

Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

Numéro

50

Le numéro 50, est une compilation des
résumés des 49 premiers numéros



OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT

Ligue contre la violence routière

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

Abonnement annuel : 75 F

Décembre 2001 - N° 50

Un mot du directeur de la publication

Le premier objectif de ce numéro est de vous permettre de retrouver dans un précédent *Pondération* un sujet que vous cherchez, tout en incorporant un résumé suffisamment consistant pour vous éviter de vous reporter obligatoirement au numéro correspondant de *Pondération*.

Un deuxième but est apparu souhaitable en cours de rédaction : réaliser un numéro spécial, agréable à lire du début à la fin, en y faisant figurer des extraits intéressants.

Un troisième but s'est fait jour : retracer notre histoire, notre combat, les revivre, connaître les combattants. Cette histoire a porté des fruits et en portera d'autres avec votre appui : vous qui êtes adhérent ou vous qui ne l'êtes pas encore et qui lisez aujourd'hui *Pondération* pour la première fois.

Pour réaliser ce numéro, j'ai relu tout ce que vous avez accompli depuis près de vingt ans, j'ai pleuré souvent... d'émotion pour vos témoignages..., de rage aussi en constatant qu'il y a quinze ans nous disions – et beaucoup de gens de bon sens disaient – déjà tout ce qu'il fallait faire pour éviter le massacre de la route : toutes les solutions, ou presque, étaient connues : on aurait pu éviter déjà quinze fois 4 000 tués, soit 60 000 tués et les enchaînements qui suivent dans la famille du disparu : beaucoup de dépressions, de pertes d'emploi, de divorces, de familles anéanties par la douleur et le désespoir.

Une des missions du Conseil national de sécurité routière nouvellement créé est de réaliser des évaluations et des études. Pour savoir ce que nous savons depuis longtemps ! En conséquence, le meilleur sujet d'études à proposer nous paraît être "étude des raisons pour lesquelles les ministres (intérieur, justice, transports et défense) et Premier ministre, ne font pas ce qu'il faut, alors qu'ils savent, et pourquoi, s'ils ne savent pas, ne lisent-ils pas ce que nous écrivons et n'écoutent-ils pas ce que nous disons depuis quinze ans, alors qu'ils ont des yeux pour lire et des oreilles pour entendre."

Pour leur mâcher le travail nous allons faire simple et leur résumer en deux mots : des contrôles, des contrôles, des contrôles ! De la justice, de la justice, de la justice !

Jacques Robin

Quelques sujets prévus dans les prochains numéros de *Pondération*

(En plus des rubriques habituelles, pour lesquelles nous souhaitons comme d'habitude recevoir vos comptes-rendu d'actions, vos opinions, vos témoignages : adressez-les-nous dès que vous recevez le présent *Pondération*).

N° 51 - Articles sur les accidents : dernières statistiques détaillées, accidents particuliers : accidents au stop avec vitesse excessive sur la voie prioritaire, accidents frontaux, contre-sens sur autoroute
- Article sur les systèmes de retenue pour enfants.

N° 52 : Reprise des thèmes du N° 36 : Accueil des familles

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE - 15 Rue Jobbé-Duval - 75015 PARIS

Tél. : 01.45.32.91.00 - Fax. : 01.45.32.91.01

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

LA LIGUE EST MEMBRE DE LA FEDERATION EUROPEENNE DES VICTIMES DE LA ROUTE (F.E.V.R.)

Directeur de la publication : Jacques ROBIN

Frappe et mise en page : Maria MÉRIAU

Imprimerie : Compédit-Beauregard - 61600 La Ferté Macé

n° CPPAP : 67845 - ISSN : 0297-5874

Éditorial

Nourrir le souvenir par l'action

Photo de
Geneviève JURGENSEN

Bien sûr, si on nous avait dit en mai 1983, quand nous avons déposé les statuts de la Ligue, que nous serions toujours là vingt ans plus tard, à batailler pour les mêmes causes, nous aurions sans doute reculé. Heureusement, nul ne nous a prévenus. Les jours ont passé un par un, nous avons fait ce que nous pouvions plus que ce que nous voulions. Ce n'est pas fini.

Ainsi, certains noms qui apparaissent dans le premier numéro de *Pondération* figurent toujours dans le dernier.

D'autres amis sont passés pour quelques années, ils ont apporté leur tempérament, leurs aspirations, leurs compétences. La Ligue, c'est une cause mais c'est surtout des gens qui ne se ressemblent pas et savent faire progresser telle action, tel dossier, qui savent créer un lien, un ton. Selon les années, nous nous sommes donc occupés davantage de la sécurité des enfants, nous avons donné un coup d'accélérateur aux rapports avec la justice, nous avons coopéré avec les pouvoirs publics ou nous les avons au contraire vilipendés, nous avons été plus attentifs à l'accueil des familles ou plus offensifs dans les médias... Cela n'a pas seulement relevé d'une stratégie liée à l'actualité de la sécurité routière, cela a aussi reflété des personnes, des caractères. Nos délégations départementales, très marquées par le tempérament de leurs dirigeants, sont diverses pour la même raison.

Pourtant, rien de ce que nous avons fait jour après jour pendant ces vingt ans n'a jamais eu d'autre motivation que les histoires qui nous étaient racontées. En feuilletant ce numéro, j'ai pu vérifier que, si j'avais totalement oublié certains épisodes de la vie de notre association, je n'avais rien oublié d'aucun deuil. Rien. Et quand nous nous retrouvons pour ces réunions très administratives au cours desquelles il faut bien que l'ordre du jour soit respecté, l'attention peut flotter par moment, les plaisanteries fuser ou les désaccords prendre des proportions inattendues, mais dès qu'il est question de quelqu'un, de ce que j'appellerai une histoire vraie, chacun se fige. Nous sommes là, tendus vers celui qui raconte, et c'est dans nos mémoires quelqu'un de plus qui s'installe, qui règne, quelqu'un que nous avons "connu" trop tard, quelqu'un qu'au fond sa famille nous confie pour l'emmener plus loin, lui qui n'a pas eu le droit d'aller où il voulait.

Oui, nous sommes devenus de plus en plus cultivés, experts ; oui, quelquefois je nous trouve même trop techniques, trop politiques. Mais non, aucun d'entre nous ne passerait une soirée, un week-end de plus à faire vivre la Ligue s'il n'était des prénoms qui nous inspiraient depuis une semaine, six mois, vingt ans.

Nous aimons dédier chaque action, chaque réunion, chaque numéro de *Pondération* à quelqu'un de vrai, qui fut tant aimé qu'il nous fut confié. Ce cinquantième numéro est dédié à David, à son grand-père et à sa grand-mère, qui trouvèrent la mort une nuit sur le chemin du retour, après d'heureuses vacances de Noël. Nous le dédions aussi à sa petite sœur, qui resta seule survivante, blessée, dans cette voiture en attendant les secours. Nous leur dédions ces pages car pas une des lignes qu'elles contiennent n'aurait le moindre sens en dehors d'eux. Être membre de la Ligue Contre la Violence Routière, c'est agir pour dire qu'on aime, et répondre à la mort par la vie.

Ce numéro récapitulatif, austère parfois, utile espérons-nous, ne témoigne de rien d'autre.

Geneviève Jurgensen

N° 1 - 1985

Éditorial : Geneviève Jurgensen : film "La guerre du feu" et la traversée des Champs Élysées. Logique absente des comportements lorsqu'il s'agit de la voiture. Sauver le bébé éthiopien ou la petite fille qui agonise sur le bord de la route ? Mille blessés par jour, cela valait bien un petit journal.

Composition du premier conseil d'administration de la Ligue contre la Violence Routière :

Présidente : Geneviève Jurgensen, secrétaire général : Denis Moreau, membres : Jacqueline Chaumont, Jean-Claude Delarue, Henri Fabre-Luce, Geneviève Fuchs, Philippe Gervot, Cécile Lagarosse, Jean-Marie Leverrier, Michel Marchand, Marie-Noëlle Mivelle.

Naissance de "Pondération" Après deux années d'existence, la Ligue Contre la Violence Routière voit s'étoffer le nombre de ses adhérents. Des expériences très variées se vivent dans diverses régions de France, des actions concrètes sont menées pour améliorer la sécurité routière (aménagement de voies piétonnes, de pistes cyclables, de carrefours pour qu'ils soient moins dangereux)

Il nous a paru enrichissant pour tous de publier un bulletin de liaison des adhérents qui serait source d'information, de réflexion et lieu d'échanges. "Pondération" est donc né.

Le comité de rédaction : Geneviève Mancel directrice de la publication, Geneviève Jurgensen, Denis Moreau, Michel Mancel, Andrée Martinerie, Marie Redor, Colette et Jean-Louis Mazzoneto, Julia Siquot, Catherine Poulain, Emmanuelle Longard.

Rapport d'activité (Denis Moreau) : Extraits :

Notre action s'inscrit dans la longue durée, et ne pourra se développer que si chacun accepte de consacrer une petite partie de son temps à sa mesure, à étendre le mouvement de façon coordonnée... Nous avons adopté deux axes majeurs :

la campagne justice et la campagne sécurité des enfants et des jeunes.

Le mémorial de Beaune : On n'élève pas un monument aux victimes d'une guerre avant que cette guerre soit finie (Geneviève Jurgensen).

Rencontre avec Georgina Dufoix : Ministre des Affaires Sociales et de la Solidarité (Francine Cicurel, Geneviève Jurgensen, Ghislaine Leverrier, Claire Papy, Andrée Martinerie, rédactrice du Comptendu).

"Eh bien ! a dit la ministre, pour aujourd'hui nous allons seulement prendre la photo près du bouquet, là on sera bien". Personne n'a protesté. Simplement, il y eut dans notre mouvement vers le bouquet une hésitation que la ministre a perçue. "Asseyons-nous tout de même une minute, a-t-elle dit, on prendra la photo autour de la table"... La minute qui nous était accordée se prolongeait. La ministre avait compris qu'elle n'avait pas affaire à un groupe d'explorées venues là pour recevoir de bonnes paroles... On a tout de même pris la photo, autour de la table. Georgina Dufoix s'est levée, elle nous a assurées qu'elle nous recevrait de nouveau ayant bien étudié la question. Effectivement une délégation de la Ligue a été reçue par la ministre le 6 juin. Toutes les propositions que cette délégation a formulées ont été acceptées.

Réagir : Qu'est-ce que c'est, et pourquoi ça nous concerne ? (Marie Redor) C'est le nom du programme décidé par le C.I.S.R. et mis en œuvre en 1983 : circulaires du 9 mai 1983 et du 10 juillet 1984 du Premier ministre, circulaires du 10 mai 1983 et du 19 avril 1984 du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière. Le programme consiste à diligenter une enquête technique pour les accidents graves de la circulation.

N° 2 - 1986

Compte rendu de l'assemblée générale du 8 décembre 1985 :

Le point sur les actions passées : le procès Citroën, les émissions télé, la table ronde au ministère, les participations aux programmes Réagir, la campagne "circulation, enfants en danger", présence de la Ligue à certains procès, affiche, mémorial de Beaune.

Nouveaux membres du conseil d'administration : Henri Hasson, Pierre Warnier, Michel Avaro, Maître Epstein, Liliane Rosseeuw, Gérard Thiolier.

Danger et sécurité (Jean-Louis Mazzonetto). Mise en évidence de l'anomalie de rendre l'enfant coupable d'avoir traversé brusquement (moins de 10 km/h) alors que la voiture, elle, roule à 60 km/h. Mise en

évidence de l'anomalie de considérer les tués sur la route comme des accidents qu'on innocente. Il faut considérer l'automobile comme une arme. Avec les armes, on nous apprend à les utiliser correctement : arme chargée, canon en l'air. Sur la route on nous apprend la méfiance.

Reconquérir l'espace collectif : (Denis Moreau, vice-président) : "l'espace collectif est un domaine de découverte nécessaire au développement de l'enfant... Pourtant, c'est aussi faute d'une solidarité élémentaire, un lieu de danger : l'enfant n'a pas le droit à l'erreur".

Aller à l'école est très dangereux (Jean-Marie Leverrier)

Justice :

Plaidoirie pour la Ligue à propos de : La mort de Fabrice.

Partie civile de la Ligue au Procès d'Orléans.

Procès de Castres : décevant, humiliant : trois jeunes filles tuées par un homme ivre, qui roulait vite, qui double en sommet de côte malgré la ligne continue. Le substitut : "je demande une peine exemplaire : trois mois de prison avec sursis (!)"

Alain Prost : 174 km/h au lieu de 80 km/h sur une section d'autoroute en cours de travaux.

N° 3 - 1986

Un jour le diable revint : (Henri Masson).

Campagne Sécurité routière et protection de l'enfance conférence de presse de lancement le 22 mai 1986.

Fête des mères (Francine Cicurel) : lâcher de ballons place du Trocadéro. La manifestation avait été interdite parce qu'un lâcher de ballons ne doit pas comporter de mention publicitaire : en effet, le nom de chaque enfant tué était écrit sur chaque ballon lâché par un parent : "mention publicitaire !".

Enfants et piétons (Jean-Marie Leverrier) : "au début de l'ère automobile, l'automobile n'avait pas priorité sur le piéton. Il était même reconnu que le danger ne provenait que de l'automobile "qui se meut à une vitesse bien supérieure à celle du piéton". C'est entre les deux guerres que ce sentiment général s'est peu à peu transformé. L'automobile a chassé "la vie quotidienne de la rue ou du moins le rythme du mouvement naturel de l'homme". Et maintenant tous les piétons, et notamment les enfants doivent prendre très rapidement sous la menace des dangers croissants de la circulation, la décision juste. Cette tâche est très

difficile pour les enfants... Ce qu'il faut c'est adapter la circulation à l'enfant...".

Suit une étude détaillée sur les facteurs de risque (vitesse, largeur de la chaussée...), sur des exemples d'aménagements, les trottoirs assez larges (2m), les passages piétons munis de refuges, les avancées de trottoir, les chicanes (dossier établi à partir d'une synthèse d'études suisses).

Les améliorations souhaitables de la justice : (Geneviève Fuchs).

L'enfant dans la rue : sécurité ou autonomie : table ronde à Saint-Nazaire le 8 avril 1986.

N° 4 - 1986

Claude Sarraute dans "Le Monde" : paradoxe entre d'une part les critères de choix d'achat d'une voiture, clairement exprimés par les français : confort, silence, consommation, résistance, et d'autre part les points vantés par les constructeurs dans les pubs : vitesse, performances...

Éditorial : (Geneviève Jurgensen) Extraits : Au jeune homme qui a tué Antoine, trois ans, et à tous les automobilistes de ce pays, nous disons une fois de plus cette chose simple : que la France est pleine d'enfants qui ont besoin de traverser, la main dans celle de leur grand frère.

Insécurité routière, fatalisme ou mobilisation (Marie Redor, Denis Moreau) : c'est le titre du prochain colloque de la Ligue (15 novembre 1986).

Rappel des politiques actuelles : programme Réagir ; programme "objectif moins 10 %", 200 collectivités représentant 90 % de la population française s'y sont engagées entre 1983 et 1986 ; opération "ville plus sûre, quartiers sans accidents", 50 opérations retenues en 1984 et 1985.

Les sujets prévus lors de ce colloque sont la protection des jeunes, l'environnement urbain sécuritaire, les commissions administratives, les actions en justice.

Justice : Exemple très pertinent de plaidoirie de la Ligue lors du procès à Argentan le 17 juin 1986. Constat de l'immense fossé existant entre les paroles sévères du réquisitoire de la Procureur et la peine

qu'elle demande : 4 mois de prison avec sursis et 10 mois de retrait de permis. Geneviève Mancel compare cette peine avec les deux mois de prison avec sursis que le tribunal a infligé à Xavier qui a volé trois paquets de gâteaux en gare de Rouen.

Dans le même temps (8 juillet 1986) se jugeait en appel le procès du meurtrier de Fabrice Richert (17 ans) : la cour d'appel a aggravé sa peine à 18 mois de prison ferme et a accepté la constitution de partie civile de la Ligue qui avait été refusée par le premier jugement.

Contre la violence routière, préservons une vie de plus (Viviane Vareilles) : explication d'un P.A.E. de collègue.

L'enfant et la rue :

↪ c'est le nom du colloque réalisé à Vire le 12 avril 1986. Ouverture du colloque par le discours d'une mère dont l'enfant a été tué par un motocycliste.

↪ Thèmes abordés : les abords de l'école, les transports scolaires, les besoins des enfants (jeu...). Exposé intéressant de M. Coussi architecte urbaniste.

↪ c'est aussi le nom de l'opération qui s'est déroulée sur l'année scolaire 1985-1986 à Lyon et qui était organisée par l'A.D.E.S. (Colette Olivero).

Route et sécurité : (Robert Epstein - Avocat) : les obstacles à la sécurité sont graves, ils ne sont pas insurmontables, il faut traquer sans relâche, mais une volonté politique est indispensable.

N° 5 - 1986

Éditorial : (Geneviève Jurgensen), (extraits) : en arrivant au cimetière de Compiègne l'autre jour, j'ai noté avec surprise que, contrairement à l'habitude, le portail était grand ouvert. Ouvert ? Non, détruit en fait ! Le conservateur m'a en effet expliqué qu'un automobiliste, représentant de commerce, avait la nuit précédente littéralement explosé le lourd portail de fer forgé. L'arrivée de cet automobiliste dans le cimetière où repose mes enfants m'a fait l'effet d'une fable. Comme si, même en cet endroit silencieux, les chauffeurs inlassables me disaient : "ne nous oublie pas". Les parents d'aujourd'hui ne les oublient pas. Je

vous écris à la veille du jugement qui sera prononcé contre l'homme qui tua Anne Cellier... La campagne menée par ses parents, lors du procès, n'est sans doute pas étrangère au jugement prononcé plus tard à Nantes (30 mois de prison ferme), contre l'abominable personnage qui avait détruit une famille. De campagne de presse en campagne de presse, de procès en procès, de familles blessées en associations actives, notre effort se paye de résultats. Il faut continuer.

Assemblée générale du 16 novembre 1986.

Orientation : Poursuivre le domaine de la sécurité de l'enfant, et celui de la justice : il est important que la Ligue se constitue partie civile. Geneviève Jurgensen pense qu'il est temps que l'on s'exprime de manière plus combative "il faudra que nous descendions dans la rue".

Conseil d'administration : nouvelle élue : Aline Rolland.

L'aménagement d'une traversée de village : l'exemple de Golancourt (Fred Coudsi).

Éducation des enfants à la sécurité routière (Jean-Marie Leverrier) : Le petit bonhomme vert trop confiant, la mère de l'autre côté de la rue, la nécessité d'entraîner l'enfant, le chemin de l'école : la liberté !

Les premiers enseignements du programme RÉAGIR (Jean-Marie Leverrier - I.D.S.R.)

N° 6 - 1987

Colloque : la participation des citoyens à la sécurité routière : Ce colloque était organisé à Paris le 15 novembre 1986 par la Ligue Contre la Violence Routière.

En préambule, interview de Pierre Denizet Délégué interministériel à la sécurité routière : (extraits).

Mon dossier prioritaire est de faire avancer l'harmonisation européenne des vitesses. Pour cela nous devons prendre des décisions au niveau européen : 1986 a été l'année de la sécurité routière et nous discutons fermement avec l'Allemagne dans le cadre communautaire pour qu'elle édicte des limitations de vitesse sur ses autoroutes.

Question : avez-vous une influence sur la politique judiciaire en matière d'infractions au code de la route ?

Réponse : Je suis de près les décisions de justice. Quand elles me surprennent, je vérifie que le parquet a bien fait appel à minima.

Propositions de la Commission 1 - Protection des enfants :

- ↪ assurer une meilleure coordination des services : Ministère Équipement et Éducation et aux plans régional et local.
- ↪ formation des maîtres.
- ↪ formation des parents (pédiatres, carnet de maternité, centres P.M.I, presse, dépliant à remettre aux parents...)

- ↪ encourager le dialogue parents - enseignants - municipalité sur la sécurité des scolaires.
- ↪ maîtriser l'environnement, reconquérir l'espace collectif.
- ↪ formation des élèves.

Commission 2 - Environnement urbain et sécurité routière :

- ↪ désacraliser les "normes" qui bien souvent vont à l'encontre des impératifs de sécurité des différents usagers de la route.
- ↪ redéfinir le rôle de l'élu et le responsabiliser au problème de la sécurité routière.
- ↪ bilan de l'opération "Ville plus sûre, quartiers sans accident".

Commission 3 - REAGIR et les commissions départementales.

Commission 4 - L'action en justice :

- ↪ changer les lois et imaginer des peines spécifiques.
- ↪ pour une recevabilité de la constitution de partie civile.
- ↪ agir sur l'opinion, sur les autorités gouvernementales et sur les tribunaux.

Pour un recentrage des sanctions du code de la route (Henri Fabre-Luce, Geneviève Jurgensen, Denis Moreau).

N° 7 - 1987

Brochure médecins et sécurité routière :

54.000 médecins généralistes ont reçu cette brochure de 120 pages publiée par le ministère de l'Équipement et réalisée par deux médecins.

Quelques procès et verdicts (M. Warnier, L. Rosseeuw, J.L Mazzonetto)

Prévention et répression de la conduite en état alcoolique (Claude Maxime Bertrand)

L'alcool : un exemple : la Suède.

L'option zéro : arrêtons le massacre : quelques principes de base (Robert Epstein)

Critiques de M. Calvet P.D.G de Citroën, qui prône la vitesse (Maurice Pergnier).

Colloque de Toulouse : organisé par la Ligue le 13 décembre 1986 : "Contre la violence routière, préservons une vie de plus". Un "Livre blanc" a résumé les principales idées échangées lors du colloque, et les recommandations, portant sur les lois

et leur application, l'information, la formation, l'aménagement et l'infrastructure, les véhicules.

Colloque d'Orléans : Organisé par la Ligue (Aline Roland) le 8 novembre 1986 : "l'enfant et la rue".

L'opération "rue de l'avenir" : prévue du 16 au 21 novembre 1987, organisée par plusieurs associations dont la Ligue. L'objectif est de réussir une mobilisation des citoyens en changeant l'état d'esprit de l'opinion publique afin de faire respecter un bon partage de la rue et une sécurité pour tous les usagers, y compris les piétons et les cyclistes. Seize fiches d'actions sont présentées.

N° 8 - 1987

L'action d'André Michard suite à la mort de sa fille tuée par un motard : Lettre au journal "Le Monde" parue le 17 mars 1987 sous le titre "la vitesse un bilan de guerre civile", lettres au Président de la République, au Premier ministre et autres ministres qui ont répondu. Citons un paragraphe de la conclusion d'André Michard : "Qu'il me soit permis en terminant, d'attirer l'attention sur un point particulier du problème qui nous occupe : la place de choix que tiennent les motos parmi les armes des homicides routiers et urbains".

Justice : après l'accident, les démarches (Robert Epstein, Avocat) : Guide sommaire des formalités judiciaires, modèle de lettre de dépôt de plainte, canevas de conclusion à déposer à l'audience.

Sécurité des enfants à bord des voitures : le point des dispositifs préconisés en 1987

Les ingénieurs des ponts proposent la création d'une fondation nationale de la sécurité routière, d'un fond de sécurité routière. (P.C.M. - Le Pont 1987-8-9).

Lignes directrices de l'action de la Ligue : Denis Moreau vice-président répond à une interview de la revue "P.C.M - Le Pont". "Depuis 1984, la Ligue a travaillé principalement sur deux dossiers : la sécurité des enfants et l'action en justice.

↳ la sécurité des enfants : les automobilistes doivent tenir compte du fait des caractéristiques particulières des enfants.

↳ la justice : sensibiliser la magistrature, se constituer partie civile aux cotés des victimes afin de débanaliser les accidents : l'insécurité en France, c'est d'abord la route.

Opération "rue de l'avenir" : programme des actions prévues dans les différentes villes.

N° 9 - 1988

Pour 1000 morts de moins (Pierre Denizet) : Jeunes 18/25 ans le plus lourdement frappés. La France dans le peloton de queue de la sécurité routière. Propos irresponsables de Jean-Pierre Beltoise sur la vitesse. Pas de relâchement contre la barbarie.

Délits routiers : l'indulgence (Denis Périer-Daville, docteur en droit) : Tableau commenté des statistiques du ministère de la justice sur les suites (peines de prison, amendes...) données aux délits routiers ou non routiers. Exemple : 10,5 % des "outrages à fonctionnaire" sont suivis de prison, alors que c'est seulement 6,1 % des homicides involontaires pour conduite en état d'ivresse.

Comment expliquer l'indulgence exagérée des magistrats ? Ils sont eux aussi des automobilistes et s'identifient plus ou moins consciemment à ceux qu'ils jugent pour délit routier.

Tour d'horizon des peines possibles prévues par la loi du 11 juillet 1975 dont la confiscation du véhicule dont le prévenu est propriétaire, suspension du permis pour 5 ans (et permis blanc), interdiction de conduire certains véhicules pendant cinq ans. La loi du 10 juin 1983 institue une nouvelle sanction consistant à immobiliser le véhicule, mais très peu appliquée et pourtant facile avec un sabot de Denver dans le garage du délinquant.

Courbe des accidents et des tués depuis 1961 : Aux environ de 10 000 en 1961, de 17 000 en 1972, puis

chute brutale en 2 ans : aux environ de 14 000 en 1974.

Signature de l'appel pour "la rue de l'avenir" : Cautioneer l'opération consistant à organiser une démonstration exemplaire de cohabitation piétons-automobilistes dans quarante villes de France du 16 au 21 novembre 1987. Parmi les 59 signataires de l'appel, nous trouvons entre autres, Michel Barnier, Michel Rocard, Geneviève Guicheney, Patrick Poivre d'Arvor, Simone Weil, François Nourissier, Claude Got, Christian Gérondeau, Françoise Chandernagor, etc... Ainsi que les présidents des associations du collectif.

Détail de l'opération "rue de l'avenir" dans quelques villes : Vire, Colmar, Aigle, Torcy, Bayonne, Athis, Flixecourt, Rouen, Lyon, Albi, Foix, Saint-Girons, Lavelanet.

Loi d'amnistie : question posée aux candidats à la présidentielle : "Êtes vous disposé à étendre au code de la route les critères d'exclusion de l'amnistie concernant les infractions ?"

Ville plus sûre, quartiers sans accidents : Une trentaine de villes ou quartiers sont déjà aménagés dans le cadre de cette opération qui consiste, par des aménagements physiques de la voirie, à ralentir la circulation, opération lancée par le CETUR.

N° 10 - 1988

Éditorial (Geneviève Jurgensen) :

Les lois d'amnistie se suivent sans se ressembler tout à fait.

Celle qui vient d'être votée exclut totalement les conducteurs ayant été surpris au volant avec une alcoolémie positive, ainsi que ceux qui ont pris la fuite, ce qui n'était pas le cas il y a sept ans. Par contre, et c'est là notre déception, elle passe l'éponge sur la quasi-totalité des autres délits, y compris le plus meurtrier d'entre eux, la vitesse.

Nous luttons de toutes nos forces pour que l'excès de vitesse soit mis à l'index comme l'excès d'alcool. Et nous luttons quasiment seuls. Nous avons contre nous de puissants intérêts économiques et électoraux.

La perspective de la loi d'amnistie a provoqué une telle euphorie chez les chauffards qu'ils ont tué dans la première moitié de l'année près de 20 % de personnes en plus. Tel est le prix d'une élection présidentielle.

Lequel des candidats souhaitait vraiment cela ? Aucun bien sûr. Mais aucun non plus n'a eu le courage de dire avant son élection qu'il n'amnistierait pas les infractions au code de la route.

L'amnistie 1988 :

Annésie et amnistie (Jean-Louis Mazzonetto).

Communiqué à l'AFP avant le vote (27 mai 1988).

Communiqué du "droit de la route" (10 juillet 1988).

Myriam Géraud: Tony (12 ans) faisait du vélo, d'après les magistrats, il s'est "jeté rageusement sous une voiture", donc affaire classée par le parquet.

Les maires ont des pouvoirs, les maires sont responsables : liste des pouvoirs des maires en matière de voirie et références aux textes.

La sécurité des déplacements dans la ville (Marie Redor). Le point sur les méthodes récentes que certaines municipalités ont mis en œuvre pour réduire la vitesse : exemple Chambéry : "on n'a pas fait de grandes choses, mais une multitude de petits détails concernant les piétons, les handicapés, des places, des chicanes, des suppressions de feux..." (M. Chaboud, adjoint au Maire).

"Vitesse et vie en ville" : table ronde à Batz sur Mer (44) le 23 avril 1988

La modération de la circulation en ville : rencontre européenne des 19 et 20 novembre 1987 à Paris :

N° 11 - 1988

Éditorial : (Geneviève Jurgensen) : première semaine de Toussaint - "opération drapeau blanc, pour la première fois, ce n'étaient pas les chauffards qui se donnaient des signes de reconnaissance". Création d'une "commission des sages" chargée de faire des propositions pour la prochaine session parlementaire.

Accidents : Compte-rendus d'audience, verdicts.

Geneviève Jurgensen chez M. Sarre, points évoqués par la Ligue :

- ↪ publicité des constructeurs relative à la vitesse
- ↪ prise en compte des infractions graves au code de la route dans le calcul du malus
- ↪ contrat de plan résorption des points noirs
- ↪ mesures anti-vitesse

Vingt-deux mesures adoptées par le comité interministériel : mobilisation accrue des préfets, suppression des "interventions", tâches d'intérêt général, augmentation du taux des amendes, perception immédiate des amendes, renforcement des moyens de la police et de la gendarmerie, accroissement des contrôles d'alcoolémie, amendes forfaitaires pour les "moins de 20 km/h", aggravation des sanctions pour les conducteurs qui passent outre la suspension de permis, incitation des collectivités locales (objectif moins 10 %), éducation scolaire, A.A.C., création d'un contrôle technique des voitures,

"donner à l'automobile sa place, et non toute la place". La Ligue estime nécessaire de former les cadres associatifs afin de les aider à poser les bonnes questions ou à répondre aux interpellations.

Les meilleures réalisations présentées pendant ces deux jours frappent par leur simplicité et leur caractère d'évidence. Les ingrédients sont :

- ↪ une enquête publique sur les usages de l'espace à aménager.
- ↪ une maîtrise technique qui permet d'adapter l'espace aux usagers.
- ↪ le respect des normes (sans les multiplier).
- ↪ la détermination politique de l'élu.

création d'un permis à points, extension du port de la ceinture, feux arrière de brouillard, publicité automobile, utilisation de la radio et de la télévision, arrêt de la vente de boissons alcoolisées sur autoroute, création d'un groupe d'experts pour la rédaction d'un livre blanc.

Ouest-France - Claude Got "tant que les voitures seront faites pour aller vite...Nous sommes des barbares qui pratiquons le sacrifice humain". La vitesse va poursuivre son chemin dévastateur.

Le Monde - "au moment de passer aux actes politiques et financiers, l'insécurité routière perd subitement de son ampleur et de son urgence".

La répression dans le monde : "les chauffards vont-ils en enfer". Aux États-Unis on frappe le moral, en Suisse, le portefeuille, en France, on cogite.

La vitesse, l'automobile et la sécurité Jean-Louis Mazzonetto "celui qui possède la vitesse domine la nature et les autres".

Et la vitesse ? Pierre Roblin, il faut former un puissant lobby de la sécurité.

La vitesse en accusation, les statistiques des assureurs (la puissance multiplie les risques)

La progression des accidents, leurs coûts (Jacques Desuché) : 15 ans de progrès, et la rechute.

En Belgique : campagne d'amélioration des abords d'école :

"Des abords d'école accueillants" : une liste très intéressante d'améliorations possibles de la sécurité des enfants dans les quartiers scolaires (Arlette Siquot).

Les statuts de la Ligue contre la Violence routière.

N° 12 - 1989

Colloque d'Orléans : vitesse et vie en ville (Aline Rolland).

La rue... on partage : (Denis Moreau, Arlette Siquot).

- ↗ L'action en justice : les familles de victimes attendent beaucoup et sont souvent déçues.
- ↗ La sécurité des enfants : éduquer les enfants à la sécurité routière ne sert qu'à nous donner bonne conscience si en même temps tous les adultes concernés ne prennent pas leurs responsabilités.
- ↗ Les expériences de l'opération "Villes plus sûres" ont mis en présence des acteurs dont les intérêts divergent.
- ↗ La coopération entre spécialistes et associations.
- ↗ La modération de la circulation

Opération "Drapeau blanc" (27 octobre - 1^{er} novembre) (Jean LE FEVRE) :

Ce dossier balaye de façon détaillée les actions, les démarches, les articles de presse, de l'opération dans plusieurs régions de France.

Cette opération, réalisée à l'initiative de la chaîne de télévision Antenne 2, en collaboration avec Europe 1 et A.G.F, a mobilisé pendant tout le week-end de la Toussaint des milliers de personnes (pouvoirs publics, médias et associations) et a touché des millions d'automobilistes qui ont accroché sur leur voiture un petit drapeau blanc triangulaire distribué par les organisateurs.

Sur la chaîne de télévision d'Antenne 2, pendant six jours qu'a duré l'opération, Gérard Holtz et Claude Serrillon ont animé avec pertinence les activités et les débats télévisés.

En plus des points directs d'A2, la Ligue a animé 30 points supplémentaires. De nombreuses réunions et débats ont été organisés dans toutes les villes en France, des actions dans quelques écoles ont été réalisées.

À Pau, le Préfet, Michel Desmet a été le premier à hisser le drapeau blanc sur le bâtiment de la Préfecture.

À Marmande, Daniel Dubroca, capitaine de l'équipe de rugby, a pénétré sur le terrain avec un drapeau blanc lors du match Argentine contre une sélection française.

À Montluçon et dans d'autres communes de l'Allier, le drapeau blanc a été hissé sur les mairies.

Dans la Drôme comme dans d'autres départements, l'opération "Drapeau blanc" a été l'occasion de créer une section départementale de la Ligue.

Des actions et des débats ont été réalisés dans beaucoup de départements ou régions. Ile de France, Aquitaine, Béarn, Pays-Basque, Gironde, Lot et Garonne, Landes, Roussillon, Midi Pyrénées, Rhône Alpes, Provence Côte d'Azur, Loiret, Vendée, Bretagne, Normandie, Est, Nord, ...

Nomination des experts pour le "Livre Blanc" :

Président Pierre Giraudet - Membres : Pierre Sudreau, Christian Gérondeau, Pierre Mayet, Claude Got, François Gentile, Jean-Claude Quyollet, Bernard Stirn, Marc Dreyfus, Christiane Cellier, Geneviève Jurgensen, Albert Mallet, Gérard Miller.

N° 13 - 1989

Le livre blanc : mesures préconisées:

Développer une politique de communication et de prévention :

- ↗ en aidant le mouvement associatif.
- ↗ en créant un haut comité de la sécurité routière pour promouvoir un modèle de comportement apaisé, en s'appuyant sur un centre d'étude et d'information et une agence de moyens pour la communication.

Améliorer la formation à la conduite : apprentissage anticipé de la conduite (A.A.C) et, pour ceux qui ne font pas l'A.A.C. : période probatoire de deux ans (suivi pédagogique, respect des règles : exemple alcoolémie).

Réviser en profondeur le système des contrôles et des sanctions : Créer des unités spécialisées de police avec du matériel adapté et des effectifs suffisants, détection automatique des infractions, davantage de contrôles d'alcoolémie, instituer un délit de mise en danger de la vie d'autrui, limiter strictement le permis blanc, pratiquer plus systématiquement la confiscation du véhicule pour les conducteurs particulièrement dangereux, mieux prendre en considération les familles des victimes dans les procédures judiciaires.

Améliorer la sécurité des véhicules : emploi de ceintures à enrouleur y compris à l'arrière, et voyants de contrôle. Obligation de systèmes de protection pour enfants, limitation de vitesse par construction pour les poids lourds, A.B.S. pour les poids lourds.

Modérer la circulation, offrir un environnement plus sûr : Contrôle technique des infrastructures, modération de la vitesse en agglomération :

abaissement de la vitesse limite à 50 km/h, création de zones 30 (30 km/h) de sections 70, aménagement des entrées d'agglomération. Programmes d'actions locales de sécurité dans les grandes villes.

Rendre les secours plus efficaces : Bornes d'appel d'urgence, information sur les moyens d'alerte, actions

concertées entre les différents intervenants.

Limiter la vitesse à la construction : négocier une réglementation européenne pour la limitation à la construction de la vitesse des véhicules légers et des motos.

Hommauto : Docteur Legrand, "criminologue de la route" : Portrait robot du criminel de la route

Qui a tué Gaëlle ?

Ca fonce et ça défonce (205 G.T.I.) deux appels au meurtre qui n'ont pas la même résonance s'ils émanent de Khomeyni ou de M. Calvet (extrait de publicités de Peugeot)

Le procès de la pub (Henri Fabre Luce) : décalage entre le jugement rendu et l'opinion publique.

Pour une meilleure justice rendue lors des procès (Claude-Maxime Bertrand) : la roulette bordelaise.

Verdicts de quelques procès.

Explications concernant le fonctionnement des juridictions de l'ordre judiciaire et les procédures pénales après l'accident entraînant blessures ou décès.

N° 14 - 1989

Le nouveau code de la route (humour) François Cavanna

Numéro consacré à la Préparation de l'assemblée générale du 03/12/1989

N° 15 - 1990

Le pamphlet du professeur Got (le Généraliste n°1031)

Les mythes ont la vie dure : la limitation de vitesse ? Indispensable. La conduite sous l'influence de l'alcool ? Inadmissible. La ceinture de sécurité ? Très efficace. C'est l'avis de la majorité des Français qui,

pourtant, en continuant de transgresser ces règles, sont en passe de devenir les champions du monde de la tuerie sur route. Les idées reçues sont parfois mortelles.

Les solutions existent ... dans les tiroirs : le père de famille le plus respectueux des convenances peut devenir un hors-la-loi dès qu'il prend le volant. Une politique efficace pour l'en empêcher doit superposer les solutions techniques, une surveillance dissuasive, une répression adaptée aux comportements.

Trois axes sont à privilégier : le ceinture de sécurité, la conduite sous l'influence de l'alcool, le respect des limitations de vitesse.

Justice : "tiens v'la la vedette "

Philippe Alliot, pilote de formule 1 pris en flagrant délit d'excès de vitesse le 04/08/1989 sur l'autoroute de Normandie à 233 km/h puis, une heure plus tard à

218 km/h. La Ligue s'est constituée partie civile

Une clémence exemplaire (à l'occasion d'un procès) : communiqué de presse de Geneviève Jurgensen "La cour d'appel de Versailles a rendu le 13 décembre 1989 un jugement d'une clémence exemplaire dans une affaire d'une gravité exemplaire... La Ligue Contre la Violence Routière accuse la justice et l'État de se montrer cyniquement indifférents et totalement inactifs devant l'horreur permanente que constituent les accidents et dont les familles des victimes subissent les conséquences dans une solitude morale absolue."

N° 16 - 1990

Éditorial : (Geneviève Jurgensen) : A 17 ans, en 1982, Kevin Tunell, un jeune Américain, a été jugé responsable de la mort de Susan Herzog, 18 ans. Il conduisait en état d'ivresse sur les routes de Virginie (on peut, aux USA, obtenir son permis dès 16 ans). La justice a condamné Kevin à envoyer aux parents de Susan un chèque de 1 dollar chaque semaine pendant dix huit années. Comme Kevin ne payait plus régulièrement, les parents de Susan l'ont à nouveau envoyé devant le tribunal. Il a fondu en larmes, se déclarant hanté par la mort de la jeune fille. Il fut condamné à trente jours de prison avec sursis et à reprendre le paiement hebdomadaire des chèques. Nous n'avons que faire de ses larmes et ses regrets, commentèrent les parents Herzog. Nous voulons les

chèques. Le reste, ça le regarde". Cette histoire toute récente m'a beaucoup frappée. Même si nous avons là, comme toujours une sentence discutable, on y reconnaît pour une fois l'effort d'imagination d'un juge pour faire comprendre ce que veut vraiment dire une vie de dix-huit ans brisée par la sottise et l'absence d'égards.

Tu ne tueras point même sur la route (Ouest-France_28/08/1989)

Témoignage : où sont la sagesse et l'autorité de l'Etat ?

Nos actions : découvrons ensemble le chemin de l'école : équiper les cartables d'écoliers de tissus fluorescents et rétroréfléchissants.

N° 17 - 1990

La sécurité routière en Norvège (Laurent) : un exemple à suivre

Sécurité routière: l'enfance et la jeunesse oubliée (Jean Le Fèvre) : Les familles deviennent-elles a-éducatives ? Est-ce qu'on enseigne, est-ce qu'on éduque, est-ce irréversible ? Faut-il adapter le plus faible au plus fort ou au contraire le plus fort au plus faible ?

Les poids lourds écraseurs (Claude-Maxime Bertrand).

Rouler sans tuer (Le Monde 27/06/1990) : extraits prémonitoire : "nous proposons au gouvernement de se fixer comme objectif une réduction de 1000 du nombre de tués en 1991, de 2000 en 1992... L'action

doit porter sur trois facteurs principaux : l'alcool, la vitesse, la ceinture. (Cellier, Jurgensen, Gérondeau, Got).

Une prise de conscience (jeune fille tuée par un récidiviste)

Sèche les larmes...et tais-toi demande de Michel Barnier pour accorder aux associations luttant contre l'insécurité routière le droit de se constituer partie civile.

La sécurité sur le chemin de l'école "Être vu et vive la vie" (à destination de l'enseignant et de l'écolier).

- ↗ Sur le chemin de l'école : interaction entre la rue, le jeu, l'enfant.
- ↗ L'enfant n'est pas un adulte en miniature : explication des handicaps physiques et psychologiques de l'enfant dans la circulation.

- ↗ Éduquer les enfants... éduquer les adultes.
- ↗ Être vu sur le chemin de l'école : explication scientifique de la rétro-réflexion.

N° 18 - 1990

Humeur : Claude Sarraute, Le Monde 11/09/1990, "le chemin des écoliers"

"Accrochez-les à la vie" : (Jacqueline Furbeyre), rappel des chiffres, dispositifs existants, les actions de la Ligue.

Les vrais-faux débats : Florilège intéressant d'idées reçues fausses, et argumentaires pour les contrer :

- ↗ la route je connais : je fais 50.000 km par an.
- ↗ Les gendarmes feraient mieux de courir après les délinquants au lieu d'embêter les automobilistes.
- ↗ il faudrait interdire les routes aux voitures.
- ↗ je suis beaucoup plus en sécurité avec ma CMCX à 200 km/h que certains qui roulent à 80 km/ avec une petite voiture.
- ↗ une réserve de puissance importante permet des dépassements en toute sécurité.
- ↗ je roule vite, mais je roule bien, je suis prudent.
- ↗ en Allemagne la vitesse est libre, et ils ont moins d'accidents que nous.
- ↗ la vitesse excessive n'est pas un facteur d'accident, tout au plus un facteur aggravant. Réponse : la

vitesse n'est pas un facteur aggravant, mais un facteur d'accident grave.

- ↗ il faudrait deux permis : un pour ceux qui sont capables de rouler vite, et un pour les autres.

Lu dans la presse :

La course infernale de 2 crétins a tué Jérôme, 12 ans. Fuite après un accident mortel

Vitesse, "l'hypocrisie sociale" (Yvon Chich)

C'est la vitesse qui tue : vitesse rançon du progrès ? Ennemi public n°1, drogue officielle, (Philippe Saint-Marc, CNASUR)

Trop mou, Rocard ! pas assez de contrôles ! (docteur Magnier, Le Généraliste 19/10/1990)

Progresser ? oui, mais comment ? Liste très intéressante de propositions de toute nature, pour améliorer la sécurité (Christian Leprovost, Martine Asse).

N° 19 - 1990

Humeur: d'une guerre à l'autre (Michel Mancel, Calvados), une guerre propre : comparaison avec la guerre du Golfe.

La sécurité routière, une responsabilité collective : Comparaison avec les pays étrangers, aménagements, contrôles (Christian Gérondeau, Le Monde)

Vitesse, la drogue la plus "dure", une folie inutile (Philippe Saint-Marc)

Justice - la délinquance au bout du volant en Suisse : ampleur de la répression, l'impunité routière, le rôle de l'alcool, la récidive, la sagesse des femmes, les retraits de permis. Certains experts estiment que la certitude de se faire pincer a un meilleur effet préventif que l'aggravation des peines. (Jean-Claude Henet, journal de l'Association Suisse des Transports, janvier 1991)

N° 20 - 1991

Numéro spécial "accrochez-les à la vie", opération "sécurité enfants en auto"

Je m'adresse à mes confrères : " la vie de ces enfants qui viennent de naître, ou dont vous suivez le

développement, doit être protégée. Quand l'accident est arrivé, les regrets sont inutiles " (Docteur Brigitte Audras).

Châteaux de sable : "était-il une mère sur un banc à penser nostalgiquement que parmi ces enfants ... fatalement, statistiquement...il y en aurait...qui ne reviendraient pas de l'école ou ne rentreraient pas d'un de ces week-ends si meurtriers (Francine Cicurel).

Bébé miracle : "mon bébé, quant à lui s'en est sorti, tout à fait indemne grâce à votre petit lit".

Changer l'attitude des parents : Étude sur l'attitude des parents à l'égard des sièges de sécurité pour enfants : comprendre les raisons profondes susceptibles d'expliquer pourquoi ces dispositifs étaient si peu utilisés. (Brigitte Cambon de la Valette, I.N.R.E.T.S).

Enseigner aux parents : "si nous voulons réduire les blessures et la mort des enfants dans les voitures, il faut faire l'investissement d'un siège de qualité et savoir l'utiliser correctement (Professeur Claude Got).

Des arguments pour la vie : (Maryvonne Dejeammes - INRETS)

Installer l'enfant à l'arrière ne suffit pas.

Un adulte ne peut pas retenir un enfant en cas de choc.

L'enfant éjecté a dix fois plus de risque.

Comment les dispositifs de protection garantissent ils la sécurité ?

Quelles sont les normes de sécurité ?

Quelques solutions : 0-9 mois : lit nacelle (actuellement le siège dos à la route est mieux. NDLR 2002). Jusqu'à 3 ou 4 ans : sièges enfants ; de 3 à 10 ans : rehausseur (actuellement préférer les rehausseurs qui sont combinés avec un dossier. NDLR 2002).

N° 21 – 1992

Note désabusée d'audience de circulation routière (D. Lemoine, Magistrat) : Longue et intéressante dissertation sur le mauvais fonctionnement de la justice lors des procès pour infraction ou accident, où la victime est oubliée, où il faut préserver le prévenu, ne pas en faire une deuxième victime, etc... Un extrait entre-autres : "Le juge donne en réalité l'impression d'attendre l'accident pour se décider à sévir. Mais si, par malheur il y a dégâts corporels, il est obnubilé par le caractère involontaire du délit, refusant alors de se laisser impressionner par l'importance des dommages, pour s'attacher principalement à la faute".

Un exemple extrême : Le pompier Moray passe au rouge et tue deux personnes de 20 ans : témoignage de la mère d'une des victimes. Seulement 2 mois de prison avec sursis et 6.000 F d'amende. M. Moray porte plainte contre la "République du Centre" pour la narration faite de son accident, il porte plainte aussi contre le père d'une des victimes pour un coup de

poing reçu quelques semaines plus tard : la plainte est acceptée par le tribunal, ce père est condamné à 3.500 F d'amende !

Trop de transports par route (Haroun Tazieff).

Chez les Norvégiens : quelques mesures de prévention, sanction des infractions (Madame Laurent)

Apprentissage anticipé de la conduite à 16 ans (Jean-Claude Llobères)

Le permis à points : (première version à 6 points).

L'Allemagne brise le tabou de la vitesse illimitée : M. Tœpffer, soutenu par le SPD et les verts plaident pour une limitation de vitesse sur autoroute.

Accrochez-les à la vie : les systèmes de retenue pour enfants en voiture.

N° 22 – 1992

Éditorial (Geneviève Jurgensen). (En été 1992, les routiers paralysaient la France pour manifester contre le permis à points. Paradoxalement la population soutenait leur action égoïste). Extraits :

... Face à eux, qui ? le ministre bien sûr, seul au début avec nous. Oui, nous, la Ligue, seule, unique association qui se soit indignée de ce qui se passait, et qui ait rappelé que le permis à points, c'était le permis de vivre, et que plus les chauffards

perdraient de points, plus leurs potentielles victimes gagneraient de points de vie.

Je voudrait vous raconter quelque chose.

J'ai rencontré, pendant ce soulèvement de la tribu des routiers, le Président de la République et le Premier Ministre. J'ai parlé à toute la presse, télé, radio, journaux. Un soir, il a fallu que j'aie encore une fois à Antenne 2, en direct dans le journal de 20 heures. Je n'en pouvais plus, je voulais le calme, fuir toute cette anarchie ! Mais un ami était là, qui m'a dit : "Vas-y, et n'oublie pas qu'ils ont tué ma mère". Je suis allée. Et cinq mois après, on me parle encore de ce journal télévisé là, où les téléspectateurs ont senti que je n'avais peur de rien, parce que notre association avait raison. La Ligue Contre la Violence Routière, c'est ça. C'est quelqu'un qui vous dit "N'oublie pas". N'oublie pas ma mère. N'oublie pas mon frère. N'oublie pas ma fiancée. N'oublie pas mon enfant...

Le permis à points.

Quelques réactions sur les protestations des conducteurs de poids-lourds : Luc Gabrielle, André Château, Alain Guy, Michel Germain, Denis Barnier, Francine Cicurel, M. Sénégal.

Déjà en infraction (Francine Cicurel) : "... Ce que révèle la révolte des professionnels de la route (contre le permis à points) c'est qu'ils sont déjà déterminés à être dans la situation où ils vont perdre des points..."

Barème : Le capital total est de 12 points

Un délit fait perdre **6 points** : homicide ou blessure grave (trois mois d'I.T.T.), alcoolémie supérieure à 0,80 g/l, délit de fuite, usage de fausses plaques, conduite en période de suspension de permis...

Contraventions à **4 points** : blessures (I.T.T. de moins de trois mois), non-respect des priorités, de l'arrêt au feu rouge, au stop, dépassement de plus de 40 km/h de la vitesse autorisée, défaut d'éclairage, circulation en sens interdit...

Contravention à **3 points** : alcoolémie entre 0,5 et 0,8 g/l, franchissement de ligne continue, changement de direction dangereux, dépassement de 30 à 40 km/h de la vitesse autorisée, dépassement dangereux, arrêt ou stationnement dangereux.

Contravention à **2 points** : dépassement de 20 à 30 km/h de la vitesse autorisée.

Contravention à **1 point** : dépassement de moins de 20 km/h de la vitesse autorisée, non-port de la ceinture.

Appel pour la vie . Défense du permis à point, volonté de faire respecter la loi : 30 personnalités signataires.

N° 23 - 1993

Le comportement des français au volant Long article intitulé "Le complexe de la R.5... et les autres" par Richard Bernstein, Ancien correspondant du New York Times à Paris. Extraits : "Les traits de caractère observés chez les Français : ils sont impatients, sûrs d'eux-mêmes, parfois trop d'ailleurs, ont une tendance à surestimer leur maîtrise de leur véhicule et de sa vitesse, et croient que l'accident, c'est pour les autres. A citer également une certaine inconscience du danger, une préférence pour les satisfactions immédiates, le désir exacerbé de passer devant les autres, et d'y

rester, l'égoïsme et le mépris de la personnalité des autres, puisque les conducteurs se comportent, vis-à-vis de leur congénères anonymes, comme ils ne le feraient jamais envers des personnes de connaissance. Et enfin un individualisme forcené, étranger à tout civisme, imperméable à l'idée que la vie serait beaucoup plus agréable pour tout le monde si chacun accordait la priorité à l'autre, au lieu de considérer l'existence quotidienne comme une lutte acharnée au cours de laquelle il faut le vaincre ou, à tout le moins, l'ignorer.

Quelques extraits de deux articles

... **Il y a dix ans** qu'il est parti ce P'tit bonheur là.

Dix ans déjà. Dix ans seulement. Dix ans que je n'entends plus son rire clair d'adolescente...

... Petit à petit j'ai compris que ma nouvelle vie serait différente ; qu'elle n'était rattachée à la précédente que par le souvenir ; qu'il fallait pour la continuer lui donner un autre sens où le futile et l'inutile n'avaient plus de place. Je me suis obligée à regarder les autres P'tits bonheurs, à la sortie de l'école, dans la cour de récréation, dans le bac à sable... Cette joie de vivre, cette innocence, ce miracle... Il fallait convaincre qu'aucun lobby, qu'aucune passion égoïste, ne devait briser cela. Il fallait aussi, que de quelque part, peut-être, ma fille soit fière de sa maman...

Tous ensemble, nous qui marchons entre le passé et l'avenir, nous continuons à vivre pour que vive la vie, pour que la violence sur nos routes recule devant notre détermination. Rien ne pourra nous arrêter. Nous ne craignons plus, ni rien, ni personne. La foi que nous avons dans notre engagement est indestructible.

Le message que j'ai reçu de Geneviève, il y a dix ans, je l'ai transmis à d'autres qui l'ont transmis aussi, comme les grains de blé sur l'échiquier. Il finira un jour par convaincre...

Ghislaine Leverrier.

1983.

La Ligue Contre la Violence Routière vient d'être créée. Nous sommes peu nombreux. Les enfants tracent un cercle invisible autour de nous. Nos enfants qui ne se connaissent pas, qui n'habitaient pas les mêmes villes, qui n'avaient pas le même âge. Et pourtant ce sont ces enfants qui sont le lien indestructible qui nous retient à la vie, nous leurs parents survivants...

Ni le père ni la mère ne savent l'ampleur du danger qui guette les enfants dans les rues et sur les routes. Les médias, la télévision, les médecins ne disent rien. Si on a peur c'est une peur diffuse, on la pense peut-être fantasmagorique, le fruit d'une exagérée angoisse de parents. 1980 : Geneviève et Laurent J. savent. Depuis huit jours exactement. Ils savent ce que la route peut faire à deux très petites filles. Ils habitent à six minutes à pied de chez nous. Une semaine sépare les deux accidents. Allions-nous rester si peu à savoir ? Allions-nous garder ce secret pour nous ? Comme quelque chose de honteux à ne pas révéler ?

Pouvions-nous taire que l'accident est une cause de mortalité d'une très haute fréquence, qu'il frappe atrocement et indistinctement ? Et lorsque petit à petit nous apprenons que c'est une mort et des blessés évitables, que les causes sont connues et que les mesures, si elles étaient prises, supprimeraient cette chose inhumaine que nous avons vécue et continuons à vivre - le monde de nos enfants invisibles - quelle responsabilité aurions-nous eu, à garder enfouie une vérité qui doit éclater et qui est devenue une cause ! Qui sera gagnante.

Francine Cicurel.

Une petite fille nommée Catherine.

13 octobre 1970, 17 heures. Une petite fille, qui n'a pas huit ans, attend de traverser le Boulevard Rocheplate. Elle va prendre l'autobus qui la ramènera chez elle après une journée d'école. Ce soir, elle fait le parcours seule, sa grande sœur sort de cours à 18 heures.

L'autobus ne la ramènera pas, sa trajectoire, son "destin" ont dévié. Elle ne terminera pas sa traversée du boulevard Rocheplate. Un camion chargé de sable survient, le chauffeur, aveuglé par l'éclairage rasant du soir, ne voit pas le feu rouge. Il fauche dans sa course une petite fille qui n'a pas huit ans.

Urgences, réanimation intensive, transfert d'hôpital en hôpital, gestes fébriles et précis des médecins et des infirmières, pas feutrés, phrases courtes et sourdes. Survie, la maman renaît avec sa fille, la famille, les amis s'associent à cette "résurrection".

Résurrection semée d'obstacles : lutte médicale, morale, physique, psychique, individuelle et collective. Cinq, six, sept, huit mois... puis ce sont les retrouvailles avec l'école, les petits amis, ses frères et sœurs, sa chambre, sa vie.

Cela s'annonce mieux que les médecins pouvaient l'imaginer, elle s'intègre, malgré son amputation fémorale, et retrouve la vie "d'avant" : ses huit ans favorisent son adaptation, son entourage attise son enthousiasme.

Les difficultés viendront plus tard, en abordant sa vie professionnelle et en voulant nourrir sa vie personnelle, comme tout le monde... Bien que la petite semble comblée, compensée, sa vie est ébréchée.

Ni rancœur, ni haine, ni soumission, ni héroïsme. Une expérience originale pour cette petite fille devenue une jeune femme en quinze ans de parcours.

Catherine Dedieu

N° 25 - 1994

Projet de loi sur le délit de grand excès de vitesse : lettres types à adresser aux députés, liste des députés par département.

L'accident de l'A10 à Mirambeau : article de Claude-Maxime Bertrand, dans lequel il craignait déjà que le délit de mise en danger délibéré de la vie d'autrui ait peu de chance d'être appliqué par nos juges : "En une formule provocatrice, un excellent magistrat (Michel Albarède) a récemment rappelé la raison majeure de leur réticence : faire juger les automobilistes délinquants par des automobilistes en robe... Autant faire juger des voleurs par des voleurs".

Composition du conseil d'administration .
Présidente: Ghislaine Leverrier – Membres : Nicole Bourgeois, Francine Cicurel, Nicole Fabre, Daniel Frémond, Jacqueline Furbeyre, Philippe Gervot,

Daniel Goineau, Geneviève Jurgensen, Alfred Jurvillier, Jean-Yves Lamant, Margot Lanson, Annie Le Botlan, Jean-Claude Llobères, Paul Meyer, François Ouachée, Julien Picquet, Aline Roland, Jacques Robin, Jacques Tasia, Odile Van Hée, Viviane Vareilles, André Voegele, Pierre Warnier.

Lettre ouverte, en hommage à mon fils aîné, "victime de la violence routière" le 30 mars 1992 (Mme Ponthot).

Que l'on arrête de banaliser la mort sur la route - que ceux qui trouvent la mort restent des victimes et ne deviennent pas trop souvent des coupables car ils ne peuvent plus se défendre - qu'il n'y ait plus deux justice : celle des riches et celle des pauvres.

L'alcool au volant : résumé chronologique des textes

N° 26 - 1995

Les accidents de poids lourds et d'autocars

L'accident de l'A9 à Roquemaure (22 morts) d'un autocar espagnol. Le chauffeur du car (42 ans) s'est vraisemblablement endormi et a effectué des manœuvres brutales à son réveil, ce qui a couché le car sur les glissières : beaucoup de personnes ont été éjectées ce qui a causé leur mort. Cela a reposé le problème des ceintures de sécurité sur les cars et le respect des temps de repos.

Compte rendu de l'atelier "Poids Lourds" organisé par la Ligue les 20 et 21 mai 1995 : Exposé de Jean Langlois, militant et chauffeur de camion.

La réglementation des poids lourds.

Entrevue avec M. Pons, ministre de l'équipement et des transports, le 24 juin 1995 : Ghislaine Leverrier présente la Ligue et explique (M. Pons ponctue chaque phrase d'un "je sais"). Chantal Perrichon pose le problème du gel du projet de loi sur le délit de grand excès de vitesse. Odile Van Hée évoque les récidivistes qui provoquent des accidents mortels.

Entrevue avec Mme Idrac, Secrétaire d'État aux transports terrestres, le 13 juillet 1995.

Les sujets suivants ont été abordés :

Excès de vitesse : pourquoi le projet de loi sur le délit de grand excès de vitesse est-il gelé ?

Amnistie : synthèse de la réponse de Mme Idrac : personnellement j'aurais préféré qu'il n'y ait pas d'amnistie, mais il faut bien comprendre que tout le monde s'attendait à cette loi, et personne n'aurait compris qu'elle ne fut pas votée. Mme Idrac a bien insisté sur le fait que ce sont les députés qui ont élargi l'amnistie aux fautes sanctionnées par un retrait de trois points du permis.

Délit de mise en danger de la vie d'autrui : cette innovation du code pénal n'est en général pas prise en compte par les tribunaux. La Ligue propose à Mme Idrac d'agir auprès des parquets. La réponse a été que "nous ne pouvons pas agir auprès des magistrats" M. Durand (D.S.C.R.) a résumé la circulaire du ministère de la Justice du 24 juin 1994 qui définit les comportements qui pourraient tomber sous le coup de ce nouveau délit.

Les feux rouges des bus scolaires : les feux rouges des bus scolaires, interdisant la circulation lorsque le bus est à l'arrêt, est une demande qui a été faite par la Ligue depuis 1986. La réponse n'a pas été satisfaisante.

N° 27 - 1996

Les transports scolaires aux U.S.A. (William Pajot) : les cars scolaires aux U.S.A. comportent beaucoup d'éléments de sécurité : il n'est pas rare de voir sept rétroviseurs : un grand à l'intérieur et trois de chaque côté, ne laissant aucun angle sans surveillance. "L'arm-stop" est un bras installé sur le bord gauche du car et qui se déplie avec un panneau stop et un feu rouge interdisant ainsi toute circulation

lorsqu'il est déplié à l'arrêt du car. Des lampes surdimensionnées (5, 6, 7 ou 8) s'allument à l'avant et à l'arrière dès que le car ralentit, ou qu'il tourne, ou qu'il y a du brouillard... Sécurité Majuscule.

Le contrôle technique des véhicules : les nouveaux points soumis à l'obligation de réparation.

N° 28 - 1996

Limitation à la construction de la vitesse limite des poids lourds (12 t) et des cars (10t) : "... soit être construit ou équipé de telle manière que sa vitesse maximale ne puisse dépasser respectivement 85 km/h et 100 km/h ...".

Statistiques des accidents de l'année 1995.

Qu'est-ce qu'un consolidé ? C'est quelqu'un qui a été atteint par une maladie ou un accident, qui a été soigné, qui en a retiré une amélioration, mais au bout de plusieurs mois ou plusieurs années, la médecine ne peut plus rien pour lui, il gardera ce qui subsiste comme séquelles physiques ou morales: il est classé "consolidé" (Témoignage de M. J. Désuché, consolidé, sur les difficultés de sa vie quotidienne.)

N° 28 Supplément spécial : " Zone Scolaire"

- ↵ Les cinq principes de sécurité dans les zones scolaires.
- ↵ En deux mots, qu'est-ce qu'une zone 30 ?
- ↵ Les méthodes d'action pour la création d'une zone 30 dans une zone scolaire.
- ↵ Un cas type de zone scolaire : Ploudoble.
- ↵ Plan des aménagements réalisés dans la zone 30 de Ploudoble.
- ↵ Plan des aménagements réalisés aux entrées.
- ↵ Plan des aménagements réalisés sur les voies encadrant la zone 30.
- ↵ Les sorties d'école : quelques exemples d'aménagements.

- ↵ Lettre type de concertation avec les résidents de la zone.
- ↵ La simulation sur place
- ↵ Formulaire d'enquête auprès des parents et des enfants pour déterminer les points dangereux.
- ↵ L'essentiel à connaître pour éduquer l'enfant aux dangers de la circulation.
- ↵ Les actions possibles pour éduquer et entraîner l'enfant aux dangers de la circulation.
- ↵ Améliorer la sécurité de l'enfant à bicyclette.
- ↵ Le passage-piéton
- ↵ L'enfant dans la rue : ses limites physiques et psychologiques.
- ↵ Statistiques des accidents d'enfants.

N° 29 - 1996

Stages de formation 3 et 4 février 1996 : Deux ateliers : accueil des familles et aménagements

urbains ont réuni 70 participants.

Historique des runs caennais.

N° 30 - 1996

Éditorial (Ghislaine Leverrier) :

Au sujet de la déclaration de Monsieur Pons qui veut prouver que sa politique aura une efficacité à long terme : "A aucun moment M. Pons n'évoque une politique de contrôle et de sanctions, qui reste, quoi qu'on en dise, la mesure immédiate la plus efficace qui sauverait des vies.

Le détail de l'atelier justice de nos journées de formation de 1995 :

Le fonctionnement détaillé de l'appareil judiciaire.

Les sanctions.

Que peuvent apporter les tribunaux à la Ligue ?

Pourquoi la Ligue se constitue-t-elle partie civile ?

Mise en œuvre des constitutions de partie civile.

Mise en danger délibérée de la vie d'autrui : dossier .

Compte rendu intégral du colloque organisé par la Ligue (Me Chaslot) le 18 novembre 1995, regroupant les ministères concernés, des magistrats, avocats, policiers, gendarmes..

Le nouveau délit du code pénal fait l'objet de deux articles :

Article 221-6 : circonstances aggravantes de l'homicide et des blessures involontaires.

Article 223-1 : délit autonome, même en l'absence d'accident. Ce deuxième article est rédigé comme suit : "*Le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessure de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence*

imposée par la loi ou le règlement est puni d'un an d'emprisonnement et de 100.000 F d'amende".

Des difficultés d'application sont mises en évidence :

La première difficulté : le fait. Cette difficulté est liée à la constatation matérielle. À la différence de certains faits mesurables ou visibles (alcoolémie, conduite sans permis, trace de freinage...) ceux caractérisant la mise en danger délibérée sont le plus souvent fugitifs et immatériels, et ne peuvent alors être attestés que par des témoignages.

La deuxième difficulté : le droit. L'article sur le délit autonome parle d'une "obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements". L'interprétation de cette obligation "particulière", par opposition à "générale" risque d'être prise de façon trop restrictive par les tribunaux. De même le terme "manifestement" peut être lu de façon subjective ou objective, cette dernière excluant que la constatation requière que le délinquant a conscience du caractère "manifestement" délibéré.

En conclusion de ce colloque, une stratégie est proposée pour la Ligue Contre la Violence Routière, basée sur :

↳ l'action auprès des agents de constatation et des parquets.

↳ la constitution de partie civile de la Ligue. L'article 2-12 du code de procédure pénale (loi du 4-01-93) figure in-extenso et précise quelles sont les conditions pour qu'une association puisse se constituer partie civile

N° 31 - 1997

Éditorial (Ghislaine Leverrier) Laetitia, Julia, Virginie, Aurélie, "classée sans suite".

Laëtitia 12 ans et Julia 14 ans sont tuées en traversant la route pour aller prendre leur car scolaire : "affaire classée sans suite"...

Virginie 14 ans est tuée à la descente d'un car scolaire : "affaire classée sans suite"...

Aurélie 11 ans est tuée dans une agglomération, en allant prendre son bus de ramassage scolaire, par une

automobiliste qui de son propre aveu à la police, dit rouler à 80 km/h au moment de l'accident : "affaire classée sans suite"...

Des centaines de dossiers sont ainsi classés sans suite pénale alors qu'en y regardant de plus près on s'aperçoit que si les enquêtes avaient été un peu plus poussées, la décision de justice aurait été différente.

Stage de formation sur les enquêtes REAGIR :

12 et 13 octobre 1997, animé par Robert Thibault (CMSR I. de Fr.)

Colloque 10 ans d'application de la loi Badinter - Grenoble 1996.

Nouvelles pistes cyclables à Paris : Les avantages sécuritaires des pistes séparées de la circulation par la file des voitures en stationnement.

N° 32 - 1997

Enseignements du colloque Vulnérabilis : ce colloque s'est déroulé à Lyon les 14 et 15 janvier 1997, il était organisé par Jacques Robin du CERTU, et concernait les usagers vulnérables, c'est à dire essentiellement trois cibles : les piétons, les cyclistes et les enfants. Le colloque a réuni 360 personnes et 70 intervenants de toutes nationalités. La modération de la vitesse en ville constituait un axe commun à la sécurité de tous les usagers vulnérables. La pertinence dans le choix des aménagements de voirie constituait un deuxième axe : des intervenants étrangers ont expliqué entre autres que les pistes cyclables séparées étaient moins dangereuses que les bandes cyclables : soit des pistes "sandwich" comme à Paris, situées entre le trottoir et les voitures en stationnement, soit des voies vertes en pleine nature (halage...).

L'éducation des enfants à la sécurité a fait l'objet de plusieurs interventions : des films vidéos ont été projetés "en boucle" sur le thème pendant le colloque, dont la vidéo "Messages" qui explique de manière

pédagogique la façon sécuritaire pour traverser la rue. La conclusion du colloque fut constituée par un débat au cours duquel le professeur Got et Ghislaine Leverrier sont intervenus.

Causes principales de la baisse de la qualité et du niveau de vie des victimes de la route et de leur famille par le Professeur Marcel Haegi - Président de la F.E.V.R..

Le risque accidentel chez les jeunes et sa prévention : dossier rédigé par Michèle Bonnier et Philippe Laville sur une étude de Jean-Pascal Assally de l'INRETS :

- ↳ L'accident de la route est devenu un accident banal.
- ↳ Épidémiologie des accidents chez les jeunes.
- ↳ Le concept de risque et la genèse du risque accidentel chez les jeunes.
- ↳ La prévention.

N° 33 - 1997

Éditorial (Ghislaine Leverrier) :

Les jeunes conducteurs sont, au vu des statistiques, les plus accidentogènes. Ils sont aussi les premières victimes de leur inexpérience et de la surestimation de leurs capacités. Il faudra bien un jour prendre des mesures efficaces pour les protéger de leur "fureur de vivre" qui les conduit si souvent vers la mort quand ils sont au volant d'une voiture ou au guidon d'une moto.

Ils étaient deux copains croquant la vie à pleines dents n'imaginant pas que la fatigue les surprendrait au petit matin. Il ne leur restait que quelques kilomètres pour arriver à la maison.

Sur la route toute droite, la petite 106 s'est écrasée contre l'arbre.

Relevé des vitesses sur autoroute : la société Escota qui gère 430 km d'autoroute a fait une expérience de mesure de vitesse et d'information des usagers, à partir des heures d'entrée et de sortie de l'autoroute.

Boubou : un petit garçon voulait vivre : il est mort contre le mur de son école par une voiture qui reculait.

N° 34 - 1997

Le poids lourd : la réglementation.

Il existe trois classes de véhicule industriel :

- ↗ les véhicules de transport en commun de personnes.
- ↗ les véhicules de transport routier de marchandises : le camion, le camion attelé à une remorque, le tracteur routier attelé à une semi-remorque.
- ↗ les véhicules de transport de matières dangereuses.

Cinq points motivent la réglementation : la sécurité, l'environnement, l'infrastructure, la concurrence et la législation sociale.

Pour le point qui nous concerne le plus : la sécurité, la réglementation porte sur :

- ↗ les dispositifs anti-intrusion des voitures (avant, arrière et latéraux).
- ↗ les pneumatiques, le freinage, la direction, l'éclairage, les réservoirs.
- ↗ le tachymètre, le limiteur de vitesse, la visibilité directe ou indirecte.
- ↗ l'inflammabilité des matériaux, les ceintures, les sièges...
- ↗ l'administration impose une visite annuelle de contrôle technique du véhicule.
- ↗ les conducteurs sont soumis à des vérifications périodiques, par les CRAM, du maintien des aptitudes physiques et médicales "convenables".
- ↗ les temps de conduite et de repos sont régis par un règlement européen. Mais 80 % des infractions concernent ce point.

Quels sont les inconvénients des arbres trop proches de la chaussée ? (Jacques Robin)

La réglementation demande que tout arbre soit planté à plus de quatre mètres du bord de la chaussée.

Inconvénients des arbres pour les voitures et les occupants :

800 tués tous les ans par choc contre arbres, et contrairement à ce qu'on dit trop facilement, ce ne sont pas seulement des fous du volant qui se tuent, mais aussi des mères de famille prudentes.

Les grosses branches qui tombent sur la route provoquent également des accidents lorsque l'arbre surplombe la chaussée.

Inconvénient pour les arbres eux-mêmes: Les "faux écologistes" qui ne connaissent pas les arbres s'insurgent lorsqu'on abat un arbre, et pensent que l'arbre se trouve "bien" au bord de la route. Il n'en est rien : d'une part l'arbre vit et vieillit : il faut l'abattre au bout d'un certain temps (40 ans pour les peupliers).

D'autre part, l'arbre ne se plait pas du tout trop près de la chaussée, il souffre par :

- ↗ les chocs des voitures et des engins de fauchage (on fauche 3 ou 4 fois par an la bande de 3 m proche de la chaussée), et c'est par ces écorchures qu'entrent les maladies qui font dépérir l'arbre.
- ↗ le tassement du sol : sur les premiers mètres le sol est trop tassé.
- ↗ la poussière constamment en suspension en bord de chaussée (terre, poussière de pneus, etc...) : elle se colle sur les feuilles et la fonction chlorophyllienne ne se fait plus. La pluie n'enlève pas cette poussière.
- ↗ le sel de déneigement : dans les trois premiers mètres : le sodium du chlorure de sodium ne s'évacue pas avec l'eau, il se bloque dans les parties colloïdales du sol et empêche l'eau de véhiculer vers les racines les éléments nutritifs.

N° 35 - 1997

Stage des 27 et 28 septembre 1997 - Rencontres européennes :

La Ligue Contre la Violence Routière a organisé les 27 et 28 septembre 1997, un week-end "Rencontre et Formation". Les intervenants : Mandy Rigault (Grande Bretagne) de "l'Oxford County Council Road Safety Group", Alain Rouiller (Suisse) de l'Association Transport et Environnement, ont présenté deux approches différentes de la Sécurité routière dont on pourrait s'inspirer avec profit en

France. Marcel Haegi, président de la Fédération Européenne des Victimes de la Route, a décrit les deux organismes qui légifèrent en matière de sécurité routière : Les Nations Unies et l'Union Européenne. Des échanges animés et fructueux se sont établis entre les intervenants et la cinquantaine de participants. Des documents pratiques ont été distribués.

N° 36 - 1998

Dossier l'accueil des familles :

Aider les enfants à faire face à la mort : Un texte traduit d'une brochure américaine par Margot Lanson explique que selon les âges, l'explication qu'on donne à l'enfant de la disparition d'un proche, est différente. L'attitude à adopter doit être également adaptée. L'article comporte aussi une liste de choses à éviter et quelques suggestions pour aider les enfants à faire face.

Les attentes des familles : deux pages de propositions de la Ligue pour l'accueil des familles concernant :

L'annonce de l'accident.

L'accueil sur les lieux de l'accident.

L'accueil à l'hôpital, à la morgue.

Les problèmes financiers des familles à revenu modeste

Le procès verbal d'accident et les assurances.

L'avocat et la justice

Un groupe de parole dans les bouches du Rhône (Françoise Dewavrin) : Une séance de deux heures, le samedi matin, une fois par mois. Ce groupe de parole

animé par une spécialiste a fonctionné pendant deux ans (1996-1997). Il n'y a pas eu beaucoup de participants. Raisons possibles : information, calendrier, refus d'un "psy".

Écoute Deuil : En 1993, différentes associations de Grenoble se sont rencontrées et se sont donné comme but de développer les solidarités sociales et les lieux d'écoute pour les personnes en deuil. Les moyens sont :

↳ l'écoute téléphonique, pour parler anonymement.

↳ les groupes de soutien mutuel, ces groupes sont de plus en plus demandés, après un début d'écoute téléphonique.

Victimes de la route, le droit à la reconnaissance :

Larges extraits de l'article paru dans la revue du comité de la sécurité routière n° 111 de janvier-février 1998. Les points traités sont : la souffrance psychique, l'importance des premières minutes, faire face à la perte de revenu, des tensions avec les assurances, le besoin de justice, le rôle des avocats, une bonne audience : étape vers la guérison.

N° 37 - 1998

Les sénateurs adoptent le projet de loi sur la sécurité routière :

Le ministre des Transports a réussi à faire adopter son projet de loi sur la sécurité routière, dans la nuit de mardi 7 à mercredi 8 avril 1998, par le Sénat, en première lecture, à l'unanimité des groupes politiques. Les trois mesures les plus controversées du texte sont passées de justesse. La première concerne la création d'un délit de récidive de grand excès de vitesse de (50 km/h). Le texte lève aussi l'interdiction du

dépistage de stupéfiants lorsqu'une personne est impliquée dans un accident "mortel". Troisième disposition, le champ de la "responsabilité pécuniaire" du propriétaire du véhicule est élargi. Il concerne désormais l'ensemble des infractions au stationnement, aux vitesses maximales autorisées et aux "signalisations imposant l'arrêt des véhicules". Le titulaire de la carte grise sera désormais tenu pour responsable, même si un tiers est au volant.

N° 38 - 1998

Éditorial (Ghislaine Leverrier) extraits :

Ce numéro 38 est ma dernière rencontre avec vous, amis adhérents de la Ligue Contre la Violence Routière, en tant que présidente.

Je tiens à vous dire que pendant toutes ces années j'ai milité, au sein d'une équipe extraordinaire où chacun a su prendre sa part de travail sans rechigner, en plus de ses obligations professionnelles et souvent même au détriment de sa vie privée et de ses loisirs.

Nombre de vos lettres nous témoignent leur reconnaissance. Je peux citer un extrait de la dernière que j'ai reçue de M. et Mme GUEDON : "... le chemin qui a été parcouru avec tous ceux qui nous ont soutenus est pour nous essentiel, et même s'il n'est pas terminé, un certain apaisement se fait jour".

Rencontre avec M. Dosière, rapporteur de la loi "Gayssot" : M. Dosière avait demandé à rencontrer la Ligue. Cette rencontre a eu lieu le 15 septembre 1998 avec d'autres associations Chantal et Francine ont insisté sur deux points : la responsabilité pécuniaire du propriétaire, et la création d'un délit de récidive de grand excès de vitesse.

N° 39 - 1998

Compte rendu de la journée du 10 décembre 1998 à l'Assemblée Nationale, lors du vote de la loi sur la sécurité routière, 41 militants de la Ligue étaient présents et ont été reçus par le Ministre avant la séance.

Compte rendu des 7^{ème} rencontres parlementaires

"Pour une sécurité routière plus efficace".

Diverses interventions dont celle de Gérard Pétin sur le coût social des accidents, et celle de Philippe Laville sur la boîte noire, l'évaporation des P.V., la formation complète des jeunes à la conduite, la publicité vantant la vitesse...

N° 40 - 1999

Quelques spécificités départementales de types d'accidents :

Quatre cartes de France montrant pour l'année 1997, les départements les plus meurtriers, (nombre de tués rapporté au nombre d'habitants), du point de vue :

- ☞ Des chocs contre arbre : dép. 40, 32, 65, 31, 82, 46, 11, 67, 01.
- ☞ Des accidents d'intersection : dép. 45, 85, 86, 79, 17, 16, 27, 28, 82.
- ☞ du nombre de tués toutes causes confondues : 40, 11, 09, 46, 47, 89, 58, 41, 28.

Évolution sur 5 ans (1994-1998) du nombre de tués par département.

Les arbres au bord des routes : argumentaire.

Compte rendu du CISR du 2 avril 1999.

Les jeunes et l'alcool : l'expérience de l'Ain.

Un procès verbal sur deux aboutit à une sanction effective.

La sécurité des cyclistes à Paris.

N° 41 - 1999

Promulgation de la loi relative à la sécurité routière : La loi a été promulguée au J.O. du 19 juillet 1999. Le texte avait été envisagé dès 1994 (!) par Bernard Bosson. Deux dispositions ont été âprement contestées : le délit de récidive de grand excès de vitesse, et la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule.

97 députés de droite (dont les plus connus : Philippe Douste-Blazy et Gilles de Robien) ont saisi le conseil constitutionnel contre cette loi (la liste des 97 députés figure dans l'article).

La charte du piéton : quatre pages photocopiables, avec beaucoup de croquis, portant sur les 64 points permettant d'améliorer la sécurité du piéton, tant dans son comportement (je m'habille de vêtements clairs, je marche à gauche à la campagne, je n'avance pas sur la bande cyclable...), que sur l'infrastructure (refuge au milieu du passage-piéton, bip-bip pour aveugles pendant le temps de vert de la figurine piéton, trottoirs larges et matériellement protégés contre le stationnement...)

La mise en conformité des ralentisseurs : la norme, et le décret fixent des règles pour les dimensions des ralentisseurs et leurs implantations : ils ne les interdisent pas !

Les renseignements contenus dans la fiche vous permettront de vous défendre si l'on veut supprimer un ralentisseur que vous jugez indispensable.

La norme (16 mai 1994) : hauteur : 10 cm (\pm 1 cm), longueur : 4 m pour les "dos d'âne" (circulaires), 4 m de plateau supérieur pour les "trapézoïdaux", avec une pente de 7 à 10 % pour l'accès. Pour mesurer facilement la conformité de la hauteur, poser une boîte métallique de boisson (11cm) et viser avec l'œil. Le décret (94-447) définit les conditions d'implantation : exemple moins de 3000 véhicules par jour (soit moins de 30 véhicules pour 6 minutes de comptage en heure ni creuse, ni de fort trafic).

La fiche donne les méthodes pour mettre le ralentisseur aux normes s'il ne l'est pas (hauteur, longueur...). En ce qui concerne le trafic : s'il est supérieur à 3000 véhicules/jour, c'est le trafic qu'il faut réduire, plutôt que de supprimer le ralentisseur, surtout si l'on est en zone scolaire : des méthodes sont données.

N° 42 - 1999

Éditorial (Philippe Laville) extraits :

Liberté. C'est au nom de la liberté que quatre-vingt dix-sept députés de l'opposition de droite ont déposé un recours contre la loi Gayssot auprès du Conseil Constitutionnel... Nous restons confondus devant l'inconscience de ces députés pour qui la liberté, c'est celle d'enfreindre gravement la loi. Rouler à 50 km/h de plus que la vitesse maximum autorisée, ce n'est pas par inadvertance qu'on le fait, c'est un acte délibéré...

Rappel des buts, de l'objectif et des orientations de la Ligue.

Trois rapports d'études édités par le CERTU

↳ analyse de 24 cas d'enfants tués sur le chemin de l'école (brochure gratuite).

- ↳ évaluation de l'opération pilote de ligne continue avancée devant les passages-piétons de Brignais (brochure gratuite)
- ↳ recherche des situations d'accidents mortels de piéton en traversée de chaussée (12,20 euros).

N° 42 spécial- Guide des pistes cyclables non dangereuses

La piste sandwich : située entre le trottoir et la ligne de voitures en stationnement. Solution adoptée sur certains axes à Paris : c'est une des meilleures solutions du point de vue sécurité.

La piste sur trottoir : solution idéale et pas onéreuse, lorsque le trottoir est assez large : il suffit

de tracer une ligne séparative entre les piétons et les cyclistes. Cela gêne moins les piétons que les voitures en stationnement.

La piste cyclable dans l'accotement : très bien appropriée aux abords des agglomérations : un sentier

bitumé (par exemple un mètre), au milieu de l'accotement, pour les cyclistes et les piétons.

La bande cyclable : largeur minimale recommandée : 1,75 m. réalisable en campagne ou en ville. La bande cyclable est à éviter dans les rues à fort trafic en ville du fait de la proximité et la vitesse des voitures.

La piste cyclable en site propre : par exemple sur un chemin de halage, une voie ferrée désaffectée, ou réalisée en acquérant la bande de terrain nécessaire, en ville ou en campagne. Une variante : la voie verte, ouverte également aux piétons et chevaux de promenade.

Voie à circulation douce : voies piétonnes, zone 30, voies à priorité cyclable (petites routes en rase campagne à vitesse limitée et où une priorité spéciale est accordée aux vélos.)

N° 43 - 2000

Alcool- jeunes - voitures : une association dramatique : lettre de Myriam, articles du Figaro, de Phosphore, du docteur Causse-Haumesser.

Ceintures de sécurité : le nouveau décret (6-10-1999) concernant les ceintures de sécurité et les sièges-enfants.

Les accidents : quatre cyclistes tués dans le Gard, quatre occupants tués à Vritz (44) dans une collision frontale.

Témoignages :

Lettre d'un grand-père : (Charles Destrée) à un motard qui a tué sa petite fille.

Une journée ordinaire ? (Odile Van Hée) : comparaison entre les moyens déployés pour l'Erika et le manque de moyens pour la sécurité sur la route.

Liste des revendications de la Ligue : Cette liste constitue un recueil de toutes les possibilités détaillées pour améliorer la sécurité sur la route et le sort des victimes. Beaucoup de propositions résultent d'une collecte des revendications d'adhérents de la Ligue faite au gré des courriers reçus ou des idées exprimées en C.A. ou A.G.

Le contre sens cyclable : permettre aux cycles non motorisés de rouler dans les sens interdits dans les rues à trafic moyen. Le raisonnement et l'expérience montrent que le cycliste y gagne en sécurité : il a une bonne vision des voitures qui viennent en face.

Les cyclistes dans les giratoires : dans les grands giratoires on peut réaliser des pistes cyclables séparées, qui contournent le giratoire. Par contre les simples bandes, sur le pourtour, présentent certains dangers. Pour les petits giratoires qu'on fait maintenant, préférer ne rien faire de spécial pour les vélos.

Points particuliers : les couloirs bus, les arrêts bus, les passages sur les ponts, les tourne à gauche en carrefour, les douze commandements de l'ingénieur, les dix idées reçues vraies ou fausses.

Ces revendications concernent les autorités nationales (gouvernement, députés), les autorités locales (Maires, Préfets), les procureurs, les constructeurs automobiles, etc...

Parmi ces 43 propositions, citons nos trois demandes prioritaires :

- ↳ La boîte noire : utiliser tous les moyens pour que l'idée fasse son chemin : agir au niveau européen, et parallèlement faire des expérimentations en France, soit en peine alternative pour les infractionnistes, soit sur une flotte déterminée de véhicules.
- ↳ La limitation à la construction de la vitesse des véhicules. Les ministre qui autorisent la circulation de véhicules dépassent largement le 130 km/h sont responsables, et leur responsabilité sera recherchée.
- ↳ L'augmentation du nombre de contrôles (actuellement leur nombre est ridiculement faible), la suppression de la marge de tolérance pour la vitesse, et l'application des peines prévues par la loi : actuellement les peines prononcées ne sont pas dissuasives.

N° 44 - 2000

Témoignages :

- ↪ De Amélie Goudard pour la mort de son amie Marie Barenagé, 12 ans tuée en vélo.
- ↪ De M. et Mme Leduc pour l'accident qui a coûté la vie à leur fils Romuald

Accidents selon les départements : graphique de classement des départements selon deux critères : nombre de tués par 100.000 habitants sur les trois dernières années et variation du nombre de tués de l'année 1999 par rapport aux années précédentes.

Viennent en tête : les Landes, l'Aude, le Gers, le Lot, l'Eure-et-Loir, le Tarn et dans les gros départements : l'Hérault.

La "Loi Fauchon" : une amnistie anticipée pour les élus.

Lettre à Lionel Jospin : rappelant les points majeurs de nos revendications.

Lettre à Jean-Claude Gayssot signalant les défauts ergonomiques des ceintures arrières, cause du non-port de la ceinture, et signalant le mauvais exemple des forces de l'ordre qui ne mettent pas leur ceinture.

N° 45 - 2000

Appel de la Ligue Contre la Violence Routière : texte, liste des 143 signataires et commentaires (Chantal Perrichon).

Enseignements à tirer de quelques accidents récents : carrefours, franchissement des glissières métalliques centrales d'autoroute, tracteur agricole, arbres, piéton sur autoroute, rétroviseur de camion, etc...

Compte-rendus de colloques : Forum "automobile et société", colloque "médicaments et aptitude à la conduite automobile", assises de la sécurité routière à la Réunion.

Sondage I.F.O.P. :

- ↪ 70 % des français sont favorables à la limitation de la puissance des véhicules dès leur construction en bridant les moteurs.
- ↪ 75 % des conducteurs accepteraient de s'y plier.
- ↪ 81 % des français sont favorables à l'annulation du permis en cas d'accident grave dû à des infractions, jusqu'à ce que l'automobiliste le repasse.
- ↪ 68 % des français sont favorables à une peine de prison ou à la confiscation du véhicule en cas d'accident grave dû à des infractions.

N° 46 - 2000

Témoignages :

- ↪ Leur vie d'un seul coup s'écrit à l'envers (Ghislaine Leverrier).
- ↪ Pour nous, il est trop tard, faudra-t-il encore et encore des victimes ? (Christine Youinou).
- ↪ Et puis vous allez mettre cette si triste histoire dans un coin de votre tête parce qu'elle dérange. (Laure N.).

Comité interministériel de sécurité routière (C.I.S.R.) du 25 octobre 2000 .

- ↪ Agir ensemble : création du C.N.S.R. : conseil supérieur de sécurité routière, augmenter les moyens de la recherche.
- ↪ Améliorer l'éducation et la formation à la sécurité routière : attestation de première éducation, brevet de sécurité routière, 250 inspecteurs de permis supplémentaires.
- ↪ Poursuivre le renforcement de l'efficacité des contrôles et des sanctions : commission de suspension de permis, excès de vitesse de plus de 40 km/h, expérimentation de la boîte noire et de l'éthylotest antidémarrage, répression pénale des

comportements, renforcer les unités spécialisées de la gendarmerie et de la police afin de multiplier les contrôles.

Solutions possibles pour atteindre les objectifs de sécurité en ville et aux abords (annexe à la lettre aux candidats aux élections municipales) .

- ↪ Faire respecter des limitations de vitesse et les piétons qui traversent.
- ↪ Instaurer des zones 30, protéger les trottoirs contre le stationnement (potelets...).
- ↪ Sécuriser la traversée des piétons : avancées de trottoir avant les passages piéton, refuge central.

- ↪ Sécuriser la circulation des cyclistes : pistes cyclables le long des artères, bandes cyclables dans les rues à trafic faible.
- ↪ Sécuriser la traversée de l'agglomération et les entrées.
- ↪ Favoriser les transports collectifs.
- ↪ Améliorer la sécurité des enfants.

Ligne avancée devant les passages piétons : Les photos de couverture montrent deux exemples : l'un à l'étranger, l'autre à Brignais (Rhône) d'une large (50 cm) ligne blanche continue marquée à cinq mètres devant les passages piétons pour sécuriser la traversée des piétons (système adopté par les autres pays européens mais pas en France.)

N° 47 - 2001

Témoignage :

- ↪ Pour que justice passe (Bérangère Lévesque).

Restaurer la légalité sur la route, en appliquant la loi : tableau donnant les peines encourues pour les différents délits routiers.

La nouvelle rédaction du code de la route : meilleure explication de la priorité piéton, articles concernant les cyclistes, les cyclomoteurs trafiqués, les ceintures de sécurité.

Les procès récents avec constitution partie civile de la Ligue en région P.A.C.A : explications de treize procès pour accident suivis en 1999, 2000 et 2001, avec les verdicts.

Quelques exemples détaillés de constitution de partie civile : Chantal-Marie Laurent (P.A.C.A), Gérard Pétin (Loiret) et un exemple de A à Z : Michèle Gonon (Rhône).

N° 48 - 2001

Les actions possibles : liste des actions que les militants de la Ligue peuvent réaliser, entre autres deux actions sont détaillées :

Action silhouette peinte sur chaussée en ville, aux endroits où un accident mortel a eu lieu (Chantal-Marie Laurent).

Opération silhouettes debout, installées en rase campagne, sur l'accotement en bordure de la route à l'endroit où un accident mortel a eu lieu. Plus croquis de la silhouette (M Lermine, Mme Jacquemet D.D.E).

La sécurité sur le chemin de l'école : (Jacques Robin). Fiche sur l'essentiel à connaître pour éduquer

les enfants à la sécurité dans la circulation : les principes, les points importants à enseigner, la manière

Circulaire de Mme la Ministre de la Justice aux procureurs (25 mai 2001) : une reculade regrettable qui risque de vider de sens la loi de mise en danger délibérée de la vie d'autrui.

Les cyclomoteurs dans la cité : résumé de la brochure de Claude Chabot sur les problèmes liés aux cyclomoteurs.

Témoignages (extraits) :

De Kathy Franco, mère d'Arthur tué sur la route : "c'est de la trop grande tolérance à l'égard de la violence routière en France, que viennent les morts !".

Rencontre avec le Président de la République : texte lu par la Ligue au Président de la République lorsqu'il a reçu les associations le 9 octobre 2001.

Beaucoup de presse, mais encore : (Geneviève Jurgensen) : Extraits "Jamais, depuis la naissance de la Ligue Contre la Violence Routière, nous n'avons été plus régulièrement consultés par les journalistes qu'en cet automne 2001... Les journalistes se sont dans leur grande majorité, et chacun à sa façon, rangés de notre côté... Continuons à œuvrer, sur le terrain et dans les médias. Mais n'oublions pas ce qu'à l'heure du choix le Président de la République et le Premier ministre quels qu'ils soient, se demanderont toujours "La Ligue... Combien de divisions ?".

Interview du Colonel Petit de la direction générale de la Gendarmerie : beaucoup de points positifs, mais notre plus gros point de désaccord : la marge d'environ 30 km/h de "tolérance" au-dessus des vitesses maximales, lors des contrôles de vitesse.

Création du Conseil National de Sécurité Routière : la Ligue y est représentée. Le C.N.S.R. comprend 45 membres. Il a été créé par le décret du 28 août 2001 : "le C.N.S.R. est associé à l'élaboration et à l'évaluation de la politique des pouvoirs en matière de sécurité routière. Le Conseil commande les études et recherches (...) Il remet chaque année au ministre chargé de la sécurité routière, un rapport rendu public (...) Le conseil est assisté par un comité d'experts".

Argumentaire pour les boîtes noires : les raisons pour lesquelles il faut être favorable aux boîtes noires (Claude Got).

Rubrique judiciaire : huit explications d'accidents, avec verdict.

Quelques dates à retenir :

Du 19 au 26 Octobre 2002 : semaine nationale de sécurité routière.

Mardi 1^{er} Octobre 2002 : "Walk to school", ou "à l'école à pied", ou "à l'école pédibus": journée internationale pour inciter à se rendre à l'école à pied, y compris bien sûr les autres jours de l'année. En fait, les initiateurs, nos amis américains, canadiens et anglais, l'ont fixée au 2 octobre sans se rendre compte que dans quelques pays d'Europe il n'y a pas d'école le mercredi. Deux actions majeures : individuelle d'abord pour encourager les parents à accompagner leur enfant à pied à l'école, et pas toujours en voiture ;

collective aussi en organisant des "piétons-bus" : cela consiste pour deux parents organisateurs piétons à collecter au passage plusieurs enfants, selon un itinéraire prédéfini, pour les acheminer à pied jusqu'à l'école, sous leur surveillance.

Fin décembre (nous verrons la date et l'heure), lecture devant les préfetures des noms des tués sur la route en 2002 : ce n'est qu'une proposition, que nous confirmerons ultérieurement, mais d'ores et déjà notez les noms des victimes au fur et à mesure que vous en avez connaissance et en remontant depuis le 1^{er} janvier.

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère :

Je renouvelle mon adhésion :

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Profession : _____

Tél. : _____

e.mail : _____

Cotisation minimale : 30,50 €

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

Bulletin à renvoyer à : **Adresse de votre association départementale
ou 15 Rue Jobbé Duval - 75015 PARIS**

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

ASSOCIATIONS DEPARTEMENTALES

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

06 - Alpes-Maritimes : Martine Bellanger - 6 rue Saint-Véran
06140 Vence - Tél. + Fax.: 04.93.58.72.65
(LBER123739@aol.com)

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 (lcvr12@aol.com)

13 - Bouches-du-Rhône : Françoise Dewavrin - 19 rue Frédéric
Chevillon - 13001 Marseille - Tél. + Fax. : 04.91.50.78.34 -
(lcvr13@lcvr.org)

14 - Calvados : Philippe Vayssette - 12 rue Doyen Barbeau -
14000 Caen - Tél. : 02.31.93.19.34 (dorv7@club-internet.fr)

21 - Côte D'or : Catherine Pépoz - 12 boulevard Mansart - 21000
Dijon - Tél. : 03.80.65.87.41

25 - Doubs : Geneviève Chavigny - 21 rue Bel Air - 25870
Chatillon-le-Duc - Tél. : 03.81.58.82.18

26 - Drome : Luc Gabrielle - Ligue. - 36 B, rue de Biberach -
26000 Valence - Tél. : 04.75.78.49.02

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

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

30 - Gard : Ginette Brunel - 15 rue Bir-Hakeim, Appt. 35 -
30100 Alès - Tél. : 04.66.30.49.52

31 - Haute-Garonne : Christine Fasquelle - 23 rue des Tamaris -
31700 Blagnac - Tél. : 05.62.74.11.81 (fasquelle-christine@voilà.fr)

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

36 - Indre : Daniel Hillion - chez P. Augay - 7 rue Ampère -
36000 Châteauroux - Tél. : 02.54.22.02.53

37 - Indre-et-Loire : Jean-Jacques Duplaisis - 38 avenue Honoré
de Balzac - 37230 Fondettes - (jean-jacques.duplaisis@libertysurf.fr)

38 - Isère : Aline Chadrin - 6 rue Louise Michel - 38100
Grenoble - 04.76.49.48.86

40 - Landes antenne Pays Basque, cote landaise : Jean-Pierre
Barnèche - 8 rue Joseph Ponsolle - 40220 Tarnos - Tél. :
05.59.55.37.91 (lcvr64@yahoo.fr)

41 - Loir-et-Cher : Philippe Ruffié - 13 rue des Sittelles - 41350
Saint-Gervais-la-Forêt - Tél. : 02.54.43.16.55
(lcvr41@club.lemonde.fr)

44 - Loire-Atlantique : Mme Cornudet - 42 rue du Bois
Robillard - 44300 Nantes - Tél. 02 40 25 62 16 :

45 - Loiret : Gérard Pétin - 23 rue de l'Orbette - 45000 Orléans -
Tél. : 02.38.53.09.58 (geodepetin@aol.com)

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

57 - Moselle : Gérard Jager - Maison des Associations - 1 rue du
Coetlosquet - 57000 Metz - Tél. (Ligue.) : 03.87.69.04.85 - Tél.
(domicile) : 03.87.51.10.15 - Fax : 03.87.38.03.88
(lcvr57@free.fr) - (<http://lcvr57.free.fr>)

60 - Oise : Alain Pouillard - chez Alain DROUET - 63 rue
Frédéric Petit - 60210 GRANDVILLIERS

61 - Orne : Julien Picquet - 37 rue du Parc - 61150 Ranès -
Tél. : 02.33.39.40.44

63 - Puy-de-Dôme : Francine Roland-Villermoux - 41 avenue de
Volvic - 63530 Sayat - Tél. : 04.73.60.58.36
(alain.roland2@freesbee.fr)

64 - Pyrénées Atlantiques : Jean Le Fèvre - 5 rue de la Cendrée
- 64320 Bizanos - Tél. : 05.59.02.49.31 (lcvr64@yahoo.fr)

65 - Hautes-Pyrénées : Catherine Kessels-Formon - 37 chemin
Artigala - 65200 Montgaillard - Tél. : 05.62.91.59.55 -Fax. :
05.62.91.56.08 (katy.kesselformon@wanadoo.fr)

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 : Éliane Weil - 16 rue du Général Ducros - 67000
Strasbourg

68 - Haut-Rhin : Louis Hoffmann - maison des associations -
LCVR. - 6, rue d'Ingersheim - 68000 Colmar -
Tél. : 03.89.23.64.12

68 - Haut-Rhin Sud : Jean-Pierre Sarazin - chez André Voegelé
3, rue de la Liberté - 68170 - Rixheim - Tél. : 03.89.61.95.93

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

72 - Sarthe : Michel Coutelle - 33 rue de Bellevue - Appartement
564 - 72000 Le Mans

73 - Savoie : Daniel Goineau - 50 square d'Orgeval - 73000
Chambéry - Tél. : 04.79.62.52.63.

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

75 - Paris : Christine Weil - 5 Bis Rue Moufle - 75011 Paris -
Tél. : 01.40.21.61.06 (lcvr@clubinfo.enpc.fr)

76 - Seine-maritime : Pascal Treffort - 2 rue de l'Arques - 76133
Épouville - tél. : 02.35.43.69.66 (treffortpascal@aol.com)

77 - Seine-et-Marne : Danielle Glise - 29 Grande Rue - 77630
Barbizon - Tél. : 01.60.66.42.42 - Fax. : 01.60.69.20.98
(saint.herem@barbizon-france.com)

78 - Yvelines : Michel Auxenfans - 26 rue de Tourville A2 -
78100 Saint Germain en Laye - Tél. : 01.39.73.19.36
(michel.auxenfans@wanadoo.fr)

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

83 - Var : Christine Sandel - 31, rue Rabaton - 83400 Hyères -
Tél. : 04.94.65.94.45 (ec-sandel@wanadoo.fr)

86 - Vienne : Jean-Louis Boenisch - 14 rue de la Croix Galipeau
- 86000 Poitiers (boenisch@wanadoo.fr)

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

92 - Hauts-de-Seine : Philippe Laville - 14 avenue des Palombes
- 91260 Juvisy S/ Orge - Tél. & Fax. : 01.69.44.48.79
(laville.phil@wanadoo.fr)

94 - Val de Marne : Maria Desabres : 19 Rue Voltaire - 94400
Vitry-sur-Seine - Tél. : 01.46.80.26.58

97 - Outre Mer : La Réunion : Marlène Dijoux - Ligue contre la
violence routière - 22 rue François de Mahy - 97410 Saint-Pierre
- Tél. : 02.62.34.16.03

CONSEIL D'ADMINISTRATION

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

Délégués régionaux pouvant assister au Conseil d'administration avec voix consultative : Geneviève FUCHS, Philippe GERVOT, Chantal-Marie LAURENT, Jean LE FEVRE, Jean-Marie LEVERRIER, Paul MEYER, Gérard PÉTIN.

BUREAU NATIONAL

Président : Philippe LAVILLE
Tél. + Fax 01.69.44.48.79 - (Laville.phil@wanadoo.fr)

Vice-Présidente : Chantal PERRICHON
Tél. 01.44.27.52.29 - (chap.Ligue@noos.fr)

Vice-Président : Jacques ROBIN
Tél. + Fax. 02.97.75.20.43 - (jacques-marie-robin@wanadoo.fr)

Secrétaire Générale : Odile VAN HÉE
Tél. + Fax : 01.47.36.20.45 - (ovanhee@club-internet.fr)

Secrétaire Général Adjoint : Jean-Yves LAMANT -
(jylamant@wanadoo.fr)

Trésorière : Annie LE BOTLAN

Trésorier Adjoint : Pierre de LARMINAT
Tél. : 01.46.57.47.77

Membres du Bureau : Geneviève JURGENSEN -
(Porte-parole)
Gérard PÉTIN -
(geodepetin@aol.com)

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

Normandie (Aisne - Calvados - Eure - Manche - Oise - Orne - Seine Maritime - Somme) : **Jean-Marie Leverrier** - Creuley - 14410 Viessoix - Tél. & Fax. : 02.31.68.56.42 - **(j.leverrier@free.fr)**

Île-de-France (Essonne - Hauts de Seine - Seine et Marne - Seine Saint Denis - Val de Marne - Val d'Oise - Ville de Paris - Yvelines) : **Philippe Laville** - 14 avenue des Palombes - 91260 Juvisy S/ Orge - Tél. & Fax. : 01.69.44.48.79 **(laville.phil@wanadoo.fr)**

Est (Bas-Rhin - Territoire de Belfort) : **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 **(francoise.gervot@wanadoo.fr)**

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

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

Languedoc-Roussillon (Aude - Gard - Hérault - Lozère - Pyrénées-Orientales) : **Odile Arnaud** - rue Antérieu - 34270 Claret - Tel. : 04.67.59.04.24 Tel + Fax : 04.67.59.03.69 **(arnaud.odile@free.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)**

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 - 57157 Marly **(jylamant@wanadoo.fr)**

Dans quel numéro trouver :

Historique et actions de la Ligue

- Historique : 1-2-4-7-8-42 (Lignes directrices) ; 9 (Rue de l'avenir) 11- 12 (Drapeau Blanc) ; 24 (dixième anniversaire) 45 (Appel) ; 50 (résumé des 49 premiers numéros)
- Actions possibles de la Ligue : 43 (Revendication) ; 48 (Actions). 42 (rappel des buts de la Ligue)
- Stages organisés par la Ligue, 29 (Accueil des familles) ; 29 (Aménagements urbains) ; 31 (Réagir) .

Communications

- Colloques : 4-6-7-31-34-39-45
- Rencontres : 1 (G. Dufoux) ; 11 (Sarre) ; 26 (Idrac, Pons) , 38 (Dosière) ; 49 (Chirac, Col. Petit).
- Lettres aux ministres : 4 44
- Europe : 7-11-17-19-21-35-49
- Claude Sarraute (Articles du Monde) : 3-4-7-10-13-18

Lois et institutions

- Loi sur la sécurité routière : 37-38-39-41-44
- Code de la route : 14-43-47
- Permis à point : 21- 22
- Apprentissage anticipé à la conduite : 21
- Délit de récidive de grand excès de vitesse : 25-41-37-38
- Mise en danger de la vie d'autrui :26- 30-48
- Amnistie : 10
- Réagir : 1-4-5-6
- Comités, Conseils, : 13 (Livre Blanc) ; 40-46 (C.I.S.R.) ; 49 (C.N.S.R)

Prévention, causes d'accidents

- Contrôles et sanctions : 19-47
- Comportement : 13-18-23
- Alcool : 7-40-42
- Sièges enfants, ceintures, : 20-21-43-51
- Vitesse : 9-10-11-18-19-32, Vitesse en Allemagne : 18-19-21-51, boîtes noires : 49

Usagers

- Enfants : éducation, protection : 2-3-4-5-6-17-20-28-48
- Jeunes : 32-40
- Transports scolaires :26-27
- Piétons : 40 (charte du piéton) ; 46-47 (Code, aménagements)
- Cyclistes : 31-40 - 42 (Guide des pistes cyclables non dangereuses)
- Cyclomoteurs : 48-49
- Motos : 8
- Poids lourds : 17-21 (Transports); 26-28 (Limitation de vitesse) , Autocars :26.

Accident, justice, familles

- Accidents : 10-13-24-25-26-40-43-44-45-54
- Justice : 1-8-9-13-21-24-30
- Accueil des familles : 29-36
- Séquelles physiques : 28
- Procès d'accidents et verdict : 2-4-10-11-13-24-47-48-49

Technique

- Aménagements de voirie : 6-10-28-40 (Ralentisseurs) ; 46 (liste des aménagements possibles)
- Zones scolaires : 11-28
- Contrôle technique des véhicules : 27
- Arbres : 34-40