

Pondération

BULLETIN DE LA 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

n° 61 juillet – octobre 2004 - Abonnement annuel : 16 €



Les
nouveaux
barbares
de nos cités

« Le 4X4 est le contraire de la voiture citoyenne »

*Chantal Perrichon, présidente de la Ligue,
France Inter « le téléphone sonne » du 9 juillet 2004*

Sommaire

4x4 : Une fausse sécurité, un vrai danger	2
Dans la jungle urbaine	2
Éditorial	3
La vie des Associations départementales	4
14 Juillet à l'Élysée	6
Témoignages	6
Le permis de conduire à 16 ans	8
Les feux de jour	8
Les seniors au volant	9
Roulez camions !	10
Limitation de vitesse à la construction	12
Conseil National de la sécurité routière	13
Insécurité routière dans le Loiret	13
Réunion à Vérone	13
Répartition des tués - 2003	14
Évolution du nombre de tués sur trois ans	15
Brèves	16
Revue de presse	18
Associations départementales	19
Conseil d'administration, Bureau National	
Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion	20

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 : secretariat@violenceroutiere.org

Site Internet : 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

Saisie et mise en page :

Maria MÉRIAU

Comité de rédaction : Martine BLATIN,

Geneviève JURGENSEN,

André KLARSFELD, Jean-Yves LAMANT,

Philippe LAVILLE, Jean-Marie LEVERRIER,

Chantal PERRICHON, Gérard PETIN,

Sylvia POZZO di BORGO, Jacques ROBIN,

Odile VAN HÉE.

Imprimerie :

Compédit-Beauregard - 61600 La Ferté Macé

N° CPPAP : 67845 - ISSN : 0297-5874



4x4 :

Une fausse sécurité, un vrai danger

Un signe de distinction onéreux et polluant

Tel Arnold Schwarzeneger, le nouveau gouverneur de Californie, les mères de famille n'hésitent plus à accompagner leurs enfants à l'école à bord de monstrueux 4x4.

Si l'usage de ces véhicules peut à la rigueur se comprendre dans certaines circonstances, les maigres avantages qu'ils ont à offrir sont sans rapport avec leurs graves lacunes du point de vue de l'environnement et de la sécurité. La plupart ne sont utilisés que sur des routes traditionnelles et dans nos villes, où ils représentent un risque supérieur à la moyenne, surtout pour les piétons. Leur profil entraîne une autre dynamique de renversement et donc de lésions différentes. Les piétons renversés ne tombent ni sur le capot, ni sur le pare-brise; ils sont projetés à terre. La collision avec l'avant du véhicule et le choc de la tête contre la route entraînent des blessures plus graves. Dans le pire des cas, la personne renversée est écrasée sous le véhicule tout-terrain. Les enfants, moins grands, dont la tête vient heurter l'avant du véhicule lors du choc, sont les plus vulnérables.

Par ailleurs, même les occupants de ces monstres de plusieurs tonnes sont plutôt mal protégés. Près de la moitié des modèles testés selon les critères Euro-NCAP n'obtiennent que trois étoiles sur cinq, alors que de nombreuses petites voitures, sont créditées de quatre étoiles. De surcroît, le centre de gravité plus élevé que les véhicules ordinaires confère une tenue de route médiocre.

Alors que partout sur la planète, il est fait appel aux économies d'énergie, comment peut-on admettre le développement de ces monstres d'égoïsme ?

Philippe Vayssette

Dans la jungle urbaine

Le récent débat sur les 4x4 a surtout mis en avant leur voracité en carburant, et leur impact sur l'environnement. Leur dangerosité est ainsi passée au second plan. Le 7 juin, la veille même du jour où le Conseil de Paris adoptait sa motion remarquée sur les 4x4, ma fille a été projetée sur le trottoir par un de ces véhicules, alors qu'elle finissait de traverser la chaussée. Le conducteur a dit ensuite ne s'être aperçu de rien. On le croit volontiers : le poids et l'encombrement du mastodonte, ainsi que la hauteur de vue dont bénéficient ses occupants, tout concourt à en faire une bulle étanche et blindée, totalement isolée des autres usagers de la route. D'ailleurs, il lui aura suffi d'effleurer sa victime. Elle n'a pas souffert d'autre impact que celui de sa chute (ecchymoses, et entorse de la cheville), et n'aurait peut-être pas même été frôlée si le véhicule avait été d'une largeur normale.

Tous les acheteurs de 4x4 ne sont pas des « beaufs » qui veulent étaler leur puissance, financière ou autre. Beaucoup d'entre eux veulent avant tout se protéger, eux-mêmes et leur famille, quand ils parcourent nos jungles urbaines. Mais, ce faisant, ils renforcent la loi de la jungle, et la rendent plus impitoyable encore pour les plus faibles, à commencer par les piétons. Limiter l'utilisation du 4x4 en ville, c'est aussi lutter pour l'état de droit et contre la loi du plus fort.

André Klarsfeld

Éditorial



Je dédie ce numéro de *Pondération* aux milliers de personnes qui risqueraient d'être tuées, handicapées à vie, si la loi Evain était amendée comme l'ont voulu le 5 mai 2004 les viti-sénateurs dont les noms suivent :

Jean-Paul Alduy (UMP, Pyrénées-Orientales), Pierre André (UMP, Aisne), José Balarello (UMP, Alpes-Maritimes), Gérard Bailly (UMP, Jura), Bernard Barraux (UMP, Allier), Jacques Baudot (UMP, Meurthe-et-Moselle), Michel Bécot (UMP, Deux-Sèvres), Daniel Bernardet (UMP, Indre), Jacques Blanc (UMP, Lozère), Jean-Guy Branger (UMP, Charentes-Maritimes), Louis de Broissia (UMP, Côte d'Or), Auguste Cazalet (UMP, Pyrénées-Atlantiques),

Gérard César (UMP, Gironde), Jean-Patrick Courtois (UMP, Saône-et-Loire), Michel Doublet (UMP, Charentes-Maritimes), Alain Dufaut (UMP, Vaucluse), Daniel Eckenspleller (UMP, Haut-Rhin), Jean-Paul Emorine (UMP, Saône-et-Loire), Jean-Claude Etienne (UMP, Marne), Alain Fouché (UMP, Vienne), Serge Franchis (UMP, Rhône), Jean-François François-Poncet (UMP, Lot-et-Garonne), Yan Gaillard (UMP, Aube), Jean-Claude Gaudin (UMP, Bouches-du-Rhône), François Gerbaud (UMP, Indre), Charles Ginésy (UMP, Alpes-Maritimes), Francis Girod (UMP, Bouches-du-Rhône), Francis Grignon (UMP, Bas-Rhin), Louis Grillot (UMP, Côte d'Or), Charles Guené (UMP, Haute-Marne), Hubert Haenel (UMP, Haut-Rhin), Hérisson (UMP, Haute-Savoie), Jean-Marc Juilhard (UMP, Puy-de-Dôme), André Lardeux (UMP, Maine-et-Loire), René-Georges Laurin (UMP, Var), Dominique Leclerc (UMP, Indre-et-Loire), Philippe Leroy (UMP, Moselle), Gérard Longuet (UMP, Meuse), Serge Mathieu (UMP, Yonne), Dominique Mortemousque (UMP, Dordogne), Paul Natali (UMP, Haute-Corse), Joseph Ostermann (UMP, Bas-Rhin), Monique Papon (UMP, Loire-Atlantique), Jean Pépin (UMP, Ain), Xavier Pintat (UMP, Gironde), Ladislav Poniatowski (UMP, Eure), André Pourny (UMP, Saône-et-Loire), Henri de Raincourt (UMP, Yonne), Henri Revol (UMP, Côte d'Or), Yves Rispat (UMP, Gers), Janine Rozier (UMP, Loiret), Bernard Saugey (UMP, Isère), André Trillard (UMP, Loire-Atlantique), Jacques Valade (UMP, Gironde), Serge Vinçon (UMP, Cher), Jean Bizet (UDF, Manche), Jean-Louis Lorrain (UDF, Haut-Rhin), Jacques Moulinier (UDF, Rhône), Yves Détraigne (UC, Marne), Françoise Férat (UC, Marne), Christian Gaudin (UC, Maine-et-Loire), Gisèle Gautier (UC, Loire-Atlantique), Michel Mercier (UC, Rhône), Daniel Soulage (UC, Lot-et-Garonne)

Le 13 octobre 2004, à l'assemblée nationale, des viti-députés ont suivi l'exemple de ces sénateurs, et ont relayé les exigences du lobby de l'alcool, auxquels beaucoup appartiennent : 102 députés ont ainsi privilégié une partie de leur électorat aux dépens de la santé publique. Parce qu'il s'agissait d'un vote à main levée, nous sommes contraints de reconstituer la liste de ceux qui font fi des trois chantiers prioritaires du quinquennat – sécurité routière, cancer, handicap – tous fortement liés à l'alcool. Nous vous invitons à nous aider à sortir de l'anonymat les viti-députés qui ont voté ce texte, afin de compléter la liste ci-dessous :

Jacques Bascou (PS, Hérault), Marcel Dehoux, (PS, Nord), Jean-Paul Dupré (PS, Aude), Kléber Mesquida (PS, Hérault), Jean-Claude Perez (PS, Aude), Henri Sicre (PS, Pyrénées-Orientales), Paul-Henri Cugnenc (UMP, Hérault), Jean-Paul Garraud (UMP, Gironde), Georges Ginesta (UMP, Var), Maryse Joissains-Masini (UMP, Bouches-du-Rhône), Henriette Martinez (UMP, Hautes-Alpes), Josette Pons (UMP, Var), Alain Suguenot (UMP, Côte d'Or), François Sauvadet (UDF, Côte d'Or)...

Tout espoir n'est pas perdu. Le gouvernement, particulièrement le premier ministre et le ministre de la Santé, semble vouloir se réveiller *in extremis*. « *Il aura fallu la colère des professionnels de santé et de la Ligue contre la violence routière pour que le ministre s'engage "personnellement", lundi 18 octobre, à convaincre les parlementaires de renoncer à modifier la loi Evain* », écrivait *Le Monde* le 28 octobre dernier. Nous savons que nous pouvons compter sur la mobilisation de vous tous pour mener à son terme ce combat essentiel !

Chantal Perrichon
Présidente de la Ligue contre la violence routière

La vie des Associations départementales

Calvados

« La cohabitation du transport routier et des autres usagers »

Tel était le thème de la table ronde où intervenait la LCVR14 dans le cadre d'un colloque consacré aux transports routiers et à la sécurité routière dans le cadre de la semaine de sécurité routière (Mémorial de Caen le 19 octobre)

Intervention de la Ligue

La Ligue Contre la Violence Routière tient à poser la problématique de la cohabitation ou plutôt de la difficile coexistence vécue entre les enfants et les poids lourds à travers le récit de ces deux accidents dont les victimes sont des enfants.

- Un matin de décembre, quelques jours avant Noël, en pleine campagne, deux enfants cheminent sur la berme le long de la route départementale. Ils rejoignent l'arrêt de bus scolaire pour aller au collège. Il est 7h15, il fait nuit, il bruine. Ils marchent tous les deux dans l'herbe mouillée, en évitant les ronces qui sortent de la haie bocagère. Ils sont chargés : le cartable et le sac de sport sur le dos. Ils portent leur brassard rétro réfléchissant.

La route départementale est une route départementale normale, comme beaucoup d'autres, elle fait six mètres de large pour les deux voies de circulation.

Sur cette route deux camions vont se croiser. Les conducteurs circulent à une vitesse normale en feux de croisement pour ne pas s'éblouir. Chaque camion se sert à droite, bien à droite.

Un des enfants est happé par un camion et il est heurté par la partie saillante de la caisse. Il est projeté sans vie à quelques mètres devant son camarade.

- Le petit « bonhomme » est vert, une fillette de 10 ans traverse la chaussée sur le passage pour piétons aux abords immédiats de son collège. Un bus qui venait de la même rue que la fillette tourne sur sa droite à angle droit et tue la fillette sur le passage pour piétons.

L'Ouest France du 27 septembre dernier rapporte les propos que tenait le directeur de la compagnie du bus le jour de l'accident : « Notre expert qui assure les formations sécurité a pour habitude de dire qu'aucun accident n'est dû à la fatalité. Mais dans ce terrible drame, il faut bien admettre que la question peut se poser »

Les enfants ont fait ce qu'on leur a appris avec application : ils ont mis leurs éléments rétro-réfléchissants, ils ont marché dans l'herbe mouillée sur un terrain difficile, ils ont traversé sur le passage pour piétons quand le feu était vert, etc., et cependant cela n'a pas suffi.

Les conducteurs avaient toutes les qualités et qualifications requises. Ils circulaient à une vitesse modérée, ils avaient mis leurs feux de croisement pour ne pas s'éblouir, et là encore cela n'a pas suffi.

Ces accidents comme tous les autres révèlent des dysfonctionnements de notre système de circulation routière qui doivent être analysés avec sérieux, compétence et honnêteté, en ayant toujours à l'esprit que les enfants ne sont pas des adultes en miniature. En effet leurs capacités physiques, physiologiques et cognitives ne leur permettent pas de réagir aux événements de la circulation routière avec la même acuité que les adultes.

Nous rappelons à ce directeur qui a mis insidieusement la fatalité au ban des accusés ce qu'écrivait Romain Rolland « la fatalité c'est l'excuse des âmes sans volonté », ce qu'écrivait Daniel-Rops « accepter le fatalisme..., c'est se dispenser d'agir... ».

Sans nier les comportements fautifs, évitons les solutions de facilité imputant l'accident à des éléments subjectifs, voire insidieux. L'essentiel de l'effort que nous demandons doit consister à placer les usagers et en particulier nos enfants dans des conditions telles qu'ils soient effectivement à l'abri des risques. Dans cet esprit on ne peut se contenter de consignes illusoire de sécurité plus ou moins détaillées.

Un enfant tué par le TVR à Caen

Le jeudi 21 octobre (deux jours après le colloque) un jeune garçon de 10 ans a été renversé par une rame qui descendait la rue Roger Bastion deux cents mètres avant la gare SNCF. Rapidement les autorités ont d'une part, indiqué que l'enfant avait été imprudent et d'autre part, déclaré que "généraliser l'accident au tram, serait indécent". On aurait plutôt attendu la promesse non seulement de faire toute la lumière sur cet accident mais aussi la volonté d'en explorer tous les facteurs au-delà même des responsabilités pénales, tout a priori pouvant s'interpréter comme une tentative d'intimidation voire une dénégation très déplacée. En effet bien des questions méritent des réponses précises :

- L'aménagement et le trafic de la rue Bastion permettent-ils à un enfant ou une personne âgée de traverser en sécurité ?
- Pourquoi les multiples alertes envoyées par les riverains n'ont-elle pas été entendues ?
- Quelles sont les capacités de freinage du TVR et des chauffeurs ?
- Quelles mesures ont été prises dans la conception du TVR pour prévenir et minimiser un choc avec un piéton ?

La liste n'est pas exhaustive.

(TVR = tramway à pneus sur voie réservée)

Drôme

La longue lettre que nous avons reçue de Simone Beaumont, adhérente de la Drôme, exprime le reflet des actions menées mais aussi du désarroi devant la répétition de graves accidents. Cet été le nombre de tués dans la Drôme a été nettement supérieur à celui de l'été 2002, entre autres : cinq tués dans un accident sur la RN7, trois tués dans un accident sur l'autoroute (des jeunes de la région parisienne).

La Ligue était présente au procès concernant un accident dans lequel un jeune homme de 17 ans a été tué : le conducteur, 19 ans, avait son permis depuis trois mois et circulait à 130 km/h sur une petite route. Le tribunal a accordé à la Ligue l'euro symbolique, ce qui est le signe de la reconnaissance de notre action.

L'activité de la Ligue a été particulièrement riche sur le plan de la sensibilisation du public : stand au forum des associations, mise à disposition du public de plaquettes de la Ligue dans les hôpitaux, pharmacies, commerces, salles d'attente de médecins et de coiffeurs, discothèques, etc.

Loire atlantique

La Ligue s'est associée à l'action « ramassage scolaire à vélo », organisée en juin par l'association des parents d'élèves de l'école primaire du Guézy et l'association « Place au vélo ». Encadrée par des adultes, une quarantaine d'enfants s'est rendue à l'école en vélo le samedi matin. L'un des objectifs de cette initiative était d'inciter les parents et les enfants à utiliser la bicyclette comme moyen de déplacement et d'entraîner les enfants à cette occasion, à adopter un comportement sécuritaire. Philippe Gervot, à la fois délégué régional à la Ligue et délégué à l'environnement de la municipalité Bauloise, était présent et a affirmé la volonté de la ville de faciliter et de sécuriser les déplacements domicile - école : *« notre objectif est de permettre à tout enfant, en âge de le faire, de se rendre à l'école par ses propres moyens dans de bonnes conditions de sécurité. Pour cela nous devons étudier les changements appropriés et faire en sorte d'aménager les portions de voirie et les croisements potentiellement dangereux ».*

Rhône

Comme tous les ans, Michèle Gonon, présidente de l'association départementale du Rhône, et 25 militants de la Ligue ont organisé une journée distribution de documents aux guichets de péage de l'autoroute A6 à Villefranche au nord de Lyon. Cette opération a eu lieu le 11 septembre, de 9 h à 12 h et concernait surtout les automobilistes qui remontaient vers Paris. Les bonnes relations qui existent entre la Ligue et la Société Paris-Rhin-Rhône permettent ainsi de toucher directement plusieurs milliers de conducteurs et leur famille. Du fait que les passagers disposent de temps pour consulter les documents, l'impact est assez fort. À la suite de cette opération, plusieurs personnes se sont manifestées par courrier pour demander des documents ou des renseignements. Au total, 7 000 réglottes alcool, 7 000 réglottes code de la route et 7 000 dépliants ont été distribués. Ce genre d'opération nécessite une grande attention et un équipement en gilets rouges. Sur ce point, la coopération des agents de la SAPRR était parfaite.

Jura



Autochoc léger

Cet appareil sert à démontrer l'utilité de la ceinture de sécurité en cas de choc frontal, il permet également de parler des effets de la vitesse, et de la décélération brutale. Le chariot descend par gravité à une vitesse de 10 km/h, il arrive en butée sur un amortisseur à azote.

Cet appareil est muni de deux sièges installés l'un derrière l'autre : il est curieux de constater que beaucoup de personnes veulent s'installer à l'arrière en imaginant que le choc est moins violent, fausse idée qui explique peut être pourquoi les passagers arrière s'attachent moins que les passagers avant.

Cet appareil, monté sur une remorque de 1 100 kg est facilement transportable.



Voiture-tonneau

Deux voitures-tonneaux (Ax, et Twingo) servent à démontrer l'utilité de la ceinture en cas de tonneaux. Si l'on y introduit deux ou trois balles de tennis, on peut montrer également ce qui se passe lorsque l'on laisse traîner du matériel ou des animaux dans l'habitacle (parapluie, cartable, chien, etc.). Qui pourrait contester l'utilité de la ceinture de sécurité après avoir été arrêté deux ou trois secondes la tête en bas ?

Ces voitures ont une vitesse réglable comprise entre zéro et vingt-huit tours/minute. Elles sont munies d'une pompe hydraulique manuelle qui permet de ramener la voiture en position horizontale en cas de problème électrique. La Twingo est équipée de stabilisateurs hydrauliques. Ces deux voitures sont également montées sur deux remorques de 1 000 kg.

Démontrer par l'exemple

L'autochoc comme la voiture-tonneau permet une démonstration par l'exemple, ce qui est plus efficace que les paroles. Ces appareils permettent aussi d'entamer un dialogue sur la sécurité routière.

Ils attirent des personnes qui ne seraient pas venues nous voir si nous nous étions contentés de distribuer des dépliants.

Ces appareils permettent également de faire connaître la Ligue ; en effet la presse est pratiquement invitée à chaque manifestation, la Ligue est toujours citée ce qui nous permet de parler des objectifs de la Ligue et des autres actions menées.

Pour tous renseignements s'adresser à :
Ligue Contre la Violence Routière
Michel Guillemin

Tel et Fax: 03 84 72 66 78

E-mail: michel.guillemin@solvay.com

14 juillet à l'Élysée

En juin, un courrier arrivé au siège contenait une surprise, une invitation pour dix membres de la Ligue à la réception du 14 juillet dans les jardins de l'Élysée. Surprise, car bien entendu, personne ne s'attendait à pareille invitation. Mais aussi interrogations.

La Ligue est-elle reléguée au rang des anciens combattants ? A-t-elle gagné en citoyenneté ou en légitimité ? Non, en fait il s'avère qu'en cette année 2004 c'est la « Fraternité » qui a fait participer une délégation de la Ligue Contre la Violence Routière à la garden-party. Décrété grande cause nationale, pour 2004, ce troisième pilier de la République a ouvert les portes de l'Élysée aux associations reconnues actrices du premier article de la déclaration universelle des droits de 1948 qui précise « ...Tous les êtres humains sont doués de raison et de conscience et doivent agir les uns envers les autres dans un esprit de fraternité ».

En reconnaissant le mouvement comme un acteur de « fraternité » une nouvelle conscience paraît se dessiner. C'est pourquoi le 14 juillet, les représentants de la Ligue se sont donc retrouvés autour de Chantal Perrichon, tout d'abord pour admirer le traditionnel défilé militaire, incluant gendarmes et policiers chargés de faire respecter la loi sur

les routes, puis dans les jardins du palais de l'Élysée. Des rencontres avec de nombreuses personnalités, entre autre avec Michel Barnier, ministre des Affaires Étrangères, a permis d'évoquer avec lui la Ligue en Savoie, dont sa propre mère, Denise Barnier, est à l'origine.



De gauche à droite : Philippe Laville, Françoise Gervot, Jean-Yves Lamant, Chantal Perrichon, Martine Bellanger, Claude Chabot et Odile Arnaud, (Photo prises par Philippe Gervot).

Témoignages

Jules VERNE nous a conté « les tribulations d'un chinois en Chine ». Bernard Raoult, adhérent parisien non voyant, nous raconte ses tribulations sur un trottoir de son quartier, le 15^{ème} arrondissement

« Tout d'abord, il faut savoir qu'un aveugle qui veut vivre à peu près normalement ne peut pas être accompagné dans chacune de ses sorties.

Pour se rendre à son travail ou pour faire une promenade quotidienne nécessaire à sa santé et à son moral, il a dû parcourir et étudier son trajet qui excède rarement une heure, (deux heures A/R) avec un accompagnateur, puis le mémoriser. Préalablement, il a dû apprendre à marcher droit, à se servir d'une canne, à se maintenir en éveil.

Ensuite, tous les obstacles permanents, les sens de la circulation, le sol, les immeubles, etc., deviennent des repères qui lui permettent de se situer. Avec un peu d'angoisse, il peut alors cheminer seul sur ce parcours, usant de la canne blanche pour se guider au long des immeubles, des bordures de trottoirs et pour détecter les obstacles. Il suit la canne, s'aidant des pieds qui identifient le sol, des mains, des bruits, des odeurs. Il compte les pas entre certains repères et, avec l'habitude acquiert des automatismes du comportement et des réactions

instinctives. Tout ceci implique une concentration soutenue qui ne doit pas être perturbée et suppose que le trajet connu ne présente pas d'imprévus. Quel soulagement lorsqu'il se termine sans incident !

Or, des imprévus, il y en a de nombreux sur nos trottoirs parisiens et c'est là que commencent les tribulations de notre aveugle.

Nos trottoirs, quelle que soit la largeur (1m ou 4m), sont encombrés 24h sur 24 par des conteneurs à ordures, des tas de débris de toutes sortes et surtout, ainsi que les passages « protégés » pour piétons, par des véhicules à deux et quatre roues qui y stationnent illégalement. Ils sont particulièrement gênants et dangereux pour notre aveugle qui s'y heurte, y casse sa canne blanche, s'y blesse, y souille et déchire ses vêtements. Ces obstacles inconnus le détournent de son trajet, il manque un repère : il est désorienté, il est perdu ! Et s'il casse sa canne, il est désemparé, bloqué sur son trottoir comme un automobiliste serait bloqué en pleine campagne s'il y cassait sa voiture. Notre aveugle ne

supporte plus de se heurter à tout ce qui traîne sur les trottoirs.

Lorsqu'elles sont possibles, les discussions avec les utilisateurs de ces engins vont de la conversation plus ou moins courtoise jusqu'à... l'agression physique qui l'envoie à l'hôpital. C'est ainsi !

Et tout ceci, dans la plus scandaleuse indifférence de notre police, de nos gouvernants et de nos élus municipaux, tous responsables du maintien de l'ordre, que notre aveugle alerte depuis plus de quatre ans, en vain.

On ne peut plus accepter l'inacceptable et il serait temps, en cette période où on nous parle à longueur de journée des personnes âgées et des handicapés (ce sont souvent les mêmes), que nos responsables s'intéressent réellement à ces problèmes qui gâchent la vie des plus fragiles, en lançant un programme de création de parcs de stationnement pour deux et quatre-roues et en appliquant aux contrevenants les sanctions prévues au code de la route... A méditer.

Dure séparation

J'aimerais tant pouvoir te dire
Combien mon cœur a soif de toi.
Combien me manque ton sourire
Et le doux timbre de ta voix.

Je voudrais te faire entendre
Ce que murmure la forêt.
Par la main alors te prendre,
Sur les chemins aller marcher.

Te montrer les plantes sauvages,
Les fleurs, les fruits et les oiseaux.
Te léguer en héritage
La beauté des végétaux.

Je rêve à mille choses
Que nous ne pouvons partager.
Tes paupières se sont closes
La mort n'a pu nous séparer.

J'ai bien de choses à te dire.
Je ne peux que les chuchoter.
Mais mon cœur va les traduire
En t'envoyant de doux baisers.

**« A ma fille »,
Émilienne Michelet**



Protégeons ceux qui respectent les lois

Évelyne Fiore a perdu son fils Pierre le 9 juillet 2003, parce qu'un homme sous l'emprise de l'alcool et partant, conduisant un camion qu'on lui avait prêté à une vitesse excessive est allé percuter de plein fouet la mobylette que le jeune homme conduisait prudemment, dans le respect du code de la route.

Pendant une longue année, Évelyne Fiore s'est battue pour faire connaître à tous, députés, ministres et même au Président de la République, la douleur de perdre un enfant et les drames engendrés par l'alcool. Aujourd'hui, elle a choisi de nous quitter et de rejoindre son fils, son geste traduisant sans doute un sentiment à la fois d'incompréhension, d'injustice et de solitude extrême.

A l'heure où le lobby des viticulteurs a réussi à persuader une majorité de députés d'amender en leur faveur la loi Evin, ce geste désespéré prend une toute autre dimension. Plus que jamais, prenons les mesures pour qu'un double drame comme celui-ci ne se reproduise pas, et surtout pas à cause de l'alcool au volant.

Adieu

Michèle Cornudet nous a quittés.

Nous savions combien Michèle luttait depuis plusieurs années. Contre la maladie qui a fini par la ravir à l'affection de tous. Contre la solitude, après la disparition de sa fille Armelle dans un accident de la route et le décès subit de Paul, son mari, il y a quelques années. Souvent, elle nous avait dit sa lassitude et toujours elle se remettait au travail : à la présidence de notre association de Loire-Atlantique de 1997 à 2001, mais aussi, discrètement, pour nombre d'autres causes sociales et humanitaires. Écouter et entendre ce qui n'est pas toujours dit, ne point juger et agir justement : sa force lui venait peut-être de cette présence auprès des gens, de cette capacité à l'intense et chaude communication. En lui succédant en 2001, mon seul souci fut de savoir comment être aussi généreux que Michèle dans une mission toute faite de dureté, de découragements et où, pourtant, la compassion est indispensable. L'église de Sainte Luce n'était pas assez grande le 20 septembre pour accueillir tous ceux qui l'avait croisée : nous y étions bien tristes.

**Claude Chabot
Président Ligue de Loire-
Atlantique**

Le permis de conduire à 16 ans ?

Le 8 septembre dernier, Robert Namias, qui est à la fois président du Conseil national de sécurité routière et directeur de l'information de TF1, a proposé que l'acquisition du permis de conduire soit possible dès l'âge de 16 ans. Voici quel est à ce sujet le point de vue de la Ligue.

S'agissant d'une question aussi importante (1,5 million de jeunes concernés, une question de vie ou de mort pour eux et tous les usagers), il faut aborder la question sans tabou ni dogme.

La question n'est pas taboue parce que les jeunes de 16 ans sont amenés à chercher du travail et que, s'ils sont assez mûrs pour gagner leur vie, il faut aussi s'interroger sur leur maturité pour conduire, sans préjuger du résultat de cette interrogation.

Le fait qu'aux États-Unis et en Australie on constate plus d'accidents chez les conducteurs de 16 ans que chez ceux de 18 ans n'a rien de concluant, puisque quel que soit l'âge de la prise de volant, ce sont les deux premières années qui sont celles de tous les dangers.

Il est absurde de proposer à la hussarde une réforme d'une telle importance alors que le permis probatoire n'est en place que depuis huit mois. Il faut, avant d'examiner de près l'hypothèse du permis à 16 ans, attendre que le permis probatoire ait trois ans d'âge, voir quels fruits il a portés, et vérifier que l'embellie en sécurité routière s'est maintenue.

L'urgence pour la Ligue, c'est le bridage des moteurs des véhicules à la construction. Ce progrès est un préalable à l'insertion éventuelle de jeunes titulaires de permis de 16 ans dans la circulation.

Rappelons également que l'âge de 18 ans pour l'obtention du permis est une règle dans l'Union européenne, et qu'il serait paradoxal que la France demande une dérogation à cette règle, alors que ses progrès en sécurité routière sont récents et fragiles, et qu'ils sont encore loin de faire de notre pays un modèle du genre.

Pour finir sur un sourire, nous précisons aussi que plusieurs articles du code du travail interdisent aux moins de 18 ans l'usage de certains outils -perceuses, cisailles, fraiseuses- bien moins dangereux que la voiture. Ainsi, concrètement, Robert Namias propose qu'on laisse conduire des jeunes gens qui, élèves par exemple de lycées techniques, n'ont pas le droit de se servir d'une perceuse d'établi sans autorisation du professeur d'atelier, sans l'avis favorable du médecin scolaire et sans la dérogation accordée par l'inspecteur du travail !

Geneviève Jurgensen

Les feux de jour

Une mesure simple et immédiate qui devrait sauver

300 personnes chaque année, sans porter atteinte aux usagers les plus vulnérables, aux dires des experts du Conseil National de la Sécurité Routière

En dehors de l'alcool, peu de sujets de sécurité routière ont fait l'objet d'autant d'études ou de recherches. De tous ces travaux, il ressort que les feux de jour font l'objet d'un consensus général de la part des experts. Plusieurs pays ont déjà mis en œuvre cette pratique : le Canada, la Finlande, la Suède, le Danemark, la Hongrie, Israël, la Pologne, la Slovaquie, l'Italie, etc. Les feux de jour rendent les véhicules mieux perceptibles, ils permettent de mieux les positionner, de distinguer ceux qui roulent de ceux qui sont stationnés (non éclairés), etc. (...) Les experts considèrent que cette meilleure visibilité et détectabilité des véhicules améliore la sécurité routière de façon significative. Ils évaluent un gain possible de 5 à 8% du nombre de tués : soit environ 300 personnes de sauvées chaque année. Une première expérience menée depuis 1999 dans le département des Landes confirme l'intérêt de cette mesure.

Le caractère bénéfique de cette pratique fait toutefois l'objet de controverses.

Et les motocyclistes

Les « motards en colère », qui bénéficient de cette obligation depuis 30 ans, déclarent qu'en cas de généralisation des feux de jour à l'ensemble des véhicules, il ne sera plus possible de les « reconnaître » dans la circulation.

Il n'a pas été montré en quoi cette absence supposée de reconnaissance pourrait avoir un effet négatif pour leur sécurité. Ils n'ont pas besoin d'être reconnus mais d'être vus et de voir les autres véhicules. Si la généralisation des feux de jour n'améliorera pas la perception des motos par les automobilistes, par contre elle améliorera la perception des autos par les motocyclistes.

Et les cyclistes, et les piétons

Certains piétons et cyclistes craignent que les automobilistes allumant leurs feux de jour considèrent qu'ils sont mieux vus et soumettent les piétons à plus de risques.

Les études disponibles ont conclu à une absence de tels effets pervers. Les experts estiment que cette mesure améliorera la sécurité des piétons (ils verront mieux les véhicules), tout en regrettant qu'encore une fois cette amélioration sera due aux seuls

piétons alors qu'ils sont victimes du comportement insécuritaire des conducteurs.

Et la pollution

Enfin, certains contestent cette mesure au motif qu'elle entraînera une augmentation de la consommation de carburant et par là même un accroissement de la pollution.

La consommation d'énergie due aux feux de jour est estimée à : 1% pour les feux de croisement, 0,5% pour des feux dédiés, et négligeable en cas d'utilisation de diodes électroluminescentes. Dans tous les cas, cette surconsommation d'énergie peut être compensée par une très faible diminution de la vitesse du véhicule (moins de 1 km/h) que chacun peut librement s'imposer

Une expérience en vraie grandeur

Cette pratique sera expérimentée sur tous les réseaux en rase campagne en France de novembre 2004 à mars 2005. Le gouvernement prendra une décision après avoir évalué cette expérience.

(Synthèse d'un rapport émis par le Conseil National de la Sécurité Routière)

Les seniors au volant

Le vieillissement de la population, dans les pays émergents et particulièrement dans les pays industrialisés, pose de façon cruciale la question de la mobilité des seniors. D'ici 2030, on estime qu'en France, le nombre de conducteurs de plus de 60 ans aura progressé de plus de 50%. Sans voiture, ils seront plus vite dépendants, et nous devons bien connaître les données du problème afin de nous préparer à y répondre de la meilleure façon possible.

Sur le plan strictement commercial, pour plus de la moitié, le marché de la voiture neuve (2 millions de véhicules neufs sont vendus chaque année en France et 5 millions de véhicules d'occasion) repose sur les plus de 50 ans, et c'est d'autant plus vrai qu'il s'agit de voiture plus haut de gamme. Ces clients sont avertis, fidèles, et sont donc un enjeu pour l'industrie automobile qui, sans les stigmatiser, veut leur offrir le meilleur confort possible. Elle cherche par exemple à concevoir des véhicules qui contrebalancent le rétrécissement du champ visuel sensible à cet âge, lutte contre le mal de dos, soient ergonomiques, aient des tableaux de bord lisibles... En gros, elle cherche à adapter son offre, et les seniors sont une cible majeure. Vivement que cette industrie si sensible à sa clientèle propose enfin des voitures qui ne vont pas au-delà de 130 km/h !

Une étude américaine¹ propose des solutions. Aux États-Unis, 19 millions de plus de 70 ans conduisent, et ils seront 30 millions dans vingt ans. Voici les propositions :

- Engager des investissements considérables dans l'organisation d'un réseau de transports publics pour moins dépendre de la voiture

- Imaginer des routes et des automobiles adaptées à une vision réduite et à des réflexes plus lents. Par exemple des panneaux de signalisation et des voies plus larges, de plus grands rétroviseurs

- Avertir un conducteur âgé des problèmes qu'il risque de connaître, afin que sa famille et lui-même prennent les décisions qui s'imposent

- Mieux former les médecins généralistes à la détection de symptômes qui peuvent gêner la conduite

- Remplacer les simples tests de vision et de conduite pour le renouvellement du permis de conduire par une évaluation complète, technique et objective des aptitudes du conducteur

- Multiplier les programmes de remise en forme pour que les seniors puissent conduire sans risques aussi longtemps que possible



Pour sourire un peu, et pour montrer que bien des pays se penchent sur la question quitte à proposer des solutions farfelues, des Néo-Zélandais ont suggéré récemment que, de même qu'il y a un autocollant avec une lettre signalant un conducteur novice (en France : le A), les plus de 80 ans aient à apposer sur leur voiture un autocollant avec la lettre O pour « Old » (vieux) ! Quant au Japon, depuis 2003, les conducteurs de plus de 65 ans y sont désormais plus nombreux que ceux de moins de 24 ans. Quatre d'entre eux ont même plus de 100 ans et le plus âgé en a 104...

Ne plus pouvoir conduire entraîne d'importantes conséquences dans la vie personnelle et familiale. La recherche internationale est unanime : cesser de conduire, c'est profiter moins de la vie, se sentir moins compétent dans tous les

domaines, aggraver la solitude, glisser dans l'inactivité. Quant à l'entourage, il se sent coupable de ne pas faire face aux besoins du parent âgé. De plus en plus, ceux qui arrivent à l'âge des seniors ont été habitués à conduire pendant toute leur vie, et la conduite est profondément liée à tous les aspects de leur existence.

De même, toutes les études qui nous parviennent montrent que les personnes âgées sont conscientes de leurs limites et adaptent leur conduite à leur vieillissement : elles conduisent sur de plus courtes distances, plus lentement, évitent la nuit, le mauvais temps etc. C'est pourquoi elles représentent malgré leurs vraies lacunes une faible part des accidents corporels.

Pour toutes ces raisons, la Ligue contre la violence routière est extrêmement attentive à toute mesure discriminatoire à l'encontre des seniors, et encourage au contraire un apaisement général de la circulation, ainsi que des équipements adaptés (dans la signalisation, les transports en commun, la conception des véhicules...), afin que les personnes âgées gardent aussi longtemps que possible l'autonomie qui leur est nécessaire. Même si nous savons bien, car nous le vivons tous un jour ou l'autre avec nos parents quand ils atteignent le très grand âge, que peut venir un moment où la famille doit prendre des décisions qui exigeront d'elle, en contrepartie de la fin de la conduite, un vrai entourage de celui ou celle qu'on aura convaincu, pour lui-même et pour ceux qu'il transporte ou croise, de renoncer à prendre le volant.

Geneviève Jurgensen

(Beaucoup des données citées ci-dessus proviennent des « Rencontres professionnelles de Senior-scopie », 14 sept 04)

¹ Christian Science Monitor, 3 sept 03

Pour comprendre les problèmes du transport de marchandises

ROULEZ CAMIONS !

Plusieurs adhérents ont attiré l'attention de la Ligue sur les difficultés que rencontrent le transport combiné et le ferroutage, difficultés qui ont pour conséquence l'augmentation du nombre de poids-lourds sur les routes et avec elle l'insécurité routière.

Tout d'abord précisons qu'il y a plusieurs types de transports de marchandises par le rail :

Transport par wagon non spécialisé, transport par wagon spécialisé (wagon-citerne pour un liquide donné, wagon frigorifique, etc.), transport combiné et ferroutage. Le transport combiné consiste à transférer un container d'un camion vers un train. On parle de ferroutage quand le camion entier (remorque et tracteur) monte sur un wagon.

Ferroutage : utopie ou réalité ?

En France, aujourd'hui, le ferroutage n'en est qu'au stade des essais. En effet, ce type de transport souffre de sérieux handicaps. Tout d'abord, mettre sur wagon un semi-remorque de 42 tonnes (remorque plus tracteur), c'est transporter 30 tonnes de charge utile plus 12 tonnes de poids mort (le tracteur) auquel il faut ajouter le poids du wagon, d'où un coût global de traction exorbitant. De plus, pour pouvoir passer un camion monté sur wagon sous les ponts et tunnels existants, le wagon doit être surbaissé, ce qui oblige à utiliser des roues de petit diamètre, qui, pour une vitesse donnée, tournent plus vite que les roues de diamètre normal, ce qui a deux conséquences : les boîtes d'essieu s'échauffent davantage, on ne peut pratiquer que des vitesses plus faibles que pour un train ordinaire, et les roues s'usent plus vite.

Ce type de transport est pratiqué en Europe par les Suisses, qui, pour protéger leurs vallées, qui sont des zones d'habitat mais par où passent les grandes artères routières, ont depuis longtemps contingenté le nombre de poids lourds autorisés à rouler sur les routes et ont fait obligation aux autres qui veulent transiter par leur pays, de monter sur le rail. Mais ils le font au prix d'une forte subvention, d'astuces d'exploitation (certains tunnels de section circulaire insuffisante sont équipés d'une 3^{ème} voie à cheval sur les deux voies habituelles, permettant ainsi de faire circuler des ensembles de plus grande hauteur, mais transformant une voie double en voie unique et réduisant ainsi le débit), et pour le futur, d'investissements colossaux : la construction de plus de 100 km de tunnels pour une vingtaine de milliards d'euros. La Suisse est certes un pays riche, mais avec seulement 6 millions de Suisses.

Transport combiné et compétitivité

En France, il y a déjà plusieurs décennies que le transport combiné s'est développé, mais il se heurte lui aussi à divers obstacles. Celui du gabarit pour commencer. Le principal port français à conteneurs est Le Havre. Mais sur la ligne ferroviaire Paris-Le Havre, de nombreux tunnels ne permettaient pas de passer les conteneurs de grande taille dits « hors normes » qui sont devenus aujourd'hui la norme. La SNCF a dû faire des travaux coûteux et surtout très étalés dans le temps pour augmenter le gabarit de ces tunnels (par abaissement des voies) en maintenant la circulation des trains et sans trop augmenter les temps de parcours pénalisés par une exploitation en voie unique.

Par ailleurs, il est rare qu'un conteneur ait pour origine ou destination une usine ou un entrepôt possédant un embranchement ferroviaire : ce qui oblige à charger ou décharger le conteneur sur un camion, donc nécessite un équipement de manutention et prend du temps. Reste enfin le prix du transport : on estime que, dans les conditions actuelles, le transport par fer d'un conteneur sur moins de 500 km n'est pas compétitif avec la route. Et cette situation vaut pratiquement pour tous les réseaux ferroviaires européens. Sauf aux Pays-Bas, entre Rotterdam et l'Allemagne. Sur cet itinéraire, beaucoup de marchandises arrivant à Rotterdam sont transportées vers l'Allemagne pour voie fluviale. Mais ce type de transport reste lent. Pour réduire le nombre de camions traversant une zone très densément peuplée, les Hollandais ont aménagé une ligne ferroviaire à grande capacité dédiée exclusivement au transport de marchandises. Ils ont également aménagé la tarification, en reportant toutes les charges d'infrastructures sur les tarifs voyageurs. De telle sorte que chaque hollandais qui utilise le train subventionne le transport de marchandises.

Les atouts du trafic routier

Force est de constater que le transport routier reste souvent plus compétitif même sur une longue distance que le transport ferroviaire. Outre ses coûts maîtrisés, sa souplesse, son efficacité (98% des livraisons arrivent à l'heure) et sa rapidité (2 à 10 fois), il est moins cher parce que les conditions d'emploi sont plus drastiques (des semaines de plus de 60 heures pour un chauffeur livreur sont courantes) et que certains transporteurs n'hésitent pas à embaucher des chauffeurs bulgares ou roumains, payés moins du quart d'un chauffeur français ! Enfin, ajoutons à cela, que les taxes sur le gazole ne payent pas l'usure des chaussées et encore moins les dégâts environnementaux (un essieu use une chaussée comme la puissance 3 de sa charge : un essieu chargé à 13 tonnes - camion en charge - use la chaussée 2000 fois plus qu'un essieu chargé à 1 tonne - voiture de tourisme).

En conclusion, la concurrence rail-route est faussée dès le départ en faveur de la route.

Ajoutons à ce tableau, que les compagnies de chemin de fer de presque tous les pays européens n'ont pas su adapter leur offre à la demande, tout particulièrement pour ce qui concerne les temps de transport : les marchandises que l'on transporte aujourd'hui ont une bien plus grande valeur au kilo qu'il y a 50 ans : le temps de transport est un temps d'immobilisation d'un capital important d'où l'intérêt de le réduire au maximum, le prix du transport lui-même venant souvent en second. Ceci fait que le transport ferroviaire est dans une spirale de déclin. En 1970, 30% du trafic s'effectuait par le rail, moins de 20% aujourd'hui.

Et demain ?

Jusqu'à présent, en Europe, deux pays, la Suisse et les Pays-Bas, ont mené une autre politique, au prix de subventions et d'investissements très importants, dans le souci de sauvegarder la qualité de vie de zones très densément peuplées.

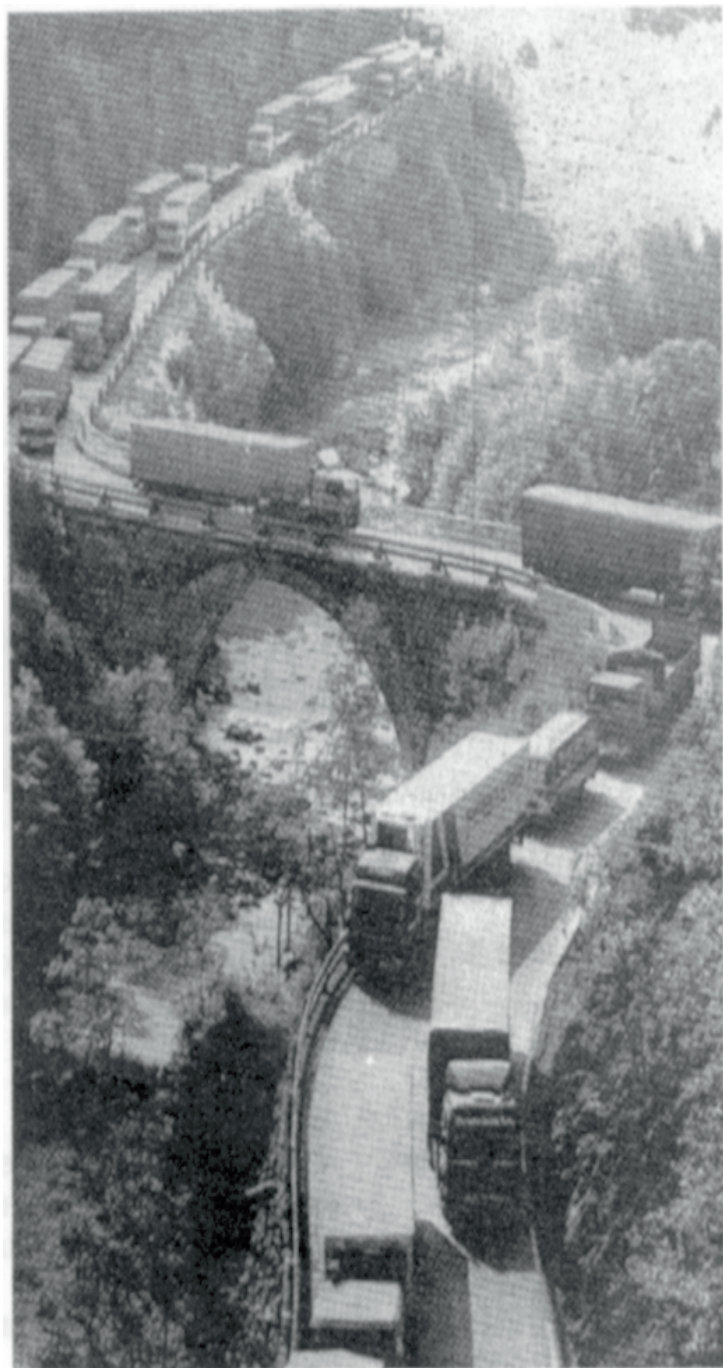
Mieux qu'un long discours...

«La société Calvi, dont le siège est implanté à Lods, dans le Doubs, a besoin de 60 wagons par semaine pour transporter sa production de bois vers l'Italie. La SNCF, en ce début 2004, ne lui en propose plus que 24, sous prétexte que le bois n'est pas assez rentable pour les chemins de fer. Conclusion, la société Calvi se voit contrainte d'utiliser une centaine de semi-remorques par semaine.»

Telle est l'information parue dans la presse locale et relevée par la présidente de la Ligue du Doubs, Geneviève Chavigny qui a aussitôt réagi, en s'inquiétant des conséquences de ce surcroît de trafic à la fois sur le réseau secondaire et sur des axes routiers déjà très surchargés (tunnels du Mont Blanc et du Fréjus). La Ligue a adressé un courrier au Ministre des Transports, Gilles de Robien, et à Louis Gallois, président de la SNCF, en rappelant que cette politique semble aller à l'encontre des mesures prônées au niveau national.

Affaire à suivre...

Peut-on espérer prochainement un renversement de cette tendance en France. A court ou moyen terme, certainement pas. On constate une montée en puissance du tout-routier que rien ne semble devoir freiner. Ni à la SNCF dont le souci premier est financier, avec la réduction des pertes de la branche fret.



Ni au gouvernement dont le plan Climat présenté cet été par le ministre de l'Écologie ne contient pas une seule ligne sur le transport routier ! Peut-être la pression d'opérateurs privés, autorisés depuis peu à faire rouler des trains sur le réseau français, fera-t-elle bouger la SNCF. L'enjeu est double : préserver la qualité de vie dans certains villages traversés par les poids lourds et réduire fortement en France et en particulier dans les vallées alpines, le trafic des poids lourds, afin d'améliorer la sécurité sur tout le réseau routier. Ce changement de politique a été mené avec succès en Suisse et aux Pays-Bas.

Philippe Laville

Limitation de vitesse à la construction

Le Conseil d'État est saisi

Après avoir, dans un premier temps, demandé au ministre des transports Gilles de Robien, d'interdire la mise en circulation de véhicules pouvant dépasser la vitesse maximale autorisée, l'APIVIR a déposé le 3 septembre 2004 un recours au conseil d'État visant à l'obliger à prendre cette mesure.

Le Gouvernement est conscient de la nécessité de limiter la vitesse des véhicules à la construction, puisqu'il a publié à la fin du premier Comité interministériel de sécurité routière tenu le 18 décembre 2002 un communiqué affirmant que : « *La France poursuivra au niveau communautaire ses démarches pour favoriser la prise en compte de la limitation de la vitesse sur l'ensemble des véhicules à la construction* ». Cependant, lorsqu'il s'agit de passer à l'acte, il recule (...).

L'action en faveur de la sécurité routière ne peut se limiter au développement indispensable du système de contrôle et de sanctions. La mise en circulation de véhicules pouvant dépasser la vitesse maximale autorisée est en totale contradiction avec l'objectif affiché d'améliorer le respect des limitations de vitesse et de réduire les émissions de dioxyde de carbone.

Comment peut-on autoriser la mise en circulation de véhicules pouvant rouler à plus de 200 km/h quand on sait que la vitesse maximale autorisée sur nos routes est de 130 km/h, que ces véhicules sont responsables de centaines de morts chaque année et que la limitation de la vitesse des véhicules à la construction est une mesure simple, d'un coût négligeable, sans contrepartie négative et déjà en

vigueur pour certaines catégories de véhicules ?

En mars dernier, le Conseil d'État a confirmé les décisions de la Cour administrative d'appel de Marseille établissant que l'État avait commis une faute pour n'avoir pas su gérer de manière adéquate le risque lié à l'amiante. Il a considéré que l'existence d'une responsabilité des industriels utilisateurs de l'amiante n'exonérerait pas l'État de son devoir de documenter le risque et de prendre des mesures réglementaires nécessaires pour le maîtriser.

L'APIVIR (Association Pour l'Interdiction des Véhicules Inutilement Rapides) a été créée dans le but d'obtenir du gouvernement qu'il impose la limitation de la vitesse des voitures particulières dès la construction, comme cela se fait pour les poids lourds, les tracteurs et les cyclomoteurs.

La situation dans le domaine du risque routier est de même nature. L'État ne se donne pas les moyens de documenter le risque lié à la puissance, à la vitesse et au poids inutile des véhicules. Il délivre des cartes grises à des véhicules qui peuvent rouler à plus de 200 km/h alors qu'un article législatif du code de la route indique que « *Les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route* ». L'État commet une faute caractérisée en ne prenant pas le décret d'application assurant le respect de cet article. L'accident de la route est la première cause de mortalité des jeunes adultes. Il est aussi la première cause de mort accidentelle au travail, et une limitation de la vitesse maximale

des voitures serait la simple application des principes généraux de prévention validés dans le domaine de la sécurité au travail, qui imposent de combattre le risque à la source et de remplacer ce qui est dangereux par ce qui est moins dangereux (...).

Le recours, qui repose sur une analyse détaillée du sur-risque de dommage corporel engendré par les véhicules concernés, démontre que le ministre a obligation de prendre cette mesure et qu'il ne peut attendre une éventuelle décision européenne, les dispositions des traités communautaires lui permettant d'agir unilatéralement pour des raisons de sécurité sanitaire. L'ensemble des documents correspondant à cette procédure est disponible sur le site internet www.apivir.org,

Claude Got
Accidentologue
Président de l'APIVIR

En réponse à certains de nos adhérents qui souhaitent adhérer à l'APIVIR, Claude Got précise : « *Le but de l'APIVIR est précis et la méthode également, commencer par utiliser la voie administrative pour obtenir que l'on fasse cesser l'incohérence qui consiste à délivrer des cartes grises à des véhicules qui sont conçus pour ne pas respecter nos règles sur les limitations de vitesse (...) nous n'avons pas l'intention de développer une association de masse, mais de fédérer des soutiens qui seront placés sur le site de l'association. C'est donc à travers la Ligue et vos actions locales que vous pouvez exprimer votre soutien à notre action* ».

Conseil National de la Sécurité Routière

COMMUNIQUE

Réuni le 22 octobre 2004 sous la présidence de Monsieur Robert Namias, le Conseil National de la Sécurité Routière (Cnsr) a adopté la motion suivante :

« Le vote, par la représentation nationale, d'une disposition remettant en cause certaines limitations apportées à la publicité en faveur du vin constitue un signal négatif adressé à nos concitoyens

sur les dangers de l'alcool sur la route et donc un mauvais coup porté à la sécurité routière.

Rappelant que l'alcool est présent dans 30% des accidents mortels de la circulation (soit cinq morts par jour en moyenne), le Cnsr en appelle à la responsabilité des élus de la Nation pour maintenir un cap clair en matière de santé publique.

Le Cnsr demande donc au Gouvernement de tout faire pour que la disposition récemment votée par les députés soit définitivement rapportée et que les textes actuels soient maintenus dans leur intégralité. »

Insécurité routière dans le Loiret

En 2002 et 2003, les mesures fortes prises par les plus hautes autorités de l'État en faveur de la sécurité routière, la détermination clairement affichée par le Gouvernement de renforcer les contrôles sur les routes, annonce largement relayée par les médias, a eu un impact très bénéfique sur les résultats du Loiret :

- 2001 : 1 611 blessés et 115 tués.
- 2002 : 1 282 blessés et 85 tués.
- 2003 : 1 136 blessés et 81 tués.

Soit en deux ans une baisse de 30 % du nombre de tués plus forte que la moyenne nationale.

Or les chiffres des contrôles de police ou de gendarmerie dans ce département ont peu variés : plus 3% de contrôles de vitesse pour la période 2003-2002 comparée à la période 2001-2000 contre plus de 18 % entre les deux périodes pour l'ensemble de la France.

Malheureusement tout effet d'annonce est de courte durée s'il n'est pas suivi de mesures

concrètes. C'est ainsi que les résultats du premier semestre 2004, avec 61 tués en 6 mois, rejoignent les plus mauvais résultats observés ici avant le sursaut national de 2002.

Les services de la Préfecture nous disent être conscients de la situation. Ils ont programmé l'installation prochaine de 10 radars automatiques sur les routes du Loiret. Espérons que nous serons entendus.

Gérard Pétin

Réunion informelle des ministres européens des Transports à Vérone

Gilles de Robien, ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, a participé à la deuxième réunion informelle des ministres européens des Transports à Vérone (Italie) sur le thème spécifique de la sécurité routière.

Cette rencontre a été consacrée à l'examen des moyens qui permettront d'atteindre l'objectif

que s'est fixé l'Union européenne d'une diminution de 50 % des victimes à l'horizon 2010.

Gilles de Robien, rappelant les derniers résultats positifs enregistrés par la France, a invité ses collègues ministres à promouvoir une harmonisation des règles et une application réciproque et effective des sanctions.

Il a insisté sur l'impact de la baisse des vitesses (-50 % de tués depuis le début de l'année sur les autoroutes françaises, réseau sur lequel la vitesse a le plus baissé) et demandé que la réflexion progresse sur la question de la limitation de la vitesse des véhicules à la construction. Il faut, sur ce point, « regarder la réalité en face » a-t-il dit.

Répartition des tués - 2003

(à 6 jours sur les routes de France)

	Total	Femmes	Hommes	Piétons	Cyclistes	Cyclos	Motos	Voitures	autres
0 - 4 ans	59	21	38	14	1	0	0	44	
5 - 9 ans	51	20	31	12	5	0	0	32	
10 - 14 ans	100	30	70	22	14	27	2	35	
15 - 19 ans	611	119	492	22	16	172	51	341	
20 - 24 ans	865	132	733	23	8	43	152	619	
25 - 29 ans	559	72	487	17	9	12	136	365	
30 - 34 ans	488	85	403	28	4	17	142	272	
35 - 39 ans	456	85	371	35	9	18	116	252	
40 - 44 ans	355	90	265	24	9	12	89	200	
45 - 49 ans	323	74	249	24	12	15	59	181	
50 - 54 ans	308	85	223	32	10	10	27	203	
55 - 59 ans	247	63	184	25	17	9	15	160	
60 - 64 ans	187	67	120	26	12	3	4	127	
65 - 69 ans	216	79	137	38	10	11	2	146	
70 - 74 ans	244	73	171	57	18	6	2	154	
75 - 79 ans	269	111	158	66	11	8	1	173	
80 et +	311	136	175	122	21	5	0	153	
Indéterminé	82	16	66	5	4	4	15	52	
Total	5 731	1 358	4 373	592	190	372	813	3.509	255
Agglo.	1 577			409	87	160	318	574	29
Campagne	4 154			183	103	212	495	2 935	226
Femmes	1 358			242	28	41	51	966	30
Hommes	4 373			350	162	331	762	2 543	225

Source DSCR

Évolution du nombre de tués sur trois ans

	2001	2002	2003		2001	2002	2003
Ain	90	92	73	Lozère	11	19	8
Aisne	95	95	75	Maine-et-Loire	141	89	80
Allier	73	75	38	Manche	75	63	59
Alpes-de-Haute-Provence	31	28	25	Marne	84	86	58
Hautes-Alpes	31	32	19	Haute-Marne	52	50	41
Alpes-Maritimes	107	90	63	Mayenne	58	38	26
Ardèche	26	46	35	Meurthe-et-Moselle	82	75	58
Ardennes	40	38	24	Meuse	28	38	32
Ariège	24	40	15	Morbihan	92	105	78
Aube	56	62	36	Moselle	108	126	67
Aude	76	62	56	Nièvre	23	37	32
Aveyron	60	47	48	Nord	161	169	140
Bouches-du-Rhône	239	242	171	Oise	149	128	79
Calvados	77	93	63	Orne	59	52	46
Cantal	20	23	16	Pas-de-Calais	154	170	132
Charente	56	63	31	Puy-de-Dôme	98	86	60
Charente-Maritime	112	109	79	Pyrénées-Atlantiques	81	53	40
Cher	58	53	40	Hautes-Pyrénées	33	34	15
Corrèze	36	33	33	Pyrénées-Orientales	39	54	46
Corse-du-Sud	30	23	23	Bas-Rhin	91	106	96
Haute-Corse	32	30	28	Haut-Rhin	73	78	53
Côte d'or	99	70	71	Rhône	98	97	124
Côtes-d'Armor	82	74	48	Haute-Saône	48	39	40
Creuse	13	17	12	Saône-et-Loire	124	87	82
Dordogne	66	69	66	Sarthe	77	61	62
Doubs	61	70	55	Savoie	71	60	56
Drôme	77	84	61	Haute-Savoie	98	88	60
Eure	114	129	51	Paris	114	75	54
Eure-et-Loir	108	73	58	Seine-Maritime	134	120	111
Finistère	90	83	93	Seine-et-Marne	144	148	137
Gard	132	118	95	Yvelines	113	65	69
Haute-Garonne	112	120	82	Deux-Sèvres	64	63	55
Gers	47	49	37	Somme	109	73	75
Gironde	150	155	122	Tarn	53	59	51
Hérault	179	172	128	Tarn-et-Garonne	53	32	39
Ille-et-Vilaine	81	126	92	Var	133	138	95
Indre	54	49	30	Vaucluse	99	99	65
Indre-et-Loire	75	80	64	Vendée	129	107	104
Isère	165	129	115	Vienne	67	73	49
Jura	54	56	40	Haute-Vienne	49	43	45
Landes	83	72	67	Vosges	64	63	51
Loir-et-Cher	74	50	51	Yonne	85	81	48
Loire	72	59	57	Territoire de Belfort	12	18	12
Haute-Loire	34	18	24	Essonne	92	71	54
Loire-Atlantique	145	126	112	Hauts-de-Seine	45	41	35
Loiret	115	85	81	Seine-Saint-Denis	62	53	40
Lot	32	26	21	Val-de-Marne	48	62	45
Lot-et-Garonne	82	57	46	Val d'Oise	78	78	57
				Total France métropolitaine	7 720	7 242	5 731

Guadeloupe	93	85	83	Guyane	34	33	ND
Martinique	57	48	50	Réunion	104	90	73

Source DSCR

(ND : non disponible)

Brèves

A propos de la voiture citoyenne

Prudence Beuleu en fin d'études supérieures nous a communiqué le mémoire qu'elle a rédigé sur le concept de voiture citoyenne. Ce concept comporte un aspect environnement (pollution notamment) et un aspect sécurité. C'est seulement de ce dernier aspect que Philippe Laville, Vice-président de la Lige, nous rend compte.

Un constat tout d'abord : trois organismes expertisent les nouveaux modèles de voiture pour leur attribuer des étoiles. L'un d'entre eux n'examine que l'aspect pollution, les deux autres s'attachent aussi à l'aspect sécurité. Mais leur jugement ne porte que sur la sécurité des occupants du véhicule. Aucun examen n'est pratiqué des conséquences d'un choc du véhicule avec piéton. Et cette circonstance ne fait pas partie des préoccupations des constructeurs. Il y a là une grave lacune. Les crashes qui donnent lieu à examen des conséquences se font à des vitesses variables, mais qui restent toujours inférieures à 40 km/h : aucune recommandation n'est formulée quant à la limitation des vitesses.

Le mémoire liste ensuite les critères qui lui paraissent importants pour qualifier une voiture de « voiture citoyenne ». Là encore nous ne retenons que ceux qui ont trait à la sécurité :

Poids à vide : Il devrait tourner autour de 900 kg.

Vitesse maximale : de l'ordre de 130 km/h.

Puissance du moteur : de l'ordre de 70 cv

Raideur et forme de la carrosserie : Contrôle dynamique de sécurité : améliore la tenue de route.

ABS : permet le contrôle du véhicule en cas de freinage d'urgence

Régulation de vitesse :

Crash test : concerne la sécurité des occupants.

Crash test piéton :

Voiture communicante : déclenchement automatique d'une balise permettant la localisation en cas d'accident.

Ceci ne constitue qu'une première approche. Aux techniciens maintenant de préciser et compléter cette liste et aux constructeurs de produire des modèles satisfaisant à ces critères.

Conduite sous l'emprise de drogue : premier test de dépistage salivaire

Un test de dépistage salivaire de consommation de stupéfiants a été expérimenté pour la première fois dans la nuit du 30 au 31 juillet 2004 en Vendée par l'"association de lutte contre la drogue au volant Marilou", sous le contrôle des forces de l'ordre.

L'expérience a été menée dans le cadre de deux contrôles routiers, installés pendant la nuit aux Sables d'Olonne et à Saint-Jean-de-Monts, et avec l'accord express des conducteurs.

Nadine Poinsot, présidente de l'association Marilou, a précisé le fonctionnement de ce test très souple d'emploi : il s'agit de deux languettes qu'on frotte sur la langue. On les met ensuite dans une boîte, on attend la réaction

chimique et au bout de 5 à 6 minutes on sait si l'individu a consommé des stupéfiants et ceux qu'il a consommés.

À l'heure actuelle, c'est le contrôle sanguin réalisé postérieurement au contrôle urinaire positif qui permet de préciser si le conducteur était sous l'emprise de la drogue au moment du test.

L'ATE publie une étude sur le péage urbain

Oslo et Bergen l'ont déjà adopté, Stockholm l'introduira l'année prochaine. Le péage urbain est en vigueur dans le centre de Londres depuis le 17 février 2003. Et le bilan est positif : le trafic dans la City de Londres a diminué de 20%. Le péage urbain est également un thème d'actualité en Suisse. L'ATE (Association Transports et Environnement - Suisse) présente une étude sur le sujet. Une étude de Bruno Kaufmann de IRI-Institut Amsterdam examine les conditions de base en matière de politique démocratique. Il en ressort que :

- le péage urbain doit contribuer à réduire le volume du trafic et à utiliser la chaussée de manière efficace et économique ;
- le péage urbain doit rendre la marche à pied, le vélo et les transports publics attractifs: les recettes provenant de la taxe doivent être investies massivement à ce dessein ;
- le péage urbain doit être introduit de manière progressive afin de permettre un processus d'apprentissage.

Les règles de la sécurité routière vues par l'enfant

Marie-Axelle Granié de l'Inrets a réalisé une étude sur la sécurité routière vue par les enfants, en questionnant 104 enfants de grande section de maternelle et de CE2. Des photos de situations de danger leur étaient présentées dont l'acteur était un enfant de leur âge : sur trottoir, en traversée de chaussée, en choix de site pour traversée, en voiture, en jeu dans l'espace public. Il était demandé à l'enfant si c'était dangereux, s'il le ferait lui, si on avait le droit de le faire et « si tu avais le droit, est-ce que tu le ferais ? ».

L'objet de cette étude est de savoir comment l'enfant construit ses propres règles de comportement dans l'espace routier lorsqu'il est confronté à des messages et attentes contradictoires émanant de ses parents de l'institution scolaire, et de ses pairs.

Le non port de la ceinture est l'infraction la plus courante, par exemple le parent qui boucle sa ceinture à l'avant permet à l'enfant de ne pas la mettre à l'arrière pour les courts trajets ou lorsque l'enfant ne veut pas la mettre.

Source : revue RTS (Recherche Transport Sécurité) n° 83 (2004).

Pleins phares sur la voiture du futur

Une enquête très documentée de Philippe Testard-Vaillant publiée dans le journal du Cnrs de septembre 2004, présente successivement les trois aspects principaux liés à « la voiture du futur » : plus propre, plus sûre, plus intelligente.

Plus propre par la mise au point de nouveaux carburants moins polluants, par l'amélioration de la combustion, par le contrôle des

émissions et par la diminution de la consommation.

Plus sûre par des carrosseries résistantes aux chocs, matériaux composites dans l'habitacle, mousses évitant, en cas d'accident, l'enfoncement des hanches dans le siège et l'écrasement de certains organes par la ceinture de sécurité, appui-tête actif, airbag intelligent, freinage mieux dosé et plus efficace.

Plus intelligente, par exemple la détection d'obstacles (voitures ou obstacles fixes), information vocale des limitations de vitesse, capteurs extéroceptif (capable de sonder l'environnement extérieur), détecteur d'hypovigilance, capteur de pression des pneus, etc.

Le régulateur de vitesse, le limiteur de vitesse : rappel de définition

Le régulateur de vitesse a récemment fait couler beaucoup d'encre lorsqu'une Velsatis a été accusée, à tort selon les premières expertises, de s'être bloquée à 190 km/h, à cause du régulateur. Chaque adhérent de la Ligue se doit d'être bien informé de la signification de certains termes comme régulateur de vitesse, et limiteur de vitesse.

Le régulateur de vitesse maintient le véhicule à une vitesse sans que le conducteur ait besoin d'utiliser la pédale d'accélérateur. Des sécurités y sont liées, par exemple lorsque le conducteur freine, le régulateur se déconnecte. En dehors des autoroutes et voies express, le régulateur a peu d'intérêt.

Le limiteur de vitesse permet au conducteur de fixer une valeur de vitesse que le véhicule ne peut pas dépasser. Il conduit donc normalement, en utilisant sa pédale d'accélérateur, contrairement à la conduite avec le régulateur. Le limiteur est très pratique tant sur

autoroute, qu'en campagne ou qu'en ville. Le conducteur bénéficie d'une conduite apaisée car il n'a plus besoin de vérifier de temps à autre son compteur de vitesse pour savoir s'il dépasse la vitesse limite.

Le *Lavia* est un système qui contrairement aux deux précédents, n'est pas encore installé sur les voitures actuellement vendues : il est au stade expérimental. Il permet d'identifier par satellite la position du véhicule et, en croisant avec une base de donnée embarquée, de définir la vitesse limite de l'endroit où le véhicule circule.

La signalisation des aménagements et des itinéraires cyclables

Cet ouvrage, réalisé par le Certu, était très attendu et vient d'être édité. Il rappelle les règles d'usage essentielles en illustrant chaque situation par des fiches de cas simples : couloirs bus, contresens cyclables, giratoires, bandes et pistes cyclables, voies vertes, etc. Les associations et les municipalités trouveront dans cet ouvrage tout ce qui est nécessaire pour discuter ensemble de signalisation.

S'adresser au Certu - 9 rue Juliette Récamier - 69007 Lyon - www.certu.fr - Prix 15 €.

La route des jeunes : une nuit pour la vie

Pour lutter contre les accidents de la route, l'association « La Route des Jeunes » propose aux discothèques des actions de prévention : 98 % des conducteurs participant à « Une nuit pour la Vie » ont un taux d'alcoolémie inférieur à la limite légale lorsqu'ils repartent.

S'adresser, pour tous renseignements sur ce type d'opération : au 01.40.56.33.51 ou www.laroutedesjeunes.org.

Revue de presse

Bientôt des boîtes noires dans les voitures ?

Le Parisien, lundi 6 septembre 2004
Damien Delseny

A quelle vitesse exacte roulait la voiture avant l'accident ? Le conducteur avait-il mis son clignotant ? A partir de quand a-t-il freiné ? Quel était son comportement au volant dans les minutes et les secondes qui ont précédé le choc ? Toutes ces questions reviennent inlassablement dans les dossiers d'accidents de la route. Elles n'ont pas toujours de réponses fiables à 100 %. C'est pour cette raison que la Ligue contre la violence routière milite activement pour l'installation de « boîtes noires » dans les voitures.

Des expériences ont déjà eu lieu en France, notamment dans le département de l'Hérault et au sein de la société Cofiroute qui avait équipé plusieurs véhicules de société de ces « enregistreurs de données embarqués ». D'autres essais sont prévus. Dans le Val-d'Oise, la Ligue a déposé un dossier complet sur le bureau du préfet, Christian Leyrit. Des grandes entreprises comme BP France et Spie, installées à Cergy, vont aussi recevoir la visite de représentants départementaux de la Ligue qui souhaiteraient voir ces sociétés tester le système auprès de leurs salariés.

Ces voitures qui rendent la ville impossible : « J'en ai pour deux minutes ! », un incivisme très risqué

Ouest France (Nantes) 17 juin 2004
Daniel Morvan.

Le stationnement illicite, même de courte durée, est une atteinte aux libertés. En s'arrêtant deux minutes en face d'un pressing ou un marchand de journaux, les automobilistes obligent les piétons, handicapés, cyclistes, parents avec poussettes, à prendre des risques. Un collectif d'associations a manifesté hier contre cet incivisme largement répandu.

« J'en ai pour deux minutes ! » Réponse classique de l'automobiliste mal garé au handicapé contraint à descendre sur la chaussée. Au bus bondé obligé d'attendre que monsieur ait retiré son

paquet au pressing. À la mère avec poussette obligée de descendre sur la route parce que madame achète ses cigarettes. Deux minutes multipliées deviennent une gêne permanente.

Hier après-midi, un homme stationne sur le trottoir, au bas de la rue Racine. Il déménage. Alors qu'il redescend de son appartement pour décharger une armoire, un commando de cyclistes et de handicapés en fauteuils roulants l'entoure avec son véhicule. L'échange est vif. La police s'en mêle. Cerné par les caméras et les micros, sous une grande banderole « J'en ai pour deux minutes ! », la bouche sèche, le déménageur en faute tente de s'expliquer (...)

Vacances plein gaz en Allemagne

24 heures (Suisse) le 9 août 2004
Anne Kauffmann.

Les Chinois sont de plus en plus nombreux à pouvoir s'offrir des vacances à l'étranger. C'est une clientèle appréciée, qui ne regarde pas à la dépense. Ils étaient près de 21 millions l'an passé; d'ici à 2020, chaque année, plus de 100 millions de Chinois devraient partir visiter la périphérie de l'Empire du Milieu. Inutile de dire que les milieux touristiques du monde entier se sont sérieusement mis à bûcher leur mandarin et qu'ils se mettent en quatre pour attirer ces clients providentiels.

En Europe, la concurrence fait rage, mais l'Allemagne paraît la mieux placée dans cette compétition. C'est qu'elle peut miser sur un atout unique et envié. Ses châteaux moyenâgeux ? Ses galeries d'art ? Ses bières ou ses petits blancs de Moselle ? Non, l'Allemagne est en "pole position" grâce à ses autoroutes où l'on peut foncer sans limitation de vitesse.

Selon l'hebdomadaire Die Zeit, des agences proposent ainsi aux Schumacher asiatiques de sillonner le réseau autoroutier en guise de circuit touristique, pied au plancher. L'offre comprend aussi, cela va sans dire, la location d'une grosse cylindrée allemande.

Pour certains Chinois, qui enragent dans les embouteillages de Pékin ou de Shanghai, la tentation est, paraît-il, irrésistible. D'autant que les tour-

opérateurs allemands ne lésinent pas sur les moyens pour les séduire. Une brochure invite ainsi à venir "Conduire au pays de l'automobile, sans limite !" en déroulant des pages et des pages de photos de rubans bitumés à trois voies, de panneaux indicateurs et d'échangeurs routiers se chargent de faire craquer l'amateur de vitesse.

Ils échappent encore aux radars

Le Parisien, mercredi 13 octobre 2004
C.D.S.

Motard ne rime pas encore avec radar. Leur vitesse, très souvent excessive, laisse les machines automatiques insensibles, ou plutôt, impuissantes. (...) Ainsi, sur le 1,2 million de procès-verbaux adressés depuis presque un an aux conducteurs trop pressés, seuls cinq mille ont atterri dans les boîtes aux lettres de motards.

« C'est comme si on n'existait pas, car ils flashent très majoritairement par l'avant, alors que nos plaques se trouvent derrière », reconnaît, pas fâché, un spécialiste des deux-roues.

Jean Panhaleux, directeur adjoint de la Sécurité et de la circulation routière, refuse le terme d'« impunité ». (...) Les statistiques plaident en tout cas pour un renforcement des contrôles automatiques sur les motards, qui ne représentent que 0,8 % du trafic (et 3 % du parc de véhicules) mais... 13,7 % des victimes (tués et blessés) de la route, souvent à cause d'une vitesse excessive. « En deux-roues, on a sept fois plus de risques d'être tué qu'en voiture. C'est une spécificité nationale : en France, un motard a trois fois plus de risques de se tuer qu'en Allemagne », déplore Jean Panhaleux. « Cinq mille contraventions, c'est peu, mais souvenez-vous qu'avant les radars automatiques, ils échappaient à tout contrôle. Comme les autres, ils doivent baisser leur vitesse. Les moyens que nous mettons en place devraient les y inciter. » Aujourd'hui, la moitié des 202 radars automatiques (fixes ou mobiles) sont capables de flasher par l'arrière, alors que, fin juin, « la proportion n'était que de 10 à 15% ». (...)

Associations départementales

Si dans la liste suivante, vous ne trouvez pas d'adresse d'associations départementales pour votre département, adressez-vous au siège national ou au délégué régional.

01 - Ain : Georges Dupasquier - 01560 Saint-Nizier-le-Bouchoux - Tél. : 04.74.52.97.63 (g.dupasquier@wanadoo.fr)

06 - Alpes-Maritimes : Alain Restelli - LCVR - 6 rue Saint-Véran - 06140 Vence - Tél. + Fax. : 04.93.58.72.65 (Lcvr06@free.fr)

07 - Ardèche : Myriam Blanc - 510 route de Jauland - 07130 Soyons - Tél. : 04.75.60.83.99 (roland.saint-crieg@wanadoo.fr)

11 - Aude : Jean Mounié - "le Moulin à Vent" - 11150 Villepinte - Tél. : 04.68.94.25.24

12 - Aveyron : Christiane Poinot - 2 rue des Rouges Gorges - Les Costes Rouges - 12850 Onet-le-Château - Tél. : 05.65.42.21.63 (contact@violenceroutiere12.org) - (www.violenceroutiere12.org)

13 - Bouches-du-Rhône : Chantal-Marie Laurent - 19 rue Frédéric Chevillon - 13001 Marseille - Tél. + Fax. : 04.91.50.78.34 - (contact@violenceroutierepaca.org)

14 - Calvados : Philippe Vayssette - 12 rue Doyen Barbeau - 14000 Caen - Tél. : 02.31.93.19.34 (philippe.vayssette@laposte.net ou lcvr14@laposte.net)

21 - Côte D'or : Catherine Pépoz - Ligue Contre la Violence Routière - Maison des Associations - Boite M 2 - 2 rue des Corroyeurs - 21000 Dijon - Tél. : 03.80.65.87.41 (lcvr21@tiscali.fr)

25 - Doubs : Geneviève Chavigny - 21 rue Bel Air - 25870 Chatillon-le-Duc - Tél. : 03.81.58.82.18 (michel.chavigny@wanadoo.fr)

26 - Drome : Luc Gabrielle - Ligue. - 36 B, rue de Biberach - 26000 Valence - Tél. : 04.75.78.49.02 (luc.gabrielle@wanadoo.fr)

27 - Eure : Annie le Botlan - 3 rue de la Petite Garenne - 27950 Saint-Just - Tél. : 02.32.52.14.47

29 - Finistère : Daniel Théau - 18 rue d'Aiguillon - 29200 Brest - Tél. : 02.98.80.00.84 - (damar.theau@wanadoo.fr)

30 - Gard : Ginette Brunel - 15 rue Bir-Hakeim, Appt. 35 - 30100 Alès - Tél. : 04.66.30.49.52 (chap.lm@wanadoo.fr)

31 - Haute-Garonne : Christine Fasquelle - 23 rue des Tamaris - 31700 Blagnac - Tél. : 05.62.74.11.81 (contact-lcvr-31@le-pic.org) - (www.le-pic.org/violenceroutiere-31)

33 - Gironde : Jean-Marie Vinches - 1 Avenue de Bretagne - 33600 Pessac - Tél. : 05.56.36.54.64 (lcvr33@free.fr)

34 - Hérault : Odile Arnaud - 10 Rue Antérieu - 34270 Claret - Tél. : 04.67.59.04.24 - Tel + Fax : 04.67.59.03.69 (arnaud-odile@wanadoo.fr)

36 - Indre : Daniel Hillion - chez P. Augay - 7 rue Ampère - 36000 Châteauroux - Tél. : 02.54.22.02.53 (violenceroutiere36@free.fr) (www.violenceroutiere36.free.fr)

38 - Isère : Aline Chadrin - 6 rue Louise Michel - 38100 Grenoble - Tél. : 04.76.49.48.86 ou 04.76.44.46.10 (Siège départemental)

39 - Jura : Michel Guillemin - 57 Bd. Wilson - 39100 Dôle (michel.guillemin@solvay.com) - Tél. : 03.84.72.66.78

41 - Loir-et-Cher : Jean-Luc CARL - 15 Rue Bel Air - 41000 Blois - Tél. : 02.54.42.64.74 - (lcvr41@club.lemonde.fr) (violenceroutiere41.monsite.wanadoo.fr)

44 - Loire-Atlantique : Claude Chabot - 17 rue du Capitaine Yves Hervouet - 44300 Nantes - Tél. : 02.40.59.92.82. (CHABOT.CL@wanadoo.fr)

45 - Loiret : Gérard Pétin - 23 rue de l'Orbette - 45000 Orléans - Tél. & fax. : 02.38.53.09.58 (lcvr45@wanadoo.fr)

56 - Morbihan : Geneviève et Michel Potier - 44 rue de Limur - 56860 Séné - Tél. : 02.97.54.12.52 ou 02.97.34.29.76 (lcvr56@aol.com)

57 - Moselle : Gérard Jager - Maison des Associations - 1 rue du Coetlosquet - 57000 Metz - Tél. (Ligue.) : 06.30.14.18.62 - Tél. : 03.87.69.04.85 - (violenceroutiere57@free.fr) - (<http://violenceroutiere57.free.fr>)

59-62 - Nord - Pas-de-Calais : Hervé Dizy - 69 Rue de Linselles - 59223 Roncq - Tél. : 03.20.03.19.05 (hdizy@nordnet.fr) - (violenceroutiere5962.free.fr)

60 - Oise : Alain DROUET - 63 Rue Frédéric Petit - 60210 Grandvilliers - Tél. : 03.44.46.79.70 ou Tél. + Fax. : 03.23.96.49.82

61 - Orne : Nathalie Lusseau - 58 Rue de la Fée d'Argouges - 61150 Rânes - Tél. : 02.33.39.40.44 (michelle.lusseau@wanadoo.fr)

63 - Puy-de-dôme : Francine Roland-Villermux - 13 Rue des garennes hautes - 63530 Sayat - Tél. : 04.73.60.58.36 (alain.roland2@freesbee.fr)

64 - Pyrénées-Atlantiques : Laurent Berthier - 16 Boulevard Alsace Lorraine - 64000 Pau - Tél. : 05.59.02.58.94 (laurent-berthier@club-internet.fr)

65 - Hautes-Pyrénées : André Abadie - 3 Rue Laspalles - 65200 Bagnères-de-Bigorre - Tél. : 05.62.91.16.39 - Portable : 06.82.74.28.31 (abadieandre@aol.com)

66 - Pyrénées-Orientales : Jean-Claude Llobères - chemin de la Pavé 66400 Saint-Jean-Pla-de-Corts - Tél. : 04.68.83.16.54

68 - Haut-Rhin : en cours de réorganisation.

69 - Rhône : Michèle Gonon - 22 rue Pernon - "Les Tilleuls" - 69004 Lyon - Tél. : 04.78.29.52.65 (krivin@club-internet.fr)

72 - Sarthe : Gilbert Allard - 12 rue du 8 mai 1945 - 72360 Mayet - Tél. : 02.43.46.65.16

73 - Savoie : Daniel Goineau - LCVR - Maison des associations 67 rue Saint-François de Sales- 73000 Chambéry - Tél. : 04.79.33 95 58 - (d.goineau@wanadoo.fr.)

74 - Haute-Savoie : Monique Lamant - 9 Quai des Clarisses - 74000 Annecy - Tél. : 04.50.51.29.34

75 - Paris : Sylvia Pozzo di Borgo - 5 Rue du Général Grossetti - 75016 Paris - Tél. : 01.40.21.61.06 (lcvr75@wanadoo.fr)

77 - Seine-et-Marne : Danielle Glise - LCVR 77 - 4 Rue de la Corne - 77300 Fontainebleau - Tél. : 06.83.18.79.55 (lcvr77@wanadoo.fr)

78 - Yvelines : Emmanuel Fruchard - LCVR - MAS - 3 rue de la République - 78100 Saint-Germain-en-Laye - Tél. : 01.30.61.71.91 (ViolenceRoutiere.78.Contact@club-internet.fr)

81 - Tarn : Viviane Vareilles - 9 rue Fernandez - 81000 Albi - Tél. + fax. : 05.63.49.75.63

83 - Var : Pascal Bini - 33 Impasse Taladoire - 83200 Toulon - Tél. : 04.94.03.45.63- 06.61.95.20.10 - (pascalbini@hotmail.com)

84 - Vaucluse : L.C.V.R. 84 - 198 Quartier de l'Étang - 84810 Aubignan Tel. : 04.90.65.01.73 - Fax + Rép. 04.90.28.08.46 (lcvr84@tiscali.fr)

88 - Vosges : Michel Mathieu - 140 impasse de la Boule Girard - 88270 Hennecourt - Tél. : 03.29.36.62.39 (mathieu.mic@wanadoo.fr)

91 - Essonne : Philippe Laille - 14 avenue des Palombes - 91260 Juvisy Sur Orge - Tél. & Fax. : 01.69.44.48.79 (plaville@wanadoo.fr)

92 - Hauts-de-Seine : Alain Argenson - 13 rue de la Roue - 92190 Meudon - Tél. + fax. : 01.45.07.20.01 (argenson.alain@wanadoo.fr)

94 - Val-de-Marne : Maria Desabres - 19 Rue Voltaire - 94400 Vitry-sur-Seine - Tél. : 01.46.80.26.58 (maria.desabres@club-internet.fr)

95 - Val-d'Oise : Nathalie Duthil - 6 Rue Cantabile - 95800 Cergy le haut - Tél. : 01.34.32.06.74 (lcvr95@wanadoo.fr)

97 - Outre-Mer : La Réunion : Marlène Dijoux - Ligue contre la violence routière - 22 rue François de Mahy - 97410 Saint-Pierre - Tél. : 02.62.35.16.03 - Fax. : 02.62.25.30.05

Conseil d'administration

Odile Arnaud, Martine Bellanger, Martine Blatin, Jacques Borène, Jean-Luc Carl, Olivier Chaslot, Francine Cicurel, Geneviève Jurgensen, André Klarsfeld, Jean-Yves Lamant, Pierre de Larminat, Chantal-Marie Laurent, Philippe Laville, Annie Le Botlan, Daniel Le Jean, Jean-Marie Leverrier, Jean-Claude Llobères, Paul Meyer, Chantal Perrichon, Gérard Pétin, Sylvia Pozzo di Borgo, Jacques Robin, Odile Van Hée, Philippe Vayssette,

Délégués régionaux pouvant assister au Conseil d'administration avec voix consultative : Geneviève Fuchs, Philippe Gervot, Jean Le Fèvre.

Bureau national

Présidente : Chantal Perrichon
Tél. 01.44.27.52.29 - (secretariat@violenceroutiere.org)
Membre fondateur et porte parole : Geneviève Jurgensen
Vice-président : Philippe Laville
Tél. + Fax 01.69.44.48.79 - (plaville@wanadoo.fr)
Vice-président : Jacques Robin
Tél. Fax. 02.97.75.20.43 - (jac.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 -
Tél. : 06.88.07.94.99 - (jylamant@wanadoo.fr)
Trésorier : Daniel Le Jean
Tél. : 01.47.50.88.71 - (daniel.le.jean@libertysurf.fr)
Trésorier adjoint : Pierre de Larminat
Tél. : 01.46.57.47.77

Membres du Bureau :
Francine Cicurel
Jean-Marie Leverrier (j.leverrier@free.fr)
Gérard Pétin (geodepetin@aol.com)

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

Normandie (Aisne - Calvados - Eure - Manche - Oise - Orne - Seine Maritime - Somme).

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 Sur Orge - Tél. & Fax. : 01.69.44.48.79 (plaville@wanadoo.fr)

Est (Bas-Rhin - Haut-Rhin - Territoire de Belfort - Vosges) : **Geneviève Fuchs** - Maison des Associations - 6 rue d'Ingersheim - 68000 Colmar - Tél. : 03.89.23.64.12

Ouest (Charente-Maritime - Côtes d'Armor - Finistère - Ile-et-Vilaine - Loire-Atlantique - Maine-et-Loire - Mayenne - Morbihan - Sarthe - Vendée) : **Philippe Gervot** - 6 Rue Louis Gervot - 44500 La Baule - Tél. : 02.40.60.09.65 (francoise.gervot@wanadoo.fr)

Centre (Cher - Eure-et-Loir - Indre - Indre-et-Loire - Loir-et-Cher - Loiret) : **Gérard Pétin** - 23 Rue de l'Orbette - 45000 Orléans - Tél. & Fax. : 02.38.53.09.58 (geodepetin@aol.com)

Aquitaine (Dordogne - Gironde - Landes - Lot-et-Garonne - Pyrénées-Atlantiques) : **Jean Le Fèvre** - 5 Rue de la Cendré - 64320 Bizanos - Tél. : 05.59.02.49.31

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@wanadoo.fr)

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 Cheillon - 13001 Marseille - Tél. + Fax. : 04.91.50.78.34 (chamalaurent@wanadoo.fr) - (www.violenceroutierepaca.org)

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

Champagne-Lorraine (Marne - Meurthe-et-Moselle - Meuse - Moselle) : **Jean-Yves Lamant** - 36 Clos des Sorbiers - 57155 Marly (jylamant@wanadoo.fr)

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère :

☐

Je renouvelle mon adhésion :

☐

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Tél. : _____

Profession : _____

e.mail : _____

☐ Cotisation minimale : 32 €

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 compte pour les douze mois qui suivent et comprend l'abonnement à *PONDÉRATION* (4 numéros par an), elle donne droit à un reçu fiscal.