

□ P o n d é r a t i o n

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

Reproduction de l'affiche proposée par le ministère de la santé aux structures hospitalières d'urgence.

Charte d'accueil des familles de victimes de la violence routière

Notre établissement s'engage à :

Assurer un accueil des familles dans un lieu spécifique réservé à leur information

Ce lieu permettra à l'équipe soignante, ainsi qu'à des ministres du culte ou des bénévoles formés à ce type de mission, de rencontrer dans de bonnes conditions les familles de victimes d'accidents graves de la circulation routière.

Les familles y trouveront par ailleurs les renseignements nécessaires concernant les démarches administratives à effectuer en cas d'hospitalisation d'urgence ou de décès, ainsi que les coordonnées d'associations spécialisées.

Cette structure sera accessible 24 heures sur 24.

Assurer une information personnalisée pour les familles

L'information des familles consistera à expliquer avec des mots simples et accessibles le diagnostic, le pronostic, les traitements apportés au blessé, l'éventuel risque de handicap consécutif à l'accident, et les perspectives de rééducation fonctionnelle.

L'information délivrée à la famille sera décrite dans le dossier médical du blessé. Toute annonce à la famille de modification majeure de traitement, mais aussi tout affinement du pronostic, seront consignés par écrit dans le dossier.

L'application du secret médical restera entière même en cas d'admission en urgence.

Remettre un livret d'accueil de familles dès le premier entretien

Ce livret personnalisé sera remis en mains propres. Simple et sommaire, il comprendra les coordonnées du service, son organigramme, les horaires de visite, les coordonnées et le nom du médecin responsable du blessé.

Assurer une formation des personnels soignants et non soignants à l'accueil des familles de victimes

La formation des personnels participant à l'accueil et au dialogue avec les familles de victimes concernera non seulement les personnels soignants, mais également les personnels chargés des tâches administratives.

En plus du recours éventuel à des psychologues professionnels, des bénévoles spécifiquement formés et sélectionnés pourront assurer une mission de présence et d'écoute en des heures si traumatisantes.



OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT

Ligue Contre la Violence Routière

15 rue Jobbé-Duval - 75015 PARIS - Tél. : 01.45.32.91.00 - Fax : 01.45.32.91.01
Abonnement annuel : 16 € - octobre 2003 – décembre 2003

N° 58

Sommaire

Charte d'Accueil des familles de victimes de la violence routière.....	1
Sommaire et explication de la Charte d'Accueil des Familles	2
Éditorial	3
Témoignage.....	5
La Vie des associations départementales	6
Revue de presse.....	8
Boîtes noires, bridage des moteurs : la France y est prête	11
Les travaux du Conseil national de sécurité routière	12
Alcool	14
Le téléphone au volant	16
La sécurité routière au collège et à l'école.....	18
L'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière.....	19
Brèves.....	19
Associations départementales	23
Conseil d'Administration, Bureau National, Délégués Régionaux, Bulletin d'Adhésion	24

Charte d'accueil des familles de victimes de la violence routière.

(affichette de la page de couverture)

Nous avons reproduit, en page de couverture, l'affiche résumant la charte d'accueil des familles de victime de la violence routière. Cette affiche est distribuée à 180 structures hospitalières d'urgence, par le ministère de la Santé, en les invitant à adopter la charte d'accueil. Cette charte, dans son intégralité, est disponible sur notre site. L'adoption de cette charte est le résultat de demandes constantes de notre association et de l'écoute favorable que nous avons reçu près de M. Christian Jacob ministre délégué à la famille lors de nos entrevues.

Jacques Chirac s'est félicité des résultats de la mobilisation contre la violence routière.

Jacques Chirac s'est félicité mardi 12 octobre 2003 des résultats de la "mobilisation" contre la violence routière. "La baisse du nombre de victimes peut et doit se poursuivre. Nos principaux voisins ont toujours de meilleurs résultats que nous. Il est donc possible de faire mieux", a déclaré le chef de l'Etat dont les propos étaient rapportés par le service de presse de l'Elysée. "La baisse de 20% en un an du nombre des victimes de la route montre que les Français ont refusé la fatalité". *(extrait du communiqué de l'AFP).*

Gilles de Robien : "Nos marges de progrès sont encore très importantes"

La mobilisation exemplaire des services de l'État, rencontrant une opinion publique qui n'attendait que cela, a permis d'obtenir des résultats encourageants (...)

J'ai dit à plusieurs reprises que toute mort sur la route est intolérable. Je redirai donc qu'il faut se battre jusqu'au dernier mort et jusqu'au dernier blessé. Notre objectif "zéro mort, zéro blessé sur les routes", se fonde sur l'engagement des pouvoirs publics que tous les accidents liés à une faute humaine doivent être combattus avec la plus totale détermination. Cela passe par la certitude que l'on échappera pas au contrôle et qu'il n'y a rien à attendre d'une éventuelle indulgence. Ma seule conviction est que nos marges de progrès sont encore très importantes et qu'il est de notre devoir de les faire progresser sans attendre. *(extraits de la revue "Sécurité routière" septembre 2003)*

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

Directeur de la publication : Jacques ROBIN

Saisie et mise en page : Maria MÉRIAU

Comité de rédaction : Martine BLATIN, Geneviève JURGENSEN, André KLARSFELD, Jean-Yves LAMANT, Philippe LAVILLE, Chantal PERRICHON, Gérard PETIN, Jacques ROBIN, Odile VAN HÉE.

Imprimerie : Compédit-Beauregard - 61600 La Ferté Macé

N° CPPAP : 67845 - ISSN : 0297-5874

Pondération n° 58 octobre-décembre 2003

Editorial



Pour la première fois en France, depuis le début des années 1950, le nombre des victimes de la violence routière est pour 2003 inférieur à 6 000. L'émotion est grande parmi nos militants, pour toutes ces vies qui auront été épargnées, grâce à une dynamique politique inespérée et trop longtemps attendue, mais saluée et reconnue par tous. **1 510** vies sauvées certes et **26 704** blessés en moins, si l'on compare à l'année précédente, mais hélas encore **5 732** vies perdues et des milliers de grands blessés, pour certains, handicapés à vie.

Cette violence routière, qui cause **1 200 000** morts dans le monde chaque année, plus de **20 millions** de blessés, ne pourra être jugulée que si les constructeurs automobiles cessent d'armer "les barbares de la route" avec des engins inutilement rapides et puissants. Cette vitesse, agressive, est omniprésente.

Ainsi, au hasard de récents communiqués de l'AFP :

- 222 km/h dans la Somme sur l'A1
- 182 km/h près de Carcassonne sur l'A61
- 228 km/h, près de Rouen, un motard (A 150)
- 219 km/h, près de Valence (A7)
- 181 km/h, Cæn, A 84
- 211 km/h, les Alpes -Maritimes (A 8)
- 206 km/h, en Saône-et-Loire (RN 79), limité à 110 à cet endroit

Enfin, sur une voie limitée à 70 km/h, un motard est flashé deux fois de suite à 250 km/h (seuil de saturation du radar).

Au hasard des émissions de télévision, un journaliste de "Turbo" (M6) vante, le 29 novembre dernier, la "mise sur le marché d'une Mercedes 612 chevaux, un missile sol-sol !... furie mécanique qui inspire le respect et suscite l'admiration... deux tonnes... part comme une balle !". Ou encore le publicitaire Jacques Séguéla, sur Canal Plus, qui nous parle de ses difficultés pour prôner la vitesse sans être sanctionné par le BVP : "il faut slalomer entre les interdits ... se faufiler."

Mais également...

Au hasard, ces propos du Pr. Claude Got, expert en accidentologie : "Pendant les périodes de coexistence de véhicules raisonnables et de véhicules déjà inutilement rapides et lourds, les dommages corporels chez des tiers produits par ces derniers étaient seize fois plus importants que ceux produits par les premiers. Ces valeurs étaient rapportées dans le livre blanc de 1988. Au lieu de bloquer cette dérive, ce sont les véhicules les plus respectueux des usagers qui les croisent et de l'environnement que l'on a laissé disparaître".

Au hasard, un article de Jean-Michel Normand, qui relate les propos d'un assureur, dans *le Monde*⁽¹⁾ : "De manière générale, les propriétaires de petites et moyennes voitures sportives ne figurent pas parmi les meilleurs conducteurs, ils engendrent plus de sinistres que la moyenne."

Au hasard, dans une revue de consommateurs, *Que choisir*⁽²⁾, Didier Ghasham écrit : "Rien (aucune mesure) concernant les pourvoyeurs de ces engins qui se transforment trop souvent en armes par destination : automobiles, camions, motos... rien contre ces industriels qui font de la voiture un objet de rêve et de plaisir en usant trop souvent d'arguments fallacieux comme la sportivité et la vitesse. Pis, les pouvoirs publics laissent ces mêmes constructeurs mettre sur le marché des voitures capables de performances élevées... trop élevées ! Pourquoi des bolides roulent-ils sur nos autoroutes à plus de 150 km/h alors que la vitesse autorisée est de 130 ?"

Au hasard, des députés à l'Assemblée Nationale⁽³⁾ (Y. Censi, L. Hénart, X. Bertrand, E. Woerth) : "En effet, tant que le fait d'être conducteur d'une puissante berline justifiera dans l'inconscient collectif les excès de vitesse de son propriétaire, /.../ aucune loi ne pourra protéger efficacement les usagers de la route."

Au hasard, cette toute nouvelle décision de la MAIF⁽⁴⁾ pour 2004, qui déclare avoir "fait le choix de refuser d'assurer un véhicule sportif ou puissant dont le conducteur principal est novice." Quelques exemples pour cette mesure préventive : la Mercedes C 220 CDI coupé, la Peugeot 206 CC 2.016V, le land Cruiser Toyota VVTI 250 (pour les conducteurs ayant moins de cinq ans de permis.), les motos Honda VTX 1800, CBR 600, BMW K1200RS (pour les conducteurs ayant moins de 23 ans).

Au hasard, un article paru dans la *sécurité routière*⁽⁵⁾ : "La MACIF incite les 18-25 ans à la prudence : Si un jeune a une voiture trop puissante, nous lui proposons de l'aider à la revendre, et nous lui faisons un taux zéro pour en acquérir une plus petite".

Au hasard, les sondages qui depuis plusieurs années nous confirment que la majorité des Français est favorable à la limitation des moteurs à la construction.

Ce florilège de citations montre la situation qui nous est imposée à l'échelle planétaire par une poignée de constructeurs, et pourrait se poursuivre *ad nauseam*.

Alors, artistes, les constructeurs ?

Pas tant que cela. Pour preuve cette lamentable histoire qui m'a été rapportée par M. Haegi, président de la FEVR⁽⁶⁾. En Suisse alémanique, une association pour les victimes de la route, dont le nombre d'adhérents plafonnait autour de 500 personnes, constatait ces dernières années que ce nombre croissait rapidement, jusqu'à atteindre 2000 personnes il y a 2 ans. Surprise du comité d'association et de son président (blessé de la route et membre du Parlement) d'être tous évincés lors du renouvellement de leur mandat par... des inconnus ! Il s'est avéré que cette prise de pouvoir, légale certes puisque électorale, avait pour but de neutraliser une association devenue gênante pour les importateurs suisses d'automobiles. Cet exemple n'est pas unique hélas : en Autriche, l'association Rotes Dreieck vient d'être dissoute. En Allemagne, il n'existe aucune association indépendante de victimes de la route.

Nous aimerions voir ces mêmes constructeurs déployer autant d'énergie et montrer autant d'ardeur pour mettre en pratique leur connaissance de la dangerosité de la vitesse, et en tirer la conclusion qui s'impose : la limitation de la vitesse maximale des voitures, par construction. Leur management timoré, leur attitude passive, contribuent activement à l'accumulation de millions de morts et de blessés chaque année dans le monde.

Le gouvernement a su démontrer sa détermination et sa constance sur le dossier de la délinquance routière. Nous attendons de lui une même ténacité pour obtenir de l'Union Européenne qu'elle interdise aux constructeurs de mettre sur le marché des engins de mort.

Quant à nous, Français, qui sommes aussi et de longue date de grands producteurs d'automobiles, nous qui sommes fiers d'avoir marqué l'histoire du XX^{ème} siècle grâce à cette belle industrie, oserons-nous cette révolution les premiers ?

Chantal Perrichon
Présidente de la Ligue contre la violence routière

(1) Le Monde daté du vendredi 4 avril 2003

(2) Que Choisir de janvier 2003

(3) Proposition de loi, novembre 2002

(4) Contrat VAM : 2004 cotisation annuelle

(5) Revue sécurité routière n° 136

(6) Fédération Européenne des Victimes de la Route

Témoignage

C'est alors que j'entendis des scies qui commençaient à découper le véhicule pour nous en extraire.

C'était le 21 décembre 1996, le soir des vacances scolaire. Minuit avait sonné depuis déjà trois-quarts d'heure, et les différentes parties de jeu terminées, il fallait songer à rentrer.

Je me souviens comme si c'était hier. Sur le chemin du retour, nous discutons d'un mouvement associatif. La radio diffusait en fond le programme musical d'une radio locale et l'horloge du tableau de bord indiquait une heure et cinq minutes. Nous remontions alors le boulevard de Normandie : nous n'étions peut-être qu'à trois ou quatre cents mètres du lieu où j'habite, un kilomètre peut-être de chez Pierre et François et à peu près autant de chez Sylvie...

Confiant, et comme je l'ai fait des dizaines ou des centaines de fois, je m'engageai dans le tunnel qui passe sous un grand boulevard.

Je suis prudent, et je roulais précisément à quarante kilomètres à l'heure. La discussion suivait son train.

Et soudain, c'est l'inattendu...

À quelques mètres devant ma voiture à peine, dans mon couloir de circulation, je vois soudain un véhicule de couleur claire lancé à vive allure en sens inverse : le choc est inévitable. J'ai à peine quelques centièmes de seconde pour réfléchir.

Je colle au maximum ma voiture contre la paroi droite du tunnel.

Peut-être trente secondes plus tard, je reprends mes esprits. J'ai de la peine à réaliser ce qui s'est passé. Suis-je dans la réalité, ou suis-je dans un rêve ? Que s'est-il passé ? Où suis-je ? Et pourquoi ne puis-je pas bouger ? J'ai tout oublié sur le moment, terrible moment où je réalise peu à peu ce qui a dû se passer, mais je dois au mieux soutenir tout le monde.

Ces six minutes qui vont commencer marqueront toute ma vie. Sylvie se plaint de nombreuses douleurs, François me soutient dans le dialogue entrepris et Pierre ne répond pas. Je pense qu'il est évanoui. En tous les cas, aucun d'entre nous ne peut sortir car la déformation de la voiture ne nous permet plus d'ouvrir une porte, une fenêtre, et

l'habitacle est très endommagé, et chacun est bloqué par des traverses métalliques, par un siège, par le tableau de bord ou par la déformation de la tôle.

Aujourd'hui, je serais incapable de dire de quoi nous avons parlé durant ces six minutes.. Soudain, j'entendis une voix qui s'adressait à nous tous : "Mettez cette couverture sur la tête et ne bougez pas". C'est alors que j'entendis des scies qui commençaient à découper le véhicule pour nous en extraire.

Si ma mémoire est bonne, c'est une femme médecin et un policier qui entrent dans la pièce où je me trouve. Je me tourne vers le médecin pour lui demander des nouvelles de Pierre, de Sylvie et de François. Je m'entends alors répondre que François n'a rien de grave, que Sylvie est plus atteinte que moi, mais que sa vie n'est pas en danger, et quant à Pierre, elle m'affirme n'en rien savoir dans la mesure où il a été emmené plus loin. Je repose ma question de manière précise en ce qui concerne Pierre, mais je n'obtiens pas davantage de réponse. Le lundi 23 décembre, on sait que Pierre est perdu : le temps de lui prélever des organes qui aideront d'autres jeunes de son âge et Pierre nous quitte vers 20 h 30 le mardi 24 décembre 1996. Noël prenait d'un coup une autre signification. Pierre nous quittait alors que l'un de ses cadeaux qui le faisait rêver, des rollers, l'attendait.

Le temps a passé, mais cette cassure sera toujours là : Pierre a vécu tous ses derniers moments en ma présence, c'est un hasard et c'est aussi un poids. Derrière l'inconscience de ce conducteur au volant de sa voiture sous l'emprise d'un état alcoolique, état qui explique la violence de cet accident, il appartient à chacun d'entre nous de prendre ses responsabilités au volant et de ne pas faire prendre de risques aux autres : Pierre est en quelque sorte là pour nous le rappeler.

Pour moi, mais aussi pour sa famille bien entendu, cet accident sera une cassure, définitive, sur bien des plans.

Pascal Limon Duparcmeur – Lorient

La vie des associations départementales

Ardèche

A l'occasion de la semaine nationale de sécurité routière, l'association départementale a réalisé les actions ou participé aux activités suivantes :

- 15 octobre : participation à deux tables rondes organisées par la Préfecture de Privas.
- 16 octobre : Interview par le service de communication du Conseil Général afin de publier un article sur la LCVR 07 dans la revue "Relief".
- 18 octobre : participation à une table ronde, opération "chaises vides" à Bourg Saint-Andéol, participation à l'alternative aux PV, stand de la Ligue au Forum.
- 20 octobre : participation à une journée d'information des lycéens avec la Police de Privas, au lycée Vincent d'Indy

Les projets à court terme sont : une action "Je respecte le code de la route" (autocollant) et une action de sensibilisation des entreprises ardéchoises.

Bas-Rhin

La Ligue a organisé à l'occasion de la semaine nationale de la sécurité routière du 15 au 22 octobre plusieurs sit-in. Ceux-ci se sont déroulés dans les villes de Strasbourg, Haguenau, Molsheim et Sélestat.

10 jeunes vêtus de tee-shirts blancs, symbolisant les 10 tués par mois en moyenne sur les routes du département, se sont couchés par terre sur des places centrales des 4 villes précitées, alors qu'un responsable de la Ligue lisait un texte rappelant les nombres des accidents et des victimes sur les routes en France et dans le Bas-Rhin, affirmant qu'il ne s'agissait pas de fatalité.

Ces manifestations ont été bien relayées par les médias locaux, en particulier par la presse écrite.

Calvados

Le bureau de la Ligue du Calvados a adressé une lettre ouverte à M le Préfet du département suite à des remarques de sa part faites en direction de la Ligue, certes sans la nommer, dans son discours de la journée départementale de sécurité routière. Ces remarques faisaient suite au constat négatif de la sécurité routière dans le département fait par la Ligue et repris par la presse locale.

Nous citons quelques extraits de cette lettre ouverte :

"Si ce bilan est mauvais, nous le disons, si ce bilan s'améliore nous le disons aussi (...)

Enfin, parmi les personnes présentes ce 24 octobre dans la salle et même à la tribune, certaines étaient des adversaires résolus des contrôles de vitesse et des sanctions devant les accompagner, alors que la Ligue Contre la Violence Routière a pris parti pour la récente Loi "contre la violence routière" et soutient l'automatisation des sanctions. Vous avez préféré saluer ces adversaires et dénigrer ces partisans, jugés trop intransigeants : il est vrai que les manifestations de la Ligue sont plus silencieuses : quelques fleurs au bord d'une route et des femmes, parfois en blanc, serrant leurs précieuses images.

Morbihan

L'association départementale a élaboré une affiche (format A3) destinée aux gendarmeries, commissariats, mairies, hôpitaux, etc. Cette affiche, financée par le PDASR comprend cinq parties :

- que faire si vous avez été victime d'un accident (résumé de la fiche de la Ligue)
- les peines que risque le conducteur en cas d'accident.
- quelques adresses locales utiles. Cette rubrique a pour but d'inciter les destinataires de l'affiche à l'afficher.
- explications sur la Ligue, avec appel à adhésion ou à des dons.
- quelques conseils pour éviter d'avoir un accident. Nous détaillons ci-après ce dernier point.

→ L'accident frontal : il faut ralentir avant, de loin, si une raison particulière vous apparaît : route humide, sortie de virage, nuit, trajectoire suspecte de l'autre véhicule...

→ Aux carrefours à la campagne, ralentissez, même si vous avez la priorité (art. 415-1 du code de la route).

→ En ville, ne rasez pas de trop près les voitures en stationnement, ou bien si vous y êtes contraint roulez très lentement, car un piéton peut toujours surgir entre deux voitures.

→ Traversées des piétons : même dans les rues non pourvues de passages piétons, (les petites ou moyennes rues en général) vous êtes "tenus de céder le passage aux piétons" (art 415-11 du code de la route).

→ La fatigue. Ne luttez pas avec le sommeil sans agir, il gagnera ! Agir veut dire ne pas boire de vin, de bière, prendre un café ou une vitamine C, s'arrêter pour asperger son visage d'eau, etc.

→ La sortie en groupe, le retour de discothèque. Si vous vous trouvez dans une voiture où le conducteur conduit trop vite à votre gré, faites TOUT ce qu'il faut pour le faire ralentir. En dernière extrémité, descendez.

→ Piétons soyez visibles. De 2 ans à 120 ans, soyez visibles la nuit, le soir ou à l'aube, même pour faire cent mètres : cousez des rubans rétro-réfléchissants sur le haut des manches de vos vêtements.

(Le texte complet de l'affiche est disponible sur le site national de la Ligue, rubrique "nos actions", puis "les types d'action possibles".)

Bouches-du-Rhône

Le collectif "Altermobile" à Salon de Provence est né de l'union de cinq associations dont la Ligue Contre la Violence Routière. Le collectif a pour but de promouvoir l'utilisation des modes de déplacement doux et des transports collectifs. Le combat contre l'insécurité et la violence routière suivra plusieurs pistes : faire de la prévention, intervenir dans les écoles, inciter la police à entreprendre des actions répressives à l'égard des automobilistes irrespectueux du code de la route, et inciter les pouvoirs publics à aménager et à créer des espaces réservés aux non motorisés, afin de faciliter la circulation et la cohabitation des différentes catégories d'utilisateurs de l'espace urbain.

Rhône

Participation active de la Ligue aux actions qui se sont déroulées pendant la semaine nationale de sécurité routière.

- 15 octobre : participation au journal 19/20 de France 3 : trois minutes d'antenne à propos de la campagne sur l'alcool et des avancées obtenues par et avec la Ligue.
- 17 octobre : assises départementales avec le Préfet et le procureur : table ronde à laquelle participait Michèle Gonon, avec, entre autre, M. Guillot préfet, M. Thiers vice-président du Conseil général, M. Touraine vice-président du grand Lyon.
- 19 octobre : distribution de documentation et d'autocollants à la fête de la Poire.
- 20 octobre : interview pour une radio locale.

Indre

La Ligue a mené diverses actions et a participé à diverses manifestations au cours des mois derniers :

- Stand tenu au forum de sécurité routière de Déols (du 7 au 9 septembre), destiné aux enfants des écoles et des collèges. Intervention de la Ligue dans les débats.
- Assises départementales (20 octobre) : trois ateliers : les jeunes, la population active, les aînés. La Ligue est intervenue plus particulièrement sur ce troisième sujet : les maladies évolutives ne sont pas l'apanage des personnes âgées ; les alternatives à créer pour maintenir l'autonomie, notamment les déplacements en milieu rural ; quand l'automobiliste âgé devient piéton son insécurité s'accroît.
- La Ligue était partie-civile au procès en appel d'un chauffard jeune conducteur, qui traversant un carrefour à 105 km/h dans le bourg de Céré, a heurté la voiture d'une jeune femme qui a été tué dans l'accident (24 juillet 2002). En première instance il avait été condamné à 8 mois de prison avec sursis et annulation de son permis pendant 18 mois. Le président du tribunal lui a expliqué : "tout est contre vous, pouvez vous me dire pourquoi vous avez fait appel ?"

Jura

L'association départementale de la Ligue du Jura s'est constituéé partie civile à la demande des familles pour deux accidents :

- Le 14 juillet 2001 Ludovic Delille décédait dans un terrible accident et son amie Marilynne était grièvement blessée. La demande de constitution de partie civile de la Ligue avait été reçue par le TGI de Dole. Sébastien Moulet jeune conducteur, auteur de cet accident, (il roulait en BMW) avait été condamné à 18 mois de prison dont 3 mois fermes, ainsi qu'à une annulation de permis de cinq ans. L'auteur de l'accident avait fait appel du jugement. La cour d'appel de Besançon a confirmé le premier jugement.
- Le 16 juin 2002, Françoise Roche était tuée sur une route du Jura, et sa sœur Elisabeth était grièvement blessée par une voiture 406 coupé conduite également par un jeune conducteur Romain Walger. La demande de constitution de partie civile de la Ligue a été reçue par le TGI de Lons le Saunier. L'auteur de l'accident a été condamné à 18 mois de prison avec sursis, et à 3 ans d'annulation de permis. Le Procureur a fait appel du jugement.

- La Ligue du Jura a fait de nombreuses actions de prévention dans les collèges, Lycées et communes et a participé à un forum sécurité routière organisé par la Préfecture du Jura et à une table ronde lors des assises départementales de sécurité routière. Le Docteur Taurand membre de la Ligue a commenté les effets de l'alcool, et des différentes drogues. Le président de la Ligue a rappelé nos demandes spécifiques, boîtes noires, limitation de la vitesse des véhicules à la construction, mise en place de radars automatiques, zones 30 aux abords des écoles, etc....

Vienne

Jean-Louis Boenisch, correspondant local, nous informe de la conclusion du procès du conducteur qui le lundi 20 janvier 2003 avait renversé sur un arrêt de bus et gravement blessé Camille âgée de 18 ans, après une course poursuite avec la police. Ce conducteur avait ensuite pris la fuite et brûlé la voiture qu'il conduisait. Par la suite, deux jours après, il avait été appréhendé par la douane au cours d'un contrôle routier, en possession de 42g d'héroïne et d'un peu de cannabis. La police a trouvé des armes à son domicile. Il avait reconnu être le conducteur de la Saxo volée qui avait provoqué l'accident et être sous l'emprise d'une forte dose d'héroïne prise avant de prendre le volant. Ultérieurement il s'était rétracté. Il vient d'être condamné à cinq ans de prison ferme, son avocat le décrit comme un petit voyou, victime des circonstances... la jeune fille est toujours hospitalisée, gardant des séquelles importantes.

Jean-Louis Boenisch a adressé un communiqué de presse, au sujet de cet accident et du problème de la drogue, aux deux grands quotidiens locaux.

Aveyron

Christiane Poinot a étendu sur l'ensemble des écoles primaires du canton de Bozoules (écoles privées et publiques) une action d'éducation des enfants à la sécurité routière, aidée dans cette tâche par Éric Antoine, adhérent et gendarme. Ce dernier traite essentiellement de la ceinture de sécurité, et Christiane Poinot aborde la nécessité d'être "bien vu", c'est à dire concrètement, en cousant en rond sur le haut des manches des vêtements, des rubans rétro-réfléchissants adaptés à la couleur de chaque vêtement.

Loir-et-Cher

Suite à un travail mené par la Commission « Restaurer la légalité » de la Ligue, l'association départementale a interrogé des élus du Loir et Cher sur leur politique de lutte contre la violence routière. Le questionnaire a été distribué par courrier électronique en priorité à l'association des Maires, aux Députés, aux communes connectées à Internet, aux sympathisants et adhérents de la ligue. Les résultats de cette enquête sont les suivants.

Les actions récentes ou actuelles des communes en faveur de la sécurité routière sont avant tout des aménagements réducteurs de vitesse et accessoirement de l'éducation. Neuf "zones 30" ont été signalées, des coussins berlinois", des ralentisseurs, des plateaux surélevés.

Du point de vue budgétaire les communes semblent avoir du mal à estimer les dépenses en faveur de la sécurité

routière. Pour sept communes les dépenses s'échelonnent entre 1 et 5 % du budget !

La régularité des contrôles de vitesse ou d'alcoolémie de la police et de la gendarmerie est un sujet de controverse : "parfois en sortie discothèque", "très souvent en agglomération" ... En ce qui concerne les pouvoirs de police judiciaire des maires (article 16 du code de procédure pénale) qui devraient leur permettre de verbaliser certaines infractions au code de la route, une grande majorité n'a pas usé de ce pouvoir. Un maire déplore "j'ai cessé, c'était inutile car classé sans suite par le Procureur de la République".

Les communes rurales du Loir et Cher ne disposent pas de police municipale (24/30) Des communes un peu plus importantes ont un garde champêtre. Des villes bénéficient d'une police municipale. Une suggestion intéressante a été formulée par le Maire de Saint Gervais la Forêt : "avoir une police intercommunale permettrait d'avoir un effectif adapté aux actions de sécurité routière".

Gard

Les actions de la Ligue pendant la semaine nationale de sécurité routière ont été :

- Le 16 octobre : participation à un après-midi au lycée Michaud avec les correspondants des lycées et collèges du Gard.
- Les 20, 21 et 22 octobre : tenue d'un stand à l'hypermarché Cora : distribution aux parents des dépliants "comment choisir le bon siège-auto" et "traverser la rue, enfants en danger".
- Le 22 octobre : participation aux assises départementales de sécurité routière.
-

Isère

Une exposition photographique a été réalisée par la Ligue, et inaugurée le 10 octobre 2003 dans le hall d'entrée des locaux du Conseil général de l'Isère. Le 15 octobre 2003 elle a été installée dans le hall de la bibliothèque universitaire où il a pu être constaté que les étudiants étaient assez intéressés et prenaient le temps de lire entièrement les témoignages accompagnant les diverses photos. Ce hall

jouxtait l'amphi Weil où se sont déroulées les Assises régionales de la sécurité routière. L'exposition photographique a ensuite été présentée au Centre régional d'information de la jeunesse et se déplacera dans divers établissements scolaires : de nombreuses demandes sont déjà reçues.

Les photos étaient présentées sur des silhouettes noires en contre-plaqué telles qu'on en voit au bord des routes. La DDE nous a facilité les installations en nous prêtant du matériel et des projecteurs.

Loire-Atlantique

La Ligue s'est constituée partie civile ,auprès de la famille de Nathalie, cette jeune femme de 31ans, tuée par un motard dans le centre ville, alors qu'elle traversait la rue sur un passage pour piétons avec refuge parfaitement aménagé. La décision de justice : trois mois de prison fermes plus neuf mois avec sursis et deux ans de suspension de permis, a entraîné une vive polémique dans la presse locale : de récentes décisions beaucoup moins sévères pour des piétons tués y étaient prises comme référence.

Par exemple, un courrier d'une lectrice, publié par Ouest-France, contient des propos assez révoltants quand on pense que la piétonne, elle, est morte "pour toujours" : la lectrice plaint "le motocycliste qui va passer de longs mois en prison", compare le cas du "motocycliste lourdement condamné" avec d'autres jugements plus cléments, "l'exemplarité de la sentence n'aurait de sens que si le drame résultait d'un comportement répréhensible et condamnable (vitesse excessive, alcool, etc.) donc d'une culpabilité manifeste, ce qui n'est pas le cas dans les circonstances présentes."

On entend souvent l'homme de la rue et aussi des avocats des délinquants routiers tenir le raisonnement étonnant qu'il n'était pas gravement coupable d'avoir tué, car il ne dépassait pas la vitesse limite (peu vérifiable d'ailleurs) et ni la teneur limite d'alcool autorisée !

La Ligue a répondu globalement à ces critiques dans un long courrier publié par Ouest France le 8 novembre 2003 («*Quand on conduit, on assume*»).

Revue de presse

Des mesures restent à prendre pour lutter durablement contre l'insécurité routière.

Libération (3 novembre 2003) - Claude GOT.

Le succès du gouvernement dans la réduction de l'insécurité routière est indiscutable. Les 1 500 tués en moins au cours des douze derniers mois représentent un nombre de vies épargnées supérieur à l'ensemble des homicides volontaires commis en France en une année. ... Je crois cependant que le bilan va se dégrader à partir du début de l'année prochaine et, si les décideurs n'ont pas les nerfs solides, la régression peut être importante. Il n'y a pas une mais cinq raisons pour justifier mon pessimisme : le calendrier, l'organisation, l'insuffisance de moyens, l'absence d'une

culture de contrôle de qualité et la mollesse dans la concrétisation d'une volonté résolue d'agir sur le véhicule.

La chronologie de la réduction de la mortalité routière observée à partir de fin 2002 a été très particulière : octobre, faible diminution de 4,6% par rapport à octobre 2001 ; novembre, accentuation nette de l'amélioration avec 11,3% de tués en moins ; décembre, effondrement de 30,4% de la mortalité. Ce bouleversement s'est poursuivi en janvier et février 2003 (- 33,3% et - 35,9%). Le caractère brutal de cette évolution va avoir des conséquences sur le bilan des mois à venir, les comparaisons se faisant avec les mois de fortes réductions de la mortalité de l'année précédente (...)

La seconde raison est organisationnelle. Le gouvernement a renoncé à plusieurs réformes qui lui étaient conseillées. (...) Il fallait développer une police et une gendarmerie de la

route spécialisées (...) Il fallait également faciliter l'action du délégué interministériel à la sécurité routière en lui évitant de cumuler la charge d'une direction du ministère de l'équipement et celle de coordonnateur de la politique gouvernementale. (...)

La troisième raison est matérielle. Le premier chantier présidentiel n'a pas été doté de moyens supplémentaires à la hauteur du problème. Il est évident que l'automatisation du système de contrôle et de sanctions peut s'autofinancer mais les besoins ne se limitent pas aux machines. Le système judiciaire est toujours sinistré par sa lenteur. Les moyens des policiers et des gendarmes sont toujours insuffisants. (...) Et les contrôles d'alcoolémie encore pratiqués majoritairement avec des "ballons" notoirement imprécis. (...)

Le quatrième handicap (...) est l'insuffisance de l'observation des pratiques de terrain, indispensable pour assurer le pilotage d'une situation aussi complexe mettant en jeu un grand nombre d'acteurs. L'organisation actuelle est capable de produire des décisions et une législation nouvelle (...) mais elle demeure en grande partie aveugle. (...)

La dernière raison est la faiblesse de la remise en question de la commercialisation de véhicules inutilement puissants, rapides, lourds et dangereux. Prétendre adhérer aux accords de Kyoto, prôner le développement durable et ne pas avoir une action déterminée sur les véhicules est une défaillance grave du dispositif. (...) Le ministre de l'équipement a posé la question le 23 octobre à une réunion des ministres européens des transports : "Aurons-nous un jour le courage d'aborder la question du bridage des véhicules, techniquement appelé "limitation par construction de la vitesse?" La France y est prête." Elle restera un ballon d'essai si la France ne propose pas des décisions et un calendrier. (...)

Interview de Gilles de Robien

Le Parisien (9 décembre 2003) Propos recueillis par Aymeric Renou et Philippe Duley

Dans un entretien à notre journal, le ministre des Transports dévoile son plan pour humaniser l'effet radar. Le paiement des amendes est repoussé de sept à quinze jours, les seniors ne passeront plus de visite médicale-sanction, les panneaux annonçant les radars automatiques seront plus lisibles, et le téléphone spécial flashés fonctionnera avant Noël...

Comment interprétez-vous cette nouvelle baisse des victimes de la route ?

Gilles de Robien. C'est un résultat historique ! Nous serons pour la première fois sous la barre des 6 000 morts par an, entre 5 500 et 5 600 pour le bilan de l'année 2003. La mise en place des radars automatiques montre que le gouvernement n'a nullement l'intention de baisser les bras sur la sécurité routière. Les radars sont des appareils à sauver des vies, à éviter les blessures et à moins remplir les hôpitaux (...).

Vous n'avez pas peur de devenir impopulaire en multipliant les mesures répressives ?

Je ne suis pas là pour être populaire mais pour être efficace. Un automobiliste qui se fait flasher, c'est peut-être un électeur en moins, c'est aussi un électeur qui reste en vie.

Les critiques ne m'énervent pas. Elles m'obligent à être meilleur (...).

Comment faire pour continuer à voir les statistiques descendre aussi franchement ?

La plupart des mesures décidées ne sont pas encore mises en place. Il existe une réserve formidable de progression avec des mesures préventives qui arrivent. Le permis probatoire pour les jeunes conducteurs entrera en vigueur en mars prochain et l'immatriculation des cyclomoteurs en juillet (...).

Et le contrôle médical pour les conducteurs âgés ?

Vous pouvez rassurer les seniors ! Il n'est pas question de les empêcher de conduire. La mesure est encore en discussion mais il est clair qu'après un contrôle de leur santé, ils auront simplement un avis médical sans interdiction formelle de conduire. Avec cet avis, c'est eux qui décideront de conduire ou pas...

Ne persécutez pas les seniors

Libération (19 novembre 2003) Joëlle Potvin

La violence routière n'est jamais qu'un aspect, parmi d'autres, de la violence tout court. Bien conduire consiste, d'abord, à bien se conduire... Si une répression justifiée constitue, sur la route, la meilleure prévention, l'excès des mesures préventives risque de dégénérer en persécution.

Parmi ces dernières, les discriminations fondées sur l'âge ne choquent pas seulement les "seniors" immédiatement concernés. Une mise à l'index des plus anciens va dans le sens de l'âgisme (ou racisme de l'âge) et heurte tous ceux qui déplorent cette fâcheuse tendance de notre époque, prompte à se féliciter pourtant de l'allongement de la durée de la vie humaine.

En outre, la médecine n'étant pas une science exacte, sur quels critères forcément arbitraires, déciderait-on de refuser un certificat d'aptitude à un "mal portant" prudent, moins dangereux qu'un "bien-portant" imprudent ? La question vaut pour tous les âges.

La voiture particulière est non seulement un moyen de locomotion, mais aussi un symbole de liberté. Mettre au conditionnel celle des plus âgés se traduirait par un bilan humain particulièrement négatif. En perdant leur autonomie de déplacement, ils risquent une détérioration importante de leur santé, tributaire du moral comme du physique.

Sécurité routière : Ce qu'il reste à faire

Le Parisien (9 décembre 2003)

L'alcool. Rien n'y fait, et Rémy Heitz, délégué interministériel à la Sécurité routière, le reconnaissait encore il y a quelques semaines : le nombre d'accidents corporels causés par l'alcool au volant (un sur trois) ne diminue pas.

Les camions. Les poids lourds sont les grands oubliés du système de contrôle-sanction automatisé. Les radars sont calibrés sur les vitesses les plus hautes autorisées sur une route et sont incapables de distinguer une voiture légère

d'un 38 tonnes. Sur autoroute, un poids lourd qui dépasse sa vitesse limite mais ne roule pas au-delà de 130 km/h n'a donc aucun risque de se faire flasher.

Les automobilistes étrangers. Les radars automatiques flashent tous les véhicules, mais ceux avec une plaque minéralogique étrangère passent aujourd'hui à travers les mailles du filet. La faute au système tout-automatisé qui n'a pas encore accès aux fichiers des cartes grises de nos voisins européens.

La police de la route. Réclamée par de nombreuses associations de sécurité routière, la création d'une force de police spécialement et entièrement dédiée aux infractions routières, à l'image de la très célèbre et redoutée Highway Patrol de Californie aux États-Unis, n'est pas au programme du gouvernement.

Le gouvernement veut que tout le monde boucle sa ceinture

Communiqué de l'Agence France Presse (3 octobre 2003)

Policiers, ambulanciers ou chauffeurs de taxi restent dispensés de l'obligation de boucler leur ceinture de sécurité: le gouvernement veut mettre un terme à ces exemptions, sans fixer de calendrier et en reconnaissant que cela nécessitera beaucoup de persuasion. "L'objectif est que dès qu'il y a une ceinture, on la boucle", résume le délégué interministériel à la Sécurité routière, Rémy Heitz, avant de glisser: "Cela ne sera pas facile".

"L'enjeu en terme d'accidentologie est assez faible, mais il existe. Plus que cet enjeu, c'est le problème de l'exemplarité qui est en cause", estime-t-il. Ses services ont déjà engagé une concertation avec le service d'aide médicale d'urgence (Samu). Certains Samu ont d'ailleurs déjà demandé que leur soit imposé le port de la ceinture. "Le Samu semble tout à fait mûr pour accepter l'idée de la suppression de cette exemption", se félicite M. Heitz. Un spécialiste du dossier note aussi une "vraie évolution" dans la gendarmerie.

La tâche s'annonce moins aisée avec d'autres catégories professionnelles. Les taxis, par exemple, entendent défendre leur exemption. Ils mettent eux en avant les dangers d'agressions qu'ils courent. La Sécurité routière estime elle que le risque pour les chauffeurs de taxi se situe davantage dans les accidents de la route (...)
Pompiers et forces de l'ordre ont en tout cas évolué sans attendre un futur texte législatif.

La Direction nationale de la gendarmerie demande à ses hommes d'attacher leur ceinture, avec une seule tolérance, "aux abords d'une intervention dynamique".

Au GIGN, on indique que le principe est aussi de se libérer de sa ceinture "au dernier moment".

La Brigade des sapeurs-pompiers de Paris et la Fédération nationale des sapeurs-pompiers de France (FNSPF) demandent aussi à leurs troupes de s'attacher autant que faire se peut. "Dans les véhicules légers, dans les ambulances, on recommande aux pompiers de s'attacher. Les pompiers doivent montrer l'exemple dans l'usage commun de leurs engins. Le cas des véhicules spéciaux, comme les engins incendie, est différent: les pompiers ne peuvent pas s'attacher car, pour gagner du temps, ils

s'équipent de leur tenue et de leur appareil respiratoire en roulant", détaille le colonel Richard Vignon, nouveau président de la Fédération.

Le combat pour le port de la ceinture de sécurité, obligatoire à l'avant depuis 1979 et à l'arrière depuis 1990, a connu d'autres avancées récentes. Depuis le 20 mai 2003, la ceinture est obligatoire pour les occupants des poids lourds qui en sont équipés (ceux construits après 1999). Et depuis le 9 juillet dernier, les conducteurs comme les passagers des autocars doivent s'attacher.

Peine plancher pour les récidivistes

D'après un communiqué de l'AFP (12 décembre 2003)

Selon une information publiée par Libération le ministre de l'Intérieur Nicolas Sarkozy va soumettre "sous peu" à Matignon le projet d'une peine plancher pour les multirécidivistes(...)

Ce plan actuellement en discussions associe outre les ministères de l'Intérieur et de la Justice celui de l'Éducation et les arbitrages seront décidés par Matignon, souligne-t-on de même source.

L'idée d'une peine plus forte pour les récidivistes a été pour la première fois publiquement exposée par Nicolas Sarkozy le 20 novembre 2003. Il avait alors souhaité un "doublement de la peine" pour les multirécidivistes.

"Avec le garde des Sceaux, nous allons travailler sur un système qui va faire en sorte que, quand on est récidiviste, on va être puni plus lourdement", avait-il dit.

"Je souhaite une peine minimale pour que ceux qui se moquent de la loi, qui n'ont plus peur de la loi, arrêtent d'empoisonner la vie des autres", avait-il ajouté.

Interrogé le 4 décembre, M. Perben avait émis des réserves sur cette proposition, estimant qu'il fallait se méfier "des systèmes automatiques" et "tenir compte de la personnalité" du délinquant.

Les déclarations de M. Sarkozy avaient été ressenties comme un nouvel empiétement du ministère de l'Intérieur dans le domaine de la justice par les syndicats de magistrats (...).

Motards : Gilles de Robien "ne fait rien" pour l'état des routes

Communiqué de l'AFP (26 septembre 2003)

La fédération française des motards en colère (FFMC) a jugé vendredi que le ministre des Transports Gilles de Robien "ne faisait rien" pour l'état des routes et la formation des conducteurs, en cause, selon elle, dans 42% des accidents.

"L'état des routes, leur entretien, les infrastructures sont en cause dans 42% des accidents. M. de Robien, non seulement ne fait rien, mais le gouvernement choisit d'augmenter le budget de la police au détriment de celui de l'Équipement", dénonce notamment la FFMC dans un communiqué publié à l'ouverture du Mondial du deux-roues à Paris.

"Il faut engager des actions de sensibilisation et de formation dès le plus jeune âge et tout au long de la vie des conducteurs : M. de Robien ne fait rien dans ce domaine", selon la fédération.

La FFMC a appelé le ministre à "faire de la formation des conducteurs et de l'amélioration des infrastructures et du réseau routier les priorités de la politique de sécurité routière, budgets à l'appui".

Motard flashé à au moins 250 km/h

Communiqué de l'AFP (11 décembre 2003)

Le préfet du Finistère, Dominique Schmitt, a décidé de suspendre pour 6 mois le permis de conduire d'un motard flashé deux fois de suite le 3 décembre à au moins 250 km/h sur une voie où la vitesse est limitée à 70 km/h, a-t-on appris jeudi de source préfectorale.

Le pilote, âgé de 27 ans et résidant dans la région, comparaitra le 3 mars devant le tribunal de grande instance (TGI) de Quimper pour "mise en danger de la vie d'autrui" et "refus d'obtempérer".

Le motard avait foncé sur un CRS qui avait tenté de l'interpeller, le forçant à sauter sur le bas-côté. Il a été interpellé mardi à son domicile de Quimper où il a été retrouvé après l'identification partielle du matricule d'une Ducati 999 qu'il avait enfourché pour un essai.

Deux fois de suite, il a été flashé à 250 km/h, vitesse correspondant au seuil de saturation du radar. "La vitesse était peut-être supérieure", selon un CRS qui a affirmé n'avoir jamais rencontré un tel cas en 20 ans de carrière.

"Boîtes noires, bridage des moteurs : la France y est prête"

Lors d'une rencontre informelle avec ses homologues européens à Vérone (Italie) le jeudi 23 octobre dernier, le ministre des Transports, Gilles de Robien, a fait une communication de première importance. Nous en reproduisons ici pour vous le passage déterminant. Rappelons-nous que, quand un ministre s'exprime ainsi à l'étranger, c'est naturellement la France qu'il engage, bien au-delà de son gouvernement. Cet engagement devra faire date pour tous les adhérents de la Ligue contre la violence routière, et nous nous y référerons dans l'avenir, chaque fois que ce sera nécessaire, aussi bien devant les autorités françaises que devant les instances européennes.

(...) Certes, nous pouvons agir chacun dans nos pays respectifs de façon séparée mais je suis convaincu que l'efficacité passe par la coordination des actions dans le cadre d'un programme européen.

Ce conseil informel doit être pour nous l'occasion de dire si nous sommes prêts à étudier et à contenir un certain nombre d'initiatives communes précises.

- Sommes-nous prêts à étudier et à adopter un code de la route européen avec les moyens juridiques et techniques et le faire respecter par tous et partout de façon équitable. La France y est prête.

- Somme-nous prêts à tout mettre en œuvre pour supprimer le sentiment d'impunité comme celui qu'éprouvait un conducteur dont j'ai assisté au contrôle cet été. Ressortissant d'un état voisin, domicilié ailleurs en Europe, il ignorait la limitation de vitesse en France et conduisait à 211 km/h. La France y est prête.

- Sommes-nous prêts à faire aboutir rapidement l'harmonisation du temps de conduite pour les chauffeurs professionnels ? La France y est prête.

- Sommes-nous prêts à harmoniser les limitations de vitesse dans chacun de nos pays ? La France y est prête.

- Sommes-nous prêts à engager des travaux sur l'harmonisation des taux d'alcool autorisés, sur les conditions d'utilisation du téléphone portable, sur l'obligation des feux de jour, sur les éthylotests embarqués dans les voitures, sur les niveaux minimums de contrôles ? La France y est prête.

- Sommes-nous prêts également à développer ensemble à la fois la sécurité des véhicules et la responsabilisation des conducteurs grâce aux systèmes d'aide à la conduite et grâce à l'adoption d'une norme communautaire sur les enregistreurs de données d'accidents ? La France y est prête.

- Enfin, aurons-nous un jour le courage d'aborder la question du bridage des véhicules techniquement appelé limitation par construction de la vitesse ? La France y est prête.

Dans notre Europe bientôt élargie, chaque année plus de 52.000 vies sont sacrifiées sur la route. Chaque année l'équivalent des habitants des villes de Vérone, Venise et Milan sont blessés sur les routes. La déduction majeure dont vous avez parlé Monsieur le Président nécessite des changements majeurs dans notre approche commune de la sécurité routière. Avec votre impulsion, Monsieur le Président et celle de la commission, nous y sommes prêts.

La France soutient cette déclaration de Vérone et la considère comme un point de départ déterminant.

"Dernière minute : Gilles de Robien persiste et signe"

On pouvait craindre (nous en avons vu d'autres...) que cet engagement de Gilles de Robien n'ait été facilité par l'éloignement : c'est toujours plus facile de tenir des propos hardis quand on est à l'étranger, loin de ceux qui vont vous demander de tenir vos promesses.

C'est pourquoi nous avons été attentifs quand le ministre des Transports, lors de ses vœux à la presse, le 14 janvier à Paris, a confirmé sa volonté de faire progresser la question du bridage des moteurs : "Il faut, comme j'y avais invité mes homologues européens lors du Conseil informel de Vérone le 25 octobre dernier, réfléchir à la question du bridage des véhicules, en faisant évoluer sur ce point la position européenne".

Et le ministre a ajouté qu'il s'était attendu à ce que cette proposition suscite un tollé, et avait été heureusement surpris que ce ne fût pas le cas !

Les travaux du Conseil National de Sécurité Routière

Jacques Robin

(en italique : les remarques de la rédaction de Pondération)

Réunion plénière du 23 septembre 2003.

La réunion, présidée par Robert Namias et à laquelle assistait entre autres Mme Bernadette Chirac a traité essentiellement du programme de travail à court terme des commissions, a entendu l'exposé sur la mission d'évaluation du contrôle sanction (rapport Ternier) et un exposé de M. Bourgeois directeur de l'INRETS qui nous a présenté son service et les travaux qui y sont faits.

Débat de début de réunion :

En ouverture de la réunion, Mme Chirac a fait un tour d'horizon des sujets qu'elle souhaiterait voir étudier :

- L'évolution des comportements de certains usagers : motos, poids-lourds, par exemple. La nécessité de promouvoir dans les établissements scolaires le civisme pour un plus grand respect d'autrui.
- La prise en compte des usagers vulnérables (piétons et cyclistes).
- L'accueil et la prise en charge des victimes et de leur famille, en particulier dans les hôpitaux.
- La mobilisation des acteurs publics afin d'atteindre certains publics, par exemple les jeunes : des acteurs ou sportifs très connus pourraient parler de la vitesse et de l'alcool.
- Le renforcement de la lutte contre l'alcool et entre autres : le taux zéro pour les chauffeurs de cars, l'interdiction de vente d'alcool sur les aires d'autoroute.
- Une campagne d'engagement personnel de chaque Français, par exemple par une charte sur la conduite.

Quelques uns de ces sujets correspondent à des propositions formulées par la Ligue.

Sur les six sujets évoqués par Mme Chirac, plusieurs prises de paroles furent notées : souhait d'une information plus forte, chez les jeunes, sur les dangers de la drogue; rappel de l'étude concernant les piétons que le CNSR avait demandé au Certu sur les lignes avancées devant les passages piétons; information qu'en primaire un référentiel de compétence sera mis en place, concernant l'enfant (piéton, cycliste, en voiture...); le Conseil national des victimes a déjà travaillé sur l'assistance aux personnes impliquées dans un accident ; valeur de l'éducation au vélo dès le plus jeune âge.

Les présidents des quatre commissions s'expriment sur les travaux prévus.

Au sujet de l'allumage des feux de jour, M. Namias indique qu'il n'a pas le sentiment que nous soyons mûrs pour le traiter en Conseil, il conviendrait plutôt d'intégrer le sujet en commission dans une réflexion qui clôt et donne une recommandation, par exemple l'allumage automatique à la tombée de la nuit.

Rapport de M. Ternier sur l'instance d'évaluation des systèmes locaux de contrôle-sanction de la politique de sécurité routière.

M. Ternier indique que ce rapport sera publié en novembre (La Documentation Française).

L'instance d'évaluation fait suite à la décision du Comité interministériel relative à la réforme de l'État d'octobre 2000.

L'instance mise en place auprès du Commissariat général au plan en 2001 est composée de 18 experts. Elle a mené 200 entretiens d'investigation qualitative et a examiné 500 affaires.

Les principales conclusions du rapport sont :

- le système de contrôle-sanction n'est pas adapté : la probabilité d'être contrôlé est une fois tous les 14 ans.
- la crédibilité est limitée du fait de l'importance des indulgences.
- les délais de traitement des infractions sont trop longs : les amendes sont recouvrées en moyenne neuf mois après les faits.
- le système est une vraie passoire : seulement une partie des amendes est payée.

Pour obtenir des résultats durables il faut :

- des moyens opérationnels : une police de la route, ou doter la gendarmerie et la police d'équipements modernes. Il faut également éviter le détournement de fonction (par exemple les escadrons départementaux de sécurité routière font beaucoup d'autres choses)
- au niveau local une coordination entre les services ("interministérialité" n'existe pas aujourd'hui (les magistrats ne dépendent pas du préfet)).
- automatiser les contrôles par un très grand nombre de radars automatiques : 5 à 10 000 dans les dix ans.
- réaliser des évaluations : mettre sur pied les outils pour voir si les mesures prises sont appliquées, département par département. Les freins viennent des structures elles-mêmes, quelques exemples extraits du rapport "rouler à 130 ou à 170 sur autoroute, c'est pareil (...), je ne vois pas bien comment je pourrais réprimer des infractions que je pratique moi-même ..."; ou : "pourquoi verbaliserai-je à 150 puisque ce ne sera pas retenu".

Ce rapport de M. Ternier est suivi des réflexions suivantes des membres :

Il serait nécessaire également qu'il y ait une vraie police de la route, dédiée à la sécurité routière et à la violence routière, sans autres tâches.

Il faut profiter de l'adhésion sociale actuelle pour faire les réformes.

Il faut faire des évaluations dans certains départements pris au hasard, afin d'examiner si les indulgences ont bien disparu, si les ceintures sont bien mises, si les règles sont appliquées.

Les commissions du Conseil National de Sécurité Routière

En dehors des assemblées plénières, les commissions se sont réunies à plusieurs reprises en fin d'année, afin de faire des propositions fin février. L'idée générale, confirmée par le président, est de se limiter pour chaque commission, à une ou deux propositions "novatrices".

Remarque : c'est un peu dommage de se limiter ainsi car les causes des 100 000 accidents corporels sont très nombreuses, donc les solutions aussi, et plus on accentuera la diminution du nombre des accidents, plus il faudra "ratisser large".

Le représentant de la Ligue au CNSR assiste aux réunions de la commission "usagers" et de la commission "véhicules" car c'est dans ces deux commissions que le maximum de sujets prioritaires pour la Ligue sont abordés.

Commission "usagers"

Le sujet de l'évaluation de l'aptitude médicale à la conduite intéresse la Ligue car les personnes âgées sont concernées, et il convient, pour plusieurs raisons, d'être circonspect : voir explications dans le précédent numéro de Pondération pages 12 et 13. En fait, ce sujet n'a pas été traité dans les premières réunions et à la question posée par la Ligue en assemblée plénière : "serons-nous informés de la teneur du décret avant qu'il soit pris, afin de donner notre avis ?" Il a été répondu que "oui", mais "de toutes façons, le décret n'est pas prévu dans les prochains mois". Ceci nous satisfait car il y a des raisons bien plus évidentes à l'insécurité routière et dont les solutions n'ont pas ou peu d'effets pervers.

Les principaux sujets qui ont été abordés au sein de la commission usagers sont les suivants.

Le point sur les radars automatiques : Raphaël Bartolt, préfet détaché au ministère des transports directeur de ce projet, nous a fait un exposé complet sur le sujet.

Nécessité d'avoir un observatoire des comportements des différents acteurs : (automobilistes, mais aussi : policiers, gendarmes, magistrats et médias), car les mentalités doivent changer à tous les niveaux. Le représentant de la Ligue demande d'ajouter à cette liste "inspecteurs du permis de conduire", car chez une partie d'entre eux "conduire prudemment le jour de l'examen en respectant les règles", est synonyme de "ne sait pas conduire".

Accueil des familles de victimes : le docteur Brunet a exposé ce sujet, et M. Verdier directeur de cabinet du ministre délégué à la famille a détaillé l'action engagée auprès des hôpitaux par l'élaboration et la diffusion de la charte d'accueil des familles de victimes (voir page 1 de ce numéro).

Commission véhicules

Cette commission comprend les associations, les constructeurs de véhicules, les assureurs et le ministère des transports.

Les principaux sujets qui ont été abordés sont :

1 - La limitation de vitesse, par construction, des véhicules. Ce n'est pas parce que cela semble irréaliste à certains du fait de la position allemande, qu'il faut s'abstenir de faire des propositions.

2 - Les secours et l'appel d'urgence en cas d'accidents : ce sujet a fait l'objet d'une présentation des représentants du groupe PSA. Incidemment nous avons également abordé le problème des voitures qui prennent feu. D'après les constructeurs, c'est assez rare. D'après la presse que nous lisons, beaucoup de voitures heurtées par l'arrière sur autoroute prennent feu.

3 - La boîte noire (certains préfèrent d'autres vocables : "enregistreur de contexte", ou "enregistreur des données de l'accident (EDA)", ou "mémoire").

M. Costes et M. Batocchi (PSA) ont fait un exposé sur ce sujet.

4 - L'éclairage des vélos : il faudrait demander une norme de qualité, car l'éclairage est insuffisant sur beaucoup de vélos vendus. Obtenir également que les feux rouges clignotants soient autorisés.

5 - Différence de vulnérabilité des automobilistes lors des accidents. Exposé de M. Martin (INRETS).

Cette vulnérabilité dépend de plusieurs facteurs : la différence de masse entre les deux véhicules heurtés, l'âge, le sexe.

6 - Poids et puissance des véhicules. M. Rosenwald (fédération française des sociétés d'assurances) explique qu'après plusieurs critères pris en compte pour les tarifs d'assurance ces dernières décennies, on en est arrivé à adopter le critère de dangerosité : "rapport puissance sur poids".

Trois catégories principales en ressortent en ce qui concerne le "coût moyen de l'accident" : faible pour les petites voitures, normal pour les voitures de gamme courante, et très fort pour les "grandes sportives" (ex : Clio 16 soupapes, GTI...).

7 - Le Régulateur de vitesse et le limiteur de vitesse. Exposés de M. Hordonneau (Renault) et Ehrlich (INRETS). Le régulateur consiste à maintenir le véhicule à la vitesse choisie : il n'y a plus besoin d'accélérer. Le limiteur consiste à empêcher qu'une vitesse qu'on a déterminée, soit dépassée : l'accélérateur sert, mais sous cette vitesse limite. Dans l'utilisation actuelle c'est le conducteur qui décide d'activer ou non l'un de ces deux dispositifs

8 - Le LAVIA est un système différent consiste à identifier par satellite la position du véhicule et à donner cette information au système embarqué dans le véhicule; celui-ci possède une base de données qui déduit de ce positionnement la vitesse maximale qui est autorisée à cet endroit. Il apparaît que ce système ne sera sans doute pas totalement opérationnel avant une bonne dizaine d'années.

9 - Le système d'anti-démarrage par analyseur d'haleine pour détection de l'alcoolémie a semblé à quelques-uns d'entre nous plus intéressant comme piste d'études, moins cher aussi, et beaucoup plus rapide à rendre opérationnel.

Alcool

Dès deux verres le risque existe

"Dès deux verres, le risque existe", c'est le titre de la nouvelle campagne contre l'alcool que le ministère des transports a lancé à l'occasion des fêtes de fin d'année 2003 et du Nouvel An 2004. Cette phrase a le mérite de contrer l'idée véhiculée par le langage populaire "on peut conduire jusqu'à 0,5 g/l". La différence est : on est "en infraction au-dessus de 0,5 g/l", mais on est déjà "dangereux dès le deuxième verre".

À 0,4 g/l, le cerveau fait des erreurs.

Extraits de l'article réalisé dans le quotidien du médecin n° 7215 par le docteur Véronique NGUYEN.

Le professeur Ridderinkhof, qui a dirigé une étude sur le cortex cingulaire antérieur, explique les principaux résultats. "Une structure de la région frontale du cerveau frontal que l'on appelle cortex cingulaire antérieur (CCA) est connue pour effectuer entre autres, deux fonctions :

- a) Surveiller les actions et détecter l'activation des réponses erronées ou conflictuelles.
- b) Et signaler la nécessité d'ajuster la performance une fois que de telles erreurs ou conflits ont été détectés".

D'après l'étude, la consommation d'alcool (même à doses modérées) affecte ces deux fonctions :

- 1- l'efficacité de la détection d'erreurs est réduite, (...)
 - 2- l'alcool réduit aussi la faculté d'ajuster la performance immédiatement après la survenue d'une erreur (...)
 - 3- Ces deux effets sont présents même à des doses d'alcool inférieures aux concentrations qui sont autorisées pour conduire (...) L'étude a montré que même à 0,4 g/l dans le sang (ce qui correspond grossièrement à deux verres de vin chez un jeune homme adulte), les effets néfastes sont importants. (...)
- L'implication ultime devrait être que l'alcoolémie maximale au volant devrait être inférieure à 0,4 g/l. L'alcool devrait probablement être interdit complètement au volant (...).

Le vin est-il bon pour la santé ?

On entend souvent dire que le vin est bon pour la santé et en particulier pour les maladies cardiovasculaires, du fait de la présence des flavonoïdes dans le tanin. Sur ce sujet, la littérature médicale nous apprend que beaucoup d'autres aliments contiennent aussi des flavonoïdes, entre autres le thé, les oranges, les citrons les pamplemousses, le raisin, les cerises, etc. Il est donc préférable de choisir ces aliments qui n'ont pas d'effets négatifs sur la santé et sur la dangerosité de la conduite. Mais il y a lieu de noter surtout au sujet du vin, que seul le vin rouge possède du tanin porteur de flavonoïdes et que le traitement en détruit une grande partie,

et qu'enfin les flavonoïdes contenues dans le vin diminuent avec l'âge, ce qui ne le rend plus vraiment protecteur sur le plan cardio-vasculaire.

Nous avons demandé au docteur Michèle Muhlmann-Weill (Présidente du Comité régional d'éducation pour la santé d'Alsace) son point de vue sur ce sujet :

Les flavonoïdes ont un effet protecteur contre les maladies cardio-vasculaires grâce à leurs effets antioxydants : ils diminuent le LDL cholestérol, favorisent la vasodilatation et diminuent l'inflammation. Ils participent ainsi à la lutte contre l'artériosclérose.

Le cacao contient des flavonoïdes en forte quantité, mais ils perdent 95 % de leur valeur pendant la transformation du cacao qui vise à atténuer les effets amers astringents liés aux flavonoïdes.

On les trouve également dans le thé, dans les pommes – en particulier dans la peau et les grains, mais pas dans la pulpe ou dans le jus – et dans le vin rouge.

Chaque vin, selon les cépages, les proportions, l'âge et la technique de vinification possède sa propre composition.

Dans le vin, il existe de grandes variations selon les années pour le même cru mais le processus de fabrication du vin élimine la plupart des tanins qui contiennent des flavonoïdes.

La présence de flavonoïdes dans le vin rouge est liée au procédé de fabrication qui fait macérer les tiges et les peaux, alors que le vin blanc n'est fabriqué qu'avec du jus de raisin, mais en raison de l'extrême variabilité de la composition des aliments en flavonoïdes et de leur bio-disponibilité, il est difficile d'avoir des bases alimentaires démontrant l'action réelle de ces micro-nutriments sur les pathologies cardiovasculaires.

Quant à l'alcool, absorbé dans du vin blanc, du vin rouge, du whisky ou de la bière il a toujours le même effet négatif sur le système nerveux central.

Une peine exemplaire pour un accident mortel du à l'alcool

(Midi-Libre du 16 novembre 2003).

Frédéric Adell qui avait tué un enfant de trois ans le 22 octobre 2003 a été condamné par le tribunal de Perpignan à trois ans de prison dont 18 mois fermes. Jean-Louis Sire, procureur a fait un sévère réquisitoire : "Jusqu'à quand continuera-t-on de prendre en compte ce cas de figure comme un homicide involontaire ? Car nous sommes en présence d'un homicide volontaire sur le plan moral".

Une annulation du permis de quatre ans a également été imposée par le tribunal, ainsi que le versement d'un dédommagement de 85 000 euros à la famille.

Alcool : une expérience de rééducation dans le Doubs divise par quatre la récidive

(d'après un communiqué de l'AFP 26 novembre 2003)

Des actions simples mêlant sanction et rééducation peuvent diviser par quatre le taux de récidive parmi les automobilistes condamnés pour conduite en état d'ivresse, ont expliqué mercredi à Paris les promoteurs d'un programme expérimental mené entre 1998 et 2001 dans le Doubs.

Baptisé Evacapa (Évaluation d'une action auprès des conducteurs ayant un problème d'alcool), ce programme pourrait être généralisé à l'ensemble du pays.

"A l'origine, nous avons été frappés par un taux de récidive de 22% des contrevenants poursuivis pour cette infraction", a déclaré devant la presse Isabelle Martin, juge de l'application des peines à Besançon.

Des critères d'admission à ces stages ont été définis : accident n'ayant pas causé de blessure ou la mort d'autrui, taux d'alcoolémie inférieur à 2,5 g/l, être volontaire et avoir l'accord du juge.

Le système fonctionne en trois temps: comparution devant le tribunal, stage d'un an, nouvelle comparution avec prononcé de la peine.

Au total, 373 personnes (à 91% des hommes) ont fait partie de ce programme. Trois groupes ont suivi pendant un an trois stratégies différentes: une minimale (on remet au contrevenant une liste d'alcoologues), une basée sur des entretiens individuels et une collective, comprenant des réunions animées par des professionnels de la santé et des magistrats.

Trois ans après, le taux de récidive a chuté de façon spectaculaire: 15% dans le premier groupe avaient récidivé, ce taux tombant à 11% dans le deuxième et à 5,5% pour le dernier, soit quatre fois moins que le taux normal.

L'alcool est présent dans 10% des accidents corporels et dans un accident mortel sur trois. "C'est un chiffre dur, qui ne baisse pas".

"C'est une expérience qui mérite d'être généralisée", a déclaré M. Rémy Heitz délégué interministériel à la sécurité routière, reconnaissant que deux obstacles subsistent: "des structures sanitaires qui font défaut" et "l'engorgement des tribunaux", alors que la procédure suppose deux passages devant la justice au lieu d'un.

L'alcool au volant *(revue Sécurité Routière)*

Le numéro de novembre 2003 de la revue "Sécurité Routière" comporte un supplément spécial très complet sur le sujet de l'alcool au volant. Nous en reproduisons ci-après quatre extraits.

Questions au Docteur Philippe Batel

(...) Cessons de penser que le vrai danger de l'alcool au volant, c'est les autres, en l'occurrence les alcooliques avérés. Le danger est à la fois plus banal dans la mesure où huit français sur dix sont des consommateurs d'alcool et plus insidieux puisque les risques sérieux commencent dès le deuxième verre consommé, donc bien avant d'être ivre ou même de sentir "la tête qui tourne"(...).

Les hommes et l'alcool : une relation affective. (Étude INPES,).

(...) C'est un moyen de s'affirmer à la fois comme français (rapport à la gastronomie), comme homme (en buvant on cesse d'être un enfant) et comme homme viril : on évalue sa virilité à sa capacité de contrôler sa consommation. (...)

Le seuil de dangerosité se situe pour eux non pas à deux verres par jour mais plutôt à huit ou neuf. L'essentiel est de rester "prudent" dans sa consommation : boire lentement, limiter sa

consommation aux repas, ne pas boire de mauvais vin. Autant d'attitudes qui sont perçues comme suffisantes pour échapper à la dépendance alcoolique.

Pays-Bas : l'antidémarrreur électronique en projet.

L'alcolock est un système d'analyse de l'haleine, relié au système de démarrage. Il empêche le démarrage si la concentration d'alcool dépasse un certain seuil. Ce dispositif devrait être prochainement introduit aux Pays-Bas, pour être intégré à des sanctions existantes, comme la suspension du permis de conduire ou raccourcir la période de retrait du permis. Plusieurs problèmes techniques, juridiques et de coût restent à régler. Le SWOV (institut néerlandais) a piloté une étude sur la faisabilité de ce système à l'échelle européenne.

Taux d'alcoolémie autorisés dans différents pays.

0,1 g/l : Autriche pour les novices, les motos et les conducteurs de bus et de poids-lourds.

- 0,2 g/l : Suède.

- 0,3 g/l : Espagne pour les novices, les poids-lourds, les autocars, les transports scolaires, les ambulances et les taxis.

- 0,5 g/l : Espagne, Autriche, France, Allemagne, Belgique, Danemark, Finlande, Italie, Pays-Bas, Portugal.

- 0,8 g/l : Royaume-Unis, Irlande, Luxembourg.

Le téléphone au volant

Une équipe universitaire américaine a étudié les effets du téléphone au volant

Le département de psychologie de l'université de Floride centrale a réalisé une expérience sur 42 conducteurs.

Nous reproduisons ci-après les points principaux de leur communiqué

Le test consistait à demander aux conducteurs de répondre au téléphone en voiture, en même temps qu'ils se trouvaient confrontés à une décision décisive de s'arrêter. Chaque conducteur subissait une première série d'épreuves : chaque épreuve représentait un circuit sur la piste de test. La moitié des épreuves était réalisée dans des conditions où ni le feu rouge ni le téléphone n'étaient activés. Quatre épreuves demandaient seulement une réponse d'arrêt, et quatre autres seulement une réponse au téléphone. Les quatre épreuves suivantes demandaient que le conducteur accomplisse les deux tâches simultanément. L'ordre de présentation des épreuves était défini par le hasard et l'ensemble des séquences était répété dans une série de 48 épreuves par conducteur. Les réponses au téléphone comportaient également des critères qui étaient évalués à la fin de chaque circuit.

Les résultats ont confirmé nos observations précédentes que dans les conditions de double tâche nous avons noté une réponse plus lente au changement du feu tricolore. Pour compenser cet allongement du temps de réponse, les conducteurs freinaient plus fort. Plus important, nous avons enregistré une augmentation de 15 % de non-réponse au feu en présence d'une distraction engendrée par le téléphone, ce qui est assimilable à un non-respect d'un feu rouge en situation de circulation sur route (...) Du fait que la tâche de conduire constitue un ensemble complexe et interactif, il n'est pas possible de déterminer une relation simple entre les effets de la distraction et la survenance d'un accident. Cependant nous pouvons conclure qu'une telle technologie embarquée dégrade les performances sécuritaires et distrait les conducteurs de leur première tâche que constitue le contrôle du véhicule. De ce fait il peut être avancé une relation de cause à effet avec d'éventuels accidents. Ce sujet constitue une préoccupation pour les responsables des équipements de véhicules et pour beaucoup de chercheurs et de professionnels de la sécurité qui se sont donnés comme but de réduire les causes susceptibles de provoquer un accident.

Décret 2003-293 du 31 Mars 2003 rajoutant un article au code de la route

«Art. R. 412-6-1. - L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit.

«Le fait, pour tout conducteur, de contrevenir aux dispositions du présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

«Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de deux points du permis de conduire.»

(Il est probable que la raison pour laquelle la loi n'a pas sanctionné le téléphone "main libre" est que ce n'était pas vérifiable par la police, mais en cas d'accident, la responsabilité est accrue

Extraits de la fiche INRETS "Téléphoner ou conduire, il faut choisir" (contacts INRETS : Marie-Pierre Bruyas et André Chapon)

La science a montré que les ressources cognitives de chacun sont limitées et ne permettent pas de contrôler complètement deux actions simultanées.

Quel est alors le risque d'introduire une tâche parallèle, comme celle de téléphoner, qui en accaparant une partie de l'attention du conducteur entre en compétition avec la conduite ?

Un protocole expérimental a été conçu sur simulateur de conduite. Des électrodes sont posées sur les sujets, soumis successivement à des séquences de conduite avec et sans téléphone. La situation de conduite est celle d'un suivi de véhicule sur une route sans intersection. Le conducteur doit lever le pied de l'accélérateur toutes les fois qu'une lumière rouge s'allume à l'arrière du véhicule précédent et garder l'accélérateur enfoncé si c'est une lumière blanche.

Des résultats sans ambiguïté

Au niveau comportemental, les résultats sont les suivants.

- Temps de réaction : il est augmenté d'environ 50 % quand les conducteurs téléphonent et dans certains cas atteint même des valeurs qui dépassent les trois secondes ;
- Prise de ligne : elle est très rapide, moins de deux secondes dans 50 % des cas sur autoroute et dans 20 % des cas en zone urbaine, il est intéressant de noter que ces temps s'avèrent totalement indépendants de l'exigence de la situation de conduite. Ce phénomène pourrait être lié au caractère impératif de la sonnerie ;
- Stratégies visuelles : elles se trouvent fortement modifiées ; quand ils téléphonent les conducteurs ont

tendance à regarder droit devant eux, négligeant alors la surveillance dans les rétroviseurs du champ périphérique. La durée moyenne des regards, fixés sur la route à l'exclusion de l'environnement augmente de 65 % sur autoroute et de 30 % en zone urbaine. Cette absence d'exploration visuelle active limite fortement leur capacité d'anticipation.

Au plan physiologique, les résultats confirment bien que :

- la fréquence cardiaque monte, ce qui indique une augmentation de travail mental, lié à la difficulté de réaliser simultanément deux tâches ;

- l'activité cérébrale se modifie et traduit le partage des ressources d'attention effectuée entre les deux actions, celle de conduire et celle de téléphoner.

Ces expérimentations, si elles doivent encore être développées et affinées, montrent très clairement que téléphoner en conduisant est réellement dangereux au plan de la sécurité routière. Des solutions technologiques sont actuellement à l'étude, elles permettront vraisemblablement un jour de téléphoner en conduisant sans danger. Mais, pour l'instant, le choix de la sécurité impose aux conducteurs de se ménager des pauses pour téléphoner et d'utiliser un répondeur lorsqu'ils sont au volant.

Question posée à l'Assemblée Nationale par M. Léonce Deprez, député du Pas-de-Calais.

"M. Léonce Deprez soulignant auprès de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer l'intérêt des conclusions de l'étude de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) confirmant le danger du kit "mains libres" pour téléphoner en conduisant, lui demande les perspectives de son action ministérielle tendant à maintenir l'interdiction absolue de l'usage du téléphone en conduisant. Cette interdiction est d'autant plus nécessaire que les téléphones portables vendus en France doivent être "d'ici quelques mois" équipés d'oreillettes, selon l'annonce de Mme la ministre déléguée à l'industrie, comme il l'a souligné par sa question écrite n° 24230 du 8 septembre 2003".

Le chauffeur du car téléphonait : deux tuées

Le 22 janvier 2001, vers 18 h, Alice Llorens 63 ans, Maud 3 ans ont été tuées, brûlées dans leur Twingo percutée par l'arrière du car conduit par Dominique Citeroni, sur le boulevard urbain sud à Feysin. Le chauffeur du car disposait de deux téléphones : l'un portable, l'autre main libre. Dans le quart d'heure précédant l'accident, il avait par ailleurs donné ou reçu cinq appels sur son appareil personnel ou sur celui de l'autocar, et il avait passé dans l'après-midi 53 minutes

au total au téléphone. Il roulait vite (vitesse estimée à 100 km/h), et n'a pas freiné assez tôt. (extrait du communiqué de l'AFP)



Téléphoner au volant augmente le risque d'accident

Si chacun fait un peu, c'est la vie qui gagne
(Affiche D.S.C.R.)

La sécurité routière au collège

André Klarsfeld

L'éducation à la sécurité routière constitue à l'évidence un enjeu majeur de santé publique pour les jeunes. Elle influencera aussi, en bien ou en mal, leur comportement de conducteurs tout au long de leur vie.

Les collèges ont des obligations bien précises dans ce domaine, puisqu'ils sont tenus depuis 1993 de faire passer à leurs élèves deux attestations scolaires de sécurité routière (ASSR), en fin de 5^{ème} (niveau 1) et fin de 3^{ème} (niveau 2). Un décret du 30 avril 2002 en a récemment accru la portée, comme l'a souligné le Comité interministériel de la sécurité routière du 31 mars dernier.

Une attestation de niveau 1 complétée par trois heures de pratique avec un moniteur constitue un brevet de sécurité routière (BSR), permettant de conduire un cyclomoteur avant de passer un permis voiture ou moto. Jusqu'à janvier 2004, le BSR n'était exigé que pour les jeunes âgés de 14 à 16 ans. À partir de cette date, il sera obligatoire quel que soit l'âge du conducteur. De plus, toute personne née après le 1^{er} janvier 1988 devra désormais être titulaire du BSR pour pouvoir conduire une voiturette ou autre «quad» qui ne requiert pas de permis. Quant à l'attestation de niveau 2, elle devient obligatoire pour s'inscrire à l'épreuve théorique du permis de conduire (auto et moto), pour tous les jeunes nés après le 1^{er} janvier 1988. Cette obligation vaut aussi bien pour la filière traditionnelle que pour la filière « conduite accompagnée ». Des sessions spéciales seront organisées pour les jeunes quittant le système scolaire sans avoir pu obtenir cette ASSR. Malheureusement, les collèges ne disposent pas des moyens nécessaires pour bien remplir leurs obligations en matière d'ASSR. Par exemple, chaque établissement ne reçoit qu'un exemplaire des cassettes vidéos qui servent de support aux ASSR. Il doit donc en général les dupliquer, ce qui peut produire des copies presque illisibles, comme j'ai pu m'en assurer personnellement au collège de ma fille. Les enseignants ne bénéficient d'aucune formation spécifique. Chaque collège, petit ou grand, reçoit seulement huit exemplaires d'un livret pédagogique pluridisciplinaire. La plupart des professeurs en ignorent donc l'existence. Résultat : dans beaucoup d'établissements, des professeurs plus ou moins «volontaires» se contentent de projeter la cassette à leurs classes, le jour prévu par le Ministère, et de corriger les grilles de réponses. Il n'y a aucune préparation, aucune explication, aucune exploitation des résultats avec les élèves.

Dans le contexte actuel, on ne peut qu'espérer une évolution vers plus de sérieux et de suivi dans la formation à la sécurité routière des collégiens. Les témoignages de militants de la Ligue – notamment ceux qui ont des enfants scolarisés – seront utiles pour évaluer ce qu'il en est réellement sur le terrain.

N'hésitez pas à sensibiliser sur ce sujet les associations de parents d'élèves, et à faire déjà part au siège national de vos observations éventuelles quant aux conditions de passage des attestations scolaires de sécurité routière.

Les opérations

"Marchons vers l'école"

Tous les ans, depuis quelques années, une opération intitulée "**walk to school**" se déroule dans plusieurs pays, pendant une journée début octobre. En cette année 2003, c'était le 2 ou le 7 octobre selon les lieux..

Le but de cette opération est d'inciter les parents à accompagner souvent leurs enfants à pied à l'école et non toujours en voiture, et de rappeler les avantages de cet accompagnement pédestre.

Les objectifs sont multiples : réduire la pollution, améliorer la sécurité, maintenir en bonne santé. Cet accompagnement à pied permet d'éduquer progressivement l'enfant piéton afin qu'il puisse acquérir une connaissance des dangers et un comportement sécuritaire.

La forme la plus simple et la plus naturelle d'accompagnement à pied de l'enfant consiste pour chaque parent à conduire son enfant à pied.

Une forme plus organisée est le "pédibus". Cela consiste pour un groupe de parents à organiser, chaque jour, le "ramassage" des enfants piétons selon des itinéraires préétablis. Chaque cortège d'enfants piétons ainsi constituée est encadrée par deux ou trois parents qui les acheminent à pied à l'école.

Lors du Forum régional "**Écomobilité scolaire**" organisé en Ile-de-France par l'ARENE , Cécile Meunier et Fabienne Schimenovitz ont abordé les avantages de ces déplacements à pied "domicile école :

- améliorer la qualité de vie aux abords des écoles, grâce (...) à une amélioration de la sécurité routière ;
- pratiquer une activité physique régulière;
- favoriser la sociabilisation des enfants et leur apprentissage du déplacement en ville (danger du trafic motorisé ...) (...)
- favoriser l'apprentissage de la ponctualité et de l'autonomie.

Des expériences pilotes ont été menées dans plusieurs villes de France, entre autres en Ile-de-France et dans le département du Nord. Dans ce dernier département l'opération a été lancée il y a trois ans à l'école Saint-Aignan de Marcq-en-Baroeul et s'est étendue cette année à 900 établissements scolaires.

En Suisse, l'opération walk to school traduite par "à pied à l'école" a mobilisé 150 écoles. À cette occasion, un très grand nombre de parents ont acheminé leur enfant à pied, et une douzaine de "lignes de Pédibus" ont été inaugurées, certaines conduites par des conseillers d'État, en particulier à Genève.

Le site www.iwalktoschool.org renseigne en anglais et www.goforgreen.ca en français. Il est une fois de plus regrettable que la date choisie par l'organisation internationale de Walk to school soit encore un mercredi : le 6 octobre 2004, ce qui oblige à choisir pour beaucoup de pays d'autres dates diverses, et nuit à l'unicité de l'action.

L'effort de la Nation en faveur de la sécurité routière

Comme chaque année depuis trois ans, les services de l'État établissent un rapport, annexé à la loi des finances, qui présente "L'effort de la nation en faveur de la sécurité routière".

<http://alize.finances.gouv.fr/budget/plf2004/jaunes04/851.pdf>

Ce rapport est un outil qui précise les moyens alloués par l'État à la lutte contre l'insécurité routière et retrace l'effort global de la Nation. On y trouve des informations intéressantes sur l'organisation de la sécurité routière, sur les actions de l'État avec des références sur les nouveaux textes législatifs ou réglementaires.

Les budgets affectés à la sécurité routière des divers ministères sont précisés, soit, pour 2004 : Équipement et transport : 621 millions d'euros, Défense (Gendarmerie) : 530, Intérieur (Police) : 265, Justice : 160, autres ministères : 97.

Au total le budget pour 2004 se montera à 1673 millions d'euros en augmentation de 15% par rapport à 2001. Ce chiffre est à rapprocher du coût de l'insécurité routière : 28 milliards d'euros en 2002.

Le document est très inégal, les informations fournies restent partielles avec peu ou pas de précision sur les activités des services. Par exemple, on apprend que les gendarmes ont passé en 2002 977 heures pour les contrôles antibruit, précision bien dérisoire quand on ignore l'affectation de 17 millions d'heures sur les 18 millions d'heures théoriquement disponibles pour la sécurité routière des 11 500 gendarmes qui y sont affectés à plein temps.

Par ailleurs, sont imputées à la sécurité routière des activités de fonctionnement des services ou de simple entretien de la voirie. Ces travaux de maintenance ne

participent pas à l'amélioration de la sécurité mais servent simplement à éviter une dégradation.

Il demeure que de 2001 au budget 2004, un effort financier sensible a été entrepris (plus 15% en quatre ans) et que cet effort, pourtant bien faible comparé à l'enjeu, a donné des résultats inespérés. S'agissant d'un domaine lié aux comportements des personnes, il est évident que la communication a joué un rôle majeur sur les résultats. La volonté politique fortement exprimée et l'annonce d'une intensification des contrôles routiers ont eu un impact positif sur les comportements avant même que les mesures prévues soient effectivement mises en œuvre.

Par rapport à 2001, l'effort additionnel de 67 M€ en 2002 et de 175 M€ en 2003 a entraîné une baisse du nombre des accidents de 20% soit une réduction des dépenses liées aux accidents de 5,6 milliards d'euros. L'effet de levier est considérable et justifie amplement que l'effort soit poursuivi et amplifié pour continuer à infléchir la courbe des accidents.

Sur le rôle des partenaires non institutionnels, le rapport fait la part belle aux actions de Compagnies d'assurance. Certes, les budgets affectés par les assurances à la sécurité routière (33 millions d'euros) apparaissent élevés par rapport à ceux mis en œuvre par les associations, mais comparés au chiffre d'affaires du risque routier, ils sont bien dérisoires.

Sur la base d'une baisse du nombre des accidents et des victimes de 20 %, les assurances font, en 2003, une économie de 3 milliards d'euros. Leur investissement de 33 M€ est vraiment bien rémunéré. Quand répercuteront-elles cette bonification sur les primes d'assurance ?

Gérard Pétin

Brèves

Indemnisation

Bien que les attentats aériens soient différents des accidents de la route dans leurs causes, il est difficile d'ignorer l'extrême différence des indemnisations. En septembre dernier nous apprenions que le montant qui sera versé par la Libye aux familles pour chaque tué de l'attentat de Lockerby (1988) était de dix millions de dollars. Antérieurement, pour l'attentat sur l'avion français au-dessus du Niger en 1989, la cour d'assises de Paris avait condamné la Libye à verser 200 000 dollars (environ) par tué (35 millions pour 170 tués). Dans un deuxième temps, un nouvel accord est intervenu pour un niveau de un million de dollars par tué.

La Ligue ne manque pas une occasion de dire que notre premier but est d'éviter les accidents et non de se battre pour l'indemnisation des victimes, mais quand on connaît les répercussions matérielles dramatiques engendrées dans les familles lors de la perte d'un de ses membres et la faiblesse des indemnisations versées on reste confondu par l'importante différence des indemnisations.

Par ailleurs, il convient que par un montant digne, la société manifeste la haute valeur qu'elle attache au respect de la vie. Il s'agit là d'un signe à l'attention de tous les acteurs de la sécurité, pour qu'ils ne lésinent pas sur les moyens à mettre en œuvre pour protéger la vie sur la route.

Immatriculation des cyclomoteurs

Synthèse des principales dispositions contenues dans le décret n° 2003-1186 relatif à l'immatriculation des cyclomoteurs

Tout véhicule à moteur (sauf matériel TP et agricole) doit être muni de deux plaques d'immatriculation, à l'avant et à l'arrière. Toutefois, toute motocyclette, tout tricycle ou quadricycle à moteur, tout cyclomoteur, peut ne porter qu'une plaque d'immatriculation à l'arrière.

Ces dispositions sont applicables à compter du 1er juillet 2004 aux cyclomoteurs mis pour la première fois en circulation postérieurement à cette date.

Pour la première mise en circulation, les vendeurs peuvent faire la demande d'immatriculation par voie électronique directement au ministère de l'intérieur.

Pour les cyclomoteurs en circulation avant le 1er juillet 2004, ces dispositions sont applicables à compter des dates qui seront fixées par arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports et ne pourront être postérieures au 30 juin 2009. Toutefois, à l'initiative de leurs propriétaires, les cyclomoteurs visés à l'alinéa précédent pourront faire l'objet dès le 1er juillet 2004 d'une demande d'immatriculation dans les conditions prévues par ces dispositions.

Remarque de la rédaction de Pondération. Cinq ans semble nettement trop long pour régulariser l'immatriculation des cyclomoteurs existants, quand on connaît les ravages provoqués tant pour leurs conducteurs que pour les piétons, et compte tenu du retard pris depuis qu'on a remis d'année en année la date d'application. Il serait souhaitable que l'arrêté d'application évoqué ci-dessus fixe un échelonnement rapide par année : exemple "immatriculation avant fin 2004 pour les cyclomoteurs achetés en 2004, puis avant fin 2005 pour les cyclomoteurs achetés en 2001, 2002 et 2003, etc. afin que la majorité soit immatriculée rapidement.

Vous ne roulez pas assez vite, on ne vous délivre pas le permis !

Question à Gilles de Robien, ministre des Transports entendu sur RTL le 24 novembre 2003

"Est-il normal qu'un inspecteur refuse le permis de conduire à une candidate, au motif qu'elle ne roulait pas assez vite, en ville ! Elle roulait à 40km/h environ, au lieu de 50. Vu les campagnes du gouvernement pour limiter les vitesses, il serait peut-être bon d'en informer les inspecteurs !"

Contrôle automatique des vitesses : Rencontre avec M. Gilles de Robien le 26 novembre 2003.

Gilles de Robien, ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer a rencontré, le 26 novembre 2003, les associations de sécurité routière pour faire le bilan d'un mois de fonctionnement des premiers appareils de contrôle automatique et les remercier de leur implication depuis des années pour lutter contre la violence routière.

Les principaux enseignements de ce mois de fonctionnement sur les sites équipés sont que les grands excès de vitesse ont quasiment disparu et que la baisse des vitesses est très nette. Pour exemple, les radars situés sur l'A12 sont passés de 600 infractions les premiers jours à 85 aujourd'hui.

Après avoir écouté les associations, Gilles de Robien a redit avec fermeté que ces premiers résultats "nous motivent pour ne pas baisser la garde. Certains ajustements seront faits pour améliorer le système mais nous ne changerons pas notre objectif : sauver des vies sur les routes". Déjà 1.621 vies ont été sauvées au cours des 12 derniers mois.

Parmi les ajustements nécessaires dont certains suggérés ou appuyés par ces mêmes associations :

- la signalisation des appareils de contrôle et des vitesses : une circulaire adressée aux préfets demande une meilleure signalisation des radars ;
- l'emplacement des futurs radars : les ministres Gilles de Robien et Nicolas Sarkozy ont cosigné le 25 novembre une circulaire demandant aux préfets d'effectuer avec les procureurs, les services de l'Équipement et les élus un examen des lieux d'installation des prochains radars sur la base des critères suivants : accidentalité, vitesse pratiquée, difficulté pour les forces de l'ordre d'effectuer des contrôles classiques.

Les associations et le ministre ont insisté sur le fait que le système de contrôle automatique marque la fin des indulgences.

Les associations ont demandé au ministre de répondre pied à pied à toutes les critiques, trouvant celles liées à l'argent perçu suite aux infractions commises, particulièrement choquantes. En effet, elles ont rappelé que le prix de l'insécurité routière, au-delà de la douleur des familles, est de 28 milliards d'euros chaque année. Par ailleurs, la loi de lutte contre la violence routière du 12 juin 2003 stipule clairement que les recettes du système sont obligatoirement consacrées à la sécurité routière, à commencer par le financement du système.

Conduite sans permis : mise au point du ministère de l'équipement.

Dans son édition du mercredi 12 novembre 2003, le quotidien "le Parisien" annonce en première page que 2,5 millions de français rouleraient sans permis, ce qui correspond à environ 7,5% des conducteurs. Contrairement à ce que l'article avance, ce chiffre n'est absolument pas validé par la Direction de la sécurité et de la circulation routière du ministère chargé des transports qui en ignore l'origine.

Les statistiques dont dispose la direction de la sécurité et de la circulation routière font apparaître qu'au cours de l'année 2001, moins de 20 000 personnes ont été condamnées pour une conduite sans permis, ce terme recouvrant la conduite d'un véhicule par des personnes qui n'ont jamais passé leur permis ou la conduite malgré une suspension ou une annulation du permis, ainsi que la récidive de conduite sans permis. Il faut rapprocher ce chiffre de moins de 20 000 personnes de celui des 36 millions de titulaires du permis de conduire.

Par ailleurs, parmi les conducteurs impliqués dans un accident corporel de la circulation, 3,5% d'entre eux conduisaient sans permis ; ils se sont trouvés impliqués dans 3 763 accidents corporels. Encore faut-il éviter de tirer de ce chiffre des conclusions hâtives, dans la mesure où, dépourvus de formation, ces conducteurs sans permis sont naturellement sur-représentés dans les accidents graves de la circulation.

Les crash tests de *Que Choisir*

En tant que membre de l'association EuroNCAP, *Que Choisir* diligente périodiquement des crash tests sur quelques séries de voitures. Globalement la sécurité secondaire (sécurité en cas d'accident) s'est beaucoup améliorée ces dernières années pour les occupants, mais différemment selon les modèles de voitures : meilleure absorption de l'énergie du choc par déformation de la partie avant de la voiture, déformation limitée du plancher, colonne de direction qui ne se déplace pas en cas de choc, tout ceci préservant un espace vital pour les occupants. Les équipements de sécurité se sont également améliorés : airbags frontaux et latéraux, rideaux gonflables latéraux pour la tête, prétensionneurs et limiteurs d'effort des ceintures avant, fixations Isofix pour les sièges d'enfants aux places latérales arrière.

Par contre, le numéro 411 de *Que Choisir* nous apprend que la sécurité des enfants, dont une méthode de notation vient d'être validée, n'est pas aussi bonne

que celles des adultes. L'article note par exemple que les Renault Kangoo et Scénic n'obtiennent respectivement que 2 et 3 étoiles sur 5 pour la sécurité des enfants, alors que cette dernière (Scénic) est une des voitures qui protègent le mieux ses occupants.

Les crash tests sont réalisés à une vitesse de 64 km/h pour les chocs frontaux et à 50 km/h pour les chocs latéraux.

Lors des dernières séries de crash tests publiées en 2003, les notes suivantes ont été données (dans l'ordre décroissant), le premier chiffre concerne le choc frontal (noté sur 18), le deuxième concerne le choc latéral (noté sur 18) et le troisième concerne la note totale qui englobe en plus certaines bonifications :

- Renault Espace IV (15, 18, 35 - possède une sangle d'ancrage supplémentaire pour les systèmes Isofix de fixation des sièges d'enfants),
- Renault Scénic (total 34),
- Toyota Avensis (14, 18, 34),
- Citroën C3 pluriel (13, 17, 31),
- Ford Focus C-Max (13, 17, 31),
- Peugeot 307 CC (13, 15, 29),
- Citroën C2 (13, 14, 29),
- Audi A3 (12, 18, 29),
- Honda Accord (10, 17, 28),
- Toyota Previa (12, 15, 28),
- Mazda 6 (11, 15, 26),
- Mazda 2 (11, 14, 25),
- Ford Fusion (11, 13, 25),
- Nissan Micra (9, 15, 25),
- Renault Twingo (8, 15, 23).

En ce qui concerne les voitures qui ne figurent pas sur cette liste, cette absence ne signifie nullement qu'elles sont moins bien classées, mais seulement que les crash tests avaient déjà été effectués les années précédentes.

Nous rappelons que la position constante de la Ligue Contre la Violence Routière est de considérer que la sécurité des passagers en cas d'accident (airbag entre autres), ne constitue qu'un des aspects de la lutte contre l'insécurité routière, et que d'autres objectifs sont recherchés comme la sécurité des piétons et des cyclistes heurtés par les voitures, et de façon plus générale la sécurité "primaire", c'est à dire l'évitement de l'accident par un comportement sécuritaire. Nous avons regretté en particulier des publicités pour certaines voitures où l'airbag était présenté comme une protection miracle, ce qui risquait d'induire un effet pervers encourageant la prise de risque.

4^{ème} Semaine de sécurité routière des Nations Unies dans les États de la CEE du 5 au 11 avril 2004.

Dans le cadre de cet événement, les États membres de la Commission Économique Europe des Nations Unies (NU CEE) organiseront des campagnes de sécurité routière avec un objectif commun et un slogan commun. Cette fois l'objectif commun est de combattre le "**comportement agressif**" et le slogan commun est le "**respect est sécurité**".

Cette 4^{ème} semaine de sécurité routière dans la zone NU CEE est par conséquent destinée à combattre la conduite agressive en rendant le conducteur conscient de l'importance vitale de rester calme derrière le volant et respectueux des autres conducteurs. Les semaines de sécurité routière précédentes étaient dédiées aux Jeunes Conducteurs et aux usagers de la route vulnérables.

De nos jours, la conduite agressive est malheureusement trop fréquente sur nos routes. Cela est peut être dû à des situations personnelles spéciales comme de fortes émotions, retards, usage du téléphone mobile, consommation d'alcool ou de drogues ou au comportement des autres usagers de la route. Le conducteur agressif ne respecte pas les règles de sécurité concernant par exemple la distance minimale entre les voitures, la vitesse, la priorité, le dépassement, provoquant souvent des accidents mortels.

Durant la 4^{ème} semaine de sécurité routière, le 5 avril 2004, les Nations Unies et l'Union Européenne organiseront un séminaire international à Genève au Palais des Nations sur le comportement agressif sur la route.

Les dates de la 4^{ème} semaine de sécurité routière ont été choisies de façon à coïncider avec la journée de la santé de l'Organisation Mondiale de la Santé le 7 avril 2004 ayant pour thème "routes sûres".

Au sujet des erreurs : explications de Raphaël Bartolt.

(D'après un communiqué de l'AFP du 27 novembre 2003)

Les autorités ont promis jeudi de corriger d'ici la fin de l'année les "erreurs" de traitement des flashes de radars automatisés, qui ont conduit à verbaliser des automobilistes pour des excès de vitesse commis par d'autres.

Ces dernières semaines, une voiture en réparation dans un garage du Finistère a été verbalisée pour excès de vitesse

dans l'Essonne, un agriculteur sarthois a reçu une amende pour avoir conduit son tracteur à 120 km/h sur autoroute et un Girondin a été accusé de rouler à 142 km/h dans la Vienne alors qu'il lavait des vitres dans le Médoc.

"Toutes les erreurs sont liées à l'opérateur, ce sont des erreurs manuelles" commises après lecture des clichés numériques, a affirmé le préfet Raphaël Bartolt, président de la mission ministérielle "contrôle sanction automatique", au cours d'une conférence de presse à Bordeaux.

Il a reconnu que "l'erreur matérielle n'avait été prévue par aucun texte" ce qui compliquait actuellement les démarches de contestation des personnes verbalisées à tort.

La loi ne prévoit en effet qu'une contestation sur le fond et seuls les propriétaires de véhicules volés ou ceux qui ne conduisaient pas eux-mêmes au moment de l'infraction peuvent lancer une procédure d'annulation.

"De nouveaux formulaires sont à l'étude", a assuré M. Bartolt en précisant que les "erreurs matérielles" seront bientôt systématiquement prises en compte. Il a aussi promis des vérifications supplémentaires avant verbalisation et, notamment, une consultation systématique du fichier national des immatriculations.

Malgré ces ajustements, les autorités restent persuadées que "le système électronique est le plus fiable" et offre une "traçabilité parfaite": sur 50.000 automobilistes flashés ces dernières semaines sur les routes de France, seules dix "erreurs" ont été relevées et 191 recours sont en cours de traitement, selon les chiffres fournis jeudi par M. Bartolt.

Après un mois d'expérience, le préfet s'est félicité que les radars automatisés permettent de "faire baisser la vitesse moyenne" dans les sites dangereux. De nouveaux radars contrôlant le respect des feux rouges et des distances de sécurité vont être installés en 2004, a-t-il annoncé.

Parallèlement, le système automatique a permis de "faire ressortir le nombre important de véhicules avec des plaques trafiquées" et permet d'identifier ceux qui les utilisent grâce à la netteté des clichés.

Une enquête pour "usage de fausses plaques" a ainsi été ouverte après le "flashage" dans la Somme d'une voiture immatriculée au nom d'une jeune fille de Roubaix (Nord) qui a découvert à cette occasion qu'elle était victime d'une usurpation d'immatriculation.

Dans le prochain numéro de Pondération nous consacrerons quelques pages aux motos. Nous sommes donc preneurs de propositions d'articles sur ce sujet : il convient dans ce cas de nous contacter dès à présent.

Associations départementales

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

- 01 – Ain** : Georges Dupasquier – 01560 Saint-Nizier-le-Bouchoux – Tél. : 04.74.52.97.63 (g.dupasquier@wanadoo.fr)
- 06 – Alpes-Maritimes** : Martine Bellanger - 6 rue Saint-Véran 06140 Vence - Tél. + Fax. : 04.93.58.72.65 (Lcvr06@free.fr)
- 07 – Ardèche** : Myriam Blanc – 510 route de Jauland – 07130 Soyons – Tél. : 04.75.60.83.99 (roland.saint-criq@wanadoo.fr)
- 11 – Aude** : Jean Mounié - "Le Moulin à Vent" - 11150 Villepinte - Tél. : 04.68.94.25.24
- 12 – Aveyron** : Christiane Poinot - 2 rue des Rouges Gorges - Les Costes Rouges - 12850 Onet-le-Château - Tél. : 05.65.42.21.63 (contact@violenceroutiere12.org) - (www.violenceroutiere12.org)
- 13 – Bouches-du-Rhône** : Chantal-Marie Laurent - 19 rue Frédéric Chevillon - 13001 Marseille - Tél. + Fax. : 04.91.50.78.34 - (contact@violenceroutierepaca.org)
- 14 – Calvados** : Philippe Vayssette - 12 rue Doyen Barbeau - 14000 Caen - Tél. : 02.31.93.19.34 (dorv7@club-internet.fr)
- 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 Chatillon-le-Duc - Tél. : 03.81.58.82.18 (michel.chavigny@wanadoo.fr)
- 26 – Drome** : Luc Gabrielle - Ligue. - 36 B, rue de Biberach - 26000 Valence - Tél. : 04.75.78.49.02 (luc.gabrielle@wanadoo.fr)
- 27 – Eure** : Annie le Botlan - 3 rue de la Petite Garenne - 27950 Saint-Just - tél. : 02.32.52.14.47
- 29 – Finistère** : Daniel Théau - 18 rue d'Aiguillon - 29200 Brest - Tél. : 02.98.80.00.84 - (damar.theau@wanadoo.fr)
- 30 – Gard** : Ginette Brunel - 15 rue Bir-Hakeim, Appt. 35 - 30100 Alès - Tél. : 04.66.30.49.52
- 31 – Haute-Garonne** : Christine Fasquelle - 23 rue des Tamaris - 31700 Blagnac - Tél. : 05.62.74.11.81 (contact-lcvr-31@le-pic.org) - (www.le-pic.org/violenceroutiere-31)
- 33 – Gironde** : Jean-Marie Vinches – 1 Avenue de Bretagne – 33600 Pessac – Tél. : 05.56.36.54.64 (jmv33@free.fr)
- 34 – Hérault** : Odile Arnaud - rue Antérieur - 34270 Claret - Tél. : 04.67.59.04.24 - Tel + Fax : 04.67.59.03.69 - (arnaud.odile@free.fr)
- 36 – Indre** : Daniel Hillion - chez P. Augay - 7 rue Ampère - 36000 Châteauroux - Tél. : 02.54.22.02.53 (violenceroutiere36@.ree.fr) (www.violenceroutiere36.free.fr)
- 37 – Indre-et-Loire** : Jean-Jacques Duplais - 38 avenue Honoré de Balzac - 37230 Fondettes - (jean-jacques.duplais@libertysurf.fr)
- 38 – Isère** : Aline Chadrin - 6 rue Louise Michel - 38100 Grenoble – Tél. : 04.76.49.48.86
- 39 – Jura** : Michel Guillemain - 57 Bd. Wilson - 39100 Dôle (michel.guillemain@solvay.com) - Tél. : 03.84.72.66.78
- 41 – Loir-et-Cher** : Jean-Luc CARL - 15 Rue Bel Air - 41000 Blois - Tél. : 02.54.42.64.74 - lcvr41@club.lemonde.fr
- 44 – Loire-Atlantique** : Claude Chabot - 17 rue du Capitaine Yves Hervouet - 44300 Nantes - Tél. 02.40.59.92.82. (CHABOT.CL@wanadoo.fr)
- 45 – Loiret** : Gérard Pétin - 23 rue de l'Orbette - 45000 Orléans - Tél. & fax.: 38.53.09.58 (geodepetin@aol.com)
- 56 – Morbihan** : Geneviève et Michel Potier - 44 rue de Limur - 56860 Séné - Tél. : 02.97.54.12.52 ou 02.97.34.29.76 (lcvr56@aol.com)
- 57 – Moselle** : Gérard Jager - Maison des Associations - 1 rue du Coetlosquet - 57000 Metz - Tél. (Ligue.) : 06.30.14.18.62 - Tél. : 03.87.69.04.85 - (violenceroutiere57@free.fr) - (<http://violenceroutiere57.free.fr>)
- 59-62 – Nord – Pas-de-Calais** : Hervé Dizy – 69 Rue de Linselles – 59223 Roncq – Tél. : 03.20.03.19.05 – (hdizy@nordnet.fr)
- 60 – Oise** : Alain Pouillard - chez Alain DROUET - 63 Rue Frédéric Petit - 60210 GRANDVILLIERS - Tél. : 03.44.46.79.70 ou Tél. + Fax. : 03.23.96.49.82
- 61 – Orne** : Julien Picquet - 37 rue du Parc - 61150 Ranes - Tél. : 02.33.39.40.44 (julien.picquet@libertysurf.fr)
- 63 – Puy-de-dôme** : Francine Roland-Villermux - 41 avenue de Volvic - 63530 Sayat - Tél. : 04.73.60.58.36 (alain.roland2@freesbee.fr)
- 64 – Pyrénées-Atlantiques** : Jean Le Fèvre - 5 rue de la Cendrée - 64320 Bizanos - Tél. : 05.59.02.49.31 (lcvr64@yahoo.fr)
- 65 – Hautes-Pyrénées** : Catherine Kessels-Formon - 37 chemin Artigala - 65200 Montgaillard - Tél. : 05.62.91.59.55 -Fax. : 05.62.91.56.08 (katy.kesselformon@wanadoo.fr)
- 66 – Pyrénées-Orientales** : Jean-Claude Llobères - chemin de la Pavé 66400 Saint-Jean-Pla-de-Corts - Tél. : 04.68.83.16.54
- 68 – Haut-Rhin Nord**: Louis Hoffmann - maison des associations - LCVR. - 6 rue d'Ingersheim - 68000 Colmar - Tél. : 03.89.23.64.12
- 68 – Haut-Rhin Sud** : Jean-Pierre Sarazin – 16 Rue des chasseurs – 68110 Illzach - Tél. : 06.08.86.53.25
- 69 – Rhône** : Michèle Gonon - 22 rue Pernon - "Les Tilleuls" - 69004 Lyon - Tél. : 04.78.29.52.65 (krivin@club-internet.fr)
- 72 – Sarthe** : Gilbert ALLARD - 12 rue du 8 mai 1945 – 72360 Mayet – Tél. : 02.43.46.65.16
- 73 – Savoie** : Daniel Goineau – LCVR- Maison des associations 67, rue Saint-François de Sales- 73000 Chambéry - Tél. : 04.79.33 95 58 – (d.goineau@wanadoo.fr)
- 74 – Haute-Savoie** : Monique Lamant - 9 Quai des Clarisses - 74000 Annecy - Tél. : 04.50.51.29.34 (voiroil@club-internet.fr)
- 75 – Paris** : Christine Weil - 5 Bis Rue Moufle - 75011 Paris - Tél. : 01.40.21.61.06 ou 06.72.59.76.59 (<http://violenceroutiere.75.free.fr>) (violenceroutiere.75@free.fr)
- 76 – Seine-Maritime** : Pascal Treffort - 2 rue de l'Arques - 76133 Épouville - tél. : 02.35.13.66.41 (pascaltreffort@free.fr)
- 77 – Seine-et-Marne** : Danielle Glise - LCVR 77 - 4 Rue de la Corne - 77300 Fontainebleau - Tél. : 06.83.18.79.55 (lcvr77@wanadoo.fr)
- 78 – Yvelines** : Emmanuel Fruchard – LCVR – MAS - 3 rue de la République - 78100 Saint-Germain-en-Laye - Tél. : 01.39.73.19.36 (lcvr78.contact@club-internet.fr)
- 81 – Tarn** : Viviane Vareilles - 9 rue Fernandez - 81000 Albi - Tél. + fax. : 05.63.49.75.63
- 83 – Var** – Pascal BINI – Chez Christine Sandel - 31, rue Rabaton - 83400 Hyères - Tél. : 04.94.65.94.45 – 06.61.95.20.10 - (ec-sandel@wanadoo.fr)
- 84 – Vaucluse** – L.C.V.R. 84 – Quartier de l'Étang – 84810 AUBIGNAN – Tél. : 04.90.65.01.73 – Fax + Rép. 04.90.28.08.46 (lcvr84@tiscali.fr)
- 86 – Vienne** : Jean-Louis Boenisch - 14 rue de la Croix Galipeau - 86000 Poitiers (boenisch@wanadoo.fr)
- 88 – Vosges** : Michel Mathieu - 140 impasse de la Boule Girard - 88270 Hennecourt - Tél. : 03.29.36.62.39 (mathieu.mic@wanadoo.fr)
- 91 – Essonne** : Philippe Laille - 14 avenue des Palombes - 91260 Juvisy Sur Orge - Tél. & Fax. : 01.69.44.48.79 (laville.phil@wanadoo.fr)
- 92 – Hauts-de-Seine** : Alain Argenson - 13 rue de la Roue - 92190 Meudon - Tél. + fax.: 01.45.07.20.01 (alain.argenson@wanadoo.fr)
- 94 – Val-de-Marne** : Maria Desabres : 19 Rue Voltaire - 94400 Vitry-sur-Seine - Tél. : 01.46.80.26.58 (maria.desabres@club-internet.fr)
- 95 – Val-d'Oise** : Nathalie Duthil – 6 Rue Cantabile – 95800 Cergy le haut - Tél. : 01.34.32.06.74 (lcvr95@wanadoo.fr)
- 97 – Outre-Mer : La Réunion** : Marlène Dijoux - Ligue contre la violence routière - 22 rue François de Mahy - 97410 Saint-Pierre - Tél. : 02.62.35.16.03 – Fax. : 02.62.25.30.05

Conseil d'administration

Odile ARNAUD, Martine BELLANGER, Martine BLATIN, Jacques BORENE, Jean-Luc CARL, Olivier CHASLOT, Francine CICUREL, Geneviève JURGENSEN, André KLARSFELD, Jean-Yves LAMANT, Pierre de LARMINAT, Chantal-Marie LAURENT, Philippe LAVILLE, Annie LE BOTLAN, Jean-Claude LLOBERES, Michel MATHIEU, Paul MEYER, Chantal PERRICHON, Gérard PÉTIN, Jacques ROBIN, Odile VAN HÉE, Viviane VAREILLES, Philippe VAYSSETTE, Christine WEIL.

Délégués régionaux pouvant assister au Conseil d'administration avec voix consultative : Geneviève FUCHS, Philippe GERVOT, Jean LE FEVRE.

Bureau national

Présidente : Chantal PERRICHON
Tél. 01.44.27.52.29 - (secretariat@violenceroutiere.org)
Membre fondateur et porte-parole : Geneviève JURGENSEN
Vice-Président : Philippe LAVILLE
Tél. + Fax 01.69.44.48.79 - (laville.phil@wanadoo.fr)
Vice-Président : Jacques ROBIN
Tél. Fax. 02.97.75.20.43 - (jac.robin@wanadoo.fr)
Secrétaire Générale : Odile VAN HÉE
Tél. + Fax : 01.47.36.20.45 - (ovanhee@club-internet.fr)
Secrétaire Général Adjoint : Jean-Yves LAMANT -
(jylamant@wanadoo.fr)
Trésorier : Pierre de LARMINAT
Tél. : 01.46.57.47.77
Trésorière adjointe : Annie LE BOTLAN
Membres du Bureau : Francine CICUREL
Gérard PÉTIN (geodepetin@aol.com)

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

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

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

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

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

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

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

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

Provence-Alpes-Côte d'Azur (Alpes-de-Haute-Provence - Alpes-Maritimes - Bouches-du-Rhône - Corse - Hautes-Alpes - Var - Vaucluse) : **Chantal-Marie Laurent** - 19 rue Frédéric Chevillon - 13001 Marseille - Tél.+ Fax. : 04.91.50.78.34) (chamalaurent@wanadoo.fr) - (http://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 - 57157 Marly (jylamant@wanadoo.fr)

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère :

Je renouvelle mon adhésion :

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Tél. : _____

Profession : _____

e.mail : _____

Cotisation minimale : 32 €

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

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