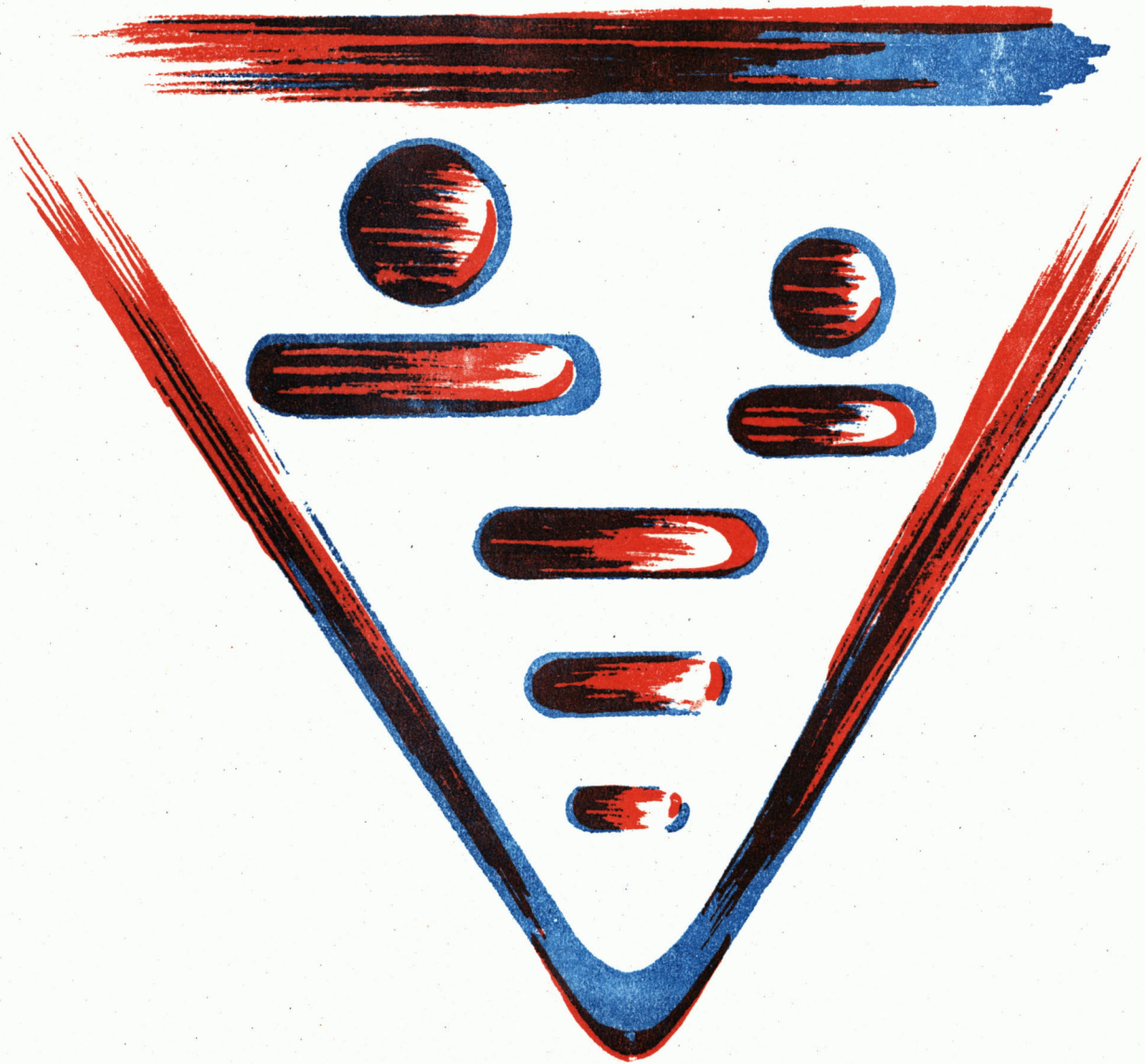


Ponderation



bulletin de liaison de la

Ligue Contre La Violence Routiere



SOMMAIRE

HOMMAGE à NADIA RICHERT Geneviève JURGENSEN	p. 3
EDITORIAL Geneviève JURGENSEN	p. 4-5
ASSEMBLEE GENERALE du 8 décembre 1985	p. 6-7
SECURITE . . . suffit pas d'en parler Jean-Louis MAZZONETTO	p. 8-9
DOSSIER RECONQUERIR L'ESPACE COLLECTIF - Denis MOREAU ALLER A L'ECOLE EST TRES DANGEREUX - Jean-Marie LEVERRIER LES ABORDS DE L'ECOLE - Jean-Marie LEVERRIER	p. 10-11 p. 12 p. 13-14-15
JUSTICE PLAIDOIRIE POUR LA LIGUE - Henri FABRE-LUCE PERMIS DE CONDUIRE OU PERMIS DE TUER Chantal de RUDDER PROCES DE CASTRES - Liliane ROSSEEUW	p. 16 p. 17 p. 18
R. E. A. G. I. R. LE CODE DE LA CONDUITE - Jean-Marie LEVERRIER NOUS MILITANTS A LA LIGUE et I.D.S.R - Jean-Michel HARDOUIN	p. 20 p. 20
HUMEUR SEGREGATION POUR LES PIETONS ET LES CYCLISTES - Jean-Claude OESINGER	p. 21
LA VIE DES SECTIONS REGION DU SUD-OUEST B -Aude -Haute-Garonne - Lilane ROSSEEUW -Tarn REGION DE L'OUEST -Loire-Atlantique - Philippe GERVOT REGION DU SUD-OUEST A -"Mourir à fond la caisse" - -Hautes-Pyrénées - Jean LE FEVRE REGION ILE-DE-FRANCE - Pierre WARNIER	p. 22 p. 22 p. 23 p. 23 p. 24-25 p. 26 p. 27
TEMOIGNAGES A PROPOS D'UN CHAMPION DU MONDE DE VITESSE - Danièle R. de Tours 1 000 BLESSES PAR JOUR... 12 000 MORTS PAR AN Françoise LE BOTLAN UNE PETITE FILLE... Catherine DEDIEU TOMBER FOUDDROYE PLUTOT QUE MOURIR... Extrait du Journal LA VIE	p. 28 p. 28 p. 28 p. 29 p. 29
VU DANS LA PRESSE TEMPS LIBRES du 15 novembre 1985 L'EXPRESS de PARIS du 21 au 27 février 1986 LA VOIX du NORD du 8 février 1986	p. 30 p. 30 p. 30
BULLETINS D'ADHESION et D'ABONNEMENT A LA MEMOIRE DE LIORA ET TOUS LES ENFANTS TUES...	p. 31 p. 32

Beaucoup d'entre vous se souviennent du procès d'Orléans le 2 décembre dernier. On y jugeait Monsieur Brun, l'automobiliste qui, ivre et dépourvu d'assurance avait tué Fabrice et avait fui, le laissant mourir sur la chaussée.

Sa maman, Nadia RICHERT, l'avait élevé seule. Habitée à se battre pour lui depuis sa naissance, 17 ans plus tôt, elle se battait encore ce jour-là après sa mort.

Le Monde, Le Nouvel Observateur, la presse régionale étaient là.

Nous nous étions portés partie civile.

Demande jugée irrecevable. Nous avons fait appel. Monsieur Brun de son côté a été condamné à 18 mois d'emprisonnement dont 12 avec sursis et 3 ans d'annulation de permis.

Mais pour Nadia RICHERT il n'y aura pas d'appel. Elle vient de se donner la mort. Devant l'implacable logique de ce dénouement, avec vous tous je fais silence.

Mes pensées vont vers Madame Roland, sa soeur, vers toute sa famille, vers tous ces amis de Fabrice qui se tenaient debouts, muets, brûlants, attentifs, dans la salle du tribunal. Et je souhaite que nous soyons assez forts, assez nombreux, assez convaincants, pour éviter souvent qu'ailleurs une famille ne tombe sous le joug d'un malheur qui défie les forces humaines.

Geneviève JURGENSEN

Présidente de la Ligue



Quand je suis entrée dans la grande salle où se tenait notre assemblée générale du 8 décembre dernier, j'ai été frappée par l'atmosphère studieuse qui y régnait et le nombre d'entre vous qui n'avaient pas hésité à passer un dimanche entier loin de chez eux pour "plancher" sur un thème qui pourtant n'a rien de distrayant. J'ai écouté une demi-heure environ, assise parmi vous, puis quand cela a été mon tour de prendre la parole, je me suis rendu compte que j'étais intimidée. Tant qu'il s'était agi de motiver un noyau d'amis, de chercher à amorcer ce qui -un jour mais quand ?- servirait de base à une véritable opinion publique, je n'avais pas le trac. La certitude d'avoir raison me portait ! Mais là, la situation s'est inversée, c'est vous tous qui m'entraînez par votre présence, vos lettres, la qualité de votre travail local, la qualité aussi des liens que vous avez su tisser entre vous et avec nous. Je me sens désormais avide de connaître les grandes tendances de votre sensibilité sur le thème qui nous réunit, vous êtes devenus les leaders de notre mouvement et, avec ceux d'entre nous que vous avez élus à notre conseil d'administration, je dois simplement les traduire au mieux à travers les prises de positions et les actions publiques menées par la Ligue.

Sans doute est-ce cela qui me conduit cette année à me consacrer presque exclusivement à ce que l'on appelle la "communication". Tout ce qui concerne les liens avec la presse, la façon dont nous parlons de nous-mêmes et dont on parle de nous, le langage que nous employons, l'image que nous souhaitons donner de notre cause, les thèmes précis sur lesquels nous choisissons de prendre position ou de nous taire, nos contacts avec les hommes politiques, la manière dont entre nous, à l'intérieur même de la Ligue, d'une section à l'autre, nous nous parlons, les affiches que nous éditons, tout cela me semble crucial pour que chacun se sente à l'aise dans l'association à laquelle il fait confiance, à laquelle il consacre une partie de son temps, une partie de son argent, et dont, je le vois bien, il attend beaucoup.

Le Ministère des Transports a publié récemment les chiffres concernant l'année 1985. Ils sont meilleurs que l'année précédente, nettement meilleurs, en ce qui concerne du moins le nombre des morts. Mais le nombre des blessés et le nombre des accidents n'ont pas diminué de façon significative. Il nous faut maintenant obtenir l'analyse de ces chiffres, comprendre à quoi sont dues les améliorations, et où l'effort doit s'intensifier. Il est en tout cas clair qu'indépendamment des résultats obtenus ce gouvernement a fait de la lutte contre la délinquance au volant un de ses thèmes forts, une de ses véritables convictions. A la veille des élections, il faut s'assurer qu'il en sera de même pour le gouvernement de demain quel qu'il soit. Et j'insiste sur "quel qu'il soit" parce que nous n'avons jamais, entre nous parlé politique, qu'il est bien entendu que la rue est à tout le monde, et que j'attends qu'on me démontre, lorsqu'un enfant agonise sur le bord de l'autoroute, s'il est de droite ou de gauche et si le chagrin de ceux qui l'aimaient doit être récupéré par une famille politique plutôt qu'une autre.

Parce que ce sont nos amis, nos voisins, nos collègues, notre petit frère, notre fiancé, notre mère ou notre enfant qui nous est arraché à chaque accident, j'ai toujours aimé dédier chacune de nos actions, chacune de nos réunions, chacun de nos articles à l'un ou à l'autre, connu ou inconnu, dont le destin m'avait été relaté. Ceci simplement pour ne jamais laisser la Ligue dévier vers un langage théorique et déshumanisé qui nierait les fondements mêmes de son existence. Je voudrais cette fois dédier ce deuxième numéro de **Pondération** à Audrey et Ursula BERTRAND, qui avaient 8 ans et 6 ans. Elles se rendaient à l'école, à Cannes, traversaient dans le passage clouté, main dans la main. La jeune femme qui les a tuées raconte que, quand elles ont vu sa voiture foncer sur elles, elles n'ont su que faire.

C'était quelques jours avant Noël. Elles étaient les deux seules enfants de leurs parents. Savons-nous, nous que faire ? Savons-nous, à la Ligue, que demander, qu'exiger pour que cela n'arrive plus jamais ? Sans doute. Mais

c'est long, c'est dur, c'est compliqué. Cela demande plus de maturité que nous ne sommes capables d'en avoir parfois, quand l'horreur qui s'abat sur une famille vient réveiller celle qui s'est abattue sur la nôtre. C'est pourtant la raison même de notre rassemblement. On m'a dit et redit qu'il ne fallait jamais finir un article sur une note triste. La seule réponse que je vois à cela, c'est que le vrai désespoir viendrait de l'indifférence. Et qu'une civilisation comme la nôtre, si elle ne peut promettre la perfection, cherche au moins à y tendre et ne se lasse pas de s'indigner ni de se battre.

GENEVIEVE JURGENSEN

Présidente de la Ligue Contre la Violence Routière.

Envoyez toutes vos suggestions concernant la communication à :

ANDRE CHAOUAT
Ligue Contre La Violence Routière
5, Impasse Bon Secours
75011 - PARIS

Tel. 43-48-96-09



ASSEMBLEE GENERALE



De G. à D. Denis Moreau, Geneviève Jurgensen
Michel Marchand.

Notre deuxième assemblée générale s'est ouverte le 8 décembre 1985, devant une centaine de membres de la Ligue venus des quatre coins de France. Toutes les régions étaient présentes.

1-Rapport moral

Madame la présidente Geneviève JURGENSEN se réjouit d'être devant un auditoire convaincu et très motivé. Cependant elle regrette qu'il y ait peu de médecins.

Très rapidement elle retrace les actions de la Ligue :

- le procès Citroën
- les émissions télévisées, notamment "quelques mots pour le dire"
- la table ronde de la sécurité routière au ministère
- les délégations aux différents ministères et préfectures
- la participation de la Ligue au programme REAGIR dans beaucoup de départements
- la campagne "Fête des mères"
- la campagne "Circulation Enfant en danger"
- l'inauguration du Mémorial de Beaune
- la représentation de la Ligue à différents procès de chauffards
- le lancement d'une affiche d'une grande qualité esthétique et d'une grande intensité émotionnelle

Geneviève JURGENSEN souligne la qualité de notre discours et notre capacité de communication. A ce sujet elle fait remarquer que bon nombre d'expressions de la Ligue ont été reprises par des journalistes et des représentants des pouvoirs publics. Elle rappelle

que nous avons prouvé, tout en dénonçant le comportement criminel de certains conducteurs que nous n'étions pas une association "anti-voiture".

Geneviève JURGENSEN propose 3 objectifs en matière de communication :

- la vitesse
- l'alcool
- la ceinture de sécurité

A propos de la vitesse, elle ajoute que c'est un privilège individuel auquel il faut renoncer.

LE RAPPORT MORAL EST VOTE A L'UNANIMITE.

2-Rapport financier

Monsieur Michel MARCHAND, trésorier, précise que les subventions obtenues ont été attribuées pour financer des actions précises, et qu'en aucun cas elles ne doivent financer le fonctionnement de la Ligue.

Il est donc indispensable que les adhésions se multiplient pour couvrir ces frais de fonctionnement.

Il a été convenu que les cotisations feront l'objet d'un partage par moitié, d'une part le siège et d'autre part les sections et la région .

Il a été convenu que le journal "PONDERATION" serait envoyé aux adhérents s'y abonnant pour la somme de 20 F. par an.

De plus, il a été retenu que chaque section ayant besoin de fonds pour mener à bien une action, déposera son projet chiffré au siège. Monsieur MARCHAND allouera une somme d'argent en fonction des disponibilités de la trésorerie.

LE RAPPORT FINANCIER A ETE ADOPTE A L'UNANIMITE.

3-Justice et délinquance routière

Monsieur Denis MOREAU introduit le débat et donne la parole à plusieurs délégués.

Tout d'abord Maître FABRE-LUCE indique la façon dont la Ligue est intervenue au procès d'Orléans. Il précise l'état d'esprit des juges gagnés par l'accoutumance. Il montre l'importance d'intervenir dans les procès pour dénoncer

la gravité de certains comportements et ainsi rompre avec la banalisation de ces "affaires".

Divers délégués régionaux interviennent pour narrer les diverses actions de la Ligue auprès de la justice :

- présence massive d'adhérents de la Ligue aux procès de délinquants routiers
- constitution de partie civile
- publication de ces actions dans la presse
- sensibilisation du procureur

Monsieur EPSTEIN précise qu'il faut sensibiliser l'opinion. Il ne faut pas attendre des magistrats des changements qui ne sont pas dans le cadre d'une espèce de consensus social. Il faut que chacun d'entre nous fasse le nécessaire pour que les assassins de la route soient considérés comme des assassins.

Monsieur Denis MOREAU précise que ces problèmes de droit, de justice et de peines ont été abordés dans des réunions du COMITE DU DROIT DE LA ROUTE. Ce comité regroupe une vingtaine d'associations dont la Ligue et est présidé par Monsieur le juge BERTRAND.

4 - Communication

Monsieur André CHAOUAT mettra au point un kit de communication qui sera à la disposition de toutes les personnes désirant intervenir en public.

Ce kit comprendra différents matériels audio-visuels, des fiches techniques, des affiches et un argumentaire.

Courant 1986 un séminaire s'étalant sur un ou plusieurs jours sera réservé aux délégués qui voudront se former à la communication.

5-REAGIR

Monsieur CHARTIER de la Direction de la Sécurité Routière rappelle ce qu'est REAGIR en précisant bien l'idée fondamentale de ce programme, à savoir : la recherche des causes d'un accident et non des responsabilités pour en tirer les enseignements qui s'imposent. Toutes ces analyses sont actuellement stockées dans une banque Informatisée. On peut accéder à ces données par Minitel.

Monsieur MARCHAND se propose de coordonner les problèmes d'accès au Minitel et prévoit des séances d'information et de formation pour tous les adhérents intéressés par ce côté informatique de REAGIR.

6-Statuts

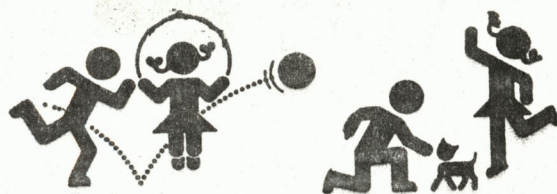
Maître FABRE-LUCE estime que la Ligue ne devra demander à être reconnue d'utilité publique que l'année prochaine. A cette époque elle pourra présenter 3 années de fonctionnement réel, soit le minimum nécessaire pour faire cette requête.

7-Questions diverses

Monsieur Philippe GERVOT, délégué de Bretagne, veut offrir aux militants une autre forme d'action que la distribution de tracts, à cette fin il organise un forum à la Baule, sur le thème "la route et l'enfant".

Monsieur Bernard DELARUE propose que le Ligue agisse auprès des comités d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail (CHS-CT) des entreprises et des administrations afin que ceux-ci prennent en compte la sécurité routière.

Monsieur Jean LE FEVRE, délégué de la région Sud Ouest, rappelle que les élections législatives approchent et propose que la Ligue intervienne auprès des candidats.



8-Renouvellement du Conseil d'administration

Trois membres sont démissionnaires :

- Maître Henri FABRE-LUCE
- Madame Cécile LAGAROSSE
- Madame Marie-Noëlle MIVIELLE

Sont candidats comme membres du conseil d'administration :

- Monsieur AVARO
- Maître EPSTEIN
- Monsieur Henri HASSON
- Madame Lilliane ROSSEUW
- Monsieur THIOLIER
- Monsieur Pierre WARNIER

Ces six candidats sont élus à l'unanimité.

CONSTITUTION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION :

Présidente : Geneviève JURGENSEN-Paris

Vice-Président : Denis MOREAU-Paris

Secrétaire général : Henri HASSON-Paris

Trésorier : Michel MARCHAND-Rouen

Membres du bureau :

Pierre WARNIER-Paris

Jean-Marie LEVERRIER-Vire (Calvados)

Membres :

Michel AVARO-Pau(Pyrénées-Atlantiques)

Jacqueline CHAUMONT-Paris

Jean-Claude DELARUE-Paris

Maître EPSTEIN-Paris

Geneviève FUCHS-Colmar (Haut-Rhin)

Philippe GERVOT-La Baule(Loire-Atlant.)

Lilliane ROSSEUW-Fonjeaux (Aude)

Gerard THIOLIER-St Etienne (Loire)



Danger et sécurité : un divorce meurtrier

Définir l'esprit de sécurité

Nous essayons de rendre nos routes plus sûres, de supprimer cette angosse qui nous prend lorsque nous nous mettons au volant, mais avons-nous bien analysé ce que nous appelons la sécurité ?

Le dictionnaire précise que la sécurité "est une situation où l'on n'a aucun danger à craindre ; confiance, tranquillité d'esprit résultant de la pensée qu'il n'y a aucun danger"

Pour le danger -du latin dominus : seigneur- "Situation où on a à redouter un Inconvénient, un mal quelconque" (Petit Larousse Illustré 1986).

La sécurité est donc intimement liée au danger. Mais ce dernier, QUI le crée sur la route ?



Prenons un exemple :

Début novembre, le vent souffle violemment dans les rues de cette sous-préfecture de Province. La sortie de l'école. Des enfants sur les trottoirs. David, 6 ans, court. Une rafale plus forte que les autres et sa casquette vole sur la chaussée. David continue à courir, bien sûr, il faut qu'il la rattrape. A ce moment cette casquette envolée occupe tout son esprit. Il court sur la route et à ce moment un automobiliste le heurte et le tue. "Il ne l'a pas vu venir" ; "Comment aurait-il pu prévoir.?" et en final "C'est un accident" on en arriverait même à dire : "Le vent tue un enfant".

Analysons la situation. D'abord une ville où les gens marchent à pied : vigilance. Ensuite, et surtout, un enfant sur le trottoir est susceptible d'aller sur la chaussée justement parce que c'est un enfant. Donc voyant un trottoir avec un enfant, l'automobiliste doit considérer comme hypothèse que l'enfant peut "surgrir" sur la chaussée rapidement (pas à plus de 10km/h quand même, c'est un pléon, alors que l'automobiliste a le DROIT de rouler à 60km/h) et qu'il risque de ne pas tenir compte des règles admises, et théoriquement considérées comme respectées, par les adultes.

Nous voilà au coeur du problème. D'où vient le danger ? c'est l'enfant me direz-vous. Mais on n'a jamais vu un enfant percuter une voiture et l'écraser. C'est toujours le contraire qui se produit et dans ces cas-là d'ailleurs on présente très souvent la victime comme une sorte de candidat au suicide qui n'aurait pas trouvé d'autre moyen. Le danger est donc créé par l'automobiliste parce qu'il conduisait en respectant des consignes - limitation à 60km/h- mais sans tenir compte de l'esprit de ces consignes de sécurité.

C'est là toute la difficulté de ce propos. Cet esprit de sécurité remet en cause tellement de lieux communs, d'habitudes et d'apprentissages qu'il n'est pas facile de le communiquer.

C'est toute une éducation qui est à faire (ou à refaire)

Il faut considérer l'automobile comme une arme et ne pas chercher à l'innocenter toujours par le biais de l'accident, c'est à dire l'imprévu, le hasard presque. Pour les armes, et celles à feu en particulier, la situation est claire. Leur utilisation est codifiée : guerres, meurtres en tous genres. Mais dans ces cas-là on ne parle pas d'**accident**. Imaginez un peu des manchettes de journaux : "grave accident à la frontière Irak-Iran : 115 balles de mitrailleuses ont heurté des soldats ; bilan 100 morts et 15 blessés" c'est impensable et pourtant c'est ce qui se passe systématiquement avec l'automobile. Il y a une déresponsabilisation a priori de l'automobiliste. Avec les armes, on nous apprend à les utiliser correctement : arme chargée, canon en l'air, en tout cas jamais dirigée dans une direction où il pourrait y avoir quelqu'un. C'est celui qui détient l'arme qui fait preuve de prudence. On considère que c'est lui qui doit détenir l'esprit de sécurité car il possède le danger. Sur la route on nous apprend la méfiance (heureusement, d'ailleurs, sinon beaucoup d'entre nous serions morts) : le danger est sensé venir des autres et l'apprentissage s'arrête là.

Cet esprit de méfiance ressemble à celui d'une armée qui prépare une guerre qui ne vient pas : ramper, se coucher, se cacher pour apprendre à éviter les balles ou les bombes ennemies. Mais comme celles-ci ne sont pas toujours là, on en vient à ramper parce qu'on nous le dit et parce qu'on a peur de la punition si on ne le fait pas.



Si on ne respecte pas un stop on risque l'amende, si on grille le feu rouge on risque le retrait de permis, si on conduit en état d'ivresse on risque...,etc... ..., on ne respecte ces interdits que par peur des sanctions. Mais ce n'est pas cela qui rendra la route plus sûre, seulement plus contraignante, plus coercitive, plus totalitaire. Si on veut la rendre sécurisante il faut considérer que le stop est là parce qu'il n'y a pas de visibilité, ce qui doit nous conduire à nous arrêter pour regarder ; si le feu rouge est là, c'est pour permettre aux autres de passer, donc non seulement il faut s'arrêter mais même bien observer l'autre route lorsque ce feu passe au vert car quelqu'un pourrait ne pas avoir vu le signal.

Essayons donc de nous changer et de faire comprendre aux autres que cet esprit de sécurité n'est pas un poids supplémentaire, bien au contraire, il est une libération, une affirmation extraordinaire du droit à la vie pour tous. Qu'il peut s'acquérir facilement par l'éducation à la responsabilité et non à la culpabilité.

Jean-Louis MAZZONETTO



RECONQUÉRIR L'ESPACE COLLECTIF



Notre société industrielle est profondément marquée par la priorité accordée à la circulation automobile dans l'aménagement urbain, qui a fait perdre à la rue sa fonction de lieu de rencontre. Les enfants profitaient autrefois comme les adultes de cet espace public avant d'en être exclus.

Ce mouvement s'est accompagné d'une part d'un aménagement de l'espace public: "Le fonctionnalisme a proposé tout naturellement de reléguer l'enfant dans les "réserves" institutionnelles et gardées par des professionnels : aires de jeu, maisons de jeunes, fermes d'enfants, etc." (1) et d'autre part avec la psychanalyse, d'une valorisation très accentuée de l'enfant au sein de l'espace privé.

Aujourd'hui, cette distorsion entre un espace public livré aux voitures et à ses dangers et un espace privé protecteur, a entraîné un déséquilibre de civilisation. Alors que la route et la rue continuent de tuer chaque année 700 enfants et d'en blesser 35 000, les ouvrages et les campagnes sur l'éducation, la santé et le confort ou l'"accueil" des enfants se multiplient. On sait les soins que l'on doit apporter au brossage de leurs dents dès le plus jeune âge, on ignore qu'avant neuf ans il est dangereux de laisser un enfant aller ou revenir seul de l'école. Si l'histoire retient la dureté des placements en nourrice au dix-huitième siècle, elle s'étonnera de

l'indifférence avec laquelle au vingtième siècle l'enfant surprotégé dans l'espace privé est sacrifié à la circulation dans l'espace public.

Le lieu du danger

L'espace collectif est un domaine de découverte nécessaire au développement de l'enfant. Ecole de la vie, c'est l'espace et le temps intermédiaire entre l'école et la famille. C'est là où il peut découvrir une autonomie chère aux pédagogues. Pourtant, c'est aussi, faute d'une solidarité élémentaire, le lieu du danger : l'enfant n'a pas le droit à l'erreur. Nous ignorons ou oublions souvent que l'enfant n'est pas un adulte en miniature. S'il traverse en courant à la recherche d'un ballon sa faute sera mise en avant, il doit faire attention. L'adulte au volant reste indifférent aux formes d'expression propres à l'enfance, la rue est perçue comme un domaine réservé à la circulation. Feu rouge grillé, excès de vitesse, non-observation de la priorité des piétons dans les passages protégés seront les preuves de cette indifférence.

Après avoir constaté que plus de 80% des accidents impliquant des enfants ont lieu à proximité du domicile, des municipalités hollandaises ont mis en pratique une conception différente de la coexistence quotidienne dans les zones résidentielles en développant des "cours urbaines" : "Une cour urbaine est une partie continue de l'espace urbain où la fonction d'habitat prend clairement le pas sur la fonction de circulation et dans laquelle ce choix s'exprime par un aménagement particulier de l'espace".

Ces réalisations (plus de 1 000 en 1985) s'inspirent de principes dont l'évidence a été étouffée par l'automobile. "L'environnement de l'habitat doit être tel que le plus grand nombre d'activités individuelles et collectives puisse s'y déployer. on doit pouvoir s'y asseoir, s'y promener, y courir, ne rien faire, regarder, s'assembler, attendre, chercher un espace de stationnement et bien d'autres choses encore". (1)

Depuis deux ans des opérations qui privilégient une approche globale du traitement de l'espace urbain sont expérimentées en France aussi. Le programme : "Une ville plus sûre, des quartiers sans accidents" affirme que "la réduction

des coûts sociaux et des coûts économiques des accidents de la circulation, notamment en milieu urbain, est un enjeu national : 50% des blessés et 30% des tués sont dus à des accidents en milieu urbain".

Une démarche innovante

Des réalisations ont déjà été mises en oeuvre qui permettent en particulier aux enfants et aux jeunes de se mouvoir en sécurité dans la ville sans pour autant les isoler grâce à la transformation globale de l'environnement urbain. Il leur est de nouveau possible de faire partie d'une communauté différente de la famille et de l'école et d'inscrire leur histoire dans l'histoire des rues qu'ils parcourent. Ainsi à Romonville-Saint-Agne, près de Toulouse, un plan de déplacement des écoliers a été mis en place, à Noisy-le-Roi ou à Chambéry, c'est la traversée de la ville et le paysage urbain qui a changé et qui donne aux enfants un espace plus libre et plus sûr, dans la mesure où la communauté des habitants a retrouvé droit de cité, son droit à la cité.

Ces quelques expériences ne pourront cependant se développer que si elles correspondent à un besoin exprimé par les habitants. Or, il existe peu de cas de changements du cadre de vie provoqués par les habitants d'une rue ou d'une zone industrielle. Quels sont les facteurs de blocage propres à notre pays ?

La bête automobile

La valorisation de la vitesse (facteur concourant à provoquer 46% des accidents) est l'un des éléments-clés de notre mentalité. La vitesse de pointe des véhicules a considérablement augmenté en quinze ans, et Renault envisage de sacrifier les véhicules bas de gamme. Les constructeurs automobiles font de l'agressivité et du caractère primaire, "sauvage" de la bête automobile l'axe de leur politique de communication. Comment dans ces conditions, s'étonner du règne de la ligne droite en milieu urbain ?

Un engagement des partenaires associatifs dans l'aménagement du cadre de vie suppose parallèlement un refus culturel et politique des conséquences dramatiques ou des nuisances quotidiennes de l'impérialisme de la vitesse dans nos rues et sur la route.

Les pouvoirs publics ont une responsabilité importante en ce domaine : les enjeux industriels et sociaux du secteur automobile ne doivent pas, même sous le couvert d'une "modernité" à conquérir, faire reculer la civilisation.

Denis MOREAU

Vice-président

(1) L'espace collectif à reconquérir.
L'Architecture aujourd'hui, par G. Bauer, septembre 1979

(2) Citations extraites du document publié par le Royal Touring Club des Pays-Bas, "Woonerf".

Article publié dans "LE MONDE"
du mardi 17 décembre 1985.



Aller à l'école est très dangereux

Parmi le 3 000 enfants et adolescents sacrifiés sur nos routes tous les ans, beaucoup le sont en effectuant leur trajet scolaire.

Une étude de l'Association suisse des transports révèle que :

- plus de la moitié des enfants qui meurent accidentellement sont victimes de la circulation
- l'accident de la route est la cause de décès la plus fréquente chez les enfants en âge scolaire
- le risque de mourir dans un accident d'automobile est trois fois plus grand pour eux que pour un automobiliste
- les procès-verbaux de la police attribuent à l'enfant la responsabilité totale dans près de 50% des cas, et, une responsabilité partielle dans plus de 25% des cas : les enfants sont donc responsables de leur mort dans 75% des cas !

Malheureusement, ces révélations suisses pourraient être françaises, il suffirait de prendre la peine de dépoussiérer la montagne de dossiers qui encombre les greffes des tribunaux, pour dévoiler que nos enfants sont coupables d'avoir provoqué un accident et d'en avoir été les victimes. Ils seront accusés d'avoir couru sur la chaussée, ou de ne pas avoir couru, suivant l'opportunité. Ils seront accusés d'avoir traversé la rue à 49 m du passage protégé et non à 51 m. Ils seront accusés de ne pas avoir estimé la vitesse de la nouvelle "turbo".

Le cas est clair, l'enfant est coupable, classons le dossier sans suite pénale pour personne. Personne n'y peut rien ; s'il se précipite sur la chaussée, "il n'a qu'à" s'en prendre à lui-même. L'appareil judiciaire, qui n'est que l'expression de notre conscience collective, départagera enfants morts ou blessés en coupables ou non coupables. Tous oublient qu'on est dans un monde d'adultes et que les enfants ne sont pas de petits adultes.



Voici, d'après la police les principales causes d'accidents d'enfants, lorsque ceux-ci sont piétons :

- courir sur la chaussée : 50%
- mauvais comportement sur le passage protégé : 16%
- non utilisation du passage pour piétons : 13%
- négligence en traversant la route sans courir : 11%

Un enfant de huit ans a les yeux à la hauteur du capot d'une voiture, son champ visuel périphérique est beaucoup plus limité que celui d'un adulte. Un enfant de 6 ans ne peut pas situer rapidement la direction d'un bruit. Des analyses démontrent que les enfants victimes d'accidents sont normaux, vifs d'esprit, sans complexe d'infériorité. Alors...faut-il faire que nos enfants soient timorés et mornes pour survivre dans notre civilisation automobile ?

Jean-Marie LEVERRIER
Délégué régional

LES ABORDS DE L'ECOLE



1-SORTIE DES ECOLES

Chaque année 7 000 enfants de 5 à 10ans sont impliqués dans un accident, et beaucoup sont blessés ou tués à la sortie de l'école ou sur le chemin de la maison.

Aux abords de l'école, la circulation des voitures est souvent importante, les accès sont quelquefois mal conçus. L'espace devant l'école réservé aux enfants jouant en attendant l'heure d'entrée, et aux parents attendant l'heure de sortie, est très réduit et se limite le plus souvent à un trottoir étroit.

Pour améliorer la sécurité des enfants à la sortie de l'école et sur le trajet domicile-école, les problèmes à traiter sont liés à la circulation des véhicules (vitesse, stationnement, signalisation...) et des piétons (traversées des rues et trottoirs).

2-COMPORTEMENTS DES USAGERS

21-Les enfants

L'enfant se rend le plus souvent à pied à l'école. La rue n'est pas conçue pour lui. L'enfant n'est pas un adulte en miniature :

- il est trop petit pour être vu et voir par dessus les obstacles
- il a un champ visuel réduit, il ne voit que ce qui est en face
- son système perceptif ne lui permet pas de faire rapidement la synthèse des informations
- il a des difficultés à localiser la provenance des sons

-il a des difficultés à détecter le mouvement d'un véhicule

-il ne sait pas apprécier les distances et les vitesses

-la signalisation n'est pas à sa portée

-il différencie mal sa gauche de sa droite

-il se livre totalement à ce qu'il fait, en y concentrant toute son attention, jusqu'à l'oubli du reste y compris la rue

Il est intéressant de faire s'exprimer les enfants sur leurs problèmes dans la circulation. Il évoqueront leurs difficultés à marcher sur les trottoirs encombrés et à traverser les rues.

22-Les parents

Ils accompagnent leurs enfants ; la porte de l'école est un lieu de rencontre avec les autres parents ; il est donc important de pouvoir s'asseoir, s'abriter, bavarder, en toute sécurité dans un endroit agréable.

Les parents sont de plus en plus nombreux à conduire leurs enfants en voiture, et ce va et vient d'automobiles est un facteur de risque.

23-Les automobilistes

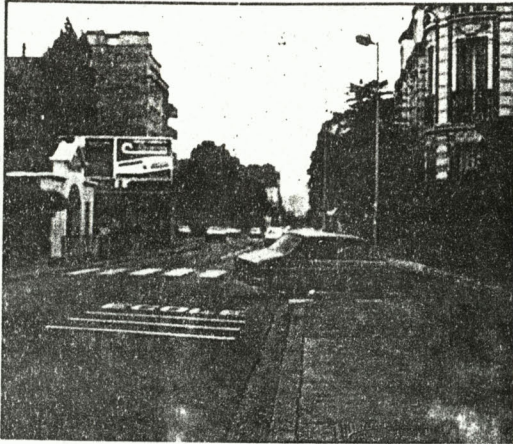
Les parents et les riverains connaissent l'endroit, circulent prudemment. Mais les autres usagers, par ignorance de la présence de l'école peuvent circuler à une vitesse excessive par rapport au lieu et créer des événements accidentels.

3-COMMENT AMELIORER LA SECURITE

31-Signaler la sortie de l'école

En général, il est utilisé une signalisation verticale. Dans bien des cas ce panneau est mal vu, d'où la nécessité de renforcer l'attention des automobilistes par :

- un système "triflash"
- une inscription au sol du type "ECOLE" accentuée par des bandes peintes (voire même rugueuses)



32-Limiter la vitesse des véhicules

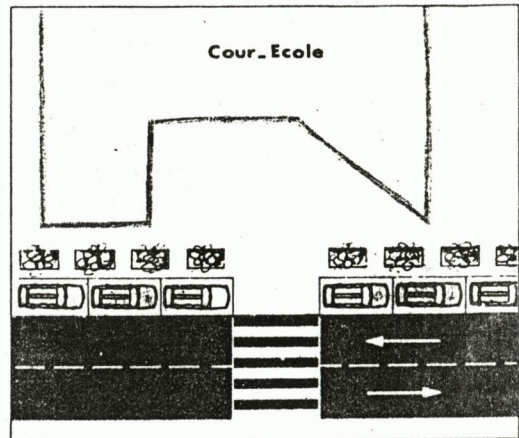
Les maires, par leur pouvoir de police, peuvent limiter plus rigoureusement que la réglementation générale, la vitesse aux abords des écoles. Une limitation à 30km/h est souvent retenue. La difficulté est de la faire respecter. Les panneaux n'ont qu'une faible influence sur le comportement des conducteurs. Cependant il est possible de mettre en oeuvre des dispositifs d'alerte (alarme-vitesse, bandes rugueuses..) ou des dispositifs ralentisseurs (chicane, rétrécissement de chaussée, dos-d'âne, passage pour piétons surélevé...)

Le gouvernement subventionne cette année, à raison de 50%, des ralentisseurs à mettre en place devant les écoles.



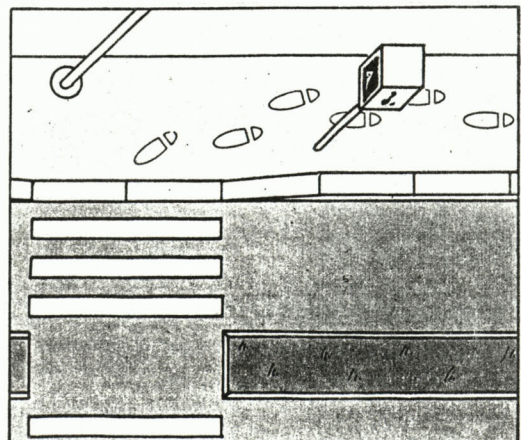
33-Organiser le stationnement

Si l'afflux momentané des voitures de parents réduit la vitesse de circulation, par contre il gêne la visibilité que l'on peut avoir des enfants. Ce dernier point étant une des causes d'accident, il est souhaitable de dissuader l'arrêt des véhicules à proximité immédiate de l'école. Pour ce faire on peut utiliser des dispositifs réglementaires (stationnement interdit) qui se révèlent souvent insuffisants ; c'est pourquoi il faut les compléter par des dispositifs anti-stationnement (bordures, bacs à fleurs...). Si le lieu le permet, il est préférable de créer des places de stationnement en réduisant la largeur de la chaussée.



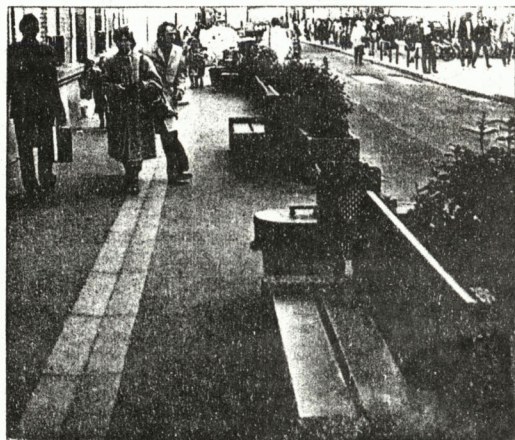
34-Faciliter la traversée de la rue

Les passages pour piétons doivent être larges, au-delà de 4m, et désaxés par rapport à la sortie. Des solutions telles les feux à commande manuelle, les passages piétons surélevés, les éclairages additionnels sont à retenir. Il faut aussi penser aux dispositifs de retenue empêchant les enfants d'aller sur la chaussée en les guidant vers les passages piétons. Le matériel employé ne doit pas être assimilable à des éléments de jeux. L'utilisation de mobilier urbain est une solution intéressante.



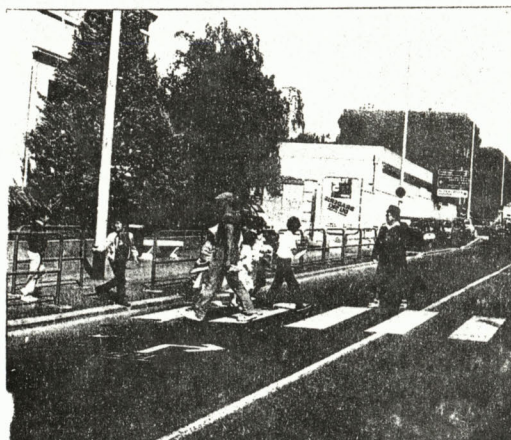
35-Aménager les trottoirs

Le trajet qui conduit à l'école est souvent semé d'embûches : trottoirs étroits, mal entretenus sur lesquels stationnent les véhicules. Par mesure d'agrément et de sécurité on redonnera davantage d'espace aux piétons en élargissant les trottoirs et en réduisant l'espace roulable au droit de l'école et sur l'itinéraire du trajet domicile-école.



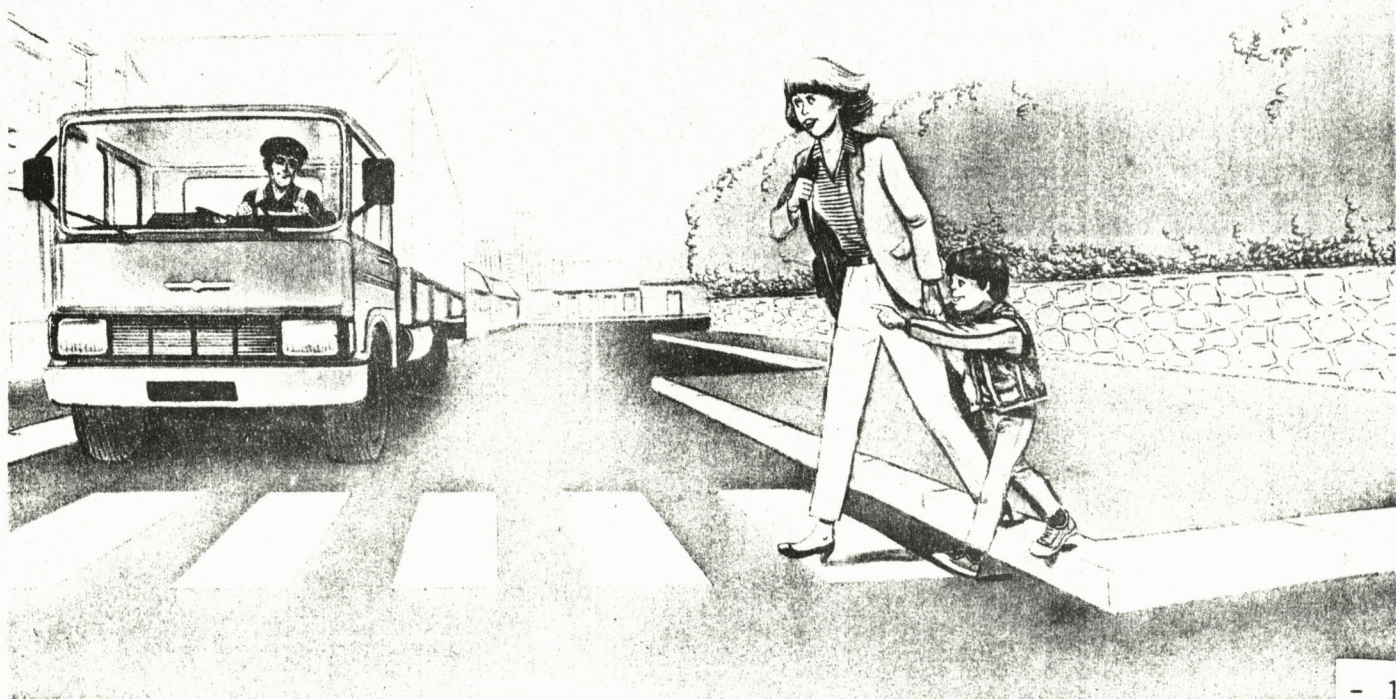
36-Améliorer l'exploitation

Complémentaire aux équipements précités, il peut être décidé des sens uniques, des neutralisations de circulation aux heures d'entrées et de sorties des écoles... Ces dispositions prises par arrêté doivent être signalées par des panneaux. De plus la surveillance par du personnel compétent et apprécié par les enfants améliorera la sécurité aux abords des écoles. Le maire a la possibilité de recruter ce personnel habilité (retraités, parents, TUC...)



Jean-Marie LEVERRIER
Délégué régional

Dossier établi d'après des fiches techniques du Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports.



Plaidoirie pour la Ligue A PROPOS DE LA MORT DE FABRICE

Nous voulons éviter la banalisation du drame.

Cette banalisation existe à tous les niveaux de la société (pouvoirs publics, médias, "opinion générale"...).

Elle est plus choquante encore lorsqu'elle est constatée au niveau de la Justice :

-que ce soit au niveau des réquisitions du Parquet souvent trop rapides, insuffisamment convaincues

-ou au niveau des jugements, généralement plus indulgents pour les grands meurtriers de la route que pour les petits voleurs

On peut déceler quatre causes à cette attitude générale :

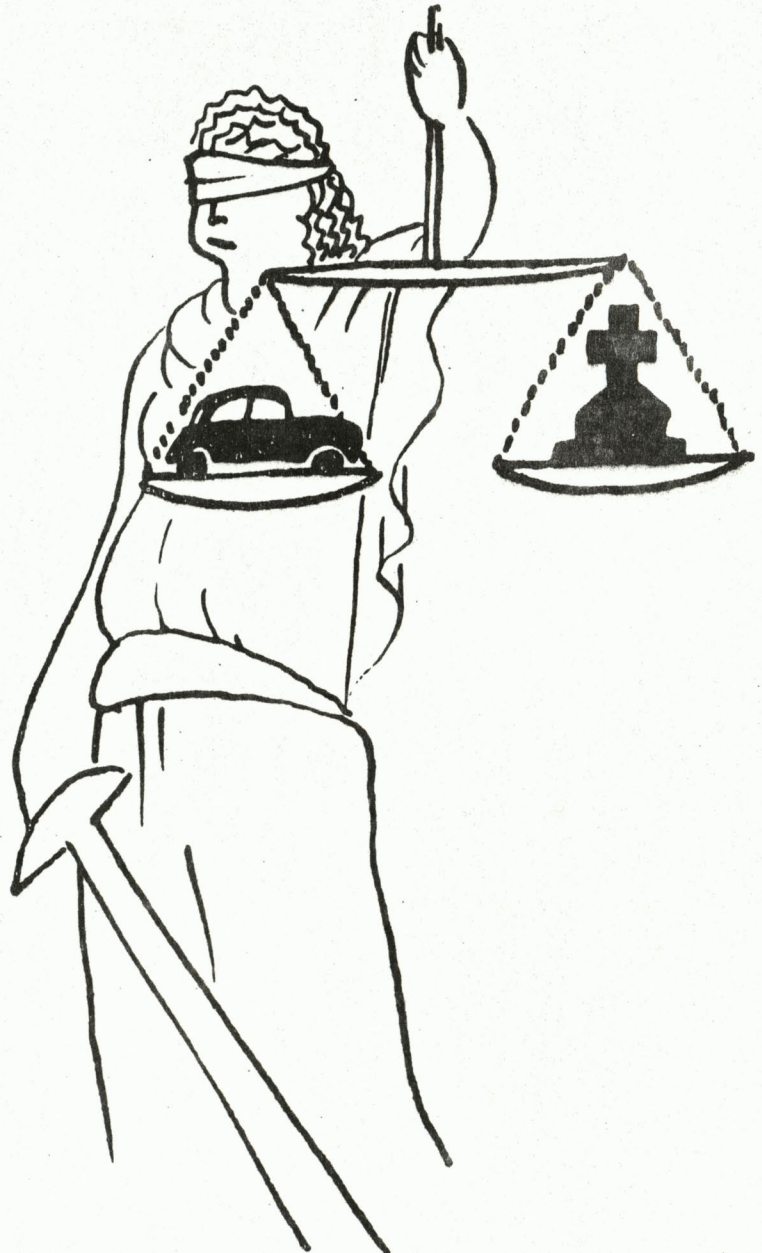
- 1- le nombre engendre l'accoutumance voire l'indifférence : 13 000 morts par an et 200 000 blessés, c'est trop pour garder sa fraîcheur d'indignation !
- 2- les délinquants de la route ne représentent pas une catégorie particulière de la population, donc ils n'intéressent pas les partis, les mouvements, les syndicats etc.... toujours prompts à dénoncer le comportement des catégories de personnes faciles à identifier (les jeunes, les immigrés, etc...)
- 3- les morts et les blessures des "accidents" de la circulation sont causées par un objet universellement répandu, donc apparemment anodin (mais trouve-t-on qu'un couteau de cuisine rend banal le fait de s'en servir pour tuer ?), et universellement utilisé, donc apparemment indispensable et impossible à retirer à ceux qui s'en servent pour leur travail (mais soutient-on que l'individu dangereux ne peut être mis en prison parce qu'il perdra son emploi ?)
- 4- l'accent mis sur le caractère prétendument involontaire des "accidents" (le mot même en témoigne), qui porte le Juge à l'indulgence, alors qu'en réalité dans beaucoup de cas c'est l'observation volontaire d'un règlement (feu rouge, stop, ligne continue, limitation de vitesse, abstinence d'alcool) qui, sans intention de les occasionner, est néanmoins la cause des blessures ou de la mort : il y a eu une prise volontaire du risque, une "mise

en danger délibérée de la vie d'autrui"

(comme le dit le projet de réforme du Code Pénal), qui devrait être jugée comme telle.

Au total les victimes (blessés ou familles des tués) ressentent l'impression que le procès auquel elles assistent est "expédié", que les Magistrats instruisent le dossier d'une calamité plutôt qu'ils ne jugent un responsable, et que la mort ou l'incapacité sur la route doit être inscrite au compte d'une obscure fatalité et non motiver une politique pénale dissuasive.

S'y ajoute, assez souvent, l'humiliation pour la victime de devoir assister à son propre procès, soit comme ayant supposément concouru à l'accident (ce qui devrait largement disparaître avec la loi BADINTER du 5 juillet 1985), soit comme ayant, dit-on, des demandes de réparation du préjudice exagérées...



C'est pour réagir contre cet état de choses que la LIGUE a décidé de se constituer partie civile aux côtés de ceux qui sont victimes des infractions les plus graves, des comportements les plus scandaleux.

Bien entendu, elle ne le fait que si la victime ou sa famille le lui demande. Lorsque cela se produit, c'est que, de la douleur d'une mère, d'un père, d'un conjoint, d'un enfant, et au-delà de la révolte, naît le sentiment que "cela doit servir à quelque chose" (comme le dit la maman de Fabrice).

Ceci veut dire qu'un processus de prise de conscience collective se développe localement à partir d'un accident grave.

Le procès ne sera qu'un moment privilégié de ce processus, mais un moment qui aide le processus à se cristalliser, à se donner un premier but, à montrer sa force et sa dynamique.

En reconnaissant l'utilité de l'intervention de la Ligue qui veut donner toute leur portée aux délits routiers, la Justice prouvera qu'elle-même entend garder sa crédibilité en attirant l'attention de la société sur les comportements les plus dangereux pour la collectivité.

Henri FARRE-LUCE
Avocat

LA LIGUE : partie civile au procès d'Orléans.

PERMIS DE CONDUIRE OU PERMIS DE TUER

Un fait divers ...

Elle n'arrive pas à se résigner. Nadia Richert, 41ans, le regard délavé par les neuroleptiques, ressasse sa tragédie :

*"C'est pas un accident !
C'est pas un homicide involontaire ! C'est un crime..."*

5 octobre 1984. Fabrice Richert, fils unique d'une mère célibataire, un grand gaillard bouclé de 17ans, enfourche sa bicyclette pour se rendre à Radio-Sun 7. Il a la passion du rock. Il anime une radio libre. Dans l'avenue Charles Péguy, une avenue large et éclairée de Saint-Jean-de-Braye, commune limitrophe d'Orléans, une DS folle lui fait éclater la cervelle et se barre, tous feux éteints, à 100km/h. Fabrice ne verra jamais son père, qu'il vient de retrouver et avec lequel il a rendez-vous dans quelques jours.

2 décembre 1985. Chronique ordinaire d'un après-midi de Justice. Dans la salle du tribunal correctionnel d'Orléans, Nadia Richert scrute intensément François Brun, 29ans, tout de Jean vêtu. Le président interroge le jeune homme : *"3 grammes d'alcool dans le sang. Combien de bières ?*

Et vous aviez pris du Tranxène ? Vous ne possédiez pas d'assurance, vos pneus étaient lisses. Vous ne saviez pas qu'il ne faut pas conduire dans cet état ? Pourquoi ne vous êtes-vous pas arrêté au premier accident que vous avez provoqué quelques minutes auparavant ? Vous étiez "pété" ? La panique à cause de votre absence d'assurance, hein ? Vous n'étiez pas bien ? Une dispute avec votre concubine ?"

Une grande partie de l'assistance est debout, arborant le badge vert de la Ligue Contre la Violence Routière. L'association, créée en 1983, se porte partie civile dans certains procès des accidents de la route. Une mission assez semblable à celle que s'était fixée Choisir à propos du viol.

Le président du tribunal vient de finir de compulsier le dossier. Brusquement, coup de théâtre : il s'aperçoit que c'est lui qui a instruit l'affaire ! Il ne peut donc pas la juger. Et il l'avait oubliée ? Des chauffards alcooliques qui flinguent des gosses, ce sont les chiens écrasés de la Justice. Des histoires comme celle-là, c'est vrai, le magistrat en voit tous les jours. Elles se ressemblent toutes. Le président avoue qu'il n'a pas eu le temps de préparer son dossier. C'était pourtant la seule mort d'homme qu'il avait à juger cet après-midi-là.

On court dans les couloirs à la recherche d'un autre magistrat. Nadia Richert attend. Depuis un an, elle pense nuit et jour à ce procès.

Deux heures plus tard, l'audience reprend enfin. François Brun, pitoyable tueur, bredouille une fois de plus sa panique. L'avocat de Nadia déploie ses manches avec l'éloquence de l'orateur funèbre. La mère de Fabrice pleure. Sa tante s'évanouit. Jérôme, son meilleur copain, serre la main de sa fiancée. C'est la grand-messe du prétoire. Il faut bien exorciser la mort...

Me Fabre-Luce, l'avocat de la Ligue, plaide à son tour, accusant la société et la justice de complicité passive :

"François Brun n'a pas voulu tuer. Mais il a pris le risque de tuer. Dans l'avant-projet de réforme du Code pénal, le garde des Sceaux ne parle plus d'homicide involontaire-mais de -mise en danger délibérée de la vie d'autrui- !"

Le parquet fait la gueule : la magistrate supporte mal qu'on empiète sur son terrain.

Madame le procureur se trompe d'ennemi : son réquisitoire vise la Ligue Contre la Violence Routière, dont elle juge la constitution en partie civile "IRRECEVABLE et INOCCASIONNELLE".

La voilà même qui trouve des circonstances atténuantes à François Brun ! Elle requiert une confiscation du permis de conduire avec impossibilité de le passer pendant trois ans et une peine de prison d'un an, avec sursis partiel et quatre mois fermes. Les quatre mois que François Brun a déjà faits. Le monde à l'envers ! Jugement le 9 décembre.

Nadia Richert voulait un procès exemplaire de sévérité pour dissuader les 26,8% de récidivistes soûls, prêts à tuer sur les routes de France. Il faudra qu'elle se contente d'un procès exemplaire de banalité. Jusqu'à quand la justice va-t-elle pénaliser plus lourdement les voleurs de voitures que les assassins du volant ?

"Il ne faut pas confondre permis de conduire et port d'arme" a dit récemment un ministre socialiste. Trop récemment peut-être.

Chantal De RUDDER

Le Nouvel Observateur du 6 décembre 1985.

PROCES

DE

C A S T R E S

Simone, Martine, Louise, 27ans toutes les trois, belles, superbes de santé, tuées dans la même voiture par un homme en état d'ébriété qui roulait trop vite et avait doublé sur une ligne blanche en haut d'une côte ; Il allait "en boîte" au sortir d'un repas d'anniversaire bien arrosé.

Nous étions à dix jours du procès, quand les parents de Simone et Martine nous ont demandé de nous porter partie civile. Pour des gens qui ont des rapports quotidiens avec la justice, cette tâche semble facile, mais pour nous, simples militants de la Ligue, ce n'est pas évident. Il nous a fallu apprendre les rouages de notre justice.

Enfin, c'est le jour du procès.

Avant d'entrer dans la salle l'avocat de la famille et le nôtre pour la circonstance, m'avait fait part des réticences du président à accepter notre partie civile et refusait de nous entendre plaider la cause de la Ligue lors de l'audience.

Le premier arrivant dans la salle est un jeune homme, long, mince, vêtu d'un survêtement bleu ; il marche avec des béquilles ; c'est l'auteur de ce massacre.

Tous nos amis de la Ligue arrivent pour soutenir la famille. Nous nous collons les badges sur la poitrine.

Les parents de Simone et Martine entrent et viennent près de nous. La mamam tient leurs photos serrées sur son cœur.

Nous attendons bien sagement assis, surveillés par un monsieur en "habit".

Le procès commence. Pendant une heure nous entendons discuter sur des traces de pneus, des chocs dans les carrosseries, etc... l'homme au survêtement bleu conteste les emplacements. Le juge s'énerve un peu...

Est-ce possible de discuter sur des détails aussi mesquins ? La maman de Martine et Simone pleure sur les photos. Des jeunes femmes par leurs sourires semblent se moquer de ce qui se passe dans cette salle.

On parle des traces de pneus, mais pas des traces indélébiles gravées dans le cœur de la maman. On parle technique et on oublie la vie ou plutôt la mort de Louise, Simone et Martine. Pas une seule fois on a prononcé leurs noms, on dit "les victimes". Elles n'ont même plus le droit d'avoir une identité. Elles n'existent déjà plus.

La maman de Martine et Simone pousse un énorme soupir et se mouche. Le juge scrute notre groupe. L'homme en "habit" vient inspecter notre coin. Ne sommes-nous pas des fauteurs de troubles avec nos photos, nos badges, et notre douleur au fond des yeux ? C'est vrai on a l'habitude d'expédier ce genre d'affaire. Un accident de la circulation c'est si banal.

L'homme au survêtement bleu a retrouvé une certaine arrogance. Si on l'avait accusé d'avoir tué en état d'ébriété, d'avoir tué à cause d'une vitesse excessive, d'avoir tué à cause d'un franchissement d'une bande blanche en haut d'une côte, il n'aurait pu que reconnaître ces faits indiscutables, mais depuis le début, tout le monde se noie et s'égaré dans des explications sans fin atténuant sa culpabilité.

Au cours de la plaidoirie, on croit comprendre que l'état d'ébriété est rejeté, malgré l'aveu de l'accusé d'avoir consommé 10 verres de vin ; une contre-analyse révèle que ce chauffard n'avait que 0,4 gramme d'alcool par litre de sang alors que l'analyse initiale dénonçait 1 gramme (la prise de sang ayant eu lieu 3h après l'accident)...

"Cet homme a fait une véritable partie de billard avec des vies humaines, dit le substitut, et je demande une peine exemplaire

de :

- 3 mois de prison avec sursis
- 3 000 francs d'amende
- 2ans de retrait de permis de conduire"

Pendant toute cette audience, je n'ai pas pu parler au nom de la Ligue. Notre avocat n'a pas osé le demander au président malgré la suggestion que je lui avais faite avant l'audience.

A chaque procès nous espérons qu'il sera différent, mais à chaque fois nous sommes écoeurés, humiliés devant l'indifférence et la mansuétude de la justice. A la sortie de la salle, un avocat passant à proximité nous confia :

"N'oubliez pas que ce que vous entendez dans un tribunal est toujours le reflet de l'opinion publique".

Forts de cette réflexion très pertinente, nous nous chargeons de changer cette opinion publique, alors à vous les juristes de la suivre.

Liliane ROSSEUW
Déléguée régionale

Nota : l'homme au survêtement bleu a été condamné à 6 mois de prison avec sursis, alors que le substitut n'en demandait que 3. Un petit pas en avant a été fait, et nous pensons que notre action (présence, badges, articles de presse...) a montré à la justice que l'opinion changeait.





Le code de la conduite

A partir de l'analyse des accidents, les synthèses REAGIR apportent beaucoup d'informations. Le projet "code de la conduite" au sein du programme REAGIR vise à intégrer ces informations dans un ensemble structuré de renseignements sur la conduite. Et quand on sait que le comportement des conducteurs (vitesse, alcool, ceinture de sécurité, inexpérience, excitation, fatigue...) est lié à 90% des accidents, nous Inspecteurs Départementaux Sécurité Routière membres de la Ligue contre la violence routière sommes demandeurs de ces renseignements. Ils nous permettent de parler de la conduite d'une façon moins passionnelle, **non plus en termes de droit, mais en termes de sécurité**, et ainsi de mieux argumenter nos propos visant à modifier ces comportements.

L'accession à cette source de renseignements stockés dans un ordinateur central nous est permise par Minitel. La Ligue a prévu d'organiser des séances d'information auprès des adhérents intéressés par ce sujet.

Ils devront préalablement se documenter auprès du siège national.

Jean-Marie LEVERRIER
IDSR délégué régional

NOUS militants à la LIGUE et Inspecteurs REAGIR

Lors de différentes réunions des militants de la Ligue, le problème de notre participation au programme REAGIR se pose inéluctablement.

Nous constatons des appréciations très différentes selon les régions allant de : "malgré nos demandes nous ne sommes pas invités" jusqu'à "je consacre beaucoup de temps à REAGIR" en passant par "nous avons été invités, formés et nommés I.D.S.R"

Et quand nous sommes I.D.S.R une autre question se pose : "pouvons-nous représenter la Ligue Contre la Violence Routière au sein de REAGIR ?"

-notre expérience partagée en Vendée nous permet de dire OUI-

OUI car nous sommes I.D.S.R recrutés au sein d'associations sensibles au problème de sécurité routière.

OUI car la volonté de REAGIR est d'utiliser les compétences complémentaires des différents acteurs de la sécurité routière.

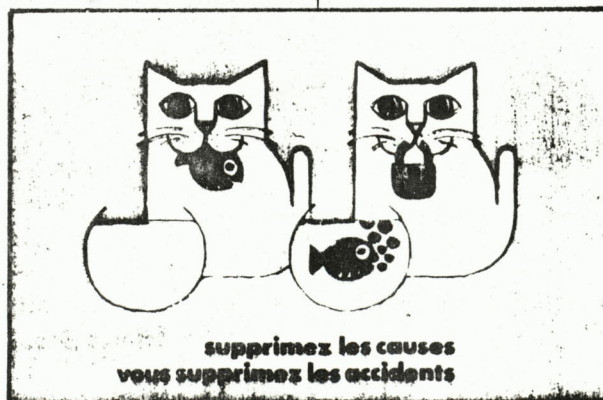
OUI car l'occasion nous est donnée de dire notre opinion sur le problème aux pouvoirs publics réunis pour la circonstance.

OUI car nous interpellons ainsi des décideurs qui se laisseraient vite aller à un constat d'impuissance et d'échec face à l'ampleur du problème.

OUI car notre présence et notre volonté militante peuvent obliger les autorités à agir aussi.

Les réalisations d'enquêtes suivies des collèges techniques créent un choc émotionnel à une assemblée constituée en partie d'autorités au pouvoir de décision et c'est là un moment privilégié pour dire notre opinion et proposer des solutions nouvelles.

Jean-Michel HARDOUIN
Délégué départemental



SEGREGATION POUR

les piétons et les cyclistes

Confrontés à la pression automobile générale d'un côté, à l'inconséquence ou l'agressivité de trop nombreux automobilistes de l'autre, une part importante de la population se trouve en situation de risques.

Les plus vulnérables par classes d'âges sont les plus jeunes et les plus anciens ainsi que les handicapés.

Par modes de déplacement : les piétons et les cyclistes.

Les "chemins de la liberté" ne sont pas accessibles à tous aussi facilement, les statistiques d'accidents sont là pour témoigner

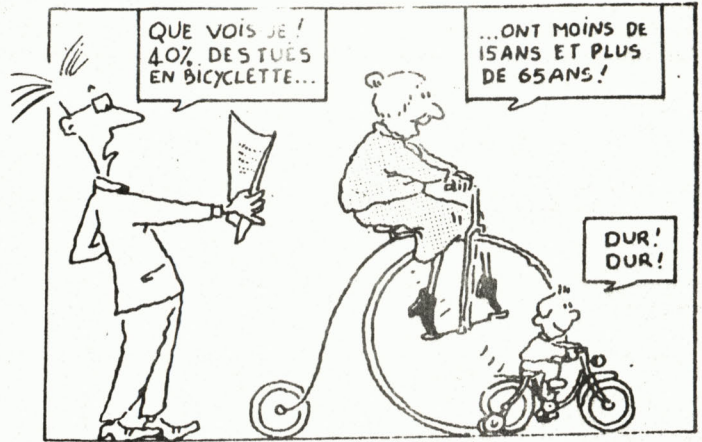
Se déplacer gratuitement, ou presque aujourd'hui, en utilisant un espace minimum, avec sa propre énergie métabolique, en réduisant les gênes et les risques, tout en capitalisant les bienfaits de l'exercice corporel, relève-t-il de l'exploit sportif, d'un passéisme désuet, de l'irrationnel ou de l'effet de signes ? Autant d'idées reçues -comme tant d'autres- qui ne doivent pas nous faire oublier qu'à l'origine, l'erreur est d'avoir fait des déplacements un problème technique, alors qu'il s'agit avant tout d'un problème social et bien sûr politique.

Le droit au transport et la liberté de choix du mode de transport.

Tout a été fait pour rendre la voiture synonyme de déplacements ce qui conduit inéluctablement à rejeter une quantité importante d'individus -(qui ne peuvent ou qui n'acceptent pas ce diktat)- non seulement de la circulation mais du système social.

Piétons et cyclistes n'ont jamais écrasé les automobilistes, ce qui ne les empêche pas d'être considérés comme des dangers aux yeux des inconditionnels de la voiture, dans la mesure où ils les obligent à ralentir ou à s'arrêter, pour les éviter ou les laisser passer.

En quelque sorte l'obstacle devient danger!.....



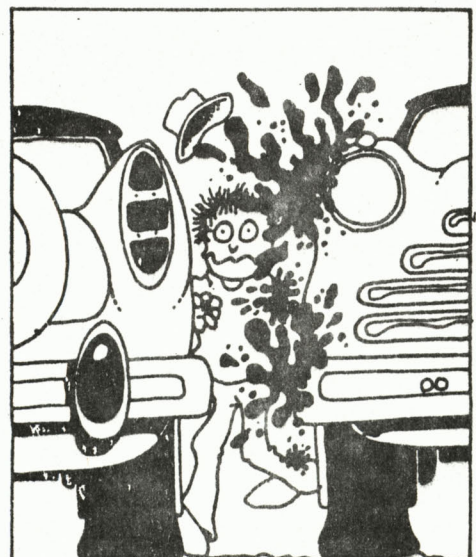
Rendre aux piétons, aux cyclistes et aux transports collectifs l'espace auquel ils ont droit est une mesure de **justice sociale et d'assainissement public.**

Sa résolution technique ne pose aucun problème, mais elle implique des mesures dissuasives quant à l'abus de l'automobile compensées largement par des mesures incitatives, en faveur des piétons, des cyclistes des transports collectifs ne bénéficiant pas de la considération que leur nombre mériterait.

Acte politique qui demande déconditionnement, courage et persévérance.

Ce qui reste à démontrer.

Jean-Claude OESINGER
Conseiller National FNAUT
Membre de l'association Environnement & sécurité routière Tours
(affiliée à la Ligue)



LA VIE DES SECTIONS

REGION DU SUD-OUEST - B

Aude

S'organiser

pour être efficaces

Depuis plus de deux ans déjà, dans notre département, des personnes, inquiètes de la situation catastrophique en matière de circulation routière, avaient tenté de secouer l'apathie que se réfugie derrière une prétendue fatalité.

A partir de la remarquable exposition itinérante sur la violence routière de Jean GARRIGUES, de Limoux, lui-même grand mutilé de la route, un premier noyau de bonnes volontés s'est formé. Quelques mois plus tard, sous l'impulsion de notre déléguée régionale Lilliane ROSSEEUW, ce groupe aboutissait à la création de la section de l'Aude.

Déclarée au J.O du 26 juin 1985 notre jeune section qui compte déjà une quarantaine de membres, s'est donnée une direction collégiale de huit membres afin que les responsabilités soient équitablement réparties et que les initiatives puissent se faire jour librement. Tous les membres devant être les plus actifs possible. Car, ici comme ailleurs la tâche est immense. Tout à faire : travail d'éducation des jeunes, de conscientisation des conducteurs, d'interpellation des Pouvoirs Publics, d'intervention auprès des médias, etc...etc...

Plusieurs actions significatives ont déjà été menées avec succès :

-intervention digne et silencieuse des militants de la Ligue exposant les photos des victimes lors du procès d'un chauffard assassin au Tribunal de grande instance de Carcassonne. Intervention largement relayée par la presse qui a certainement influencé le jugement (cinq mois de prison ferme ce qui est tout de même peu comparé à la vie d'un jeune de 18 ans)

-stand d'exposition de la Ligue sur le marché hebdomadaire de Limoux et Carcassonne qui draine des milliers de personnes, avec distribution de 5 000 tracts lors de la fête des mères. Intervention à cette occasion sur les ondes de la radio locale.

De nombreux contacts ont été pris pour faire connaître la Ligue et populariser son action. C'est dans ce sens qu'il a été décidé d'adresser une lettre aux Maires du département qui sont responsables des problèmes de circulation dans leur agglomération.

L'action "SECURITE JEUNES" va se poursuivre par des contacts avec les enseignants et les associations de parents d'élèves et la distribution d'un tract national aux étudiants.

APPEL EST ADRESSE A TOUS CEUX QUI DISPOSENT DE TEMPS -retraités, mères de familles, etc...) Ici, même une action modeste et limitée est un grand pas en avant : il faut faire l'action qui sauve.

Haute-Garonne

Ca y est, la Haute-Garonne démarre.

Le coup d'envoi fut donné dans le petit village de Gardouch lors d'une réunion publique d'information en présence du maire de la commune, des habitants et des adhérents du département.

Nous n'étions pas très nombreux mais nous n'avons pas perdu notre temps, car depuis tout marche très fort :

-la Dépêche du Midi nous a offert sa collaboration pour 1 an d'articles.

-nous sommes passés à FR 3 le 25 février 1986 à 12 heures.

-Monsieur le maire de Toulouse nous a reçus

-nous avons rencontré le coordonnateur REAGIR du département.

Toute la Haute-Garonne est couverte de grands panneaux dénonçant les accidents de la route, nous voulons saisir cette opportunité et c'est pourquoi nous fonçons...à pied.

Liliane ROSSEEUW
Déléguée régionale

Tarn

Des actions

suivies d'effets...

Dans notre département des actions de la Ligue ont mené les pouvoirs publics à prendre quelques décisions spectaculaires comme :

- abattage de 800 platanes en bordure de la nationale entre Albi et Castres
- contrôles d'alcoolémie à la sortie de plusieurs boîtes de nuit

Voici pour information quelques-unes de nos actions :

- exposition contre la violence routière à la M.J.C et au Lycée "la Borde Basse" à Castres qui a été vue par au moins un millier de personnes (élèves, enseignants,

etc...) La cérémonie d'inauguration a réuni plus d'une centaine de participants dont le Maire de Castres, de Lautrec, par ailleurs Conseiller Général, du Commandant de gendarmerie, du Capitaine des pompiers, du Directeur de la prévention routière.

-participation de la Ligue (ex-qualité) à l'assemblée générale de la Prévention et prise de parole devant le Commissaire de la République.

-messe à la Cathédrale de Castres pour les victimes de la route avec sermon faisant explicitement référence à la Ligue.

-adhésion à la Ligue du Directeur de la Prévention routière et participation de la Ligue à la commission sécurité de la ville de Castres.

-nombreux articles de presse et intervention à la radio locale.

REGION DE L'OUEST

Olivier Guichard Inter- pellé par la Ligue.

Après avoir chanté "tchi-tchi" dans l'émission "l'oreille en coin", sur France-Inter, le dimanche 6 octobre 1985, Monsieur Olivier GUICHARD, ancien Ministre, Président du Conseil Régional des Pays de Loire, Député et Maire de La Baule, a pris publiquement position contre la limitation de vitesse à 130km/h sur autoroute...belle aubaine pour la section Ouest de la Ligue pour Interpeller cet homme public de premier plan.

..."Vous êtes un leader d'opinion, et en apportant votre crédit contre les limitations, vous réconfortez tous les fanatiques de la vitesse et leur apportez une sorte de légitimité, alors que nous savons pertinemment (chiffres du comité Interministériel pour la sécurité routière à l'appui), que la limitation de vitesse à 130km/h a sauvé des milliers de vies humaines, depuis son application en 1973 ..." (1)

Quelques semaines après l'envoi d'un courrier, Olivier GUICHARD recevait une délégation de la Ligue. Il ne s'est pas justifié... qu'importe, il l'a écoutée. Le teneur du discours des membres de l'association lui a certainement permis de saisir qu'une partie de l'opinion publique était heurtée par son approche de la circulation, et qu'elle revendiquait une autre forme de relations entre l'homme et l'automobile.

Peut-être que demain, la démagogie politique des hommes publics les fera prendre position pour la création de ralentisseurs ou de pistes cyclables. Ce sera l'époque où 97% de l'opinion française pensera que la vitesse c'est certainement dépassé !... L'époque également où les membres de la Ligue Contre La Violence Routière feront des banquets d'anciens combattants.....

Philippe GERVOT
Délégué régional

(1) Extrait de la lettre envoyée à M. Guichard

"Mourir à fond la caisse"

Lettre adressée par le Président de L'Association pour la Sécurité des Usagers de la Rue dans les Pyrénées-Atlantiques

à

ANTENNE 2 - Emission "Carte de Presse"

à la suite de l'émission : "Mourir à fond la caisse"

Messieurs,

Un immense merci pour votre émission sur le fléau français des accidents routiers et leur terrible impact sur notre jeunesse. Nous attendions depuis longtemps un document sans concession de ce genre, qui n'a pas escamoté les faits :

1. France, record mondial des accidents routiers, 14 000 tués réels, 300 000 blessés, 50 000 handicapés, le cauchemar, la guerre que les Français acceptent malgré son coût, de douleur inimaginable, moral inqualifiable, financier énorme.

2. Les "causes immédiates", le véhicule, la route, l'individu ?

-le véhicule : des progrès réglementaires peuvent être faits pour vérifier l'état des véhicules anciens, 10% d'entre eux seraient à réparer, ce qui semble votre seule concession sur le problème "état du véhicule" ; et vous avez bien raison car celui-ci dépend aussi largement de la vigilance de son propriétaire : 1 voiture sur 3 a des pneus sous-gonflés, 1 sur 2 un mauvais éclairage, 1 sur 10 des freins défectueux -dossier CDIA n° 93, octobre 1984-, de plus, dans le même dossier le CDIA indique que les conducteurs de voitures neuves causent -toutes proportions gardées- plus d'accidents que les conducteurs de véhicules anciens (qui le sait, que le dit ?... le contraire est fortement gravé dans la conscience collective)...le facteur humain intervient donc, bien plus souvent qu'on veut bien le dire, dans la cause "véhicule".

-la route : il a été clairement indiqué que les routes larges et confortables peuvent être accidentogènes par incitation à la vitesse et au dépassement : le vieux concept "fluidité maximale automobile" n'est pas toujours synonyme de sécurité (on le voit en ville, notamment, où les rues larges et droites sont un fléau pour les piétons). Là aussi les confusions mentales sur les causes d'accidents sont légions.

-l'individu : à ce niveau votre prise de position déterminée et claire a été, n'en doutez pas, percutante et bénéfique à notre communauté nationale...vitesse en jeu dans 70% des accidents, rôle de l'alcool, dépassements, inexpérience corrélative d'excès de confiance des jeunes conducteurs, désinvolture devant la loi : le comportement de l'individu est le plus souvent la cause déclenchante.

3. Les causes "lointaines". Vous avez évoqué ce point essentiel en ce qui concerne le rôle de la Police et de la sanction : "l'homme n'a rien trouvé de mieux que la punition contre la transgression de la loi"... pourquoi êtes-vous parmi les rares qui osent dire publiquement cette évidence qui, d'être oubliée ou travestie, nous jette par milliers dans le fossé. Il y a quelque part une volonté évidente de ne pas vouloir sanctionner : comment avez-vous pu circuler à 180 sur autoroutes et 130 sur routes sans être une seule fois inquiétés par la Police ? Pourquoi nous rebat-on sans cesse les oreilles avec une Prévention conçue comme le levier à préférer à la sanction affublée du terme de "répression", dont la connotation négative arrange tellement les fanatiques de l'anti-sécurité...alors qu'à l'évidence la première des préventions est l'application rigoureuse de la loi conçue dans l'intérêt général (ce qui n'exclut pas, bien entendu, les autres formes de prévention). Il y a semblé-t-il, une volonté délibérée de ne pas appliquer chez nous les mesures qui font leurs preuves à l'étranger : réglementation de la vitesse drastique et sanction rigoureuse aux USA et 2 fois $\frac{1}{2}$ moins d'accidents là-bas que chez nous... les Suisses viennent de généraliser pour l'ensemble de la Confédération le 50km/h en ville, après 3 ans d'expérimentation : pourquoi en fait-on fi en France ? Les autorités compétentes n'en ignorent rien, pas plus qu'elles n'ont oublié qu'en 7 ans les Japonais ont divisé par 2 le nombre de leurs tués en doublant dans le même temps leur parc automobile.

Les analyses du plan REAGIR ne nous apprendront pas grand chose de plus que l'on ne sache déjà : elles ont l'avantage d'exister et d'apporter, ici et là, quelques améliorations locales ; mais elles présentent l'inconvénient considérable d'accréditer l'idée que le cœur du problème n'est pas au niveau du courage politique : un pays qui laisse ses jeunes se massacrer les samedi soir et où l'on peut se déplacer à folle allure impunément ne peut prétendre avoir une vraie politique de sécurité routière. L'éradication du duel ("affreux, surtout lorsqu'il détruit une vie pleine d'espérance" disait Chateaubriand...comment ne pas faire le rapprochement...) ne s'est pas faite en France à coups d'études et d'incitations "préventives" et pater-

nalistes de l'autorité publique, mais grâce à des mesures draconiennes et de bon sens...qui ont finalement sauvé tant de jeunes hommes.

La responsabilité des gouvernements successifs et de tout le corps politique est finalement considérable : on a laissé s'installer dans l'esprit des Français l'impression désastreuse de la Fatalité devant l'accident : "ça dure depuis tant d'années, il n'y a rien à faire...". Et malgré tout, l'opinion publique sollicitée dans un sondage, il y a quelques mois, a manifesté un immense besoin de sécurité sur la route et de mesures plus contraignantes. Point n'est besoin d'accumuler des policiers à tous les coins de route mais rendre la sanction proportionnée à la gravité du fléau et tellement dissuasive que les infractions qui se banalisent et se généralisent deviendraient, à l'évidence, marginales.

Mais pour cela il faut du courage et un minimum d'esprit humanitaire ; bien comprendre aussi, même quand on craint d'hypothétiques sanctions électorales, que les groupes de pression anti-sécurité ne sont pas majoritaires dans ce pays.

4. En guise de conclusion (et pour ne pas être trop longs, nous qui avons tant à dire et qui nous battons depuis des années pour que triomphe le simple bon sens) : votre émission du 14 août, non patronnée par un organisme officiel, constituée selon nous une "première", percutante, courageuse, bénéfique à tous points de vue pour notre communauté nationale.

Question que nous nous posons avec gravité : avez-vous les moyens de lui donner un prolongement ? Le seul outil puissant pour infléchir les idées reçues et le fatalisme, pour provoquer une mobilisation politique réelle, c'est à vous, hommes de Télévision qui l'avez entre les mains : il faudrait dans une émission dont l'impact serait encore plus considérable remonter à la source du fléau : l'absence de volonté politique, la démission ou l'absence des élites (où est notre Ralph Nader de la sécurité ?), les lobbies anti-sécurité, les idées-cancer, les ignorances, l'encouragement de l'inclivisme.

Il y a matière à plusieurs épisodes dans, au moins, 5 domaines :

-application de la loi (police, justice, passe-droits...)

-amélioration de la loi (...faux de prétendre qu'on a atteint une limite...)

-éducation (problème énorme...peut-on en faire quand règne l'anti-éducation sur la voie publique...)

-sensibilisation (paternalisme en effet inopérant au point où nous en sommes, moyens, heures d'écoute...)

-infrastructures (bétonner sans penser sécurité, quelles rues pour les enfants, les piétons, les handicapés, les usagers de deux-roues)

Des thèmes très riches pourraient être abordés, tels que :

-responsabilité des accidents, le Français frondeur ou l'élite politique ?

-les jeunes (enfants, adolescents..) et leur sécurité

-la justice est-elle déviante ?

-la police est-elle démobilisée (absente la nuit et les week-ends meurtriers ?)

-prévention/sanction

-démocratie sur la voie publique (les différents usagers sont-ils à égalité sur la voie publique ?)

-impossible d'appliquer en France les mesures qui font leurs preuves à l'étranger ?

-y a-t-il des lobbies anti-sécurité ?

-l'exemple du Japon

Pour de telles créations, croyez bien que les associations locales et nationales (non institutionnalisées, sans gros moyens mais aux idées structurées) qui oeuvrent pour la sécurité routière vous apporteraient leur aide et une vision du fléau que n'ont pas toujours les professionnels de la sécurité routière, chez lesquels, parfois, l'arbre cache la forêt et dont le "devoir de réserve" ne garantit pas la liberté de propos.

Nous souhaiterions vivement que vous vous mettiez en rapport avec l'association nationale actuellement la plus réaliste et la plus dynamique ; il s'agit de la "Ligue contre la Violence Routière" 5, Impasse Bon Secours - 75011 Paris - Tel.43.48.96.09 dont l'implantation en France grandit de jour en jour.

Nous vous demandons de bien vouloir répondre "utile" à cette lettre, quelques lignes suffiront (l'enjeu justifie notre souci). Au cas où il vous serait impossible de donner une suite à votre émission du 14 août, pourriez-vous nous conseiller sur les contacts personnels à prendre avec certains hommes de Télévision ; nous espérons cependant ardemment que vous pourrez continuer sur ce thème qui sert tellement l'intérêt public et qui d'ores et déjà devrait vous apporter une notoriété méritée. De plus quelle chance avons-nous de trouver des "hommes-clés" qui, comme vous, auraient compris le fond du problème et le courage de le dire crûment ?

Avec beaucoup d'espoir, nous vous disons notre gratitude et l'expression de nos sentiments les plus cordiaux et chaleureux.

Jean LE FEVRE
Président de l'ASUR 25

Compte-rendu d'activité

HISTORIQUE.

La circonscription des polices urbaines de Pau qui couvre une partie de cette agglomération est l'une des plus dangereuses de France. (5ème à 6ème rang pour les blessés de 1979 à 1982 sur les 153 villes moyennes françaises). La mortalité routière est d'un tué par an pour 6 800 habitants. Devant l'indifférence de la population et des autorités compétentes, nous avons créé, en 1980, une Association pour la Sécurité des Usagers de la Rue (ASUR, mouvement fondé par 13 associations locales).

Son action s'est développée dans les domaines de la sensibilisation (presse, radio, un passage sur Antenne 2), de l'éducation (écoles), de l'application de la loi (police), de son amélioration (vitesse, défense des plus vulnérables), des infrastructures (cyclables, piétonniers, aménagements, signalisations...), et, plus récemment, soutien aux victimes. Nous avons à peu près tout testé (parmi nos actions les plus conséquentes : rencontres de politiques de tous bords ; campagnes avec les "Droits du Piéton" et d'autres associations nationales à l'occasion de la première réunion de la nouvelle législature du Comité Interministériel de la Sécurité Routière (1981) ; batailles pour des voies cyclables, campagnes en milieu scolaire, stimulation des journalistes locaux et nationaux ; nous avons enfin fait connaître à la population, par voie de presse et tracts, le classement désastreux de la ville au niveau statistique : toute vérité n'étant pas bonne à dire, cette action n'a fait que renforcer certains acteurs municipaux de haut niveau dans leur "volonté" de ne rien faire. Notre dynamisme a été, pour des raisons strictement locales, fortement stérilisé.

Nous étions convaincus depuis longtemps, que la sécurité dans chacune des régions et des localités de France, dépend surtout des décisions prises à Paris par les Pouvoirs Publics : aussi, tout en étant persuadés qu'il faut batailler devant sa porte, nous avons, dès le premier jour, résolument suivi LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE dans son action auprès des décideurs nationaux. La cause principale de l'insécurité routière en France étant le fantastique manque de volonté de nos hommes politiques (peut-on parler d'une "politique de sécurité routière" dans un pays champion du monde de l'insécurité routière, qui ne fait pas appliquer les lois votées dans l'intérêt général, qui laisse massacrer le blé en herbe -enfants et jeunes du samedi soir, que refuse d'appliquer les mesures qui font leurs preuves à l'étranger !).

Aussi, nous ne manquons pas une occasion de monter sur Paris quand nos moyens nous le permettent, pour soutenir nos associations

nationales, stimuler les hommes proches des décideurs, (personnes ou groupes constitués), intervenir dans les débats des colloques sur la sécurité routière, nous informer et dialoguer avec des organismes ayant à connaître de ces problèmes.

ACTIONS 1985

En 1985, nous avons ainsi pu batailler aux côtés de nos amis de la Ligue devant des représentants des ministères, des organismes de sécurité, des journalistes de presse et de TV sur la vitesse, la difficulté d'éduquer quand règne l'anti-éducation sur la voie publique, l'application de la loi comme première des préventions, les publicités scandaleuses...

Le Président de l'ASUR représente actuellement la Ligue pour la région Sud-Ouest.A. : à l'occasion de la campagne de tracts pour la sécurité de l'enfant, nous avons, dans des conditions très défavorables (absence professionnelle de militants) testé notre tissu relationnel : il est encore bien mince, les actifs ne sont pas assez nombreux (tout est à faire, par exemple, pour une ville comme Bordeaux !).

Cependant, de nouveaux actifs se sont proposés : certains contacts ont fait "boule de neige", des organismes publics nous ont aidés, des relations stimulantes et amicales se sont établies entre les personnes les plus motivées de quelques départements et même avec une région voisine.

Si nos amis de la Ligue ont déjà fait un travail étonnant sur Paris, le travail sur la Province ne fait que commencer : ici, le manque d'adhérents et surtout d'actifs est pénible à supporter ; l'impression de fatalité est difficile à chasser de l'esprit de nos compatriotes. Nous nous posons souvent la question : savons-nous nous adresser à eux, savons-nous susciter des vocations, utilisons-nous les meilleurs moyens pour informer et sensibiliser ? (vecteurs et contenus). Un article récent dans deux journaux de la presse départementale, rédigé par un journaliste bien connu localement, nous a valu plusieurs propositions d'aide. En fin d'article, nous nous adressons surtout aux jeunes, aux retraités, aux mères de famille : un jeune agriculteur a distribué nos tracts, deux retraités compétents et un médecin ont l'intention d'agir, mais nous n'avons noté aucune réaction féminine. La motivation féminine n'est remarquable que chez quelques personnes du milieu enseignant.

CONCLUSION

Pour l'avenir immédiat, il nous faudra sans doute, compte tenu de nos moyens encore limités, cibler fortement nos actions, en utilisant les leviers les plus efficaces et les

moins coûteux en argent et en énergie. (les hommes politiques commencent à se déplacer en province dans la perspective des élections à venir ; un de nos moyens d'action efficace pourrait être de les "agresser" de façon systématique et concertée).

Nous rongons notre frein, mais une étape nouvelle et importante vient d'être franchie par la Ligue qui en a franchi déjà plusieurs avec succès : notre organisation territoriale qui se met en place est très stimulante et, malgré les difficultés, nous permettra de contribuer à la création d'un mouvement d'opinion,

tellement nécessaire au déclenchement d'une volonté politique. (celle-ci existe dans les autres pays développés).

Il faudra, nous semble-t-il, décentraliser l'action de la Ligue au niveau de chaque département et promouvoir son développement dans les grandes métropoles (exemple de Bordeaux).

Jean Le Fèvre
délégué régional

DELEGATION ILE DE FRANCE

Rapide tour d'horizon sur l'activité de la délégation régionale Paris Ile de France.

REAGIR : Notre association a été la première à être admise aux commissions REAGIR pour Paris et l'Ile de France.

Nous avons déjà 10 délégués pour Paris et la Région Parisienne, qui ont suivi le stage de formation ; 7 sont déjà en action.

Cette participation aux travaux de REAGIR doit s'intensifier dans les prochains mois, dans les délégations périphériques.

DELEGUES : En ce qui concerne Paris, des délégués sont en place pour les arrondissements suivants : 3e, 5e, 6e, 7e, 8e, 9e, 13e, 15e et 18e.

La mise en place des équipes est en cours, et des contacts ont déjà été pris avec les Mairies et les différentes personnalités des arrondissements.

Pour la ceinture de Paris, chaque département dispose d'un délégué, et dans certains cas déjà d'un délégué par ville. (nous complétons les nominations).

ACTIONS : Nous poursuivons les actions locales afin d'augmenter le nombre d'adhésions.

Nous envisageons, à partir du mois d'Avril 1986, de lancer une campagne d'actions sur des secteurs limités, avec l'appui des médias locaux (présentation de films, conférences-débats sur la Ligue et ses objectifs). Une première expérience est en cours actuellement.

Il est prévu

entre autres :

1 - de constituer des antennes de la Ligue dans chaque arrondissement et chaque département.

2 - de créer un Kit qui circulerait auprès de tous ceux qui en feraient la demande.

3 - de renforcer les campagnes d'action, quartier par quartier, ou ville par ville, sur

les départements périphériques.

4 - de n'engager des actions qu'à la mesure de nos moyens de bénévoles

5 - de faire du problème de la vitesse et de l'information des enfants, les préoccupations essentielles de nos délégués.

Notre délégation

propose aussi :

1 - de renforcer les mesures préventives nécessaires dans certains carrefours dangereux de la capitale.

2 - d'utiliser les véhicules de l'administration (PTT, Voirie, EDF, GDF, RATP...) comme supports publicitaires d'affiches sur la sécurité routière.

3 - de sanctionner les délinquants routiers de peines de travail d'intérêt général.

4 - de renforcer les sanctions d'immobilisation de tout véhicule, lorsque des infractions graves, risquant de mettre en danger la vie d'autrui, sont constatées.

5 - d'inciter la promotion de bandes rétroréfléchissantes sur les vêtements des enfants et des piétons en général.

6 - de renforcer pendant les périodes de grandes migrations automobiles (Noël, Pâques, Pentecôte, grandes vacances, Toussaint, etc...) le dispositif policier sur les autoroutes, les routes secondaires, avec une information préalable du public.

7 - de demander l'étude et l'homologation de ceintures de sécurité pour les enfants.

**Deux chiffres qui
laissent rêveur.....**

De source autorisée, on apprend que l'Etat perçoit des sommes sur l'automobile d'un montant de 140 milliards de francs (différence de T.V.A de 18,60 à 33%, vignettes, produits pétroliers, assurances etc...) et que pour faire disparaître du jour au lendemain les 800 points noirs en France, 1 milliard 400.000 serait suffisant.

TEMOIGNAGES

A propos d'un champion du monde de vitesse...

Alain Prost au tribunal : réflexions engendrées par l'article paru dans La Nouvelle République du 21 septembre 1985.

"174 km/h... seulement ! Décidément, notre futur champion du monde -saison 1985- ne devait pas être dans un bon jour...une véritable contre-performance..."

Mais, rassurons-nous, ce résultat n'a pas été acquis sur un circuit approprié, équipé, prévu pour que s'illustrent nos coureurs vedettes...Non, vraiment, le conducteur Alain Prost ne pouvait guère faire mieux ce jour-là, reconnaissons-le... et 174 km/h peut être considéré comme un authentique exploit sur cette "portion d'autoroute limitée à 80km/h en raison des travaux".

Bien sûr, certains esprits chagrins, à la lecture d'une telle information, pourraient crier à l'inconscience, à l'irresponsabilité, au mépris de la vie de son prochain...Mais ce serait oublier qu'il ne s'agit pas là d'un automobiliste ordinaire. Chacun sait, en effet, qu'une vedette au volant peut faire fi des lois -souvent stupides-, des règlements -bêtement restrictifs-, du code de la route enfin, tellement tracassier qu'il faut être un conducteur bien médiocre pour vouloir le respecter.

D'ailleurs, les médias ne s'y sont pas trompés, qui ont rapporté l'évènement, le plus souvent sur le ton goguenard et allègrement complice de celui qui la trouve "bien bonne"... Pensez donc : "Un as du volant qui risque un retrait du permis !...Quelqu'un qu'on paie, qu'on fête pour rouler toujours plus vite et qui est surpris, assigné en justice pour excès de vitesse !" Avouez que tout cela est fort réjouissant...

Eh bien, au risque de passer pour des empêcheurs "de rouler à fond", nous disons tout net que c'est là un fait divers propre à nous faire réfléchir, voire nous inquiéter...

En effet, qu'on ne s'étonne plus d'entendre ces "petits malins" se vanter de leurs performances -200km/h et plus- et revendiquer ce droit en raison de la puissance que leur confère une grosse cylindrée, toujours parfaitement maîtrisée, bien sûr...

L'exemple vient d'en haut...

Redoutons, enfin, que ces obsédés de la vitesse, qui prennent la route comme on part en guerre et usent du volant comme d'une

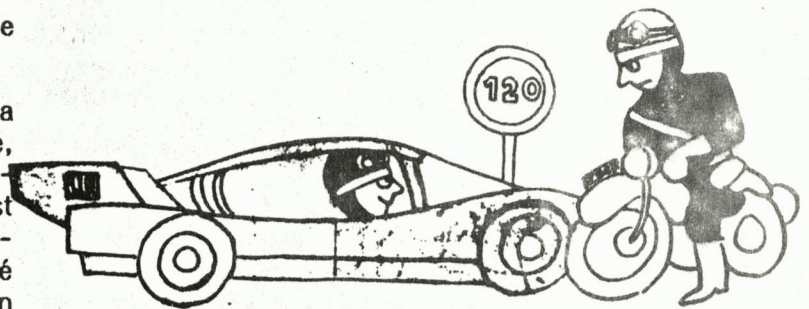
arme, n'en ressortent encouragés, légitimés dans leurs croyances que la route, comme l'avenir, appartient à ceux qui vont vite, encore plus vite, toujours plus vite...

Quête insensée qui, on le sait, ne peut déboucher que sur des drames absurdes...

Ne l'oublions pas !

Mme Danièle R. de Tours

Association Environnement et Sécurité Routière
affiliée à la Ligue Contre la Violence Routière



1 000 blessés par jour.

12 000 morts par an.

Ces chiffres font frissonner et l'angoisse nous envahit dès que l'un de nos proches et en retard, qu'il soit piéton ou automobiliste.

Peut-on accepter cette violence humaine créée par notre civilisation ?

Faut-il que l'un de ceux que nous aimons soit blessé ou tué pour que l'on se sente concerné par cette hécatombe journalière ?

Dans ma famille il n'y a pas eu de victimes de la route mais je tremble en pensant que cela pourrait arriver, que ma vie pourrait être brisée si mon mari ou mes enfants étaient victimes de la fatalité... (qui n'est souvent qu'un chauffard inconscient, alcoolique en général !)

Je pense au désespoir de ceux qui ont vécu des drames de la route.

Je me révolte à l'idée de penser que les chauffards peuvent continuer à blesser et à tuer en toute impunité. La sécurité c'est l'affaire de tous, il y a beaucoup à faire pour l'améliorer.

J'admire le courage des militants de la Ligue. Parmi eux beaucoup ont perdu un être cher et luttent pour que cela n'arrive pas aux autres au lieu de se laisser aller à leur désespoir.

C'est pour toutes ces raisons que j'adhère à la Ligue et que j'approuve les actions de tous ceux qui y militent activement.

Françoise LE BOTLAN

Une petite fille...

13 OCTOBRE 1970.

17 heures

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

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

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

Résurrection semée d'obstacles : lutte médicale, morale, physique, psychique, individuelle et collective.

Cinq, six, sept, huit mois... puis ce sont les retrouvailles avec l'école, les petits amis, ses frères et soeurs, sa chambre, sa vie.

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

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

Ni rancœur, ni haine, ni soumission, ni héroïsme. Une expérience originale pour cette petite fille devenue une jeune femme en 15 ans de parcours.

Son nom : Catherine.

Catherine DEDIEU



TOMBER FOUDROYE PLUTOT QUE MOURIR...

Ils sont allés au bout de l'aventure. Un crash, un flash...
D'où vient que M. et Mme Dupont,
bons citoyens de l'Etat-Providence aiment les risque-tout ?

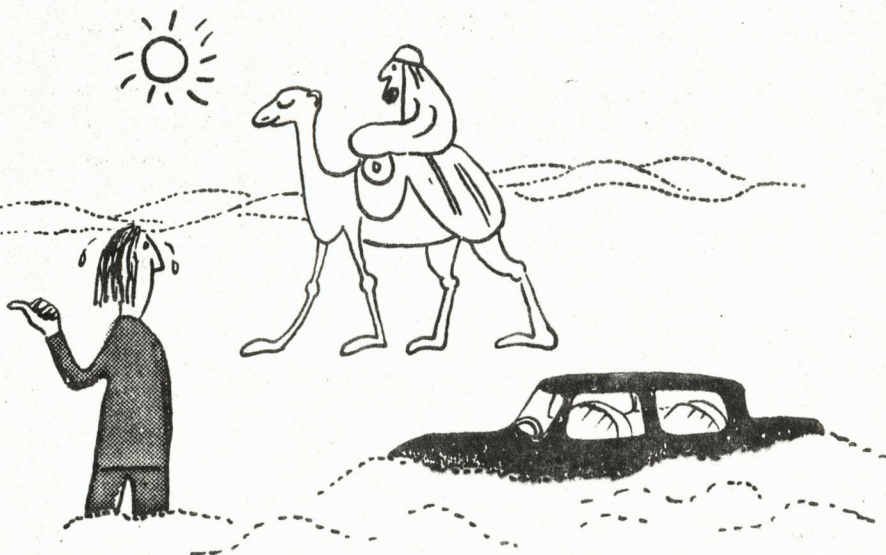
Extrait du journal LA VIE
N° 2108
du 23 au 29 janvier 86

Thierry Sabine, Daniel Balavoine, François-Xavier Bagnoud, Jean-Paul Le Fur, et Nathalie Odent sont morts aux confins du désert africain traversé par la tornade sponsorisée du Paris-Dakar.

--- Autant de médias qui, en la circonstance, ne faisaient que refléter l'opinion d'une majorité de Français : avant l'accident, ils étaient, en effet, à 70 % favorables à la version Thierry Sabine du safari africain.

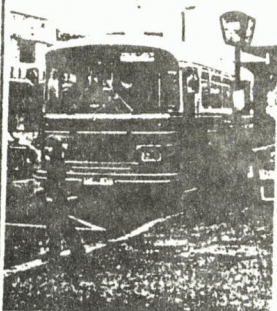
Cette glorification des « héros de l'inutile », on la retrouve au cinéma, où les Rambo, les Mad Max glorifient l'exploit individuel et les épopées mécaniques et où d'autres partent à « la recherche du diamant vert » ou de « l'arche perdue ». Simultanément, les mêmes Français qui se passionnent pour l'aventure gratuite et glorifient ces « risque-tout », tremblent en prenant l'avion ou le train, voient dans le nucléaire un « Apocalypse now » insidieux, se bardent d'assurances en tous genres, craignent la maladie, hurlent à l'insécurité dans les villes, et tentent de conjurer la mort en l'escamotant. Ils ne font fi que d'un seul risque : l'automobile. Elle fait pourtant 12 000 morts par an.

Etrange contradiction ! Notre société élève le risque individuel au niveau d'un héroïsme et réclame, en même temps, une sécurité absolue.



EN BREF

Les jeunes et la sécurité routière



En 1984 :
 1 piéton tué sur 6,
 1 cycliste sur 5,
 1 passager de véhicule sur 9
 était un enfant, mais encore un
 blessé grave sur 10.

Ces accidents de la route sont la principale cause de mortalité chez les enfants de 5 à 14 ans. Cela fait frémir, donne à penser... mais doit aussi obliger à réfléchir sur les causes pour en supprimer les effets.

« L'enfant n'est pas un adulte en miniature », telle est intitulée la brochure éditée par l'association de la Ligue Contre la Violence Routière qui engage une campagne nationale sur la sécurité des enfants de 0 à 14 ans, sur la route et dans la rue et dirige son action dans trois directions :

- éducation à l'école et responsabilité des parents,
- éducation des automobilistes face aux enfants (qu'ils soient piétons, cyclistes ou passagers),
- responsabilité des pouvoirs publics et des élus locaux.

Rens. : Ligue Contre la Violence Routière, 5, impasse Bon-Secours, 75011 Paris. Tél. : (1) 43 48 96 09.

Avant d'atteindre ses 15 ans, un jeune sur trente risque d'être tué ou blessé dans un accident de la circulation ; avant 20 ans, un sur dix. Or 87 % des décès accidentels ont lieu en ville. Tous les automobilistes vivent avec la crainte de ne pouvoir éviter un gamin brusquement surgi devant leur voiture. Car les réactions d'un jeune piéton sont souvent imprévisibles : un ballon perdu ou le désir de rejoindre sa mère de l'autre côté de la rue lui font perdre la notion du danger.

« L'enfant de moins de 9 ans n'est pas en mesure d'assurer seul sa sécurité en circulant », affirme la Ligue contre la violence routière. En effet, selon des observations scientifiques, jusqu'à 8 ans, l'angle d'ouverture du champ visuel de l'enfant est inférieur à 70 degrés, alors qu'il peut dépasser 180 degrés chez l'adulte. En outre, il faut 4 secondes à un enfant pour constater qu'une voiture roule, au lieu d'un quart de seconde pour un adulte. Le jeune piéton ne sait d'ailleurs apprécier ni la distance ni le temps d'approche des voitures.

Ce qui n'empêche pas l'apprentissage de la sécurité de commencer dès la maternelle. A la demande des écoles, la Prévention routière fournit des mini-villages - maisons, voitures, feux tricolores, passages pour piétons - afin que les enfants puissent jouer avec ces éléments, tout en se familiarisant avec les règles les plus élémentaires de sécurité. Dès le cycle primaire, on passe à l'expérimentation sur le terrain. Depuis trois mois, une piste mini-moto fonctionne au jardin d'Acclimatation : des agents de la préfecture de police qui ont reçu une formation de moniteur enseignant aux

enfants de 6 à 12 ans à manier de petites motos Honda dont la vitesse est limitée à 20 km/h. Ils acquièrent des réflexes, le sens de l'équilibre et découvrent les distances nécessaires de freinage devant un obstacle. Cette piste de la Prévention routière est réservée aux groupes scolaires durant les jours de classe, et ouverte à tous pendant les jours de vacances.

Même démarche pour la piste deux-roues, située au 65 rue Balard (XV), destinée cette fois aux élèves des collèges. Les enfants de 6^e et de 5^e y apprennent la sécurité à bicyclette, ceux de 4^e et de 3^e rodent leurs connaissances et leur expérience sur des cyclomoteurs - ces fameuses « Mobylette » de moins de 50 cm³ que n'importe quel jeune de 14 ans peut conduire sans permis. A condition, toutefois, de porter un casque. Combien de gamins n'osent pas avouer leur ignorance et se lancent plein gaz dans les rues de Paris en dissimulant leur appréhension sous un air dégagé ? L'an dernier, 30 000 élèves se sont exercés sur les pistes fixes ou mobiles d'éducation routière. « Mais nous voudrions que chaque mairie nous propose des terrains comme celui de la rue Balard, afin de multiplier nos actions », explique Rosi-Marie Aubry, responsable de l'éducation à la Prévention routière.

Reste une ombre au tableau : l'Education nationale a rendu obligatoires 6 heures annuelles d'enseignement du Code de la route dans les cycles primaire et secondaire. Or, surtout dans les collèges, ces cours passent souvent à l'as, les professeurs d'histoire-géographie ayant déjà des programmes pléthoriques à infliger à leurs élèves. M-L. de L. □

Temps Libres du 15 novembre 1985

L'Express de Paris - 21 au 27 février 1986

VU DANS LA PRESSE



Accidents de la route : le tribut des enfants 1000 tués, 35000 blessés par an

Chaque année, en France, quelque 35 000 jeunes sont blessés et près d'un millier d'enfants tués sur la route. C'est pourquoi, estime la Ligue contre la violence routière qui vient d'engager une campagne nationale sur ce thème.

Avant d'atteindre ses 14 ans, un enfant sur vingt sera victime d'un accident de la circulation. Qu'ils soient piétons ou passagers de voitures, les enfants courent quotidiennement des risques dramatiques qui ne cessent d'augmenter, souligne la Ligue.

Pas un adulte en miniature

Avec le slogan : « L'enfant n'est pas un adulte en miniature », la Ligue insiste tout d'abord sur l'erreur grave qui consiste à croire que l'enfant a les mêmes perceptions, réflexes et comportements

qu'un adulte sur la route. « Il faut savoir qu'avant neuf ans, l'enfant est inapte, physiologiquement et psychologiquement à assurer sa propre sécurité ».

L'enfant ne voit que ce qui est en face de lui. Il peut faire attention à la circulation, mais son regard omet toujours certaines parties de l'espace : l'angle d'ouverture de son champ visuel est inférieur à 70 degrés, alors qu'il peut dépasser 180 degrés chez l'adulte.

Il faut quatre secondes à un enfant pour constater qu'une voiture roule, contre un quart de seconde à un adulte. De plus, il lui faut des repères fixes sur la route, alors que l'adulte arrive aisément à constater le mouvement d'une voiture sans aucun repère.

L'enfant ne sait apprécier ni la distance, ni la vitesse et

donc le temps d'approche des voitures.

L'enfant est trop petit pour être vu, et pour voir, par-dessus les obstacles. D'ailleurs, la signalisation n'est pas à sa portée.

Son système perceptif ne lui permet pas de faire la synthèse des informations nécessaires à sa sécurité. Par ailleurs, la valeur affective qu'il accorde à l'objet perdu (par exemple le ballon) lui fait oublier la notion du danger.

Notre premier devoir est de mettre la circulation à la portée de l'enfant en supprimant les dangers de toutes sortes par une conduite responsable et une vigilance constante et conclut la Ligue qui réclame également l'organisation d'un apprentissage de la sécurité routière dans le cadre scolaire.

Une loi du 26 juillet 1957 prévoit un enseignement obli-

gatoire du code de la route à l'école, mais elle n'est guère appliquée.

Elle indique aussi que la sécurité des enfants à l'intérieur des véhicules n'est guère assurée dans la majorité des cas.

Ainsi, 15 % des enfants de moins de 10 ans impliqués dans des accidents étaient assis à l'avant du véhicule. Moins d'un enfant sur dix est assis dans un dispositif de retenue apte à assurer sa sécurité en cas de choc. Un enfant sur quatre occupe une position dangereuse ou instable (debout entre les sièges avant ou sur la banquette) et seulement la moitié des enfants de moins d'un an est assis dans des dispositifs de retenue. Pourtant, il est démontré que l'utilisation des systèmes de retenue réduit de 36 à 40 % les cas mortels.



Photographe : Valérie WINCKLER

CETTE AFFICHE EST DÉDIÉE
A LA MÉMOIRE DE LIORA
ET DE TOUS LES ENFANTS TUÉS
CHAQUE ANNÉE PAR LES CONDUCTEURS
DE NOTRE PAYS

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

5, Impasse Bon Secours. 75011 PARIS.

POUR COMMANDER CETTE AFFICHE

ADRESSEZ VOUS A :

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE
5, impasse Bon Secours
75011 - PARIS

NOM - Prénom :

ADRESSE :

désire recevoiraffiche (s) x 40 F. (l'unité) =F.
Joindre un chèque bancaire ou postal à l'ordre de la Ligue