

Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT

15, rue Jobbé-Duval - 75015 PARIS - Tél. : 01 45 32 91 00 - Fax : 01 45 32 91 01
N° 72 - avril - mai - juin 2007 - Abonnement annuel : 10 €

Le Bignon

Renversée par une automobile, une septuagénaire gravement blessée

Nantes - Hier matin, à 9 h 45, une personne âgée a été heurtée par une voiture sur la N137, au Bignon. Mme Brosselet, 76 ans, a traversé la route au lieu-dit le Rallay quand un véhicule, circulant dans le sens Les Sornières- de Paris, a été transportée au

09/04/04

Vallet : une fillette heurtée par une voiture

22/12/06

Aux environs de 16 h 30

Vallet : un retraité de 83 ans meurt renversé par une voiture

Un piéton de 88 ans renversé par une voiture : l'aménagement de la chaussée mis en cause

Le 11 janvier 2005, Romain emprunte la contournante de Saint-Philbert-de-Grand-Lieu. Il fait encore nuit et les phares des véhicules arrivant en face éblouissent le jeune conducteur. Romain ne voit pas un piéton qui s'engage pour traverser la rue. Il perote cet homme de 88 ans qui tombe lourdement sur le sol, la jambe fracturée. Le tribunal a souligné la mauvaise visibilité sur la chaussée de route, aggravée par les feux de

Villepôt

Un garçon de 12 ans grièvement blessé en rentrant de l'école

04/10/06

Un lundi à 17 h 30, sur le CD 14 au lieu-dit la Grille de la Rocaille à Villepôt, un jeune garçon de 12 ans, en rentrant de l'école, a traversé la chaussée en coupant à l'angle du boulevard de la République. La conductrice est très étonnée. Une enquête est ouverte pour déterminer les causes de l'accident.

Tuée en traversant à la sortie du travail

29/06/06

La Baule : une fillette de 10 ans tuée sur le trottoir

Un dramatique accident s'est produit hier matin place de la Victoire à La Baule. Il était presque 10 h 30 quand un véhicule a heurté une fillette de 10 ans qui traversait le trottoir. La fillette a été tuée sur le coup.

Chaque année, 700 piétons sont tués

400 sont des personnes âgées
40 sont des enfants

A Bouaye, fauchée

Une piétonne trouve la mort

Une femme, Marie-Rose Dillies, âgée de 86 ans, a trouvé la mort mercredi soir vers 18 h, renversée par une voiture.

Un sexagénaire renversé

07/06/06

Un piéton tué

à Fontaines

Mercredi à 18 h 40, un piéton de 76 ans a été mortellement renversé par une voiture. Le piéton n'aurait aperçu le véhicule qu'à très courte distance. La police enquête afin de déterminer s'il s'agit d'une faute de la part du conducteur.

La Plaine-sur-Mer

Renversée par une voiture, une fillette grièvement blessée

Samedi, vers 19 h, une fillette âgée de 8 ans a été renversée par un véhicule à La Plaine-sur-Mer. Selon les premiers éléments de l'enquête, elle aurait traversé la rue Jean-Moulin sans regarder. Elle a été heurtée par un véhicule conduit par un homme de 76 ans, lui aussi, à La Plaine-sur-Mer.

La Chapelle-Launay : une jeune fille tuée en traversant la RN 165

Il est 2 h 15 dimanche matin. Une jeune fille de 17 ans, domiciliée à Malville, traverse la voie express, la Nationale 165, à La Chapelle-Launay. Le véhicule qui la heurte est une camionnette.

Les pompiers de Campbon et Savenay arrivés sur place n'ont pu que constater le décès de la jeune fille. La police enquête afin de déterminer s'il s'agit d'une faute de la part du conducteur.

Une société incapable d'éviter cela doit se poser des questions

Sommaire

Éditorial	3
À Nelson Gazelle	4
Un ministère tout neuf	5
Les « personnes âgées » au volant	6
Les experts de Caen	8
Assemblée Générale de la Ligue	9
Journées d'information, Accueil des familles, Permis à points	10
« Défi Sécurité Cyclomoteur » : du nouveau chez les professionnels	11
Humeur	12
À lire	13
Témoignages	14
Vie des associations départementales	15
Revue de Presse	17
Associations départementales	19
Conseil d'administration, Bureau National Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion	20



Claude Chabot
Nouveau rédacteur en chef de Pondération

Je dois désormais m'occuper de Pondération. Il est vrai que la tâche est lourde, mais elle est enthousiasmante. Au fil du temps, Pondération a évolué et tous ceux qui m'ont précédé ont constamment apporté à la militante revue des années 1980 le fond et la forme que nous lui connaissons aujourd'hui. Information, dossiers thématiques, chiffres, activité des A.D., points de vue structurent désormais nos pages. C'est un gros travail réalisé par des bénévoles et qui constitue une mémoire sans doute unique dans la connaissance de l'épouvantable violence routière dans notre pays depuis 23 ans. Peut-être de nouvelles rubriques auront-elles leur place encore, car les batailles à venir sont nombreuses malgré les apparences et il nous faudra lutter pour que le « zéro accident » ne soit plus considéré comme un doux rêve de militant inconséquent. Mais une chose ne changera pas : Pondération restera le cri de la Ligue, ce témoignage fait depuis toujours à notre société bruyante qui peine encore à l'entendre, même s'il est de plus en plus porté, relayé dans l'opinion par d'autres que nous.

Claude Chabot

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

15, rue Jobbé-Duval
75015 PARIS
Tél. : 01 45 32 91 00
Fax : 01 45 32 91 01

E-mail : secretariat@violenceroutiere.org
Site Internet : www.violenceroutiere.org

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

Directrice de la publication :
Chantal Perrichon

Rédacteur en chef :
Claude Chabot

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

Saisie et mise en page :
Maria Mériaux

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



4^e palmarès

Cliquez sur www.voiturecitoyenne.fr

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



Quentin, 12 ans, est décédé le 12 mars, à Angliers dans la Vienne, lors de l'accident du car qui le ramenait chez lui en fin de journée. Il venait de se lever, à l'approche de l'arrêt voisin de sa maison. C'est alors que le choc s'est produit.

Dans notre mémoire est maintenant gravée la présence de sa famille qui nous interpelle lors de notre dernière assemblée générale : son père, sa mère, Romy sa sœur, et Romain son frère, tendus, unis, soudés dans un même chagrin.

Pour bien des militants de la Ligue, qui de longue date ont travaillé sur cette question de la sécurité pendant les trajets scolaires, le sentiment de gâchis se mêle à la peine profonde. Encore combien d'accidents dans les cars qui emmènent les écoliers, avant que la réglementation ne leur impose d'être équipés de ceintures de sécurité ? Combien, avant qu'un accompagnateur ne soit présent pour veiller à ce que tous les enfants restent attachés jusqu'à l'arrêt ?

Le Conseil National des Transports (CNT) aligne chiffres et commentaires sur son site, démontrant que le niveau de sécurité des transports en commun routiers est quasi équivalent à celui

de l'avion... Doit-on pour autant se résigner ? Ce serait renier les principes même de la création de la Ligue que d'accepter que des élèves, même peu nombreux, payent de leur vie le fait d'être scolarisés.

Çà et là, des Conseils généraux prennent l'initiative d'aller au-delà de la réglementation, en ne réservant que des cars correctement équipés : dans l'Hérault, une compagnie de transports s'est associée à l'ADATEEP (Association départementale pour les transports éducatifs de l'enseignement public) pour sensibiliser les jeunes aux règles de sécurité, et ses véhicules sont équipés d'une ceinture pour tous les passagers. Le Morbihan, l'Indre-et-Loire, l'Indre et quelques autres travaillent sur la sécurité des arrêts, là où les enfants montent ou descendent, et où les accidents sont les plus graves.

Les rapports du CNT aboutissent toujours à ces mêmes conclusions : équiper toutes les places de ceintures de sécurité et engager un accompagnateur si ce n'est pas déjà le cas. Or depuis 2000, il est demandé que les constructeurs et instituts de recherche mettent au point rapidement des dispositifs standards adaptés à la morphologie des enfants. Résultat : en 2007, à peu près 25 % des bus sont équipés correctement, pas plus !

Bien sûr, ces mesures ont un coût. Mais l'obligation scolaire n'implique-t-elle pas forcément l'obligation de transporter les élèves dans les meilleures conditions possibles ?

Notre objectif à la Ligue est et restera : zéro accident. Comment peut-on demander à un conducteur de faire respecter l'ordre et le calme dans son car alors qu'il transporte des enfants ? Comme le souligne un de nos militants : « On ne demande pas au cuisinier de la cantine des écoles de surveiller le réfectoire ! ». Le métier doit être revalorisé car nous confions, chaque jour en France, 4 millions d'enfants, dont 2 millions en zone rurale, à des personnes qui sont responsables de ce que nous chérissons le plus : nos enfants !

Chantal Perrichon
Présidente de la Ligue contre la violence routière

Pour retrouver Quentin et sa famille,
les aider autant que nous le pouvons,
il faut vous connecter sur le site internet qu'ils ont
créé pour le lancement d'une pétition nationale :
www.quentinbonnet.fr

□ À Nelson Gazelle

Certains nous ont reproché notre silence lors de la mort de Nelson, 14 ans, renversé à Marseille par un policier stagiaire. Ces reproches appellent une mise au point.



Le samedi 23 juin, à Marseille, un jeune garçon de 14 ans, Nelson Gazelle, a été renversé et tué par une voiture de police que conduisait un policier stagiaire de 22 ans. Les premiers témoignages concordaient sur la vitesse inutilement excessive (les policiers occupant le véhicule ne répondaient pas à un appel d'urgence), sur le fait que Nelson traversait sur le passage réservé aux piétons et sur le fait qu'un feu rouge avait été grillé par le conducteur du véhicule. Ils divergeaient en revanche sur l'importance de l'excès de vitesse, et sur l'usage ou pas de la sirène et du gyrophare.

Immédiatement, le policier-stagiaire a été mis en examen pour « homicide involontaire aggravé » et placé sous contrôle judiciaire. Il n'a pas été placé sous mandat de dépôt (en clair : emprisonné), car le jeune homme, « effondré par ce drame » selon le procureur, ne représentait pas de menace particulière pour l'ordre public et sa détention n'offrait pas d'avantage à la bonne marche de l'enquête.

Michèle Alliot-Marie, ministre de l'Intérieur, s'est rendue sur place pour rencontrer la famille de Nelson, et a promis des « sanctions adéquates ».

Notre association n'a pas été sollicitée pour s'exprimer sur cette tragédie. Mais plusieurs adhérents nous ont spontanément appelés, protestant contre notre silence et, pour certains, nous accusant d'indifférence ou, pire, de faire deux poids, deux mesures : parce qu'elle avait été provoquée par un policier, la mort de Nelson nous aurait moins touchés que si elle avait été provoquée par un citoyen quelconque.

En tant que porte-parole, c'est bien sûr à moi que ces reproches s'adressaient, et c'est en mon nom tout autant qu'au nom de votre association que je veux y répondre avec gravité.

Jamais la Ligue contre la violence routière n'a exploité un accident pour accabler une personne en particulier. Jamais nous n'avons accepté de déverser de la haine sur une tragédie. Toujours nous nous sommes exprimés avec retenue quand on nous interrogeait sur un accident précis.

Cette retenue doit être notre règle, pour deux raisons : la première est une question de décence. Quand le malheur s'abat sur une famille, elle n'a pas besoin que les associations perdent toute retenue et se mettent à vociférer pour démontrer qu'elles ont toujours raison sur tout, et exploiter un drame pour en tirer un bénéfice de notoriété. Le militantisme tel que nous l'entendons, ce n'est pas cela. La solidarité et la sympathie non plus. La seconde raison, c'est que les circonstances de l'accident sont rarement celles que les journalistes retransmettent. Les premières constatations, les premiers témoignages, doivent être vérifiés, et nous ne voulons pas engager la parole de la Ligue, qui a sa valeur, sur des renseignements incomplets ou inexacts.

Par ailleurs, nous n'avons pas attendu la mort de Nelson pour demander avec ardeur et constance que non seulement les policiers mais aussi les pompiers et les ambulanciers respectent le Code de la route quand l'urgence ne justifie pas qu'ils fassent autrement. Le respect doit être la règle, car l'urgence est l'exception, même dans ces trois métiers. Nous avons, encore et encore, cité l'usage de boîtes noires par la police de la ville de Berlin, qui a permis de réduire considérablement les implications de ces policiers dans des accidents de la circulation. Nous avons demandé un rendez-vous avec Michèle Alliot-Marie, et naturellement cette

revendication sera à l'ordre du jour de notre rencontre.

Pour finir, je voudrais vous parler personnellement et en confiance. Vous savez que notre association a toujours considéré la prison comme une sanction ultime, exceptionnelle, réservée aux cas les plus odieux. La prison détruit plus qu'elle ne sanctionne. Nous ne pensons pas que la réponse à la destruction d'une famille – celle de la victime – soit fatalement la destruction d'une autre – celle de l'auteur de l'accident. À ceux qui m'ont dit ou écrit que je faisais deux poids, deux mesures, je réponds ici qu'il y a longtemps, un jeune homme qui n'était pas policier stagiaire, mais qui avait 22 ans lui aussi, a été jugé unique responsable de la mort de deux enfants, les miens. Jamais ni mon mari, ni moi, n'avons pensé qu'il aurait été utile que ce jeune homme fasse l'objet d'un mandat de dépôt. Et c'est bien parce qu'il n'y a qu'un poids, celui du chagrin, et qu'une mesure, celle de la construction commune d'une société juste, que vous ne m'avez pas entendue, et ne m'entendrez jamais, exploiter l'émotion suscitée par une catastrophe individuelle pour faire avancer une cause commune. ■

Geneviève Jurgensen
Fondatrice de la Ligue
contre la violence routière
Porte-parole

Passerelle et impasse : c'est à Vélizy

Le 2 janvier, la petite Jeanne, 4 ans est tuée par une voiture à Clamart, près d'un centre commercial de Vélizy et sa nourrice grièvement blessée. Le 15 mai, une passerelle provisoire a été installée. Un projet de construction définitive a été validé et son financement est semble-t-il assuré. Aujourd'hui, c'est l'impasse : on bute sur la question de savoir qui sera le gestionnaire de la passerelle une fois construite. C'est un comble, quand on sait que depuis 20 ans le problème de la sécurité est pointé à cet endroit et qu'il a fallu qu'une enfant perde la vie pour amorcer une solution. Cette situation pourrait n'être qu'ubuesque et relever de l'habituelle complexité en la matière. Souhaitons qu'elle ne devienne pas dramatique : la passerelle provisoire est en effet construite pour une durée de deux ans. Que se passera-t-il après si aucun consensus n'est trouvé rapidement ?

C. C.

□ Un ministère tout neuf

Il n'y a pas de meilleure alliée à la sécurité routière que l'écologie. Un nouveau ministère nous permettra, espérons-le, d'en profiter.

Ministre d'État, ministre de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, secrétaire d'État auprès de ce même ministre d'État, chargé des transports... Telles sont les attributions d'un ministère très médiatisé, qu'un remaniement imprévu a remis à la une de l'actualité après les élections législatives.

Pour nous qui martelons, inlassables, que la vitesse tue, que les voitures plus puissantes et plus massives gaspillent inutilement de l'énergie, créent plus d'accidents et causent plus de mort et de handicap, cette alliance naturelle serait-on tenté de dire, laisse espérer une fructueuse convergence d'objectifs.

Épargner des vies, s'intéresser à la première cause de mortalité des jeunes dans le monde n'ont jamais été des motifs suffisants pour qu'un changement de politique industrielle soit imposé aux constructeurs. Une notion d'industrie éthique n'émergera qu'avec la prise de conscience des changements d'enjeux économiques, et grâce à l'union de tous les acteurs impliqués dans les transports individuels.

Nouveau, ce grand ministère offre une opportunité exceptionnelle. La campagne électorale fut l'occasion pour Nicolas Hulot de peser de toute sa notoriété sur les candidats, sans exception. Il a notamment souligné l'importance des transports dans la contribution à l'effet de serre. Comme nous, il a montré l'absurdité de produire des voitures capables de rouler bien au-dessus des vitesses maximales autorisées. Pas plus que nous, il ne prône la fin de l'automobile, mais il appelle à un renouvellement du parc. Conserver la liberté des déplacements individuels certes, mais ni au détriment de l'homme, ni au détriment de la planète.

25 ans après Beaune...

Le 1^{er} août 1982, 1 h 45. Deux cars remplis d'enfants roulent sur l'autoroute A6 en direction du sud. Les enfants dorment, sans doute la tête pleine des rêves de vacances. Soudain, près de Beaune, deux voitures s'intercalent entre les autocars, au mépris des distances de sécurité. Devant, un car de tourisme allemand freine. Carambolage, embrasement. Bilan : 53 morts dont 44 enfants de six à quinze ans. 25 ans après, cette innommable catastrophe n'a-t-elle eu d'autres retombées que la construction d'un mémorial autoroutier ? Ou bien a-t-elle permis d'améliorer la sécurité de nos enfants lorsque nous les confions à une entreprise de transport en commun pour un voyage scolaire, une colonie de vacances ou plus simplement pour aller à l'école ? Dans le N° 73 de Pondération, nous essaierons de répondre à cette question en lui consacrant un dossier spécial. Si vous souhaitez donner un point de vue ou partager votre expérience, merci d'adresser vos textes à secretariat@violenceroutiere.org.

La rédaction

Les plus hautes fonctions lui furent proposées... Force est de constater, qu'aujourd'hui, Jean-Louis Borloo vient de se voir confier la responsabilité d'un ministère de première importance : environnement et sécurité routière. À nous de faire valoir que les mesures à prendre seront bénéfiques pour les générations de demain, mais qu'elles le seront également pour les générations d'aujourd'hui, dont elles augmenteront l'espérance de vie.

La Ligue vient de produire son 4^e Palmarès de la Voiture Citoyenne. Parmi les premières, vous trouverez celles qui ont rencontré un vrai succès commercial. Alors, MM. les constructeurs, on le négocie ce virage, où l'on continue à miser sur la vitesse de pointe, quitte à enregistrer avec une belle régularité, une baisse du chiffre d'affaires ?

L'Europe, toujours en avance d'une mode et en retard d'une stratégie est devenue championne toutes catégories dans la production de rapports plus alarmants les uns que les autres

sur les questions environnementales. De José Manuel Barroso, actuel président de la Commission européenne, qui pilote à Bruxelles un 4 X 4 Volkswagen Touareg recrachant 265 gr de CO₂ au kilomètre parcouru, il ne faut pas espérer grand chose. Sans doute son véhicule a-t-il pour vocation première d'éviter de s'enliser dans les directives qui s'amoncellent. La commission des transports, qui plie régulièrement devant le lobby allemand, ne risque pas non plus de nous surprendre.

Alors, puisque nous avons la chance de bénéficier d'un ministère innovant, aux attributions vastes et cohérentes, demandons au numéro deux de ce nouveau gouvernement de faire sienne notre proposition : interdire toute publicité pour les véhicules qui émettent plus de 140 g de CO₂ au km. Ce serait une juste contribution à la réalisation des objectifs déclarés de la commission européenne. ■

Chantal Perrichon

□ Les « personnes âgées » au volant

Le sujet des « personnes âgées » – au volant revient souvent sur le devant de la scène. Il n'est guère d'assemblées, de réunions ou d'émissions radio qui ne se terminent par les sempiternelles affirmations selon lesquelles cette catégorie de la population serait – plus que d'autres – responsable d'accidents. Nous savons que les chiffres sont arides. Nous savons aussi toutes les douleurs qu'ils cachent. Mais il nous a paru que quelques données commentées – et comparées à ceux d'une population plus jeune – apporteraient un éclairage sur ce sujet.

Des vieux et des jeunes...

Source : La sécurité routière en France – Bilan de l'année 2005 – ONISR – La Documentation Française (données pour la France entière)

Classes d'âges	Tués tous usagers	Piétons	Cyclistes	Cyclo-motoristes	Moto-cyclistes	Tués <u>conducteurs</u> dans voitures de tourisme et % des victimes de cette classe d'âge	Conducteurs tués par million d'habitants de la classe d'âge
65 ans et + (11 millions de personnes soit 17,5 % de la population)	1 027 (93 tués par million d'hab.)	343 ← 40 % →	67	20 ← 3,1 % →	12	392 (38 %)	36
25 à 44 ans (17 millions de personnes soit 27 % de la population)	1 723 (103 tués par million d'hab.)	95 ← 7 % →	26	70 ← 32 % →	491	786 (46 %)	46
18 à 24 ans (5,5 millions de personnes soit 8,7 % de la population)	1 269 (231 tués par million d'hab.)	62 ← 6 % →	14	129 ← 28 % →	232	567 (45 %)	103

Pour mémoire, dans l'année 2005 de référence et pour la France métropolitaine : 84 525 accidents corporels, 4 857 accidents mortels, 5 318 tués, 39 811 blessés hospitalisés, 68 265 blessés légers, gravité 6,29 tués pour 100 accidents corporels. Pour la France entière (y compris DOM TOM) le nombre de tués est de 5 543.

On le voit, c'est plus comme usagers vulnérables qu'en qualité de conducteurs de voiture que les personnes âgées sont en danger. Piétons et cyclistes représentent 40 % des tués parmi les personnes âgées, alors qu'ils ne sont que 7 % parmi les plus jeunes de la tranche 25-44 ans. Les personnes âgées se caractérisent aussi par leur grande fragilité : quand elles sont blessées dans un accident, elles le sont plus gravement et le risque fatal est 2,5 fois plus grand. 1 blessé sur 2 est hospitalisé chez les plus de 65 ans contre 1 sur 3 pour la tranche des 25/44. L'indice de gravité (nombre de tués pour 100 victimes d'un accident corporel) est de 10,2 pour les plus de 65 ans alors qu'il n'est que de 4,16 pour la tranche des 25/44 ans.

Il faut naturellement interpréter ces chiffres, notamment en tenant compte des profils d'utilisation (nombre de km parcourus, typologie des parcours, taux d'équipement en véhicule etc.). On sait qu'entre 1980 et 2000, le taux d'équipement en véhicules des « seniors » a plus

que triplé. Des études ont montré que leur kilométrage moyen a beaucoup augmenté, passant de quelques milliers à environ 10 000 km par an, alors qu'il serait de 14 000 chez les actifs. Ce qui change beaucoup la vision qu'on pouvait avoir de la conduite des aînés : ils sont et seront beaucoup plus présents sur la route. Est-il fondé de penser qu'ils ont plus d'accidents corporels que les autres catégories ? Il semble que non. L'analyse doit aller dans le détail des « tranches d'âge » pour constater chez les conducteurs de voitures une remontée du nombre de victimes à partir de 75 ans alors que les 65-69 ans sont de loin les moins touchés de l'ensemble de la population (65 tués, presque 7 fois moins que les 20-24 ans).

Usagers vulnérables : le prix fort

Ce n'est pas nouveau de dire que si piétons et cyclistes n'assuraient pas eux-mêmes leur sécurité en cédant toujours

devant les usagers motorisés, ils seraient des milliers chaque année à payer le prix de l'audace dont ils font preuve en circulant sans moteur ni carrosserie.

Les piétons de plus de 65 ans en savent quelque chose :

- Plus de 50 % de tous les piétons tués en France alors qu'ils ne représentent que 17,5 % de la population.
- 234 tués de plus de 75 ans sur les 683 du total général.
- 58 tués de plus en 2005 qu'en 2004.

Enfants et anciens...

Il n'est pas hors de propos de joindre le nombre de ces victimes à celui des enfants pour comprendre le travail qui reste à faire sur les comportements de conduite : 56 % de tous les piétons tués en France et 45 % des blessés sont des enfants (jusqu'à 14 ans) ou des personnes « âgées ». Et la comparaison entre 2004 et 2005 est extrêmement inquiétante :

Piétons	2004	2005	Évolution
Enfants tués (< 14 ans)	35	39	+ 4
Enfants blessés (< 14 ans)	3 151	3 309	+ 158
-----	-----	-----	-----
65 ans et + tués	282	343	+ 61
65 ans et + blessés	3 206	3 070	- 136

Cette violence frappe aussi les cyclistes qui paient un prix élevé avec 67 tués sur les 187 de l'année. Une société aussi violente avec les plus faibles d'entre nous doit se poser des questions. Comment admettre que nos aînés, au soir de leur vie, ne puissent compter sur les générations plus jeunes pour les protéger dans des actes courants de leur vie, comme celui de circuler tranquillement à pied, en vélo, dans la rue ou au bord d'une route ?

Mesures sans démesure

La littérature sur les mesures à prendre est déjà abondante et pas toujours du meilleur goût. Barrières d'âge, visite médicale, tests d'aptitude, interdictions... La Ligue Contre la Violence Routière a souvent dit combien elle est opposée à toute disposition qui pourrait stigmatiser cette catégorie de population. D'abord parce que la preuve n'est pas faite d'un risque plus important que dans les autres catégories. Ensuite parce que le risque est grand, par des remèdes de cheval, de rompre un équilibre social souvent fragile chez des personnes isolées, seules, éloignées des centres urbains et des commerces.

Est-ce à dire que nos aînés doivent échapper à toute mesure tendant à réduire le nombre d'accidents ? Sûrement

pas. Comme les autres conducteurs, ils peuvent rouler plus sûrement en complétant leur expérience. Notamment en ce qui concerne certains aménagements (ronds-points, carrefours complexes) qui peuvent surprendre des personnes peu habituées. La surveillance médicale et le conseil de l'entourage doivent avoir une place prépondérante dès lors que des problèmes de santé ou de grand âge viennent perturber gravement les comportements.

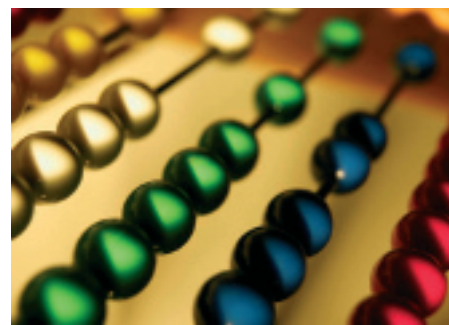
Mais le principal problème, dans un environnement qui n'a cessé d'évoluer vers plus de vitesse, de brio, d'accélération, c'est que ceux qui circulent « apaisés », ou dont l'âge modifie un peu les modes de réaction – ou qui sont simplement plus conscients du danger – sont souvent classés comme intrus dans le système et deviennent vulnérables. Faut-il apprendre aux retraités à démarrer en trombe, à rouler plus vite et à foncer tête baissée vers les feux rouges ?

À l'issue d'une journée bien remplie...

Nous avons beaucoup appris lors de plusieurs actions dans des clubs ou associations de retraités. La journée de l'Orpan à Nantes (Cf encadré), au cours de laquelle de multiples sujets ont été abordés nous a montré une réalité plutôt rassurante.

► Les participants posent des questions précises, basées sur une expérience de la conduite, mais aussi de la vie. Ils ont un regard distancié sur l'usage de la route. Ils ont le temps pour eux, ce qui les amène à des pratiques sereines dans leurs déplacements. Ils privilégient la sécurité.

► Ils se montrent très réalistes quant à leurs éventuelles lacunes. Ils évoquent des circonstances bien définies (*comment*



Usagers vulnérables : les mauvais comptes...

aborder un giratoire, comment s'insérer dans un flux rapide de circulation...). La complexité de certaines situations exige un temps de traitement qui leur paraît plus long qu'avant. La vitesse et les accélérations les perturbent. Ils en redoutent les pièges.

► Ils s'informent sur les bons moyens de maintenir leur aptitude à la conduite : « *quels sont les médicaments qui sont dangereux ?* »... « *Quand je bois 2 verres de vin... ?* »... ». Les simulations d'alcoolémie semblent leur apporter beaucoup : la plupart n'avaient jamais effectué ce genre d'exercice, ils prennent des notes et des résolutions. Leur vision les préoccupe beaucoup, surtout la nuit.

► On constate aussi combien les lieux communs comme : « *Ils n'ont plus de réflexes* », ou bien « *leur permis est trop ancien, trop de choses ont changé depuis...* » sont peu pertinents. Lors des tests, beaucoup de gens de 75 ans ont fait 70/100° de seconde au réflexomètre (aussi bien que les adolescents) et même avec un permis de 1952 et toute l'expérience qui en découle, un conducteur a très bien pu s'adapter à l'évolution.

► Si certaines fonctions peuvent être amoindries (vision de nuit, traitement de situations complexes...), ils ont tendance à compenser spontanément leurs faiblesses : soit instinctivement (modérer sa vitesse, être « sur-vigilant »...) soit consciemment (prendre tout son temps, anticiper mieux, ne pas conduire la nuit...). C'est l'affaiblissement de ces mécanismes protecteurs qui constitue un risque. Le rôle de la prévention nous paraît être surtout de les préserver, notamment par une surveillance médicale régulière.

► Enfin, il paraît utile de parler des transports en commun. Beaucoup de gens prennent leur véhicule par habitude. Il faut installer le réflexe « transport en commun » : il sera ainsi plus facile plus tard de se passer de son véhicule. ■

Une journée de prévention

30 mars 2007 : ancienne Manufacture des tabacs de Nantes. Une équipe d'IDSR (1) accompagnée par Mme Germain, de la Sécurité Routière accueille 130 personnes de l'ORPAN (Office des retraités et personnes âgées de Nantes) pour une journée de prévention. Au programme : le matin, un « grand amphi » avec présentation d'un film par un pompier du SDIS 44, puis séance de questions-réponses. L'après-midi les participants vont suivre un chemin préparé dans plusieurs salles : ateliers « *vous êtes témoin d'un accident* » (SDIS) et « *test Code de la Route* » avec un enseignant de la conduite. Puis, les petits groupes circulent parmi 4 stands tenus par les IDSR. Les simulateurs d'alcoolémie montrent que l'âge accentue la montée du taux, une information sur les mélanges alcool/médicaments y est donnée. Le réflexomètre montre que les distances de freinage et d'arrêt sont associées au temps de réaction de chacun. Au stand Atol, entretien avec un spécialiste et mesure de la vision périphérique. De nombreuses questions en fin de soirée permettront de constater que l'information diffusée au long de cette journée spécifique de ce public a été très bien perçue.



(1) IDSR : Intervenants départementaux de sécurité routière.

Claude Chabot

□ Les experts de Caen

L'affaire d'Outreau a mis en évidence la fragilité de certaines expertises judiciaires. Nous savons aussi que celles concernant les accidents de la route n'y font pas exception. Requises par le Parquet ou par un juge d'instruction, elles visent à établir les responsabilités en calculant les trajectoires et les comportements des différents véhicules.

Le 19 mai, la Ligue Contre la Violence Routière du Calvados a invité sur ce thème Claude Tarrière et Philippe Pornet en présence de militants, de professionnels et de plusieurs autres spécialistes. Ghislaine Leverrier nous a d'abord rappelé le sens de cette journée en la dédiant à Maxence, 25 ans, tué pour avoir croisé la route d'un autre jeune qui revenait de « boîte » imbibé d'alcool et de drogue.

Claude Tarrière, Docteur et Ingénieur, Accidentologue et Biomécanicien, Expert près la Cour d'Appel de Versailles fait part de sa longue expérience en accidentologie. Il nous confie sa stupéfaction à la lecture de certaines expertises inversant les responsabilités de l'accident, exemple à l'appui. Selon lui, les nouvelles technologies permettent désormais d'apporter un concours déterminant lors des enquêtes et cite comme exemple le logiciel « PC CRASH », dont Philippe Pornet qui en a fait la mise au point nous présente l'utilisation.

Pour commencer, il faut alimenter le logiciel avec un certain nombre de données : plan des lieux, caractéristiques des véhicules, position finale des véhicules. Ensuite, il faut préciser le point d'impact et les distances de freinage avec une estimation la plus grande possible des décélérations. Afin de pouvoir calculer les vitesses avant le choc, un des points délicats consiste à estimer la vitesse correspondant à l'énergie absorbée par la déformation des carrosseries. Pour cela, les experts disposent d'une batterie de photos des différents véhicules, à des vitesses différentes : telle déformation sur tel véhicule correspondra à telle vitesse.

Le logiciel génère une animation reconstituant l'accident. Bien sûr, il reste une marge d'imprécision mais le résultat permet de valider un scénario et d'éliminer des scénarios incompatibles avec les différents éléments. Claude Tarrière illustre cette démonstration par des exemples réels.



Test de déformation pour déterminer les équivalences « vitesse/déformation ».

La proposition de la Ligue d'équiper les véhicules de « boîte noire » (enregistreur de contexte accidentologique) prend toute sa place dans le débat par la précision des informations que ces boîtes pourraient apporter. Après cette journée laborieuse et conviviale, rendez-vous est pris afin de poursuivre cette action en remerciant encore une fois Claude Tarrière et Philippe Pornet pour leur compétence et leur gentillesse. ■

Philippe Vaysette

ADEME : 10 conseils pour chasser le gaspi en voiture. Le pétrole flambe : levez le pied

Caradisiac – 30 avril 2007

D'après l'ADEME (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie), faire des économies de carburant, c'est aussi moins de gaz à effet de serre et un climat qui se dérègle moins vite. En association avec les professionnels de l'industrie pétrolière, les constructeurs et les services automobiles, l'ADEME vous donne 10 conseils pour économiser du carburant : « Suivez ces conseils, vous économiserez jusqu'à cinq pleins par an ! »

- **J'adopte une conduite souple et sans à coup** : une conduite agressive en ville augmente ma consommation de 40 % soit 4 € de dépense inutile pour 100 km.
- **J'évite de pousser les vitesses**. La route n'est pas un circuit de compétition ! Je peux économiser ainsi jusqu'à 20 % de carburant.
- **Je diminue ma vitesse de 10 km/h sur autoroute**. C'est bon pour ma sécurité et je gagne 7 € sur un trajet de 500 km.
- **Je limite les petits trajets urbains**. Je prends les transports en commun quand je peux ou j'y vais à vélo ou à pied.
- **J'entretiens mon véhicule**. Un filtre à air encrassé consomme 3 % de plus et un moteur mal entretenu, encore plus. Je pense aux pneus « basse consommation » : jusqu'à 5 % d'économie.
- **Je gonfle correctement mes pneus**. Rouler sous gonflé, c'est dangereux et ça consomme plus.
- **Je n'abuse pas de la climatisation**. C'est jusqu'à 4 € d'économisés par 100 km.
- **J'utilise les équipements** permettant de mieux maîtriser ma consommation : indicateur de consommation, régulateur limiteur, système de navigation et info trafic.
- **Je n'oublie pas d'enlever ma galerie** : même à vide, elle fait consommer 10 % de plus.
- **Les véhicules économes** arrivent sur le marché, j'y pense pour ma prochaine voiture.

Une précision : l'évaluation des gains de consommation et de coût prennent comme référence le parc français 2004 et son activité : 44 % des distances sont parcourues par des véhicules à essence et 56 % par des véhicules diesel. Les coûts carburant ont été fixés à 1,20 €/l pour l'essence et 1,00 €/l pour le diesel.

Bonne route écolo !

□ Assemblée Générale de la Ligue

L'assemblée générale s'est tenue les samedi 9 et dimanche matin 10 juin 2007.

Rappelons que la Ligue étant une fédération d'associations départementales, l'assemblée générale réunit les présidents d'associations départementales ou leurs représentants.



Chantal Perrichon a dédié cette rencontre à la mémoire de Quentin, un garçon de 12 ans tué dans un accident de car scolaire alors qu'il était sur le point d'arriver chez lui. Un camion avait grillé un stop, mais le car n'était pas équipé de ceintures de sécurité, et le chauffeur était seul à bord chargé de la conduite et de la surveillance des enfants : tâches impossibles pour un seul homme. La famille de Quentin était présente : elle a décidé de se battre pour que tous les cars soient équipés de ceintures et qu'un accompagnateur soit présent à bord. La Ligue soutient la famille dans ses démarches.

Cécile Petit, Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière, est venue nous faire, durant une bonne heure, un point sur ses préoccupations et l'état d'avancement d'un certain nombre d'actions :

- formation : il s'agit d'impliquer les maires avec la nomination d'un élu référent sécurité routière,
- communication : deux campagnes ont déjà été lancées en direction des jeunes et des conducteurs de deux-roues : le bilan des accidents de ces deux catégories reste en effet préoccupant,
- contrôle-sanction automatisé : 500 nouveaux radars vont être mis en service et des accords sont en cours de négociation avec plusieurs pays voisins pour que les conducteurs de voitures étrangères en infraction n'échappent pas à la sanction.
- La route : des commissions consultatives pour faire un inventaire de la signalisation et des possibilités d'aménagements sécuritaires vont être mises en place dans chaque département : la pos-

sibilité nous est offerte d'y participer (s'adresser au Préfet).

Alcool et vitesse restent les deux causes majeures d'accident. Si tous les conducteurs respectaient les prescriptions du Code de la route, ce serait 20 % de tués en moins pour la vitesse, mais 25 % pour l'alcool.

Cécile Petit a pu toucher du doigt, à l'occasion du décès de la femme d'un de ses collaborateurs, combien l'accompagnement des victimes et de leurs familles dans les premiers jours reste déficient et intolérable.

Diverses questions lui ont ensuite été posées, auxquelles elle a répondu.

L'assemblée a entendu, comme il se doit, et approuvé, le rapport d'activité du bureau national, le rapport d'orientation et le rapport financier : le commissaire aux comptes a certifié la bonne tenue des comptes. Ce rapport financier intègre les comptes de 44 associations départementales : l'exercice 2006 dégage un léger excédent, et la trésorerie assure plusieurs mois de fonctionnement.

Le conseil d'administration a été renouvelé : y font leur entrée Claude Chabot, nouveau rédacteur en chef de Pondération et Michel Ternier, ingénieur en retraite du Ministère des Transports et membre du Conseil National de Sécurité Routière : il a choisi d'adhérer à la Ligue parce que c'est la seule association dans ce domaine qui ait sa liberté de parole, et en use.

L'assemblée générale a aussi été, bien entendu, l'occasion d'un échange fructueux avec les représentants des associa-

tions départementales sur des points tellement nombreux qu'il est impossible de les reprendre tous. Citons en quelques-uns :

- Le LAVIA, système fondé sur un positionnement GPS à chaque instant, permet d'afficher la vitesse maximum autorisée sur chaque section parcourue. Sauf que... il faut bien entendu que le véhicule soit équipé en conséquence, mais surtout que l'on s'est aperçu qu'il existe de nombreuses sections de voirie sur lesquelles on ignore quelle est la vitesse autorisée.
- Une boîte noire « comportementale » est à l'essai chez quelques assureurs étrangers : elle sert à la tarification, en relation avec le kilométrage parcouru... et le respect du Code de la Route. Probablement dans quelque temps, des assureurs français proposeront ce même système.
- En Haute-Savoie, à titre de peine de substitution, de jeunes délinquants de la route vont raconter leurs mésaventures à d'autres jeunes, sous contrôle judiciaire.
- L'un d'entre nous suggère que de temps en temps la Ligue se mobilise sur une seule et même cause : cela renforcerait l'identité de la Ligue et faciliterait le recrutement de nouveaux adhérents, tâche qui devient urgente pour éviter l'érosion de nos effectifs : un thème a déjà été choisi : le téléphone au volant.

Bien d'autres sujets ont été abordés, dont il n'est malheureusement pas possible de rendre compte dans le cadre restreint de cet article : preuve s'il en est de la richesse de notre Ligue. ■

Philippe Laville

□ Journées d'information

Les 15 et 16 septembre 2007, la Ligue contre la violence routière propose une information sur l'analyse des accidents et sur le fonctionnement de la justice.

Cette rencontre est ouverte à tous les adhérents et se déroulera au FIAP (1) à Paris. Le programme est le suivant :

Samedi 15

9 h 30 : Accueil

10 h à 16 h : Analyse d'un accident à l'aide de « l'arbre des causes »

L'accident est souvent considéré comme le résultat d'un concours de circonstances malheureux, sur lequel les personnes ont toujours une opinion bien arrêtée : « *c'est la faute à...* », « *c'est la fatalité !* » « *quelle malchance...* »

La méthode de l'« arbre des causes » permet de transformer les causes d'un accident en faits prévisibles et de dégager des axes de prévention. On n'explique plus l'accident comme étant exclusivement dû à des comportements ou à des causes techniques (infrastructures et véhicules), mais comme résultant d'un ensemble de facteurs humains et techniques qui interagissent les uns sur les autres.



(1) FIAP Jean Monnet – 30 rue Cabanis – 75014 PARIS.

16 h 30 : La responsabilité des décideurs
La loi « Fauchon » : causes directes, causes indirectes.

Dimanche 16

9 h : Justice

Une approche du fonctionnement de la justice (procès-verbal, parquet, classe-

ment sans suite, correctionnel, civil, pénal, appel, etc.).

10 h : Questions diverses

Un temps est réservé au débat entre les participants sur des questions diverses.

Conditions d'inscription

Téléphoner au Siège de la Fédération Nationale : 01 45 32 91 00 ■

Accueil des familles : expérimentation à Nantes

L'accueil des familles lors d'un accident reste un sujet préoccupant en dépit des initiatives prises ces dernières années. À l'initiative de la Compagnie de Gendarmerie Départementale de Nantes et sous tutelle de Monsieur le Préfet de Loire-Atlantique, la Ligue Contre la Violence Routière 44 vient de co-animer deux sessions de formation pour 28 « gendarmes référents familles ». Pendant quatre jours, plusieurs adhérents sont venus témoigner. Outre le Capitaine Bartolo, commandant la compagnie de Nantes et pilote du projet, participaient l'ADAVI 44 et le Docteur Orio, médecin psychiatre de la Cellule des Urgences Médico-psychiatriques du CHU. La méthode consiste à expérimenter de nouvelles pratiques d'accueil pendant 6 mois avec un petit groupe de gendarmes référents volontaires et sur 3 moments très importants : sur les lieux de l'accident, l'annonce aux familles (de nombreux maires se sont déclarés très intéressés), l'accueil à la brigade. Tous les gendarmes référents sont repartis munis d'un téléphone portable avec un N° « dédié familles » et d'une chasuble d'identification. Les nombreux contacts établis nous permettent désormais de suivre directement cette expérimentation. Un compte-rendu plus détaillé et un retour d'expérience seront faits dans un futur Pondération (sans doute début 2008).

Claude Chabot, Ligue contre la violence routière de Loire-Atlantique

□ Permis à points : nouvelles dispositions

Le décret n° 2007-753 du 9 mai 2007 relatif aux décisions du Comité Interministériel de Sécurité Routière du 8 novembre 2006 a été publié au *Journal Officiel* du 10 mai 2007.

► **Conducteurs novices**

Jusqu'à présent, les 6 points (qui s'ajoutaient aux 6 points initiaux) étaient acquis en une seule fois à l'issue des 3 ans de la période probatoire, si ces conducteurs n'avaient commis aucune infraction entraînant un retrait de points.

Dorénavant, ces 6 points seront acquis par étapes, à raison de 2 points par année (3 pour ceux qui ont fait la conduite accompagnée). Le capital de 12 points est constitué au terme de 3 années (2 pour conduite accompagnée), si ces conducteurs ne commettent aucune infraction entraînant un retrait de points pendant la période probatoire.

Application : permis de conduire obtenus à compter du 31 décembre 2007.

► **Connaissance du capital de points**

Certains conducteurs ayant été l'objet d'un retrait de points se plaignaient de ne pas être informés rapidement.

Chaque titulaire du permis de conduire aura la possibilité de connaître l'état de son capital de points en disposant d'un accès confidentiel par Internet.

Application le 1^{er} juillet 2007.

► **Procédure d'information du conducteur**

Jusqu'à présent, tout conducteur dont le permis était invalidé pour solde de points nul en était informé par 2 lettres recommandées.

1 seule lettre recommandée sera désormais adressée informant le conducteur de la perte de son droit de conduire et lui enjoignant de restituer son titre en préfecture dans un délai de dix jours.

Application : janvier 2008.

Pour plus d'informations : www.securite-routiere.gouv.fr

« Défi Sécurité Cyclomoteur » : du nouveau chez les professionnels

Après une baisse du nombre des victimes en 2004, le bilan des accidents corporels de cyclomoteurs est de nouveau à la hausse en 2005 et 2006 (1). Le débridage et la modification des moteurs qui permettent de dépasser la vitesse limite de 45 km/h sont considérés comme cause majeure de ces accidents. Dans la lutte contre ces pratiques, les professionnels, au contact avec les utilisateurs et les parents ont une place de premier ordre.

Le CNPA, qui regroupe des professionnels de l'automobile et du cycle, lance avec 4 partenaires (2) l'opération « **Défi Sécurité Cyclomoteur** », destinée à ses adhérents spécialistes du 2 roues. Les objectifs sont principalement :

- Faire participer ces entreprises à la baisse de l'accidentologie par la vérification gratuite des organes de sécurité du cyclomoteur (selon un ordre de vérification déterminé).
- Les engager à lutter contre les pratiques qui permettent à un cyclomoteur de rouler à plus de 45 km/h (vente de pièces, aide au débridage...).

Les professionnels qui s'engagent signent une charte. Un kit de documents de sensibilisation et d'outils est mis à leur disposition : autocollants, carnet de vérification, ainsi qu'un dépliant « *Débridage, parents êtes-vous convenablement informés ?* ». Les propriétaires de véhicules contrôlés non conformes s'engagent à effectuer les travaux de remise aux normes. ■

Renseignements : www.sascra.fr

(1) 2003 : 397 tués – 2004 : 343 – 2005 : 356

(2) CNPA : Conseil national des professions de l'automobile et du 2 roues. Partenaires : Fédération Française des Sociétés d'assurance, MAIF, MACIF, Sécurité Routière.

L'âge pour conduire un cyclomoteur : Europe divisée

Si la vitesse limite d'un cyclomoteur à 45 km/h est la même dans tous les états membres (1), il n'en va pas de même pour l'âge d'accès : sur 22 États recensés, seuls 7 permettent de conduire un cyclomoteur à partir de 14 ans, dont la France.

13 ans	Pologne
14 ans	Espagne, Italie, Estonie, Lettonie, Slovaquie, Hongrie, France
15 ans	Finlande, Islande, République Tchèque, Suède, Slovaquie
16 ans	Allemagne, Autriche, Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni
17 ans	Chypre
18 ans	Malte

Dans la plupart des pays, la conduite est subordonnée à un examen, parfois à la possession d'un permis. En France, il faut détenir le Brevet de Sécurité Routière (après l'attestation scolaire de sécurité routière et un stage de 5 heures de conduite).

(1) Elle est fixée par une directive européenne.
Source : CNPA

Réduction du nombre des victimes : les remarquables performances françaises célébrées à Bruxelles

Les performances françaises en matière de réduction du nombre de morts et des dangers liés au trafic routier ont été reconnues et acclamées lors de la première Conférence du « Road Safety PIN » le 11 juin à Bruxelles.

Ces dernières années, la France a réduit le nombre de morts sur les routes plus vite que tout autre pays européen. De 2001 à 2005, le nombre de morts annuels a diminué de 35 %, soit 2 844 vies sauvées chaque année, le meilleur résultat parmi les pays européens, tant en terme de pourcentage qu'en chiffres bruts. La France est ainsi devenue le meilleur contributeur à l'objectif européen de réduire de moitié le nombre de morts d'ici 2010.

Ce succès s'explique principalement par un meilleur respect des règles de la route. Combattant l'incivisme au volant sur tous les fronts, la France est le seul pays européen à avoir été capable de réduire la vitesse moyenne sur tous les types de route de 6 à 10 % sur ces cinq dernières années. C'est l'élément clef de la réussite de ce pays dans la lutte contre l'insécurité routière. Le taux de port de la ceinture à l'avant est également un des plus élevés d'Europe.

Ces résultats remarquables ont été rendus possible grâce à l'engagement au sommet de l'État de faire de la lutte contre l'insécurité routière une priorité nationale. Cet engagement s'est accompagné d'un renforcement des contrôles de police et d'un changement progressif des comportements de la population, y compris des conducteurs. Parallèlement, la mise en œuvre du contrôle sanction automatisé et l'installation de 1 500 radars a permis de rationaliser l'action des forces de l'ordre et d'affirmer le principe fondamental d'égalité devant la sanction. Encore récemment responsable de 16 % des tués sur les routes européennes, la France est en passe de devenir un exemple à suivre pour assurer la sécurité des usagers de la route.

Recevant le prix récompensant les performances de son pays, Cécile Petit, Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière a déclaré : « *Le bilan français est très encourageant. En cinq ans, environ 10 400 vies ont été sauvées et 130 000 blessés épargnés. Mais il reste fragile. C'est pourquoi il nous faut continuer à démontrer qu'il n'y a pas de fatalité. Toute politique de sécurité routière nécessite une politique de prévention ambitieuse et à long terme, à côté d'une politique de contrôle ferme. Pour être pleinement efficace, il convient d'agir sur l'ensemble des facteurs de risque – infrastructure, véhicules, usagers – en associant pleinement tous les acteurs nationaux et locaux concernés* ».

« *Les résultats français démontrent qu'une volonté politique forte garantit des progrès rapides* » a ajouté Jörg Beckmann, directeur exécutif d'ETSC. « *Ils montrent également que réduire la vitesse est possible et permet de sauver de nombreuses vies humaines.* »

Source : communiqué de presse ETSC du 11 juin 2007.

Le Conseil Européen de la Sécurité des Transports (ETSC)

C'est une organisation non gouvernementale à but non lucratif dédiée à la réduction du nombre et de la gravité des accidents de la route. Basé à Bruxelles, le Conseil vise à promouvoir une politique européenne de sécurité dans les transports, basée sur la recherche dans ce domaine. Le Conseil regroupe 37 organisations membres en Europe et collabore avec plus de 150 experts.

Pour obtenir des informations sur le classement « Road Safety PIN » : www.etsc.be/PIN
En savoir plus : www.etsc.be

Alcool, vitesse : halte à l'hypocrisie

L'alcool

La nocivité de l'alcool n'est plus à démontrer, et cependant les alcooliers incitent les jeunes à en consommer durablement au mépris de leur santé. Pour arriver à leurs fins, ils n'hésitent pas à utiliser des moyens très pervers tels que les fameux mélanges « alcool-soda ». Ces alcooliers se sont dotés d'un « Institut de recherches scientifiques sur les boissons » (Ireb) qui leur permet de cultiver une communication fallacieuse pour encourager, disent-ils « une consommation responsable ».

« Entre 2000 et 2003, la part des jeunes buvant de l'alcool au moins 10 fois par mois est passée de 16 à 21,2 % pour les garçons et de 5,5 à 7,5 % pour les filles. Un véritable fléau à l'origine de nombreux drames, mais une réussite pour les industriels de l'alcool qui déploient une puissance et une inventivité phénoménales à noyer tous les efforts de prévention. » Telle est l'introduction d'un article publié dans le Ouest France des 21 et 22 janvier 2006. Par ailleurs il est écrit dans cet article « L'ancien commissaire au marché intérieur – Frits Bolkestein – s'est battu aux côtés de plusieurs industriels emmenés par le français Bacardi-Martini, pour que la pub pour l'alcool passe à la télé (1)... En France, avec leur association "Entreprise et prévention" les alcooliers peuvent répéter leur discours "à consommer avec modération" tout en poussant les jeunes à boire, par tous les moyens permettant de contourner la loi Evin. : Internet, images dans les films, sponsoring... ».

Une étude épidémiologique de grande envergure a révélé qu'à ce jour l'alcool est, et de loin, la drogue la plus meurtrière au volant. Sur la route l'alcool tue plus de 2 000 personnes par an.

La vitesse

Les méfaits des véhicules automobiles inutilement rapides sont parfaitement documentés. Les véhicules les plus puissants et les plus rapides sont ceux qui ont le plus d'accidents. Les statistiques des assureurs, les publications des chercheurs

prouvent que ces véhicules ont un sur risque d'accident sur tous les types de voies (autoroutes, routes nationales routes départementales,...). L'APIVIR, association pour l'interdiction des véhicules inutilement rapides, a fait un recours devant le Conseil d'État pour interdire ces véhicules en France. Lors de l'audience, la commissaire du gouvernement a reconnu que le bridage des moteurs n'est pas injustifié sur le fond et que gouvernement a une obligation d'agir pour assurer la sécurité de tous les usagers de la route. Néanmoins, elle a recommandé aux magistrats de rejeter ce recours au motif que cette mesure dépend d'une directive européenne dite « d'harmonisation complète » qui empêche toute initiative unilatérale d'un Etat dans ce domaine (2). En clair, pour imposer le bridage des moteurs, il faudrait l'unanimité des 25 pays de l'Union Européenne. Ce qui n'est pas pour demain, vu l'opposition de l'Allemagne qui défend sa puissante industrie automobile. Là encore l'exigence financière des puissances industrielles prend le pas sur la sécurité des personnes. Là encore les constructeurs pour rendre leur image plus sympathique, utilisent une communication très spéculative. Ils argumentent avec brio qu'il faut sensibiliser, éduquer, responsabiliser les conducteurs, et même les futurs conducteurs dès leur plus jeune âge, à conduire raisonnablement leurs bolides. Alors qu'en même temps ils payent très cher des publicités qui vantent la fougue des chevaux sauvages embarqués dans les moteurs de leurs engins.



Pub d'hier. Et aujourd'hui ?

Ces voitures construites pour dépasser la vitesse maximale autorisée constituent un encouragement à enfreindre la législation sur les vitesses et crée un sur-risque qui se traduit par des centaines de personnes tuées tous les ans. ■

Jean-Marie Leverrier

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière du 25-10-2000 avait décidé 2 expérimentations particulièrement intéressantes pour lutter contre les excès de vitesse et contre l'alcool au volant. En 2007, nous attendons toujours les résultats de ces expériences ...

« Afin d'améliorer la lutte contre l'alcoolémie au volant et les excès de vitesse, en cause dans la majorité des accidents de la circulation, il est nécessaire de rechercher des pistes nouvelles, notamment en termes de sanctions, complémentaires aux peines traditionnelles de suspension du permis de conduire. La répression pénale de ces comportements ne doit pas diminuer pour autant, mais il apparaît judicieux d'explorer les possibilités offertes par les techniques permettant l'installation d'un éthylotest anti-démarrage ou d'enregistreur de vitesse ("boîte noire").

– À titre expérimental, dans deux départements, les procureurs de la République inciteront les conducteurs verbalisés pour avoir conduit avec un taux d'alcoolémie contraventionnel à installer un éthylotest anti-démarrage sur leur véhicule.

– La même expérience sera engagée pour inciter les conducteurs verbalisés pour excès de vitesse de moins de 50 km/h par rapport à la vitesse autorisée à équiper leur véhicule d'un enregistreur de vitesse (« boîte noire »).

À l'issue de cette expérimentation, il sera procédé à une évaluation globale des résultats ainsi obtenus afin de déterminer l'efficacité de cette mesure et le cadre juridique dans lequel elle pourrait être généralisée.

Il s'agit d'évaluer la portée du recours à des moyens préventifs sans pour autant diminuer la répression pénale de ces comportements. »

(1) La Cour de justice européenne les a désavoués le 13-07-04

(2) Au cours de cette audience, considérant que la directive européenne sur la réception des motos diffère de la directive sur réception des voitures particulières, la Commissaire du gouvernement a laissé ouverte la possibilité aux États membres de la Communauté Européenne de limiter la vitesse maximale des motos.

Vivre malgré tout

Dimanche 10 mai 1998 : Vincent et Blandine, profitant d'un soleil printanier, déjeunent dans leur jardin avec leurs enfants, Olivia 19 ans, Fanny 17 ans, et leurs deux garçons plus jeunes, avec Sébastien (1) l'ami d'Olivia.

14 heures : Sébastien, Olivia et Fanny décident de partir à la plage avec la R5 de Sébastien tandis que Vincent et Blandine s'adonnent aux joies simples du jardinage. Peu de temps après, les sirènes de plusieurs véhicules de secours trouent le silence de ce dimanche après-midi : Blandine a une pensée pour les victimes de ce probable accident.

17 heures, le téléphone sonne : « *ici le commissariat de police de Marcq-en-Barœul (2).* Savez-vous ce qui est arrivé à vos filles ? – Non – Elles ont eu un accident de voiture, très grave, près de chez-vous. Elles sont aux urgences du centre hospitalier. C'est grave ».

C'est ainsi qu'a commencé le long et douloureux chemin que Blandine, avec beaucoup de courage, raconte au long des 240 pages de ce livre. Fractures du bassin, mais surtout traumatisme crânien sévère pour chacune des deux filles qui ne commencent à sortir d'un coma profond qu'au bout de 45 jours. Suivent plusieurs mois de séjour dans un centre de rééducation à Berck-sur-Mer.

Fanny a retrouvé une vie à peu près normale après une période de plusieurs mois au cours de laquelle son comportement était imprévisible et très perturbé.

Olivia, elle, est restée murée dans un silence qu'aucune sollicitation n'a pu briser. Seul, parfois, un sourire vient éclairer son visage, habituellement sans réaction. Elle est totalement dépendante, est nourrie au moyen d'une sonde gastrique, ne peut être déplacée qu'en fauteuil roulant. Par chance, si l'on peut dire, ses parents ont pu l'installer dans un appartement tout proche, aménagé spécialement pour elle et pour accueillir les personnes qui s'occupent d'elle 24 heures sur 24.

Stupeur, angoisse, espoir, désespoir, douleur, attente insupportable d'une parole, d'un geste, qui ne viendront jamais : la communication avec Olivia est à jamais coupée, il n'y a pas de miracle à attendre. Sans compter la multitude des problèmes

matériels à résoudre, dossiers à remplir, procès à assumer. Et la vie de la famille qui doit continuer.

C'est ce chemin que Blandine raconte, avec des mots forts, émouvants : on ne sort pas indemne de cette lecture. Et toutes ces questions que Blandine se pose, nous pose, que d'habitude nous ne voulons pas nous poser : la vie est cadeau, écrit-elle, elle nous est donnée. La vie est respectable, pourvu qu'elle ne soit pas défigurée. Quelles sont les limites d'une vie respectable ? Qu'est-ce que vivre « humainement » ? Où se situe la frontière du supportable ? Et comment vivre dans la durée ce qui est irréversible ? Qui peut juger de ce qui vaut la peine d'être vécu ?

« La route ne tue pas toujours. Mais des blessés, on ne parle pas. Pourtant ils sont tellement plus nombreux que les morts. Un jour, Olivia, je raconterai ce cauchemar, ce combat mené au quotidien avec toi et ta sœur. Le temps est venu de crier haut et fort que l'amour est plus fort que le désespoir ».

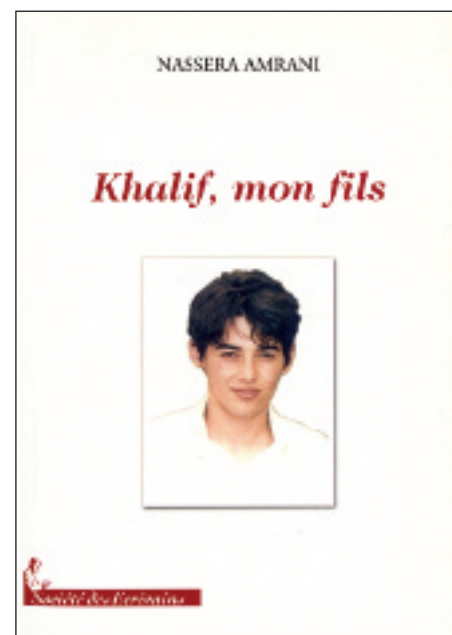
(les droits d'auteur de ce livre sont versés à l'association Aventure et Partage qui organise des voyages pour personnes valides et non-valides) (3).

Khalif mon fils

29 décembre 2004 : de retour d'un séjour de deux semaines à Paris pour raison de santé, depuis le pied-à-terre familial d'Alger, Nassera téléphone à ses enfants restés dans l'appartement familial d'Annaba. Comment ça va ? – Bien, lui répond sa fille – Khalif dort ? – Non, il a pris ce matin tôt la route pour la Tunisie.

Nassera Amrani veille avec amour sur sa maisonnée : deux filles dont l'une est mariée, trois garçons, dont Khalif, 21 ans, et Hakim, plus jeune, trisomique. Son mari, Hafnaoui, est médecin : il exerce à Alger. Une famille algérienne, aisée, heureuse, très connue à Annaba.

Onze heures : Nassera entend la clef tourner dans la serrure : c'est son mari qui rentre : que se passe-t-il ? D'habitude il ne rentre jamais avant dix-neuf heures. Il est blême, les yeux rougis : « *Khalif a fait un accident... c'est sérieux* ». La voiture que conduisait un copain de Khalif s'est trouvée face à un camion benne qui roulait vite et s'était déporté sur sa gauche à la sortie d'un virage : Khalif sera trans-



Khalif, mon fils – Nassera Amrani – Éd. Société des Écrivains – 147-149 rue St-Honoré – 75001 Paris.

porté, dans le coma, à l'hôpital d'Annaba, puis à Paris à l'hôpital Sainte-Anne où il mourra, sous les yeux des médecins impuissants et de son père, le 3 janvier dans la soirée. Durant cinq jours, sa mère, revenue dès le 29 décembre au domicile d'Annaba, restera suspendue au téléphone, à attendre dans l'angoisse des nouvelles de son fils, à recevoir des messages de soutien de toute sa famille et ses amis, en même temps que lui reviennent en mémoire de nombreux moments de la vie de Khalif : un garçon brillant, ayant déjà sa licence en droit avant 21 ans, mais aussi ayant noué une relation d'intense affection avec son petit frère handicapé, croquant la vie à pleine dents, d'une grande générosité, très populaire parmi les jeunes d'Annaba : 700 personnes ont suivi son cercueil de l'aéroport d'Annaba à la mosquée, puis au cimetière.

Ce livre est le cri de douleur et d'angoisse d'une mère, qui ne comprend pas pourquoi, qui implore Dieu de sauver son fils, qui s'effondre à l'annonce de sa mort. Deux ans après, Nassera commence seulement à retrouver un peu de calme après cet ouragan qui a bouleversé sa vie, confortée par les messages de sympathie qui affluent sur le site internet ouvert au nom de Khalif et Karim.

Un récit poignant. ■

(1) Prénom modifié.

(2) Banlieue proche de Lille.

(3) *Vivre malgré tout* – Blandine Leurent Deschodt – Presses de la Renaissance – 12 avenue d'Italie – 75013 Paris. En vente en librairie et sur le site internet www.presses-rennaissance.com – Les sourires d'Olivia – 52 mn en VHS et DVD – La Cathode – www.lacathode.org – 119 rue Pierre Semard – 93000 Bobigny – Tél. : 01 48 30 81 60 – Fax. : 01 48 30 81 26 – Fax. : 01 48 30 81 26.



Quentin

Lundi 12 mars, 18 h, Quentin se trouve dans un car scolaire qui le ramène du collège chez mes parents, dernière intersection avant d'arriver, au bout de cette maudite route il est à la maison mais c'était sans compter sur le chauffeur du car qui grille une priorité à un poids lourd... il ne restait que quelques mètres, quelques secondes pour que Quentin soit avec nous... il est parti sans qu'on lui fasse un dernier bisou, il est parti très vite, il n'a pas souffert, il a gardé son sourire sur ses lèvres jusqu'aux obsèques. Ce sourire qui le caractérisait tant, Quentin souriait tout le temps, il incarnait la joie de vivre...

Quentin n'a pas vu l'accident contrairement aux autres enfants (6 en plus de Quentin au moment de l'accident, le car était en fin de tournée comme ils disent...) il était à l'avant du car, debout il tournait le dos à la route et dans son malheur il n'a donc pas pu voir le poids lourd arriver sur lui, il a eu tout le dos emporté dans l'accident, il est mort sur le coup. Quentin était debout, debout parce qu'il était presque arrivé et comme tous les enfants, comme moi, ma sœur et mon frère et tous les enfants qui utilisent ce transport, il était debout pour descendre plus vite...

Après cet accident nous avons pris conscience de plusieurs choses :

- l'absence de ceinture dans les transports scolaires,
- aucune sensibilisation aux dangers des transports scolaires ou alors de manière très marginale,
- pas d'accompagnateurs pour veiller à la sécurité des enfants (le chauffeur ne peut pas conduire et gérer les 50 enfants derrière lui).

Nous ne pouvions pas rester sans rien faire. Alors nous avons depuis le 21 mars créé, un site internet <http://www.quentinbonnet.fr> et nous avons lancé une pétition nationale pour plus de sécurité dans les transports scolaires (pétition que l'on peut signer sur le site ou bien sur papier).

Romy Bonnet

Je l'ai vu tout de suite...

Il y a une huitaine de jours bientôt, mon ami et moi, nous nous sommes arrêtés prendre une consommation dans un petit café de la campagne normande, entre Le Tréport et Dieppe. Une salle moins bruyante que la première nous tendait les bras au fond de l'établissement. Nous sommes allés nous y installer.

Je l'ai vu de suite en rentrant : ce groupe de personnes assis à une table, avec un jeune homme d'environ 30 ans, qui m'a fait penser à Vincent Humbert, mais pas dans un lit, lui était dans un fauteuil roulant. Il était ailleurs, dans son monde devenu par la force des choses à lui, un perpétuel mouvement agitant doucement sa tête et ses bras, naviguant entre quelque chose qui ressemblait à de la somnolence et des moments de lucidité. Le seul geste qu'il pouvait encore faire était de chercher et prendre la main de sa mère, qui était à côté de lui. Elle le faisait boire avec une paille et un bavoir... Image tellement désolante et bouleversante...

Moi je ne pouvais pas détacher mes yeux d'eux, et elle, elle me souriait...

Je n'ai jamais été très « vaillante » à la vue de l'état physique de certaines personnes, ça m'a toujours « retournée » et là c'était encore le cas mais, en plus, et je ne sais pas pourquoi, j'ai su dès la première seconde où je l'ai vu dans son fauteuil qu'il n'était pas ainsi de naissance, encore moins à cause d'une chute d'échelle, d'arbre, de toit ou de je ne sais trop quoi d'autre... Il était là, comme cela, à mi-chemin, parce qu'il avait certainement vécu la même chose que moi mais avec moins de chance que moi au bout du chemin... Je me sentais proche d'eux tous... Je n'ai pas osé aller les importuner, leur parler, peut-être ai-je eu tort, je ne sais pas ; de toute façon, je ne sais même pas si lui m'aurait vu ni même entendu... Et puis moi j'étais debout, vivante, je buvais mon thé en tenant ma tasse avec ma main, je n'avais pas de bavoir, moi... Cela aurait été alors presque indécemment de leur parler de mon accident et finalement de leur montrer que je m'en étais sortie, que j'étais moi en bonne santé malgré tout... et pas lui...

Je me suis alors contentée de pleurer à chaudes larmes dans ma tasse...

En partant j'ai demandé à la patronne du café si elle les connaissait. Elle m'a répondu positivement et a rajouté qu'il avait croisé un chauffard sur sa route il y avait maintenant cinq ans... Je ne m'étais pas trompée... sans pourtant connaître son drame.

Christine Leroux (1)
Val-de-Marne

Concentré de violence routière

Rue Cabanis, dans le 14^e arrondissement de Paris, vers 17 h 30. Dans cette voie en sens unique, plusieurs voitures font marche arrière ou demi-tour, parce qu'un autocar bloque l'extrémité de la rue. Il ne

(1) Christine a été gravement accidentée il y a trois ans par un chauffard qui a grillé un feu rouge à grande vitesse.

peut en sortir ni d'un côté ni de l'autre car une grosse berline noire aux vitres teintées, en stationnement interdit l'en empêche. Elle porte un macaron « Conseil régional »... *Trois minutes plus tard*, au coin de la rue Broussais et de la rue d'Alésia, un véhicule du SAMU, gyrophares allumés. Sur le trottoir, un jeune homme allongé, conscient mais poitrine dénudée, sur laquelle s'affairent des hommes en blanc. À ses côtés, un casque de moto, et un scooter qui perd de l'huile.

Un bus stationne à l'arrêt Alésia-René Coty. Je me précipite, mais le chauffeur ne semble nullement pressé de partir. Je le plaisante : « *C'est moi que vous attendiez ?* ». Non, il attend que le bus suivant comble un peu de son retard : il a été bloqué, à plus d'un quart d'heure de là, par... un accident.

Ça se passait le samedi 17 mars, à la sortie d'une réunion de la Ligue... « *Paris dit Stop !* » proclamaient les affiches. Il serait plus que temps.

André Klarsfeld

Un marathon pour la Ligue

Geneviève Colonna d'Istria, journaliste indépendante, a voulu courir le Marathon de Paris pour la Ligue. Elle explique sa motivation : la Ligue contre la violence routière « *est une association qui me tient à cœur et un combat qui touche toutes les familles de ce pays* ». Et d'avouer sans pudeur être venue à cette cause comme d'autres se mobilisent contre le cancer pour cautériser de profondes blessures, passer outre et se tourner vers l'avenir. Chantal Perrihon, Présidente de la Ligue était présente sur la ligne d'arrivée pour accueillir sa championne, en espérant que son combat amènera quelques dons à l'association et mettra, encore et toujours, son combat en lumière.

Sans pour autant baisser les bras, Geneviève Colonna d'Istria reconnaît parfois avoir ressenti une certaine lassitude : « *depuis mon inscription en octobre, je suis tenue à une préparation éprouvante, et là, j'en ai marre. J'ai surtout hâte d'en finir. Après, j'arrête de courir pendant des mois* ». Surtout que ce type de défi physique demande un mental d'acier et une grande capacité organisationnelle lorsque l'on a trois enfants et un travail très prenant.

De fait, des dons nous ont été transmis.

Merci Geneviève. ■



□ Vie des associations départementales

Gard

Ginette Brunel

La Ligue contre la violence routière intervient régulièrement pour sensibiliser les automobilistes sur des comportements au volant dangereux.

Ainsi quelques militants alésiens de la Ligue étaient mardi au lycée Jean-Baptiste Dumas. Plus particulièrement à la sortie située sur l'arrière des bâtiments et donnant sur le quai du 11 novembre.

Ce passage emprunté par les enseignants et le personnel a une interdiction de tourner à gauche et une ligne continue interdisant aux véhicules de prendre la direction du centre-ville d'Alès. Des obligations dont de nombreux automobilistes qui sortent du lycée s'affranchissent allègrement.

La Ligue contre la violence routière était donc sur place mardi 6 mars pour expliquer les risques que prenaient et faisaient prendre aux autres les automobilistes qui ne respectent pas ces interdictions.

Une sensibilisation qui a été très souvent mal prise par les intéressés estimant que les militants se mêlaient de ce qui ne les regardait pas ou feraient mieux de s'intéresser à des situations plus graves.

Dans un autre registre, mais toujours en matière de prévention et de sensibilisation des automobilistes, la Ligue contre la violence routière a commencé à distribuer des fac-similés de procès-verbaux. Cette opération, vise à attirer l'attention des conducteurs sur le stationnement dangereux.

Un stationnement qui peut causer un accident et dont l'auteur peut être civilement et pénalement responsable.

Gala de variétés pour la Ligue contre la violence routière

À l'occasion du 6^e gala de variétés organisé au profit de la Ligue contre la violence routière, c'est près de 600 personnes qui avaient pris place dans le gymnase de Saint-Hilaire-de-Brethmas.

Tous avaient répondu présent à l'invitation de Catherine Piermay qui en maître de cérémonie avait mis sur pied un spectacle haut en couleur.

L'entrée à 6 € est intégralement reversée à la Ligue pour lui permettre de poursuivre son action. « Nous intervenons surtout dans les écoles et les lycées », explique la présidente gardoise, Ginette Brunel. « À partir de septembre nous entamons une action dans les écoles pri-



maires car les enfants ne portent pas la ceinture de sécurité sur le trajet entre la maison et l'école. Comme il s'agit de petits trajets, ils pensent à tort que ce n'est pas nécessaire. »

C'est grâce aux bénévoles que chaque année le gala de variétés a de plus en plus de succès. Des bénévoles qui se sont investis dans l'association le plus souvent après le décès d'un enfant ou d'un proche dans un accident de route, victime d'un chauffard.

La chanteuse Catherine Piermay qui organise ce gala a ainsi perdu son fils Ghislain en 1998, fauché sur son scooter par une voiture à Saint Privat. Ginette Brunel a perdu dix membres de sa famille depuis 1968 dans un accident de la route, âgés de 8 à 89 ans.

Seine-et-Marne

Charles Glise

Création de la Maison de la sécurité routière.

Inaugurée à l'automne dernier, la maison consacrée à la sécurité routière mise par la municipalité à la disposition de l'association « Communes en route pour la vie » prend sa place dans le paysage local de la lutte pour la sécurité routière. Fin janvier, une convention était signée entre « Communes en route pour la vie », la municipalité et quatre associations qui se consacrent aux victimes de l'insécurité routière. Objectif de ces conventions, permettre à ces associations d'accueillir et d'aider toutes les personnes souffrant des conséquences d'un acte de violence routière.

Premiers résultats lors de cet acte fondateur la présence aux côtés du maire, Lionel Walker, de responsables associatifs peu habitués à travailler ensemble : Chantal Perrichon, présidente nationale de la Ligue contre la violence routière (LCVR) et Charles Glise, délégué départemental de LASER Europe, président national de LASER Europe, Jean-Jacques Playoult, du bureau de la Fédération Française des Motards en Colère de Seine-et-Marne (FFMC77). L'Association Française des Victimes des Accidents de la Circulation (AFVAC) avait délégué sa signature.



Alpes-Maritimes

Alain Restelli

Journée de la courtoisie à Nice (Promenade) du jeudi 5 avril 2007. Image symbolique d'un bénévole traversant la chaussée avec le tee-shirt Ligue devant des modèles allemands et scooter. Organisée avec le concours de nombreuses associations dont la Ligue, et la Municipalité de Nice et Menton/RC Martin. ■



Journée de la courtoisie à Nice.

Drôme

Rectificatif

Il n'y a pas que le Gard qui est actif, la Drôme l'est aussi : l'article passé dans le dernier numéro de Pondération sous le titre « Gard – Ginette Brunel » émanait en fait de Simone Beaumont de l'association départementale de la Drôme.

Ardèche

Myriam Blanc

La matinée a été consacrée à des cours de secourisme gratuits prodigués par deux bénévoles de la Ligue 07 qui sont aussi animateurs à la Croix-Rouge.

Nous avons eu 2 groupes de scolaires (22 CM1 et 28 CM2). Nous avons pu travailler avec les instituteurs qui les accompagnaient. À l'issue de l'information, les enfants ont pu tester le bien fondé du port de la ceinture de sécurité avec le Test aux chocs.



Cours de secourisme gratuits prodigués par deux bénévoles de la Ligue 07.

L'après-midi a été consacré à différents tests. En effet, chaque personne pouvait se plier à :

- test de la vision (appareil prêté par un opticien),
- test des réflexes,
- examen blanc du code de la route,
- simulation d'alcoolémie (parcours avec des lunettes simulant une alcoolisation de jour et une de nuit),
- test aux chocs (ceinture de sécurité),
- contrôle du véhicule (lumières – essuie-glaces – pneus – pollution).

Nous avons reçu un public varié (âges – véhicules – professions...). Cette action a été largement médiatisée et nous avons pu y recevoir un grand nombre d'élus de la commune concernée et Monsieur Henri Torre sénateur de l'Ardèche.

Rhône

Michèle Gonon

Compte rendu d'activité des premiers mois de 2007 :

- En février 4 journées d'animation au lycée horticole de Dardilly et à Saint-Didier au Mont d'Or.
- Le 16 avril, rencontre avec plusieurs jeunes femmes en préparation au permis de conduire, projection d'un DVD présentant des images d'accidents mortels très durs : ces femmes ont demandé que ces

images soient montrées à leurs maris, compagnons et autres messieurs...

- Le 21 avril, tenue d'un stand pour la police municipale de Champagne-au-Mont d'Or.
- Présence à diverses manifestations :
 - Signature d'une charte de sécurité routière avec une filiale de Bayer en présence de Mme Cécile Petit et de M. Perben.
 - Assemblée générale des Droits du piéton.
 - Réunion à la préfecture : présentation du bilan 2006 et PDASR.
 - Accompagnement pour une constitution de partie civile de la Ligue de l'Ardèche.
 - Journée étude-action sur les conduites addictives, alcool, drogue, etc. dont les comportements au volant.
 - Interview pour Lyon-Génération à propos de la conduite des plus de 65 ans.

Doubs-Jura

Geneviève Chavigny
Michel Guillemin

C'est le thème de la sécurité routière que le Conseil Général du Doubs avait choisi de décliner sur son stand à la Foire comtoise (du 12 au 20 mai 2007 à Besançon) avec le slogan « Sur les routes du Doubs, la vitesse et l'alcool sont dépassés ».

Les deux associations départementales du Doubs et du Jura de la Ligue Contre la Violence Routière étaient invitées à participer à l'animation du stand.

Avec une « voiture tonneau », une « voiture autochoc » et un contrôleur de la vision, les quatre bénévoles de nos associations ont attiré un nombreux public. Ce sont environ 6 000 personnes qui sont montées dans ces « véhicules » ; elles ont pu constater l'importance et l'efficacité du port de la ceinture de sécurité lors d'un choc frontal ou lors du retournement de la voiture.



Michel Guillemin anime le stand de la voiture tonneau.

L'aspect spectaculaire des démonstrations entraînait des attroupements devant le stand et permettait la discussion entre le public et nos militants. Nos messages sur la dangerosité de vitesses inadaptées et

sur la nécessité du respect des règles sur la route ont été entendus et, le plus souvent, approuvés.

Yvelines

Michel Zourbas

Le 15 mars 2007 a eu lieu, pour la 2^e année consécutive, une journée de sensibilisation à la sécurité routière à l'Université de Saint-Quentin-en-Yvelines. À l'origine, l'an passé, de la création de cette journée, j'ai participé à l'organisation de cette action, avec douze étudiants du Master Sciences du Management, particulièrement conscients que l'accident de la route est la première cause de mortalité des 18-24 ans.

Cette journée a été réalisée dans le cadre d'un LABEL VIE, permettant à des jeunes (14-28 ans) d'organiser des actions de sensibilisation à destination d'autres jeunes. Il nécessite le parrainage d'une association (dans le cas présent la LCVR 78). Son financement est pris en charge, par la Préfecture, dans la limite de 800 €.

Ce fut une journée de sensibilisation à la Sécurité Routière classique, quant aux participants (Police, Croix Rouge, Pompiers, association d'handicapés, LMDE, LCVR78) et aux animations proposées (voiture Testochoc, simulateur d'alcoolémie, réflexomètre, parcours lunettes déformantes, jumelles Eurolaser, démonstration de gestes aux premiers secours).

La LCVR 78 a été présente avec un stand, tenu conjointement par des membres du bureau et des étudiants. J'ai fait une conférence en amphi pour rappeler les facteurs de l'insécurité routière et présenter l'action de la LCVR.

Les étudiants sont venus nombreux, en raison d'une importante information préalable au sein de l'université, et l'organisation d'un quiz sur la sécurité routière (sur notre stand), le jour même.

Enfin, cette journée a fait l'objet d'une couverture médiatique (reportage sur TVFil78 et article dans Les Nouvelles de Versailles) avec mention de la LCVR. ■



Les étudiants au simulateur d'alcoolémie.

Paris débordé par les scooters et les motos

Paris se dote d'une charte controversée pour les deux-roues (LeMonde.fr 20 mars 2007, Charlotte Houang)

À peine signée, lundi 19 mars, la charte des deux-roues motorisés à Paris fait débat. Paraphée notamment par le maire de Paris, Bertrand Delanoë, la Fédération française des motards en colère (FFCM), le syndicat CGT des coursiers ou la Fédération française de motocyclisme (FFM), cette charte a pour objectif d'apaiser les relations entre les deux-roues motorisés, les automobilistes et les piétons.

Mais la préfecture de police, pourtant associée au départ à l'élaboration de la charte, a finalement refusé de la signer. Car la charte prend quelques libertés avec le code de la route, notamment l'autorisation de remonter des files à faible allure.

Le maire de Paris, lui, a justifié ces écarts. Pour lui, « la chaussée doit être partagée par tous en bonne intelligence ». « Certes, cette charte n'a pas valeur légale, mais elle permettra sans doute une meilleure compréhension entre les différents usagers de la route dans la capitale », a précisé Jean-Marc Belotti, de la FFCM, lundi matin, lors de la signature officielle du document, à la Mairie de Paris.

Stationnement sur le trottoir autorisé

Autre nouveauté : le stationnement sur le trottoir qui, selon *Le Parisien*, a valu 53 000 procès-verbaux aux usagers de deux-roues motorisés en 2006, est consenti dès lors qu'il ne gêne pas la circulation des piétons, poussettes et handicapés. La mairie autorise également la circulation entre la file trois et quatre sur le périphérique.

En échange les motards et « scooteristes » doivent s'engager à respecter des consignes de prudence comme laisser les pistes cyclables et voies de bus à leurs destinataires. D'après *Matin Plus*, 43 % des deux-roues motorisés emprunteraient les couloirs de bus dans Paris.

Le risque d'être tué dans un accident est 19 fois plus élevé en moto qu'en voiture. En raison d'une vulnérabilité accrue, bien sûr, mais parfois aussi à cause d'un comportement imprudent. Interrogés, les motocyclistes sont en effet 69 % à reconnaître que « conduire une moto incite à

prendre plus de risque qu'en voiture », selon un sondage IFOP réalisé pour la Sécurité routière.

Remontée de files : Le « non sans discussion » de Sarkozy

MotoMag, mercredi 21 mars 2007, Nicolas Grumel

Début 2006, la mairie a sollicité la préfecture de police de Paris pour qu'elle signe la charte. La préfecture, dépendant du ministère de l'Intérieur, a refusé. Delanoë s'en est ému par courrier à Sarkozy. La réponse de celui-ci est élogieuse :

« Je considère pour ma part qu'il n'est pas envisageable qu'une charte locale, quel que puisse être au demeurant l'intérêt de certaines de ses dispositions, fasse la promotion de pratiques non autorisées, écrit le ministre de l'Intérieur. Il revient au Code de la route et à lui seul de préciser les règles applicables à l'ensemble des usagers ou à certaines catégories. Y déroger par le biais d'un document sans valeur normative reviendrait à installer une insécurité juridique, particulièrement préjudiciable en cas de sinistre. Or, je pense qu'en la matière nous avons en commun l'objectif d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers de la route. »

Bip bip, vous êtes à contresens 20 minutes, 27 mars 2007

Tout le monde a vu la vidéo hallucinante du conducteur qui a réussi à faire sept kilomètres à contresens sur l'autoroute sans provoquer d'accident le 21 mars dernier. Même si, à première vue, les exploitants d'autoroutes peuvent difficilement lutter contre ce genre d'événements, certains essaient de trouver la parade.

Les Autoroutes du sud de la France (ASF) testent depuis deux mois sur une partie de la rocade toulousaine un dispositif d'alerte pour les automobilistes s'engageant à contresens sur les autoroutes. Panneaux lumineux et signaux sonores qui se déclenchent lorsqu'un automobiliste ne tient pas compte des panneaux « sens interdit » rouges et blancs habituels.

Pour l'instant, le dispositif n'a pas encore prouvé toute son efficacité : « Nous n'en sommes qu'au début de l'expérimentation », indique-t-on au service communication d'ASF. « On peut mettre tous les équipements possibles, mais à l'origine d'un contresens, il y a toujours un pro-

blème de comportement » contre lequel l'entreprise ne peut pas faire grand-chose...

Les camions vont pouvoir traverser la France en train

Le Monde, 28 mars 2007, Dominique Buffier

Dominique Perben, le ministre français des transports, et son homologue luxembourgeois, Lucien Lux également ministre de l'environnement, devaient, jeudi 29 mars, inaugurer à Bettembourg (Luxembourg) l'autoroute ferroviaire qui reliera dès juin, après 1 000 kilomètres, le Grand-Duché à Perpignan (Pyrénées-Orientales).

La ligne transportera des semi-remorques à bord de trains équipés avec les wagons articulés surbaissés conçus par Modalohr, une filiale du groupe Lohr, leader mondial des camions porte-voitures.

« Il aura fallu deux ans de travail avec les partenaires privés, la SNCF et Réseau ferré de France pour réaliser ce projet », rappelle M. Perben, qui observe que, grâce à cette infrastructure, « la France réalise en un seul coup deux fois plus de lignes de feroutage que l'Allemagne ou l'Italie ». Elle constitue, déjà, la plus importante infrastructure européenne d'un seul tenant de feroutage.

Tandis que la route absorbe 80 % du transport de marchandises et le rail 12 %, le feroutage ne représente qu'une faible part, puisqu'il n'est testé depuis novembre 2003 que sur 175 km, entre Aiton (Savoie) et Orbassano, dans la banlieue de Turin (Italie)...

Oreillette ou non, le mobile au volant est dangereux

PlusNews.fr, 12 avril 2007, Cécile Peltier

Une étude de l'Observatoire interministériel de la sécurité routière en France vient de révéler que téléphoner en conduisant est dangereux même avec un kit main libre. Les risques d'accident sont presque quadruplés. En France, contrairement à l'Espagne, le mobile avec oreillette est toléré. Les associations contre la violence routière réclament une interdiction totale...

La dangerosité associée au téléphone, n'est pas seulement une question de manipulation physique, mais surtout de concentration. Les scientifiques sont unanimes : téléphoner – au même titre qu'écouter la radio ou discuter avec un

passager – diminue l'attention du conducteur. Et altère sa perception, sans qu'il en ait réellement conscience. Les conséquences : une plus grande fixité du regard, un temps de freinage augmenté, moins de modification de la vitesse selon les circonstances, etc. Un automobiliste de 20 ans qui conduit en téléphonant possède les mêmes réflexes qu'un homme de 70 ans. Passer un coup de fil, revient à avoir 0,8 g d'alcool dans le sang, expliquait une étude dirigée par David Strayer, de l'université de l'Utah, publiée en juin 2006...

Le Conseil national de sécurité routière, qui a examiné le rapport le 3 avril, a refusé de prendre position en faveur d'une franche interdiction.

Faut-il durcir la politique de sécurité routière ?

CCFA, 11 mai 2007

Au lendemain de l'annonce d'une hausse de 8,1 % du nombre de morts sur les routes en avril, plusieurs associations réclament un durcissement de la politique de sécurité routière.

Le professeur Claude Got, président de l'Association pour l'interdiction des véhicules inutilement rapides, estime qu'il serait nécessaire de baisser un peu plus les vitesses de circulation autorisées, soulignant qu'une diminution de 1 % de la vitesse moyenne entraîne une baisse de 4 % de la mortalité routière. Il considère également qu'il ne faudrait plus signaler la présence des radars automatiques aux automobilistes et qu'il serait temps de mettre au point des radars automatiques embarqués dans des véhicules en marche. « Malgré la hausse des tués depuis quelques mois, la situation sur les routes ne s'est pas dégradée, mais si on veut progresser, il faut de nouvelles mesures », déclare-t-il.

De son côté, Mme Geneviève Jurgensen, porte-parole de la Ligue contre la violence routière, attend que le nouveau gouvernement affiche clairement sa détermination en réunissant avant l'été un Conseil interministériel de sécurité routière. Ce CISR devrait, selon elle, annoncer la poursuite du plan « radar » et la volonté des pouvoirs publics de contrôler davantage l'alcool au volant ou encore le non-respect de la ceinture de sécurité.

Une voiture percute une terrasse à Paris : 6 blessés

TF1/LCI, 11 mai 2007

Deux personnes sont grièvement atteintes. Le conducteur, victime d'un malaise, aurait perdu le contrôle de son véhicule. Six personnes ont été blessées, dont deux

grièvement, dans un accident provoqué vendredi après-midi par une voiture dont le conducteur, victime d'un malaise, a percuté la terrasse du Royal Cenis, un café du XVIII^e arrondissement de Paris. Selon les premiers éléments de l'enquête, le conducteur, un homme de 50 ans, a été victime d'un malaise cardiaque et a perdu le contrôle du véhicule...

La passerelle ouvre quatre mois après l'accident mortel

Le Parisien, 21 mai 2007, Sylvain Merle

Un mélange de satisfaction et d'amertume, voilà ce qu'ont ressenti les piétons qui empruntaient ce week-end la nouvelle passerelle leur permettant de se rendre en toute sécurité au centre commercial Usines Center-Art de Vivre, à Vélizy-Villacoublay, à l'intersection entre les Yvelines, les Hauts-de-Seine et l'Essonne. Avec cet ouvrage mis en service mercredi, c'en est fini de devoir longer une quatre voies avant de traverser à ses risques et périls les deux bretelles de l'autoroute A 86 pour aller faire ses courses. Un périple périlleux qui a coûté la vie à une fillette de 4 ans, fauchée par une voiture le 3 janvier dans la commune de Bièvres.

C'est ce drame qui a débloqué la situation figée depuis une vingtaine d'années, depuis la construction du centre. « C'est la moindre des choses qu'ils pouvaient faire, mais c'est en même temps que le centre qu'il fallait la construire cette passerelle, ça aurait évité la mort de cette petite », peste Jacques. Un sentiment largement partagé alors que le drame est encore dans les esprits...

Pas d'amnistie pour les PV à la satisfaction des proches des victimes

Le Parisien, samedi 26 mai 2007, Anne-Cécile Juillet

Cette fois, c'est tranché. Les automobilistes qui espéraient – sans trop y croire – une amnistie présidentielle pour les procès-verbaux de stationnement n'ont plus qu'à sortir leurs chéquiers. Et rapidement, avant qu'ils ne se retrouvent à régler une amende majorée... Conformément à ses promesses de campagne, et rompant avec une tradition républicaine de quarante ans, Nicolas Sarkozy l'a confirmé hier : il n'y aura aucune amnistie au Code de la route, quelle qu'elle soit, même pour les PV de stationnement considérés comme non dangereux. Place pour handicapés, passage piétonnier ou simple dépassement horaire, seul le montant de l'amende varie, mais le principe est le même pour tous : aucune indulgence. « Le président a toujours considéré qu'il n'était pas moralement juste de décider de ne pas appliquer la loi : elle doit s'appliquer de

la même façon pour tous », a réaffirmé, hier, David Martinon, le porte-parole de l'Élysée.

Les accidents de la route sont aussi un fléau pour l'entreprise

Le Monde Économie (02 avril 2007), Mis à jour le 26 mai 2007, Luc Peillon

La route tue aussi en milieu professionnel. Première cause de mortalité des accidents au travail, avec 523 tués au volant sur 914 accidents mortels au travail, le risque routier a représenté, en 2005, plus de 57 % de l'ensemble des décès reconnus par la Sécurité sociale. Certes, les trois quarts se sont produits sur le chemin domicile-entreprise (risque « trajet »), contre 134 personnes tuées en « mission ». Mais, quand l'accident ne tue pas, il peut laisser des séquelles : la même année, 9 698 blessés graves, risques « mission » et « trajet » confondus, souffrent d'une incapacité permanente à la suite de l'accident. Outre son coût humain, le risque routier constitue aussi un enjeu financier et juridique pour l'employeur. Et la seule manière d'agir reste la prévention, qui, depuis quelques années, s'est développée au sein des entreprises...

Si le risque « mission » est celui sur lequel l'employeur a le plus de moyens d'action, le risque « trajet » peut aussi être géré. « En adaptant, par exemple, les horaires de travail aux transports en commun ou en permettant aux salariés de déjeuner sur place », explique M. Fassenot. Car, si la prise en compte du risque « mission » porte ses fruits, avec une baisse de 50 % des accidents depuis cinq ans, le risque « trajet » n'a été réduit que de 32 %, soit moins que la baisse (37 %) de l'ensemble des accidents de la route sur la même période.

Alerte aux mini-motos

Le Parisien, 5 juin 2007, Olivier Bureau

Petits, puissants, nombreux et extrêmement dangereux. Alors que depuis dimanche une fillette de Vigneux renversée par une mini-moto, se trouve plongée dans le coma, policiers et élus sonnent la charge contre le boom de ces bolides. Il y a quelques jours, Didier Soulès, commissaire de police à Brunoy, commentait, maussade et, hélas ! prémonitoire, le nouvel engouement pour les mini-motos : « C'est LE phénomène de l'année. Un jour ou l'autre, on aura un vrai problème... » Mi-mai, trois accrochages avec la police avaient déjà impliqué ces engins de 60 cm de haut qui dégagent 80 ou 125 cm³. De quoi atteindre sans problème les 80 km/h... ■

Associations départementales

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

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

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

07 – Ardèche : Myriam Blanc – 510, route de Jauland – 07130 Soyons – Tél. : 04 75 60 83 99 (myriam.blanc@wanadoo.fr)

11 – Aude : Jean Mounié – « Le Moulin à Vent » – 11150 Villepinte – Tél. : 04 68 94 25 24

12 – Aveyron : Christiane Poinot – 2, rue des Rouges Gorges – Les Costes Rouges – 12850 Onet-le-Château – Tél. : 05 65 42 21 63 (contact@violenceroutiere12.org) – (www.violenceroutiere12.org)

13 – Bouches-du-Rhône : Laurence Semerdjian-Gaillard – LCVR 13 – 84, rue de Lodi – Les allées de Lodi K2 – 13006 Marseille – Tél. + Fax. : 04 91 50 78 34 (lcvr13@wanadoo.fr)

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

21 – Côte-d'Or : Catherine Pépoz – Ligue Contre la Violence Routière – Maison des Associations – Boîte M 2 – 2, rue des Corroyeurs – 21000 Dijon – Tél. : 03 80 65 87 41 (lcvr21@tiscali.fr)

25 – Doubs : Geneviève Chavigny – 21, rue Bel Air – 25870 Châtillon-le-Duc – Tél. : 03 81 58 82 18 (michel.chavigny@wanadoo.fr)

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

29 – Finistère : Daniel Théau – 18, rue d'Aiguillon – 29200 Brest – Tél. : 02 98 80 00 84 (damar.theau@wanadoo.fr)

30 – Gard : Ginette Brunel – 15, rue Bir-Hakeim – Appt. 35 – 30100 Alès – Tél. : 04 66 30 49 52 (jacques-thierry@wanadoo.fr)

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

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

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

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

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

39 – Jura : Michel Guillemain – 57 Bd. Wilson – 39100 Dôle (michel.guillemain.39@free.fr) – Tél. : 03 84 72 66 78

41 – Loir-et-Cher : Jean-Luc Carl – 15, rue Bel Air – 41000 Blois – Tél. : 02 54 42 64 74 – (violenceroutiere41@free.fr) (violenceroutiere41.monsite.wanadoo.fr)

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

45 – Loiret : Pierre-Louis Valls – LCVR – 23, rue de l'Orbette – 45000 Orléans – Tél. + Fax. : 02 38 53 09 58 (lcvr45@wanadoo.fr)

56 – Morbihan : Geneviève et Michel Potier – 44, rue de Limur – 56860 Séné – Tél. : 02 97 54 12 52 ou 02 97 34 29 76 (jac.robin@wanadoo.fr)

57 – Moselle : Gérard Jager – Maison des Associations – 1, rue du Coetlosquet – 57000 Metz – Tél. (Ligue) : 06 08 84 73 04 – Tél. : 03 87 70 48 52 (violenceroutiere57@free.fr) – (<http://violenceroutiere57.free.fr>)

59-62 – Nord – Pas-de-Calais : Hervé Dizey – 69, rue de Linselles – 59223 Roncq – Tél. : 03 20 03 19 05 (hdizey@nordnet.fr) – (violenceroutiere5962.free.fr)

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

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

65 – Hautes-Pyrénées : André Abadie – 3, rue Laspalles – 65200 Bagnères-de-Bigorre – Tél. : 05 62 91 16 39 – Portable : 06 82 74 28 31 (abadieandre@aol.com)

66 – Pyrénées-Orientales : Jean-Claude Llobères – Chemin de la Pavé – 66400 Saint-Jean-Pla-de-Corts – Tél. : 04 68 83 16 54

67 – Bas-Rhin – 68 – Haut-Rhin : Gilles Huguet – LCVR Maison des associations – 6, rue d'Ingersheim – 68000 Colmar – Tél. : 03 89 23 64 12 (lcvr.6867@yahoo.fr)

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

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

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

74 – Haute-Savoie : M. Folliet – Ligue contre la violence routière – 9, Quai des Clarisses – 74000 Annecy – Tél. : 04 50 51 29 34

75 – Paris : Sylvia Pozzo di Borgo – 5, rue du Général Grossetti – 75016 Paris – Tél. : 01 40 21 61 06 (lcvr75@wanadoo.fr)

77 – Seine-et-Marne : Danielle Glise – LCVR 77 – 4, rue de la Corne – 77300 Fontainebleau – Tél. : 06 83 18 79 55 (lcvr77@wanadoo.fr)

78 – Yvelines : Olivier Gérard-Coester – LCVR – MAS – 3, rue de la République – 78100 Saint-Germain-en-Laye – Tél. : 01 30 61 71 91 (ViolenceRoutiere.78.Contact@club-internet.fr)

81 – Tarn : Viviane Vareilles – 9, rue Fernandez – 81000 Albi – Tél. + Fax : 05 63 49 75 63

83 – Var : Noël Nervegna – Immeuble La Josiane – Avenue Lenoir Sarraire – 83000 Toulon – Tél. : 06 15 38 77 18 (laroutevigilante@aol.com)

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

91 – Essonne : Philippe Laville – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge – Tél. & Fax : 01 69 44 48 79 (plaville@wanadoo.fr)

92 – Hauts-de-Seine : Alain Argenson – 13, rue de la Roue – 92190 Meudon – Tél. + Fax : 01 45 07 20 01 (argenson.alain@wanadoo.fr)

94 – Val-de-Marne : Maria Desabres – 19, rue Voltaire – 94400 Vitry-sur-Seine – Tél. : 01 46 80 26 58 (maria.desabres@club-internet.fr)

95 – Val-d'Oise : Jacques Yvroud – 7, rue Alexandre Dumas – 95130 Franconville – Tél. : 06 75 12 48 04 (lcvr95@wanadoo.fr)

Conseil d'administration

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

Délégués régionaux pouvant assister au Conseil d'administration avec voix consultative :
Odile Arnaud, Philippe Gervot, Paul Meyer
Jean-Marie Vinches.

Bureau national

Présidente : Chantal Perrichon
Tél. : 01 44 27 52 29 – (secretariat@violenceroutiere.org)
Membre fondateur et porte-parole : Geneviève Jurgensen
Secrétaire Générale : Odile Van Hée
Tél. + Fax : 01 47 36 20 45 – (ovanhee@club-internet.fr)
Secrétaire Général Adjoint : Jean-Yves Lamant
Tél. : 06 88 07 94 99 – (jean-yves.lamant@centraliens.net)
Trésorier : Daniel Le Jean
Tél. : 01 47 50 88 71 – (daniel.le.jean@libertysurf.fr)

Membres du Bureau :
Claude Chabot – Rédacteur en chef Pondération
Josiane Confais – Responsable de la revue de presse
Philippe Laville (plaville@wanadoo.fr)
Jean-Marie Leverrier (jean-marie.leverrier@wanadoo.fr)
Gérard Pétin (geodepetin@aol.com)

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

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

Ile-de-France (Essonne – Hauts-de-Seine – Seine-et-Marne – Seine-Saint-Denis – Val-de-Marne – Val-d'Oise – Ville de Paris – Yvelines) :
Philippe Laville – 14, avenue des Palombes – 91260 Juvisy-sur-Orge –
Tél. & Fax : 01 69 44 48 79 (plaville@wanadoo.fr)

Est (Bas-Rhin – Haut-Rhin – Territoire de Belfort – Vosges) –
Tél. : 01 45 32 91 00

Ouest (Charente-Maritime – Côtes-d'Armor – Finistère – Ille-et-Vilaine – Loire-Atlantique – Maine-et-Loire – Mayenne – Morbihan – Sarthe – Vendée) : **Philippe Gervot** – 6, rue Louis Gervot – 44500 La Baule –
Tél. : 02 40 60 09 65 (françoise.gervot@wanadoo.fr)

Centre (Cher – Eure-et-Loir – Indre – Indre-et-Loire – Loir-et-Cher – Loiret) : **Gérard Pétin** – 23, rue de l'Orbette – 45000 Orléans –
Tél. & Fax : 02 38 53 09 58 (geodepetin@aol.com)

Aquitaine (Dordogne – Gironde – Landes – Lot-et-Garonne – Pyrénées-Atlantiques) : **Jean-Marie Vinches** – 1, avenue de Bretagne – 33600 Pessac – Tél. : 05 56 36 54 64 (lcvr33@free.fr)

Languedoc-Roussillon (Aude – Gard – Hérault – Lozère – Pyrénées-Orientales) : **Odile Arnaud** – Rue Antérieu – 34270 Claret –
Tél. : 04 67 59 04 24 – Tél. + Fax : 04 67 59 03 69
(arnaud-odile@wanadoo.fr)

Provence-Alpes-Côte d'Azur (Alpes-de-Haute-Provence – Alpes-Maritimes – Bouches-du-Rhône – Corse – Hautes-Alpes – Var – Vaucluse) : **Chantal-Marie Laurent** – 19, rue Frédéric Chevillon – 13001 Marseille – Tél. + Fax : 04 91 95 97 17 (chamalaurent@wanadoo.fr) –
(www.violenceroutierepaca.org)

Midi-Pyrénées (Ariège – Aveyron – Gers – Haute-Garonne – Hautes-Pyrénées – Lot – Tarn – Tarn-et-Garonne) : **Paul Meyer** – 6, rue du Docteur Laennec – 65000 Tarbes – Tél. : 05 62 93 52 16

Champagne-Lorraine (Marne – Meurthe-et-Moselle – Meuse – Moselle) : **Jean-Yves Lamant** – 36, Clos des Sorbiers – 57155 Marly –
(jean-yves.lamant@centraliens.net)

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère : ☐

Je renouvelle mon adhésion : ☐

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél. : Profession :

E-mail :

☐ Cotisation et abonnement : 32 € ☐ Cotisation seule : 28 € ☐ Abonnement à Pondération : 10 €

Chèque à libeller à l'ordre de : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**
Bulletin à renvoyer à : **Adresse de votre association départementale**
ou 15, rue Jobbé-Duval – 75015 PARIS

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