

Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

Rencontre avec le président de la République

Geneviève Jurgensen, porte-parole, et Philippe Laville, président, ont été reçus par Jacques Chirac avec d'autres représentants d'associations de sécurité routière, le 9 octobre 2001. Nous reproduisons ci-après le texte que Philippe Laville a lu lors de cette rencontre, dans une ambiance très attentive.

Première cause de mortalité de la jeunesse en France, la délinquance routière est la plus meurtrière de toutes les délits et **une urgence sanitaire** que quasiment tous les pays de l'Union européenne traitent avec plus de sérieux et d'efficacité que ne le fait la France.

La Ligue contre la violence routière souligne **l'entière responsabilité des gouvernements français** dans cette catastrophe. À chaque fois qu'une véritable politique de prévention, de contrôle et de sanction a été mise en œuvre en France ou dans tout autre pays industrialisé, elle a porté ses fruits.

Tous les sondages d'opinion le montrent sans ambiguïté : **l'opinion publique attend une vraie politique de sécurité routière** qui fasse appliquer le code de la route, y compris grâce aux **contrôles et aux sanctions**.

De même, plusieurs sondages pratiqués en 2001 montrent que l'opinion est très majoritairement choquée par **l'absurdité qui consiste à mettre sur le marché des automobiles et des deux-roues capables de rouler bien au-delà de la vitesse limite supérieure autorisée** sur la totalité du réseau routier. Déplorer la fréquence des accidents et continuer d'autoriser cette pratique industrielle, c'est se comporter comme les États-Unis qui déplorent le nombre de victimes d'armes à feu tout en refusant d'en limiter la liberté de vente.

La Ligue contre la violence routière sait que les gouvernements successifs sont parfaitement informés des mesures qu'il convient de prendre pour diminuer sensiblement le risque majeur que représente la délinquance routière (amélioration des contrôles et des sanctions, bridage des moteurs comme c'est déjà le cas pour les poids lourds, les tracteurs et les mobylettes) et que **ce n'est donc pas par ignorance, mais bien par négligence que ces gouvernements ont préféré ne pas prendre ces mesures**.

Les mesures gouvernementales se sont montrées efficaces pour prévenir d'autres risques beaucoup moins bien connus et beaucoup moins meurtriers, comme la crise de la vache folle ou l'épidémie de fièvre aphteuse. Ces mesures dans leur vigueur ont démontré que quand le gouvernement veut, il peut, et que **lorsqu'une filière économique est menacée**, les gouvernements français sont aussi actifs qu'ils sont passifs lorsque seules 8.000 vies sont en jeu chaque année.

Dans l'immédiat, la Ligue contre la violence routière **demande à M. Jacques Chirac**, président de la République, de profiter de la réunion à laquelle il a bien voulu nous convier pour se prononcer clairement pour que **toute infraction au code de la route soit exclue de la loi d'amnistie** qui doit suivre l'élection présidentielle. La seule perspective de cette loi ayant coûté plusieurs centaines de vies en 1988 puis en 1995, si les candidats ne se prononcent pas précocement et clairement, ils démontrent hélas que, s'agissant de délinquance routière, ils n'attachent pas à la vie humaine le prix que nous, Ligue contre la violence routière, y attachons.



Ligue Contre la Violence Routière

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

Novembre 2001 - N° 49

Sommaire

Éditorial	4-5
Beaucoup de presse, mais encore ?.....	5
Compte rendu du conseil d'administration du 17 novembre 2001	6-7
Interview du Colonel Petit (direction générale de la gendarmerie).....	7
Création du Conseil National de Sécurité Routière	8
Argumentaire pour les boîtes noires	8-9
Brèves	10-11
Rubrique judiciaire	12-13-14-15
La vie des associations départementales	16-17
Europe.....	18
45 km/h à la construction, non modifiables pour les cyclomoteurs, Pétition.....	19
Associations Départementales	20
Conseil d'Administration, Bureau National, Délégués Régionaux, Bulletin d'Adhésion.....	

Notre site Internet

L'adresse de notre site internet est en cours de changement : c'est maintenant : **violenceroutiere.org**

Les termes ont été choisis pour permettre une mémorisation immédiate aisée lorsque l'on prononce "violence routière en un seul mot point org". Certaines pages ne sont pas encore écrites : elles se rempliront au fur et à mesure dans les mois prochains.

Les prochains numéros de Pondération

- ↳ Le N° 50 sera une compilation des synthèses des principaux articles parus dans les 49 premiers numéros de Pondération.
- ↳ Le N° 51 traitera en détail des dernières statistiques d'accidents et en particulier de deux types d'accidents fréquents : les accidents de stop avec vitesse excessive sur la voie prioritaire, et les accidents frontaux.

Compliments

Une mention spéciale est attribuée à la société Guisnel de Dol de Bretagne pour la campagne qu'elle mène depuis de nombreuses années en faveur du respect des limitations de vitesse. Cette société de transport de 600 camions appose à l'arrière de ses camions un panneau "Dans notre entreprise nous respectons les limitations de vitesse". Benoît Tarrière, responsable des transports chez Guisnel, nous indique que ceci est un moyen pour "responsabiliser au maximum les conducteurs sur la nécessité de faire diminuer le risque qu'ils font courir à leurs concitoyens qu'ils côtoient sur la route. Lorsque les usagers nous téléphonent ou nous écrivent pour complimenter la conduite d'un chauffeur, nous le mentionnons dans notre journal interne".

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 : lvv.paris@wanadoo.fr - Site Internet : <http://www.violenceroutiere.org>

LA LIGUE EST MEMBRE DE LA FÉDÉRATION EUROPÉENNE DES VICTIMES DE LA ROUTE (F.E.V.R.)

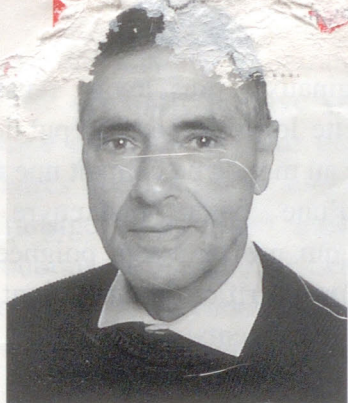
Directeur de la publication : Jacques ROBIN

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

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



Il s'appelait Antonio. Venu d'Italie, il avait durement travaillé toute sa vie et avait enfin pris sa retraite depuis quelques années. Ce matin là, il comptait aller voir un ami. Il venait de prendre son cyclomoteur, avait mis son casque, était sorti de son garage, était déjà dans la rue, lorsque sa femme et sa fille, restées à la maison, entendirent le bruit d'un choc violent. Elles se précipitèrent dehors et le trouvèrent à terre. Le conducteur du fourgon qui l'avait renversé déclara aux policiers : je l'ai vu, mais j'ai pensé que j'avais le temps de passer. Antonio est mort trois semaines plus tard sans avoir repris connaissance. Le tribunal a relaxé le conducteur du fourgon.

Un accident banal, un procès banal. Pour nous, cette banalité est intolérable.

Depuis plus de 18 mois maintenant, depuis qu'a débuté la campagne du collectif "Arrêtons le massacre", les médias se sont beaucoup impliqués dans la lutte contre l'insécurité routière, et cette action se poursuit toujours. Quelques messages publicitaires émanant de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières et de la Prévention Routière ont fait toucher du doigt les conséquences dramatiques des imprudences et des infractions au Code de la Route. La presse écrite, régionale et nationale, a consacré plusieurs pages à ce sujet, généralement bien faites, sauf exception (voir à ce sujet les quelques lignes que nous consacrons à l'arrêt récent de la Cour de Cassation). Les diverses chaînes de télévision en ont fait de même. A chaque fois, l'un ou l'autre d'entre nous est intervenu au nom de la Ligue. De nouvelles émissions sont en préparation. La sécurité routière est devenue, enfin, un sujet auquel les médias s'intéressent. La qualité de "grande cause nationale" qui lui avait été attribuée pour l'année 2000 perdure bien au-delà, et ce nous est une grande satisfaction. Mais les résultats ne suivent pas. Jusqu'en juillet dernier, le nombre des victimes était légèrement décroissant, comparé à celui de la même période de l'année 2000. Depuis août, il croît de nouveau. A cela, nous voyons deux explications.

La première est conjoncturelle : c'est la perspective d'une amnistie présidentielle. Le sujet est aujourd'hui sur la place publique : de rares candidats ont fait connaître leur position, clairement contre toute amnistie, d'autres ont pris des positions plus ambiguës. Pour nous, il est impératif que la prochaine élection marque la fin, définitive, de cette meurtrière "tradition républicaine", qui n'existe nulle part ailleurs.

La seconde explication est de fond : toute politique de sécurité routière qui se veut efficace doit associer prévention-information et contrôle-sanction. Or, seul le premier volet a été mis timidement en œuvre, et encore avec des moyens que nous jugeons bien insuffisants, même si le ton de l'information a changé. Mais le deuxième volet, lui, n'a bénéficié que d'infimes changements : les préfets ont dû établir des plans de contrôle visant à une meilleure utilisation... des moyens existants, qui depuis le 11 septembre ont été plutôt réduits au profit de Vigipirate. L'expérience quotidienne montre à quiconque veut bien y prêter attention que la probabilité d'être contrôlé est dramatiquement faible et n'a pas significativement changé, même si, ici ou là, quelques initiatives font l'objet d'articles de presse. Pareillement, les jugements rendus par les tribunaux n'ont pas significativement changé, même si, ici ou là, tel Procureur de la République a pris une mesure prévue par la loi, mais pratiquement jamais appliquée, à savoir la confiscation des véhicules d'un certain nombre de délinquants routiers. Et les peines prévues dans notre Code Pénal restent deux fois inférieures à celles qui sont appliquées en Angleterre.

Le thème de la sécurité est à coup sûr l'un de ceux sur lesquels se feront les campagnes électorales à venir. Mais sous ce vocable, on entend : vols à la tire, vandalisme, grand banditisme, ce dernier restant heureusement exceptionnel mais faisant la une des actualités. Élections obligent, c'est cette sécurité qui est au cœur des préoccupations de nos hommes politiques. La sécurité routière, qui provoque pourtant des centaines de milliers de drames chaque année, reste encore dans leur esprit du domaine de la "banalité" : dans quelles déclarations publiques les ministres de l'Intérieur, des Armées, de la Justice, de la Santé, de l'Éducation ont-ils traité de ce sujet ? La Sécurité Routière est pourtant une délégation "interministérielle".

Notre combat est loin d'être terminé.

**Le Président,
Philippe LAVILLE**

Beaucoup de presse, mais

Geneviève Jurgensen



présidentielle sont marginaux. Nous avons réussi à faire comprendre que cette loi n'a rien de républicain (aucune autre république au monde ne connaît une telle pratique) et n'est qu'une petite manœuvre de blanchiment de méfaits qui profite à une poignée de démagogues au prix d'un sacrifice humain dont les victimes se comptent par centaines. Même une association comme la Prévention Routière, au ton traditionnellement plus modéré que le nôtre, a souhaité être à la pointe du combat contre cette loi cruelle.

En même temps que l'autorité de la Ligue contre la violence routière s'affirme, nous devons pourtant regarder aussi les résultats en face : jamais depuis 1973, près de trente ans donc, une aussi longue période de temps a enregistré aussi peu de progrès. Depuis 1994 en effet, le nombre des victimes de la délinquance routière diminue à peine. Nous avons l'habitude de clamer que la Grande-Bretagne déplorait deux fois moins de victimes que la France, et qu'il fallait absolument prendre exemple sur elle ; mais aujourd'hui, quand nous prononçons les mêmes paroles, avec la même inlassable vigueur, nous devons remplacer « deux fois moins » par « trois fois moins ».

Puisque nous n'avons jamais tant parlé à la presse, cela signifie-t-il que les relations avec les médias ne servent à rien ? Ou que nous ne leur tenons pas le discours qui serait efficace ? Notre association a toujours eu une politique claire de relations avec les médias :

1. Nous nous faisons un devoir d'être disponibles pour eux, sans trier selon leur poids ni la manière dont ils traitent généralement de la sécurité routière.
2. Nous faisons attention à construire notre philosophie sur des connaissances puisées aux meilleures sources, afin de renforcer à chaque intervention la crédibilité de la Ligue.
3. Nous utilisons un vocabulaire modéré, pour ne pas heurter ceux sans lesquels notre lutte n'aurait aucun sens : les proches des victimes. Nous sommes, c'est vrai, convaincus que ces personnes ne verraient dans des excès de langage qu'un surcroît de malheur. Ils aimeraient quelqu'un qu'ils

Un entrefilet dans plusieurs journaux de la presse nationale, le lundi 26 novembre 2001, informe le lecteur de la mort dans les Yvelines de cinq jeunes gens âgés de 18 à 24 ans, dans la nuit de samedi à dimanche. La voiture des uns est venue s'encaster dans la voiture des autres, roulant en sens inverse. Voilà tout ce que l'on saura d'eux. Nous savons bien sûr qu'ils ne sont pas les seuls à avoir trouvé la mort ou l'horreur d'irréversibles blessures cette même nuit, mais ils étaient cinq, et c'est comme dans le conte de Grimm, « Le petit tailleur » qu'on nous racontait quand nous étions enfants : « Cinq d'un coup », pourrait-on titrer avec une tristesse effroyable, comme le petit tailleur avait, fièrement, lui, brodé « Sept d'un coup ! » sur sa ceinture. Comme toujours devant ce genre de nouvelle, la gorge se noue et nous avons le sentiment que ces vies nous ont échappé une par une, car c'est une par une qu'il faudrait les sauver, par tous les moyens – ils sont nombreux – dont dispose un pays démocratique et industrialisé.

Jamais depuis la naissance de la Ligue contre la violence routière nous n'avons été plus régulièrement consultés par les journalistes qu'en cet automne 2001. Tous les médias, des plus puissants (TF1, *Le Monde*) aux plus discrets (petite chaîne câblée, presse étrangère), nous ont consultés à propos de l'amnistie présidentielle, d'un arrêt de la cour de cassation, du mauvais bilan du mois de septembre... Dès que la délinquance routière vient sur le devant de la scène, la presse a maintenant le réflexe d'interroger notre association. Les journalistes se sont dans leur grande majorité, et chacun à sa façon, rangés à notre côté. Ceux qui, par exemple, soutiennent encore l'utilité sociale de la loi d'amnistie suivant l'élection

choses si nous ne devenons pas une menace électorale. C'est au sempiternel rapport de forces que nous en sommes réduits. Nous devons être nombreux, dix fois plus nombreux. Parce qu'avec un cynisme imbattable, ce que les hommes politiques pensent au fond d'eux-mêmes est assez proche de ce que Staline disait en 1935 quand on lui faisait redouter les foudres du Vatican : « Le Pape... Combien de divisions ? »

Nous en sommes là. Continuons à œuvrer, sur le terrain et dans les médias. Mais n'oublions pas ce qu'à l'heure des choix le président de la République et le Premier ministre, quels qu'ils soient, se demanderont toujours : « La Ligue... Combien de divisions ? » Si nous l'oublions, nous continuerons à lire, bien seuls et démunis, des entrefilets laconiques comme celui de ce lundi là, où cinq jeunes gens ont été piégés par leur jeunesse bien sûr, mais avant tout par un pays qui les a abandonnés à leur sort en leur signifiant que, sur la route, quelle que soit leur vitesse, l'inutile puissance de leur voiture, leur consommation d'alcool, leur fatigue, leur port ou non de la ceinture, jamais, jamais ils ne seraient contrôlés.

4. Nous nous montrons intransigeants, « intégristes » à osé nous dire de vive voix le président Chirac, parce que c'est à partir de positions parfaitement claires que les autres sont contraints de se situer. Transiger avec 8000 morts, qu'est-ce que cela voudrait dire ? Qui donnera le chiffre dont il se satisferait et, pendant qu'on y est, désignera les victimes qu'il renoncera à épargner ?

Et pourtant, puisque les progrès ne nous récompensent pas, il manque quelque chose à notre démarche. Être présent dans les médias est une satisfaction vaine si nous ne sauvons pas des vies aussi nombreuses que possible. Pour le moment, notre combat rassemble l'opinion mais pas assez d'ardeurs militantes. Que chaque adhérent de la Ligue contre la violence routière le sache : sans eux, nous ne sommes que des voix sympathiques, mais peu menaçantes pour les pouvoirs publics. Étant donné le degré de laisser-aller que deux gouvernements successifs se sont crus permis d'atteindre, nous ne renverserons jamais le cours des

Compte rendu du Conseil d'Administration du 17 novembre 2001

Le conseil d'administration de la Ligue contre la violence routière s'est réuni le 17 novembre 2001. Les sujets évoqués ont été les suivants :

↳ Communiqué de presse contre l'inclusion dans l'amnistie présidentielle de toute infraction au code de la route.

↳ Actions réalisées par les associations départementales pendant la semaine nationale de sécurité routière.

↳ Groupe de travail du conseil national de l'aide aux victimes relative à l'expertise dans l'évaluation du dommage corporel mis en place par le ministère de la justice.

↳ Comité de rédaction de *Pondération* deux buts : rédiger des articles, participer à la relecture.

↳ Délégués régionaux. Il sont nommés pour trois ans : les cinq "sortants" sont reconduits dans leur fonction jusqu'en 2004.

↳ Site internet. Le site national qui était sur wanadoo sera en ".org". Les sites d'associations départementales pourront y reprendre certains éléments. Il est apparu souhaitable de tendre vers une certaine uniformisation des adresses des sites départementaux et régionaux.

↳ Politique de la Ligue vis à vis des arbres en bord de route : toute démarche qui permet d'atténuer les conséquences d'une erreur de conduite doit être faite.

↳ Évolution du permis de conduire. Des fiches vont être éditées, mais aucune n'a été établie sur le comportement du conducteur.

Interview du Colonel Petit

Compte-Rendu de l'interview du Colonel PETIT de la Direction générale de la gendarmerie au ministère de la Défense le 19 septembre 2001.

Pour Pondération, Jacques ROBIN a sollicité des rendez-vous auprès des trois ministres concernés par la sécurité routière (en dehors du ministre des transports) : Intérieur, Justice, Défense. Seul pour l'instant le ministère de la Défense a répondu.

J.R. : Concernant les contrôles de vitesse, est-il prévu d'augmenter le nombre d'eurolaser qui sont en nombre très limités : parfois un seul par département. Ces eurolasers sont indétectables, ce qui constitue un progrès.

Col. Petit : 750 cinémomètres à technologie laser sont mis en place entre 2000 et 2002 au rythme de 250 par an. Leur répartition tient compte de l'accidentologie des différents départements. Ces appareils viennent renforcer les 800 appareils des contrôles de la vitesse déjà en place.

J.R. : Les éthylomètres sont délicats, et ne supportent pas bien le transport en voiture. On ne peut donc pas les apporter à l'endroit du contrôle : ce sont les contrevenants qu'il faut transporter au P.C. de gendarmerie. Dès que les deux premiers conducteurs positifs à l'éthylotest sont détectés, il faut donc quitter les lieux de contrôle pour au moins une heure pour les amener au P.C. Comment remédier à cela ?

Col. Petit : dans le cadre du renouvellement des éthylomètres, les nouveaux appareils sont transportables dans les véhicules. Cette possibilité permettra de disposer sur les lieux de dépistage d'alcoolémie d'un appareil de mesure, en évitant le transport de l'usager vers l'unité de gendarmerie. A terme, en 2006, l'ensemble des 4498 éthylomètres de la gendarmerie nationale seront transportables.

J.R. : Quel est le degré d'avancement de l'équipement des brigades en G.P.S. ?

Col. Petit : les expériences pour l'instant ne sont pas concluantes.

J.R. : Des dysfonctionnements semblent exister pour consulter le fichier afin de savoir instantanément si un délinquant est récidiviste.

Col. Petit : Les personnels effectuant les contrôles au bord de la route ne rencontrent pas de difficultés pour consulter les fichiers des permis de conduire et des cartes. Toutefois, la gendarmerie ne détient pas à son niveau de fichiers des condamnations pénales. Seuls les magistrats peuvent se prononcer sur le délit de récidive concernant les excès de grande vitesse de plus de 50 km/h.

J.R. : Les gendarmes sont très sollicités pour de nombreuses tâches moins vitales, ce qui limite gravement leur disponibilité pour effectuer des contrôles de vitesse et d'alcoolémie. Les tâches moins vitales sont par exemple :

- ↳ Accompagnement de certaines catégories de transports exceptionnels : ils ont décuplé au cours des dernières décennies sans qu'on ait pensé à modifier la circulaire. Beaucoup pourraient, sans danger, se passer d'accompagnement de gendarme. La Direction générale de la gendarmerie prévoit-elle de demander la modification de la circulaire ?
- ↳ La surveillance des résidences de personnes officielles ou de lieux désuets.
- ↳ Les enquêtes de circulation.

↳ La présence sur les pistes de voitures pour enfants : les pistes à vélo ou d'autres activités sont plus pédagogiques et peuvent être réalisées par des personnes moins "rares".

Col. Petit : La direction générale de la gendarmerie nationale s'attache quotidiennement à libérer les gendarmes des tâches qui les détournent de leurs missions premières.

Les transports exceptionnels : une directive du ministère de l'intérieur a été adressée en septembre 2000 aux préfets, leur demandant d'accorder avec parcimonie le concours des forces de l'ordre lors des transports exceptionnels. Toutefois, aucune modification de la circulaire relative aux transports exceptionnels n'est en cours d'élaboration.

La surveillance des résidences de personnes officielles et la mise en œuvre du plan Vigipirate : les unités spécialisées dans la lutte contre l'insécurité routière ne sont pas concernées par ces missions.

Les enquêtes de circulation : la gendarmerie s'est désengagée des enquêtes de circulation. Elle a apporté son concours à titre exceptionnel au secrétariat au tourisme d'octobre 2000 à septembre 2001, pendant un nombre d'heures limité.

Les enquêtes judiciaires et la permanence dans les bureaux : les enquêtes judiciaires font partie des priorités de la gendarmerie, avec les missions de sécurité et de paix publique. Par ailleurs, la présence au bureau est indispensable pour, soit accueillir le public, soit traiter la partie administrative des procédures, indissociable de la phase contrôle-sanction.

Les actions de prévention dans les écoles : la gendarmerie nationale s'est engagée à participer activement au volet éducatif et préventif de la lutte contre l'insécurité routière. Il s'agit d'une phase incontournable qui engage l'avenir de la sécurité routière. Toutefois, elle s'appuie parfois sur des réservistes de la gendarmerie pour faire passer les messages dans les écoles.

J.R. : Est-il envisageable que les associations aient connaissance des circulaires du ministère qui rappelle aux services de renforcer les contrôles ?

Col. Petit : il convient d'en faire la demande au ministère de la défense, qui jugera de l'opportunité de répondre favorablement à cette requête. Par ailleurs de nombreux messages de rappel sont adressés aux unités de terrain afin de relancer leur action dans le domaine de la lutte contre l'insécurité routière.

J.R. : La "marge de tolérance" de 20-30 km/h adoptée par la gendarmerie pour les contrôles de vitesse est perçue comme intolérable par nos lecteurs : actuellement le raisonnement qu'on entend est de dire "comme on ne peut pas arrêter tous ceux qui dépassent la vitesse autorisée, on arrête ceux qui dépassent beaucoup cette vitesse". Ce raisonnement officialise en fait le droit de circuler à 30 km/h au-dessus de la vitesse limite. La solution serait de supprimer cette marge.

Col. Petit : il n'y a pas de "marge de tolérance". Toutefois, la marge d'erreur des appareils implique l'application d'une échelle définie réglementairement qui, pour une vitesse constatée, se traduit par une vitesse retenue qui peut être inférieur de 5 à 25 km/h à la vitesse contrôlée, selon le type d'appareil fixe ou mobile.

Enfin, il convient de lutter contre les infractions les plus graves génératrices d'accident, ce qui amène parfois les gendarmes à rechercher les excès de vitesse les plus importants. Mais ceci ne constitue pas une règle générale.

J.R. : L'... une tendance le... à l'exemple de respect des règles de 250 tués... de la route (art. R 412-1), affranchi, conseil... obligation de respecter certaines règles. Cela... car on évite les critiques lorsque exceptionnellement on est contraint d'enfreindre la règle pour une raison supérieure. Or cette exception a glissé vers une systématisation : par exemple le port de la ceinture.

Des instructions ont-elles été données aux gendarmes :

- ↳ Leur rappelant l'obligation de mettre leur ceinture en dehors des interventions d'urgence.
- ↳ Leur indiquant que pour les interventions d'urgence, la "non-obligation" ne signifie pas "l'abstention systématique".

Col. Petit : Il ne faut pas généraliser mais il faut reconnaître que cela arrive parfois. Le ministère de la défense, et plus particulièrement la gendarmerie nationale, a toujours œuvré dans le domaine du risque routier afin de lutter contre les accidents impliquant les personnels du ministère. A ce titre, des actions d'information et d'éducation sont conduites et de nombreux messages de sensibilisation sont délivrés. Le port de la ceinture de sécurité, lorsque la mission ne justifie pas son exemption, constitue un axe d'effort de ses actions et fait régulièrement l'objet de notes de rappel.

La gendarmerie déplore par ailleurs que des séries télévisées montrent trop souvent les forces de l'ordre ne portant pas la

ceinture, dans des situations où il n'y a aucune contre-indication.

Conclusion de cette interview du Colonel Petit.

Plusieurs points positifs ressortent de cette interview. Par contre le point négatif le plus important est constitué par cette "marge" (de "tolérance" ou "technique") qui va, jusqu'à 25 km/h et qu'il n'est pas possible d'accepter. Indépendamment de l'interview ci-dessus, des compléments d'analyse font apparaître que l'habitude de prendre une marge de 5 % vient d'un arrêt de la cour de cassation qui s'était basée sur l'arrêté d'homologation de 1991 qui demande une précision d'au moins 5 %. La vitesse "lue" (exemple 137 km/h) devient donc 130 km/h en vitesse "retenue". Or les appareils actuels (mesta 208, eurolaser, multilaser et LRP 90) sont absolument fiables à un km/h : il serait donc possible actuellement de s'affranchir de cette marge.

Mais en plus de cette marge de 5 %, ce qui est plus grave est la marge qui est partout constatée et qui est fonction de la capacité des forces de l'ordre qui n'ont pas les moyens de traiter un nombre important d'infractions. Donc très souvent, les seules infractions retenues sont des vitesses très élevées, et notre expérience nous montre que sous la barre de "plus 20 km/h" on n'est presque jamais arrêté : cela se sait et c'est une mauvaise méthode car elle est une des causes des dépassements de vitesse.

Création du Conseil National de Sécurité Routière

Le décret du 28 août 2001 a créé le Conseil national de sécurité routière (C.N.S.R.) dont l'idée avait été émise lors du Comité Interministériel de Sécurité Routière d'octobre 2000.

"Le C.N.S.R. est associé à l'élaboration et à l'évaluation de la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière.

Le conseil commande les études et recherches (...). Il remet chaque année au ministre chargé de la sécurité routière, un rapport rendu public.

Le C.N.S.R. comprend 45 membres (...).

Le conseil national est assisté par un comité d'experts, sur proposition du délégué à la sécurité routière. Ce Comité est chargé d'éclairer les travaux du conseil" (extrait du décret).

Dans les 45 membres, nous trouvons douze représentants d'associations, deux députés, deux sénateurs, des représentants des divers ministères, des maires, des régions, des départements, et de divers organismes, ainsi que trois "personnalités qualifiées" (ont été nommés à ce titre : Jean Verré, Gérard Saillant, et Catherine Turmo de Radio France.

La Ligue contre la violence routière, est représentée par Jacques ROBIN.

La première réunion a eu lieu le 26 octobre 2001. C'était, en fait, une réunion d'installation courte où aucun sujet de travail n'était prévu.

Lors de cette réunion, M. Gayssot a passé rapidement en revue la plupart des aspects et des questions concernant la sécurité routière :

- ↳ L'enjeu, la situation inacceptable, les familles bouleversées par le malheur.
- ↳ Le rappel des mesures antérieures.
- ↳ La protection latérale des routes, les écrans-motos sous les glissières.
- ↳ L'interrogation sur le passage de 6 jours à 30 jours pour le comptage des tués : avantages et inconvénients.

- ↳ L'hétérogénéité des départements en matière d'accident.
- ↳ La vitesse croissante des véhicules, la publicité automobile.
- ↳ Les limiteurs de vitesse et la difficulté de convaincre les partenaires européens.
- ↳ Etc...

Ensuite M. Dosière, président, a proposé que nous présentions ce jour une résolution contre l'inclusion des infractions routières dans l'amnistie présidentielle. Seuls trois membres ont exprimé un désaccord sur cette résolution : M. Lasnier, sénateur ("c'est prématuré, et c'est une injonction à l'assemblée nationale"), le représentant du GEMA (indignation : "on veut nous faire jouer un rôle politique"), le représentant de l'Association Française de la Presse automobile : "on n'est pas certain que la perspective de l'amnistie fasse augmenter le nombre des accidents, il conviendrait donc d'attendre que ce soit prouvé".

M. Dosière a fait lecture à la presse de la résolution à la sortie de la réunion :

"Le Conseil National de la Sécurité Routière, réuni le 26 octobre 2001, se prononce contre toute amnistie pour les infractions au Code de la Route à la faveur des élections présidentielles de 2002.

Il demande, avec insistance, au pouvoir public, aux candidats, aux formations politiques, l'engagement public de renoncer à toute décision de cette nature afin d'enrayer le relâchement des automobilistes que l'on constate à l'approche de cette échéance et d'éviter le décès et le handicap de plusieurs centaines de personnes".

Argumentaire pour les boîtes noires

Il faut être favorable à l'installation de boîtes noires sur les voitures car :

- ↪ L'on ne peut les chercher jusqu'au fond des mers après un accident d'avion, en les considérant comme des instruments utiles de la connaissance de l'accident, capables de transformer les conditions d'indemnisation des familles des victimes, et refuser de rendre le même service dans les accidents de la route beaucoup plus nombreux,
- ↪ L'on ne peut critiquer le fait que les policiers et gendarmes réalisent des contrôles de vitesse peu efficaces car nécessairement limités aux zones où l'interception n'est pas dangereuse et s'opposer à une méthode qui faciliterait leur action sur l'ensemble du réseau routier,
- ↪ Elles ont prouvé leur efficacité sur des flottes de véhicules légers équipés, réduisant d'environ un tiers le coût et la fréquence des accidents. L'expérience de l'équipement de véhicules d'intervention de la police de Berlin est particulièrement démonstrative ; même des policiers qui doivent intervenir dans l'urgence sont plus attentifs quand les vitesses de leurs véhicules sont enregistrées,
- ↪ L'argument d'une surveillance généralisée et inacceptable de nos allées et venues est une affirmation fautive ; nous sommes beaucoup plus "pistés" par nos paiements avec des cartes bancaires que par un enregistreur embarqué dont les données ne seraient lues qu'en cas d'accident ou de contrôle avec interception,
- ↪ Quand nous allons dans un parking payant nous acceptons qu'un ticket porte une heure d'entrée et de sortie et cela n'est pas perçu comme une surveillance inacceptable ; pourquoi un enregistreur de vitesse serait-il perçu différemment ? contrôler pour assurer la rémunération d'un service serait acceptable et contrôler dans le but de réduire des risques de blessures et de mort ne le serait pas ? Où est la hiérarchie des valeurs dans un tel choix ?
- ↪ Toutes les sociétés civilisées ont des codes et des méthodes de contrôle, elles assurent le respect des règles et la sécurité publique, ces méthodes sont indispensables pour limiter les dégâts provoqués par la fraction de la société qui n'a pas le respect des autres. La protection de "la liberté" est souvent mise en avant pour empêcher des mesures de contrôle efficaces qui sont elles mêmes protectrices de la liberté de vivre,
- ↪ La faisabilité technique est démontrée, le prix des boîtes noires diminuerait encore avec une production en grande quantité pour un équipement en série des véhicules. Un texte technique précis a été déposé par la France en juin 1999 auprès de l'organisme des Nations Unies établissant des normes pour les véhicules, avant d'être retiré sous l'influence de groupes de pressions. Cette démarche témoignait de la maturité du projet, les obstacles ne sont pas techniques mais politiques,
- ↪ Les vitesses maximales possibles des véhicules légers se sont progressivement accrues et leur discordance avec les vitesses autorisées font de la limitation de la vitesse maximale à la construction associée à l'enregistrement des vitesses réelles par des boîtes noires, le mode de contrôle le plus efficace d'une dérive dans les vitesses possibles et pratiquées qui réduit la sécurité collective.
- ↪ Un dernier argument suffirait à lui seul à justifier les boîtes noires : la défense de l'intérêt des victimes. Très souvent un juge attribue une responsabilité injustifiée par ignorance de la vitesse de circulation des véhicules impliqués. Avoir un accident en démarrant à un stop parce qu'un usager utilisant la voie prioritaire est en excès de vitesse, et être reconnu comme responsable pour ne pas avoir respecté la priorité formelle d'un usager au comportement infractionniste est une erreur courante et particulièrement injuste.

Docteur Claude GOT

Professeur de médecine

Auteur de "Risquez sa peau" - édition Bayard

Brèves

Amnistie : Il n'est pas inutile que chacun de nous connaisse le contenu de la dernière loi d'amnistie du 3 août 1995.

Elle excluait du champ d'application de la loi d'amnistie les délits d'homicide ou de blessures involontaires commises à l'occasion de la conduite d'un véhicule, le délit de mise en danger et l'ensemble des délits prévus par le code de la route ; excluait également les contraventions au code de la route entraînant une perte de 4 points du permis de conduire, parmi lesquelles figurait entre-autres le non respect du stop ou du feu rouge, les dépassements de vitesse de plus de 40 km/h. Les procureurs généraux ont reçu des instructions du ministre de la Justice (9 novembre 2001) pour

qu'ils donnent des instructions aux forces de police et de gendarmerie afin qu'ils continuent à relever et à poursuivre avec une particulière fermeté les infractions qui sont de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes, y compris celles de nature contraventionnelles.

Le journal "Sud Ouest", du 2 novembre 2001 dans un article intitulé "l'amnistie qui tue" rappelle les études chiffrées du professeur Got sur les conséquences catastrophiques des précédentes amnisties : en 1988, une augmentation de 700 tués a été observée dans le semestre qui a précédé, alors que l'on aurait pu espérer une régression de 200 tués (moyenne

observer une tendance le... en 199... une augmentation de 250 tués

En... le conseil d'orientation de l'Observatoire interministériel de la sécurité routière avait pourtant officiellement recommandé de ne pas amnistier les fautes de conduite, quelque soit leur gravité et de maintenir toutes les suppressions de point du permis de conduire. L'article poursuit en précisant bien que "Chirac savait", mais qu'il n'a suivi qu'en partie ces recommandations. L'interview du professeur Got à "Sud-Ouest" précise que : "Il y a d'autres républiques en Europe, or nous sommes les seuls à mettre en œuvre une telle amnistie qui relève plutôt du droit divin et donc d'une tradition monarchique que des principes républicains privilégiant le respect des droits individuels et l'égalité des citoyens devant la loi".

Lu dans "Vélocité" : Dans le N° de novembre de Vélocité, la revue de la FUBICY, nous avons relevé :

- ↳ Un article intéressant du président Bernard Renou intitulé "pour une politique nationale du vélo".
- ↳ Une étude de Ch. Lebondidier (CERTU) sur l'autorégulation du volume trafic : une voie nouvelle ne supprime pas les embouteillages mais "induit" plus de trafic ; inversement la réduction de la capacité (par exemple la largeur) d'une voie ne génère pas plus d'embouteillage mais réduit le volume du trafic.
- ↳ L'éditorial de Bernard Renou concernant la circulation à Paris : "Incroyable ils tiennent leurs promesses, ils s'étaient engagés à réduire la place de la voiture et ils passent aux actes : 41 km de voies bus vélo aménagées sur les grands axes parisiens. Le lobby auto avait promis l'apocalypse, bien relayé par la presse qui, piteuse après coup, reconnaît le bien fondé de l'opération".

Enquêtes REAGIR : Nous avons quelques raisons de craindre que le ministère de la Justice exerce des pression contre le principe des enquêtes REAGIR ou tout au moins pour que ces enquêtes soient faites après le procès. Quand on connaît les délais dans lesquels sont réalisés les procès, ces enquêtes ne seraient pas convenablement réalisables. Dans d'autres types d'accidents moins nombreux, comme les accidents d'avions ou de train, les enquêtes techniques sont diligentées dans les heures qui suivent l'accident, pourquoi en serait-il autrement pour les accidents de la route ?

Code de la route : distances minimales entre véhicules.

Le décret du 23 novembre 2001 adjoint à l'article R. 412-12 du code de la route les dispositions suivantes :

"Lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est plus élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes.(...)"

En cas d'infraction, les sanctions prévues sont : contravention de la quatrième classe, suspension du permis de conduire pouvant aller jusqu'à trois ans, et de plein droit réduction de 3 points du permis de conduire.

Noter que le décret ne limite pas l'application à la rase campagne : c'est aussi valable en ville.

Deux secondes font 28 m à 50 km/h, 50 m à 90 km/h et 72 m à 130 km/h.

Lutte contre l'alcool au volant à Toulon :

Le Monde du 19/11/2001 (extraits) José LENZINI

Dans l'agglomération toulonnaise, tout conducteur contrôlé en état de récidive d'alcoolémie (plus de 0,5 g/l), d'excès de vitesse ou sans permis de conduire (et donc sans assurance) devra désormais rentrer chez lui à pied. Le véhicule est immobilisé, conformément à des instructions appliquées scrupuleusement depuis le 18 octobre par les gendarmes qui délivrent sur-le-champ une convocation pour comparaître dans la semaine devant le tribunal de police. Ce dernier prononce généralement la saisie définitive du véhicule dans les cas de récidive alcoolémique. Dans les autres cas, l'immobilisation de la voiture peut varier de quelques semaines à plusieurs mois...

... "C'est particulièrement dissuasif notamment vis-à-vis de ceux que l'on retrouvait régulièrement trois à quatre fois dans l'année, explique Gérard Demory, substitut. Aujourd'hui encore, au cours d'une nuit de contrôle, sur 600 personnes testées, on enregistre entre 20 et 25 cas positifs dont deux qui sont déjà sous le coup d'un retrait de permis. Quand on saisit leur voiture, ça les rafraîchit. D'autant qu'ils risquent, dans la semaine, une peine de prison ferme"

Conduite et vue. En février 2000 un piéton a été renversé de nuit sur un passage-piéton en ville et décède une semaine plus tard. En octobre, le procureur classe l'affaire sans suite et sans explications ni justifications. Après moult demandes, l'avocat de la famille reçoit enfin le procès verbal, en décembre 2000 : la famille découvre :

- ↳ d'une part, que la conductrice responsable détient un permis à lunettes mais n'en portait pas au moment de l'accident, elle déclare souffrir d'une myopie sévère et ne plus porter de lunettes car elle a subi quelques mois auparavant une chirurgie laser des yeux (LASIK).
- ↳ d'autre part, que tous les témoins de l'accident, y compris la passagère de la voiture, déclarent avoir vu le piéton à l'exception de la conductrice qui l'a renversé.

Plus tard, la famille apprend qu'une chirurgie laser d'une myopie sévère peut dégrader la vision nocturne tout en améliorant la vision diurne. Certains ophtalmologues sont réservés vis à vis de cette pratique et une abondante littérature médicale internationale expose que cette technique peut laisser une sensibilité à l'éblouissement.

C'est pourquoi la famille espère constituer un dossier afin d'obtenir la réouverture du dossier et fait pour cela, aujourd'hui, appel à témoins : si vous souffrez d'une myopie sévère ou moyenne et que vous avez subi une opération laser des yeux votre témoignage peut nous aider.

Nous vous remercions de bien vouloir nous préciser les conditions de l'opération : date, information préalable donnée, degré de réussite de l'opération, problèmes éventuels ultérieurs de vision nocturne, port de lunette...

Merci de nous faire parvenir votre témoignage.

Noëlle PELTIER (LCVR des Yvelines - coordonnées p.19)

Lettre ouverte aux procureurs, juges, avocats :

Après les explications des circonstances de l'accident et du désarroi de la famille de Stéphane, que nous résumons ci-dessous, nous reproduisons l'extrait de la lettre de Jean-Pierre Carminati (Hérault).

Dimanche 30 mai 1999, 6 h 30 du matin, route large, une golf "volant sport", sans être ceinturés, conducteur jeune, conduisant très vite et alcoolisé, la voiture sort de la route, heurte un poteau : le passager est tué, la passagère blessée.

Un avocat est consulté. Le chauffard doit être sanctionné. L'attente dure de longs mois. Le 14 septembre 2001, soit 27 mois et demi après le drame, convocation devant le tribunal correctionnel de Nîmes. Les parents vont, enfin, voir le visage de celui qui a tué leur fils et avoir les réponses aux questions qu'ils se posent. Dès l'ouverture de la salle d'audience ils sont là. Surprise, leur avocat n'y est pas. Peut-être est-il en retard ? Un haut parleur retentit : M. ... (le père) est invité à se présenter à Maître ... Il s'agit tout simplement d'une avocate totalement inconnue qui a été chargée de défendre le dossier à la demande de l'avocat jusque là rencontré. Le chauffard est là dans la salle. Le président du tribunal appelle l'affaire, au milieu d'autres, de vol aggravé, de coups et blessures... L'avocat du prévenu se présente devant ce dernier. Conciliabule entre ces deux personnages, appel de l'avocate des parents. Visiblement quelque chose ne tourne pas rond. Fin du conciliabule à trois. L'avocate des parents leur demande de quitter la salle. L'affaire est renvoyée au 16 novembre 2001, dans deux mois : un pièce manque dans le dossier du prévenu. Dès la sortie du tribunal le père téléphone au psychiatre, qu'il rencontre depuis le jour du drame une à deux fois par semaine, pour aller le consulter au plus tôt.

Mesdames, Messieurs les procureurs, Mesdames, Messieurs les juges, Mesdames, Messieurs les avocats, par de tels comportements à l'endroit des victimes et de leurs proches vous ne faites que tourner et enfoncer encore plus profondément le couteau dans une plaie toujours béante et qui ne se refermera jamais. Vous êtes-vous seulement posé la question de savoir comment vous auriez apprécié si vous aviez été à la place des parents ? De grâce un peu d'humanité, de compassion, de respect pour des personnes. Un peu moins de mansuétude à l'égard des chauffards.

Conduite après suspension de permis et alcool :

En juillet 2001, Alexis Picard avait été condamné pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique, son permis avait été suspendu. Le 22 septembre 2001 conduisant en état d'ivresse et malgré la suspension de permis, il a forcé un barrage de la gendarmerie en contrôle d'alcoolémie à la Garde (04). Au moment où les gendarmes en moto l'ont rattrapé, Alexis Picard s'est débattu et a tenté de saisir le pistolet d'un gendarme. Le substitut a requis 8 mois de prison dont 4 fermes. L'avocat de Alexis Picard a précisé : "Il a plongé dans l'alcool suite à une déception sentimentale, il faut l'aider". Le tribunal l'a condamné à 18 mois de prison dont deux mois fermes "pour sevrage forcé".

(Source : Var matin - FD)

Accident du Tour de F

Le 14 juillet 2000, Jean-Claude Secchi, chauffeur du véhicule Sodexho de la caravane du Tour de France a effectué une "sortie de chaussée" et a tué Philippe Tardi, 12 ans, qui, sur le bord de la route, regardait passer le Tour de France cycliste, accompagné de sa mère.

Le 28 septembre 2000, Jean-Claude Secchi a été condamné par le tribunal de Draguignan à 4 mois de prison avec sursis et un an de suspension de permis. Le père de la victime fait appel.

Le 11 septembre 2001, Jean-Claude Secchi est rejugé en appel à Aix-en-Provence, il explique que "les règles sur le Tour ne sont pas les mêmes qu'ailleurs" ; la présidente lui rappelle que le code de la route continue à s'appliquer.

D'après l'avocat de Jean-Claude Secchi, les secours ont mis 40 minutes pour arriver sur les lieux.

Le verdict de la cour d'appel (octobre 2001) a été : 8 mois de prison avec sursis, un an de suspension de permis et 150.000 F pour chacun des deux parents.

(Source : Nice Matin - C.A.)

Accident en état d'ivresse :

En août 2001, Jimmy Benarab, vingtagénaire, ivre, heurte la voiture qui le précédait et prend la fuite. Puis il prétend qu'on lui a volé sa voiture, sa conjointe va porter plainte pour vol. La substitut a requis 18 mois de prison dont 10 mois fermes et l'annulation de son permis pendant 3 ans. Son avocat a précisé que "c'est quelqu'un de responsable ; dans la vie c'est un homme qui assume ; en un mois de détention il a réfléchi, il a compris, il n'a blessé personne ; c'est quelqu'un qu'on a envie d'aider..." Le tribunal a suivi la réquisition du parquet : 18 mois de prison dont 10 fermes, et 3 ans d'annulation de permis.

(Source : Var Matin - V.G.)

Feux rouge grillé, un piéton tué sur passage-piéton

Le 6 Février 2001, Cyril Barroso, au volant d'un camion brûle un feu rouge de carrefour en doublant les véhicules arrêtés au feu rouge (déclarations de quatre témoins). Le camion heurte Géraldine Callier dix-neuf ans qui traversait la rue à pied sur le passage-piéton. Le 2 octobre à Marseille, malgré la concordance des déclarations des témoins, Cyril Barroso affirmait au tribunal : "je suis passé à l'orange, comme les deux voitures devant moi".

Chantal-Marie Laurent a présenté au tribunal la constitution de partie-civile de la Ligue : "Un grand nombre de feux rouges sont grillés, nous avons besoin de la justice pour sanctionner ce genre de comportement inadmissible. Aidez-nous à lutter contre cette insécurité permanente sur la route".

Le procureur a requis quatre ans de prison dont trois fermes et cinq ans d'annulation de permis. Verdict : trois ans de prison dont dix-huit mois fermes. Le prévenu a fait appel.

(Source : Var Matin - V.G.)

Permis blanc

avait 29 ans, elle avait la vie, avait la tête pleine de projets, faisait le bonheur de ceux qui la connaissaient. Elle a croisé en route une jeune fille pressée, pressée au point de prendre le risque de tuer pour gagner quelques secondes.

Caroline est morte.

Le procès de "l'imprudente" vient d'avoir lieu. Le jugement sera rendu en janvier, mais déjà l'avocat de la prévenue réclame un aménagement de peine pour ne pas perturber la suite des études de cette inconsciente, titulaire du permis depuis seulement sept mois au moment des faits ! Oser demander un "permis blanc".

Il n'a pas été demandé à Caroline si elle souhaitait continuer à vivre. Aucun aménagement de peines pour ses parents, sa famille, ses nombreux amis qui vivent chaque instant dans la douleur, la colère, la révolte ou l'abattement, mais aussi le grand vide de l'absence.

Un permis blanc qui ne permet de tuer "que" cinq jours par semaine, alors qu'il est prouvé par cet accident que la conductrice à un comportement totalement inapte à la conduite d'un véhicule a été prouvée par cet accident : vitesse d'environ 120 km/h, dépassement dangereux de deux semi-remorques et une voiture après les flèches de rabattement, et franchissement de ligne continue avec perte de contrôle de la maîtrise du véhicule !

Quand notre justice sera-t-elle une vraie justice qui tiendra plus compte de l'énormité des fautes commises que du confort de leur auteur ?

Ce permis blanc, élaboré par la société pour permettre à l'infractionniste de continuer à vivre presque normalement n'est-il pas une forme de mépris du chagrin, de la douleur de familles endeuillées par une mort inacceptable.

Nous espérons que les magistrats feront preuve d'une grande sagesse dans leur délibéré et tiendront compte du caractère dissuasif et pédagogique d'une sanction juste.

Odile VAN HÉE

Accident, enfant piéton tué, délit de fuite

Le 17 juin 2001, Sabri Baroudi, trentagénaire, tue en voiture Yanis neuf ans qui jouait au bord du trottoir dans une rue de Cavaillon. Il cache son visage, ne s'arrête pas et prend la fuite. Puis, il va chercher dans les casses automobiles des pièces, pour remplacer celles détériorées de sa voiture. Son avocat avoue ne pas avoir pu obtenir des informations de son client sur l'accident. La sentence du tribunal d'Alès a été de cinq ans de prison dont trois ans fermes.

Dépassement à grande vitesse, un mort.

Le 29 mai 2000 à Fillinges, Jacky Benkaroune quarante ans, chef d'entreprise demeurant à Genève, double à grande vitesse à l'entrée d'une courbe à droite, se rabat trop vite, heurte par l'arrière une voiture qui le précède et qui est projetée dans le ravin et prend feu : le conducteur est tué.

Jacky Benkaroune avait été condamné en première instance

à six mois de prison ferme par le tribunal correctionnel de Thonon et douze mois avec sursis. Le prévenu a fait appel, le procès en appel a eu lieu le 3 octobre 2001 et la même peine a été requise par l'accusation devant la cour d'appel de Chambéry : dix-huit mois de prison dont six mois ferme, et l'annulation du permis de conduire pendant cinq ans.

Arrêt de la cour de cassation concernant les constatations d'infraction réalisées avec des appareils automatiques. Chacun s'est étonné de la teneur des articles parus dans la presse au sujet de l'arrêt de la cour de cassation de Paris du 17 octobre 2001. Renseignement pris à la source, il s'avère que cet arrêt a une portée limitée et qu'il ne remet nullement en cause les conditions dans lesquelles des appareils homologués permettent de constater les infractions de façon probante, sans interception du véhicule.

En effet, cet arrêt concernait seulement un cas particulier : l'utilisation pour constater le non respect des feux, des appareils dits "Multaphot" (exclusivement en usage à Paris). Si l'on se reporte à l'arrêt, il apparaît que du fait qu'un agent n'avait pas personnellement constaté l'infraction (soit sur place, soit sur écran distant), il aurait fallu que le juge, lui, puisse apprécier, en regardant la photo, que l'infraction était commise : or elle "ne permettait ni de s'assurer que le feu était rouge, ni d'apprécier si le véhicule l'avait véritablement franchi". En résumé, il fallait soit la parole de l'agent, soit la preuve, par la photo, or là il n'y avait ni l'un ni l'autre. Il est regrettable que les journalistes n'aient pas mieux lu les termes de l'arrêt.

Accident mortel avec permis blanc et alcool

Quinze mois de prison ferme et annulation du permis de conduire pendant quatre ans. C'est le verdict que le tribunal de Colmar a prononcé envers Pierre Muffat, directeur général d'une société dans le Haut-Rhin.

L'histoire commence au mois de juillet 2000 : Pierre Muffat brûle un feu rouge en état d'ivresse à Mulhouse, et est condamné pour cela à un mois de prison avec sursis et une suspension de permis de six mois, avec "permis blanc" pour besoin professionnel.

Le 12 janvier 2001, après un déjeuner d'affaire bien arrosé qui dure toute l'après-midi, il décide d'aller fêter le contrat signé à Wintzfelden, avec trois personnes à bord de sa Mercedes. Pendant le trajet, dans l'agglomération de Soultzmatt, il percute la voiture de Fanny Piétrzak qui est tuée sur le coup. D'après les trois témoins qui l'accompagnaient et qui ont été blessés, Pierre Muffat roulait à 120 km/h au moment de l'accident (vitesse limitée en agglomération à 50 km/h). Durant le procès, le prévenu a allégué "qu'il était bon conducteur, qu'il ne roulait pas trop vite étant donné les performances de son véhicule et la fluidité de la circulation, qu'il était en état de conduire et qu'il se sentait parfaitement bien". La famille de Fanny et son fiancé ont reçu (au total) 520.000 F pour préjudice moral.

(source Journal l'Alsace)

La vie des associations Département Paris

Beaucoup d'actions décrites ci-dessous ont été réalisées pendant la semaine nationale de Sécurité Routière

Haute-Garonne

Lettre aux adhérents du 20 septembre 2001 (extraits)

Après une longue période estivale où la permanence téléphonique a été tenue par notre secrétaire Françoise Foliard, nous voici brutalement replongés dans l'horreur.

Que les victimes des attentats perpétrés aux États-Unis reposent en paix ! Ces morts et ceux de la route ne verront pas l'été se terminer. Je ne veux pas parler des causes de ces attentats, je veux simplement dire que les morts de la route et des attentats sont des personnes comme vous et moi, qui n'avaient rien demandé, qui n'étaient là que pour travailler ou pour se distraire ; les médias nous ont parlé d'une atmosphère de guerre à Manhattan, ces mêmes médias (je me souviens surtout de M6) ont employé ce même terme dans des émissions sur l'insécurité routière ; notre gouvernement a mis en place un plan « Vigipirate » mais en direction d'un seul adversaire : les terroristes. A quand un plan "Vigipirate de la route" en direction des terroristes de la route ?

Je vais lancer un petit concours, qui fera mieux ? Pendant mes congés, j'ai eu à faire le trajet Narbonne-Montluçon, puis Montluçon-Paris, puis Paris-Toulouse, devinez combien de gendarmes j'ai rencontré ? Un seul près de Cahors un dimanche de retour de vacances, mais le gros des retours se faisait dans l'autre sens. Où se manifeste cette volonté politique d'une présence policière sur les routes ? Probablement dans les journaux lors de l'annonce !

Bouches-du-Rhône

Silhouettes debout . Dans le département des Bouches du Rhône, nous avons décidé de demander aux autorités en charge de la Sécurité Routière d'installer, à l'occasion de la Semaine de Sécurité Routière, des silhouettes « debout », sur les portions de routes particulièrement accidentogènes.

Le P.D.A.S.R. (Plan Départemental d'actions de Sécurité Routière) disposait de fonds importants pour aider financièrement les initiatives des associations.

Notre demande a été apparemment rejetée mais nous n'en avons même pas été avertis par courrier officiel.

Par contre, la D.D.E. a accepté l'idée et œuvré concrètement pour sa réalisation. C'est ainsi que des silhouettes ont été placées par la DDE, juste avant le début de la semaine de Sécurité Routière, sur les 26 km de la RN 7, entre Sénas et le Vaucluse.

Mémorial sur un giratoire. La L.C.V.R. 13 s'est jointe à cette action en mettant en place le samedi matin qui a précédé la semaine de Sécurité Routière un "Mémorial aux victimes de la route".

Nous nous sommes installés sur un giratoire récemment construit, donc pas encore fleuri ou décoré, avec deux banderoles « Aux victimes de la route » et des bouquets de fleurs. Nous étions une vingtaine, habillés de nos T-shirt LCVR.

Les banderoles et bouquets sont restés là toute la semaine.

Bien sûr, ce n'est encore qu'une action symbolique mais nous proposons cette idée à tous les adhérents de la LCVR pour 2002.

Indre et Loire

La Ligue contre la violence routière s'est associée à la marche à la mémoire d'Arthur le 22 septembre 2001 à Souvigny de Touraine, organisée par l'association "A.D.S.E - Les amis d'Arthur" pour réclamer localement des aménagements pour réduire la vitesse, et pour dénoncer le laxisme des pouvoirs publics pour les criminels de la route. Arthur, 12 ans a été tué en vélo le 21 juillet 2001 par un automobiliste : la voiture l'a fauché alors qu'il regagnait tranquillement son domicile. Nous reproduisons ci-après un extrait du témoignage de Kathy, la maman d'Arthur.

Ma démarche est avant tout maternelle.

Au travers de mon combat, je continue à être une maman.

Un enfant donne de l'énergie à ses parents. On l'a tous constaté : quand on traverse des épreuves difficiles dans la vie, quand on est déprimé, on redresse toujours la tête à un moment donné, parce qu'il y a l'enfant !

Un enfant donne à ses parents une force et une énergie énorme et cela ne s'arrête pas avec la mort.

Arthur me donne l'énergie la plus phénoménale qui puisse m'être donnée. Et je sais que je me battrai de toutes mes forces, et que nous nous battons de toutes nos forces, au sein de l'ADSE :

↳ *Pour que soit respectée la vie,*

↳ *Pour que la mort d'Arthur ne soit pas une mort inutile mais au contraire qu'elle soit à l'origine d'une prise de conscience sur les graves problèmes de délinquance routière dans notre pays !*

Alors c'est vrai, c'est un sacré combat ! Un sacré combat quand on sait notamment qu'en France, la voiture est un objet fétiche, un objet fétiche parce qu'elle donne la sensation de pouvoir, de toute puissance, cette toute puissance intimement liée à la vitesse, cette vitesse qui tue ! Je refuse d'admettre toutes ces morts sur la route comme une fatalité !

Je refuse d'admettre la mort d'Arthur comme une fatalité ; Arthur n'est pas mort de mort naturelle, Arthur n'est pas mort de maladie, Arthur n'est pas mort de vieillesse, on ne peut pas dire : c'est la vie !!

En France, en pratiquant une politique frileuse, on donne raison aux chauffards et aux inconscients et on fabrique des morts.

C'est de la trop grande tolérance à l'égard de la violence routière en France que viennent les morts !

Aveyron

La présidente Christiane Poinot et les adhérents de la Ligue ont tenu un stand en septembre 2001 sur la Foire exposition de Villefranche de Rouergue. Cette manifestation a été l'occasion de faire connaître la Ligue et d'avoir un entretien avec plusieurs centaines de personnes, entre autres sur le sujet des cyclomoteurs.

Jean Briane député de l'Aveyron nous a aimablement transmis le texte de la question écrite qu'il a posé à M. le ministre des transports sur les accidents causés par le téléphone portable.

Philippe... é, finances de... des militants de la Ligue ont déposé des fleurs... le 8 décembre 2001 sur les lieux d'un accident qui, à juste un an, a causé la mort de Rémi Pornin (23 ans), sa voiture ayant été percuté par une voiture roulant très vite.

Cet accident est représentatif de la violence routière dénoncée par l'association. Cette violence est responsable de 9 fois plus de morts que les homicides et pourtant elle n'est pas une priorité dans les projets de renforcement de la sécurité.

Morbihan

Opération "Les enfantilleries". La Ligue a participé activement à l'opération "Les enfantilleries", organisée lors de la semaine de sécurité routière par l'Institut national pour la sécurité des enfants. Cette opération s'est déroulée à Pontivy, avec l'appui de la municipalité. Elle a consisté à faire passer dans quatre ateliers 400 enfants des écoles primaires pendant quatre jours. Les quatre ateliers étaient :

- ↳ Exposé-débat, avec le film vidéo "Messages".
- ↳ Atelier "être vu" consistant à coudre sur les anoraks (manches de préférence) des rubans rétro réfléchissants et à distribuer aux enfants des réflecteurs rétro réfléchissants à accrocher aux poches.
- ↳ Atelier "circuit d'Anastase" dont l'originalité réside dans la simplicité d'utilisation : des enfants (11) sont "portepanneaux" et délivrent à haute voix, lors du passage des cyclistes, la signification du panneau écrite au verso.
- ↳ Atelier "arrêt = réaction + freinage", au cours duquel les enfants cyclistes sont confrontés aux problèmes du temps de réaction et de la distance de freinage.

Le soir était présentée par une classe de l'école Marcel Collet, la pièce de théâtre "Anastase mauvais client" sur le thème "quand on supprime les causes, on supprime les accidents" ; ce slogan constituait le leitmotiv de l'opération. Brigitte Giry, Arlette Carrié et Jacques Robin, membres de la Ligue, ont animé plusieurs de ces ateliers. Des cassettes vidéo et C.D. de ces ateliers et du théâtre seront disponibles prochainement pour les associations ou les municipalités qui désirent réaliser partiellement ou totalement de telles opérations. Demander éventuellement dès à présent à la préfecture l'inscription d'une opération « Les enfantilleries » au PDASR 2002.



"Pontivy (56) un des ateliers où l'on enseigne le temps de réaction et de distance de freinage. Noter les manches des anoraks sur lesquelles des rubans rétro réfléchissants ont été cousus et qui renvoient la lumière du flash".

Dessin d'enfants. Lors de la semaine nationale de sécurité routière, des dessins réalisés par des élèves de 5^{ème} des collèges de Gignac et de Saint-Mathieu-de-Trévières ont fait l'objet d'une exposition itinérante.

Contrôles de vitesse. Les élus ont participé à une opération de contrôle de vitesse avec "jumelles laser" près d'un carrefour où des comportements dangereux sont remarqués. Mme Christine Lazerges, députée de l'Hérault et M. Dunoyer, maire de la Grande Motte, se sont associés à la Police Municipale, la Gendarmerie, et la Ligue contre la violence routière pour sensibiliser des usagers en excès de vitesse.

Nous leur avons expliqué que le gain de temps était négligeable par rapport au risque encouru pour eux-mêmes et les autres, que l'accident de la route est un grave problème de santé publique : notre association est témoin des accidents et de leurs conséquences. Un document leur a été remis.

Les enfantilleries. À Castelnau-le-Lez, Catherine Bocognano, adjointe au maire, membre de la Ligue, a organisé avec l'Institut national pour la sécurité des enfants, l'opération "Les enfantilleries", lors de la semaine nationale de sécurité routière, les 25 et 26 octobre : 200 enfants de différentes écoles de la ville sont venus participer aux trois ateliers proposés : exposé-débat-vidéo, atelier "être vu" et circuit d'Anastase. La Ligue contre la violence routière a participé activement à l'organisation. Chacune des deux journées s'est terminée par une conférence pour les adultes et la représentation de la pièce de théâtre "Anastase, mauvais client". (Voir détails des opérations "Les enfantilleries" dans la rubrique Morbihan).

Accompagnement des victimes de la route. L'association départementale de l'Hérault crée, avec un "emploi C.E.S" un groupe d'accueil pour dispenser écoute, soutien et conseils aux victimes de la route. Ce groupe d'accueil bénéficiera d'une journée de formation par un psychiatre, des avocats et des adhérents de la Ligue

↳ **Opération "bouquets"**. Le 20 octobre, nous étions une quinzaine devant la mairie de Grenoble pour déposer un bouquet sur le lieu d'un accident mortel et distribuer des tracts. Deux personnes de l'association des traumatisés crâniens et deux personnes de la fondation Anne Cellier sont aussi venues. Nous avons averti les médias de cette manifestation et une journaliste de "Alpes 1" était présente. Des interventions des personnes interrogées sont passées à cette radio, Yolande Chapre avait fabriqué une banderole avec le logo de la Ligue.

Opération contrôle de vitesse : Les 23 et 26 octobre nous avons collaboré à cette opération sur la R.N. 532 à Saint Romans organisée par la Préfecture, la D.D.E et la gendarmerie. Il s'agissait d'arrêter les voitures en excès de vitesse en agglomération et de proposer en alternative à l'amende la participation à des ateliers sur la sécurité routière.

↳ **Association A.I.V.** Nous avons été reçus pendant une matinée par l'association A.I.V. (Aide et Information aux Victimes). Ils nous ont présenté leur organisation et les objectifs de l'association. Nous possédons les actes de leur colloque de 1995 : "les accidents de la circulation : de l'indemnisation à la réparation".

↳ **Journées sécurité routière à Bourgoin-Jallieu** : Deux journées sont prévues le 31 mai et le 1^{er} juin 2002. Nous avons proposé le matériel "voir et être vu sur le chemin de l'école et les affiches "expliquez à vos enfants"

Savoie

Elle s'appelle Sarah, elle a été tuée sur un passage piéton le 6 juin 2001 à 15 h 30, par une automobiliste, elle avait 9 ans. Le 3 octobre 2001, la Ligue contre la violence routière a manifesté sur le lieu du drame, à Serrière-en-Chautagne : Monique Lamant, présidente, y a déposé une gerbe. Nous reproduisons ci-après un extrait de témoignage d'Évelyne Belhocine que l'hebdomadaire savoyard "la vie nouvelle" (J.M) a publié .

"Je veux faire tout ce que je peux pour empêcher que d'autres parents subissent ce que je vis depuis la mort de Sarah. Depuis son plus jeune âge, j'ai continuellement mis en garde Sarah sur les traversées de route. Je ne sais pas pourquoi, j'ai toujours eu la hantise qu'elle se fasse renverser par un voiture. Et... elle est morte renversée par une voiture sur un passage piéton !

C'est pour cela que je milite au sein de l'association, car il faut informer les automobilistes du fait que les enfants, et aussi les personnes âgées, n'ont pas la même vision des choses. Quand on arrive aux abords d'un passage piéton, il ne faut pas se contenter de regarder à droite ou à gauche, il faut absolument ralentir de façon importante. Car un enfant, pensant qu'il est en sécurité, peut survenir sans qu'on ait le temps de le voir".

Dans sa lettre aux adhérents, Christine Weil, présidente, fait part des activités organisées à l'occasion de la semaine nationale de sécurité routière :

↳ Distribution de faux P.V. (20 octobre), à Saint-Germain-des-Prés, avec la présence de représentants de plusieurs autres associations. Les policiers sont venus en curieux. Cette opération a été très appréciée tant par les enfants que par les adultes.

↳ Constat d'huissier (23 octobre) sur le périphérique. L'opération montée par André Klarsfeld de 10 h à 11 h, consistait à constater d'une part que les limitations de vitesses n'étaient pas respectées, que d'autres infractions étaient commises, et d'autre part qu'il n'y avait aucun contrôle. L'impact médiatique a été très fort (France 3, Le Parisien, Europe 1...).

↳ Silhouettes peintes au sol (25 octobre) : 25 silhouettes ont été taguées sur les quais de Gesvres, de l'Hôtel de Ville et des Célestins : ce sont des voies à 50 km/h avec carrefours et passages-piétons, qui sont très accidentogènes (27 accidents mortels ou avec blessés graves en 18 mois).

↳ Animation sur les champs Élysées (22 au 25 octobre) : le site était installé par les services de la police urbaine : on pouvait échanger les P.V. contre un entretien avec un Inspecteur Départemental de Sécurité Routière. Christine Weil et Jacques Borène représentaient la Ligue.

Bas-Rhin

La section du Bas-Rhin de la Ligue a organisé, comme l'an dernier, à l'occasion de la semaine nationale de la sécurité sur la route du 22 au 28 octobre 2001, plusieurs sit-in. Ceux-ci se sont déroulés à Strasbourg, Sélestat, Molsheim, Haguenau et Wissembourg.

10 jeunes vêtus de tee-shirts blancs, symbolisant les 10 tués par mois en moyenne sur les routes du département, se sont couchés par terre en des lieux stratégiques des centres des cinq villes précitées, alors qu'était lu un texte rédigé par un responsable de la Ligue rappelant les nombres des accidents et des victimes sur les routes en France et dans le Bas-Rhin, affirmant qu'il ne s'agissait pas de fatalité et demandant que "chacun fasse un peu" pour éviter tous ces drames. Une minute de silence en souvenir des victimes a ensuite été observée.

Ces manifestations ont été pour la plupart bien relayées par les médias, tant presse écrite que radio et télévision locales.

La Réunion

Dépôt de roses : Marlène Dijoux, présidente, nous transmet le compte rendu et les reportages des médias sur l'opération réalisée lors de la fête des mères, comme tous les ans, pour célébrer la mémoire des victimes. Cette année 42 roses ont été déposées au pied de l'autel de l'église le Bon Pasteur à Saint-Pierre, symbolisant les 42 tués sur la route à la Réunion pendant les cinq premiers mois de l'année 2001. Magali Nativel a conclu son hommage par un souhait "J'ose espérer que cette histoire aura un jour une fin".

Loire Atlantique

Après plusieurs semaines de "brainstorming", les membres de l'association départementale de Loire-Atlantique lancent un nouveau message qui tient en trois verbes : "Aimer, c'est respecter". Ce slogan est repris sur l'autocollant qu'ils diffusent actuellement, avec un coup de cœur pour le 50 en ville.

La promotion de ce message coïncide avec la diffusion de la pétition réalisée pour la sécurité des adolescents en cyclomoteur. Plusieurs centaines de signatures ont déjà été recueillies contre les possibilités de débridage.

Ces deux supports de communication ont été développés durant la semaine de la Sécurité Routière, principalement sur le campus de l'université de Nantes et au Forum des associations de la Baule.

Parallèlement à ces actions, les membres de la Ligue départementale doivent affiner leurs discours pour répondre aux nombreux médias qui les interpellent sur l'amnistie présidentielle. Par ailleurs, l'association se mobilise pour organiser une conférence avec le professeur Claude Got, à Nantes, en mars prochain.

Corrèze

La Ligue s'est portée partie-civile au procès de l'accident qui a coûté la vie à Caroline Ficheux en juin dernier. M. Ficheux lors du conseil d'administration du 17 novembre 2001 à Paris a exposé les circonstances de cet accident et l'opiniâtreté dont il a fait preuve pour que toute la lumière se fasse. Lors du procès, Chantal-Marie Laurent a représenté la Ligue : c'était la première fois qu'une association se constituait partie-civile dans ce département, et comme souvent dans ce cas, l'avocat de la partie adverse est agressif et discourtois envers la Ligue, prenant toujours comme argument que nous ne cherchons qu'à nous faire de la publicité et à profiter des victimes. Souvent cette agressivité opposée à notre calme, les dessert vis à vis du tribunal.

Loiret

Une dizaine de nouvelles fiches ont été adressées, par Gérard Pétin, à la *République du Centre* qui les a publiées à raison d'une par semaine. Les thèmes portaient sur le taux d'accident élevé du Loiret, sur les causes des accidents, sur la vitesse, les pièges de la "réserve de puissance" et la ceinture. Les 80 fiches ainsi publiées hebdomadairement depuis deux ans dans le journal "la République du Centre" seront disponibles sur le site de la Ligue contre la violence routière.

Rhône

Pour la clôture de la semaine nationale de sécurité routière, le jeudi 1^{er} novembre 2001, l'association du Rhône a organisé, en association avec la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, une distribution de dépliants sur les risques d'accidents dus à la vitesse. Cette opération s'est déroulée à la barrière de péage de Villefranche sur l'autoroute A6. Cette date a semblé la plus appropriée pour faire passer le message aux automobilistes, qui reçoivent beaucoup de conseils mais manquent d'informations.

Gard

L'association départementale a réalisé, pendant la semaine de sécurité routière, une exposition et tenu une permanence à la maison des associations à Alès. Nous y avons reçu des classes de jeunes de 18 à 20 ans et tout autre public.

Le mardi 23 octobre 2001, France 3 est venu filmer et réaliser des interviews sur place. Nous sommes passés aux infos le soir sur le secteur "Gard-Languedoc-Roussillon" et le jeudi 25 octobre 2001 aux informations nationales de France 3.

Dans notre région, signale Ginette Brunel, malgré un bilan très mauvais, tout le monde est plus sensibilisé, la télévision, la radio et les médias sont plus abordables.

Var

Dans sa première lettre d'informations aux adhérents, la présidente Christine Sandel fait part de l'essor pris par l'association départementale créée en Juin : 70 membres. Le mois d'octobre a été très chargé : tenue de stands à Saint-Maximin (14-10), aux Mayons (21-10), à Toulon (27 et 28-10), intervention au lycée d'Hyères, lors de la semaine nationale de sécurité routière : Alain Dreyfuss (Ligue) a rencontré les élèves pour débattre entre-autres de l'alcool, des drogues, du port de la ceinture et du casque.

Une marche silencieuse a été organisée à Toulon (19-10) en hommage à deux jeunes motards tués à Puget-ville le 8 juin 2001.

Dans le mois à venir, il est prévu d'organiser une opération silhouette mobile, de réaliser des T-Shirts avec le logo de la Ligue du Var. Le procès de Christophe Agnoli qui a tué en voiture Sophie Portal (Pondération 48, P. 16) est renvoyé au 18 décembre, Chantal-Marie Laurent plaidera pour la Ligue.

Calvados et Orne

L'association départementale du Calvados s'est équipée d'un radar pour relever les vitesses pratiquées par les véhicules, couplé à un ordinateur. L'ensemble permet d'obtenir toutes sortes de résultats (histogrammes...) Des relevés sont prévus dans les agglomérations, et sur les pénétrantes. Ils seront divulgués dans les médias.

Afin de communiquer sur le thème de la sécurité routière avec les collégiens et les lycéens Fertois, la commission municipale de la Ferté Macé a organisé quelques ateliers, avec la participation de la Ligue contre la violence routière : chaque groupe s'est entretenu avec Julien Picquet et Pascal Poirier.

Alpes Maritimes

A l'occasion de la semaine nationale de sécurité routière, l'association a organisé à Nice le 26 octobre 2001 un colloque sur le thème "victimes d'accident de la circulation et justice" avec la participation entre autres d'Eric de Montgolfier procureur du T.G.I de Nice, d'Anne Guéry vice présidente du T.G.I de Nice, de M. Kheireddine président du Tribunal de Cagnes sur Mer, de maître Philopoulos du barreau de Paris.

Assemblée Générale de la Fédération Européenne des Victimes de la Route - Barcelone du 23 au 25 novembre 2001.

Deux points doivent être particulièrement notés :

- ↳ Une session du groupe de travail des Nations Unies W.P 1 doit se tenir en mars prochain. A l'ordre du jour figureront les sujets suivants : usage des gadgets électroniques durant la conduite, systèmes de navigation notamment ; limiteur de vitesse ; définition du cyclomoteur, vitesse maximum 45 km/h ou puissance maximum du moteur 4 kW.
- ↳ Une session de la Commission des Droits de l'Homme se tiendra à Genève en mars et avril prochains. Marcel Haegi, président de la F.E.V.R., a été mandaté pour y attaquer l'Allemagne au motif que l'absence de limites de vitesse sur 10 000 km d'autoroute incite les constructeurs à mettre sur le marché des voitures surpuissantes capables de rouler à 250 km/h, ce qui provoque chaque année plusieurs milliers de morts sur les routes de l'Union Européenne. La mise en œuvre de cette résolution n'est cependant pas aisée, car, faute d'un ordre du jour connu longtemps à l'avance, une présence à Genève pour présenter oralement cette accusation doit être assurée pendant près de 6 semaines.

Assemblée Générale de la F.E.V.R. - Juin 2001 (Quelques extraits du compte rendu)

Relevé dans le tour d'horizon des activités des diverses associations :

- ↳ Drive Alive (Afrique du Sud) : campagne nationale avec les ministères, pour améliorer la visibilité des piétons la nuit (TV, théâtres scolaires...)
- ↳ Road-Peace (UK) possède maintenant une help line (20 volontaires). Participe à la formation des officiers de police chargés des contacts avec les familles. A constitué un groupe parlementaire pour la promotion de la sécurité routière.
- ↳ APPER (Belgique) a organisé une assistance psychologique pour les familles endeuillées. Participe à une formation des magistrats aux problèmes de la route.
- ↳ Associação de Cidadões (Portugal). Donne une assistance psychologique aux victimes. Fait des actions de marquages de silhouettes sur la chaussée.
- ↳ Stop-Accidentes (Espagne) fait campagne contre les publicités dangereuses des fabricants de voiture, le système juridique lent, le manque d'aide aux victimes, le manque d'éducation à la sécurité routière dans les écoles.

Réunion du groupe de travail de la Commission Européenne sur les motos et cyclos. (Extraits du Compte-rendu de Hans Van Maanem - FEVR.)

Un des points principaux concerne le forçage des cyclomoteurs (débridage, kits...). La moitié des cyclomoteurs en service atteignent des vitesses de 80-90 km/h du fait du débridage ou du kitage : 650.000 kits sont vendus annuellement dans l'Union Européenne (UE). Un rapport du SWOV (bureau technique du ministère hollandais) confirme que les mesures prises il y a deux ans par l'UE n'ont pas apporté d'amélioration. Conclusion de Hans Van Maanem : aussi longtemps que la cylindrée admise sera de 50 cm³ il sera toujours possible actuellement d'obtenir, avec un moteur deux temps, 7 kW de puissance. La solution serait de réduire le volume du cylindre.

Colloque Assistance

Ce colloque était organisé les 30 et 31 août à Budapest par l'ONU et la FEVR (Fédération Européenne des Victimes de la Route). La Ligue est affiliée à la FEVR, comme une quinzaine d'autres associations du même type réparties dans différents pays d'Europe. Cette union au sein de la FEVR permet de disposer, au niveau européen, d'une force de proposition et d'exercer des pressions sur les institutions européennes. En contre partie, nous nous devons de répondre présent pour aider la FEVR lorsqu'elle organise une manifestation, même si cela constitue une contrainte pour le conférencier pour la préparation de l'exposé.

La contribution de la Ligue à ce colloque a été une intervention de Jacques Robin sur le thème : "première alerte lors d'un accident : les moyens actuels et les pistes futures pour alerter les secours et protéger la zone".

L'essentiel de cette intervention est résumé ci-après.

Dans les premières minutes après l'accident, les blessés graves peuvent mourir s'ils ne bénéficient pas rapidement de l'assistance médicale : le risque augmente chaque minute.

Deux pistes s'opposent actuellement sur les moyens d'alerte téléphoniques sur les grands axes (autoroute par exemple) : l'utilisation du réseau d'appel d'urgence (R.A.U), et l'utilisation du téléphone mobile. L'un, le RAU, permet de bien localiser l'endroit de l'accident, l'autre le téléphone mobile permet de téléphoner plus rapidement et de rester en contact avec une personne présente sur les lieux de l'accident, permettant ainsi de faire préciser certains points et d'adapter ainsi l'importance de l'équipe médicale à dépêcher sur les lieux, faute de quoi trop souvent les renseignements vagues incitent le PC de secours à envoyer d'abord sur place une première équipe sans médecin "pour voir et évaluer les besoins", ce qui fait perdre vingt précieuses minutes.

De toute façon, sur les routes non pourvues de réseau d'appel d'urgence (RAU), l'utilisation du téléphone mobile est de plus en plus incontournable.

Les études s'orientent dans deux directions :

- ↳ Pour les voies munies de RAU, recherche d'un système avec lequel la borne la plus proche du RAU capte les appels des téléphones mobiles : ce qui allie les avantages des deux systèmes..
- ↳ Pour toutes les voies (munies ou non d'un RAU) recherche de différents systèmes qui permettent au PC de secours de localiser instantanément l'endroit précis (à 200 m près) d'où vient l'appel du téléphone mobile.

Afin de simplifier tous les appels, venant de téléphones fixes ou de téléphones mobiles, un numéro unique existe et fonctionne depuis quelques années dans toute l'Europe : le 112 qui se substitue aux 15, 17 et 18 qui fonctionnent encore en parallèle pendant quelques années.

On a abordé ensuite toutes les pistes d'études pour le futur pour l'alerte et pour éviter le suraccident.

Une étude sur les causes de "fortes" accidents aspects de la sécurité et de dépendance effectuée par les élèves de la classe "Sciences Médico-Sociales" du lycée Paul Painlevé de Yonnax (Ain). Ce voyage d'étude a été organisé par deux professeurs : notre adhérente Anne Combiér, et Martine Bomboy.

Le rapport qu'elles nous ont transmis est très riche en enseignements ; nous en extrayons ci-après quelques points essentiels.

↳ **Sanctions** : Les sanctions ne sont pas très différentes de celles de la France, mais elles sont appliquées, tout de suite, pour tout le monde. Par exemple un policier en service qui fait un excès de vitesse injustifié ou qui ne met pas sa ceinture paiera personnellement son amende. Le conducteur suédois en infraction a très peu de chance d'échapper à la sanction. Au contraire, le conducteur français en infraction a très peu de chance d'être pris. Les services de police sont remarquablement équipés : ils disposent de nombreux véhicules, la plupart banalisés, munis d'une caméra vidéo couplée avec un ordinateur qui mesure la vitesse du véhicule suivi.

↳ **Pistes cyclables** . Un grand nombre de routes sont longées par une piste cyclable, sur site propre (et non pas en bordure de la chaussée). En agglomération, par exemple à Stockholm, un réseau dense de piste cyclable existe, le plus souvent en site propre.

↳ **Trafic en ville** : Il y a très peu de voitures en ville : les trottoirs sont très large, la partie de chaussée accordée aux voitures est étroite, le stationnement est soit interdit, soit très cher, les bus sont très nombreux, le réseau de métro est dense à Stockholm.

De ce fait il y a beaucoup de piétons, les enfants même très jeunes, se rendent à l'école à pied et parfois en vélo. Peu de parents les y conduisent en voiture. Les zones 30 sont très courantes dans les quartiers scolaires et les quartiers résidentiels. Il n'y a pas de passage-piéton devant les écoles (fausse sécurité).

↳ **Traversée des piétons** : Des campagnes sont faites, et des sanctions sont appliquées rappelant aux automobilistes "vous devez laisser le passage aux piétons", pour le piétons qui traverse, mais aussi pour celui qui à l'intention de traverser, vous devez ralentir à l'approche d'un passage-piéton, et stopper à 5 mètres du passage en respectant le marquage au sol : large bande blanche continue (voir photo). Comme dans la plupart des pays d'Europe, cette large bande blanche continue à 5 mètres permet de bien rendre visible le piéton qui traverse, contrairement à la petite bande fine discontinue utilisée en France, que personne ne voit bien, ni donc ne respecte.

↳ **Éducation des enfants** : L'éducation des enfants à la sécurité routière commence très tôt et continue tout au long de leur scolarité : les petits suédois apprennent la sécurité routière comme une autre matière d'enseignement, comme les mathématiques par exemple.



"En Suède, comme dans la plupart des pays d'Europe, une large ligne blanche continue est tracée à 5 mètres devant les passages-piétons, pour l'arrêt des véhicules".

Suisse : "zones de rencontre" à vitesse limitée à 20 km/h.

Le demande d'instauration généralisée de zones 30 dans les villes (hors grands axes) en Suisse, faite par les associations "Rue pour tous" et "A.T.E." s'était heurtée à l'obligation qui était faite d'adopter des mesures d'accompagnement bien définies contraignantes et onéreuses, lors de la création de zones 30. Suite à la constatation de ces difficultés, le Conseil Fédéral a approuvé une modification de l'ordonnance sur la signalisation routière, qui facilitera l'instauration de zones à vitesse réduite : les cantons et les communes jouiront dorénavant d'un maximum de liberté pour ordonner des mesures visant à faire respecter les limites de vitesse signalées.

En plus des zones 30, il est prévu maintenant la possibilité de créer des zones où la vitesse est limitée à 20 km/h dans les quartiers commerciaux et dans les quartiers d'habitation. Dans ces zones, appelées "zones de rencontre", les piétons peuvent circuler librement avec une priorité d'usage.

Le Conseil Fédéral a par ailleurs accepté la possibilité d'intégrer à titre exceptionnel des tronçons de routes principales dans les zones 30 si les conditions locales le justifie.

(Transmis par Alain Rouiller, A.T.E.).

Entretien entre la FEVR et la Vice-Présidente de la C.E. et commissaire Européen Mme Loyola de Palacio, et M. Enrico Ferri, député européen, le 4 juillet 2001 concernant le 3^{ème} programme de Sécurité routière 2002-2010 "Un partenariat pour la sécurité" :

Revendications de la FEVR (extraits et résumé).

- ↳ Les pertes humaines actuelles dues aux accidents sont inacceptables.
- ↳ Les programmes européens ou nationaux ont été incapables de réduire ces pertes,
- ↳ Il est indispensable de s'attaquer en toute urgence aux causes principales des accidents (et non des mesures faciles secondaires ou des palliatifs) : la vitesse excessive (conducteurs et constructeurs), l'alcool (manque de contrôles), la ceinture, le casque, les dispositifs de retenue pour enfants, des infrastructures routières qui "pardonnent".
- ↳ Un meilleur respect des lois (alcool, vitesse...) par une augmentation substantielle des contrôles.
- ↳ Restaurer la crédibilité de la justice non pas en augmentant la sévérité des sanctions mais en rétablissant la certitude de la peine.

45 km/h à la construction, non modifiables pour tous les cyclomoteurs

1. Cyclomotoristes : 500 tués par an , 4000 blessés graves

20.000 blessés légers - De plus en plus d'accidents corporels (+18% en 5 ans) - Aucune amélioration sur le nombre de tués ou blessés graves : bilan en amélioration jusqu'en 1999.

2. Des moteurs trop puissants et une vitesse excessive

Les cyclomoteurs sont conçus et livrés aux utilisateurs avec une **marge de puissance "bridée"**, mais ils sont trop facilement modifiables : 80% des cyclomoteurs sont "débridés" et modifiés illégalement et peuvent alors atteindre des vitesses allant souvent jusqu'à 70 km/h, voire beaucoup plus au lieu de 45 km/h autorisés.

La vitesse excessive est **cause et circonstance aggravante** de nombreux accidents.

Cette violence routière, causée par la vitesse excessive des cyclomoteurs, touche aussi d'autres usagers vulnérables (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite).

3. Ces accidents dus à la vitesse peuvent être en grande partie évités.

Constructeurs, importateurs, fabricants de pièces adaptables connaissent la réalité. Les forces de l'ordre la constatent tous les jours des cyclomoteurs *récents* dont la vitesse excède largement la vitesse réglementaire. Ce qui démontre que l'on peut encore augmenter librement et facilement la puissance et le couple moteur réellement disponibles d'une machine homologuée. Prévention, répression et même l'article 317-29 du nouveau Code ne sont pas en mesure actuellement de réduire ce facteur d'accident et d'insécurité pour les usagers vulnérables.

C'est **aux constructeurs** de construire des cyclomoteurs qui "plafonnent" à 45 km/h dans tous les cas .

Seul l'État peut amener les constructeurs, les importateurs, les professionnels de la filière à appliquer cette limite et à respecter *l'esprit de la réglementation*

Cette limitation définitive de vitesse est *techniquement réalisable*.

Si les cyclomoteurs "plafonnaient" à 45 km/h, *non modifiable*, combien de vies seraient épargnées chaque année, combien de handicaps évités ?

PÉTITION à Monsieur le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement

(Recopiez ou photocopiez ce qui suit, indiquez vos nom et prénom, votre adresse, puis: ,

soit : signez et envoyez à :Ligue contre la violence routière,

15, rue Jobbé-Duval - 75015 – PARIS

soit : à Claude Chabot , 17, rue du Capitaine Hervouet 44300 Nantes

soit : Adressez-nous votre pétition par e.mail . lcvr.paris@wanadoo.fr)

45 km/h maximum pour les cyclomoteurs

Pour réduire le nombre de cyclomotoristes victimes graves d'accidents de la route et sécuriser la circulation des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite...), nous demandons :

1. Que la vitesse des cyclomoteurs soit limitée réellement **par construction à 45 km/h**, limite imposée par le Code de la Route.
2. Qu'il soit **impossible de "débrider" ou de modifier** les moteurs et leurs accessoires pour augmenter la puissance et le couple effectifs (respect de l'article R. 311.1 du Code de la Route).
3. Que les conducteurs de cyclomoteurs et leurs **parents soient mieux informés** des risques encourus lorsqu'ils augmentent la puissance et la vitesse des cyclomoteurs.

Nor

LVADOS : m... 12 rue... Barbeau - 14000
 Tél. : 02.31... (dorv7@club-internet.fr)
LE : Annie LE B... N - 3 Rue de la Petite Garenne - 27950
SANT JUST - Tél. : 02.32... 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 - Tel. : 02.35.43.69.66 (treffortpascal@aol.com)

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 : Mme CORNUDET - 42 rue du Bois
 Rabillaud - 44300 NANTES - Tél. :
FINISTERE : Daniel THÉAU - 18 Rue d'Aiguillon - 29200 BREST -
 Tél. : 02.98.80.00.84 - (damar.theau@wanadoo.fr)
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 - (jean-jacques.duplaisis@libertysurf.fr)
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 :
LANDES :
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 - 19 rue Frédéric
 Chevillon - 13001 MARSEILLE - Tél.+ Fax. : 04.91.50.78.34 -
 (lcvr13@lcvr.org)
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 : Aline CHADRIN - 6 Rue Louise Michel - 38100 GRENOBLE -
 04.76.49.48.86
RHÔNE : Michèle GONON - 22 Rue Pernon - "Les Tilleuls" - 69004
 LYON - Tél. : 04.78.29.52.65 (krivin@club-internet.fr)
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 (mathieu.mic@wanadoo.fr)

13 - Bourgogne : CÔTE D'OR : Catherine PÉPOZ -
 12 Boulevard Mansart - 21000 DIJON - Tél. : 03.80.65.87.41

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

ARNAUD Odile, BORENE Jacques, CARL Jean-Luc, CHASLOT Olivier, CICUREL Francine, ISSAYKINE Aline, JURGENSEN Geneviève, KLARSELD 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 : 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)

Secrétaire Général Adjoint : Jean-Yves LAMANT - (jylamant@wanadoo.fr)
Annie LE BOTLAN
Pierre de LARMINAT
Tél. : 01.46.57.47.77

Trésorière : Geneviève JURGENSEN - (Porte-parole)
Trésorier Adjoint : Gérard PÉTIN - (geodepetin@aol.com)

Membres du Bureau :

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 - Île-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 (geodepetin@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 - Haute-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 : 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.