

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° 71 - janvier - février - mars 2007 – Abonnement annuel : 10 €



Vélizy

**Signalisation
d'une mort annoncée**

Sommaire

Éditorial	3
Amnistie	5
Conducteurs sans permis	6
Une matinée au tribunal correctionnel de Grenoble	7
Vision Zéro	8
Accidents de piétons	9
Les motards	10
À lire	11
Rencontres nationales de la sécurité routière	12
Vie des associations départementales	13
Témoignages	15
Brèves	16
Rochelle Sobel, une femme dont l'histoire nous est familière	17
Revue de Presse	18
Associations départementales	19
Conseil d'administration, Bureau National Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion	20



Cliquez sur
www.voiturecitoyenne.fr

Vous avez une petite voiture citadine, un monospace, une familiale ? Vous êtes curieux de connaître le classement de votre voiture (ou de celle de vos proches !) au palmarès « Voiture citoyenne » ? Cliquez sur le site qui lui est dédié, et laissez-vous guider. Ce classement, plein de surprises est tenu à jour par un groupe d'experts indépendants. Toutes les explications vous y sont fournies, critère par critère. Bonne visite !

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.)

Directrice de la publication :
Chantal Perrichon

Rédactrice en chef :
Sylvia Pozzo di Borgo

Comité de rédaction : Martine Blatin,
Geneviève Jurgensen, André Klarsfeld, Jean-Yves Lamant,
Philippe Laville, Jean-Marie Leverrier, Chantal Perrichon,
Gérard Pétin, Jacques Robin, Odile Van Hée.

Saisie et mise en page :
Maria Mériaux

Photo de couverture :
André Klarsfeld

Imprimerie :
Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé
N° CPPAP : 0707 G 88243 – ISSN : 0297-5874



L'Assemblée Générale de la Ligue contre la violence routière est prévue les **9 et 10 juin 2007** au FIAP Jean-Monnet – 30 Rue Cabanis – 75014 PARIS.

Cécile Petit, Déléguée interministérielle à la sécurité routière, sera présente dans le courant de la matinée du 9 juin 2007.

Précision

Dans le n° 69 de Pondération, un commentaire de sondage, ajouté par nos soins à l'article « Les Français face à la route », est malheureusement apparu sous la signature de Laurent Louët. Il s'agit de la phrase : « et qui confirme la Ligue dans ses efforts pour imposer la voiture citoyenne ». Désolés de cette confusion, nous prions Laurent Louët d'accepter nos excuses.

– **Guécélard, 12 février 2003** : 23 ans, sans permis, il tue une mère de famille qui traversait la chaussée et blesse grièvement sa fille. Plusieurs condamnations auparavant pour conduite sans permis.

– **Mont-de-Marsan, 7 juin 2003** : un conducteur âgé 27 ans au volant d'une BMW, sous l'emprise de l'alcool (0,68 g) et sans permis (retiré après un premier accident mortel) perd le contrôle de sa voiture : ses trois passagers sont éjectés. L'un d'entre eux, âgé de 21 ans, est tué sur le coup, un deuxième est grièvement blessé.

– **Bobigny, 6 novembre 2003** : le tribunal correctionnel a condamné à dix-huit mois de prison, dont six ferme, un jeune homme de 19 ans qui avait tué un piéton le 17 septembre 2002 à Drancy. Il conduisait sans permis.

– **Quéven, 7 novembre 2003** : mort d'un gendarme de 25 ans sur une voie express, un autre grièvement blessé. Le conducteur responsable de la collision, un Finistérien de 43 ans n'avait pas le permis de conduire. Il avait déjà été condamné en 1998 pour « conduite sans permis en état d'ivresse ». Taux d'alcoolémie lors de l'accident : 2,29 g.

– **Sannois, 10 novembre 2003** : Tristan, 13 ans, est tué, et Adrien, 12 ans, grièvement blessé, par un chauffard de 19 ans qui n'avait pas son permis et prend la fuite immédiatement après.

– **Clermont-Ferrand, 10 novembre 2003** : le tribunal correctionnel a condamné à deux ans de prison ferme une conductrice pour « homicide involontaire sous l'empire d'un état alcoolique » après un accident ayant tué un motard et sa passagère en août dernier. La prévenue, en récidive, avait déjà été condamnée en 2000 à un an de prison avec sursis et était encore sous le coup d'une suspension de permis pour conduite en état d'ivresse.

– **Cavaillon, 14 novembre 2003** : le chauffard, âgé de 19 ans, qui avait tué une sexagénaire alors qu'il conduisait une voiture volée sans permis a été mis en examen et écroué... Le délit de fuite ainsi que la conduite sans permis sont considérés par la justice comme des circonstances aggravantes. Le jeune homme risque 10 ans d'emprisonnement.

– **Toulon, 16 novembre 2003** : un conducteur sans permis, âgé de 17 ans, tue une cycliste de 41 ans alors qu'il conduisait la voiture de sa mère.

– **Hauterive, 27 décembre 2003** : ivre et sans permis, il roulait à gauche. Il tue une femme de 39 ans et en blesse gravement une autre. Taux d'alcoolémie de 2,25 g. Déjà condamné en 99, et la commission médicale s'était opposée plusieurs fois au repassage du permis.

– **Rohrwiller, 15 mai 2004** : une petite fille de 7 ans renversée et tuée alors qu'elle circulait à vélo. Le jeune homme de 19 ans qui conduisait n'avait pas de permis. Il avait pris la fuite après l'accident avant d'être interpellé le lendemain.

– **Le Lavandou, 25 mai 2004** : un chauffard de 38 ans, a grièvement blessé une autre automobiliste en conduisant sans permis, sans assurance et sous l'emprise du cannabis. Il avait également été poursuivi à la suite d'un accident de la circulation survenu en 1999.

– **Besançon, 5 juillet 2004** : un gendarme fauché sur la bande d'arrêt d'urgence de l'A36 par un conducteur de 24 ans, sans permis avec une alcoolémie de 1,37 g. Le conducteur s'était vu retirer son permis pour conduite en état alcoolique.

– **Lons-le-Saunier, 2004** : un conducteur de 49 ans, sans permis, blesse gravement deux jeunes cyclomotoristes de 16 et 17 ans. Taux d'alcoolémie de 1,9 g.

– **Villemeneux, 20 août 2004** : une enfant de 10 ans a été mortellement fauchée jeudi soir par un chauffard de 23 ans, ivre et sans permis. 1,29 g d'alcool dans le sang.

– **Reims, 14 septembre 2004** : un motard de 26 ans très grièvement blessé par un conducteur de 47 ans ivre sans permis. 1,86 d'alcoolémie.

– **Hyères, 14 sept 2004** : un automobiliste de 26 ans mis en examen après le décès de sa passagère morte noyée. Il conduisait ivre et sans permis.

– **Echirolles, 15 novembre 2004** : une jeune femme enceinte meurt dans un accident provoqué par son ami, âgé de 19 ans, qui roulait sans permis.

– **Marseille, 18 décembre 2004** : un automobiliste de 20 ans provoque la mort d'une automobiliste de 36 ans alors qu'il roulait en excès de vitesse, sans permis, et en ayant trop bu. Il avoue avoir bu huit canettes de bière, roulait à 115 km/h en ville et avait grillé un feu rouge.

– **Aubagne, 31 janvier 2005** : une septuagénaire tuée et son mari grièvement blessé par un multirécidiviste. Cet automobiliste âgé de 36 ans, avait déjà été condamné à six reprises entre octobre 1989 et mai 2000 pour conduite en état d'ivresse et sans permis. Taux d'alcoolémie lors de l'accident : 2,24 grammes.

– **Cavaillon, 9 février 2005** : un Réunionnais, père de 3 enfants, victime d'un chauffard âgé d'une vingtaine d'années, qui travaillait pour une entreprise de la région, sans permis de conduire.

– **La Seyne-sur-Mer, 8 juin 2005** : un motard récidiviste de 29 ans blesse grièvement 2 femmes de 24 et 33 ans. L'une d'elles a dû être amputée d'une jambe, la seconde risque le même sort.

Il conduisait sa moto sans permis. Outre sa condamnation à deux ans de prison ferme en 2002, il était également sous le coup d'une interdiction de permis de conduire de cinq ans.

– **Pusignan, 3 juillet 2005** : il renverse un couple devant une discothèque, tuant un garçon de 23 ans et blessant une fille d'une vingtaine d'années. Le chauffard est interpellé grâce au lancement d'un appel à témoins. Âgé de 27 ans, il roulait sans permis au moment du drame à bord d'un véhicule utilitaire. Il était sous le coup d'une suspension pour conduite en état d'ivresse.

– **Ivry, 20 janvier 2006**. Mort d'un lycéen. Collision entre un bus et une voiture. Le conducteur de la voiture roulait, semble-t-il, sans permis.

– **Marseille, 25 mars 2006** : Ivre et sans permis, un homme d'une trentaine d'années blesse très grièvement une femme. Le pronostic vital est réservé. Une deuxième passante a également été légèrement blessée lors de cet accident.

– **St-Pierre-et-Miquelon, 16 octobre 2006** : le motard heurte de plein fouet un homme d'une soixante d'années qui regagnait sa voiture. La victime meurt quelques minutes après l'accident. Les analyses ont révélé la présence d'alcool et de traces de cannabis dans le sang du chauffard. Pour aggraver sa situation, l'homme roulait sans permis.

Cette liste dont la solennité est inhabituelle dans ces pages, nous la dédions à Airy Routier, l'un des rédacteurs en chef du *Nouvel Observateur*, en réponse à son livre « *La France sans permis* »*, dans lequel il se vante de conduire en toute illégalité.

Chantal Perrichon
Présidente de la Ligue contre la violence routière

—□

*Poison...contrepoison : pour répondre à ce catalogue de contrevérités, de mensonges et d'approximations, Claude Got a mis en place sur son site web (<http://www.securite-routiere.org>) un argumentaire extrêmement documenté qui répond point par point à cette nième tentative de désinformation.

□ Amnistie

Chantal Perrichon, notre présidente, et Geneviève Jurgensen, notre porte-parole ont adressé le 29 janvier, ce courrier aux candidats à la Présidence de la République. Le voici, ainsi que les réponses de deux candidats.

Madame, Monsieur,

C'est au candidat à la Présidence de la République que nous nous adressons.

Depuis 2002, une amélioration sans précédent de la sécurité sur nos routes a pu être constatée. Elle se traduit par une diminution de 43 % du nombre des tués, des blessés et par conséquent des familles éprouvées par le drame de l'accident de la route.

Ce résultat remarquable est le fruit d'une volonté politique clairement exprimée au plus haut niveau de l'État et relayée par tous les ministres concernés. Il est la preuve qu'une telle volonté peut faire changer des comportements que l'on croyait immuables.

Mais ce résultat reste fragile. Un mouvement de fronde semble se développer à travers des courriers de lecteurs, des messages sur le réseau internet : les mesures de sécurité routière sont caricaturées, présentées comme uniquement répressives, ou n'ayant comme but que de remplir les caisses de l'État ; le résultat en terme de souffrance épargnée est totalement occulté. Cette grogne irresponsable fait peur à des élus, qui parfois mal informés et insuffisamment convaincus, hésitent sur les orientations à prendre. Or les victimes épargnées resteront toujours anonymes et ne pourront jamais témoigner leur reconnaissance, tandis que tous ceux qui ont été contrôlés en infraction n'hésiteront pas à se répandre en imprécations contre le système qui les a sanctionnés.

Madame, Monsieur, nous vous demandons de prendre l'engagement de poursuivre cette politique sans faiblesse en annonçant dès maintenant que, si vous êtes élu, il n'y aura aucune amnistie y compris pour les infractions au stationnement, première marque d'incivilité. Il s'agira d'un signal fort qui marquera votre détermination de poursuivre le combat contre la violence routière.

Madame, Monsieur, l'insécurité sur nos routes met en jeu l'intégrité physique et psychique de plusieurs dizaines de milliers de nos concitoyens chaque année. Elle coûte également annuellement quelques dizaines de milliards d'euros à notre économie nationale, notamment en dépenses de santé et en pertes de production. Elle est coûteuse aussi pour chaque usager, à travers les primes d'assurance automobile qui pèsent lourd sur les budgets des familles. C'est un enjeu que vous ne pouvez pas négliger.

Nos militants et sympathisants attendent une réponse précise sur ces deux points que nous comptons diffuser auprès de nos adhérents et sympathisants.

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

**Chantal Perrichon, Présidente
Geneviève Jurgensen, Porte-Parole**

Réponse de Mme Ségolène Royal

Madame Chantal Perrichon
Madame Geneviève Jurgensen
Ligue contre la violence routière

Paris, le 6 février 2007

Mesdames,

J'ai bien reçu votre lettre du 23 janvier dernier dans laquelle vous me demandez de prendre l'engagement de lutter contre la violence routière par une politique très volontariste.

Vous le savez, la lutte contre toutes les formes de violences est l'une de mes priorités.

La violence routière est d'autant plus inacceptable qu'elle peut être jugulée par l'engagement inflexible de tous les responsables politiques à en faire un axe majeur de leur action. Le respect de la loi, du Code de la Route, pour tous ses usagers, est la condition de notre sécurité commune.

Je vous confirme donc, comme mon porte-parole l'a déjà indiqué le 11 janvier dernier, que je suis opposée à l'amnistie des infractions au Code de la Route.

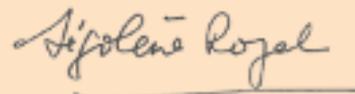
La violence routière brise des familles et compromet l'avenir de notre jeunesse. Tout doit être fait pour mettre fin à ces souffrances.

Les statistiques qui viennent d'être publiées démontrent que le moindre relâchement dans les comportements a immédiatement des conséquences dramatiques.

Mon engagement est, en la matière, absolu.

Soyez assurées de mon soutien dans le combat juste et, je le sais, difficile que vous menez.

Je vous prie de recevoir, Mesdames, l'expression de mes meilleurs sentiments.



Réponse de M. Nicolas Sarkozy

Mesdames,

Je vous remercie pour votre courrier dont j'ai pris connaissance avec la plus grande attention.

Je me suis suffisamment investi dans la politique que le gouvernement a menée depuis 2002 contre l'insécurité routière, avec les résultats majeurs que nous connaissons, 10 000 décès et 100 000 blessés évités, pour ne pas être suspecté un instant de vouloir relâcher notre effort en la matière.

Si je suis élu Président de la République, je vous confirme qu'il n'y aura pas d'amnistie pour les infractions routières quelles qu'elles soient. Cette position découle à la fois de mon souci de poursuivre notre action en matière de sécurité routière, mais également de l'idée que je me fais de la fonction présidentielle. L'amnistie est à mes yeux une tradition d'un autre âge, injuste dans son principe puisqu'elle fait dépendre l'application de la loi pénale de la date de commission d'une infraction, et incompatible avec le principe de séparation des pouvoirs.

Je vous prie d'agréer, Mesdames, l'expression de mes respectueux hommages.



□ Conducteurs sans permis

Il est difficile de savoir combien de conducteurs, en France, roulent sans permis de conduire ; certains journaux croient pouvoir avancer un chiffre de 10%. Les statistiques du ministère de l'Intérieur font état, pour 2005 de 50 000 infractions constatées. Quel que soit le nombre réel, il semble bien qu'il augmente d'année en année.

Les « sans papiers » de la conduite sont de plusieurs sortes ;

- Certains, ayant autrefois obtenu leur permis, ont perdu tous leurs points ou le permis lui-même à la suite d'une suspension administrative ou d'un jugement.
- D'autres sont candidats au permis mais n'hésitent pas à venir à l'auto-école au volant de leur voiture, ce qui laisse supposer qu'ils ne se privent pas de conduire.
- D'autres n'ont jamais passé leur permis. Ils ont échoué plusieurs fois à l'examen théorique, au code, ou ont déserté l'auto-école après quelques leçons de conduite. En cas de contrôle, ils déclarent être inscrits dans une auto-école qui ne les présente pas, moyennant quoi ils sont rarement sanctionnés, sauf en cas de récidive.
- On trouve aussi ceux qui ont un permis étranger non valide en France (Afrique, États-Unis, pays hors U. E.) et pour qui l'épreuve théorique est difficile, soit à cause de leur mauvaise maîtrise du français, soit de leur incompréhension de situations et d'aménagements (ronds-points...) qu'ils ne connaissent pas.

Pourtant, ces personnes conduisent. Parce qu'aujourd'hui pour eux la voiture est un objet indispensable et que conduire est vu comme un droit élémentaire. Même si, en réalité, ce droit est soumis à quelques conditions : âge, absence d'infirmités physiques majeures et... possession du permis de conduire, ce qui implique qu'il soit obtenu et conservé.

Le coût de la préparation du permis – 1 000 à 1 200 euros – a longtemps été un obstacle et le reste pour certains. Il est très atténué aujourd'hui grâce au dispositif du « permis à un euro par jour » mis en place par le gouvernement pour les jeunes de 16 à 25 ans (intérêts pris en charge par l'État) et par la possibilité d'imputer ce coût à la contribution formation des entreprises, même pour des intérimaires. On voit de plus en plus d'entreprises recherchant de la main-d'œuvre payer la formation au permis de leurs salariés. Ce coût de formation, qui est un investissement pour la vie, est faible par rapport à celui du véhicule et de son assurance pendant les premières années.

Reste la difficulté de l'examen, en particulier celle de l'épreuve théorique, préalable à l'épreuve pratique de conduite. Cette épreuve théorique a été redéfinie en 2004 et se passe au moyen d'un questionnaire à choix multiples (QCM) comportant 40 questions auxquelles il faut donner au moins 35 réponses justes. Cela suppose qu'on a compris et mémorisé un certain nombre de notions, pas toujours évidentes, dont la formation des auto-écoles et les livrets « Code de la route » qu'elles distribuent s'efforcent de faciliter l'acquisition. Comment faire avec des jeunes en échec scolaire qui ne savent guère apprendre et n'ouvrent jamais un livre ? Les QCM sont moins rebutants pour ces jeunes : ils sont prêts à répondre aux questionnaires, pour voir. Pour voir s'ils savent ce qu'ils n'ont pas

appris mais pourront peut-être deviner et pour voir si la chance est avec eux. Essais et erreurs, c'est leur manière d'apprendre.

Cependant la difficulté n'est pas seulement d'ordre intellectuel, elle tient au degré d'insertion de chacun dans la société, à l'acceptation ou au refus des règles, au sens acquis ou non des responsabilités, et on s'aperçoit là que le passage du permis de conduire est devenu une sorte de test de citoyenneté, un révélateur des difficultés qui, autrefois, apparaissaient pour les hommes au service militaire et qui y étaient d'ailleurs traitées.

Les conducteurs sans permis évitent autant qu'ils le peuvent de se faire repérer, beaucoup sont particulièrement prudents car ils savent qu'en cas d'infraction ou d'accident, ils risquent gros. Mais on en voit aussi qui, estimant qu'ils n'ont rien à perdre, ont des comportements à hauts risques.

Dans tous les cas, le défaut d'assurance des sans permis est un grave problème (dont ils ne sont pas toujours conscients), ce qui entraîne très souvent, en cas d'accident, des délits de fuite et de non-assistance à personne en danger.

Même hors accident, la conduite sans permis est maintenant un délit sanctionné par une amende pouvant atteindre 15 000 euros et une peine de prison d'un an au maximum ou deux ans en cas de récidive. Le véhicule peut être confisqué mais cette peine est rarement appliquée.

Une matinée au tribunal correctionnel de Grenoble

Dans une première salle d'audience à huis clos, le prévenu accompagné de son avocat reconnaît les faits et expose sa situation au procureur. Dans une seconde salle d'audience publique, le juge homologue ou non les peines proposées par le procureur. Ce jour-là, trente-trois personnes sont appelées à comparaître (trente-et-un hommes et deux femmes) mais douze ne viendront pas. Les affaires se répartissent également entre l'alcoolémie et la conduite sans permis.*

Les alcoolémies positives constatées vont de 0,89 g à 7 h du matin à 3 g en soirée. Le taux matinal n'est pas le fait d'un petit déjeuner « original » mais plutôt le reste d'une « cuite » nocturne.

Les conduites sans permis sont le fait de conducteurs souvent jeunes, chômeurs, Rmistes ou intérimaires qui ont perdu leurs points mais continuent à conduire, persuadés de pouvoir passer à travers les mailles du filet. Compte tenu de la faible probabilité d'être contrôlé, ils estiment avoir manqué de chance. Un jeune nous confiait tout de même qu'il était un peu « soulagé » d'avoir été pris car « c'est trop stressant de conduire sans permis, dès qu'on voit une patrouille, il faut choisir ses itinéraires ».

Les peines prononcées varient entre 100 et 800 euros, selon les revenus, auxquels s'ajoutent 90 euros de frais de justice, le tout bénéficiant d'une ristourne de 20 % en cas de paiement sous trente jours. Elles sont assorties éventuellement d'une peine de prison avec sursis de un à quatre mois ou de cinquante jours-amende à dix euros, (soit 500 euros à régler sous cinquante jours ou cinquante jours de prison en cas de non-paiement).

Des travaux d'intérêt général (TIG) de 40 à 70 heures sont également prononcés pour ces jeunes sans grandes ressources financières.

La juge, avec qui nous avons conversé, pense que les condamnés se souviennent toujours de l'amende et du délai de suspension mais rarement de la prison avec sursis, ce qui en fait une peine peu pédagogique et peu dissuasive. Elle estime que le tribunal de Grenoble n'est ni plus ni moins sévère que d'autres mais trouve que le niveau des amendes a été abaissé depuis quelques années.

—□

* Dans le département de l'Isère, en 2006, la gendarmerie a relevé 547 cas de conduite sans permis (dont 216 conduisant après perte du permis ou des points), ce qui ne représente que 2 à 3 % des contrôles effectués, auxquelles il faudrait ajouter les cas constatés en ville par la police.

Face à un tel problème de société, que faut-il faire ? Que peut-on faire ?

Deux voies complémentaires se présentent : d'une part, réprimer plus efficacement cette forme de délinquance, d'autre part, trouver des moyens d'adapter les connaissances nécessaires à l'acquisition du permis.

On ne peut malheureusement pas se dispenser de la répression. Les sanctions prévues par les textes sont suffisantes, notamment pour les récidivistes ; encore faut-il les appliquer sans faiblesse, en particulier la confiscation du véhicule, très dissuasive.

Adapter l'apprentissage demande des efforts d'imagination. Il est urgent que les pouvoirs publics et les associations concernées s'en occupent. Peut-être est-il nécessaire de repenser tout le dispositif de la préparation au permis, en impliquant plus sérieusement l'éducation nationale, dès l'école primaire, puisque maintenant toute la population est en cause. Et si un service civique obligatoire voit le jour, il pourrait être très utile à cet égard.

Enfin n'oublions pas que toutes les améliorations possibles ne résoudront pas le problème si, au-delà des mesures spécifiques concernant la conduite automobile et son apprentissage, on ne fait rien pour remédier à la détérioration du tissu social de notre pays et à la marginalisation d'une partie de nos concitoyens. Cette question, qui devrait être au cœur des réflexions de tous les responsables politiques, ne peut nous laisser indifférents. ■

Aline Chadrin
(A. D. de l'Isère)

Pierre de Larminat
(A. D. des Hauts-de-Seine)

Le concept de Vision Zéro a été mis au point en Suède il y a maintenant dix ans, et sa mise en œuvre est en cours. Ce concept signifiant : zéro accident grave en 2020, est fondé sur les principes suivants :

- la mort sur la route, ou une blessure grave, est intolérable,
- la résistance du corps humain aux chocs a des limites,
- le système routier est un tout où interagissent l'infrastructure, le véhicule, l'usager.
- l'erreur est humaine, mais ne doit pas condamner à mort ou à blessure grave.

Ces principes conduisent les Suédois aux propositions suivantes :

- On peut accepter des accidents n'entraînant que des blessures légères. Un feu tricolore ne génère que peu d'accidents, mais souvent graves. Un giratoire génère davantage d'accidents, mais plus légers. On donnera donc la préférence au giratoire.
- Le système routier c'est à la fois les concepteurs de voirie et leurs gestionnaires, les constructeurs de véhicules, les transporteurs routiers, les politiques, les fonctionnaires de l'administration, la police, le législateur, ... C'est sur cet ensemble d'acteurs qu'il faut agir.
- Les limitations de vitesse adoptées doivent l'être en fonction du type d'accident qui peut y survenir :
 - Toute voirie sur laquelle peut survenir un choc avec un piéton doit être limitée à 30 km/h.
 - Toute voirie sur laquelle, à un carrefour, un choc peut survenir entre deux véhicules doit être limitée à 50 km/h.

– Toute voirie sur laquelle peut survenir un choc frontal entre deux véhicules doit être limitée à 70 km/h.

– Sur les autres voiries, on peut admettre 100 km/h, voire plus.

Ceci est la conséquence des limites de la résistance du corps humain au choc. Rappelons en effet que les tests d'écrasement d'un nouveau modèle de véhicule contre un mur sont réalisés à une vitesse de 64 km/h, parce que l'on considère qu'au-delà les chances de survie sont minimales malgré ceinture et airbag. C'est qu'en effet les organes internes du thorax, cœur et poumon, sont arrachés, et le cerveau vient heurter la paroi interne du crâne, subissant ainsi des dommages irréversibles.

Mesures mises en œuvre en Suède :

- Concernant la voirie. Construction de giratoires là où c'est possible.
 - Mise en place de séparateurs centraux sur les routes pour lesquelles c'est possible.
 - Suppression d'obstacles latéraux, arbres, poteaux, notamment.
 - Mise en place de glissières latérales.
 - Révisions des limites de vitesse.
- Concernant les véhicules.
 - Mise en place d'un système empêchant le démarrage si la ceinture n'est pas bouclée.
 - Mise en place d'un système empêchant le démarrage en cas d'alcoolémie.
 - Casque vélo obligatoire pour les moins de 15 ans.
- Transporteurs routiers.

Il s'agit de les « conscientiser ».

Un programme transposable en France ?

Rappelons tout d'abord qu'il y a eu, en 2004, 480 tués sur les routes de Suède pour une population de neuf millions d'habitants. Pour la France, avec ses 62 millions d'habitants, ce taux de tués correspondrait à 3 300 : nous n'y sommes pas encore, puisqu'on a eu en 2006 quelque 4 700 tués (chiffre provisoire). Il n'est pas question, dans ce programme, d'éducation des jeunes durant la scolarité, ni de renforcement des contrôles, sans doute parce que c'est déjà fait. Rien n'est dit non plus d'un développement des transports collectifs pour réduire l'usage de la voiture particulière, parce que les Suédois sont déjà de grands utilisateurs de transports collectifs.

Nous aussi nous disons que l'erreur, qui est humaine, ne doit pas tuer. C'est pourquoi nous préconisons que l'on coupe les arbres trop proches de la chaussée (610 tués en France en 2005) et que l'on ne peut pas protéger par des glissières, pour les replanter plus loin. C'est pourquoi aussi nous voulons que les giratoires ne soient pas agressifs : pas d'arbre, pas de rocher, mais de l'herbe et des taillis qui freinent bien le véhicule de celui qui est allé tout droit.

On peut regretter que le programme suédois ne mentionne :

- ni la boîte noire qui révèle la vitesse exacte lors d'un accident.
- ni la limitation de la vitesse de pointe à la construction.

Nous avons longtemps pensé que l'objectif de notre Ligue, zéro accident (sous-entendu accident grave) était utopique. Et pourtant les Suédois nous ont pris au mot. Alors pourquoi pas le même projet en France... ■

Accidents de piétons

Accidentologie comparée : motos, VL, PL

En 2005, 28 piétons ont été tués par des motos, 456 par des voitures, 69 par des poids-lourds. C'est ce que résume le tableau ci-dessous qui met en relief la gravité des accidents de piétons dus aux poids-lourds.

Accidents de piétons en 2005 (Données brutes fournies par l'ONISR)

Autres usagers impliqués	Nombre d'accidents	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Gravité Tués/100vict.
Motos	1 010	28	341	711	2,59
VL	9 799	456	4 370	5 676	4,34
PL	226	69	108	76	27,27
Autres (par différence)		82	889	438	3,40
Total piétons		635	5 708	7 901	4,46

Autres : bus, cyclos

Si l'on compare le risque pour les piétons d'être tué par l'un ou l'autre de ces types de véhicule par rapport au nombre de véhicules en circulation, ce sont les motos qui viennent en tête : les motos ont en effet proportionnellement 2,6 fois plus d'accidents avec des piétons que les voitures et occasionnent 1,6 fois plus de tués.

Fréquence des accidents de piétons en fonction du parc des véhicules impliqués

Autres usagers impliqués	Parc en Millions (2)	Nombre d'accidents	Tués	Accidents par million de véhicules	Piétons tués par million de véhicules
Motos	1,18	1 010	28	856	23,7
VL	30,10	9 799	456	326	15,1
PL	6,12	226	64	37	10,5
<i>Ratio motos/VL</i>	<i>1/26</i>	<i>1/10</i>	<i>1/16</i>	<i>2,629</i>	<i>1,566</i>

Mais du fait qu'une moto ne parcourt en moyenne que 7 000 km/an contre 14 000 pour une voiture, les motos ont, proportionnellement aux km parcourus, 5,5 fois plus d'accidents avec des piétons et occasionnent 3,2 fois plus de tués.

Fréquence des accidents de piétons en fonction du kilométrage parcouru par les véhicules impliqués

Autres usagers impliqués	Km parcourus en milliards (3)	Nombre d'accidents	Tués	Accidents par milliard de km	Piétons tués par milliard de km
Motos	8	1 010	28	126	3,5
VL	424	9 799	456	23	1,1
PL	125	226	69	2	0,6
<i>Ratio motos/VL</i>	<i>1/53</i>	<i>1/10</i>	<i>1/16</i>	<i>5,463</i>	<i>3,254</i>

Ces chiffres sont à rapprocher de l'accidentologie générale des motocyclettes où l'on a eu à déplorer, en 2005, 881 tués soit 748 tués par million de véhicules en circulation contre 102 pour les voitures de tourisme. Rapporté aux km parcourus, le risque mortel est 15 fois plus élevé sur une motocyclette que dans une voiture. Ces chiffres montrent bien la vulnérabilité de la circulation des deux roues motorisées (stabilité et équilibre, absence de carrosserie) risque trop souvent aggravé par une conduite inadaptée (vitesse excessive, dépassements risqués).

Gérard Pétin

(1) Document de travail de L'ONISR pour l'année 2005.
 (2) La sécurité routière en France Bilan de l'année 2005 page 209.
 (3) La sécurité routière en France Bilan de l'année 2005 page 213 (pour l'année 2004).

Un constat

De 1995 à 2005, le nombre de motocyclistes tués est passé de 9,3 % à 16,5 % du nombre total des tués sur la route, alors que les motos représentent moins de 1 % du trafic. La sécurité des motards se dégrade continuellement par rapport à celles des automobilistes. Aujourd'hui, la probabilité de décès pour un motard est 20 fois supérieure à celle d'un automobiliste.

Le sur-risque moto en France est très supérieur à celui d'autres pays européens : il est 2,5 fois supérieur en France qu'en Allemagne.

Le risque moto est d'abord un problème de moyennes et de grosses cylindrées : le risque pour les conducteurs de 125 cm³ au kilomètre parcouru est 2 fois moins important que pour les conducteurs des moyennes et des grosses cylindrées. Le risque pour les conducteurs de 125 cm³ est le même pour ceux qui ont leur permis moto ou ceux qui n'ont que le permis B (auto) !

La vitesse

La vitesse est le premier facteur d'accident pour les motos : 40 % des motocyclistes dépassent de plus de 10 km/h les vitesses autorisées. Cette hétérogénéité des vitesses d'approche entraîne des erreurs de jugement de la part des autres usagers qui estiment mal les marges dont ils disposent pour effectuer leur manœuvre.

Les calculs montrent que le respect des limitations de vitesse par les motards diminuerait d'environ 35 % le nombre des motocyclistes tués.

D'une façon générale, la vitesse maximale des motos actuelles est très supérieure à 130 km/h ; seules les 125 cm³ ont une vitesse maximale inférieure. C'est ainsi que des motos de 100 ch, puissance maximale autorisée en France, ont des vitesses de pointe de 240 voire 250 km/h.

Des décisions discriminatoires

C'est le préfet qui décide du lieu de l'implantation des radars et du sens des mesures. Environ 50 % des radars fixes flashent par l'avant, et par conséquent ne flashent pas les motards. De ce fait ces derniers ne bénéficient pas pleinement de cette mesure de sécurité alors qu'ils sont la catégorie la plus accidentée. De 2003, année de la mise en place des premiers radars, à 2005 le nombre des automobilistes tués (à six jours) est passé de 3 509 à 2 864 (- 18 %), alors que celui des motocyclistes est passé de 813 à 823 (+ 1,2 %).

L'alcool

La part des motocyclistes alcoolisés dans les accidents mortels de motos est plus importante que pour l'ensemble des conducteurs. Le respect du taux limite d'alcoolémie par les motocyclistes diminuerait d'environ 20 % le nombre des motocyclistes tués. La Commission européenne et plus récemment, en juin 2006, l'Académie nationale de pharmacie recommandent d'abaisser le seuil d'alcoolémie à 0,20 g/l pour les conducteurs inexpérimentés, les conducteurs de motocyclette ou de poids lourds (à l'instar de ce qui est déjà en place pour les transports en commun, décret du 25 octobre 2004).

Hypocrisie

Les motos d'une puissance supérieure à 100 ch sont autorisées à l'étranger. Pour être vendues en France, elles doivent être « bridées » pour des raisons de sécurité. Beaucoup de motards frustrés de ne pas pouvoir utiliser sur nos routes ces viriles et virilisantes machines les « débrident » pour retrouver leurs performances initiales et par conséquent leur dangerosité.

La FFMC – Fédération Française des Motards en Colère – qui juge cette réglementation française absurde et non fondée, la dénonce auprès des juridictions européennes, au motif que :

- le bridage institue une discrimination, d'une part entre les motards et les automobilistes français, et d'autre part entre les motards français et les motards résidant dans les autres États membres de l'Europe,
- cette réglementation est une entrave à la libre circulation des marchandises en Europe,
- cette réglementation limite les droits des motards et fait qu'ils ne sont pas reconnus comme des citoyens à part entière.

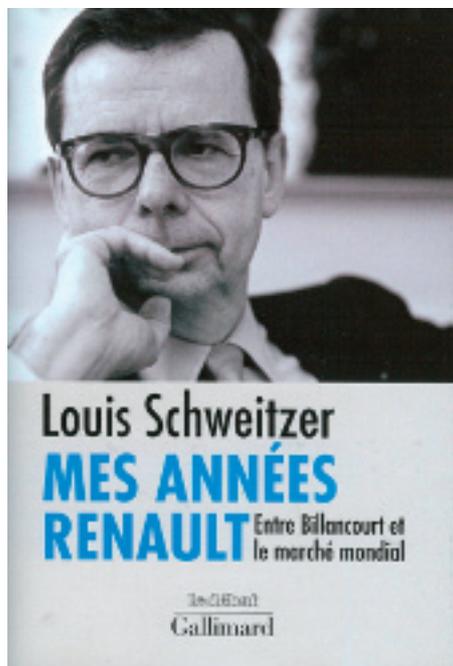
Par principe, la FFMC souhaite que tous les motards aient le droit d'acheter la dernière moto sportive à la mode. ■

Jean-Marie Leverrier



La presse spécialisée annonce une Kawasaki ZZR 1400 qui affiche une puissance de 200 ch et une vitesse maximale de 300 km/h !

Extrait du récent livre de Louis Schweitzer, précédent PDG de Renault (1992-2005), « Mes années Renault » (Gallimard).



(...) Une forte revendication est apparue ces dernières années pour diminuer l'« agressivité » des automobiles à l'égard des non-automobilistes. De quels moyens disposent les constructeurs pour répondre à cette demande ?

Il y a beaucoup de manières de faire dans ce domaine, soit en amortissant les chocs, soit en accroissant la capacité des voitures à les éviter (ESP/ABS), soit en faisant circuler les voitures avec des feux de jour afin d'améliorer leur visibilité. Toutes ces mesures contribuent à atténuer les conséquences des accidents qui mettent en jeu les non-automobilistes. Il faut toutefois observer que si l'on peut vendre facilement à quelqu'un quelque chose qui améliore sa sécurité, on a beaucoup de mal à lui vendre la sécurité des autres. Il en va de même pour la pollution, d'ailleurs. On peut vendre à quelqu'un les vertus de sa voiture, mais on lui vend mal le fait qu'elle ne pollue pas son voisin. C'est donc à la

réglementation de jouer le rôle premier pour imposer des normes de sécurité destinées à protéger les non-automobilistes. On peut certes aussi utiliser la pression sociale, mais je fais davantage confiance à la réglementation. Cela dit, un cassis artificiel en travers d'une route, ce qu'on appelle un « gendarme couché », est parfois plus efficace pour la sécurité des non-automobilistes que n'importe quelle mesure technique ou réglementaire.

Dans la période récente, on a le sentiment que les mentalités ont changé en France de façon très inattendue à l'égard de l'insécurité routière. À quoi attribuez-vous ce changement ?

Un million de personnes dans le monde meurent tous les ans dans les accidents de la route. Ces accidents représentent la deuxième cause de mortalité des personnes de vingt à cinquante-cinq ans, et elle concerne bien plus les pays en développement que les pays développés. La plupart des gens tués dans les accidents de la route ne sont pas dans les automobiles. Ils sont à vélo ou à pied et sont tués par les automobiles. Tous les progrès que vous pouvez faire sur la sécurité automobile ne peuvent rien pour ces gens-là. Paradoxalement, on retrouve une situation identique, mais à des niveaux de risque évidemment beaucoup plus faibles, dans un pays comme la Suisse où la plupart des victimes des accidents de la route ne sont pas dans les automobiles. Quand nous songeons que nous vivons dans un monde où il y a encore peu d'automobiles, le prix à payer pour la génération de l'automobile risque fort de faire

passer ce chiffre de un à deux millions de morts, ce qui est absolument insupportable. C'est plus que tous les génocides qui se produisent sur la terre. Or il ne s'agit aucunement d'une fatalité.

Si nous prenons le cas de la France, nous constatons que nous sommes passés d'un coup d'une acceptation sociale de la mort routière à son rejet. La route tuait dix à quinze fois plus que les meurtres, mais, là où un meurtre était considéré comme une chose insupportable, ce n'était pas le cas de la mortalité routière, qui faisait partie des choses acceptées comme « normales ». Il y avait bien des campagnes de sécurité routière tous les ans, des engagements gouvernementaux, mais ils restaient sans grands effets devant à la fois l'acceptation sociale de ces morts et une sorte de fatalisme qui revenait à les considérer comme inévitables.

C'est alors que s'est produit un événement révélateur d'un vrai choix politique : Jacques Chirac a annoncé, en 2002, que la sécurité routière serait une des trois priorités de son nouveau mandat présidentiel. Il a déclaré que le taux de mortalité sur les routes françaises n'était pas acceptable. Ce faisant, il s'appuyait sur ce qui avait été fait par une association, la Ligue contre la violence routière, dont le nom est tout sauf neutre. Rappelons que l'élection présidentielle de 2002 s'est jouée sur la peur de la violence. Or ce qui était important dans l'action de cette association, dirigée par une femme remarquable, Geneviève Jurgensen, dont les deux enfants étaient morts dans un accident de la route, était qu'elle accolait le mot « violence » au mot

« routière ». On passait ainsi d'un système d'accident à une sorte de criminalité. Ce décalage a été déterminant pour sortir du schéma de la résignation et passer à une politique de répression. Sans ce mot de « violence », la répression n'aurait pu être acceptée. On était convaincu en France qu'une politique à l'anglo-saxonne ou à la suédoise en matière routière, c'est-à-dire de tolérance zéro, serait rejetée et donc inapplicable. Le mystère, le miracle même, de cet événement est que l'efficacité de la peur de la répression a été immédiate. De plus, comme son effet n'a pas été différé dans le temps, ses opposants sont restés quasiment sans voix.

Le progrès accompli en si peu de temps est proprement inouï. C'est pour moi, qui n'en suis pas l'auteur, une grande joie. Il casse le mauvais côté de la francité, cette sorte d'indiscipline individuelle et collective détestable. Quand vous circulez aujourd'hui sur une autoroute, vous constatez que bien peu de gens ne respectent pas la limitation de vitesse. Ce changement me confirme dans l'idée qu'un système répressif fonctionne dès lors que les gens ont l'impression qu'il est homogène, et non aléatoire, et qu'il ne rompt pas l'égalité.

Pour revenir à l'enjeu planétaire, je ne vois aucune raison que ce qui a fait ses preuves chez nous ne puisse marcher ailleurs. Je suis convaincu que les pays en développement manifestent, de façon amplifiée, une attitude similaire à celle que nous trouvons en France il y a encore quelques années à l'égard de l'insécurité routière et qu'il est nécessaire et possible de la contrecarrer dans tous les pays, comme nous l'avons fait en France. (...). ■

Rencontres nationales de la sécurité routière

Le nombre des tués sur la route en décembre 2006 et janvier 2007 a été en forte augmentation par rapport aux nombres respectivement de décembre 2005 et janvier 2006. C'est pourquoi début février, le gouvernement a décidé de remobiliser les divers acteurs en organisant ces « Rencontres nationales de la sécurité routière » qui se sont tenues le 7 mars dernier. Une salle de 700 places avait été retenue : elle s'est avérée trop petite puisque l'on a compté 900 participants ; il a fallu organiser à la dernière minute une retransmission vidéo pour ceux qui n'avaient pu prendre place dans la salle.

La participation gouvernementale a été importante, puisque sont intervenus le Premier Ministre, le Ministre de l'Équipement et des Transports, le Garde des Sceaux ministre de la justice, le Ministre de l'Éducation Nationale, le directeur de cabinet du Ministre de l'Intérieur, la Déléguée Interministérielle à la sécurité routière, le Vice-président de la Commission Européenne en charge des Transports.

Trois tables rondes ont traité les sujets suivants :

- Où a-t-on réussi à aller plus loin et comment, avec les témoignages du Directeur de la sécurité routière de Suède, qui a parlé de Vision Zéro (voir l'article sur ce sujet) celui du Grand Londres qui a parlé des contrôles (il y a 650 radars automatiques dans la seule zone du Grand Londres, équivalente à la Région Ile-de-France), celui du conseiller à la Direction de l'administration des routes de Norvège, qui a décrit les quatre phases d'éducation à la route qui mènent jusqu'au permis de conduire.
- Des publics vulnérables appelant une mobilisation prioritaire : les

participants ont parlé des jeunes, des deux-roues motorisées, des piétons, et le Ministre de l'Éducation Nationale a décrit le dispositif d'apprentissage de la route en vigueur dans les établissements scolaires.

- La société tout entière s'empare de la sécurité routière : étudiants, organisateurs de soirées festives, constructeurs automobiles, autoroutiers, assureurs, sportifs, entreprises, élus, ont présenté les engagements qu'ils ont signés. Enfin, et surtout, il faut retenir de cette journée le discours très fort du Premier Ministre, appuyé par le message du Ministre de l'Intérieur transmis par son directeur de cabinet, que l'on peut résumer ainsi : la politique menée depuis 2002, qui a été celle du Président de la République et du gouvernement tout entier, a porté des fruits spectaculaires, mais le bilan reste encore trop élevé, les résultats restent encore fragiles, c'est pourquoi il faut poursuivre cette politique de façon vigoureuse et dans la durée selon trois directions :

- la lutte contre les petites infractions : une légère augmentation de la vitesse moyenne constatée en janvier est l'une des causes de la remontée du nombre des victimes,
- les zones de risque de la vie quotidienne, c'est-à-dire les déplacements à proximité du domicile ou domicile-travail,
- les publics vulnérables, piétons, conducteurs de deux-roues, jeunes.

On peut encore progresser et franchir de nouvelles étapes.

« Je veux croire que tous les gouvernements qui suivront, tous les présidents auront à cœur de reprendre ce flambeau », a conclu le Premier Ministre. ■

Vie des associations départementales

Alpes-Maritimes

Alain Restelli

Le 6 décembre 2006, Nice-Matin, titrait, « Le double-file revient en force dans les rues de Nice », M. Jean Hanot, Maire-adjoint, chargé de la sécurité, déclarait être plus compréhensif avec les conducteurs en infraction pendant la période d'achats, sous la pression des commerçants. Une infraction minime peut avoir de graves conséquences : tels les stationnements anarchiques sur les trottoirs, sur les passages piétons, en double-file, de même, les petits excès de vitesse.

Le 18 décembre, par la parution d'un article sur Nice-Matin (Clin d'œil), la Ligue contre la violence routière, exprimait sa vive inquiétude face à la tolérance de ces « petites infractions », qui entraînent, peu à peu, un dérapage aux conséquences inévitables, en bafouant les règles élémentaires du Code de la route et ... de la rue, et ce au détriment de la sûreté des personnes. ■

Gard

Ginette Brunel

La Tribune du 18 janvier 2007 a publié un article de Pauline Frison dont nous reproduisons l'essentiel.

Les résultats actuels de la violence routière, les vies épargnées, ne doivent pas faire oublier les souffrances endurées par les autres, ceux qui sont accidentés et les familles de ceux qui meurent encore sur les routes.

Souffrances physiques et morales bien sûr, des émotions trop fortes pour être apaisées par des chiffres nationaux en baisse.

Souvent les parents et les victimes se tournent vers les associations pour être entendus, partager un peu de leur souffrance et désarroi et surtout sensibiliser.

La Ligue contre la violence routière est de celle-là. Elle leur donne la parole et tire les sonnettes d'alarme. Cette semaine, c'est contre le rallye de Monte-Carlo qu'elle se mobilise à cause du mauvais exemple qu'il donne aux jeunes qui pourraient être tentés de reproduire sur les routes parla suite ce qu'ils ont vu sur les épreuves.

Et la Ligue rappelle que le respect du code de la route, les clignotants dans les ronds-points, l'interdiction du téléphone portable au volant et le port de gilets fluorescents lorsque l'on est à pied sur une route, des règles toutes simples permettent de sauver des vies. Parce que l'accident n'arrive pas qu'aux autres. ■

Gironde

Jean-Marie Vinches

Suite à la demande de plusieurs usagers du carrefour Dauphiné-Poudrière et avec le soutien du Syndicat de Quartier de Cap de Bos, notre association a alerté, photo à l'appui, M. le Maire de Pessac par lettre du 5 mars 2006, et demandé l'enlèvement du panneau publicitaire de l'abribus implanté à quelques mètres du carrefour, sans aucune concertation.

Il a cependant fallu plusieurs courriers et plus de dix mois pour que la réglementation soit respectée (article R. 418.4 du Code de la route) et que le bon sens impose la solution. Le panneau a été enlevé et, curieusement, l'abribus est parti avec. Certains ont pu penser : ce panneau d'affichage ne faisait de mal à personne.

Malheureusement, la réalité est toute autre : à Tarbes, la même situation a débouché sur un drame !

Il y a quelques jours, le maire a été condamné en correctionnelle à Pau pour homicide involontaire. Il n'avait pas vu la vieille dame qui s'apprête à emprunter le passage clouté, en partie, masquée par un panneau publicitaire...

La victime succombera à ses blessures...

Le premier magistrat, bouleversé, fera retirer à travers la ville les panneaux.

Pourquoi faut-il toujours attendre le drame au lieu de prévenir le risque en appliquant tout simplement les règles faites pour cela. Nous pensons qu'une vie vaut des millions de fois plus qu'un panneau publicitaire qui n'a aucune utilité sociale, en particulier sur un carrefour.

À noter que le Guide Pratique de Sécurité routière, édité par la DISR, l'Association des Maires et la Prévention Routière est totalement muet sur ce grave problème.

La Ligue Contre la Violence Routière, en collaboration avec le Groupement des Associations de Sécurité Routière, poursuivra inlassablement ses interventions pour « assainir » toutes les zones à risques. ■

Avant



Après



Hautes-Pyrénées

André Abadie

Les récentes activités de la Ligue au dernier trimestre 2006 :

– soutien de la Ligue à un groupe de riverains à Lannemezan,

– longue interview d'André Abadie sur les mesures prises par le gouvernement concernant la récupération des points, publiée par la Semaine des Pyrénées,

– interventions de prévention dans cinq lycées et collèges du département, pour un total de 75 heures, assurées par notre animateur professionnel Serge Bouriette.

En 2006, il y a eu sur les routes du département 22 tués et 151 blessés graves, suite à des accidents qui se sont produits en majorité hors agglomération. 28 % de ces accidents sont dus à des vitesses inadaptées, 33 % à l'alcool. Ayons une pensée particulière pour une victime innocente, Pauline Lanne, élève infirmière, tuée à 21 ans. ■

Jura

Michel Guillemain



Mme Anne-Marie CONSTANTIN Directrice Régionale de la GMF, à côté de Michel Guillemain président d'association départementale du Jura, sous l'œil attentif de Monsieur Lionel Bellenot chargé de mission à l'ANS GMF.

Parce que 90 % des informations nécessaires à la conduite passent par la vue, notre association a signé, le 15 décembre 2006, un accord de partenariat avec GMF Assurance. À cette occasion, GMF nous a offert un appareil de dépistage (Ergovision) de dernière génération d'une valeur de 8 500 euros.

Ergovision est un appareil intégré d'exploration de la fonction visuelle pouvant être mis en œuvre automatiquement ou manuellement. Il est équipé d'une synthèse vocale qui est activée lors du fonctionnement en automatique.

Les résultats sont donnés par écrit grâce à l'imprimante intégrée.

En utilisation automatique, il permet d'effectuer six tests présentés séquentiellement :

- Acuité en vision de loin,
- Recherche d'une hypermétropie,
- Test rouge/vert,
- Dépistage de l'astigmatisme,
- Phories,
- Acuité binoculaire en vision de près.

En utilisation manuelle, il permet d'effectuer treize tests complémentaires. ■

Loire-Atlantique

Claude Chabot

Claude Chabot a envoyé divers courriers :

- à Nantes-Métropole, pour que soit conservée et améliorée la passerelle du Clos Torreau qui évite aux piétons la traversée d'une large avenue parcourue chaque jour par des dizaines de milliers de véhicules,
- au Président de la TAN (Transports de l'agglomération nantaise) pour

souligner le danger que présente l'accès aux quais de la ligne 4 (busway) situés entre les voies de circulation.

– au Préfet, suite aux accidents survenus sur le pont Cheviré le 7 décembre 2006 dus à des vents exceptionnellement forts et annoncés, pour lui demander de prendre des mesures de réduction des vitesses, voire de fermeture du pont, en cas de retour de pareils événements météorologiques.

Par ailleurs, au cours du 2^e semestre 2006, la Ligue 44 a participé à de nombreuses activités, notamment :

- trois émissions TV sur TF1, TV Nantes 7 et France 3,
- une journée sécurité motard,
- un projet d'accueil des familles par les forces de l'ordre après un accident,
- diverses journées sécurité routière : pour 30 détenus au Centre de détention de Nantes, au Centre de rééducation de Terre-Neuve à Chauvé, au lycée du Sacré-Cœur à St-Herblain, à la réunion des référents communaux de sécurité routière, ... ■



Passerelle du Clos Torreau.

Morbihan

Jacques Robin

Le festival de théâtre d'enfants sur le thème de la sécurité routière « le Cri d'Anastase » sera reconduit en 2007 (29, 30 novembre et 1^{er} décembre). Il sera organisé comme en 2006 par la Ligue contre la violence routière du Morbihan et l'Institut national pour la sécurité des enfants. Le festival aura lieu conjointement à Rennes (35) et à Mauron (56) et sera ouvert cette année aux troupes de tous les départements français qui désirent venir y présenter une pièce de théâtre jouée par les enfants : soit des troupes formées pour l'occasion par une école ou un collège, soit des troupes existantes au sein d'associations. Il est possible

d'accueillir 20 à 25 troupes.

Inscriptions (si possible avant le 20 juin) à : anastase@wanadoo.fr ■

Rhône

Michèle Gonon

Les actions de la Ligue durant le dernier trimestre 2006 ont été :

- tenue d'un stand à la mairie de Villeurbanne avec la DRE : présentation des dispositifs de retenue pour enfants,
- tenue d'un stand durant la journée sécurité routière organisée le 21 octobre par la Préfecture et le Grand Lyon
- formation aux premiers secours durant la journée de formation au permis de conduire organisée par la jeune Chambre Économique,
- fourniture de documentation à diverses associations, auto-écoles, etc,
- envoi de numéros de Pondération à des magistrats, des élus, des organismes divers.

Par ailleurs, au cours du journal régional de France 3 du 7 février dernier, Michèle Gonon a été interrogée sur les raisons des mauvais résultats de décembre 2006 et janvier 2007.

« Les raisons, il y en a plusieurs, la première : possibilité d'amnistie, deuxième raison, à mon sens : la campagne de presse qui a informé les citoyens que 40 % environ des P.V. n'étaient pas suivis par rapport aux radars automatisés ; en fait un peu plus de 50 % aboutissent ; donc si je fais une infraction, et que j'aie un peu de chance, je vais passer au travers ». ■

Seine-Saint-Denis

Philippe Laville

Le 12 février 2007, à la demande d'un professeur du lycée horticole de Vaujours, Philippe Laville est venu présenter l'accidentologie des jeunes à 25 élèves de ce lycée.

Caractéristiques des accidents de jeunes : sortie de boîte, la nuit, la fatigue, l'alcool, la vitesse pour épater les copains-copines. Lecture du témoignage d'une jeune femme accidentée. Projection du film tourné par les pompiers de l'Essonne sur les lieux mêmes de divers accidents. L'émotion était sensible durant la lecture du témoignage et la projection du film. ■

Une vie pour une passerelle ?

Jeanne avait 4 ans.

Accompagnée de sa nourrice et du fils de celle-ci, elle se rendait de Clamart au centre commercial Usine-Center, empruntant un itinéraire sans trottoir ni protection puisqu'interdit aux piétons : deux bretelles de sorties de nationales à grand trafic traversent ce cheminement construit au fil du temps pour éviter un grand détour, tant pour les salariés se rendant au travail que pour les clients attirés par les enseignes.

Depuis presque vingt ans, bien des frayeurs partagées entre piétons et automobilistes, des pétitions signées mais aucun accident très grave.

Ces voies de circulation dépendent de l'État. Les communes concernées Bièvre (Essonne), Clamart (Hauts-de-Seine), Vélizy (Yvelines) ne peuvent réaliser aucun aménagement de sécurité. Une passerelle d'accès, prévue dans le cahier des charges, était liée à l'autorisation d'ouverture du centre commercial mais suite à la faillite du promoteur, cette obligation est tombée dans l'oubli. Le Préfet de l'époque a donné, en 1988, son accord pour l'ouverture.

Et le 2 janvier 2007, le drame.

Jeanne a été tuée sur l'accotement, la nourrice très gravement blessée.

Dès le 5 janvier, 150 000 € ont été débloqués par le ministère des Transports pour lancer une étude sur la construction d'une passerelle définitive d'ici 2009.

En attendant, avant fin mai, une passerelle provisoire va être mise en place.

Le 13 janvier, plus de 600 personnes, fleur blanche à la main, ont manifesté dans la dignité et le recueillement au cours d'une



600 personnes ont participé à la marche silencieuse du 13 janvier 2007.

marche silencieuse où Alain Argenson, président de l'association des Hauts-de-Seine et Odile Van Hée représentaient la Ligue.

Faut-il être confronté à un imbroglio juridique : trois départements, trois préfets, l'État pour que rien ne se fasse ?

Faut-il la mort d'une enfant pour qu'une situation bloquée depuis presque vingt ans trouve enfin une issue ?

Je pense à cette petite fille dont la mort inacceptable parce qu'évitable va débloquent une situation ubuesque.

Je pense à ces deux familles bouleversées et traumatisées à jamais, l'une par cette absence avec laquelle il faut vivre, l'autre par cette angoisse d'une survie dont on ne connaît pas l'avenir. ■

Odile Van Hée

Manon

C'est notre second Noël sans toi qui nous as quittés le 24 octobre, victime toi aussi de l'insécurité de la route Pau-Langon.

Plus rien ne sera jamais comme avant.

« Comment pourrait-on oublier ne serait-ce qu'un jour un si bel ange ».

En cette période de fêtes, nous avons une pensée émue pour tous ces amis et inconnus, qui, comme nous, pleurent leur enfant. ■

Véronique Richard
André Berrotte

Courrier d'une lectrice

Une lectrice de Pondération a interpellé la Ligue sur la protection des enfants transportés sur les deux-roues, nous publions son courrier et des passages de l'article du Monde abordant ce sujet.

(...) Comment se fait-il que les textes soient tellement exigeants pour les enfants dans les voitures et qu'il n'y ait rien pour encourager la protection des petits à scooter ou moto ? Ce sont pourtant des modes de transport autrement plus dangereux. L'article du *Monde* l'explique fort bien. Et le fait même qu'il y ait un article à ce sujet montre que le cas que je connais n'est pas isolé. Donc qu'il est peut-être utile d'attirer votre attention avant qu'il ne soit trop tard.

Votre poids auprès des pouvoirs publics vous donne-t-il quelques chances de faire remonter le

problème pour, si possible, que soit interdit, d'une façon ou d'une autre, ce genre de transport pour des enfants de moins de X kg ou moins de tel âge ? À moins que vous-même ne trouviez pas absurde et dangereux ce mode de transport pour tout-petits ? Ce qui me paraîtrait surprenant ! (...) ■

Les enfants sont mal protégés sur les deux-roues

« En ville, le scooter, la moto ou le vélo sont devenus la providence de certains parents pressés. Finie l'angoisse des embouteillages le matin. On prend le petit en passager et on le dépose à l'école avant de filer au travail.

Le problème – et il est de taille – est que les règles élémentaires de sécurité ne sont pas toujours respectées. On peut régulièrement voir des adultes inconscients installer des enfants en bas âge derrière eux ou équiper leur progéniture de façon sommaire, voire fantaisiste. Un casque trop grand, des pieds ballants, des mains nues, des vêtements légers sont à l'origine de graves blessures en cas d'accident. Surtout lorsque l'enfant est transporté à scooter ou à moto.

«À Paris, je vois des choses vraiment incroyables, presque criminelles, s'indigne Patrick Pelloux, président de l'Association des médecins urgentistes hospitaliers. Parfois, le parent conducteur est parfaitement équipé, avec tout l'attirail du motard, alors que, derrière lui, le gamin porte un simple casque pour vélo. Un été, j'ai même aperçu une femme à scooter transportant un gamin en maillot de bain et casque en plastique...»

Équiper sérieusement l'enfant transporté est une règle de base trop fréquemment ignorée. Le matériel adapté existe pourtant,

avec des casques intégraux adapté aux petites têtes, des mini-blousons de cuir avec coques protectrices, des pantalons et des gants résistant à l'abrasion. Mais certains parents hésitent à investir dans du matériel, qui, croissance de l'enfant oblige, sera obsolète quelques mois plus tard. En Allemagne, la loi oblige tous les passagers d'un deux-roues motorisé à porter blouson protecteur et pantalon de cuir.

Si l'on voit trop souvent des enfants sans casque à l'arrière d'un vélo – ce qui est évidemment dangereux –, que dire de ceux installés en été en short, sans sandales et sans gants sur un scooter ou une moto... Sachant que même un jean explose littéralement lors d'une chute à 60 km/h, les risques encourus sont considérables. Quelques parents considèrent, à tort, que l'on peut asseoir un enfant de moins de cinq ans dans un siège pourvu d'un petit dossier en plastique, avec des sangles et des étriers en plastique. Une solution que les spécialistes déconseillent formellement. En cas d'accident, l'enfant risque de rester coincé, ce qui est pire que d'être éjecté.

Paradoxalement, aucun texte de loi n'interdit de transporter un enfant de moins de cinq ans à scooter ou

à moto. L'article R. 431-11 du code de la route stipule simplement que l'enfant de moins de cinq ans doit être assis sur un siège conçu à cet effet et muni d'un système de fixation adéquat. *“Transporter un enfant de moins de 12 ans à moto est déraisonnable. En-dessous de sept/ huit ans, c'est idiot et dangereux”*, résume un anesthésiste de l'hôpital Necker.

En effet, la tête d'un enfant est disproportionnée par rapport au reste du corps et son cou est à peine assez musclé pour supporter le poids d'un casque. En cas de chute, sur 100 traumatismes graves, de 85 à 90 sont d'ordres crâniens chez l'enfant, contre 45 chez l'adulte. En outre, font remarquer les médecins, un enfant de moins de 10 ans n'a pas encore acquis les notions de danger et d'équilibre. Il lui est à la fois difficile d'assurer son propre équilibre et de ceinturer fermement le pilote d'une moto ou d'un scooter. Si les accidents mortels concernant des enfants passagers de deux-roues sont rares, les blessures sont souvent graves : brûlures, lésions de la moelle, traumatismes crâniens... » ■

Alain Constant
Le Monde – 9 février 2007

Brève

En 2005, les hommes représentaient 73 % des dossiers de retrait de points, contre 27 % pour les femmes.

Les infractions masculines sont souvent plus graves : en 2005, 95 % des 54 242 permis de conduire invalidés à cause de la perte de tous les points appartenaient à des hommes.

Si les hommes se conduisaient sur la route comme les femmes, on peut estimer que le nombre de morts sur les routes chuterait en dessous de 3 000, contre 5 543 décès en 2005 (décès à 30 jours).

□ Rochelle Sobel, une femme dont l'histoire nous est familière

Aux États-Unis, cette militante a une façon d'agir qui rappelle celle de la Ligue contre la violence routière



Rochelle Sobel



Aron Sobel

Certains d'entre-nous ont été sollicités pour répondre à un long questionnaire concernant l'accident dont nous avons, ou un membre de notre famille, été victimes. Ce questionnaire était destiné à enrichir un document publié avec l'aide de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), afin que la sécurité routière ne soit pas qu'une avalanche de chiffres, et que chacun comprenne le sens de ce combat.

À l'origine de ce recueil d'informations dans le monde entier, une femme, Rochelle Sobel, qui a pris contact avec nous. Cette Américaine a reçu, en mai 1995, un appel téléphonique l'informant que son fils de 25 ans, Aron, venait de mourir en Turquie, dans un accident de bus. Le jeune homme allait deux semaines plus tard obtenir son diplôme de médecin. Le chauffeur du bus avait conduit trop longtemps, afin de prendre autant de passagers que possible en cette période de vacances. Roulant trop vite, il est tombé dans un ravin à la sortie d'un tunnel, faisant perdre la vie à 23 personnes, dont Aron et lui-même.

Deux semaines après la mort de son fils, Rochelle Sobel prenait contact avec l'ambassadeur des États-Unis à Ankara, afin de savoir combien

d'Américains trouvaient, chaque année, la mort dans des accidents de la route en Turquie. « *Nous n'en savons rien, lui a répondu le diplomate. Mais nous devrions le savoir, et agir. Pas seulement en Turquie, mais dans le monde entier. Pour honorer la mémoire de votre fils.* »

Ainsi Rochelle Sobel a-t-elle accompli le premier pas dans une démarche qui la conduirait à œuvrer, depuis maintenant 12 ans, en faveur de la sécurité routière mondiale. Cette démarche, nous sommes nombreux à l'avoir accomplie, à la Ligue contre la violence routière : on découvre une chose, on en cherche une autre, et peu à peu, on devient un militant actif.

Aiguillonnée par le souvenir de son fils, qui s'était dirigé vers la médecine pour sauver des vies, Rochelle a fait comme beaucoup : elle a voulu donner un avenir à son enfant, en poursuivant l'œuvre qu'il avait amorcée, alors que la situation ordinaire voudrait que ce soit nos enfants qui, à leur façon, poursuivent notre œuvre.

Ce qui est très réconfortant dans l'histoire de Rochelle Sobel, et qui évoque en profondeur le travail de la Ligue, c'est qu'elle est venue en Turquie non pas pour accuser les Turcs de laisser tous ces accidents arriver sur leurs routes, mais pour explorer avec eux les moyens d'améliorer les choses. Ainsi, devant cette attitude constructive, le gouvernement turc a-t-il pu se montrer réactif et coopérant.

« Un monde, une route », c'est la devise de l'association fondée par Rochelle Sobel, l'ASIRT (si vous lisez l'anglais, vous pouvez consulter son site, www.asirt.org). Comme vous le verrez, les analyses de l'accidentologie à travers le monde ne sont pas toujours celles auxquelles adhère la Ligue, mais l'esprit est rigoureusement le même. C'est l'esprit qui conduit notre présidente, Chantal Perrichon, à s'exprimer à l'étranger, dans des symposiums qui ne sont plus réservés aux techniciens des pays développés, mais sont organisés par des pays en développement, où les accidents de la route sont en hausse rapide, et qui sollicitent des personnalités dotées d'une grande expérience de l'engagement personnel contre la violence routière.

Cette émergence de la conscience d'un danger omniprésent, cette volonté de se connaître les uns les autres et d'agir ensemble au-delà des frontières, cette conviction que les bonnes pratiques doivent se répandre, la Ligue contre la violence routière l'a toujours partagée. Merci donc à ceux d'entre-vous qui ont répondu au douloureux questionnaire que nous leur avons transmis, et par-dessus l'Atlantique, nous adressons un grand salut à Rochelle Sobel. ■

Geneviève Jurgensen

Plafonnement des vitesses maximales autorisées des poids lourds

Sécurité routière, 03 janvier 2007

Plafonnement des vitesses maximales autorisées des poids lourds de moins de 12 tonnes à 90 km/h et des véhicules de transport en commun de moins de 10 tonnes à 100 km/h

Le décret n° 2006-1812 du 23 décembre 2006, publié au journal officiel du 31 décembre 2006 plafonne les vitesses maximales autorisées des véhicules de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge (PTAC) de plus de 3,5 tonnes et jusqu'à 12 tonnes à 90 km/h et celles des véhicules de transport en commun d'un PTAC jusqu'à 10 tonnes à 100 km/h.

Les deux directives communautaires transposées en droit français par décret du 25 février 2005 ont étendu aux véhicules de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge (PTAC) de plus de 3,5 tonnes et jusqu'à 12 tonnes et aux véhicules de transport en commun d'un PTAC jusqu'à 10 tonnes, mis en circulation pour la première fois depuis le 1^{er} octobre 2001, l'obligation de s'équiper d'un limiteur de vitesse réglé à 90 km/h pour les premiers et à 100 km/h pour les seconds. Cette obligation est effective depuis le 1^{er} janvier 2007.

« L'instit » remet les permis piétons aux écoliers

Le Courrier de Mantes, 07 février 2007, Adélaïde Haslé

Vendredi, les élèves de CM1 ont reçu des mains des gendarmes et du comédien Gérard Klein, leur tout premier permis... de circuler à pied.

Les chiffres font froid dans le dos. Chaque année, près de cinquante enfants piétons sont tués dans la rue et 400 sont gravement blessés. Un accident sur deux a lieu sur le trajet domicile/école et dans un cas sur quatre l'enfant est responsable de l'accident. C'est pour éviter ces drames et dans le cadre de la prévention routière que la gendarmerie nationale délivre, depuis 2005, le permis piéton aux enfants.

Le permis piéton n'est pas une disposition réglementaire, mais s'intègre naturellement dans le continuum éducatif déployé par la sécurité routière en partenariat avec l'Éducation nationale.

C'est Gérard Klein, alias « l'instit » qui a remis les permis à tous les enfants, vendredi dans l'enceinte de l'école primaire. « Petit, je venais à l'école à pied et il n'y avait pas de trottoir. Il fallait être très vigilant. Avec ce permis, vous savez ce qu'il faut faire pour être prudent », explique-t-il aux enfants. Le maire, Jean-Marie Tétart a ajouté que venir à l'école à pied est « le moyen le plus agréable et le plus écologique ».

« Le Guide des accidentés »

Le Parisien, jeudi 22 février 2007, A. Ba.

Jehanne Collard et Romy Lafond sont des avocates spécialisées dans le dialogue avec les victimes d'accidents et travaillent depuis des années avec les médias et les associations pour la prévention des risques. Elles viennent de publier un livre, « Victimes, défendez-vous. Le Guide des accidentés », dont l'ambition est de guider les personnes ayant subi un accident quel qu'il soit (domestique, professionnel, d'avion, de train, de voiture...) dans leurs droits et les procédures à suivre.

Le premier chapitre, consacré aux victimes de la route (5 000 morts et plus de 100 000 blessés en moyenne sur les deux dernières années), permet ainsi de connaître les pièges à éviter et les démarches à effectuer pour se sortir des méandres des assureurs et des lenteurs judiciaires.

Sécurité Routière : sensibiliser via l'entreprise

Perben implique tout le monde (AutoNews – 05/03/2007)

Le ministre des Transports Dominique Perben a signé vendredi à Lyon une « charte de partenariat » avec la société agrochimique Bayer CropScience. Il a souhaité associer davantage les entreprises aux efforts de sécurité routière en France en déclarant notamment : « Les accidents de la route représentent 55 % des accidents du travail et sont la première cause de décès au travail. Pour faire baisser ces chiffres, il faut s'appuyer sur les efforts des entreprises », a encore déclaré à la presse M. Perben. Selon le ministère, 607 personnes ont été tuées en 2004 lors d'une mission professionnelle ou lors d'un trajet entre le domicile et le lieu de travail.

La loi relative à la prévention de la délinquance 2007 publiée au JO

Prévention routière, 07/03/2007

La Loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance a été publiée aujourd'hui au Journal Officiel. Elle comprend un certain nombre de mesures qui concernent le permis de conduire :

– À partir du 1^{er} janvier 2008, les jeunes conducteurs acquerront automatiquement 2 points par an sur 3 ans (au lieu de 6 en une seule fois au terme de la troisième année) et 3 points par an sur 2 ans pour les conducteurs ayant effectué la conduite accompagnée, à condition qu'ils ne commettent aucune infraction entraînant un retrait de points pendant cette période.

– À compter du 1^{er} janvier 2007, en cas de commission d'une infraction ayant entraîné le retrait d'1 point, ce point sera réattribué au terme du délai d'1 an, à condition de ne commettre aucune infraction entraînant un retrait de point pendant cette période. (Cette mesure concerne les infractions commises depuis le 1^{er} janvier 2007 et les

infractions antérieures qui n'ont pas encore fait l'objet d'une décision définitive.)

– Les conducteurs faisant l'objet d'une invalidation du permis de conduire pour perte totale de points pourront entamer leurs démarches administratives dès le 1^{er} mois suivant l'invalidation.

– Enfin, le texte prévoit un contrôle accru des organismes qui organisent les stages de sensibilisation à la sécurité routière.

Une convention cadre entre la Sécurité routière et la PEEP pour mieux impliquer les parents dans la culture sécurité routière

Parents plus impliqués dans l'éducation routière (AutoPlus – Lundi 12 mars 2007)

Anne Kerkhove, présidente de la Fédération des Parents d'Elèves de l'Enseignement Public (PEEP), et Cécile Petit, déléguée interministérielle à la Sécurité Routière ont signé vendredi une convention-cadre de partenariat afin de mieux impliquer les parents dans la culture sécurité routière, car « les jeunes paient encore un trop lourd tribut à l'insécurité routière ».

Le document implique une série d'engagements réciproques dans les domaines de l'information, de la communication et de la formation et sera décliné partout où la PEEP est présente (maternelle, école, collèges...).

Outre les parents, le document entend aussi faire insister auprès des écoles et des collèges sur l'importance de l'éducation routière dans l'enseignement, alors que tous les établissements ne font pas passer tous les brevets prévus (attestation à la première éducation de la route, attestation scolaire de sécurité routière...)

La Prévention Routière mobilise les étudiants

AutoPlus, 11 mars 2007

La Prévention Routière s'inquiète de la prolifération des soirées « open bar » proposées par les Bureaux des élèves (BDE), et de la forte présence lors de celles-ci de marques d'alcool. C'est pourquoi, elle vient d'envoyer aux responsables d'établissements ainsi qu'aux responsables des BDE, plus de 10 500 courriers, afin que chaque soirée de ce type organisée, adopte le dispositif « Capitaine de soirée ».

L'association rappelle qu'avec le concours de la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA), elle met gratuitement à la disposition des Bureaux des élèves, des kits « Capitaine de soirée » : soit éthylotests, T-Shirts, bracelets, affiches etc.

On peut se procurer ce matériel auprès de tous les comités départementaux ou passer commande sur le site www.rentrerenvie.fr. Point positif, l'envoi de ce courrier a déjà généré, en un mois, plus de 200 demandes de matériel de la part des bureaux organisateurs. ■

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 : Anne Combiér – 24, rue Général Nerval – 01100 Bellignat (annecombier@voila.fr) – Tél. : 04 74 77 18 50

06 – Alpes-Maritimes : Alain Restelli – Résidence Albert 1^{er} – 204, avenue Pasteur – 06190 Roquebrune Cap Martin – Tél. : 04 92 10 28 26 (alainrestelli@wanadoo.fr) – (lcvr06.new.fr)

07 – Ardèche : Myriam Blanc – 510, route de Jauland – 07130 Soyons – Tél. : 04 75 60 83 99 (myriam.blanc@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 : Laurence Semerdjian-Gaillard – LCVR 13 – 84, rue de Lodi – Les allées de Lodi K2 – 13006 Marseille – Tél. + Fax. : 04 91 50 78 34 (lcvr13@wanadoo.fr)

14 – Calvados : Philippe Vayssette – 12, rue Doyen Barbeau – 14000 Caen – Tél. : 02 31 93 19 34 (philippe@vayssette.com ou lcvr14@laposte.net)

21 – Côte-d'Or : Catherine Pépoz – Ligue Contre la Violence Routière – Maison des Associations – Boîte 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 Châtillon-le-Duc – Tél. : 03 81 58 82 18 (michel.chavigny@wanadoo.fr)

26 – Drôme : Luc Gabrielle – Ligue – 36 B, rue de Biberach – 26000 Valence – Tél. : 04 75 78 49 02 (luc.gabrielle@tele2.fr) – (lcvr26@free.fr)

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 (jacques-thierry@wanadoo.fr)

33 – Gironde : Jean-Marie Vinches – 1, av. de Bretagne – 33600 Pessac – Tél. : 05 56 36 54 64 (lcvr33@free.fr)

34 – Hérault : LCVR 34 – 40, rue Favre de St-Castor – 34080 Montpellier – Tél. : 04 67 10 91 84 – (lcvr.herault@free.fr)

36 – Indre : Patrice Renia – 14, rue Porte Neuve – 36000 Châteauroux (violenceroutiere36@free.fr) (www.violenceroutiere36.free.fr)

37 – Indre-et-Loire : Claudie Foucault – 14, rue Etienne Martineau – 37520 La Riche – Tél. : 06 61 85 09 88 – 02 36 70 02 71 (clfoucault@numericable.fr)

38 – Isère : Aline Chadrin – 6, rue Louise Michel – 38100 Grenoble – Tél. : 04 76 49 48 86 ou 04 76 22 75 25 (Siège départemental)

39 – Jura : Michel Guillemain – 57 Bd. Wilson – 39100 Dôle (michel.guillemain.39@free.fr) – 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 – (violenceroutiere41@free.fr) (violenceroutiere41.monsite.wanadoo.fr)

44 – Loire-Atlantique : Claude Chabot – 17, rue du Capitaine Yves Hervouet – 44300 Nantes – Tél. : 02 40 59 92 82 (violenceroutiere44@wanadoo.fr)

45 – Loiret : Pierre-Louis Valls – LCVR – 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 (jac.robin@wanadoo.fr)

57 – Moselle : Gérard Jager – Maison des Associations – 1, rue du Coetlosquet – 57000 Metz – Tél. (Ligue) : 06 08 84 73 04 – Tél. : 03 87 70 48 52 (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) – (violenceroutiere 5962.free.fr)

61 – Orne : Nathalie Lusseau – 58, rue de la Fée d'Argouges – 61150 Rânes – Tél. : 02 33 39 40 44 (michelle.lusseau@wanadoo.fr)

64 – Pyrénées-Atlantiques : Marie-Thérèse Belia – 11, avenue de Tarbes – 64230 Lescar – Tél. : 05 59 81 05 08 (marielle-belie@laposte.net)

65 – Hautes-Pyrénées : André Abadie – 3, rue Lasपालles – 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

67 – Bas-Rhin – 68 – Haut-Rhin : Gilles Huguet – LCVR Maison des associations – 6, rue d'Ingersheim – 68000 Colmar – Tél. : 03 89 23 64 12 (lcvr.68-67@yahoo.fr)

69 – Rhône : Michèle Gonon – 22, rue Pernon – « Les Tilleuls » – 69004 Lyon – Tél. : 04 78 29 52 65 (lcvr.mg@wanadoo.fr)

72 – Sarthe : Gilbert Allard – 12, rue du 8 Mai 1945 – 72360 Mayet – Tél. : 02 43 46 65 16

73 – Savoie : Gérard Lavaud – LCVR - Maison des associations – 67, rue Saint-François de Sales – 73000 Chambéry – Tél. : 04 79 33 95 58 – (lavaud.gerard@wanadoo.fr)

74 – Haute-Savoie : M. Folliet – Ligue contre la violence routière – 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 : Olivier Gérard-Coester – 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 : Noël Nervegna – Immeuble La Josiane – Avenue Lenoir Sarraire – 83000 Toulon – Tél. : 06 15 38 77 18 (grenauve@aol.com)

84 – Vaucluse : Nadine Bonzi – LCVR 84 – quartier de l'Étang – 84810 Aubignan – Tél. : 04 90 65 01 73 – 06 14 15 97 92 (lcvr84@wanadoo.fr)

91 – Essonne : Philippe Laville – 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 : Jacques Yvroud – 7, rue Alexandre Dumas – 95130 Franconville – Tél. : 06 75 12 48 04 (lcvr95@wanadoo.fr)

Conseil d'administration

Carl Jean-Luc, Chabot Claude, Chaslot Olivier,
Cicurel Francine, Confais Josiane, Dizy Hervé,
Jurgensen Geneviève, Klarsfeld André, Lamant Jean-Yves,
de Larminat Pierre, Laurent Chantal-Marie,
Laville Philippe, Le Jean Daniel, Leverrier Ghislaine,
Leverrier Jean-Marie, Llobères Jean-Claude,
Perrichon Chantal, Pétin Gérard, Robin Jacques,
Van Hée Odile, Vayssette Philippe.

Délégués régionaux pouvant assister au Conseil d'administration avec voix consultative :

Geneviève Fuchs, Philippe Gervot,
Jean-Marie Vinches.

Bureau national

Membre fondateur et porte-parole : Geneviève Jurgensen

Présidente : Chantal Perrichon

Tél. : 01 44 27 52 29 – (secretariat@violenceroutiere.org)

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 – (jean-yves.lamant@centraliens.net)

Trésorier : Daniel Le Jean

Tél. : 01 47 50 88 71 – (daniel.le.jean@libertysurf.fr)

Membres du Bureau :

Francine Cicurel

Philippe Laville (plaville@wanadoo.fr)

Jean-Marie Leverrier (jean-marie.leverrier@wanadoo.fr)

Gérard Pétin (geodepetin@aol.com)

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

Normandie (Aisne – Calvados – Eure – Manche – Oise – Orne – Seine-Maritime – Somme). Tél. : 01 45 32 91 00

(secretariat@violenceroutiere.org)

Ile-de-France (Essonne – Hauts-de-Seine – Seine-et-Marne – Seine-Saint-Denis – Val-de-Marne – Val-d'Oise – Ville de Paris – Yvelines) :

Philippe Laville – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-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 – 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 (françoise.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-Marie Vinches** – 1, avenue de Bretagne – 33600 Pessac – Tél. : 05 56 36 54 64 (lcvr33@free.fr)

Languedoc-Roussillon (Aude – Gard – Hérault – Lozère – Pyrénées-Orientales) : **Odile Arnaud** – Rue Antérieu – 34270 Claret – Tél. : 04 67 59 04 24 – Tél. + 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 Chevillon – 13001 Marseille – Tél. + Fax : 04 91 95 97 17 (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 (jean-yves.lamant@centraliens.net)

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère :

Je renouvelle mon adhésion :

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél. : Profession :

E-mail :

Cotisation et abonnement : 32 €

Cotisation seule : 28 €

Abonnement à Pondération : 10 €

Chèque à libeller à l'ordre de : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**

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, comprend l'abonnement à **PONDÉRATION**
(4 numéros par an) et donne droit à un reçu fiscal.