de trois mois. Ce chiffre demeure insoutenable". Au-delà du combat quotidien contre la violence routière, la Ligue tente de sensibiliser la justice sur la gravité des comportements irrationnels de certains usagers et les conséquences effroyables engendrées par ces derniers. Pour l'heure, le procès du jeune conducteur de 4x4 s'ouvrira le 4 juillet à Toulon.

(D'après l'article de Ingrid Estephan. Var Matin)

Hérault

↪ **La Mutualité sociale agricole (MSA)** s'oppose activement au coût humain et financier de l'accident de la voie publique (AVP). Elle a écrit à tous ses élus dans les villages, leur proposant d'organiser avec la LCVR des actions de prévention à l'échelon local. Nous avons quelques contacts.

↪ **L'Union professionnelle des médecins libéraux du Languedoc Roussillon (UPML-LR)**, chargée de cibler les priorités de santé, s'implique fortement dans la prévention de l'Accident de la Voie Publique, l'alcool, avec la LCVR. Parlez-en à vos médecins.

↪ Aide aux victimes et aux familles

La formation des volontaires pour l'accueil des familles et victimes se met en place, avec l'aide de psychiatres (CHU et autres) et psychologues.

↪ "Défi aux candidats" aux élections municipales et cantonales de mars 2001 : Conférence de presse "Pour le respect des droits de l'homme sur la route".

Depuis, la "lettre aux maires" a été envoyée à toutes les communes. Nous avons déjà reçu pas mal de réponses, nous ferons le point avec la presse

↪ Université Paul Valéry : Une action d'envergure a été réalisée à l'Université Paul Valéry (22.000 étudiants), avec les acteurs associatifs et administratifs. La Médecine Préventive nous demande d'étendre la collaboration.

↪ Lycée Jean-Monet : 3 mai 2001. Deux élèves de B.T.S. ont organisé une conférence sur la sécurité routière. Retenons deux témoignages entre autres :

- Une élève : "j'aime la vitesse, j'ai déjà eu un accident, j'ai eu de la chance, je continue à aimer rouler vite".
- Une élève pense que les silhouettes debout sont de nature à calmer la vitesse car elles sont sur la route.

Paris

Pour la seconde année, La section départementale de Paris de la Ligue a organisé un concours de physique pour les Terminales S d'Ile de France. Plus de 130 s'étaient inscrits de 22 établissements et 6 départements. Une centaine de participants sont venus malgré la pluie et les grèves de transport. Les thèmes du devoir de deux heures étaient les suivants :

↪ Conduite dans un virage.

↪ Visibilité réduite lors d'un croisement situé à proximité d'un tournant

↪ Influence de la vitesse sur la consommation de carburant et la production de gaz à effet de serre.

Bouches-du-Rhône

La Ligue des Bouches du Rhône a fait faire des T-Shirts avec marquage en gros sur le devant "Ligue Contre la Violence Routière" et sur le dos "Arrêtons le massacre sur la route". Ces T-shirts sont utiles pour les manifestations, marches ou procès, ils permettent de voir quelle cause nous défendons, même si nous ne pouvons pas parler... Elle propose ces t-shirts au prix de 50 F (réduction pour les associations départementales) plus les frais d'envoi. Pour le moment, elle dispose des tailles M,L,XL et XXL. Pour toute commande contactez la L.C.V.R. 13 - Françoise DEWAVRIN - 3 Chemin des Écureuils - 13950 CADOLIVE - Tél.-Fax. & répondeur : 04.42.72.41.28

La lettre aux adhérents de juin fait état d'une démarche du "Groupement national des cadres de la police municipale" (1) près des maires des communes du département pour demander la participation de leur police municipale à une opération de prévention par mois, en association avec la Ligue Contre la Violence Routière.

Le groupement national regrette qu'une seule réponse positive d'une municipalité leur soit parvenue.

(1) adresse : B.P. 133 - 06272 Villeneuve-Loubet

Haute-Savoie

Comme l'an dernier, l'opération "la vitesse ou la vie" s'est déroulée sur notre département du 15 au 19 mai, dans le cadre du P.D.A.S.R. (Plan Départemental d'Actions pour la Sécurité Routière).

La Ligue est présente sur le terrain, avec la gendarmerie, la D.D.E. et autres instances sécurité routière. Nous apportons notre témoignage auprès des conducteurs en infraction et essayons de faire passer le message : pourquoi rouler vite ? A quoi sert de gagner trois minutes sur un trajet de 50 km en prenant des risques qui peuvent être mortels ?

Dans l'ensemble cette action a un bon impact et les gens apprécient la démarche. Chaque automobiliste répond à un questionnaire, puis repart avec une documentation qui démontre tous les dangers de la vitesse.

Par ailleurs, l'exposition "qui a tué Nina ?" a fait peau neuve et existe en trois exemplaires ; vous pouvez nous contacter pour l'emprunter. L'exposition est visible dans le hall de la mairie d'Annecy d'octobre à décembre 2001.

Hautes-Pyrénées

En mai dernier, Katy Kessels-Formon est intervenue à l'école de Montgaillard pour expliquer aux enfants (depuis fin maternelle jusqu'au C.M.2), comment utiliser le trottoir, traverser la chaussée, circuler à bicyclette, mettre sa ceinture. Les propos des enfants ont vite glissé sur le comportement de leurs parents, qu'ils ne jugeaient pas toujours exemplaire.

Le film "messages" vidéo très attrayante, leur a été projeté, puis dans la cour la voiture "test-choc" a beaucoup passionné les enfants, qui y ont testé l'utilité de la ceinture.

Loir et cher

Un sondage très instructif a été de nouveau réalisé sur 116 élèves de l'école primaire Foch, voici quelques-uns des résultats :

↳ Comment l'enfant se rend-il à l'école ? 62 % en voiture, 53 % à pied avec leurs parents, 37 % à pieds seuls, dont 19 % viennent exclusivement à pied. (Aucun ne vient en vélo).

↳ La distance moyenne des trajets est 1,5 km et le rayon d'action de l'école est 4,3 km.

↳ Les raisons de la conduite en voiture ou de l'accompagnement à pied sont les points dangereux des itinéraires : passages-piétons non respectés, voitures sur trottoirs, obligeant à marcher sur la chaussée, vitesse excessive des voitures...

↳ Les solutions demandées par les parents pour sécuriser le quartier scolaire sont des ralentisseurs (l'exemple d'une rue proche a été probant), une zone 30, des P.V. pour les voitures garées sur le trottoir.

Rhône

Nous avons relaté, dans notre précédent numéro, le procès de la conductrice qui avait tué Maxime Morel. Devant la faible peine infligée à cette conductrice les habitants de Sathonay-village ont adressé la pétition suivante à Madame le Procureur de la République :

"Nous, parents de Priay et des alentours, avons eu connaissance du délibéré de l'audience concernant l'affaire Maxime Morel (décédé le 8 décembre 1998) qui se tenait au tribunal correctionnel de Bourg en Bresse le mercredi 29 novembre 2000.

*Nous sommes consternés de savoir que la vie d'un enfant de 12 ans équivaut à 2 mois et trois semaines de prison et 5000 F d'amende, sachant que la personne impliquée présentait un taux d'alcoolémie de 2,68 g/l, un double délit de fuite et surtout **non assistance à personne en danger** à deux reprises.*

Nous, parents, nous nous sentons très concernés car nous avons aussi des enfants qui ne sont malheureusement pas à l'abri d'un tel accident. "Une voiture qui n'est plus maîtrisée devient une arme ; une arme qui tue tous les jours. Il n'y a pas de fatalité de l'accident, il y a toujours une faute humaine".

Malgré toute la campagne publicitaire sur la sécurité routière qu'il y a eu en octobre et novembre 2000, nous pensions que cette personne aurait été plus sévèrement punie.

Aveyron

La présidente, Christiane Poinot, a rapporté dans son rapport annuel, les activités des douze mois écoulés, dont les opérations récentes ci-après :

↳ Contacts avec les jeunes, avec les motards, avec les animateurs de quartier, tout au long de l'année.

↳ Le 23 mai rencontre avec les adolescents du collège de la Fouillade sur le thème "savoir plus, risquer moins", intervention sur l'accident de la route, discussion sur le débridage des moteurs des cyclos.

↳ Actions locales près des maires (Onet le Château et Nant) sur les problèmes de sécurité.

↳ Contacts de la Ligue avec des familles éprouvées par la mort subite d'un être cher, à cause de la mort absurde, dans un accident de la route.

Le "code de la route" arrive en quatrième place des best-sellers en Angleterre

Relevé dans le magazine britannique *The Economist* du 27/1/01 : en 4^{ème} place dans la liste des best-sellers hors fictions, pour la Grande-Bretagne : "The Highway code 1999", publié par la "Driving Standards Agency".

Une affaire de culture, décidément...

transmis par **André Klarsfeld**

Affiche "Expliquez à vos enfants".

Vous avez reçu, jointe à ce numéro de Pondération, une affiche "Je ne veux pas que mes enfants soient victimes de la violence routière". Nous avons réalisé cette affiche à la demande du "collectif des pédiatres libéraux" (3000 médecins). Les sept messages que nous y avons fait figurer correspondent aux cas d'accidents les plus fréquents chez les enfants. Les 3.000 exemplaires des pédiatres ont été financés par Guigoz. De notre côté, nous en avons tiré 10.000 exemplaires supplémentaires, pour lesquels nous avons demandé, mais en vain, l'aide financière du Ministère de la Santé. Il vous est possible d'obtenir ces affiches en les demandant au siège de la Ligue, pour le prix de 200 F les 100 affiches.

N'hésitez pas à les diffuser largement (médecins, écoles, commissariats, mairies...).

Nous espérons, maintenant que l'affiche est produite et visible, avoir la chance d'intéresser quelques autres sponsors pour faire un tirage en plus grand nombre.

Reconduction de l'opération "Capitaine de soirée".

L'association "La Prévention Routière" reconduit cette année l'opération "capitaine de soirée" qui a eu du succès en l'an 2000.

Son objectif est d'inciter les jeunes de 18 à 24 ans à désigner parmi eux lors de leurs sorties, un "Capitaine de soirée" qui s'engage à ne pas boire de boisson alcoolisée et à être le conducteur qui raccompagne ses amis après une soirée.

Entre juin et décembre 2000, 60 départements ont participé à cette opération et 500 discothèques ont été partenaires. Les capitaines de soirées étaient plutôt des célibataires (60 % d'homme et 40 % de femme), ayant leur permis depuis plus d'un an, répartis moitié en urbain, moitié en zone rurale et sortant au moins une fois par semaine, souvent avec le même groupe d'amis.

Lu pour vous :

La délinquance routière, soupape sociale

(Quelques extraits)

Par Jean-Jacques DELFOUR professeur de philosophie.

Libération - lundi 16 juillet 2001

Le discours dominant, à la manière d'un destin, présuppose l'irresponsabilité des conducteurs, au sens où ils n'y seraient pour rien. La faute est toujours ailleurs. Si bien que la pénalisation délictuelle ou criminelle de la délinquance routière reste résiduelle.

Dans le même temps, tout un chacun est choqué de la disproportion entre des faits délictueux graves (morts de plusieurs personnes) et leur peine (quelques mois de prison, souvent avec sursis, pour le chauffard). La plupart des infractions au code de la route sont invisibles et leurs

Cette opération est dans la ligne du ministère : "ce qui est conduit c'est celui qui ne boit pas".

Contact : Prévention routière : 01.44.15.27.79

Le téléphone Portable

L'accident qui le 4 avril 2001 a coûté la vie à Audrey Lardon, a relancé le sujet du téléphone portable. Une automobiliste a frappé de plein fouet, un groupe de quatorze cyclistes adolescents qui arrivait en sens inverse. Il semble, d'après l'enquête, que la conductrice était en train de téléphoner.

Qu'en est-il actuellement en Europe du sujet du téléphone de voiture ?

Les autorités allemandes ont récemment voté une loi interdisant à partir du 1^{er} avril 2001 l'usage du téléphone portable en conduisant. En clair "portable" est opposé à "main libre", qui n'est pas interdit, et "en conduisant" est opposé à "utilisation autorisée dans les embouteillages, moteur coupé".

Les Allemands se sont donc résolument orientés vers la solution qui consiste à faciliter au maximum le téléphone "main libre", afin d'en sécuriser l'utilisation, par exemple par décrochage automatique après une ou deux sonneries.

Les experts français ont toujours défendu la thèse qu'indépendamment de l'occupation des mains, qui est réglée par le système "mains libres", il restait le fait que le cerveau est occupé et que le conducteur est moins attentif. Ils ont raison et nous soutenons la même idée.

De même, le ministre de la justice avait adressé une circulaire aux procureurs, en faisant état de "la perte d'attention qui est de nature accidentogène".

En ce qui concerne la jurisprudence, la seule affaire apparemment qui est allée en cassation concernait un portable (non main libre).

La position d'interdire théoriquement aussi le téléphone main libre pourra t-elle être tenue longtemps si l'on considère que l'on est incapable de constater si un automobiliste qui circule devant nous, équipé de "main libre" est en train de téléphoner. De ce fait la police ne peut pas verbaliser. Ceci constitue un problème essentiel.

Précision : l'amende prévue en Allemagne, pour l'usage du portable par un automobiliste est de 60 marks (200 F) et par un cycliste de 30 marks (!)

commissions extrêmement aisées. Les vols laissent une trace (l'objet volé qui témoigne du délit), les agressions aussi (les blessures de la victime), pas les infractions au code de la route. Le plus honnête des citoyens peut, le temps d'un voyage, commettre quelques dizaines d'infractions et parvenir à bon port l'esprit tranquille. Ce sont des délits invisibles, inapparents, fréquemment sans effet. Il faut ou bien un accident ou bien une force de police dûment équipée pour révéler ou constater une infraction. La route est donc un espace de délinquance aisée, immatérielle et impunie.

Inde

ADOS : Philippe VAYSSETTE - 12 rue Doyen Barbeau - 14000
- Tél. : 02.31.93.19.34 (dorv7@club-internet.fr)
URE : 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 (lcvr@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

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 : Philippe RUFFIÉ - 13 Rue des Sittelles - 41350
SAINT GERVAIS LA FORET - Tél. : 02.54.43.16.55
(lcvr41@club.lemonde.fr)
LOIRET : Gérard PETIN - 23 Rue de l'Orbette - 45000 ORLEANS -
Tél. : 02.38.53.09.58 (geodepetin@aol.com)
VIENNE : Jean-Louis BOENISCH - 14 Rue de la Croix Galipeau -
86000 POITIERS (boenisch@wanadoo.fr)

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 (lcvr64@yahoo.fr)
Antenne Pays Basque, Cote Landaise : Jean-Pierre BARNECHE - 8
rue Joseph Ponsolle - 40220 TARNOS - Tél. : 05.59.55.37.91
(lcvr64@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 Antérieu - 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)
VAR - Christine SANDEL - 31, rue Rabaton 83400 HYERES -
Tél. : 04.94.65.94.45 (ec-sandel@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 - Midi-Pyrénées

AVEYRON : Christiane POINSOT - 2 Rue des Rouges Gorges - Les
Costes Rouges - 12850 ONET - LE - CHÂTEAU - Tél. : 05.65.42.21.63
(lcvr12@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)

11 - Auvergne

PUY DE DÔME : Francine ROLAND-VILLERMAUX - 41 Avenue de
Volvic - 63530 SAYAT - : 04.73.60.58.36 (alain.roland2@freesbee.fr)

12 - 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
(lcvr57@free.fr) (<http://lcvr57.free.fr>)
VOSGES : Michel MATHIEU - 140 Impasse de la Boule Girard - 88270
HENNECOURT - Tél. : 03.29.36.62.39 (mathfeu.mic@wanadoo.fr)

13 - Bourgogne : COTE D'OR : Catherine PÉPOZ - 24 B Avenue
de la République - 21800 Chevigny St Sauveur - Tél. : 03.80.48.24.99

14 - Centre Est : DOUBS : Geneviève CHAVIGNY - 21 Rue Bel
Air - 25870 CHATILLON LE DUC - Tél. : 03.81.58.82.18

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION

ARNAUD Odile, BORENE Jacques, CARL Jean-Luc, CHASLOT Olivier, CICUREL Francine, ISSAYKINE Aline, JURGENSEN Geneviève, KLERSFELD André, LAMANT Jean-Yves, De LARMINAT Pierre, LAVILLE Philippe, LE BOTLAN Annie, LLOBERES Jean-Claude, MATHIEU Michel, MEYER Paul, PERRICHON Chantal, PÉTIN Gérard, PICQUET Julien, ROBIN Jacques, TASIA Jacques, TREFFORT Pascal, VAN HÉE Odile, VAREILLES Viviane, WEIL Christine.

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 :
Tél. + Fax 01.69.44.48.79
Vice-Présidente : Chantal PERRICHON
Tél. 01.44.27.52.29 - (chap.Ligue@n00s.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)
Secrétaire Général Adjoint : Jean-Yves LAMANT - (jylamant@wanadoo.fr)
Trésorière : Annie LE BOTLAN
Trésorier Adjoint : Pierre de LARMINAT
Membres du Bureau : Geneviève JURGENSEN - (Porte-parole)
Gérard PÉTIN (geodepetin@aol.com)

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 - (j.leverrier@free.fr)

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@wanadoo.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 : _____

Tél. : _____

Profession : _____

e.mail : _____

Cotisation minimale 200 F soit : 30,50 €

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), elle donne droit à un reçu fiscal.