

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° 75 – janvier – février – mars 2008 – Abonnement annuel : 10 €



Le ballet des passants (Robert Doisneau, 1969)

**On compte sur vous,
mesdames et messieurs les maires !**

Sommaire

Éditorial	3
Moins de 3 000 morts sur les routes de France en 2012 : c'est possible !	5
Mesdames et messieurs les maires : on compte sur vous !	6
Pouvoirs de police et autorités compétentes	8
Conseil Interministériel de Sécurité Routière du 13 février 2008	10
Témoignages	11
En 1954...	12
Humeur	14
Vie des associations départementales	16
Revue de Presse	17
Associations départementales	19
Conseil d'administration, Bureau National Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion	20

Couverture : Le ballet des passants – Robert Doisneau – 1969

La meute, 1969

« Il est dans Paris des espaces maudits. Le passage réservé aux piétons place de la Concorde se trouve sur l'emplacement où, il y a 2 siècles se dressait la guillotine. Aujourd'hui, certaines personnes extrêmement agiles réussissent à échapper à la meute des automobilistes. Pour assister au spectacle en parfait sadique, la terrasse du Ministère de la Marine offre un excellent observatoire. Les autorités navales peuvent accorder une autorisation limitée à une demi-heure. Un marin incorruptible veille à ce que le temps ne soit pas dépassé. »

Robert Doisneau

2008 – Il faut encore beaucoup de circonspection pour traverser les voies autour de la Place de la Concorde... En milieu urbain, encore 69 % des accidents corporels, 20 % des tués dont 400 piétons et 80 cyclistes, 52 % des blessés. Le maire est le témoin de ces drames. Il a aussi de larges pouvoirs et des compétences pour les faire cesser. L'opinion publique n'accepte pas que les élus restent passifs ou invoquent des impossibilités matérielles pour laisser les choses en l'état ou en différer le traitement. Les élections municipales ont souvent été l'occasion pour les candidats de s'engager sur des projets d'aménagements, de circulation, de sécurité des usagers vulnérables, de stationnement, de transport public. **Il faut sans délai passer à l'action.** Mesdames et Messieurs les Maires, la Ligue contre la violence routière sera toujours à vos côtés pour rendre votre ville plus sûre.

La rédaction

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

Rédacteur en chef :
Claude Chabot

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

Saisie et mise en page :
Maria Mériaux

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



4^e palmarès

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 !



Le téléphone sonne. Un journaliste demande un commentaire sur une directive européenne qui vient d'être adoptée par la Commission européenne*. Deux bonnes surprises en un coup de fil : d'une part, cette commission et son président Jacques Barrot existent toujours, et d'autre part, ils viennent enfin d'œuvrer pour que les conducteurs de tous les pays européens conduisent, mais surtout se conduisent bien, quel que soit l'endroit où ils circulent. Faciliter les poursuites transfrontalières, c'est vouloir mettre un terme à l'impunité des chauffards, pour des infractions qui sont la cause de 75 % de tués en Europe : excès de vitesse, alcool au volant, non-port de la ceinture de sécurité et franchissement des feux rouges. Mais prudence, ne nous réjouissons pas trop vite. Le Conseil des ministres de l'UE doit encore se prononcer et le calendrier prévoit une première lecture au Parlement en décembre pour une adoption en... juin 2009 ! Vous avez bien lu. Pas d'erreur de typo dans cette phrase. Puis, si tout va bien (traduction, si le lobby automobile allemand ne peut freiner ou stopper le processus), une année supplémentaire sera nécessaire (au lieu des deux qui étaient demandées) pour transposer les

droits nationaux dans la directive, plus une autre pour créer le réseau électronique *ad hoc* de transmission des données. Et l'on s'étonnera de la désaffection des Européens pour ce qui se passe (?) à Bruxelles. Cinq années de mesures gadgets, de tergiversations et de compromis permanents ne laisseront qu'une seule trace : celle des milliers de morts et de personnes gravement handicapées parce que des politiques ont préféré faire signer une charte**, rajouter un rétro ici ou là, faire la promotion des technologies intelligentes, plutôt que d'oser affronter les vraies questions, celles qui fâchent parfois des partenaires trop puissants. Que la charte de sécurité routière de l'UE soit signée par Pernod-Ricard, Bacardi-Martini (en présence de Michael Schumacher) restera dans l'histoire comme la réactualisation des indulgences du Moyen-âge. Seraient-ce les nouveaux symboles européens pour lutter contre l'alcool et la vitesse au volant ?

L'adoption de la directive pourra peut-être éviter à la commission l'opprobre méritée.

Le parallèle avec la France s'impose. En décembre, le Président de la République fixe un objectif précis à son gouvernement : moins de 3 000 tués sur les routes pour 2012. Après le rendez-vous raté du Grenelle de l'environnement, chacun mise alors sur un Conseil Interministériel à la hauteur de l'annonce. Nous ne commenterons même pas les 47 mesures de ce premier CISR, alignées laborieusement pour masquer l'absence d'une vraie stratégie. Avoir ciblé, à juste titre, les comportements les plus déviants a certes retenu l'attention des médias, mais n'a nullement trompé les experts qui nous prédisent maintenant une stagnation des résultats. Plus préoccupant, les « municipales » viennent de nous rappeler que nous aurons droit à une même paralysie politique dans deux ans pour les...

* « Directive facilitant l'application transfrontière de la législation dans le domaine de la sécurité routière ».

** Charte européenne de la sécurité routière.

« régionales ». Il faudra donc un véritable miracle pour que, dans ce laps de temps, le gouvernement ne subisse pas un échec d'autant plus cuisant que ce sera le premier depuis 4 ans.

Mais que cette absence de gouvernance ne nous paralyse pas pour autant. De nouvelles équipes municipales et cantonales ont été élues, d'autres reconduites dans leurs fonctions. Vous les avez sollicitées, relancées. Vous leur avez arraché des engagements qu'ils devront honorer durant leur mandat. Faites désormais le siège de ces élus pour obtenir localement une vraie politique de sécurité routière, protégeant les plus vulnérables.

Soirée inoubliable avec les militants du Nord-Pas-de-Calais ces derniers jours. Questions et réponses

comme il se doit, mais aussi de l'émotion, beaucoup d'émotion. La distance dans les départements ne favorise pas les rencontres et ce fut une occasion supplémentaire de se connaître, ou de se retrouver. Je souhaite dédier ce numéro de Pondération à Fabio et son ami Lorenzo, âgés de 17 ans, tués sur leur scooter par une personne qui non seulement avait bu, mais conduisait sans permis, puis avait pris la fuite après l'accident et incendié la voiture pour effacer les traces. Les années ont passé mais leurs parents nous ont rejoints pour tenter d'enrayer toute cette violence.

Chantal Perrichon
Présidente de la Ligue contre la violence routière

L'assemblée générale de la Ligue contre la violence routière est prévue les **14 et 15 juin 2008** au Fiap Jean-Monnet - 30, rue Cabanis - 75014 PARIS

Pour Laurie

« Nous ne connaissons pas Laurie. Nous avons seulement pu voir sa photo dans la presse : la clarté de son regard et son sourire à la vie. Un matin, sur le chemin de son lycée, une voiture a surgi. Laurie aurait eu 16 ans dans un mois. Nous ne connaissons pas non plus ses parents, ni son frère, mais nous voulons simplement dire à tous ses proches qu'ils ne sont pas seuls dans leur chagrin. Nous sommes indignés, bouleversés quand un chauffard brise une vie. Partout en France, les bénévoles de la Ligue contre la violence routière sont mobilisés pour prévenir le comportement délinquant de certains automobilistes. Lorsque hélas le drame se produit, ils sont blessés et ne peuvent que condamner vigoureusement le peu de conscience et de respect de **l'autre** et de la **vie**. »



Paul Meyer
Délégation régionale Midi-Pyrénées

Laurie, se rendant à son lycée le 15 janvier a été tuée par un chauffard qui s'est ensuite enfui. Dans une lettre ouverte adressée au Ministre de l'Éducation Nationale Xavier Darcos et publiée dans la Nouvelle République des Pyrénées le 8 février, le père de Laurie suggère la mise en place d'une « réglementation imposant des aménagements rendant impossible la circulation des véhicules à une vitesse excessive à proximité des écoles, des abribus ... ».

Moins de 3 000 morts sur les routes de France en 2012 ! C'est possible !

Entre 2001 et 2006, le nombre des tués sur les routes de France a baissé de 45 %. Ce sont ainsi plus de 3 500 vies qui sont sauvées par an sans compter les nombreux blessés épargnés, et une économie annuelle de 7 milliards d'euros pour la collectivité nationale. Ce résultat remarquable est dû à la décision, prise au plus haut niveau de l'État en juillet 2002, de faire de la sécurité routière une priorité nationale. Cette décision, correctement relayée par les médias, a conduit les Pouvoirs Publics à mener une politique résolue en vue de faire respecter la loi sur la route. La mise en œuvre de cette politique s'est traduite tout particulièrement par la mise en place, dès octobre 2003, du système de « contrôle-sanction automatisé » des excès de vitesse, par un meilleur ciblage des contrôles d'alcoolémie, et par la fin des « indulgences », l'excès de vitesse et l'excès d'alcool ayant depuis longtemps été identifiés comme étant les deux causes principales d'accident grave (en 2006, l'excès d'alcool est encore responsable de 1 200 morts, l'excès de vitesse de 950).

Réduire encore fortement le nombre des tués (4 621 en 2007) d'ici à 2012, est un objectif accessible. Il exige le renforcement de la politique engagée en 2002. L'objectif de moins de 3000 tués en 2012 mettrait notre pays au niveau des meilleurs de la classe européenne. Pour l'atteindre, il nous paraît nécessaire d'amplifier la politique de sécurité routière dans le cadre d'un plan cohérent, diversifié et déterminé de prévention.

C'est pourquoi la Ligue contre la violence routière propose un ensemble de mesures concernant tous les facteurs qui peuvent intervenir dans la survenance ou la gravité d'un accident. Ces mesures concernent les usagers (pour une amélioration durable

de leur comportement), les infrastructures routières (pour qu'elles soient mieux adaptées aux capacités des usagers), les véhicules enfin (pour que leurs performances soient compatibles avec le respect du code de la route). Pour des raisons pratiques, ces mesures seront étalées dans le temps, mais les Pouvoirs publics doivent se donner comme objectif de les mettre en œuvre dans les cinq années à venir.

Mesures en direction des usagers : pour une amélioration durable des comportements :

- Une communication forte pour informer et sensibiliser, expliquer les mesures prises.
- Renforcement du continuum éducatif depuis l'école élémentaire.
- Meilleure prise en compte de tous les aspects de la sécurité routière dans la formation dispensée aux enseignants de la conduite, aux inspecteurs du permis de conduire, aux forces de l'ordre et aux magistrats.
- Amélioration de la préparation au permis de conduire.
- D'une manière générale, renforcement de tous les contrôles : vitesse, alcool, portable au volant. Pour une prévention efficace, la forte probabilité d'être contrôlé prime sur le niveau de la sanction.
- Poursuite du programme « contrôle-sanction automatisé » en privilégiant le réseau départemental, en positionnant les radars de façon à « flasher » les véhicules en éloignement afin de contrôler tous les véhicules y compris les motos, accroissement du nombre de radars embarqués, mise en place de radars leurres inactifs.
- Interdiction aux alcooliers de sponsoriser des soirées jeunes.

- Obligation pour les conducteurs contrôlés à 0,8 g/l ou plus, d'installer un éthylotest anti-démarrage sur leur véhicule ; multiplication des contrôles d'alcoolémie bien ciblés ; application renforcée de la loi Évin interdisant la publicité des boissons alcoolisées.

Mesures en direction des infrastructures : pour des routes qui évitent les erreurs et pardonnent les fautes

- Meilleure diffusion, à tous les gestionnaires de voiries, de guides d'aménagements sécuritaires adaptés à chaque réseau.
- Mise en vigueur du Code de la Rue en cours d'élaboration, avec incitation des maires à instaurer des « zones de rencontre » là où la fréquentation des piétons est importante.
- Meilleure prise en compte des vitesses maximales autorisées et plus particulièrement sur les routes étroites.
- Réduction de 10 km/h de la vitesse maximum autorisée sur les voies autorisées aujourd'hui à 130, 110 et 90 km/h. (conformément aux propositions émises lors du Grenelle de l'environnement).
- Suppression des zones accidentogènes et mise en œuvre de mesures appropriées.

Mesures en direction des véhicules : pour des véhicules compatibles avec les exigences du Code de la route

- Interdiction de la publicité pour les véhicules dégageant actuellement plus de 140 g de CO₂ par km parcouru, et démarches en vue de l'interdiction, à terme, de ces véhicules.
- Limitation, à la construction, de la vitesse à 130 km/h pour les véhicules de plus de 2 tonnes et à terme pour tous les véhicules.
- Obligation d'équiper progressivement tous les véhicules (motos comprises) d'une « boîte noire » accidentologique, véritable témoin embarqué des événements entourant directement un accident.
- Obligation d'équiper les véhicules neufs de feux dédiés.
- Neutralisation du téléphone kit main libre lors de la conduite.
- Installation en série de l'ESP pour tous les véhicules. ■



□ Mesdames et messieurs les maires : on compte sur vous !

À l'occasion des élections municipales, les associations départementales de la Ligue ont adressé à la plupart des candidats têtes de listes une lettre les engageant à prendre en compte au cours de leur mandat les nombreux problèmes de sécurité posés par la cohabitation de tous les usagers dans la cité. Nous n'avons pas encore compté les réponses à ce courrier, mais leur nombre important tend à montrer que la prise de conscience est réelle dans les équipes municipales. Ci-dessous, les 5 catégories de mesures à mettre en œuvre pour améliorer la sécurité routière, mesures sur lesquelles nous demandions aux candidats de s'engager formellement.

Quelques citations dans les demandes des habitants...

- ✓ Sécuriser les abords des écoles.
- ✓ Développer la vitesse maximum 30 (zones ou limitations) dans la ville.
- ✓ Faire plus de pistes et de bonnes continuités cyclables.
- ✓ Faire des bandes cyclables plus sûres, respecter les largeurs préconisées.
- ✓ Améliorer le transport scolaire, sécuriser les points d'attente.
- ✓ Réaliser des itinéraires hors des villes pour les poids lourds.
- ✓ Réduire la vitesse des véhicules.
- ✓ Sécuriser les entrées d'agglomération.
- ✓ Réaliser plus de cheminements piétonniers.
- ✓ Mieux protéger les piétons.
- ✓ Régler les feux de manière à respecter tous les piétons, quelle que soit leur mobilité.
- ✓ Penser à tous les usagers dont les aptitudes (perception, motricité...) sont diminuées.
- ✓ Sécuriser le franchissement des boulevards fortement circulés.
- ✓ Améliorer la signalisation des rues.
- ✓ Améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
- ✓ Sanctionner plus souvent le stationnement sur les trottoirs.
- ✓ Élargir les trottoirs (au besoin en réduisant les voies de circulation).
- ✓ Réduire au minimum la circulation des voitures dans les rues de ville.
- ✓ Développer et améliorer les transports publics.
- (...)

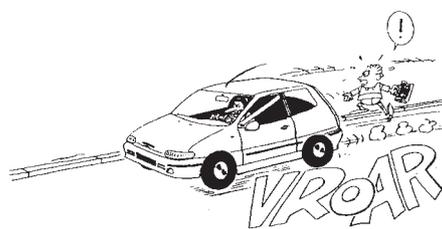
Sécuriser la ville et ses abords

1. Faire respecter le code de la route au moyen de contrôles

Il s'agit de faire respecter les limites de vitesse, les interdictions de stationner (tout particulièrement celles qui correspondent à un danger, obstacle au cheminement des piétons, obstacle à la visibilité), l'obligation du céder le passage aux piétons qui traversent, enfin la limite de l'alcoolémie tout particulièrement dans le cas où une discothèque ou tout établissement similaire est implanté sur le territoire de la commune.

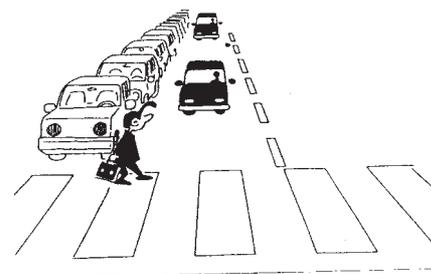
Le maire peut faire appel à la police municipale s'il en existe une, à la police nationale ou à la gendarmerie en signalant les heures et les lieux où la transgression des règles de sécurité lui paraissent les plus fréquentes et les plus dangereuses.

Il peut également doter ces forces de l'ordre, si elles n'en ont pas déjà, des moyens nécessaires à ces contrôles, radars portatifs et éthylomètres, dont le coût reste en général modeste comparé aux budgets municipaux.

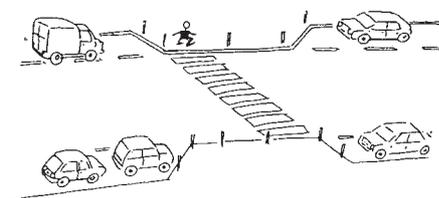


2. Sensibiliser la population

Il s'agit de sensibiliser la population à la sécurité routière par des informations fréquentes et persévérantes dans la presse locale, dans les bulletins municipaux, sur les panneaux municipaux d'affichage ; par l'organisation de manifestations diverses,



notamment à l'occasion de la semaine annuelle de sécurité routière (2^e quinzaine d'octobre) ; par des contacts avec les enseignants du primaire notamment et les parents d'élèves pour identifier les dangers que peut présenter la voirie aux abords des écoles.

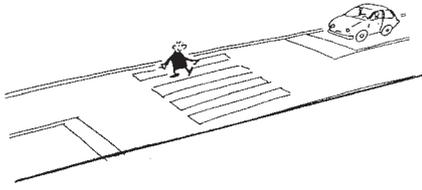


3. Sécuriser la voirie

Il s'agit de réaliser des aménagements de la voirie qui incitent, voire obligent, à rouler prudemment et qui sécurisent les cheminements des piétons et des cyclistes. Le maire n'a pouvoir que sur la voirie communale, mais il est bien placé pour intervenir auprès du Conseil Général pour ce qui concerne la voirie départementale.

Les dispositifs sont nombreux, ils ont l'inconvénient d'avoir un coût non négligeable, ce qui oblige à établir une programmation. Ils sont parfois à objectif multiple : réduire la vitesse et sécuriser le cheminement des piétons.

On citera, mais la liste n'est pas exhaustive :



- Instauration de zones 30, en priorité dans les zones à forte fréquentation de piétons et aux abords des écoles.
- Chicane, écluse, plateau surélevé, cousins berlinois, îlot central, avancées de trottoir encadrant un passage piéton, trait de peinture 5 m en amont d'un passage piéton, sont les dispositifs habituels, plus ou moins coûteux, pour réduire la vitesse des véhicules et sécuriser les cheminements des piétons.
- Barrières de protection sur trottoirs. Dans le cas de voirie étroite, potelets anti-stationnement (plutôt que blocs de béton au sol) qui sont des éléments de sécurisation des piétons.
- Bande centrale colorée ou pavée bombée, balises centrales en plastique, îlot central, sont là pour manifester que l'on passe d'une zone rurale à une zone urbaine.
- Réalisation d'un réseau cyclable là où c'est possible.
- Plaques de rue visibles et lisibles (la recherche d'une rue détourne l'attention et de ce fait peut être cause d'accident).

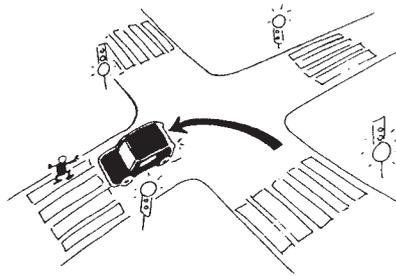
4. Favoriser les transports collectifs

Le but est de réduire le trafic automobile et par là le risque d'accident. Accroître les fréquences, prolonger les services dans la soirée sont les éléments clés d'une telle politique, ainsi bien entendu que soustraire les bus aux embouteillages par le moyen de couloirs réservés et de priorités aux carrefours à feux.



5. Analyser les accidents

L'analyse des accidents survenus sur le territoire de la commune est un moyen d'affiner la connaissance de la dangerosité de la voirie qui dessert le territoire communal. ■



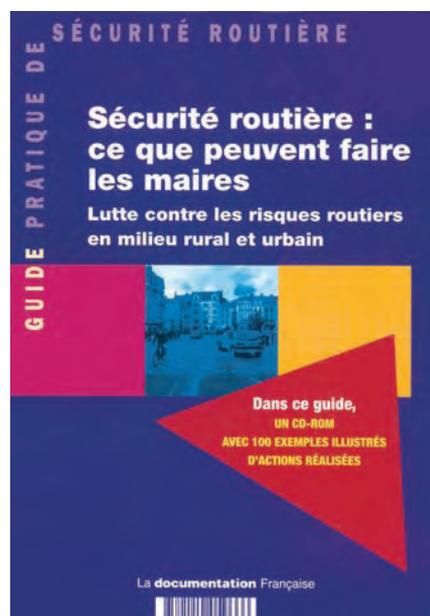
Riverains : se faire entendre dans les Conseils de quartier

Les Conseils de quartier ont été institués par la Loi du 27 février 2002 (1) relative à la démocratie de proximité. De nombreuses communes s'en étaient dotées avant ce texte sous des appellations diverses, mais depuis cette date, ils sont devenus obligatoires dans les communes de plus de 80 000 habitants et facultatifs dans celles entre 20 000 et 80 000. C'est le Conseil municipal qui définit le périmètre des quartiers ainsi que leur composition et leur fonctionnement. Le Conseil de quartier s'occupe principalement des questions relevant de la politique de la ville et n'a pas de pouvoir de décision. Le Maire peut le consulter sur des décisions concernant le quartier, et peut donner aux Conseils une audience plus ou moins importante. Il appartient aux habitants de se faire entendre sur ce point, car une grande latitude est laissée aux élus dans la prise en compte des demandes. Une des plus grandes difficultés pour les habitants est d'être suffisamment et en temps raisonnable informés des projets et de leur impact sur la vie quotidienne avant qu'ils soient validés par les Conseils Municipaux.

Habitat, vie sociale, locaux associatifs, espaces verts, circulation sont des chapitres de la vie municipale qui peuvent être inscrits à l'ordre du jour des réunions. Des groupes spécialisés peuvent être créés. C'est ainsi que pour la sécurisation des abords d'école, les bandes ou pistes cyclables, les passages-piétons, et nombre de sujets de proximité, les habitants, témoins permanents de la vie du quartier, sont le plus souvent en situation d'apporter des remarques pertinentes aux services municipaux et aux élus, moins en « prise directe ».

Le rôle des maires et particulièrement des élus correspondants sécurité routière est primordial, quelle que soit la taille de la commune. Ils trouveront dans ce Guide pratique de nombreux outils, démarches, textes, partenaires, réseaux et associations qui peuvent les aider dans leur mission contre l'insécurité routière. Un CD joint permet de visualiser de nombreuses situations et principes d'aménagements. Plusieurs partenaires y ont collaboré : Certu, Prévention Routière, Association des Maires de France, Sécurité routière.

Disponible à La Documentation française : www.ladocumentationfrancaise.fr



(1) J.O. du 28-2-2002 – Loi 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, titre 1er, chapitre 1er, participation des habitants à la vie locale.

□ Pouvoirs de police et autorités compétentes

(Source DDE)

Lorsqu'ils s'impliquent dans les problèmes d'aménagements (le plus souvent à la demande de riverains ou d'usagers), les militants de la Ligue doivent pouvoir identifier les compétences et attributions des différents gestionnaires de la voirie. Ci-dessous, quelques éléments pour s'y retrouver dans le maquis administratif...

Voirie communale (non classée à grande circulation)

	En agglomération	Hors agglomération
Police de la circulation	Maire	Maire
Barrières de dégel	Maire	Maire
Passage des ponts	Maire	Maire
Priorités (VC /VC)	Maire (1)	Maire
Feux (VC/VC)	Maire (1)	Maire
Relèvement seuils de vitesse	Maire et avis Police ou Gendarmerie	
Restriction de vitesse	Maire et avis Police ou Gendarmerie	Maire
Limites d'agglomération	Maire	
Aires piétonnes	Maire	



NB : Il y a très peu de voies communales classées à grande circulation.

Routes départementales, en agglomération



	Non classées grande circulation	Classées à grande circulation
Police de la circulation	Maire (1)	Maire (5)
Barrières de dégel	Conseil Général	Conseil Général
Passage des ponts	Conseil Général (2)	Préfet (3) (2)
Priorités (RD/RD, RD/VC)	Maire (3), (1)	Préfet (6)
Feux (RD/RD, RD/VC)	Maire (3), (1)	Maire
Relèvement seuils de vitesse	Maire, avis Police ou Gendarmerie (3)	Préfet (4), avis DDE, Police-Gendarmerie
Restriction de vitesse	Maire, avis Police ou Gendarmerie (3)	Préfet (4), avis DDE, Police-Gendarmerie
Limites d'agglomération	Maire	Maire
Aires piétonnes	Maire	

Routes départementales, hors agglomération

	Non classées grande circulation	Classées à grande circulation
Police de la circulation	Conseil Général	Conseil Général (5)
Barrières de dégel	Conseil Général	Conseil Général
Passage des ponts	Conseil Général (2)	Préfet (2)
Priorités RD/RD	Conseil Général	Préfet, et si 2 voies à GC, Préfet et Conseil Général, Préfet et Maire pour autres cas
Priorités RD/VC	Conseil Général et Maire	Préfet, et si 2 voies à GC, Préfet et Conseil Général, Préfet et Maire pour autres cas
Feux RD/RD	Conseil Général	Conseil Général
Feux RD/VC	Conseil Général et Maire	Conseil Général et Maire
Relèvement seuils de vitesse	Conseil Général	
Restriction de vitesse	Conseil Général	Conseil Général (5)



Routes nationales (classées à grande circulation - « GC »)

	En agglomération	Hors agglomération
Police de la circulation	Maire (5)	Préfet
Barrières de dégel	Préfet	Préfet
Passage des ponts	Préfet (2)	Préfet (2)
Priorités RN/RN	Préfet	Préfet si 2 voies à grande circulation Préfet et Conseil Général Préfet et Maire dans les autres cas
Priorités RN/RD	Préfet	
Priorités RN/VC	Préfet, consultation du Maire.	
Feux RN/RN	Maire	Préfet
Feux RN/RD	Maire	Préfet
Feux RN/VC	Maire	Préfet
Relèvement seuils de vitesse	Préfet, Maire consulté, avis DDE, Police, Gendarmerie	
Restriction de vitesse	Préfet, Maire consulté, avis DDE, Police ou Gendarmerie	Préfet
Limites d'agglomération	Maire	

NB : Il n'y a en France que 20 km environ de routes nationales non classées à grande circulation.

—□

- (1) Consultation du Préfet en cas de continuité d'itinéraire prioritaire.
- (2) Consultation du Maire pour dispositions particulières en cas de péril imminent.
- (3) Consultation du Conseil Général.
- (4) Consultation du Maire et du Conseil Général.
- (5) Consultation du Préfet.
- (6) Consultation du Maire.

Conseil Interministériel de Sécurité Routière du 13 février 2008

Sur l'ensemble de l'année 2007, les données provisoires établies par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) montrent une diminution de 2 % de la mortalité routière par rapport à 2006. 4 615 personnes ont perdu la vie sur les routes en 2007 (4 709 en 2006). En revanche, le nombre annuel d'accidents corporels augmente de 1,3 % (81 378 en 2007 contre 80 309 en 2006), et le nombre de personnes blessées de 2,4 % (104 601 en 2007 contre 102 125 en 2006).



L'enjeu de sécurité routière reste donc majeur. Il n'est en effet pas possible de se résoudre à une fatalité de plus de 4 500 morts sur les routes de France a indiqué le Président de la République le 21 décembre 2007 lors d'un Conseil restreint relatif à la sécurité routière. C'est pourquoi, en accord avec le Premier ministre, il a fixé l'objectif de passer sous la barre des 3 000 personnes tuées sur les routes d'ici à 2012. Pour y parvenir, il a précisé les orientations prioritaires de la politique des pouvoirs publics :

- La lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool ;
- L'amélioration de la sécurité des usagers les plus vulnérables ;

- La lutte contre le non-respect du Code de la route, en poursuivant notamment le déploiement des radars automatiques ;
- L'amélioration de la formation des conducteurs.

Combattre les comportements à risque

» Renforcer la lutte contre les risques liés à l'alcool et aux stupéfiants

1. Promouvoir l'auto-contrôle d'alcoolémie ;
2. Imposer l'installation d'un éthylotest antidémarrage en cas de délit de conduite sous l'emprise de l'alcool ;
3. Développer les éthylotests électroniques antidémarrage dans les véhicules de transport d'enfants ;
4. Imposer la présence d'éthylotests électroniques dans les discothèques ;
5. Interdire toute vente de boissons alcooliques dans les points de vente de carburant ;
6. Combattre la conduite après usage de stupéfiants.

» Contrôler et sanctionner davantage les délits routiers

1. Poursuivre le déploiement du contrôle sanction automatisé (CSA) ;
2. Élaborer et mettre en œuvre des plans départementaux de contrôles routiers ;

3. Introduire une peine de confiscation obligatoire du véhicule ;
4. Lutter contre le « trafic de points » ;
5. Retenir automatiquement le permis de conduire après un accident en cas d'homicide involontaire ;
6. Mieux réprimer les infractions au Code de la route commises par les conducteurs étrangers.

Renforcer la sécurité des usagers les plus vulnérables

» Poursuivre le déploiement de l'éducation routière en milieu scolaire

» Renforcer les équipements obligatoires pour les usagers vulnérables

1. Équiper tous les véhicules d'un gilet rétro-réfléchissant et d'un triangle de pré-signalisation.
2. Équiper tous les cyclistes d'un gilet rétro-réfléchissant de nuit hors agglomération.
3. Inciter au port du casque pour tous les enfants de moins de 11 ans lorsqu'ils circulent à vélo.

Mieux former les futurs conducteurs

1. Améliorer les conditions de passage de l'examen du permis de conduire.
2. Afficher le taux de réussite à l'examen pour chaque auto-école. ■

Jonathan

« C'était un enfant discret, qui écoutait beaucoup. Il avait beaucoup de camarades, il ne se mettait pas en avant. Il ne critiquait jamais. Il était doux. Avec Jonathan, on se comprenait. On n'avait pas besoin d'échanger beaucoup de paroles. Il faisait tout pour me faire plaisir. Quelquefois, je rouspétais, ce n'était pas un ange non plus, mais il savait que je l'aimais beaucoup, que j'étais une barrière contre les bêtises.

Il faisait du sport, oui, tous ses copains le voulaient ! Du hand, du foot, de la natation, du cyclisme ! Il voulait faire le Tour de France, on riait ! Mais pour le travail, il avait un lien avec son père. Il aimait travailler dehors avec lui.

Tout petit, comme jouets, il réclamait des tracteurs, tout ce qui est lié à la ferme. Il faisait des petits tas d'ensilage, avec des petites bâches, c'était drôle. Après, il a voulu faire un apprentissage pour travailler dans les espaces verts. L'école, pour lui, ça allait trop vite. Quand il était petit, vers 3, 4 ans, il a fait des crises d'épilepsie, il tombait dans le coma, il fallait déplacer les pompiers. On avait appris ce qu'il fallait faire. Il avait un traitement très dur qui le ralentissait beaucoup. Et à l'école, pour lui, c'était difficile de suivre. Je me suis battu parce qu'on disait qu'il ne pouvait pas suivre un enseignement normal. Mais ils se sont débrouillés quand même ».

« **Ce jour-là...** le démarreur de son cyclo-moteur était en panne. Il a dû se débrouiller autrement pour aller à son entreprise de stage. C'est comme ça qu'il s'est retrouvé passager sur le scooter de son copain. Un démarreur en panne, un petit instant de plus ou de moins, passer ici ou là... tout change, tout change, ton destin ... ».

« **Je voulais parler.** Le procès, ah, c'est important... Parce qu'il ne faut rien regretter. On attend tellement ça ! Et puis je voulais le faire pour Pauline et Jérémie qui étaient là. Pour nous, s'exprimer devant tout le monde, ça a été un grand pas : avant, les familles ne parlaient pas. C'était un délit routier réglé entre la personne et un juge : mais la victime ou ceux qui restent ont leur mot à dire ! Moi, je dis "il faut le faire", parce qu'après c'est fini, on retourne chez soi, et c'est fini. »

« **Je ne l'avais jamais vu.** Se trouver avec le garçon qui a tué Jonathan, ça a été un moment difficile. Avant, s'il avait "pris" 10 ans, 20 ans de prison, j'aurais été contente. Mais quand je l'ai vu entrer, menotté, entre deux policiers, quand j'ai vu comment il était marqué, ça m'a fait quelque chose. Avant le procès, il était en prison. Tout se sait dans les villages, on m'avait dit qu'il voulait se suicider, je ne sais si c'est vrai. Mais à ce moment, j'avais trop mal, sa vie m'importait peu. C'est quand je l'ai vu au tribunal que je me suis rendu compte que c'était "l'auteur de l'accident", qui avait tué mon fils, mais que ce garçon avait l'air de souffrir, et j'avais peur qu'il mette fin à ses jours. Il a dit qu'il avait pris conscience, qu'il n'aurait pas assez de sa vie pour payer, il a regretté, il nous a demandé pardon devant tout le monde. C'était très important qu'il dise ça. C'est pour ça qu'on n'a pas de haine, et même que j'ai accepté de le rencontrer après. Je peux maintenant "l'évacuer", il ne fait plus partie de ma vie, si j'avais eu de la haine pour lui, il serait toujours présent ».

« **Il m'a écrit depuis la prison.** Il demandait à me voir à sa sortie. Je me suis dit que je pourrais essayer de le contacter. S'il voulait me voir, c'est qu'il avait des choses à me dire. J'étais sûre qu'il n'allait pas me dire "*le procès est fait, j'ai payé, je ne vous dois rien*". D'abord, j'ai téléphoné à l'aumônier de la prison pour lui faire dire que j'accepterai de le rencontrer. Le garçon s'est mis à pleurer et a dit qu'il voulait bien que je lui écrive. Je lui ai écrit, j'avais peur qu'il trouve ma démarche bizarre mais il m'a répondu. J'ai alors fait les démarches pour le voir en prison mais entre-temps il a été libéré. Trois semaines après, il m'a téléphoné. Une toute petite voix, on sentait que c'était dur pour lui. Il voulait que je lui parle de Jonathan. Je lui ai dit : "*Il faut que tu me laisses le temps. Jonathan, lui, t'aurait pardonné ; moi, j'ai besoin de te voir, de te parler, je ne peux pas pardonner comme ça*". »

On a essayé de trouver un rendez-vous : on devait se rencontrer devant l'église de M..., quelques jours après. Mais il n'est pas venu. Je l'ai attendu, mais il n'est pas venu. Croyant qu'il avait renoncé, j'ai téléphoné à sa mère, qui m'a dit qu'il avait été m'attendre dans un autre

endroit, que nous ne nous étions pas compris. Je ne saurai jamais sans doute ce qui s'est passé dans sa tête, je pense qu'il a renoncé, que c'était trop dur pour lui, et il était faible. Après, je ne l'ai plus revu. Je ne cherche pas à savoir, ça ne me préoccupe plus. De savoir qu'il avait compris, ça m'a aidé à faire mon deuil. Mais maintenant, c'est fini. Il est parti du côté de N.... Il peut sans doute mieux reconstruire sa vie en étant loin. Oublier, je ne pense pas, il a quand même enlevé la vie de quelqu'un. Moi, je suis passée à autre chose. Je peux maintenant l'effacer de ma tête. C'est normal : lui il est encore sur la 1^{re} marche, je suis déjà sur la 4^e, la 5^e ! Moi, j'ai ma conscience pour moi, pour lui c'est beaucoup plus lent, il porte un fardeau.

« **Et maintenant ?** Il faut réapprendre à vivre. Tout notre être refuse l'idée de sa mort, définitive, plus jamais, absence toujours. On cherche l'apaisement en essayant d'accepter : on va vivre. Jonathan est là, je le porte en moi et je vis en son nom. Je suis sa mémoire chaque matin lorsque j'ouvre les yeux et chaque soir quand je les ferme. Je le vois, il est ma force. Il faut que je sois digne de lui, il faut que rien n'altère ce que nous avons vécu ensemble. Dans les moments difficiles, j'essaie de me raccrocher à ce qu'il aurait fait à ma place : comme ceci, ou comme cela... ».

« Comment oublier 16 ans de bonheurs, d'angoisses, de son sourire ? Au début, nos sentiments se bousculaient : faire entrer en nous cette absence insupportable et qu'il faut quand même apprivoiser pour continuer à vivre. Je suis croyante, c'est sans doute ça qui me pousse à garder l'espoir. La mort fait peur. On croit que c'est la fin et je me dis que c'est un passage ».

« Il y a nos deux autres enfants : sans eux, ces deux parties de mon être, tout partirait avec l'autre, celle qui est morte en moi. On me dit souvent que je suis forte, que je sais "prendre le dessus" : ça plaît que l'on soit ainsi, ça va dans le bon sens, ça rassure. Le malheur ne fait pas recette. Heureusement, nos vrais amis et notre famille ont compris que Florence et Gérard ne seraient plus jamais comme avant. Mais quand je suis seule, je pleure ». ■

Florence

La maison Hachette Éditions édita à la fin des années 1980 plusieurs almanachs reprenant une sélection des meilleures pages des N^{os} de la période 1894 à 1960. Dans son introduction de l'édition de 1990, Jean-Loup Chiflet, responsable de la publication commente : « Chaque article est accompagné de sa date de parution, ce qui permet de prendre conscience de la lucidité, parfois prémonitoire, des rédacteurs de l'époque qui écrivaient par

1954 STOP : DANGER DE MORT

LES accidents de la circulation causent actuellement 4 800 morts par an sur les routes de France, soit environ 13 morts par jour. Trop de conducteurs sont imprudents, trop d'usagers sont insouciant ! Une telle hécatombe, absolument inadmissible, doit cesser au plus vite.

Importance accrue de la circulation routière

EN 1922, il y avait en France 510 000 véhicules à moteur en circulation (à savoir 240 000 voitures particulières, 120 000 véhicules utilitaires et 150 000 motos) et 8 000 000 de bicyclettes. En 1952, il y avait, dans les mêmes conditions, 3 900 000 véhicules à moteur (à savoir 1 700 000 voitures particulières, 900 000 véhicules utilitaires et 1 300 000 motos) et 14 000 000 de bicyclettes.

Grâce aux progrès enregistrés dans la construction des véhicules, l'éducation des usagers et la modernisation des règles de circulation, le nombre d'accidents n'a fort heureusement pas suivi la progression de la circulation. En effet, il n'y avait guère plus de 2 000 morts en 1922, pour 4 800 en 1952. Pour une circulation routière multipliée par 8, le nombre des morts a été multiplié par un peu plus de 2, et il est sensiblement constant depuis trois ans ; cependant il reste encore beaucoup trop élevé.

Le développement de la circulation routière est un fait mondial, bienfaisant et profitable à tous, mais qui doit aller de pair avec l'accroissement continu de la sécurité. Obtenir une diminution progressive du nombre des accidents, et cela malgré l'augmentation de la circulation, tel est le but visé par les services officiels et en particulier par l'organisme nouvellement créé en France et qui a pour nom la *Prévention routière*.

La lutte contre les accidents est dure ;

Principales causes d'accidents

LA détermination des causes d'accidents n'est pas toujours aisée, car plusieurs facteurs entrent souvent en jeu. Qu'une voiture dérape et aille se jeter contre un arbre, le motif apparent de l'accident est une collision ; mais, si l'arbre n'avait pas été justement là pour stopper brutalement la voiture, celle-ci aurait continué encore quelques mètres et serait peut-être allée dans le fossé : l'accident aurait alors certainement été bien moins grave et le motif apparent aurait été une chute de voiture dans un fossé. Mais, dans les deux cas, la cause réelle de l'accident était toute différente : éclatement d'un pneu, rupture de direction,

tous les facteurs doivent être étudiés et tous les moyens mis en œuvre de façon à réduire leur nombre, aussi bien au moyen de sanctions constatant une faute de conduite que de méthodes claires et simples inculquées préventivement à tous les usagers de la route, qu'ils soient automobilistes, cyclistes, conducteurs hippomobiles ou piétons.

Il ne viendrait à l'idée de personne de mettre au compte des seuls automobilistes ces 4 800 morts, car la route est un domaine public et les statistiques d'accidents montrent qu'une grande partie d'entre eux est le fait des cyclistes, des piétons, des conducteurs hippomobiles, voire des troupeaux, en un mot de tous ceux qui ont le droit d'occuper la route ou de tous ceux qui, n'en ayant pas le droit, l'occupent quand même.

Il importe de méditer sur quelques chiffres, et entre autres sur la répartition des malheureuses victimes, sur ces 4 800 morts annuels. Il y a environ 1 900 automobilistes, 600 motocyclistes, 1 100 cyclistes et 1 200 piétons (dont 600 enfants). Quand on songe à tout ce que ces pertes de vie humaine contiennent d'irréparable et qu'elles sont dues souvent à une imprudence, on comprend plus aisément que la répression des accidents doit être juste, mais impitoyable, et que leurs auteurs doivent être momentanément, sinon définitivement, empêchés de conduire à nouveau.

dérapiage sur sol glissant, faute de conduite, etc. L'arbre et le fossé n'étaient pour rien dans l'accident. Ils ont seulement modifié son aspect matériel.

De l'examen des statistiques officielles, il ressort que 60 p. 100 des accidents ont pour origine un élément humain : faute de conduite, excès de vitesse, mauvaise utilisation des signalisations ; environ 15 p. 100 sont dus à des éléments matériels (état de la route et mauvaise mécanique) ; le reste est constitué par l'encombrement de la voie : véhicules en stationnement irrégulier, piétons en dehors des trottoirs ou des passages cloutés, cyclistes roulant côte à côte au lieu

AUJOURD'HUI : 10 961 tués, 259 015 blessés en 1986 ; le bilan s'améliore par rapport à 1976 : 13 577 tués et 347 000 blessés. La route repré-

exemple en 1925 : "Une préoccupation grandissante : le cancer" ; en 1928 : "les usines peuvent-elles ne pas déparer le paysage ?" ; en 1931 : "Les stupéfiants, agents de déchéance et de mort vile" ; et en 1954 : "La circulation, danger de mort". Dans ce N°, entre "petites inventions, grandes commodités" de 1934 et "un peu de gymnastique pour bébé" de 1939, nous avons trouvé les 2 planches de l'année 1954 » ...

d'être en file indienne, présence intempestive de troupeaux, charrettes laissant tomber des betteraves, etc.

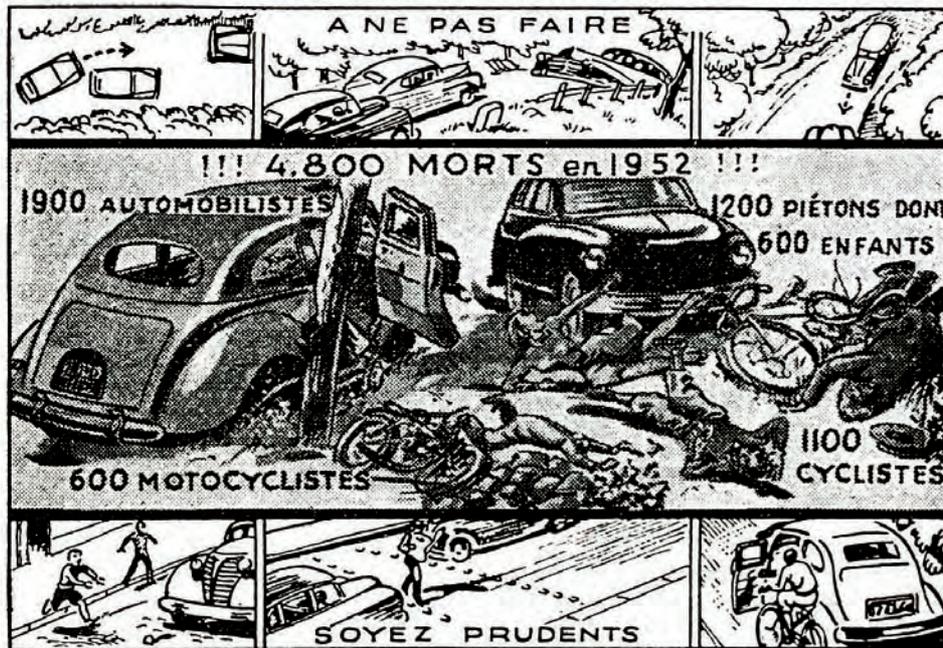
En fin de compte, la plupart des accidents pourraient être évités si les règles élémentaires de prudence étaient systé-

matiquement respectées ; quant aux conducteurs et usagers « irréductibles », ils méritent les sanctions les plus dures, car ils risquent d'être des homicides ; il est donc essentiel de les empêcher de courir le risque d'être un danger pour les autres.

Comment améliorer la circulation routière

CONNAISSANT les causes et les circonstances des accidents, il est alors relativement facile de bâtir un programme d'action en vue, sinon de les

toutes les sanctions qui lui sont infligées. Il est alors facile, sur simple examen de son dossier, de le convoquer pour lui retirer son permis de conduire. Ce travail



4 800 morts en 1952 ! n'est-il pas possible de « stopper » cette hécatombe ? Malgré les conseils de prudence l'on voit trop souvent du côté automobiliste des conducteurs doublant trop tard, doublant en haut d'une côte, prenant à toute allure un virage à gauche, une portière s'ouvrant sur la gauche au grand danger du cycliste qui double au même moment — du côté piéton des enfants jouant sur la chaussée, des piétons s'engageant sur un passage sans s'assurer que la voie est libre.
Morale : **SOYEZ TOUJOURS PRUDENTS**

éviter en totalité, du moins d'en diminuer considérablement le nombre et peut-être la gravité. A cet effet, deux méthodes sont utilisées de pair : les sanctions et l'éducation préventive.

Les sanctions sont, infligées par la police spéciale de la route (dont les patrouilles sont malheureusement trop peu nombreuses) et la gendarmerie. Elles consistent en avertissements, contraventions et retraits, temporaires ou définitifs, du permis de conduire.

Chaque automobiliste est « immatriculé », c'est-à-dire que à la préfecture qui lui a délivré sa carte grise existe son dossier personnel sur lequel sont portées

est effectué sous l'autorité du préfet. Les contraventions sont d'ailleurs fort redoutées et la « peur du gendarme » incite immédiatement à la prudence.

L'expérience montre que les accidents possèdent une répartition géographique parfaitement déterminée. Il est possible de dresser une « carte des accidents ». Les améliorations du réseau routier sont ainsi effectuées par ordre d'urgence, au fur et à mesure que des crédits sont votés par les pouvoirs publics. Ces améliorations consistent en des relèvements de virages, suppression de croisements et de passages à niveau par construction de passages aériens,

sente 2 % des causes de décès, comme l'alcoolisme, et bien après les cancers (10,8 %) et les maladies vasculaires (21 %).

Flashes arrière pour sauver des motards !

Techniquement tous les radars, y compris les premiers mis en place en 2003, sont conçus pour flasher en approche ou éloignement c'est-à-dire par l'avant ou l'arrière des véhicules. Par conséquent, les radars fixes implantés en position approche peuvent être repositionnés en éloignement à la suite d'une rotation de la cabine et d'un réglage. Aujourd'hui, il y a 1 800 radars dont 1 100 radars fixes, et 40 % de ces derniers sont implantés en flash avant. Et l'on constate que 12 % des radars mis en service en janvier et février 2008 le sont encore ainsi. C'est le préfet qui décide du sens des mesures : en implantant ainsi un radar il décide *de facto* de ne pas relever les motocyclistes en excès de vitesse puisque leurs machines ne possèdent de plaques qu'à l'arrière !

Motos : 1 contravention sur 25 flashes. Sur 14 millions de véhicules flashés en 2007, 1,2 million étaient des motos dont 900 000 ont été prises par l'avant et n'ont donc pas été verbalisées. Sur les 300 000 infractions restantes, seuls 50 000 avis de contraventions ont été émis car les plaques des 250 000 autres n'ont pas pu être lues. Il y a donc eu 1 contravention pour 25 motos flashées. Et pourtant, alors que 13 % des automobilistes dépassaient de plus de 10 km/h les vitesses autorisées (2006), les motards montaient à... 30 % ! Comment s'étonner des bilans d'accidents de ces derniers quand la probabilité de contrôle de vitesse est aussi faible ?

1 % du trafic... Les motards représentent 17 % des tués pour 1 % du trafic. Mais ils commettent huit fois plus d'infractions que les quatre roues. Depuis 2002, le nombre d'automobilistes tués sur nos routes a baissé de 43 % et celui des motocyclistes seulement de 21 %. La probabilité de décès pour un motocycliste français est 20 fois supérieure à celle d'un automobiliste (6 fois en Norvège). Il ne suffit pas d'invoquer la vulnérabilité spécifique de ce mode de transport pour expliquer ce triste bilan.

Pour la sécurité des motocyclistes. L'efficacité du contrôle sanction automatisée n'est plus discutable. En conséquence pour une meilleure sécurité des motocyclistes il est urgent :

- Que tous les radars fixes et mobiles soient positionnés (ou repositionnés) pour fonctionner en éloignement, c'est-à-dire qu'ils puissent relever tous les véhicules en excès de vitesse, y compris les motocyclistes.

- Que les plaques des motos soient aussi lisibles que celles des autres véhicules.

Jean-Marie Leverrier – Membre du CNSR

L'appel de phares

Comme chacun d'entre nous peut le constater, les comportements de certains conducteurs évoluent peu. Parmi eux, les opposants à la politique de contrôle-sanction, qui ne manquent pas à l'occasion d'endosser le statut de victimes et dont la solidarité se manifeste par un appel de phares avertissant autrui de la présence des forces de l'ordre sur la route. Solidarité, service rendu, clin d'œil complice : se posent-ils la question des conséquences possibles ? Celui qui circule à 2 km/h au-dessus de la limite autorisée à cet endroit va réduire son allure... Mais ceux dont la vitesse met en danger les autres usagers ? Ceux qui roulent sans permis donc sans assurance ? Ceux qui ont un taux élevé d'alcoolémie ? Pour ceux-là, échapper à l'éventuel contrôle, quelle aubaine !

Merci donc à tous ces « bons citoyens » grâce auxquels ces « bons conducteurs » pourront faire demi-tour. En leur souhaitant de ne pas être, un jour, victimes eux-mêmes ou leurs proches de leur pratique « solidaire ». Quant aux forces de l'ordre dont l'action a sauvé tant de vies, nous pouvons comprendre leur écœurement devant tant d'irresponsabilité. Condamnons ces comportements imbéciles qui ne sauvent que des délinquants !

Pascal Bini

Carton rouge pour M6

La chaîne de télévision M6 va diffuser une émission sur la conduite des personnes âgées. Des victimes d'accidents provoqués par ces personnes sont ainsi invitées à témoigner de la dangerosité supposée des personnes âgées au volant. Dans la même émission, ces dernières sont aussi appelées à « reconnaître leur imprudence ». Un tel sujet, traité ainsi, ne manquera pas de caresser dans le sens du poil tous ceux qui, par un mécanisme « humain », paraît-il, cherchent toujours à attribuer aux autres les effets néfastes de leurs turpitudes routières. Et les « vieux » sont d'excellents boucs émissaires, nommés dans toutes les réunions où l'on glose sur la sécurité : dès le lendemain de l'émission, ils risquent de devenir les responsables de l'insécurité routière en France, et ce malgré les statistiques qui prouvent le contraire. Comme conducteurs, les personnes âgées provoquent, en effet, moins

d'accidents que d'autres classes d'âge, et si elles sont aussi souvent victimes, c'est qu'elles survivent moins bien à leurs blessures que les plus jeunes. Ceux qui en douteraient peuvent se reporter à notre dossier paru dans le n° 72 de Pondération. M6 eût été mieux inspiré de parler de la dramatique cohorte des « vieux » piétons tués – plus de 50 % de tous les piétons tués ont plus de 65 ans – par des automobiles afin de faire comprendre aux conducteurs que les plus forts doivent se mettre au diapason des plus faibles et non le contraire.

La rédaction

Triste communauté

Lu dans Le Point du 28 février : « *La promesse : cet avertisseur de radars, équipé d'une puce GPS, propose une mise à jour en continu par le réseau GSM (SFR). En passant devant un radar mobile, l'utilisateur presse le bouton droit pour envoyer au serveur Truczinzin (1) la position du GPS du radar. Instantanément, tous les utilisateurs reçoivent l'information. Un bouton sert à signaler un radar sur la voie opposée* » (...) « *L'avertisseur prévient par un affichage lumineux à 3 diodes (verte, orange et rouge) de la présence d'un radar fixe 2 km avant. Sur les 500 derniers mètres, un signal sonore retentit* ». (...) « *Nous (ndrl : journaliste du Point lors d'un essai) avons été prévenus de la présence d'un radar mobile signalé par un "éclaireur" situé à 12 km devant nous* ».

L'« éclaireur » en question est ensuite décrit comme étant un utilisateur faisant partie de la « communauté Truczinzin ». Triste communauté... Jusqu'où ira-t-on dans l'infantilisme routier ? Mais au fait, l'« utilisation d'appareils destinés à déceler ou perturber les contrôles » (2) n'est-elle pas interdite depuis 2003 ?

C. C.

Fâcheux malus

Le bonus-malus institué sur les voitures neuves a pour effet de pénaliser lourdement (de 200 à 750 €) les véhicules à boîte de vitesses automatique. Outre le confort et la conduite apaisée que procure cet équipement (3), il est indispensable à de nombreuses personnes à mobilité réduite, qui ne pourraient conduire en utilisant un levier de vitesse. Jacques Borène de la Ligue 84 nous informe, exemples à l'appui, qu'une pétition accueille la signature de ceux qui pensent qu'une solution juste soit trouvée pour remédier à cette situation. Adresse du site : www.boite-auto.com

SOCIÉTÉ

SANTÉ

Le téléphone portable stresse les tomates

C'est une expérience inquiétante. À l'université de Clermont-Ferrand, des chercheurs ont aspergé des plants de tomates avec des ondes électromagnétiques semblables à celles émises par le téléphone portable. « LES PLANTES

cule, commente Gérard Ledoigt, responsable de l'Équipe de recherche sur la transduction et l'auto-surveillance cellulaire (Er-tac), qui a piloté l'étude. Jusqu'à présent, on n'imaginait pas que les ondes électromagnéti-



Gerard Ledoigt, chercheur en biologie cellulaire. THIERRY LINDAUER/LA MONTAGNE-MAGAZINE

que l'on connaît parfaite- gnement a annoncé la dis-

L' « intelligence » d'une voiture

Il y a quelques années, on nous a fait le coup de la voiture « communicante » : maintenant, ça coûte 300 morts par an avec le portable, le « kit mains libres » est banalisé, on continue à parler de « voiture-bureau » et des gens remontent des sens interdits en se fiant à leur indispensable GPS. En attendant Internet et les séries télé sur le tableau de bord. Et voici la « voiture intelligente », qui rattraperait les fautes de conduite et qui sauverait... combien de vies ? Stupéfiante naïveté. Il y a longtemps que les spécialistes de l'accidentologie routière ont démontré que la seule véritable marge de progrès en matière de sécurité active se situe dans le comportement humain. Conduire, c'est conduire... C'est garder la maîtrise personnelle, humaine, de l'objet conduit. C'est se contenir en deçà de l'apparition du risque : lorsqu'on est « à la limite » ou « dedans », on n'est plus dans une voiture, on est dans un projectile. Un progrès est par définition un processus vertueux. Est-ce le cas lorsqu'on remplit les véhicules de systèmes prétendant exonérer le conducteur des conséquences de ses choix ? Ajoutés à l'effet cocoon des habitacles, n'amènent-ils pas au sentiment d'invulnérabilité, à la surestimation des aptitudes (4) et possiblement à la déréalisation et la déresponsabilisation ? Si instrumenter les fonctions de conduite a pu rendre des services en aéronautique (5) ou en ferroviaire (6), dans des environnements spécifiques et physiquement assez bien définis, il n'en va pas de même dans un système massif comme la route où des millions de gens très divers se côtoient et se frôlent, parcourant des centaines de milliards de km en toutes circonstances sur les deux étroites dimensions d'un macadam aléatoire. La voiture intelligente est un leurre si on lui donne la vocation de remplacer la moindre parcelle de l'intelligence humaine. Les vrais progrès sont ailleurs.

Claude Chabot

Europe : Un véhicule intelligent pour éviter les accidents

Parlement Européen – Commission Transports 05-03-2008

Chaque année, près de 41 000 personnes perdent la vie dans des accidents de la circulation. La sécurité routière demeure un défi à relever et ce, malgré la prise de conscience citoyenne et les mesures politiques mises en œuvre depuis une décennie. Car il est encore possible de sauver des vies : mardi 26 février, la Commission Transports du Parlement européen a adopté le rapport de la Hongroise Zita Gurmai. La clé de la sécurité pourrait bien résider dans les systèmes de « véhicules intelligents »... Cela doit être une priorité de la recherche européenne : le développement des systèmes de véhicules intelligents suscite en effet beaucoup d'espoirs.

L'initiative eSafety soutenue par les parlementaires

Lancée en 2007, l'initiative eSafety de la Commission européenne a reçu le soutien des députés membres de la commission Transport. Car les systèmes de véhicules intelligents pourraient non seulement réduire les embouteillages et la pollution, mais ils pourraient également faire baisser le nombre d'accidents mortels sur la route. Grâce au Contrôle électronique de stabilité (dit ESC), un conducteur pourra conserver la maîtrise de son véhicule lors d'une manœuvre d'urgence, notamment lorsqu'il doit brusquement braquer ou

freiner pour éviter un obstacle. Autre développement technologique utile : le « eCall ». Ce système embarqué à bord des véhicules permet, en cas d'accident, d'envoyer un appel d'urgence automatique et de fournir en même temps la localisation précise du véhicule. Ce système « eCall » pourrait sauver jusqu'à 2 500 vies par an en Europe et surtout réduire sensiblement la gravité des blessures dans 15 % des cas.

Appel aux États membres pour introduire ces développements technologiques

Dans le rapport adopté en commission Transport le 26 février dernier, les parlementaires appellent la Commission européenne, les États membres et l'industrie automobile à sensibiliser les citoyens sur les avantages de ces systèmes de véhicules intelligents. Ils proposent également que des incitations soient mises en œuvre pour leur installation. Objectif : disponibilité du Contrôle électronique de stabilité dans 100 % des voitures en vente en 2012.

« Voilà trente ans, personne ne mettait de ceinture de sécurité », explique l'auteur du rapport, la députée hongroise Zita Gurmai (Parti Socialiste Européen), « mais des technologies existent : combien de temps devons-nous attendre pour sauver des milliers de vies en Europe ? Nous devons améliorer les infrastructures routières et rendre ces technologies abordables pour les citoyens ».

Le rapport de Zita Gurmai devrait être adopté en plénière au mois de juin 2008.

(1) Non, pas de publicité...

(2) Délit, amende 1 500 €, 2 points, 3 ans de suspension.

(3) Les ratés du bonus-malus vert – Alain Constant – Le Monde du 25 février.

(...) « Le bonus-malus semble d'autant plus injuste que la voiture automatique est souvent la seule solution qui permet à de nombreux handicapés de se déplacer d'une façon autonome. En France, pays latin où l'on aime bien "jouer du manche", la boîte automatique a mis du temps avant de s'imposer face à la boîte de vitesses manuelle. Il y a huit ans, 4 % seulement des conducteurs français avaient adopté ce système. Aujourd'hui, si l'on additionne les boîtes automatiques et celles dites robotisées, ce sont près de 11 % des automobilistes qui ont été séduits par ce mode de transmission (...) ».

(4) « ... car par nature, le conducteur a tendance à rouler à risque constant. Il adapte son comportement au niveau de sécurité qu'il croit avoir » – Gérard Malaterre – Directeur de recherches à l'INRETS – L'Usine Nouvelle n° 2749 – Septembre 2000.

(5) « ... il y a un leurre gigantesque sur l'impact des nouvelles technologies sur les accidents d'avion (...) de fait, malgré l'arrivée de l'électronique dans le cockpit, l'avènement de systèmes anti-collision, d'avertissement ou de prise en main par l'ordinateur, le nombre d'accidents d'avions n'a pas diminué dans le monde. Il reste au contraire étonnamment stable depuis 25 ans » – René Amalberti – Médecin en chef et professeur à l'Institut de médecine aérospatiale du Service Santé des Armées – L'Usine Nouvelle n° 2749 – Septembre 2000.

(6) Et même dans un train, le conducteur a la maîtrise de la dynamique de son convoi.

□ Vie des associations départementales

Jura

Michel Guillemain

2007 a encore été une année riche en interventions : en effet les bénévoles du Jura ont encore été très sollicités. La Ligue du Jura a réalisé 122 journées de prévention : 21 en écoles primaires, 25 en collèges, 10 en lycées, 25 interventions pour des municipalités, 38 en entreprises (EDF-GDF, La POSTE, FR3, RATP, ARCELOR etc.) Il y a eu en outre 15 interventions lors de foires (Foire Comtoise, Foire du Jura, Salon de Gray) et 3 sur des campus universitaires. Il est à noter que le module « école primaire » (enfant passager) ainsi que le module pour les entreprises ont le vent en poupe. Le bouche à oreille fonctionne à plein et nous avons dû refuser plus de quarante-cinq interventions en 2007. Cette activité représente 3 300 heures de bénévolat, 26 000 personnes ont testé nos simulateurs. Ce travail n'a été possible que grâce à la très grande disponibilité des membres actifs. Les actions de prévention représentent notre plus grosse activité, mais nous aidons également les personnes victimes d'un accident qui nous sollicitent. Que les membres actifs ne se relâchent pas, nous avons déjà 59 demandes d'intervention pour 2008.



Un choc incroyable !

Loir-et-Cher

Jean-Luc Carl

Article de la Nouvelle République le 21 février 2008 sous la plume d'Alain Vildart.

Porte-parole de la Ligue contre la violence routière, Jean-Luc Carl réagit suite à la manifestation monstre des motards contre l'instauration du contrôle technique (9 février dernier à Blois). « Les motards sont aussi des victimes. Il faut parvenir à communiquer sans les stigmatiser. Mais il n'est pas toujours aisé d'aborder avec un discours se voulant

rationnel des gens qui, comme ils le disent eux-mêmes – nos motos, c'est comme une seconde femme – sont totalement dans le passionnel. Voir aussi les mythologies de liberté et de rebelles héritées des années soixante ».

Comme à son habitude, le porte-parole ne vient pas les mains vides. Il présente des documents ayant trait à des excès de vitesse, et aussi des accidents très graves affectant des motards. Sans nier que les infrastructures routières les oublient souvent (plaques d'égout, bandes blanches, glissières de sécurité, etc.), il en appelle à une plus grande responsabilité sur les routes.

« Il faut sortir de la contradiction qui existe entre le pouvoir d'utiliser des engins roulant à 200 km/h, face aux limitations de vitesse existantes. Une question qui touche tout autant les voitures, généralement inutilement puissantes et polluantes ».

Rappelant qu'on n'échappe pas aux lois de la physique et que la vitesse est un facteur total de risque, il émet un regret.

« Au Grenelle de l'environnement, on avait préconisé une baisse de 10 km/h de la vitesse maximale sur tous les réseaux hors agglomération. C'était nécessaire aussi bien pour la sécurité routière que pour l'environnement. Je regrette que le gouvernement n'ait pas suivi cette préconisation ».

Bouches-du-Rhône

Laurence Gaillard

La Provence du 8 novembre 2007.

Auriol – Des balises pour la sécurité des collégiens.

Depuis quelques jours, des balises séparent les deux voies de l'avenue Anne Franck, qui donne accès au collège Ubelka. Ces travaux ont été décidés en juin dernier, à la suite de la demande de Laurence Gaillard, membre de la Ligue contre la violence routière et mère d'un élève du collège. Reçue à l'époque par le maire, Danièle Garcia, elle avait dénoncé diverses infractions routières et comportements dangereux aux abords de l'établissement scolaire. La pose de ces balises avait alors été décidée, afin de fluidifier le trafic sur le secteur et empêcher le stationnement en double file, comme la circulation en sens interdit. Un aménagement dont le coût s'élève à 4 700 €.



Sécuriser en partageant l'espace.

Aveyron

Christiane Poinot

L'année 2007 confirme en Aveyron la diminution des morts et des blessés sur les routes. Mais ce « mieux » reste d'une extrême fragilité et nous encourage à poursuivre nos actions. Le département de l'Aveyron est traversé par de nombreuses routes très pittoresques mais qui peuvent devenir accidentogènes. L'association départementale de la Ligue contre la violence routière est toujours très active sur le terrain de l'éducation à la Sécurité Routière.



Les petits de l'École de Soulage-Bonneval.

À Soulage-Bonneval, petit village situé à l'entrée du plateau de l'Aubrac, les enfants de l'école en classe unique, de la maternelle jusqu'au CM2, se penchent sur les sujets comme :

La ceinture de sécurité en voiture.

Être vu quand on est piéton sur la route.

Le casque à vélo...

La jeunesse du Nord-Aveyron se déplace pour se retrouver, elle est vulnérable sur les routes. La Ligue Contre la Violence Routière ne les oublie pas.

Quatre tués dans un accident à Paris : 7 ans de prison pour l'automobiliste

AFP – 6 février 2008

Un automobiliste de 36 ans a été condamné mercredi à sept ans de prison ferme pour avoir provoqué la mort de quatre jeunes gens dans un accident d'une extrême violence, à la veille de Noël 2006 en plein Paris, alors qu'il était sous l'emprise de l'alcool et du cannabis. Le tribunal correctionnel de Paris a assorti cette condamnation – « exemplaire » pour les défenseurs des victimes – d'une annulation du permis de conduire avec interdiction de le repasser avant un délai de dix ans, attribuant près de 500 000 euros de dommages et intérêts aux familles. Luis Filipe Vieira Policarpo, reconnu coupable du délit d'homicide involontaire avec circonstances aggravantes – conduite sous l'emprise de l'alcool et du cannabis –, a également écopé de contraventions d'un montant total de 1 050 euros, notamment pour un excès de vitesse et un feu rouge non respecté.

L'enquête avait mis en évidence que cet entrepreneur paysagiste domicilié dans l'Essonne conduisait sa Mercedes avec un taux d'alcoolémie de 1,16 g/l, après avoir partagé un joint au cours de la soirée, et que sa vitesse dépassait les 130 km/h au moment de l'accident, survenu le 23 décembre 2006 vers 04 h 30, avenue d'Italie (XIII^e).

Sur un carrefour de cette grande artère, il avait refusé la priorité, en grillant un feu, à une Polo transportant six jeunes originaires de Seine-et-Marne. Quatre d'entre eux, âgés de 17 à 20 ans, avaient été tués sur le coup et les deux autres blessés, dont une adolescente de 17 ans, victime d'une grave fracture du bassin...

Il est difficile de comparer cette condamnation avec d'autres dossiers d'accidents mortels dont la justice a été saisie, tant les faits sont exceptionnels, ont souligné plusieurs experts interrogés par l'AFP.

« Les procès sont rares dans les accidents entre deux voitures particulières car très souvent le conducteur responsable est également tué », a fait valoir Claude Got, médecin et membre du comité d'experts auprès du Conseil national de sécurité routière. Sur l'année 2006, le professeur Got a recensé un seul autre cas d'accident au bilan d'au moins quatre tués dont le conducteur responsable a survécu.

M. Vieira Policarpo, né à Madère et enfant de l'assistance publique, était un récidiviste de la conduite sous l'emprise de stupéfiants.

« Pour un comportement aussi asocial il faudrait pouvoir l'écartier définitivement de la route », a estimé la présidente de la Ligue contre la violence routière, Chantal Perrichon.

Bouche-du-Rhône : La vitesse baisse, mais l'alcool tue toujours autant

La Provence – 12 janvier 2008

Séverine Pardini

Si la tendance générale est à l'amélioration de la sécurité sur les routes du département, l'année 2007 ne restera pas comme un modèle du genre. Cent trente-neuf personnes ont trouvé la mort sur les routes et les autoroutes des Bouches-du-Rhône, contre 136 en 2006 (et 242 en 2002). Les chiffres 2007 sont provisoires et doivent encore être affinés, toutefois cette augmentation des personnes tuées sur les routes inquiète déjà les acteurs de la sécurité routière. Les deux-roues et les piétons ont payé un très lourd tribut en 2007.

« On observe pour l'année écoulée une très forte recrudescence des accidents des deux-roues », s'inquiète Chantal-Marie Laurent, la responsable de la Ligue contre la violence routière. La militante ajoute : « Le parc des deux-roues a augmenté. De plus en plus de gens se mettent à ce mode de circulation. Mais cela n'explique malheureusement pas tout ». Les remontées de file, les chocs dans les intersections, les pertes de contrôles par des pilotes peu expérimentés ou encore le manque de vigilance des automobilistes sont trop souvent fatals aux cyclomotoristes et aux motards. Sans omettre, ce qui agace les associations de sécurité routière, les comportements des (jeunes) pilotes de scooters qui se faufilent sans prendre garde, multiplient les « roues arrières » et circulent au mépris de toutes les règles de sécurité, souvent sans casque. « Partout où l'on circule vite, on est en danger », prévient Chantal-Marie Laurent.

De manière générale, la vitesse a chuté en moyenne de 10 km/h dans le département. Une vraie satisfaction : quand on baisse la vitesse moyenne de 1 %, on réduit la mortalité de 4 %. Si les

automobilistes ont davantage utilisé le frein grâce aux radars, la consommation d'alcool et de stupéfiants n'a pas suivi la même tendance. Dans le département, comme en Paca, l'alcool est encore la première cause de mortalité sur les routes...

Radars : les étrangers devront lever le pied

La Dépêche – 23 février 2008

Vincent Pialat

Sécurité. Un texte élaboré par la Commission européenne prévoit une harmonisation.

Finis de rire. Les étrangers vont bientôt devoir respecter les limitations de vitesse. Comme tout le monde. Jusqu'à présent, un conducteur trop pressé, épinglé hors de ses frontières, n'était presque jamais poursuivi. Un texte, élaboré par la Commission européenne, promet d'être ferme. Les conducteurs étrangers flashés en France verront atterrir chez eux, quelques semaines plus tard, un petit billet les obligeant à s'acquitter d'une amende, dans leur langue d'expression. Et un retrait de points (pour les États appliquant le permis à points) ou une annulation de permis sera aussi possible.

Valable aussi pour les Français à l'étranger

Mais ce qui est valable pour les touristes européens, spécialistes des grandes vitesses sur les routes des vacances françaises, le sera aussi pour les Français en vadrouille à l'étranger.

« Ce n'est pas une très bonne nouvelle, peste un jeune Allemand résidant à Toulouse depuis plusieurs années. Je ne risquais rien, ici. Sur la rocade (ndlr : limitée à 90 km/h), je roule en général au-dessus de 150 km/h, parfois plus ».

Un conducteur peut pourtant être sanctionné sur le moment, mais seulement s'il est pris sur le fait par une patrouille mobile. Il doit sur le champ s'acquitter d'une amende. S'il ne veut ou ne peut pas payer la contravention, les gendarmes ou policiers peuvent lui confisquer le véhicule. Mais aucun retrait de point, ni annulation de permis, n'était jusqu'alors possible. La coopération amènera à une mise en commun des fichiers de chaque État, et permettra ainsi une sanction plus rapide et plus efficace.

Les conducteurs des 27 États de l'UE devront donc se tenir à carreau sur les routes du continent. L'incivilité routière s'est, depuis plusieurs années, particulièrement développée. Bruxelles veut réduire de moitié, d'ici à 2010, le nombre de tués sur les routes. Près de 40 000 personnes ont perdu la vie sur les routes de l'Union Européenne en 2006, un chiffre en diminution d'un quart sur les cinq dernières années. La France, le Portugal et le Luxembourg sont les meilleurs élèves (réduction de 40 %). En revanche, la Lituanie, la Hongrie, la Bulgarie ou la Roumanie plombent les chiffres européens.

2 700 véhicules confisqués pour très grand excès de vitesse

CCFA – 22 février 2008

LE FIGARO (22/2/08) indique que 2 700 véhicules ont été confisqués par les forces de l'ordre en 2007 pour récidive de très grand excès de vitesse (plus de 50 km/h au-dessus de la limitation). Cette mesure de confiscation sera désormais appliquée en cas de conduite sans permis, ou avec un permis ne correspondant pas à la catégorie du véhicule utilisé.

Ces camions qui font peur

La Dépêche – 19 janvier 2008

Propos recueillis par M.V.

Transports. Deux drames survenus sur les autoroutes A9 et A61 mettent en lumière les dangers que représentent des poids lourds sans cesse plus nombreux et plus pressés sur les routes du pays. Le ministère renforce les contrôles.

Quel conducteur n'a jamais tremblé, cramponné à son volant en doublant sous la pluie un camion sur l'autoroute ? Tels des brumisateurs géants, les roues de ces mastodontes du bitume tendent des rideaux aquatiques qui balayent les pare-

brise, obstruent la vue, « splashent » sous les pneus. Toujours plus nombreux, toujours plus dangereux, les poids lourds ? « Ils sont lancés dans une course à la performance sur nos autoroutes. Quand la météo se gâte, on s'attend au pire » dénoncent des employés de la société ASF qui ont écrit un rapport au ministère. Ils décrivent les vitesses excessives, les chauffeurs qui regardent la télé ou lisent en conduisant, les roues à ras des pointillés sur la gauche... Sur l'A61, hier soir, comme sur l'A9 où s'est produit le terrible accident qui a coûté la vie à deux personnes entre Orange et le Perthus, la file de droite et parfois la file centrale deviennent de véritables murs de camions. De la Roumanie au Portugal, si l'on en juge aux plaques, toute l'Europe des poids lourds défile ici. La nuit, les aires de repos sont trop petites pour accueillir ce flot de « bahuts » garés jusque sur les bretelles d'accès. À la frontière franco-espagnole du Perthus, tous les jours transitent dans les deux sens 18 500 camions : (+ 83 % depuis 1995 !)... En France, les camions ont parcouru en 2007 plus de cinq milliards de kilomètres (+ 3 % par an). Entre une Espagne en croissance et le cœur de l'Europe, un camion sur deux ne fait que transiter sur nos routes, quel que soit le prix du gazole.

Et que fait la SNCF pendant ce temps ? Elle prépare un plan drastique de 1 500 suppressions d'emplois sur les 11 000 que compte le transport de marchandises. Elle ferme des lignes au fret. Les projets de lignes ferroviaires dédiées aux transports de marchandises à travers les Alpes et les Pyrénées traînent ou se heurtent à l'hostilité locale. Sur les routes, les seuils de saturation sont proches.

« Référent famille » : mission impossible mais nécessaire

Ouest France – Samedi 08 mars 2008

Annoncer un décès, entourer des parents en détresse sur les lieux d'un accident

mortel et dans les jours qui suivent le drame. Cette mission impossible, aucune institution ne s'en était réellement saisie. Des associations d'aide aux victimes existent, certes, mais elles n'interviennent pas sur place. Pourtant, dans les premiers temps du deuil, la famille affectée est rarement en mesure d'entreprendre des démarches.

D'où cette intéressante initiative de Philippe Bartolo, qui commande la compagnie de gendarmerie de Nantes. Cet officier à cursus universitaire (spécialiste de la victimologie) est bien placé pour savoir qu'en France, l'accompagnement des proches des victimes de mort violente n'est pas organisé.

Il a donc imaginé un modèle d'intervention, testé depuis juillet dans le ressort de sa compagnie. Sur la scène même de l'accident, un gendarme spécialement formé se rend disponible. C'est le « référent famille ». Il est facilement repérable, équipé d'une chasuble, d'un téléphone portable dédié, de cartes de visite, de draps mortuaires, de réceptacles pour les effets des victimes. À ce jour, vingt-huit militaires assument ce rôle.

Dans les mois à venir, 140 autres gradés vont bénéficier à leur tour d'une journée de formation. Au programme : témoignages filmés de proches de victimes, approche psychologique avec le psychiatre Ronan Orio, chef de la cellule de victimologie au CHU de Nantes. Bientôt, le dispositif devrait être étendu à tout le groupement de gendarmerie de Loire-Atlantique. Une première en France.

Note de la rédaction : La Ligue Contre la Violence Routière – non nommée – est partenaire actif de cette action. Nous assurons la co-animation de toutes les formations en collaboration avec l'ADAVI 44 et le Docteur Orio, psychiatre. Pour les 2 formations dispensées, ce sont des membres de la Ligue de Loire-Atlantique qui ont témoigné et qui ont contribué récemment à la réalisation d'un film de sensibilisation. ■

C'est Gérard Pétin l'auteur de l'article « Alcool et conduite : une cause majeure d'insécurité », paru dans le n° 74. Nous avons omis de le citer, qu'il veuille bien nous en excuser.

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 : Alain Berthet – Route du Lac Génin – 01100 Apremont – Tél. : 04 74 75 50 79 (ac.berthet@wanadoo.fr)

06 – Alpes-Maritimes : LCVR – Espace associatif Nice centre – 45, promenade du Paillon – 06000 Nice – Tél. : 06 24 46 23 25 (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 (ligueviolenceroute12@free.fr) – (christiane.poinot@wanadoo.fr)

13 – Bouches-du-Rhône : Georges Corbière – 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 : Guylaine Lang-Cheymol – LCVR 34 – 40, rue Favre de St-Castor – 34080 Montpellier – Tél. : 04 67 10 91 84 – Port. : 06 25 25 42 35 (de 14 h à 16 h 30) (lcvr.herault@free.fr) – (lcvr34accueil@orange.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 – Tél. : 03 84 72 66 78 (michel.guillemain.39@free.fr)

40 – Landes : Fernand Blanco – 905, route de l'Observatoire – 40180 Navarosse – Tél. : 09 62 07 87 91 – Port. 06 21 17 35 07 (lcvr40@orange.fr)

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 30 82 96 (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](http://violenceroutiere5962.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-belia@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.6867@yahoo.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 : Danièle 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 78 15 (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 – La Brayorre – 958, route de Toulon – 83400 Hyères – Tél. : 06 15 38 77 18 (laroutevigilante@orange.fr)

84 – Vaucluse : Nadine Bonzi – LCVR 84 – 198, ancien chemin d'Orange à Malaucène – 84810 Aubignan – Tél. : 04 90 65 01 73 – 06 14 15 97 92 (lcvr84@wanadoo.fr)

91 – Essonne : Philippe Laille – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. + Fax : 01 69 44 48 79 (plaille@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

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

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

Odile Arnaud, Philippe Gervot, Paul Meyer
Jean-Marie Vinches.

Bureau national

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 :

Claude Chabot – Rédacteur en chef Pondération

Josiane Confais – Responsable de la revue de presse

Philippe Laville (plaville@wanadoo.fr)

Jean-Marie Leverrier – Membre du CNSR

(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) – Tél. : 01 45 32 91 00

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.