

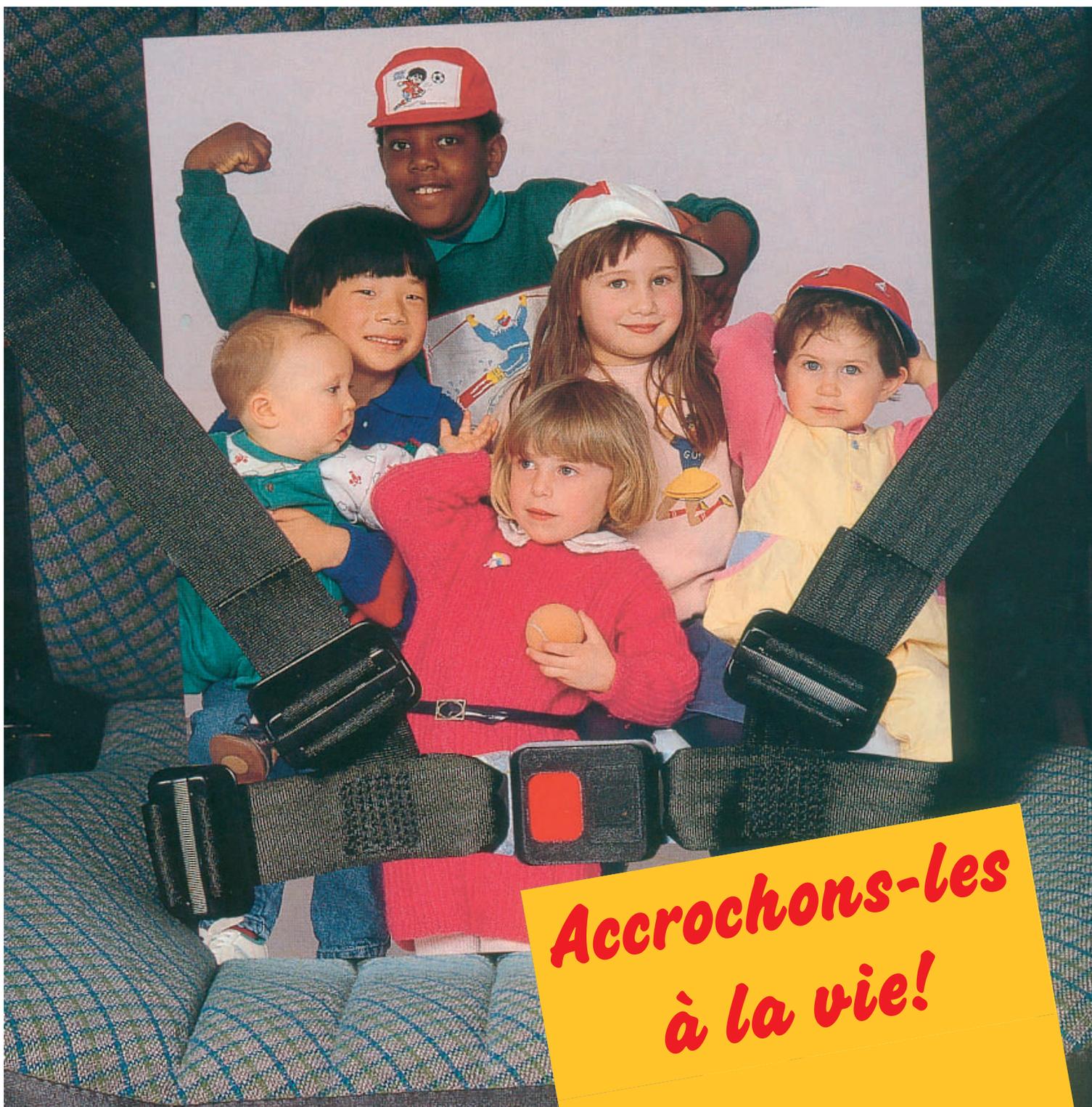
Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT

15 rue Jobbé-Duval - 75015 PARIS - Tél. : 01.45.32.91.00 - Fax : 01.45.32.91.01
N° 63 - Janvier - février - mars 2005 - Abonnement annuel : 16 €



Sommaire

Ceinture de sécurité	2
Éditorial	3
Actualité	4
Tribune Libre	6
Dossier : ceinture de sécurité	8
Du côté de la Ligue	13
International	14
Lu pour vous	15
Vie des associations départementales	16
Témoignages	19
Revue de Presse	20
Associations départementales	21
Conseil d'administration, Bureau National, Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion	22

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

Tél. : 01.45.32.91.00

Fax. : 01.45.32.91.01

e-mail : secretariat@violenceroutiere.org

Site Internet : www.violenceroutiere.org

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

Directeur de la publication :

Sylvia Pozzo di Borgo

Saisie et mise en page :

Maria Mériaux

Comité de rédaction : Martine Blatin,

Geneviève Jurgensen, André Klarsfeld, Jean-Yves Lamant,
Philippe Laville, Jean-Marie Leverrier, Chantal Perrichon,
Gérard Pétin, Jacques Robin, Odile Van Hée.

Imprimerie :

Compédit-Beauregard - 61600 La Ferté Macé

N° CPPAP : 67845 - ISSN : 0297-5874



Ceinture de sécurité

Un sujet toujours d'actualité

Il aura fallu plus de trente ans pour que les automobilistes bouclent leur ceinture aux places avant. Obligatoire depuis 1973, et port de la ceinture est aujourd'hui respecté à 97 % sur les autoroutes et les nationales. Ce taux n'est plus que de 88 % en ville.

Si le port de la ceinture de sécurité aux places avant est devenu un réflexe pour la grande majorité des automobilistes, il ne l'est toujours pas aux places arrière. Un passager arrière sur trois ne s'attache toujours pas sur autoroute.

Et pourtant dans la panoplie des mesures prises depuis une trentaine d'années pour réduire l'insécurité routière, l'obligation du port de la ceinture de sécurité, même encore imparfaitement respectée, est celle qui a permis de sauver le plus de vies. On estime à plus de 10 000 celles qui sont épargnées chaque année grâce à la ceinture.

Le port systématique de la ceinture de sécurité fait partie des axes de progrès 2005 définis le 24 janvier dernier lors du sixième comité interministériel de sécurité routière.

Cette année, une campagne de communication sera lancée durant le premier semestre et la responsabilité du conducteur sera étendue en cas de défaut de port de la ceinture de sécurité pour tout passager âgé de moins de 18 ans (13 ans actuellement). Le conducteur dont les passagers ne respectent pas cette obligation sera passible d'une contravention de quatrième classe (135 euros d'amende forfaitaire, sans retrait de point du permis de conduire).

Vous trouverez p. 8 un dossier complet sur la ceinture de sécurité réalisé par Jean-Marie Leverrier.

La prochaine assemblée générale de la fédération nationale se tiendra les 11 et 12 juin 2005 à 10 h au Fiap Jean Monnet - 30 rue Cabanis - 75014 Paris



*Combien de morts et de blessés pour un président élu ?
Combien de morts et de blessés pour un député élu ?*

Depuis sa fondation, lors de chaque élection présidentielle, notre association a dénoncé les conséquences de l'amnistie : plusieurs centaines de morts et de blessés sur l'autel de cette "tradition" unique au monde. Faudra-t-il également chiffrer combien de vies humaines coûte l'élection d'un député ?

Le 22 septembre 2005, sous la houlette de Jean Auclair, député de la Creuse, proposition est faite par 120 députés de l'UMP d'aménager la peine de suspension de permis de conduire. Nous qui pensions naïvement que nos représentants au Parlement, enfin en phase avec la majorité des Français, ne s'intéresseraient plus au "permis blanc" que pour voter sa suppression !

Le 13 octobre, 102 viti-députés n'hésiteront pas à lever la main pour exprimer leur soutien au lobby du vin, en adoptant un amendement à la Loi Evin qui assouplit les règles de la publicité pour l'alcool.

La curiosité et l'indignation nous ont incités à croiser les noms figurant sur ces deux listes de signataires. Mauvaise surprise : deux noms communs aux deux listes sont ceux de femmes. Celui de deux femmes députés. Il s'agit de vous, Henriette Martinez, professeur du second degré, députée UMP des Hautes-Alpes, maire de Laragne-Montéglin, et de vous, Maryse Joissains-Masini, avocate, députée UMP des Bouches-du-Rhône, maire d'Aix-en-Provence. Avons-nous tort d'être surpris ? Non, car, dès qu'il s'agit de protéger la vie, nous attendons toujours davantage des femmes.

Notre faible représentation à l'Assemblée Nationale doit nous imposer plus d'exigence, moins de compromissions, moins de suivisme. Elle doit nous interdire d'unir nos voix à celles qui viennent en aide aux délinquants de la route, à celles qui veulent relancer la consommation d'alcool dans un pays qui compte deux millions d'alcooliques et trois millions de consommateurs à risque. On ne se lassera pas de le répéter tant que durera ce scandale : chaque jour en France, 5 personnes sont tuées, et 30 personnes blessées dont 8 grièvement, dans un accident où l'alcool est présent.

Faut-il vous rappeler, Madame Martinez, Madame Joissains-Lasini, le texte qui figure en exergue sur le site web de l'Assemblée Nationale, sur la page de chaque député ? « Le député, bien qu'élu dans un cadre géographique restreint, sa circonscription, est l'élu de la Nation : il agit et parle au nom de l'intérêt général. »

Vous n'honorez pas votre mandat en vous faisant l'écho d'une minorité qui pleure la perte de quelques points de permis. L'intérêt général, c'est autre chose que deux, trois, cinq lettres de récrimination.

Comment vous faire entendre la voix de tous ces Français qui se réjouissent d'avoir moins peur sur la route, moins peur pour eux, moins peur pour leurs enfants ? Et la voix de ces milliers de survivants, tous ces inconnus qui doivent à une vraie politique d'intérêt général d'avoir été, un par un, épargnés ?

Comment croire à la bonne foi d'un Jean Auclair, contrôlé fin octobre, près de Guéret, à 157km/h sur une voie limitée à 110 ? Quel intérêt défend-il vraiment ?

Savez-vous seulement que le gouvernement que vous prétendez soutenir a, par sa politique de sécurité routière, sauvé plus de vies qu'aucun autre pays en si peu de temps dans le même domaine ?

Hors des hémicycles, la mort continue. Dans la nuit du vendredi au samedi 12 février, ils sont cinq qui se dirigent vers la Belgique pour rejoindre leur famille. Vers 5 h du matin, une voiture qui circule à contresens depuis une dizaine de km les percute. Les parents sont tués. Thiffaine âgée de 15 ans et Dylan âgé de 12 ans meurent. Alexis, qui a 9 ans, vient de perdre tous les siens en 1 seconde. Parce qu'un jeune homme de 24 ans avait bu, la vie de cet enfant vient de basculer dans l'absurde solitude. Je lui dédie ce numéro, ainsi qu'à ses grands-parents, qui sont eux-mêmes des parents en deuil, et vont répondre au défi que leur impose la délinquance qui vous paraît si bénigne, en aidant maintenant leur petit-fils à vivre après ce drame.

Chantal Perrichon
Présidente de la Ligue contre la violence routière

Un groupe de 120 députés, appartenant tous au groupe UMP et conduit par Jean Auclair, a signé le 22 septembre dernier une proposition de loi visant à revenir sur l'une des dispositions de la loi Perben, à savoir la restriction de la possibilité d'accorder un « permis blanc » aux seuls cas d'infraction légère. Face à ce véritable appel en faveur de la délinquance routière, la Ligue a bien évidemment réagi dès qu'elle en a été informée.

Vous trouverez ci-dessous le texte de la lettre que Geneviève Jurgensen et Chantal Perrichon ont adressée à Nicolas Sarkozy, président de l'UMP, ainsi que la réaction de Pierre Bernard-Reymond, député-maire UMP de Gap (05), à travers son courrier à l'attention de Jean Auclair. Enfin, il a été demandé à chaque association départementale d'envoyer à leurs députés un courrier type reproduit dans ces colonnes.

Le 10 février 2005

Monsieur le Président,

Un nombre important de députés appartenant à l'UMP a déposé une proposition de loi "visant à rétablir la possibilité d'aménager la peine de suspension du permis de conduire".

L'ancien ministre de l'Intérieur que vous êtes est particulièrement bien placé pour connaître à fond le lien direct qui peut être établi entre le nombre des vies épargnées mois après mois, avec constance, depuis juillet 2002, et la répression de la délinquance routière.

Vous avez personnellement été l'un des premiers artisans de l'efficacité nouvelle du système de contrôles et de sanctions dans ce domaine. Plusieurs milliers de personnes aujourd'hui doivent la vie au travail que vous avez contribué à accomplir.

Vous savez aussi que la très grande majorité des automobilistes, y compris ceux pour lesquels conduire est une nécessité professionnelle, sont toujours titulaires des douze points de leur permis, et que seule une petite minorité de délinquants de la route a vu "fondre" son permis, ou se l'est vu retirer sans aménagement possible.

Nous notons d'autre part que, contrairement à ce que cette proposition de loi veut faire croire, l'aménagement du permis de conduire est toujours laissé à la discrétion des magistrats, pour les infractions mineures. L'aménagement n'a été rendu impossible que pour les infractions majeures, telles que les grands excès de vitesse.

C'est donc bien en contrôlant et en sanctionnant la minorité la plus dangereuse que l'on épargne le plus efficacement la vie et l'intégrité physique des usagers de la route.

Parce que vous êtes maintenant le président de l'UMP et que le texte émane exclusivement des députés de ce groupe, il est important pour nos compatriotes de connaître votre position.

Bien sûr, nous rendrons publique la réponse que vous aurez l'amabilité de nous faire.

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

Courage M. Auclair !

Le 11 janvier 2005

Monsieur le Député,
La presse nationale a fait état de vos propos et de votre position en ce qui concerne la sécurité routière.

Je suis consterné.
Comment pouvez-vous mettre en balance les 2 000 vies épargnées en 2004 par rapport à l'année 2002 et votre petit intérêt électoral ? - au demeurant mal compris - car dans leur immense majorité les électrices et les électeurs qui ne sont pas des imbéciles apprécient le nouveau climat qui règne sur nos routes.

L'honneur de la politique c'est d'améliorer notre société plutôt que de hurler avec les 10 % des Françaises et des Français qui seront toujours du côté de la bêtise et de la régression.

Je suis très gêné qu'un député U.M.P, formation à laquelle j'appartiens, ait tenu de tels propos.

Élu moi-même député à quatre reprises, je peux vous affirmer que pour peu que l'on travaille, que l'on ait la volonté de s'expliquer et le courage d'affronter un éventuel échec, il est possible de faire une « carrière » politique en excluant toute démagogie.

Je vous conseille d'essayer, vous aurez la conscience tranquille et l'honneur en plus.

Comme le disait W. Churchill : « *ce n'est pas dans le vent mais contre le vent que montent les cerfs-volants* ».

**Pierre Bernard-Reymond
Maire, Conseiller Régional,
ancien Ministre, Député
Honoraire, ancien Parlementaire
Européen**

**Projet de lettre type
destinée aux députés
signataires de la proposition
de loi visant à rétablir le
« permis blanc » et pouvant
être reprise par tout
adhérent ou sympathisant
de la Ligue**

Monsieur le Député,

J'apprends que vous avez signé une proposition de loi visant à rétablir la possibilité d'accorder un « permis blanc » dans le cas d'infractions graves.

Je tiens à vous faire part de ma profonde indignation devant cette initiative que vous cautionnez. Au moment où la politique de fermeté du gouvernement pour faire respecter la loi sur la route commence à porter ses fruits, un tel retour en arrière constituerait une attaque délibérée contre cette politique.

En 2004, 37 000 permis ont été annulés. 37 000 pour plus de 35 millions de conducteurs. Il ne s'agit donc que d'une infime minorité, qui mérite d'autant moins d'indulgence que les comportements ainsi sanctionnés mettent en cause des vies humaines et que la perte de l'emploi est risquée en toute connaissance de cause.

Les annulations de permis interviennent soit d'un seul coup pour faute grave, soit à la suite de plusieurs infractions aboutissant à la perte de la totalité des points du permis. Ce dernier cas est le fait de conducteurs récidivistes, qui n'ont tenu aucun compte de l'avertissement que constitue un retrait partiel de points. Les uns comme les autres de ces conducteurs sont donc dangereux pour eux-mêmes et surtout pour les autres usagers de la route.

Et il n'y a aucune raison pour qu'ils changent de comportement parce qu'ils conduisent en situation d'activité

professionnelle plutôt que lors de leurs déplacements privés.

Par ailleurs, chacun sait que s'il commet une infraction grave aux règlements de sécurité de sa profession, il risque le licenciement. Le Code de la Route ne serait-il pas un règlement de sécurité ?

Enfin la France est le seul pays de l'Union Européenne où cette pratique a eu cours, pratique qui dans les faits a abouti à ôter tout effet à la sanction.

Sanctions : précisions

Au printemps dernier, le Premier ministre avait annoncé une modulation des sanctions pour excès de vitesse. Il visait à introduire plus de proportionnalité entre sanction et infraction, dans un souci d'équité : baisse des amendes pour les faibles excès de vitesse, et transformation du grand excès de vitesse (plus de 50 km/h au-dessus de la limite autorisée) en délit dès la 1ère infraction. Cette dernière mesure correspond à une revendication déjà ancienne de la Ligue, réitérée lors de l'élaboration de la loi Perben en 2003.

Le décret du 6 décembre 2004 a concrétisé une partie de ces annonces (cf tableau dans le n°62 de Pondération). Il a en effet rétrogradé les excès de vitesse de moins de 20 km/h en contravention de 3ème et non plus de 4ème classe, mais uniquement quand la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h. On ne peut que se féliciter de cette restriction, qui maintient le niveau de l'amende quand l'infraction est commise en agglomération. La répression des grands excès de vitesse a été durcie en parallèle, mais beaucoup moins que prévu. Ces excès ne constituent toujours pas des délits. Ils restent des contraventions de 5ème classe, dont le montant est obligatoirement fixé par le juge (avec un maximum de 1 500 euros). L'amende n'a donc pas été aggravée.

Monsieur le député, cette proposition de loi, si par malheur elle venait à aboutir, constituerait une condamnation à mort ou à un handicap grave de plusieurs centaines de nos concitoyens chaque année. Et vous en seriez complice.

Soyez assuré, Monsieur le Député, que j'ai le ferme espoir que la proposition de loi que vous avez signée aboutira aux oubliettes.

En revanche, le juge peut désormais ordonner la confiscation du véhicule, si c'est son propriétaire qui a commis l'infraction et celle-ci donne lieu à la perte de 6 points au lieu de 4. Un conducteur novice, qui ne dispose que d'un permis probatoire avec 6 points, voit donc son permis annulé automatiquement dès sa première verbalisation pour grand excès de vitesse. De plus, une éventuelle peine complémentaire de suspension du permis ne peut plus être assortie du sursis, ni aménagée (permis blanc). Ce dernier point souligne du même coup que le permis blanc reste possible pour toute une série d'infractions. C'est encore le cas aujourd'hui pour les excès de 30 à 49 km/h, par exemple. La disparition totale du permis blanc est l'une des principales revendications de la Ligue présentées avant le CISR de décembre 2002. Elle a été renouvelée lors de l'élaboration de la loi Perben en 2003. Enfin, malgré la modulation introduite par le décret du 6 décembre 2004, la sanction financière reste bien peu proportionnelle à l'infraction. Cela semble particulièrement choquant en ville, où l'amende est la même pour une vitesse de 51 km/h (retenue, donc 56 km/h réelle) ou de 99 km/h (donc 104 km/h réelle !). Pour l'instant, seul le retrait de points respecte vraiment la proportionnalité entre la gravité de l'infraction et la sévérité de la sanction.■

André Klarsfeld

POUR UNE SIGNALISATION ROUTIÈRE CRÉDIBLE

La réglementation routière, comme toute autre réglementation, a ses limites, ses ambiguïtés, ses incohérences et ses contradictions...

Quittons un instant le terrain de la sécurité routière pour celui des transports en commun. Supposons que vous habitiez Paris ou y soyez de passage, vous prenez le métro. Prêtez-vous la moindre attention à l'interdiction de monter dans les voitures (ou de descendre) « dès que le signal sonore fonctionne » ? Elle est pourtant abondamment affichée dans les stations, dans les voitures auprès de chaque porte, parfois sur leurs parois extérieures en grands caractères, sans oublier des pictogrammes sur les portes. Non, vous n'en tenez sans doute aucun compte et, pour peu qu'il y ait foule sur le quai, c'est seulement au moment où le signal sonore cesse de fonctionner que, si vous n'avez pas pu monter, vous vous dites qu'il vaut peut-être mieux ne plus le faire maintenant et attendre la rame suivante.

C'est un exemple flagrant de discordance entre la règle et la pratique générale, un exemple d'interdiction non crédible.

A quoi cela tient-il ? D'abord à ce que les usagers du métro n'en comprennent pas bien l'utilité, ensuite à ce que la RATP qui l'a édictée n'a jamais rien fait, hormis ces affichages, pour la faire respecter.

Le même phénomène existe dans le domaine de la réglementation routière et ce n'est pas sans conséquences sur la sécurité. Bien des règles sont constamment transgressées parce qu'elles ne sont pas - ou ne semblent pas - raisonnables et parce que les infractions ne sont pas sanctionnées. Parmi ces règles, beaucoup font l'objet d'une signalisation sur la voie publique : feux, panneaux, lignes blanches et autres marques au sol. Des signaux mal compris ou mal acceptés.

De tels signaux dont l'utilité n'est pas comprise ou dont la justification paraît discutable, on

en rencontre beaucoup. Peut-on évacuer le problème en disant qu'il faut obéir aveuglément, dans tous les cas, sans se poser de question ? Evidemment non. Chacun voit bien les situations absurdes auxquelles cela pourrait conduire.

Les signaux ayant perdu toute utilité, parce qu'on a tardé à les enlever alors qu'ils n'avaient plus de raison d'être, sont heureusement rares. Le problème n'est pas là, il concerne en revanche les signalisations qui n'apparaissent pas justifiées, pas raisonnables, à la grande majorité des conducteurs et, de ce fait, sont peu respectées.

C'est le cas de certaines lignes blanches continues de grande longueur sur des routes étroites interdisant le dépassement de véhicules très lents alors que ce dépassement peut être pratiqué sans danger en prenant les précautions qui s'imposent. L'utilisation de lignes en tiretés de module serré est prévue pour de tels cas. On remarque à cet égard que sur différents points du territoire, des routes comparables par l'importance, le trafic, la visibilité, sont traitées différemment par les services de l'Équipement : ici nombreuses lignes continues longues, que beaucoup de conducteurs sont tentés de ne pas respecter, là lignes généralement discontinues laissant ces conducteurs prendre leurs responsabilités. De toute évidence, la lecture des instructions ministérielles n'est pas la même partout.

C'est aussi le cas de certaines limitations de vitesse, par exemple de zones 30 particulièrement incompréhensibles ou de panneaux d'agglomération implantés à plusieurs centaines de mètres avant les limites réelles de l'agglomération, imposant la limitation à 50 km/h. sur des portions de route qui sont, en fait, en rase campagne. Si cette limitation s'accompagne d'une

interdiction de doubler, elle est d'autant moins observée.

Ces signaux perçus comme arbitraires nuisent à la crédibilité de l'ensemble de la signalisation routière ; beaucoup de conducteurs se disent qu'il faut en tenir « plus ou moins » compte... Si, en outre, certaines de ces interdictions ou limitations peu évidentes sont utilisées comme terrain de chasse par des policiers qui ont à remplir leur contingent de procès-verbaux, un effet pervers supplémentaire est assuré.

Les automobilistes ressentent aussi assez mal, sur les autoroutes et les grands axes, les panneaux de limitation de vitesse à 90, 70, 110... qui se succèdent parfois sur de courtes distances de telle manière qu'il est difficile d'être sûr à tout moment de la vitesse autorisée et donc de s'y conformer. Il faudrait pour cela porter plus d'attention à la signalisation qu'à la route et à la circulation elles-mêmes. Souvent, la perception visuelle du tracé indique mieux qu'un panneau la vitesse à adopter, en particulier pour les virages qui, dans certains départements, sont assortis de limitations de vitesse au gré du service local.

Autre difficulté : le nombre excessif de panneaux de signalisation posés en certains endroits, par exemple à l'entrée d'un tunnel. Entre ceux qui s'adressent à tous les conducteurs et ceux qui sont complétés par des panneaux dits « de catégorie », qui ne concernent que, par exemple, les poids lourds ou encore les matières inflammables, et qui imposent des vitesses différentes, des distances, etc., il peut être impossible à un conducteur roulant à la vitesse autorisée de percevoir l'intégralité des messages, il n'en a pas le temps.

Certains de ces avertissements sont d'ailleurs superflus dans la

mesure où l'obligation qu'ils énoncent n'est qu'un rappel d'une règle du code de la route.

Des dispositions non crédibles habituent les enfants dès leur plus jeune âge à ne pas respecter la signalisation. C'est par exemple le cas de certains carrefours munis de feux où les pictogrammes piétons restent rouges ou tardent exagérément à passer au vert alors que les voitures sont arrêtées au rouge. Ou encore celui de boutons poussoirs destinés aux passages piétons qui ne déclenchent l'arrêt des voitures que vingt secondes après que l'enfant l'a actionné, ce qui l'incite à passer sans attendre. Et des infractions jamais sanctionnées. Jamais est sans doute excessif, mais si rarement...

Certaines de ces infractions ne concernent pas directement la sécurité ; il faut cependant en parler.

C'est notamment le cas des interdictions de tourner à gauche vers une voie qui n'est pas en sens interdit. On en trouve dans de nombreuses villes et particulièrement à Paris. Dans la capitale, ces interdictions sont ignorées, chaque jour, par des milliers de conducteurs, parfois sous les yeux des agents de police, et il est tout à fait exceptionnel de voir ceux-ci réagir. Sans doute ces interdictions-là visent-elles plutôt les risques d'embouteillage que la sécurité mais qu'importe ! On habitue ainsi le public à considérer que parmi les signaux, certains sont sérieux, d'autres non, ce qui est évidemment malsain. Il serait préférable, si l'autorité renonce à faire appliquer une règle, qu'elle le dise et qu'elle fasse supprimer le signal. Il n'est pas raisonnable de laisser le flou s'installer, chacun appréciant à sa guise le niveau d'obligation qu'implique un signal.

N'est-ce pas ainsi qu'on a laissé, pendant des années, de nombreux conducteurs prendre l'habitude de dépasser sans vergogne les limitations de vitesse ? Et quand la décision a été prise de faire changer cette habitude, ce n'est qu'au prix d'une répression massive que l'on a obtenu des résultats. Aujourd'hui, les excès de vitesse, ayant de fortes chances d'être sanctionnés, sont devenus moins fréquents. En revanche, l'usage adopté par de nombreux motards de rouler systématiquement à gauche d'une ligne médiane continue pour doubler les files de voitures, pratique qu'ils semblent considérer comme leur prérogative, est très rarement réprimé. D'autres

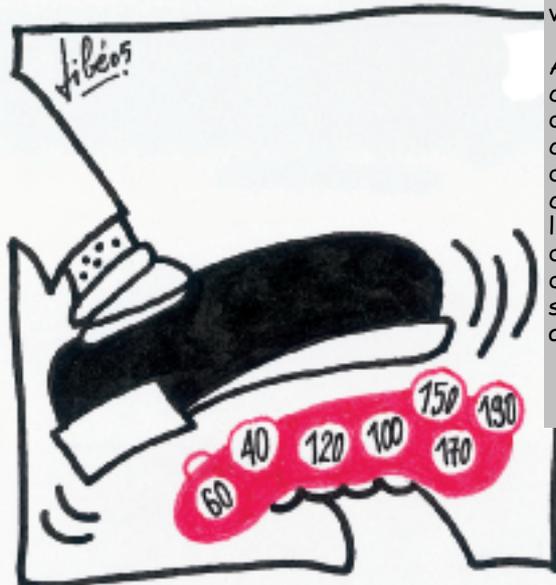
comportements contraires aux règles et porteurs de risques, comme le refus de céder le passage aux piétons, l'utilisation du téléphone en conduisant ou l'oubli des clignotants ne le sont guère non plus et tendent à se généraliser. Ces cas, il est vrai, ne relèvent pas de la signalisation mais simplement de l'application de la réglementation.

La limitation générale de la vitesse sur autoroute à 110 en cas de pluie en relève aussi mais elle est rappelée par de nombreux panneaux et chacun peut constater qu'elle est mal respectée, les radars actuels manquant d'efficacité par mauvais temps. Cette limitation n'est en réalité qu'un garde-fou, l'obligation prédominante étant d'adapter sa vitesse aux circonstances - mais ici, ce n'est plus la règle générale et abstraite qui compte mais celle, concrète, qui fait appel à la responsabilité de l'usager de la route.

* *

Quel que soit notre souhait de voir, sur la route, le sens des responsabilités, l'attention aux autres, l'urbanité, prendre le pas sur la peur du gendarme, on ne peut pas imaginer une circulation routière sans règles formelles et sans répression des infractions. Mais on doit exiger que la règle soit claire, lisible et sans arbitraire. Dans la mesure où c'est souvent par la signalisation que cette règle est manifestée, celle-ci doit être aussi intelligible et évidente que possible. Il y a manifestement des progrès à faire pour la rendre plus crédible, mieux acceptée et plus sûrement contrôlée car il est absolument nécessaire que la signalisation soit prise au sérieux dans son intégralité. ■

Pierre de Larminat



Compteurs en folie

Lors du Conseil informel des ministres européens des Transports, le 25 octobre dernier à Vérone, Gilles de Robien a observé que « la vitesse devient de plus en plus ringarde. Comment dans ce contexte est-il possible de continuer à afficher sur les compteurs de certains véhicules des vitesses pouvant atteindre jusqu'à 250km/h ? ».

L'indignation de Gilles de Robien sur ce point précis tombera d'elle-même avec l'émergence de la voiture citoyenne, prônée par la Ligue, et surtout avec le bridage des moteurs. Cette mesure, à laquelle plus des deux tiers des Français sont favorables depuis déjà plusieurs années, est évidemment le seul moyen d'en finir vraiment avec le culte de la vitesse.

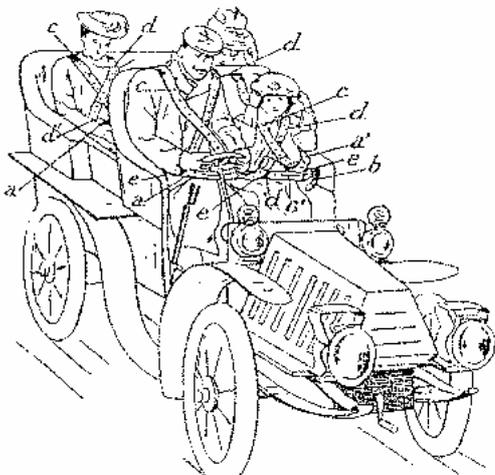
En attendant, l'évolution que suggère le Ministre aurait une valeur symbolique non négligeable, en dévalant de fait les vitesses extrêmes. Mieux même, les compteurs de vitesse pourraient devenir immédiatement, et pour pas cher, des aides au respect de la loi. Pourquoi d'abord ne pas y inscrire des zones rouges, comme sur les compteurs ? La signalétique de ces derniers vise à protéger les moteurs. La protection des êtres humains ne mérite-t-elle pas au moins autant d'efforts ?

De plus, les limites principales, 50, 90 et 130, qui couvrent la majorité des routes européennes, devraient figurer en clair sur les compteurs. Cela peut sembler élémentaire. Or en général seules figurent les dizaines paires (20, 40, 60...) ! Pour les compteurs numériques, il suffirait de changer la couleur ou la taille de l'affichage de certaines valeurs, pour attirer l'attention du conducteur sur le franchissement de ces paliers de vitesse. Le coût en serait quasi-nul.

Agir sur les compteurs de vitesse constituerait un premier engagement des constructeurs en faveur d'une autre conception de la voiture. Un véhicule dont le compteur attire l'attention du conducteur sur les principales limitations en vigueur dans la majorité des pays européens, et qui n'indique pas des vitesses maximales insensées, serait déjà un peu plus citoyen que les autres.

André Klarsfeld
Jean-Marie Vinches

Accrochons-nous à la vie !



« Bretelles protectrices pour voitures automobiles et autres » Brevet déposé le 11 mai 1903 par Gustave-Désiré LEBEAU

Une ceinture de sécurité : des atouts pour la vie !

Avec la ceinture, un choc n'est pratiquement jamais mortel au-dessous de 90 km/h.

Avec la ceinture, trois fois moins de blessures mortelles.

Avec la ceinture, en cas d'incendie, le risque de mort est divisé par 5

En évitant l'éjection, la ceinture réduit de 10 fois le risque de blessures mortelles.

Tout le monde peut et doit être attaché, il n'y a aucune contre-indication médicale absolue y compris pour les femmes enceintes.

Tous les occupants de la voiture doivent être ceinturés y compris en ville.

Effet de la vitesse

Une personne qui chute du 1^{er} étage arrive au sol à une vitesse de 30 km/h

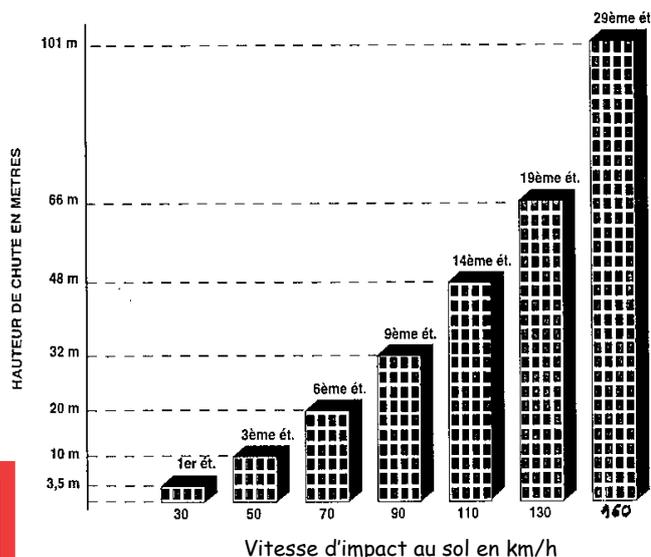
Une personne qui chute du 3^{ème} étage arrive au sol à une vitesse de 50 km/h

Une personne qui chute du 8^{ème} étage arrive au sol à une vitesse de 70 km/h

Une personne qui chute du 9^{ème} étage arrive au sol à une vitesse de 90 km/h

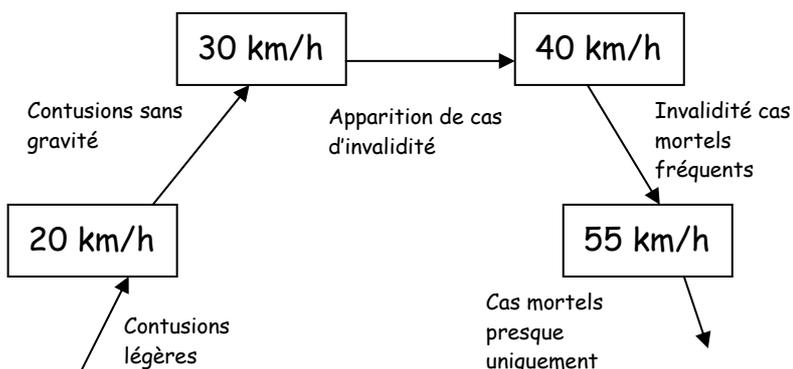
Une personne qui chute du 14^{ème} étage arrive au sol à une vitesse de 110 km/h

Une personne qui chute du 19^{ème} étage arrive au sol à une vitesse de 130 km/h



Laisseriez-vous jouer votre enfant au 3^{ème} étage sur un balcon sans rambarde ?

Collision voiture/piéton



L'hôpital de Garches (Hauts de Seine) a montré qu'un piéton pouvait être grièvement blessé lors d'un choc contre une voiture qui roule à une vitesse de 30 km/h et mortellement blessé à une vitesse supérieure à 40 km/h. Une enquête a recensé des automobilistes sans ceinture tués à partir de 20 km/h.

Autopsie d'un crash-test

Extrait de « La mort inutile » par Christian GERONDEAU (Ed Plon, Paris 1979)

Rien n'est plus terrifiant que le sort de l'automobiliste qui ne porte pas de ceinture de sécurité lors d'un accident.

Voici comment les choses se passent quand un automobiliste heurte à 80 km/h un obstacle fixe :

Après 0,026 seconde, les pare-chocs sont enfoncés ; la voiture est freinée à la hauteur du siège avant avec une force égale à trente fois le poids du véhicule. Les occupants - s'ils n'ont pas attaché leur ceinture de sécurité - continuent à se déplacer à 80 km/h dans l'habitacle.

Après 0,039 seconde, le conducteur est alors projeté en avant de 15 centimètres avec son siège.

Après 0,044 seconde, il brise le volant avec sa cage thoracique.

Après 0,050 seconde, la décélération est telle que

s'exerce sur la voiture et sur tous ses occupants une force de 80 g, c'est-à-dire de 80 fois leur poids respectifs.

Après 0,068 seconde, le chauffeur s'écrase avec une force de 9 tonnes sur le tableau de bord.

Après 0,092 seconde, sa tête heurte le pare-brise, en même temps que celle du passager avant droit, qui est alors éjecté, mortellement blessé au crâne.

Après 0,100 seconde, le conducteur retenu par le volant rebondit à l'intérieur de la voiture ; il est déjà mort.

Après 0,110 seconde, la voiture commence à reculer légèrement.

Après 0,113 seconde, le passager assis derrière le conducteur - s'il n'est pas retenu par une ceinture de sécurité - arrive à sa hauteur et lui donne un nouveau coup, en

même temps qu'il se blesse mortellement.

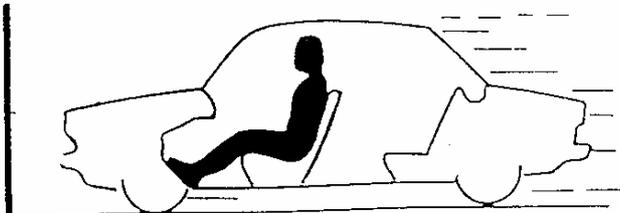
Après 0,150 seconde, le silence se fait ; les débris de verre et de ferraille retombent sur le sol. Un nuage de poussière enveloppe les lieux du choc.

En moins de deux dixièmes de seconde, tout est fini.

La brutalité du phénomène, que seules des caméras ultra-rapides permettent d'appréhender réellement, est inouïe. Il faut dire que l'énergie dégagée est fabuleuse. A 80 km/h, elle permettrait de projeter le véhicule - qui pèse près d'une tonne en moyenne - à près de 30 mètres de haut : plus de 7 étages !

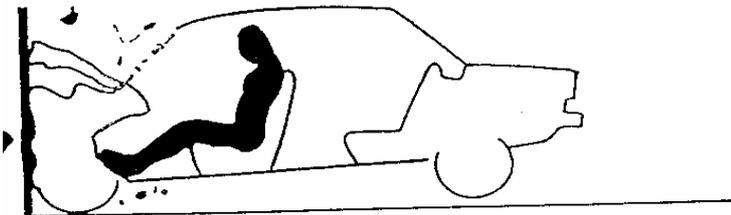
Il n'est guère étonnant que dans de telles conditions de pauvres corps humains n'aient guère de chance de survie, si les précautions voulues ne sont pas prises.

Avant l'accident



La voiture et l'occupant vont à la même vitesse, par exemple 80 km/h.

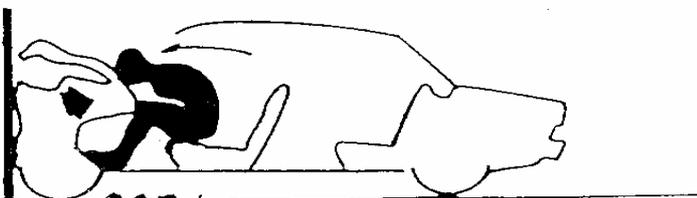
Première collision



Le véhicule heurte l'obstacle. Il est stoppé brusquement.

L'occupant n'est pas stoppé, il continue sa course à 80 km/h.

Deuxième collision



L'occupant projeté à 80 km/h va heurter ce qui se trouve en face de lui (tableau de bord, volant, carrosserie)

Comment la ceinture nous protège

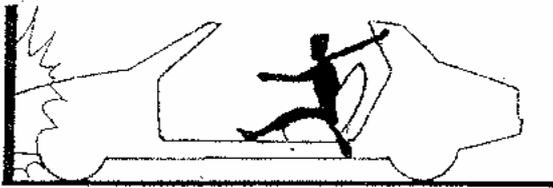
Les chocs ne se produisent pas en général avec une telle violence. Dans la plupart des cas, l'automobiliste a eu le temps de freiner avant l'impact. De plus si le véhicule rencontre un obstacle qui ne soit pas rigide, la collision sera amortie. C'est ainsi que percuter à

100 km/h une voiture à l'arrêt équivaut à heurter un mur à 50 km/h. C'est ce qu'on appelle la « variation de vitesse » du choc. Ainsi les experts de l'association Peugeot-Renault n'ont pratiquement pas trouvé de choc avec une variation de vitesse supérieure à 65

km/h, dans la plupart des cas cette variation de vitesse est inférieure à 50 km/h. Or c'est précisément dans cette gamme de vitesses de choc que la ceinture de sécurité est efficace.

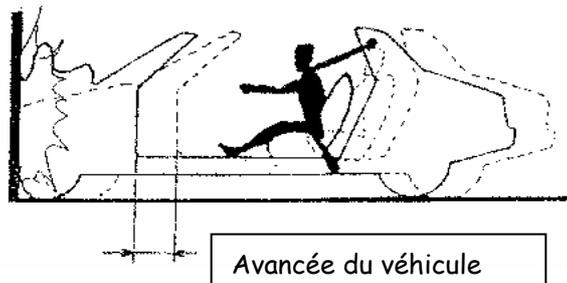
Hypothèses théoriques

Voiture rigide - Ceinture rigide



La voiture est indéformable. La ceinture ne s'allonge pas. En cas de choc à 50 km/h contre un mur, si le véhicule se déforme très peu (à l'exemple d'un char d'assaut), la distance d'immobilisation des occupants est pratiquement nulle et ils subissent une décélération mortelle.

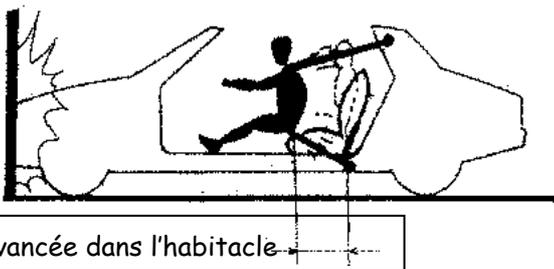
Voiture déformable - Ceinture rigide



La ceinture ne s'allonge pas. L'avant de la voiture s'écrase sous l'effet de la première collision. Cette avancée du véhicule correspond à un freinage qui absorbe une partie de ce premier choc.

Le passager subit une décélération moins forte que la précédente qui dépend de l'enfoncement de la carrosserie.

Voiture rigide - Ceinture extensible



La voiture est indéformable. La ceinture est extensible. La carrosserie ne déforme que très peu dans la première collision. La ceinture qui est extensible, sous l'effort dû à la deuxième collision va s'allonger et permettre au passager d'avancer dans l'habitacle. Cette extensibilité correspond à un freinage qui absorbe une partie du second choc.

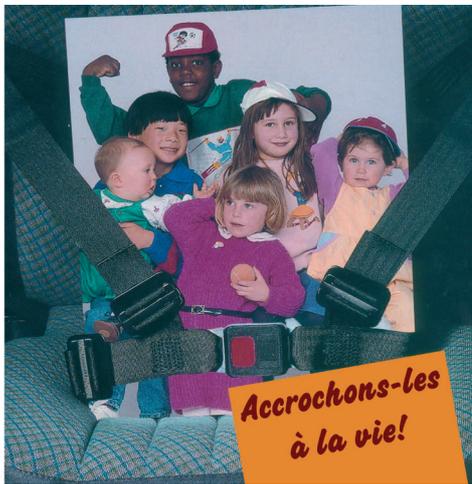
La réalité

Voiture déformable - Ceinture extensible



La carrosserie s'enfonce, c'est sur cette distance que se répartit la violence du premier choc. Le choc que subit le passager, le second choc, se répartit sur la distance d'extensibilité de la ceinture.

Pour s'arrêter le passager bénéficie de l'avancée du véhicule et de son avancée dans l'habitacle.

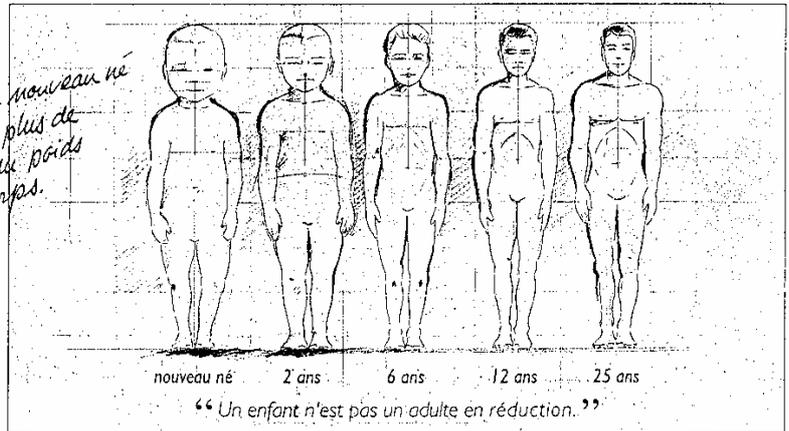


Accrochons-les à la vie !

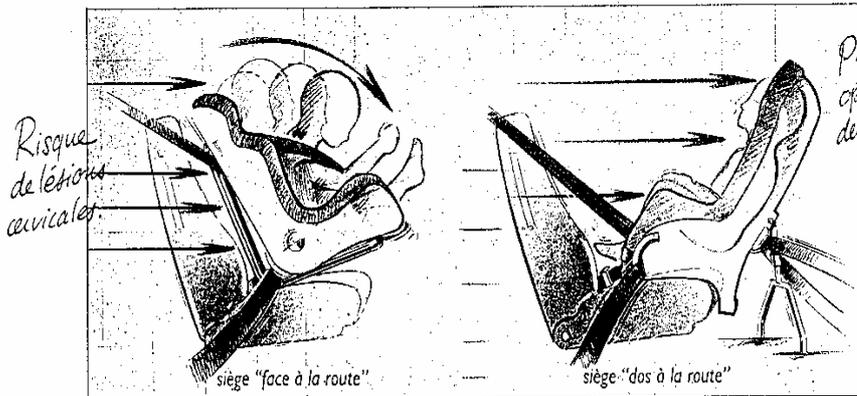
L'enfant n'est pas un adulte en miniature

La morphologie d'un enfant est bien différente de celle d'un adulte. Jusqu'à 2 ans un enfant présente une vulnérabilité accrue du cou.

La tête du nouveau né représente plus de la moitié du poids de son corps.

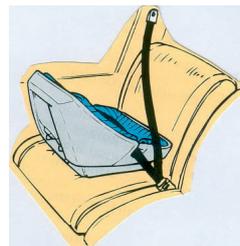
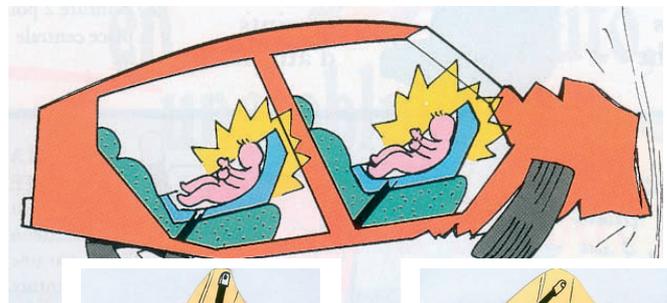


Le siège « dos à la route »

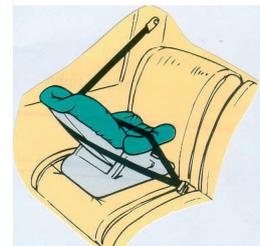


La même pression exercée simultanément par le siège « dos à la route » sur la tête et le corps évite la désarticulation observée en position « face à la route ». Les enfants devraient être transportés le plus longtemps possible dans des dispositifs de retenue (DRE) type « dos à la route ».

Aujourd'hui c'est le plus sûr moyen pour transporter les bébés et le seul à conseiller. A l'avant comme à l'arrière, dans cette position semi-inclinée, le siège « dos à la route » est le seul dispositif qui permet que la colonne vertébrale du bébé soit toujours bien maintenue en cas de choc.



Ceinture adulte 2 et 3 points



Ceinture adulte 3 points

Catégorie 2^{ème} âge, jusqu'à 3-4 ans, de 9 à 18 kg

Siège « face à la route »

Siège baquet



Le siège baquet doit être doté d'une sangle d'«entre jambes» prévenant le glissement de l'enfant sous le harnais (sous-marinage).



Siège avec tablette de protection



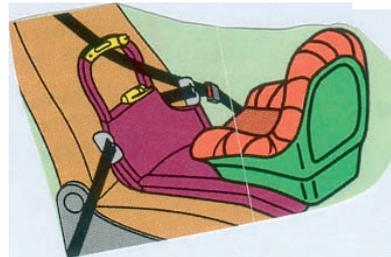
L'utilisation d'une « table bouclier » qui s'installe aisément, y compris à la place centrale arrière, protège bien les enfants tout en laissant la possibilité de jouer plus facilement que dans un siège classique.



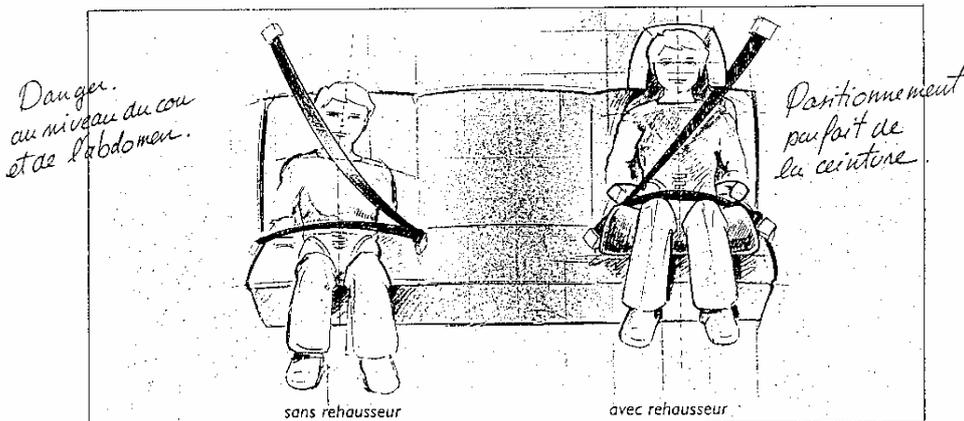
Siège « dos à la route »

Il existe sur le marché (1) des sièges « dos à la route » pour les enfants de catégorie 2^{ème} âge.

(1) marché très confidentiel



Catégorie 3^{ème} âge, de 4 ans jusqu'à 10 ans, de 15 à 36 kg



Le bassin n'étant pas totalement formé, le risque majeur reste le « sous marinage » : la ceinture mal positionnée peut provoquer des lésions de l'abdomen et, plus grave encore, de la colonne vertébrale.

Le rehausseur :

- avec des accoudoirs qui permettent un passage à plat de la ceinture de bassin et qui la maintiennent au niveau de l'aîne ;
- avec un dossier appui-tête, réglable en hauteur, qui assure le positionnement de la ceinture diagonale et évite le basculement de la tête vers l'arrière, à l'origine de graves lésions cervicales.



Le bouclier :

- s'installe facilement aux places arrière y compris à la place centrale ;
- protège bien les enfants tout en leur laissant la possibilité de jouer plus facilement que dans un siège classique.



Une mémoire pour la vie

La fédération nationale de la Ligue a décidé de lancer une action de portée nationale intitulée « Une mémoire pour la vie » qui a pour objet de vulgariser les enregistreurs de contexte accidentologique, et pour cela nécessite la participation active de toutes les associations départementales.

Dans le domaine de la circulation routière, la justice rend des décisions qui ont été prises en s'appuyant sur des témoignages qui tout en étant de bonne foi sont décalés avec la vérité. De plus, elle se fonde surtout sur des analyses techniques insuffisantes faute de moyens et de données précises. L'incertitude juridique et la possibilité de pertes d'indemnités en sont la conséquence. La qualité de l'étude des accidents de la circulation est en fait d'une extrême importance à la fois du point de vue pénal et du point de vue civil.

Le développement de l'électronique et de l'informatique permet d'envisager l'usage d'enregistreurs de contexte accidentologique (à bien distinguer des « mouchards » qui enregistrent les données sur la totalité du parcours). Ils apportent une meilleure connaissance des causes et du déroulement de l'accident ou de l'incident, ainsi que du comportement des automobilistes au moment de cet événement. Par exemple, l'enregistrement à la fois de la vitesse et des mouvements du véhicule ainsi que l'usage des freins, des clignotants, des phares, etc., immédiatement avant, pendant et après l'accident ou l'incident permet d'établir les causes de cet événement de façon objective. Par ce moyen, non seulement on améliore la qualité des enquêtes, mais les données recueillies alimentent utilement une démarche de prévention. Les solutions proposées pour éviter que l'événement ne se reproduise sont beaucoup plus efficaces puisque construites sur des éléments factuels et non plus sur des interprétations et des jugements de valeur.

De plus il a été observé que le fait d'utiliser des enregistreurs de contexte accidentologique sur des flottes de véhicules avait un effet positif sur le comportement des conducteurs. Toutes les expériences qui ont déjà été menées montrent une réduction de 20 à 30% des accidents !

Promotion de ce concept

Aujourd'hui, tous les spécialistes reconnaissent l'intérêt de ce dispositif tant en terme de sécurité curative que préventive. Le Conseil National de Sécurité Routière en recommande l'usage et préconise de soutenir les actions lancées par les associations sur ce sujet. La Ligue propose des opérations pilotes permettant de vulgariser ce concept auprès des automobilistes et de contribuer à l'appréhension et à la solution des problèmes que pose l'utilisation de ces enregistreurs.

Opérations pilotes

La Ligue, au travers de ses associations départementales, propose d'équiper des véhicules personnels appartenant à des militants d'enregistreurs de contexte accidentologique « UDS » de chez Siemens. Ces militants auront pour mission d'informer toute la presse locale de l'intérêt de ces matériels à partir d'expérimentations concrètes. C'est ainsi qu'en présence de journalistes, ils pourront avec l'assistance technique de Siemens :

- analyser et comparer les profils de différents conducteurs réalisés à partir des événements les plus remarquables mémorisés au cours de déplacements courants,
- enregistrer et analyser sur circuit des situations créées pour la circonstance (par exemple une manœuvre d'évitement, un freinage d'urgence,...),
- faire part de l'expérience qu'ils vivront afin de contribuer à préciser les conditions d'acceptabilité par le grand public et de mise en œuvre par tous les acteurs concernés.

Les journalistes qui auront vécu ces expériences seront plus à même de témoigner ensuite auprès du public. ■

« A vélo dans Paris »

« Voir et être vu » l'un des thèmes majeurs des campagnes récentes de sécurité routière concerne tous les usagers de la route. André Klarsfeld membre du bureau de l'association départementale de Paris, a attiré l'attention de la Mairie sur la proportion très élevée de cyclistes parisiens qui roulent la nuit sans aucun éclairage.

« L'usage du vélo à Paris, pour l'instant marginal puisqu'il représente moins de 2% des déplacements, est appelé à se développer. C'est pourquoi il semble important d'agir sans attendre.

Chacun peut en effet constater le danger que créent les cyclistes dépourvus d'éclairage, la nuit, non seulement pour eux-mêmes face aux véhicules motorisés, mais aussi pour les piétons. Le vélo est un véhicule silencieux et de petite taille, donc difficile à repérer de nuit, notamment pour les piétons les plus âgés qui sont aussi les plus fragiles.

Au niveau municipal, nous avons noté que le développement du vélo et la sécurité des piétons constituent des axes prioritaires. Faire respecter la loi et lutter contre les incivilités sont aussi des enjeux majeurs.

Plusieurs types d'actions nous paraissent possibles :

- dans l'immédiat, demander à vos agents d'intervenir en cas d'infraction de ce type, d'abord pour sensibiliser les cyclistes, puis pour les verbaliser ;
- contacter les associations concernées pour réfléchir à une Charte qui aborderait tous les problèmes liés au respect du Code de la route par les cyclistes (en élargissant éventuellement la réflexion aux piétons) ;
- envisager des actions de prévention dans les établissements scolaires (...), ou à leurs abords. »

Jean-Marie Leverrier

LA SECURITE ROUTIERE EN ESPAGNE

Jordi, Santiago, Pablo, José et tant d'autres victimes innocentes dont les vies ont été arrachées par un accident de la route et qui sont devenus la raison d'exister de l'Association Stop accidentés, fondée le 15 septembre 2000. Une association d'aide et de conseils aux victimes de la route dont la présidente, Ana Maria Campo, est l'un des rouages essentiels. Elle qui, depuis le 24 janvier 1998, jour de la mort de son fils, jeune père de deux enfants, tué dans une rue de Barcelone par un conducteur ivre, fait campagne pour modifier le Code Pénal.

« Nous sommes nés de la révolte, nous ne nous résignons pas, nous n'acceptons pas ce que la société accepte passivement. Parce que ce n'est pas une fatalité, parce que l'on peut l'éviter, nous revendiquons notre droit à la vie pour que plus jamais personne ne souffre la présence de l'absence.

Nos objectifs sont très simples : nous agissons, pour aider, soutenir et défendre les victimes et les familles qui ont perdu un proche, nous travaillons pour exiger la mise en place des réformes nécessaires et dénoncer les irrégularités tant administratives que judiciaires. Nous privilégions la prévention, ce qui nous amène à agir auprès du Gouvernement pour obtenir des changements de loi, et aider à créer une culture de sécurité routière. Nous voulons faire entendre la voix des victimes, sortir du silence médiatique et de l'indifférence pour créer une pression sociale et changer le comportement des citoyens.

Notre lutte s'avère difficile. Nous sommes seuls, nous avons peu de moyens et la Direction Générale du Trafic précédente, qui en Espagne dépend du Ministère de l'Intérieur, nous recevait avec fort peu d'enthousiasme, en nous recommandant d'orienter notre lutte vers l'éducation. Cela nous semblait largement insuffisant car nous avons toujours pensé qu'il fallait lutter sur tous les fronts et orienter nos revendications tant vers les représentants du monde politique que ceux du monde judiciaire et administratif. Nous étions partis «*prêcher dans le désert* ! » comme nous disait l'ancien Directeur Général du Trafic.

Deux mois après notre création, le gouvernement précédent avait proposé une modification de la loi pour la circulation routière ; cela nous avait permis de présenter nos amendements et d'avoir la satisfaction de les voir votés à l'unanimité. Certes, cette loi n'est pas parfaite, loin de là, et le gouvernement actuel est en train de la changer puisqu'il vient de décider, enfin, d'adopter le permis à points.

Petit à petit nous réussissons à nous faire connaître et reconnaître : nous venons entre autres d'obtenir la suppression du terme «*voies rapides* ». Lors des dernières élections nous avons rédigé et diffusé un texte : «*mesures urgentes et nécessaires pour lutter contre l'insécurité routière* ». Pour la première fois les partis politiques ont mis le problème de la sécurité routière dans leur programme électoral. Un événement !

L'actuel gouvernement vient de créer l'Observatoire national de sécurité routière à la chambre des députés, avec comme directeur général du trafic, Pere Navarro. Cela nous redonne enfin l'espoir. Nous avons pu organiser, en juin 2004, à Madrid, le Premier Colloque contre la violence routière et réunir ainsi les victimes et l'ensemble des acteurs impliqués. Nous avons délibérément repris le terme de Violence routière car depuis notre création, nous avons d'étroits contacts avec Chantal Perrichon, présidente de la Ligue : ainsi, nous avons en 2003 participé à la journée «*24 heures pour sauver 24 vies*».

Nous avons suivi de très près l'évolution de la politique de sécurité routière en France, et nous avons eu la chance de pouvoir inviter à Madrid M. Remy Heitz ainsi que Chantal Perrichon pour ce colloque : nous avons eu un tel succès que nous voilà en train de préparer le suivant sur la Justice ! Notre chemin est plein d'embûches mais nous le parcourons avec beaucoup d'acharnement : en Espagne la priorité est donnée à la lutte contre le terrorisme. Les médias et la société espagnole en général ont tendance à nous oublier.



De gauche à droite : Ana-Maria CAMPO, Remi HEITZ et Chantal PERRICHON

Une enquête récente a montré que plus de la moitié des Espagnols ignorent le nombre de morts sur nos routes. Actuellement nous avons, pour la première fois depuis 1994, une réduction importante du nombre de morts sur la route. En 2003, 5 056 morts et 126 729 blessés. En 2004, 500 personnes ont sauvé leurs vies, sans le savoir... Bien que les résultats soient encourageants, nous ne pouvons nous en contenter. Nous avons obtenu récemment que le Gouvernement et son Premier Ministre déclarent, à l'instar de la France, que la sécurité routière était une priorité. Pour la première fois également, le Roi d'Espagne a souscrit à notre demande et mentionné la gravité des accidents de la circulation dans son allocution de Noël. Nous reprenons espoir, la France est proche, l'Europe commence à se montrer vigilante, l'OMS considère enfin que la violence routière est une catastrophe mondiale. Nous sommes convaincus que le légitime combat des associations des victimes de la route deviendra un jour inutile ; c'est notre vœu le plus cher. Nous avons trop payé « le prix du progrès » ! Seul le comportement solidaire de l'ensemble des citoyens, dans la circulation, peut nous donner un peu de ce bonheur que nous avons perdu. Nous profitons de cette occasion pour remercier tous ceux qui contribuent à ce que la violence routière soit devenue une référence en Europe, vos conseils et votre expérience nous sont très utiles, et espérons qu'ensemble nous en finirons avec la délinquance routière, pour sauver la vie de tous ceux qui aujourd'hui ne savent pas qu'ils ont la chance de vivre grâce à notre combat. » ■

**Jeanne Picard - Vice présidente de Stop accidentes.
La Corogne Espagne**

Quelques chiffres (2003)

Nombre d'habitants : 41 millions
Superficie : 504 782 km²
Nombre de km d'autoroute : 8 257
Nombre de morts : 5 056
Nombre de blessés : 126 729

Source : Commission européenne

Jacques Robin a résumé pour les lecteurs de Pondération deux articles parus dans *Que choisir* n° 422, concernant les éthylotests et les crash-tests.

Ethylotest

Un article signé par Arnaud de Blauwe et Nadège Mazery met en lumière le flou qui existe actuellement dans les résultats des mesures d'alcoolémie réalisées par les divers éthylotests existant actuellement.

Deux points ont été mis en évidence : d'une part le manque de fiabilité de nombreux éthylotests, et d'autre part l'influence de certains facteurs : corpulence, sexe, accompagnement par un repas, ... Rappelons d'abord que les éthylotests ne permettent que de détecter une probabilité d'alcoolémie positive alors que l'éthylomètre permet aux forces de l'ordre de mesurer de façon légale le taux d'alcoolémie lorsque l'éthylotest a détecté la probabilité d'alcoolémie positive. L'étude de *Que choisir* a jugé assez fiables six alcootests, trois alcootests chimiques (dans l'ordre décroissant : contralco EGP 0,25 ; Redline Testalco et Turdus Freedrive) et trois alcootests électroniques (Pelimex CA 2000 PX Pro, Alcopass CA 2000 et Alcosafe KX 188). Six autres alcootests électroniques ont été jugés insuffisamment fiables, et quinze alcootests électroniques ont été « éliminés » compte tenu de leur manque total de fiabilité*. Le deuxième point traité concerne la disparité des mesures entre les différentes personnes pour la même ingestion d'alcool. Cette disparité est liée essentiellement au poids du conducteur, au sexe et au fait que l'alcool est consommé ou non au cours d'un repas.

* rappellez que la commercialisation de 16 éthylotests non fiables a été suspendue en novembre dernier.

Le professeur Got, interrogé par *Que choisir*, indique que « le maximum de deux verres prôné par les slogans n'est qu'une valeur moyenne, une valeur de sécurité ». En conclusion, ne nous acharnons pas pour savoir si, en cas de contrôle, nous serons en infraction, mais considérons d'abord que dès le premier verre le risque d'accident est augmenté. C'est aussi la conclusion de *Que choisir* : « avant de conduire, on ne peut que recommander l'abstinence ». ■

Crash-test

Dans un article de Michel Ebran et Lars Ly, figurent les résultats d'une nouvelle série de crash-tests qui fait ressortir cinq modèles atteignant cinq étoiles : la C5 et la C4 Citroën, la Ford Focus, l'Audi A6 et la VW Touareg. Les meilleures performances de sécurité sont obtenues avec la C4 et la C5 Citroën. Rappelons que des tests antérieurs avaient également estampillé de cinq étoiles un grand nombre de voitures Renault. En détail, nous apprenons que dans la C4 Citroën : le conducteur est mieux protégé par l'airbag du fait d'une particularité du volant ; les cinq places sont pourvues d'une ceinture trois points avec témoin lumineux et sonore de non-bouclage ; une panoplie d'airbag (rideaux, thorax) protège les occupants y compris les enfants. La C4 possède en plus un capot et un pare-choc étudiés pour une meilleure protection des piétons en cas de choc. L'article de *Que Choisir* conclut que de façon générale les technologies de sécurité (ABS), aide au freinage d'urgence (AFU), correcteur de trajectoire (ESP), etc. risquent de mettre les conducteurs trop en confiance et de les dédouaner de leurs responsabilités. ■

Vie des associations départementales

Côte d'Or

Catherine Valot

Bien que n'intervenant que « dans le 21 », notre année fut vécue sur le signe du 14.

En effet, les hasards du calendrier nous ont fait intervenir au cours de cette année 2004 dans 14 collèges et lycées, 14 communes, associations et entreprises, ainsi que dans 14 écoles primaires. Ces 28 interventions avec notre voiture-tonneau ont permis à 4100 personnes de réaliser à quel point l'utilisation de la ceinture de sécurité est indispensable en voiture et doit être un même réflexe que celui de fermer sa portière.

Quant à nos 14 interventions dans les écoles primaires, elles nous ont permis de parler avec environ 700 élèves de CM1 et CM2 des dangers se présentant sur le chemin de l'école, mais aussi de la bonne utilisation du vélo.

Bien qu'ayant organisé en moyenne une action par semaine, nous souhaitons étendre nos activités, notre petite équipe de bénévoles cherche à s'étoffer et lance un appel à toutes les bonnes volontés. ■



Gard

Catherine Piermay

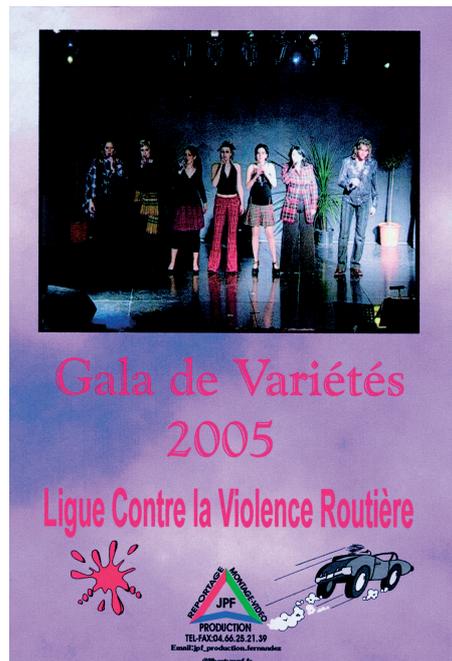
Le samedi 29 janvier dernier à eu lieu notre 4^{ème} gala de Variétés à Saint-Christole-les-Alès. La qualité des artistes et du public présent a rendu la soirée magnifique et riche en émotions, comme chaque année. A noter, la présence d'Odile Arnaud présidente de la Ligue Hérault et de son mari, du docteur Bacquart, médecin rééducateur à Montpellier, de M. Roux, conseiller général du Gard, de M. Archer, maire de Saint Privat des Vieux et de son adjointe Mme Nicot.

Les artistes, chanteurs et danseurs, ont encore un fois ravi par leur professionnalisme. Le spectacle fut une réussite totale et les lots de tombola offerts par M. Corvi, directeur de l'hypermarché, étaient prestigieux.

La première partie était composée de textes et de voix, tandis que la seconde se voulait plus légère, colorée, ponctués d'humour et de chaleur. Alexis Confortorio, chanteur professionnel et homme de cœur, charmant et charmeur, venu du Tarn pour nous, a su conquérir l'assemblée par son talent immense et sa simplicité attachante. Très touché par notre combat, il a souhaité s'y associer et s'exprimer sur le sujet, en interprétant la chanson « c'est pas facile », qui a laissé le public muet d'émotion.

Cette année, outre les encouragements de Gilles de Robien, ministre des transports, j'ai eu l'honneur de recevoir le soutien moral de Patrick Poivre d'Arvor, de Jean-Jacques Goldman et Michèle Laroque. Lettres affichées sur un panneau le soir, afin que chacun puisse en prendre connaissance.

En accord avec tous les protagonistes de cette soirée inoubliable, nous avons décidé de verser une partie de la recette à la Ligue et l'autre pour financer une partie de l'achat d'un fauteuil roulant. ■



Hérault

Odile Arnaud

Depuis des années de nombreux étudiants viennent à la Ligue pour faire des stages ou des mémoires sur le thème de la sécurité routière.

Durant l'année écoulée, nous avons reçu en stage :

Sylvianne A, étudiante au diplôme inter-universitaire de victimologie, déjà titulaire d'une maîtrise de psychologie clinique et Audrey P, en maîtrise administration économique et sociale à l'Université Paul Valéry à Montpellier, qui a déjà fait un mémoire d'une soixantaine de pages sur « les défaillances du système juridique en matière d'accidents de la route ».

D'autre part, des étudiants ont fait où font un mémoire sur les thèmes suivants :

Les jeunes et la drogue (Emmanuel B et Bérénice P) ; la représentation du risque chez les motards (Jessy L et Aurélie T) ; l'évaluation des actions de sensibilisation au collège de Marsillargues près de Lunel, (Claire S, Elodie R et Delphine G) ; l'évaluation des interventions auprès des forces de l'ordre sur l'accueil des victimes et des familles de victimes d'accidents de la route (Mélanie P et Célia M).

Enfin une étudiante, au collège de la Croix d'Argent, travaille auprès d'élèves en grande difficulté sur le thème « Comment les sensibiliser au thème de la sécurité sur la route ? ».

Pendant toute l'année de nombreuses interventions sont organisées avec des actifs de la Ligue et d'autres IDSR ■

Orne

Michèle Lusseau

Les modalités de l'action « Voir et être vue » nous sont bien connues dans l'Orne où depuis plusieurs années nous nous mobilisons dans le courant du 1^{er} trimestre de l'année scolaire sur une période allant de 5 à 4 semaines entre 2 500 et 1 800 enfants. Notre action va de la maternelle aux collégiens de 6^{ème} et 5^{ème}.

Nous avons comme soutien logistique des cassettes, des exposées sur la vision diurne et nocturne, un tunnel de sensibilisation, un dépliant et une distribution de 50 cm par enfant d'E.R.R. Nous sommes partout bien accueillis et fréquemment redemandés.

Aussi quand le responsable « sécurité routière du rectorat » nous a proposé de faire une demande pour un agrément permanent auprès de l'Éducation Nationale, nous l'avons faite, confiants en notre connaissance du sujet.

Nous sommes deux à animer ces séances, tous les deux IDS.R. L'un, Julien Picquet, est membre cofondateur de la Ligue de l'Orne et j'ai été pour ma part médecin scolaire pendant vingt ans. Toutes ces précisions pour mieux faire comprendre notre étonnement (et encore le mot est faible) quand nous avons appris que notre demande était rejetée en invoquant comme raisons :

- absence d'expérience dans le champ éducatif.
- non-qualification des intervenants.
- absence de complémentarité avec l'enseignement public.

Mieux vaut en rire ! ■

Pyrénées-Atlantiques

Laurent Berthier

Sylvia Lagauzère et Caroline Segura, toutes deux préparant un BTS de Communication, étaient à la recherche d'un sujet de stage. Elles se montrèrent toutes les deux intéressées par le thème de sécurité routière que je leur proposais, d'autant plus que l'une d'elles a connu, dans sa famille, un drame de la route. Je leur ai prêté des numéros de Pondération, des affiches, des tracts, coupures de presse et leur ai communiqué l'adresse du site Lcvr national. Elles ont de leur côté contacté les pompiers, la police, la gendarmerie et quelques radios locales. Un message radio a, d'ailleurs, déjà été diffusé deux fois dans une journée par NRJ, et devrait être rediffusé régulièrement durant tout le premier semestre 2005. Pendant leur mois de stage, elles ont réalisé un triptyque, deux autocollants et une affiche A2. ■

Haut-Rhin

Geneviève Fuchs

Lors de la rentrée scolaire 2004, la Ligue Haut-Rhin a décidé une action en direction des écoles, « Voir-être vue » : 24 h/24, 365 jours par an.

La distribution d'auto-réfléchissants aux enfants par d'autres associations s'étant avérée peu positive (les enfants trouvent cela pas joli, « c'est pas la mode » entend-on), aussi avons-nous eu l'idée de promouvoir un jeu-concours pour les classes primaires où les élèves dessineraient eux-mêmes leur logo.

Cette année ce sont seulement les écoles primaires de Colmar qui ont participé avec un certain retentissement.

Les dessins exposés ont été appréciés par une psychologue, et aussi bien les journaux que les radios, la préfecture, la police, l'adjoint au maire et le conseil municipal des jeunes se sont déplacés pour le jury.

C'est la commission Sécurité Routière du conseil municipal des jeunes qui a déposé l'urne le 23 février et les prix ont été remis le 5 mars en grande pompe à la mairie.

Un prix spécial sera donné à une classe de Clis qui s'est particulièrement distinguée.

Les jeunes nous ont demandé un tee-shirt avec logo auto-réfléchissant, pour l'été, ce que nous préparons avec des aides financières diverses.

Un concours semblable a été décidé dans les collèges en automne 2005 avec une extension possible au département. ■



Rhône

Jean-Pierre Contet

Dans le cadre de la foire de la Sainte-Catherine qui s'est tenue à Saint-Génis-Laval le 20 novembre dernier, et en association avec le pôle Sécurité Routière de la Préfecture du Rhône et la Ligue du Jura, la Ligue du Rhône organisait une journée d'information principalement axée sur les systèmes de retenus pour enfants, les méfaits de l'alcool au volant, (Simalc, lunette alcoolémie) et l'importance de la ceinture de sécurité, avec la voiture tonneau.

Trois membres de la Ligue du Rhône : Irène et Jean-Pierre Contet, Christian Renaud ainsi que deux membres de la Ligue du Jura, Michel Guillemain et Michel Pourchet étaient présents, de même que deux I.D.S.R, Lyse Dervaux et Gérard Benoit à la demande de la Préfecture.



Concernant les systèmes de retenues pour enfants, parents et grands-parents nous posaient des questions au sujet des systèmes existants dans le commerce certains d'entre eux ne connaissant pas leur utilisation. Dans le prolongement de la journée organisée par l'INRETS sur le thème de l'accidentologie des enfants (voir extrait de l'intervention de Michèle Gonon repris ci-dessous), nous avons pu insister sur le rôle primordial et la manière d'utiliser ces systèmes, quelques données concernant les différentes lésions chez les enfants mal ceinturés étaient révélatrices, faisant prendre conscience que les enfants ne sont pas des adultes en miniature. La voiture-tonneau qui attire toujours beaucoup de personnes a suscité sur l'ensemble des visiteurs une certaine prise de conscience quant à l'utilité du port de la ceinture même pour de courts trajets. Il semblerait que certaines campagnes portent leurs fruits ! ■

Extraits de l'intervention de Michèle Gonon, présidente de l'association départementale du Rhône lors de la journée sur l'accidentologie des enfants, organisée par l'Inrets le 13 octobre dernier..

« La sécurité routière est un problème de santé publique grave. Nous cherchons à répandre une culture de sécurité routière qui ferait changer durablement les comportements. Nous voulons être des intervenants documentés et efficaces, pour cela une information plus complète nous paraissait indispensable. Nous sommes les intermédiaires entre les adultes et les petits. Des parents sensibilisés et bien informés se comportent mieux dans l'accompagnement des enfants à pied ou en véhicule, créons des automatismes pour tous, nous ne pouvons pas changer le passé mais nous pouvons améliorer l'avenir. La façon dont les messages de sécurité routière ont été transmis par les médias a souvent créé un doute ou une ambiguïté dans l'esprit des citoyens. A chaque nouvelle loi, nous entendons des commentaires soit incomplets, soit inexacts, nous devons immédiatement rectifier et expliquer les termes de cette loi. Pour exemple, lorsque l'article R415-11 du code de la route concernant les piétons a été promulgué, les médias ont fait un raccourci en parlant du droit total du piéton sur la chaussée. Cette information a débouché sur un comportement anarchique de beaucoup d'usagers, mettant ainsi leur vie en danger. Les termes exacts sont « tout conducteur est tenu de céder le passage aux piétons régulièrement engagés dans la traversée d'une chaussée ». Régulièrement, c'est-à-dire qui respectent la réglementation. En autres, en traversant quand le pictogramme est au vert pour les piétons, en empruntant le passage matérialisé si celui-ci se trouve à moins de 50 m. (...) Les conséquences d'un accident pour l'individu, pour son entourage plus encore quand il s'agit d'un enfant sont peu connues, elles se résument pour beaucoup à

l'immédiat et à la seule souffrance physique. Nous savons que ce n'est que de début d'une nouvelle vie, qu'il y a un avant et un après l'accident. Même la vie d'un « blessé léger » est transformée. Il est plus important d'apprendre à ne jamais se mettre en situation d'urgence que d'apprendre à s'en sortir. La réalité des coûts - directs et indirects, immédiats et éloignés - sont peu connus et toujours sous-évalués par la société et par les familles. Chiffré des années après, l'accident se révèle générateur d'un nombre important de frais divers non supposés au cours des premières semaines ou de la première année. La prise en compte des conséquences de la délinquance routière ne doit être ni négligée, ni banalisée, ni se réduire à une simple affaire financière. L'application de peines dérisoires par la justice ajoute à la négation du droit des victimes. La délinquance routière n'est pas perçue par les Français comme les autres délits parce qu'elle n'est pas traitée de la même façon. L'application sévère des lois - bien faites - serait une prévention. (...) Pour conclure, je vous demande de penser aux enfants. Tous les enfants. Les enfants tués, blessés légers ou graves, tous les enfants dont un parent a été blessé ou tué, tous les enfants d'un parent responsable d'accident corporel condamné ou pas. Il y a toujours un enfant qui paie. » ■



Val d'Oise

Jacques Yvroud

La Ligue contre la violence routière du Val d'Oise a participé le 20 octobre 2004 au 1^{er} Challenge Inter-étudiants organisé par la Communauté d'agglomération de Cergy Pontoise. Grâce à la présence de cinq bénévoles de la Ligue sur place toute la journée et à la mise à disposition d'un stand et d'une voiture-tonneau, près de 250 étudiants ont pu apprécier l'utilité du port de la ceinture de sécurité.

Une brochure réalisée par la Ligue du Val d'Oise sur le même thème a été remise à chacun d'entre eux et un quiz en cinq questions, a permis de noter les étudiants sur leur culture sécurité routière. Les meilleurs d'entre eux ont pu ainsi engranger de précieux points pour la remise du trophée de ce 1^{er} Challenge inter-étudiants en présence du délégué interministériel à la Sécurité Routière, M. Rémy Heitz. La LCVR 95 est d'ores et déjà dans les starting-blocks pour l'édition 2005 du Challenge prévue pour le 19 octobre prochain.

Par ailleurs, la Préfecture du Val d'Oise a accordé fin décembre 2004, une aide financière à notre association pour l'achat et le montage d'un enregistreur de contexte permettant d'analyser le comportement de conduite en continu. Le véhicule choisi par la LCVR 95 portera un autocollant informant les automobilistes de cette expérimentation et de l'origine de son financement. Une communication par la presse, conjointement avec la Préfecture du Val d'Oise, est prévue dans le courant de l'année ainsi que d'éventuels projets de partenariat avec des entreprises ou administrations du Département. ■

Jonathan

Jonathan avait 15 ans. En septembre 2003, il est assis à l'arrière du scooter d'un copain. Dans un virage, ils sont percutés par une voiture qui a quitté sa voie. Jonathan n'a pu être sauvé et son camarade est grièvement blessé. Quelques mois après, Florence, sa maman, est venue nous voir : elle voulait agir avec nous "pour que cela ne se reproduise plus". Nous avons parlé, en longues conversations téléphoniques au fil de plusieurs mois. Le temps a passé. Lors du procès de l'auteur de l'accident (jeune homme sous alcool lors des faits), Florence a voulu exprimer devant le Tribunal sa douleur, celle des siens, la difficulté de tous pour assumer, simplement. Un peu plus tard, dans une réunion, elle nous a dit "qu'elle ne pourrait en aucun cas reconstruire quoique ce soit dans la haine". Et en septembre, nous nous sommes retrouvés devant 60 élèves d'un lycée de Saint-Herblain. Ce jour-là, le cœur battant, Florence serre sur sa poitrine le portrait de Jonathan souriant aux mille bonheurs de son adolescence. Pour la première fois elle veut témoigner devant ces jeunes gens : les faits, la violence, les effets sur le petit monde familial, l'absence irrémédiable, les fêtes et les anniversaires maudits. Comment ? Pourquoi ? Quel espoir possible ? Leur dire aussi ce sentiment complexe vis-à-vis du conducteur, ce jeune homme qui lui a ravi son fils : "difficile de pardonner, mais quand il sortira de prison, je lui ai dit qu'il vienne me voir, je sais qu'il souffre beaucoup, je l'aiderai si je peux". Elle n'a rien préparé. Au début, une ou deux phrases tout au plus hésitant à cheminer au dessus des têtes immobiles. Elle refoule des grosses bouffées de sanglots. Mais elle tient. Sa voix s'éclaircit. Puis les mots filent, droits, poussés par une énergie venue d'on ne sait où. Les élèves et les professeurs sont silencieux. ■

Claude Chabot

« Dis Maman »

Extraits du texte écrit par Catherine Piermay et lu par elle en introduction du gala dédié à son fils Ghislain, à Karine, Marc, Michel, Blandine, et à toutes les victimes de la route fauchées par des monstres égoïstes et inconscients.

Dis maman, c'est quoi l'Amour ?

L'Amour c'est être tellement bien avec quelqu'un, que dès qu'on est séparés, on devient comme amputé. C'est le regarder sourire et se dire qu'il est le plus beau du monde, c'est le voir grandir, jour après jour, et penser qu'on n'a pas trop mal réussi. C'est une petite main blottie dans la nôtre que l'on voudrait retenir en sachant qu'un matin il faudra cacher ses larmes et la voir partir. L'Amour c'est Toi, c'est moi, c'est nous pour toujours.

Dis maman, c'est quoi la beauté ?

La beauté, c'est une main qui se tend, un mot qu'on attend, un regard échangé, elle est là ou on ne l'attend pas.

Dis maman, c'est quoi la mort ?

La mort ? La mort c'est le chagrin, la désillusion, la douleur, la rage. C'est un souffle coupé net, une vie fauchée, une chambre vide, des lettres sans réponse, des souvenirs qui s'installent et un manque qui grandit au fil du temps. Tu vois mon Ange, la mort n'épargne personne, elle est noire et machiavélique et souvent elle est injuste. Elle fait souffrir et pourtant quelquefois elle délivre, mais toujours, toujours elle sépare ceux qui s'aiment. ■

A notre ami Pierre

Pierre Llorens est décédé le 14 mars 2004, nous l'avions connu en 2002. Nous l'avions accompagné en constitution de partie civile en février 2003 pour le procès contre l'assassin de son épouse et de sa petite-fille tuées le 22 janvier 2001 dans l'incendie de leur véhicule, du car responsable de l'accident et d'une autre voiture.

Très vite il était devenu un membre apprécié de notre association. Il s'engageait réellement à nos côtés, il avait un mot pour chacun et chacun l'aimait. Il continuait son combat contre les pénalement responsables », très en colère contre les juges, les différents responsables et coupables de cette tragédie. Trop c'est trop... Il est décédé à son domicile d'une crise cardiaque.

Nous avons tenu à être présents à l'audience civile de la Cour d'Appel le 15 septembre dernier, outrés par les termes de la plaidoirie de l'avocate de la compagnie d'assurances, qui refusait que soient reconnus et indemnisés les moments terribles vécus par les deux victimes avant leur décès. L'arrêt a été rendu le 24 novembre. L'indemnisation par la Justice des souffrances endurées par son épouse et sa petite-fille dans les moments qui ont précédé leur décès (des témoins ont entendu des cris) est une des reconnaissances que Pierre aurait voulu entendre. Jamais les donneurs d'ordre, employeurs de Dominique Citeroni, chauffeur du car, partiellement responsables du drame ne seront poursuivis. C'est aussi une des causes de la mort de notre ami.

Michèle Gonon

«Plus on fait attention à l'autre, plus on assure sa propre sécurité»

Le Parisien, 24 décembre 2004

Pour le capitaine Serge Celerin, le problème de comportement sur la route est avant tout un problème de comportement social. Il aime à rappeler le slogan : « Je ne prends pas la route, je la partage ». Et souligne avec bon sens : « Si les gens ne disent pas bonjour, s'il vous plaît, merci, en dehors de la route, pourquoi voulez-vous qu'ils respectent les autres sur la route ? » Pour ce pompier qui roule à moto depuis quatorze ans et encadre des stages de sécurité routière, le principe de base est : « Plus je fais attention à l'autre, plus ma sécurité est assurée. » Aux motards, plus exposés que les autres au choc, même à 20 km/h, il adresse des conseils spécifiques : Respecter la distance de sécurité, c'est la base ; voir et être vu, sans éblouir les automobilistes ; observer un différentiel de vitesse minimale lors du dépassement d'un véhicule et mettre son clignotant ; regarder la direction prise par les pneus avant du véhicule de devant ; porter un équipement de protection. » Dernière recommandation en cette période de fêtes : attention aux états euphoriques, même sans avoir bu une goutte d'alcool. « Après une soirée, mieux vaut se poser deux minutes et prendre calmement le volant. »

Les automobilistes relèvent 4 500 signalisations incohérentes

CCFA 6 janvier 2005

Le site internet « Dites-le au ministre » (lancé durant l'été dernier, rencontre un franc succès. A ce jour, plus de 4 500 courriels ont été envoyés par des automobilistes pour indiquer des incohérences de signalisation routière, qu'il s'agisse de problèmes de lisibilité,

d'uniformité, de visibilité ou tout simplement de logique (particulièrement des limitations de vitesse jugées inadaptées aux conditions de circulation). (cf. tribune libre p. 6)

Record : 36 392 permis de conduire invalidés en 2004

*Le Figaro 20 janvier 2005
Françoise Lemoine*

La fermeté affichée contre les infractions au Code de la route s'inscrit dans les faits : jamais autant d'automobilistes n'avaient vu leur permis retiré après épuisement des points. Quelque 36 392 conducteurs en ont fait l'expérience en 2004, soit 74% de hausse par rapport à l'année précédente. Certes, beaucoup de Français ont levé le pied depuis leur installation, mais les réfractaires demeurent nombreux. Constatation de Geneviève Jurgensen à l'annonce de ces chiffres : « Je n'ai pas de raison de me réjouir. Je préférerais que les infractions soient moins nombreuses, mais la baisse du nombre de morts sur les routes et le nombre des points de permis en moins vont ensemble. »

NDLR : il existe trois types de restriction prolongée du droit de conduire : la suspension, l'invalidation par perte de tous les points et l'annulation. L'annulation ne peut être prononcée que par un tribunal, qui en fixe aussi la durée. Le conducteur doit ensuite repasser son permis qui ne sera que probatoire. S'il a perdu tous ces points, son permis est annulé automatiquement, et il doit attendre six mois pour le repasser. La suspension peut être prononcée soit par le tribunal comme peine complémentaire, soit par l'autorité administrative (en général le préfet). Dans ce dernier cas la suspension ne peut dépasser six mois, et elle peut être aménagée (permis blanc). Le conducteur retrouve son permis à l'issue de la suspension.

72 % des conducteurs favorables au bridage des moteurs ...

*Libération 22 janvier 2005
Marie-Dominique Arrighi*

Limiter la puissance des automobiles pour empêcher les excès de vitesse ? Impossible, les Français vont hurler. Eh bien non : 72 % des conducteurs se déclarent favorables au bridage des moteurs, si l'on en croit une enquête du Credoc pour le ministère de l'Équipement. Les chercheurs notent même de l'« enthousiasme » chez les femmes (84 %) et les plus de 70 ans (86 %). Un peu bridé chez les hommes de moins de 25 ans (54 %). Autre surprise : 88 % des enquêtés trouveraient « acceptable » que l'on impose des restrictions de la circulation dans les centres-ville. Mais la question ne précisait pas quelles restrictions éventuelles... Quant à envisager plus largement de réduire ses déplacements pour améliorer la fluidité du trafic, 57 % refusent d'y songer.

Leur voiture percute un mur et s'enflamme: trois jeunes décédés dans l'Orne

Alençon, 5 fév 2005 (AFP)

Trois jeunes de 18 à 27 ans sont décédés dans la nuit de vendredi à samedi à Bellême (Orne) après que leur voiture a percuté un mur d'une maison de retraite et s'est enflammée, a-t-on appris auprès des pompiers et des gendarmes. La voiture, sans doute à cause de la vitesse, a heurté le mur d'une maison de retraite vers 02h50 et s'est enflammée avec à son bord les trois jeunes gens, originaires de Saint-Julien-sur-Sarthe, selon les mêmes sources. Les corps ont été découverts carbonisés. Les identifications étaient en cours samedi.

Permis de conduire à 100 € : la vraie bonne idée

Le Parisien, 5 février 2005 Rahim Bellem

Les responsables de la mission intercommunale des bords de Marne au Perreux (Val-de-Marne) l'ont compris. Sans permis, pas de travail. Ils proposent donc une formule permettant aux jeunes de 18 à 25 ans d'obtenir cet examen pour une participation modique de 100 €, avec le soutien du département et du Fonds social européen. Une somme dix fois inférieure à celle demandée par les autos-écoles. Mais aussi une manière efficace de lutter concrètement contre la tentation de rouler sans permis. Une quinzaine de postulants ont déjà souscrit au dispositif, mis en place en partenariat avec l'Ecole de conduite française. Seul critère de sélection : être candidat à un emploi nécessitant le permis de conduire. «Il ne s'agit pas de concurrencer les auto-écoles», prévient le directeur de la mission. «Il s'agit d'une action concrète dans le cadre d'un parcours d'insertion professionnelle. Après des appels aux recruteurs potentiels, il nous est apparu que l'utilisation du permis de conduire est devenue un vecteur d'insertion sociale et professionnelle pour la plupart des jeunes en difficulté. Des demandes d'emploi n'ont pu aboutir faute de permis», précise le directeur de la mission regroupant six communes de l'Est parisien.

Chiffre du jour - 10% CCFA 17 février 2005

Depuis l'instauration des radars automatiques, les automobilistes français ont réduit leur vitesse de 10%.

Chiffre du jour : - 3,5 fois CCFA 23 février 2005

Les autoroutes sont 3,5 fois moins dangereuses que les routes nationales, près de 60 % des tués le sont sur des routes bidirectionnelles (circulation en double sens).

Les deux cafés d'un village provençal fermés après un accident mortel

Marseille, 5 fév 2005 (AFP)

Le juge des référés du tribunal administratif de Marseille a rejeté une demande de suspension d'une décision préfectorale de fermer deux cafés de Maillane (Bouches-du-Rhône), prise après un accident de la route mortel provoqué par un conducteur ivre, a-t-on appris auprès de l'avocat des cafetiers. Les deux établissements pourront néanmoins rouvrir leurs portes le 8 mars au lieu du 8 mai initialement prévu, l'arrêté préfectoral de fermeture ayant été ramené à deux mois au lieu de quatre mois, a précisé Me Frédéric Monneret. La durée de fermeture a été réduite suite à un recours gracieux engagé auprès du préfet par les propriétaires du "Café du progrès" et du "Lou Souleu". A l'issue d'une fête votive, le 19 juillet, sur la place de Maillane, village natal de Frédéric Mistral, un adolescent de 16 ans était mort dans un accident de la route provoqué par un conducteur ivre, qui a été condamné à une peine de prison avec sursis. Le parquet de Tarascon avait formulé un "rappel à la loi" à l'encontre des deux cafetiers qui tenaient les buvettes de la fête.

Cinq morts, dont deux enfants, et un blessé grave dans un accident sur l'A1

FR3 - Nord 17 février 2005

L'automobiliste qui a provoqué la mort de quatre personnes sur l'A1 avait 2 grammes d'alcool par litre de sang.

Tôt samedi matin, un conducteur seul est entré sur l'autoroute A1 à contre-sens sur la voie Lille - Paris. Il a percuté de plein fouet le véhicule d'une famille rentrant de vacances. Les deux parents sont décédés ainsi que deux de leurs enfants. Le plus jeune, un garçon de neuf ans a survécu. Il est actuellement soigné à l'hôpital de Lille. Depuis mercredi en milieu de journée, on sait désormais que le chauffard, contrôleur SNCF âgé de 25 ans, avait un taux d'alcoolémie de 2 g/l. Il avait consommé

plusieurs bières dans une discothèque proche de Cambrai. La question qui se pose aujourd'hui est de savoir si quelqu'un aurait pu l'empêcher de prendre le volant.

En février 2000, un couple avait été jugé dans l'est de la France, pour avoir laissé repartir de chez eux un ami en voiture alors qu'il était ivre. L'homme avait ensuite emprunté l'autoroute à contre-sens et tué quatre personnes. Après quatre ans de procédure, le couple a finalement été relaxé, la cour ayant reconnu que les hôtes avaient fait leur possible pour retenir leur invité.

Dans le cas du chauffard meurtrier de l'A1, si quelqu'un savait qu'il avait trop consommé d'alcool pour conduire, il n'était donc pas obligé de le dénoncer.

Reste à savoir, pourquoi le conducteur s'est retrouvé au niveau de Oignies sur l'autoroute A1 alors qu'il sortait de discothèque à Cambrai.

On ne saura probablement jamais si le conducteur avait des intentions suicidaires en s'engageant à contre-sens sur l'autoroute A1, mais vu son taux d'alcoolémie, 2 grammes par litre de sang, soit quatre fois plus que la limite autorisée, 0,5 g/l, il est possible qu'il se soit engagé sur l'autoroute sans se rendre compte qu'il empruntait un sens interdit. Il aurait ensuite parcouru une dizaine de kilomètres à contre-sens sans percuter de voiture estiment les enquêteurs.

Le conducteur à l'origine de l'accident était âgé de 25 ans et était originaire du Nord. Dans l'autre voiture, détruite par le choc frontal, les deux parents, âgés de 35 et 36 ans, sont décédés sur le coup ainsi que leur fille de 14 ans et leur fils de 12 ans.

Essonne : week-end meurtrier sur les routes

*Le Parisien, 21 février 2005
Grégory Plouviez*

Sous une pluie fine et glaciale, les gendarmes relèvent méthodiquement quelques indices sur la chaussée. A côté d'eux, deux épaves de voitures gisent sur le bas-côté du CD 26, une route qui relie Vert-le-Petit à Vert-le-Grand.

Hier, en fin d'après-midi, deux quadragénaires, originaires de la région, sont décédés dans un accident qui a aussi touché une conductrice de 53 ans, hospitalisée dans un état grave. Cette collision a clôturé un week-end particulièrement tragique dans le département. Au total, en l'espace de deux jours, quatre personnes ont perdu la vie sur les routes à Gometz-le-Châtel, Wissous et Vert-le-Grand. Trois autres Essonnais ont été tués dans un violent carambolage près de Lorient, en Bretagne. Point commun entre ces accidents : ils se sont tous produits sur des « axes secondaires », étayant les inquiétudes des professionnels redoutant un « relâchement » des automobilistes quand ils sont loin des radars. Ce triste record est d'autant plus terrible pour les autorités du département qu'il survient deux semaines seulement après un autre week-end meurtrier qui avait vu le décès de trois jeunes, âgés de 14 à 22 ans. Depuis le 1^{er} janvier, près de dix personnes ont déjà péri à la suite d'accidents sur le département.

Un car de touristes anglais percuté sur la Francilienne

Le Parisien, 22 février 2005
Hervé Sénamaud

Trois blessés dont un grave, c'est le bilan du carambolage qui s'est produit hier, peu avant 11 heures, sur la A 104 dans le sens A 4 vers A 1, à hauteur de la commune du Pin (Seine-et-Marne). A l'occasion d'un brutal ralentissement de la circulation, un camion italien ne parvient pas à freiner et vient percuter un autocar effectuant la liaison Disneyland Paris - Roissy, à bord duquel se trouvent quatorze passagers britanniques. Le bus est projeté sur le poids lourd qui le précède, tandis qu'à l'arrière, un troisième camion vient, à son tour, heurter le routier italien. Trois personnes, dont un passager du bus, sont blessées, le plus sérieusement atteint étant le conducteur du car que les sapeurs-pompiers ont été contraints de désincarcérer. Les quatorze touristes britanniques, dont trois enfants, ont été choqués par l'accident et emmenés pour observation à l'hôpital de Lagny-

sur-Marne. Selon les premières constatations, c'est le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules qui expliquerait la collision. De quoi relancer la polémique sur les milliers de poids lourds qui empruntent chaque jour la Francilienne. Jusqu'en début d'après-midi, la circulation à l'endroit de l'accident s'est effectuée sur une seule voie, générant cinq kilomètres de bouchon à la mi-journée.

Après coup : le problème

Liberation 23 février 2005

Orlane est couchée dans son lit. Sadia est assise sur le sien. Orlane est en chemise de nuit. Sadia a passé une jupe. Nous sommes dans une chambre du CHU de Nantes. Orlane et Sadia sont accidentées de la route, et paraplégiques. Sadia est là depuis longtemps, Orlane vient d'arriver. Orlane ne bouge pas. Sadia se déplace en chaise roulante. Les femmes ont ouvert le rideau qui sépare leurs espaces. Collée au mur, une photo d'Orlane avant son accident (1). «J'étais bien hein ?» murmure Orlane. «Mais tu es encore bien. Qu'est-ce que c'est que ces conneries ?» répond Sadia. «Pas de cicatrices, deux jambes, deux bras, sur terre, putain!» «Ah ! Ça, les jambes, c'est vrai, c'est chiant», soupire Sadia, «mais les bras, ça va revenir, t'inquiètes pas. Faut prendre le temps.» «Moi qui adore danser, ben maintenant tu vois, je pourrai plus danser.» Sadia sourit. «Tu sais, tu peux danser avec le chariot. Moi je danse, avec le chariot.» «Oooh ! Tu rigoles ?» souffle Orlane. «Mais si ! J'ai même dansé un rock avec !» Sadia rit, puis retombe en morne. Orlane observe le plafond blanc. «J'ai déjà assez de mal à accepter le chariot, alors.» «Qui est-ce qui l'accepte, Orlane ? Personne. Il faut vivre avec, c'est tout», répond doucement Sadia. «Pourquoi moi, putain!» gémit soudain Orlane. «Moi aussi, je me suis dit ça», dit Sadia. Elle se tourne vers la jeune femme. «Pleure pas, Orlane. Pleure pas, sinon tu vas me faire pleurer. Je veux que tu souries, d'accord ? Je veux que tu rigoles !» Orlane ferme les yeux.

*reportage de Cédric de Bragança passé sur France 3 le 21 février à 21 h.



à Paris février-mars 2005

Merci à Cabu pour la conclusion de sa planche de vœux 2005, parue dans le dernier magazine municipal « à Paris ».

Coup d'arrêt à la baisse des vitesses de circulation

CCFA 4 mars 2005

D'après le dernier baromètre des vitesses publié par l'Observatoire national de sécurité routière, 25 % des automobilistes ont dépassé de plus de 10 km/h la vitesse de circulation autorisée entre septembre et décembre 2004, contre 20 % au cours des quatre mois précédents. Les chauffeurs de poids lourds seraient également plus nombreux - 23 % au lieu de 16 % - à dépasser les vitesses limites de circulation. Pour les analystes de la Sécurité routière et auteurs du rapport, ces chiffres marquent un véritable « coup d'arrêt à la baisse des vitesses » observé au cours de ces deux dernières années. A la fin de 2004, un conducteur sur 76 dépassait de plus de 30 km/h la vitesse limite autorisée, contre 1 sur 20 au début de 2002. L'installation massive des radars automatiques ainsi que l'aggravation des sanctions punissant les infractions au Code de la route a bien eu un effet très important sur les usagers de la route, mais il semble qu'ils ont fini par s'y habituer.

Associations départementales

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

- 01 - Ain** : Colette Berthet - Route du Lac Genin - Grand Vallon - 01100 Apremont - Tél. : 04.74.75.50.79 (alain.berthet@tiscali.fr)
- 06 - Alpes-Maritimes** : Alain Restelli - LCVR - 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 (myriam.blanc@wanadoo.fr)
- 11 - Aude** : Jean Mounié - "le Moulin à Vent" - 11150 Villepinte - Tél. : 04.68.94.25.24
- 12 - Aveyron** : Christiane Poinot - 2 rue des Rouges Gorges - Les Costes Rouges - 12850 Onet-le-Château - Tél. : 05.65.42.21.63 (contact@violenceroutiere12.org) - (www.violenceroutiere12.org)
- 13 - Bouches-du-Rhône** : 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 (philippe@vayssette.com ou lcvr14@laposte.net)
- 21 - Côte D'or** : Catherine Pépoz - Ligue Contre la Violence Routière - Maison des Associations - Boite 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 (chap.lm@wanadoo.fr)
- 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 (lcvr33@free.fr)
- 34 - Hérault** : Odile Arnaud - 10 Rue Antérieu - 34270 Claret - Tél. : 04.67.59.04.24 - Tel + Fax : 04.67.59.03.69 (arnaud-odile@wanadoo.fr)
- 36 - Indre** : Daniel Hillion - chez P. Augay - 7 rue Ampère - 36000 Châteauroux - Tél. : 02.54.22.02.53 (violenceroutiere36@free.fr) (www.violenceroutiere36.free.fr)
- 38 - Isère** : Aline Chadrin - 6 rue Louise Michel - 38100 Grenoble - Tél. : 04.76.49.48.86 ou 04.76.44.46.10 (Siège départemental)
- 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) (violenceroutiere41.monsite.wanadoo.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. : 02.38.53.09.58 (lcvr45@wanadoo.fr)
- 56 - Morbihan** : Geneviève et Michel Potier - 44 rue de Limur - 56860 Séné - Tél. : 02.97.54.12.52 ou 02.97.34.29.76
- 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) - (violenceroutiere5962.free.fr)
- 60 - Oise** : Alain Drouet - 63 Rue Frédéric Petit - 60210 Grandvilliers - Tél. : 03.44.46.79.70 ou Tél. + Fax. : 03.23.96.49.82
- 61 - Orne** : Nathalie Lusseau - 58 Rue de la Fée d'Argouges - 61150 Rânes - Tél. : 02.33.39.40.44 (michelle.lusseau@wanadoo.fr)
- 63 - Puy-de-dôme** : Francine Roland-Villermux - 13 Rue des garennes hautes - 63530 Sayat - Tél. : 04.73.60.58.36 (alain.roland2@freesbee.fr)
- 64 - Pyrénées-Atlantiques** : Laurent Berthier - 16 Boulevard Alsace Lorraine - 64000 Pau - Tél. : 05.59.02.58.94 (letenor64@aol.com)
- 65 - Hautes-Pyrénées** : André Abadie - 3 Rue Laspalles - 65200 Bagnères-de-Bigorre - Tél. : 05.62.91.16.39 - Portable : 06.82.74.28.31 (abadieandre@aol.com)
- 66 - Pyrénées-Orientales** : Jean-Claude Llobères - chemin de la Pavé 66400 Saint-Jean-Pla-de-Corts - Tél. : 04.68.83.16.54
- 68 - Haut-Rhin** : En cours de réorganisation
- 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** : M. Folliet - Ligue contre la violence routière - 9 Quai des Clarisses - 74000 Annecy - Tél. : 04.50.51.29.34
- 75 - Paris** : Sylvia Pozzo di Borgo - 5 Rue du Général Grossetti - 75016 Paris - Tél. : 01.40.21.61.06 (lcvr75@wanadoo.fr)
- 77 - Seine-et-Marne** : Danielle Glise - LCVR 77 - 4 Rue de la Corne - 77300 Fontainebleau - Tél. : 06.83.18.79.55 (lcvr77@wanadoo.fr)
- 78 - Yvelines** : Emmanuel Fruchard - LCVR - MAS - 3 rue de la République - 78100 Saint-Germain-en-Laye - Tél. : 01.30.61.71.91 (ViolenceRoutiere.78.Contact@club-internet.fr)
- 81 - Tarn** : Viviane Vareilles - 9 rue Fernandez - 81000 Albi - Tél. + fax. : 05.63.49.75.63
- 83 - Var** : Pascal Bini - 33 Impasse Taladoire - 83200 Toulon - Tél. : 04.94.03.45.63- 06.61.95.20.10 - (pascalbini@hotmail.com)
- 84 - Vaucluse** : Louis Maillard - L.C.V.R. 84 - 198 Quartier de l'Étang - 84810 Aubignan Tel. : 04.90.65.01.73 - Fax + Rép. 04.90.28.08.46 (lcvr84@tiscali.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 Laville - 14 avenue des Palombes - 91260 Juvisy Sur Orge - Tél. & Fax. : 01.69.44.48.79 (plaville@wanadoo.fr)
- 92 - Hauts-de-Seine** : Alain Argenson - 13 rue de la Roue - 92190 Meudon - Tél. + fax. : 01.45.07.20.01 (argenson.alain@wanadoo.fr)
- 94 - Val-de-Marne** : Maria Desabres - 19 Rue Voltaire - 94400 Vitry-sur-Seine - Tél. : 01.46.80.26.58 (maria.desabres@club-internet.fr)
- 95 - Val-d'Oise** : Jacques Yvroud - 7 Rue Alexandre Dumas - 95130 Franconville - Tél. : 06.75.12.48.04 (lcvr95@wanadoo.fr)
- 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, Jacques Borène, 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, Daniel Le Jean, Jean-Marie Leverrier, Jean-Claude Llobères, Paul Meyer, Chantal Perrichon, Gérard Pétin, Sylvia Pozzo di Borgo, Jacques Robin, Odile Van Hée, Philippe Vayssette,

Délégués régionaux pouvant assister au Conseil d'administration avec voix consultative : Geneviève Fuchs, Philippe Gervot, Jean-Marie Vinches.

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 - (plaville@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 -
Tél. : 06.88.07.94.99 - (jean-yves.lamant@centraliens.net)
Trésorier : Daniel Le Jean
Tél. : 01.47.50.88.71 - (daniel.le.jean@libertysurf.fr)
Trésorier adjoint : Pierre de Larminat
Tél. : 01.46.57.47.77
Membres du Bureau :
Francine Cicurel
Jean-Marie Leverrier (j.leverrier@free.fr)
Gérard Pétin (geodepetin@aol.com)

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

Normandie (Aisne - Calvados - Eure - Manche - Oise - Orne - Seine Maritime - Somme). Tél. : 01.45.32.91.00 (secretariat@violenceroutiere.org)

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 (plaville@wanadoo.fr)

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

Ouest (Charente-Maritime - Côtes d'Armor - Finistère - Ille-et-Vilaine - Loire-Atlantique - Maine-et-Loire - Mayenne - Morbihan - Sarthe - Vendée) : **Philippe Gervot** - 6 Rue Louis Gervot - 44500 La Baule - Tél. : 02.40.60.09.65 (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. & Fax. : 02.38.53.09.58 (geodepetin@aol.com)

Aquitaine (Dordogne - Gironde - Landes - Lot-et-Garonne - Pyrénées-Atlantiques) : Jean-Marie Vinches - 1 Avenue de Bretagne - 33600 Pessac - Tél. : 05.56.36.54.64 (lcvr33@free.fr)

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

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

Midi-Pyrénées (Ariège - Aveyron - Gers - Haute-Garonne - Hautes-Pyrénées - Lot - Tarn - Tarn-et-Garonne) : **Paul Meyer** - 6 Rue du Docteur Laennec - 65000 Tarbes - Tél. : 05.62.93.52.16

Champagne-Lorraine (Marne - Meurthe-et-Moselle - Meuse - Moselle) : **Jean-Yves Lamant** - 36 Clos des Sorbiers - 57155 Marly - Tél. : (33) 6.88.07.94.99 (jean-yves.lamant@centraliens.net)

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