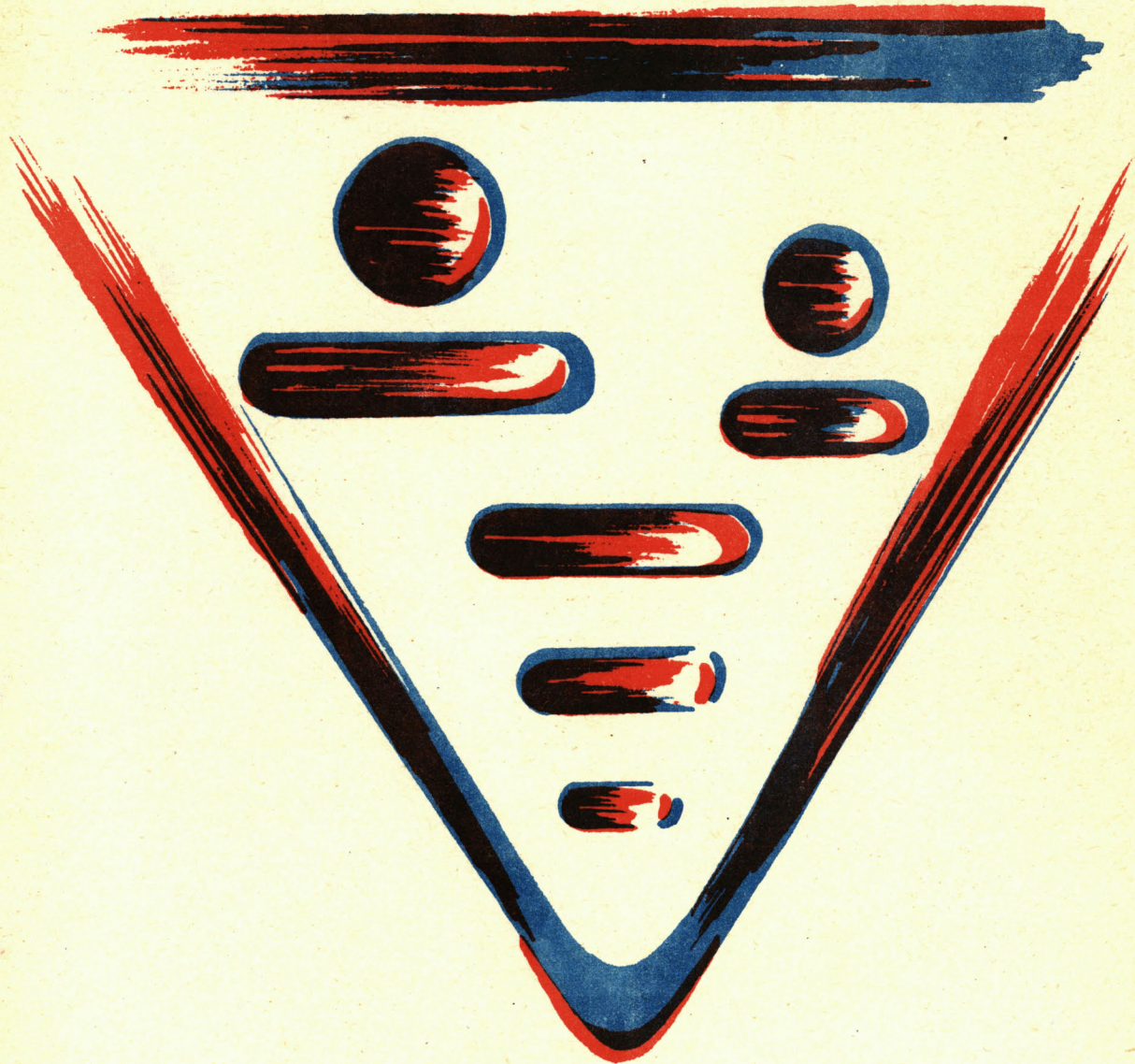


Ponderation



bulletin de liaison de la

Ligue Contre La Violence Routiere

Tel. 43-48-96-09

SOMMAIRE

<u>EDITORIAL</u> <i>Geneviève JURGENSEN</i>	P. 3
<u>INVENTION (conte)</u> <i>Henri HASSON</i>	P. 4.5.6
<u>HUMEUR</u> <i>C. SAGNES</i>	P. 7
<u>ACTIONS</u> -Protection de l'enfance - <i>F. CICUREL</i> -Fête des mères - <i>F. CICUREL</i>	P. 8.9
<u>VU DANS LA PRESSE</u> -Profil du chauffard moyen <i>Yvon CHICH</i>	P. 10
<u>DOSSIER</u> -Le troisième âge - <i>Michel MANCEL</i> -Enfants piétons - <i>J.M LEVERRIER</i>	P. 11 P. 12 à 16
<u>REAGIR</u> -Pourquoi je m'étais engagé à REAGIR <i>Fred COUDSI</i>	P. 17
<u>JUSTICE</u> -Une victime ça ne compte pas <i>Geneviève FUCHS</i> -Délit de fuite : affaire classée	P. 18 P. 19
<u>ORGANISATION DE LA LIGUE</u>	P. 20.21
<u>LA VIE DES SECTIONS</u> -Pourquoi une section locale ? -Région ILE DE FRANCE -Région EST -Région RHONE-ALPES -Région OUEST : . Table ronde de St-Nazaire . A Quimper . Vendée	P. 22 P. 23 P. 24 P. 25 P. 26.27 P. 28
<u>TEMOIGNAGES</u> -Enfant à bord - <i>Sylvie SOUEF</i> -Maman protège-moi - <i>M.C WEYNANS</i> -Etrange comportement - <i>M. SERVOIN</i>	P. 29 P. 29 P. 29
<u>LA MORT SUR LA ROUTE DE L'ECOLE</u>	P. 30.31
<u>ADHEREZ - FAITES ADHERER VOS AMIS</u>	P. 32

EDITORIAL



L'atmosphère est aux vacances, donc à la route. L'atmosphère est à la route, donc à l'anxiété.

Des milliers, oui, des milliers d'entre nous ne reviendrons pas de vacances.

J'étais aux U.S.A le mois dernier et je voudrais vous raconter quelques anecdotes pêle-mêle, afin de vous donner une idée de ce que d'autres font pour préserver la vie.

Quand mon avion TWA a atterri à Chicago, le pilote nous a dit : "merci d'avoir voyagé sur nos lignes. Et maintenant que la partie la plus sûre de votre voyage est terminée, attachez donc vos ceintures en montant dans votre voiture : là, vous courez bien plus de risques !"

A la télévision, deux spots publicitaires m'ont frappée.

L'un montrait la route, et les bruits joyeux venant d'une voiture occupée par des jeunes. Un adolescent disait à son copain, entre deux plaisanteries : "Passe-moi une autre bière". Puis, bruit de freins, de

choc. Et, dans le silence, cette phrase : "Nos enfants meurent • en riant".

L'autre spot montrait un jeune tout fier de ses nouveaux diplômes qu'il arborait sous son bras. Dans l'image suivante, c'est un squelette qui arborait les diplômes. Je n'ai pas retenu par coeur le slogan, mais il rappelait le nombre de nos enfants qui n'auraient, à cause de la violence routière, jamais leurs diplômes.

Dernière anecdote américaine : parce que deux états n'ont pas obtenu de bons résultats dans la répression de l'alcool au volant, Washington a tout bonnement réduit les crédits qu'il leur accordait pour la construction des autoroutes. Le message est clair : aide-toi, Washington t'aidera.

Je dédie toujours les numéros de Pondération à un enfant précis, dont le destin m'a été raconté. Ce mois-ci, c'est à ISABELLE BOISNE, 9 ans et demi, qui roulait à vélo sous la surveillance de sa maman. Un jeune homme, dans une voiture de rallye, conduisant acrobatiquement, l'a tuée. Arrivé sur les lieux de l'"accident", le père du jeune homme l'enlace et lui dit : "Moi aussi, il y a vingt ans, j'ai tué quelqu'un. Et je m'en suis remis".

C'est dommage qu'il s'en soit remis si bien. Si cela l'avait marqué, il n'aurait pas acheté une voiture de rallye à son fils, et ISABELLE serait vivante aujourd'hui.

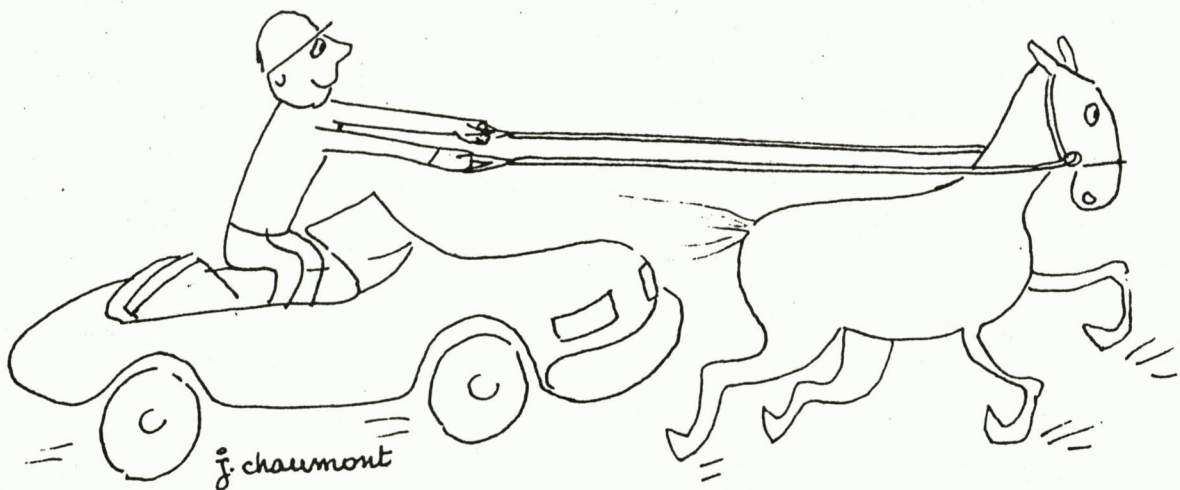
Geneviève JURGENSEN

Geneviève Jurgenesen

UN JOUR LE DIABLE REVINT...

Valentin Marchapied essayait pour la 13ème fois de faire démarrer sa machine. Malgré ce bel été de 1873 le hangar était sombre. Des rais de soleil faisaient danser dans l'air mille poussières et tachaient de lumière les plaques de tôle graisseuses. Une odeur de pétrole imprégnait l'air.

Valentin Marchapied rêvait depuis des années de remplacer les chevaux des voitures par un moteur. Il avait sacrifié ses économies, vendu ses meubles -Sa femme avait courageusement supporté l'odeur du pétrole qui l'accompagnait même dans son lit- Pour la chasser, elle s'inondait de parfum, mais le curieux mélange lui soulevait le cœur et c'était avec des nausées -vainement cachées, qu'elle accueillait ses caresses. D'ailleurs celles-ci se faisaient rares, préoccupé qu'était Valentin par son idée fixe.



Quelle merveille ! se disait-il -je mettrai ma machine entre les brancards d'une voiture, à la place des chevaux. Une grande courroie la reliera aux roues. Le cocher n'aura qu'à tirer sur ma chaîne, que j'appellerai accélérateur, quand il voudra aller plus ou moins vite. Le pétrole sera dans un réservoir sur le toit de la voiture et ainsi il arrivera par gravité dans le moteur. Un doute saisissait parfois Valentin. Comment faire avec une voiture découverte, une Victoria par exemple ? Mais il chassait bien vite ce doute. Tant pis, se disait-il, mes voitures sans chevaux seront toutes couvertes. Cela vaudra d'ailleurs mieux. Elles iront peut-être deux fois plus vite qu'un cheval au galop et à cette allure, on ne pourrait plus respirer dans une voiture découverte tant le vent serait fort.

Ainsi cherchait-il et cependant ne trouvait pas. Parfois il désespérait. Deux fois le hangar avait pris feu. Le soleil brillait dehors sur les marronniers en fleurs, les abeilles bourdonnaient, la nature était belle ; son épouse venait le voir, vêtue d'un léger caraco, les pieds nus, les yeux tendres et lui disait : -"Laisse donc tomber tes recherches- Tu en viens à oublier que tu es mon mari . Viens plutôt danser sur les gazons frais".

Mais lui, dur, sale et entêté continuait à tripoter dans sa machine et à se couvrir de cambouis.

Un monsieur très bien habillé apparut un vendredi à la porte du hangar.

Il portait une redingote de soie grise, un pantalon rayé, des bottines noires d'une forme curieuse, trop courtes pour sa stature. Sous des cheveux très noirs et un peu frisés, ses yeux brillaient d'un trop vif éclat. Son nez était fin et busqué et ses lèvres minces.

Marchapied aurait dû le deviner tout de suite, mais il ne sut que plus tard que c'était le Diable lui-même qui lui rendait visite. Il se présenta comme un industriel qui aurait entendu parler de son invention, qui s'y intéressait beaucoup et qui était prêt à collaborer avec lui. Vous verrez, lui disait-il, j'ai aussi réfléchi à la question, j'ai quelques petites idées dont je vous ferai part.

Je suis sûr qu'à nous deux nous y arriverons. Valentin, très impressionné par la prestance de son visiteur, ne demandait qu'à accepter. Sa femme avait beau lui dire, il ne me plaît pas, quand il me regarde, je frissonne et j'ai peur, tu devrais prendre des renseignements sur lui, comment a-t-il su ce que tu faisais, enfin tu n'en fais qu'à ta tête, etc... En effet, il n'en fit qu'à sa tête et accepta de travailler avec ce beau visiteur. Mais quel prix devrais-je payer pour cette aide que vous m'apportez, puisque vous m'avez dit que j'aurai plus tard seul la gloire de l'invention ?

- "Ne vous en occupez pas lui répondit le Diable, ce sera peu de choses et même je peux vous affirmer que ce ne sera pas vous qui en paierez le prix. Mais par contre vous aurez une gloire immortelle, les hommes se déplaceront aussi vite qu'ils voudront. Cela transformera la vie et le monde.

Croyez-moi, j'ai une certaine expérience des inventions : j'ai inventé la pomme, les croisades et d'autres choses dont je ne vous parle pas."



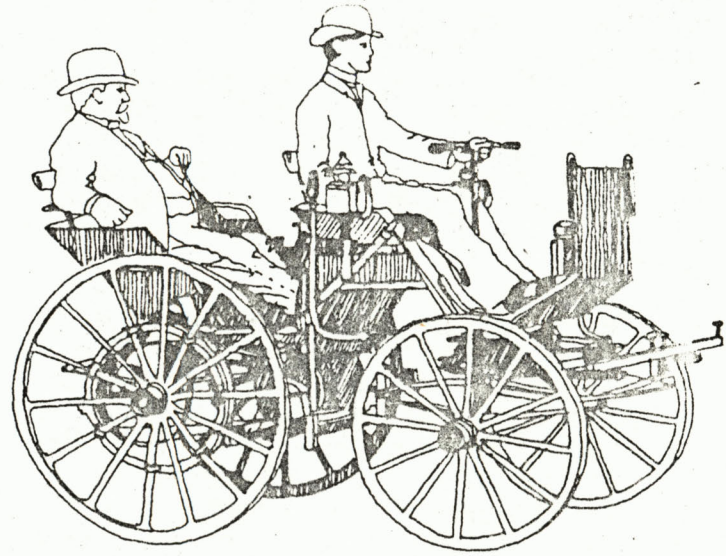
(Méfie-toi, Marchapied, tu devrais déjà avoir compris à qui tu as à faire !)

- "D'abord dit le Diable, il faut trouver un nom à notre voiture qui marche toute seule. Nous allons, si vous le voulez bien, l'appeler automobile puisqu'elle se meut par elle-même.

De culture, le Diable n'avait qu'un vernis, pour accoler dans un même mot français une racine grecque et une racine latine ; enfin c'était fait, mais cela ne commençait pas bien.

Il faut aussi renoncer à mettre le moteur entre les brancards comme vous le pensiez et le réservoir sur le toit. Car quand on invente, il faut inventer complètement et ne pas se rattacher aux formes passées. Moi-même, remarquez, quand j'ai inventé..."

Mais Valentin Marchapied ne l'écoutait déjà plus, tout à l'émerveillement que ces paroles faisaient naître dans son esprit.



Ils travaillèrent très longtemps ensemble ; le travail parut particulièrement long au Diable qui était pressé de voir l'invention réalisée et qui supportait mal d'entendre toutes les objections techniques de l'inventeur. Mais celui-ci nageait dans la joie. Toutes les difficultés se résolvaient comme par miracle, les unes après les autres et bientôt la machine fut prête à fonctionner. Ce fut un beau jour. Le soleil éclairait toujours les frondaisons vertes des marronniers, un tour de manivelle et, au milieu de pétarades, le moteur se mit à tourner, de plus en plus vite, de plus en plus vite. On eut un peu de mal à l'arrêter. Mais on y arriva. Outre celle du pétrole, une légère odeur de soufre était perceptible dans le hangar.

Après cela, fabriquer le véhicule ne fut qu'un jeu d'enfant et l'on vit bientôt rouler sur les chemins poussiéreux la nouvelle automobile. Adèle elle-même était très contente et regardait d'un oeil presque tendre l'associé de son mari. Les vaches ou les poules commençaient à se faire bousculer ou écraser, mais cela ne parut pas grave et on n'y fit guère attention.

Valentin Marchapied devint un industriel respecté et une voiture par semaine sortait déjà de ses ateliers. Ses clients, gens du monde pour la plupart, voulaient tous avoir un véhicule original, marqué à leurs armes, si possible, et plus rapide que celui du voisin. Le gouvernement reconnut son mérite et au cours d'une magnifique cérémonie (Adèle portait une robe rose qui mettait en valeur la finesse de sa taille et la grâce de ses épaules), on lui remit la légion d'honneur et la médaille des épidémies. Le Diable n'assista pas à la cérémonie, invoquant quelque prétexte, mais en réalité gêné par la présence de l'évêque).

Valentin et Adèle étaient heureux quand le Diable se présenta à eux et expliqua qu'il fallait payer. Nourris de mauvaise littérature, enfin clairvoyants, ils pensèrent qu'il allait leur proposer je ne sais quel contrat pour s'approprier leur âme.

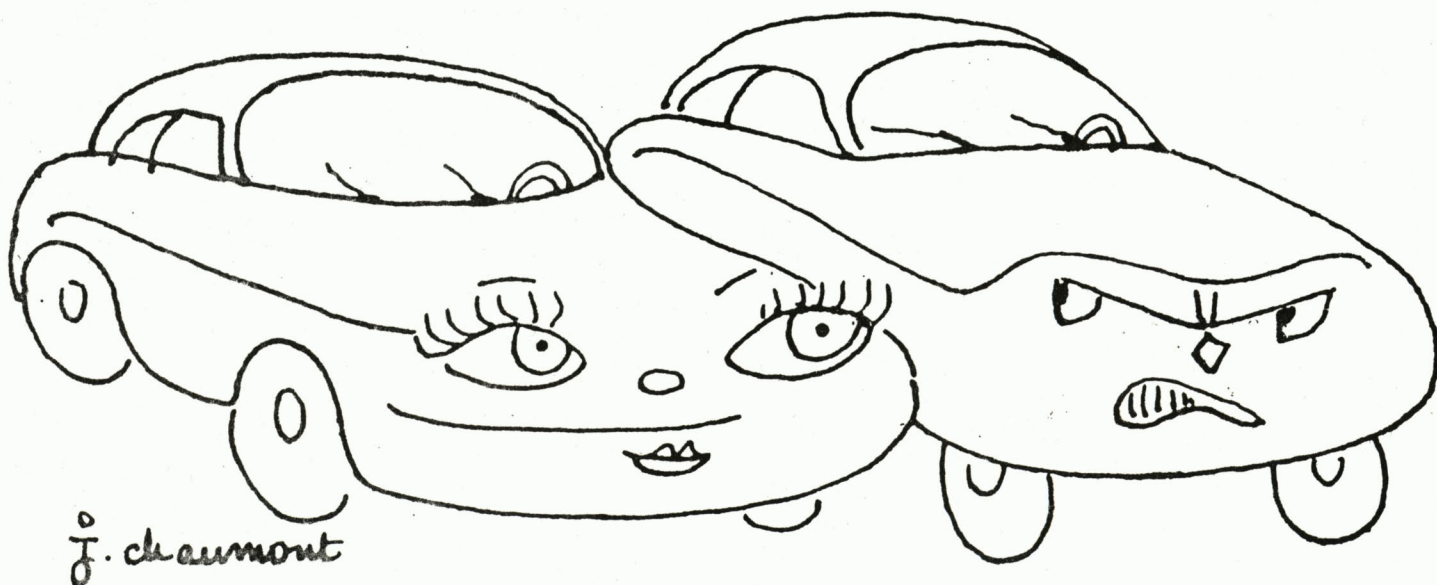
Mais pas du tout -Le Diable était bien plus subtil et pour tout dire "Malin". Il leur expliqua le marché : pour pouvoir continuer à construire ces automobiles, il fallait simplement accepter qu'une ville de 50 000 habitants soit rayée de la carte d'Europe chaque année et que quelques enfants soient chaque jour victimes d'accidents sur les routes de France. Valentin essaya bien de discuter, mais rien n'y fit. Le Diable lui expliqua qu'il pouvait très bien considérer, pour soulager sa conscience, qu'il n'était pas responsable.

- "Vous êtes simplement le constructeur lui dit Le Diable, vous faites de plus en plus de véhicules, qui vont toujours plus vite. Peu vous importe à vous l'usage qu'en font vos clients".

Valentin finit par accepter. Adèle aussi était d'accord.

C'est ainsi qu'aujourd'hui les constructeurs de véhicules automobiles construisent de plus en plus de véhicules, dont ils n'hésitent pas à vanter la vitesse, même si celle-ci est dangereuse. C'est ainsi qu'ils prônent "l'agressivité" dans la conduite d'une auto, même si cette agressivité est la cause de nombreux accidents. C'est ainsi enfin que 50 000 personnes trouvent la mort chaque année sur les routes d'Europe et que 3 enfants sont tués chaque jour sur les routes de France.

Henri HASSON
Secrétaire Général de la LIGUE



HUMEUR

Réflexions sur

le

phénomène automobile

En cette fin du 20ème siècle où l'être humain se croit majeur, on s'aperçoit, que dans la conduite automobile particulièrement les instincts ancestraux reviennent à la surface.

Pour n'en citer que quelques uns : égoïsme, non respect des autres, pulsions non maîtrisées, quelques fois même, fuite devant les responsabilités.

Pour quelques uns, c'est un état permanent, pour d'autres par intervalles.

Cela se résume en un seul mot :

inconscience (définition : irréflexion, légèreté, ignorance, instinctif, machinal) et l'on pourrait en ajouter un autre : **instinct animal**.

Pour exemple, combien d'épouses ou de maris, ne voient-ils pas, quand ils sont à bord d'un véhicule, le chauffeur, qui dans la vie courante est le plus doux ou la plus douce, se transformer en grossier personnage, ou en brute épaisse. Tout cela ne serait pas, si n'était en jeu la vie des autres.

Méditez donc sur les statistiques officielles :
-sur autoroute 10 à 15% de trop grande vitesse,

-dans les villes, 70% de non respect de la vitesse autorisée.

-en 1984, 1 000 enfants de moins de 15 ans TUES et 30 000 blessés.

-coût à la Nation 4 000 F. par foyer de contribuables.

Réfléchissez à ces chiffres et à ce mal qui tue plus qu'une guerre.

Quant à certains hommes de décision, ils devraient méditer sur une certaine moralisation de leurs pouvoirs car croyant se faire valoir, ou croyant se faire des voix, ils essaient de couvrir les conducteurs fautifs.

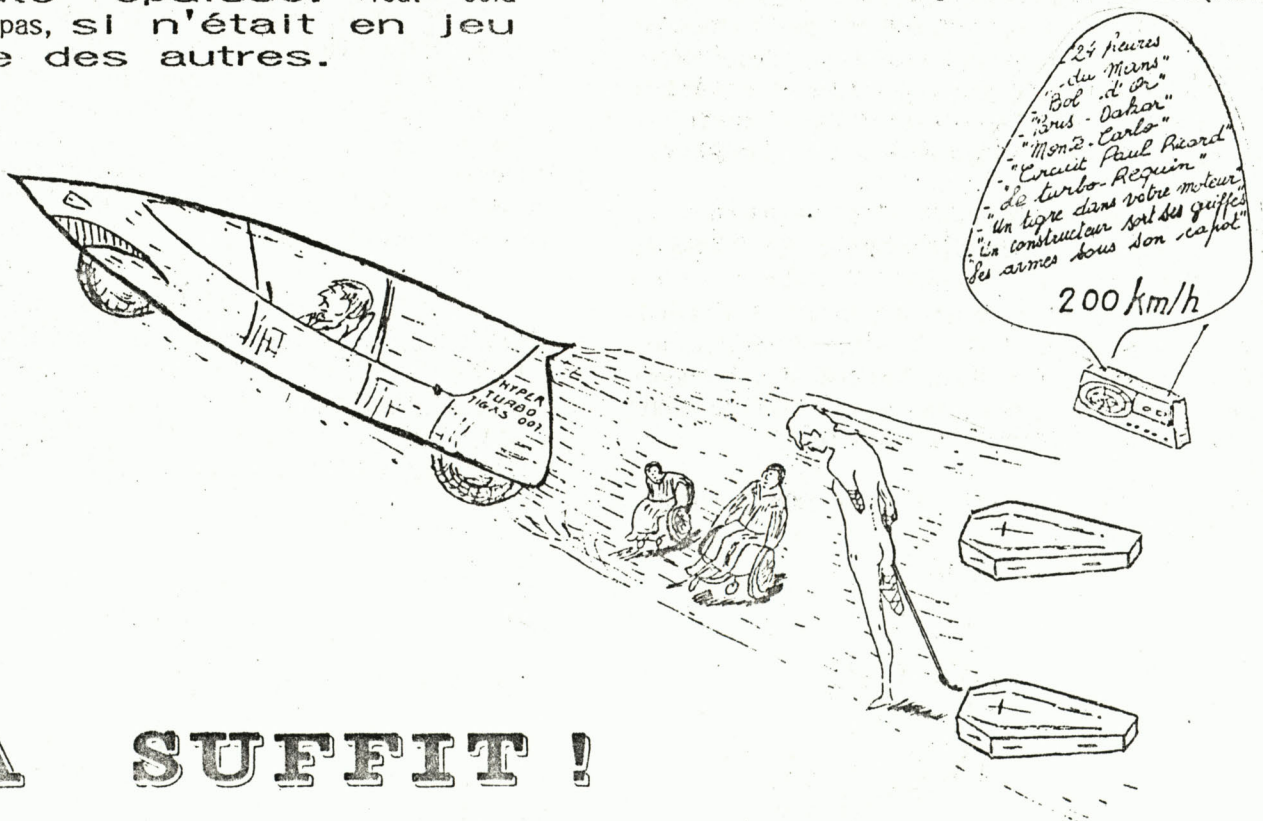
Or, ils ne savent pas, dans leur maigre savoir, qu'en protégeant les coupables, ils les condamnent à des fautes beaucoup plus graves dans l'avenir.

Pour terminer, citons ANATOLE FRANCE :

"Ce que les hommes appellent CIVILISATION, c'est l'état actuel des mœurs et ce qu'ils appellent BARBARIE, ce sont les états antérieurs."

C. SAGNES

Délégué de Mazamet.(Tarn)



CA SUFFIT !

ACTIONS

Compte-rendu subjectif de 2 manifestations.

Deux évènements ont marqué la semaine du 19 au 25 mai 1986, qui concernent tous deux la sécurité future des enfants.

Le premier est la conférence de presse du jeudi 22 mai qui marque le lancement de la Campagne "**Sécurité routière et protection de l'enfance**". Elle se passe dans un élégant salon du Sénat où il y a plus de monde que de sièges. Beaucoup d'officiels dont le sénateur Bonduel, le député Fuchs et quelques représentants d'Associations comme la Ligue, l'Afvac et d'autres qui prennent la parole, infatigables, pour dire, dénoncer, proposer, avec toujours cette même conviction qu'on distingue si bien du discours poli, polissé des professionnels de la sécurité.

L'A.D.S.N. (Association de Développement des soins au Nourrisson*) dont la présidente est un médecin, le Docteur Diane Ippati-Dingli a pour but principal d'améliorer la sécurité des enfants transportés en voiture. A cet effet, elle lance un panneau de prévention "enfant", qui, apposé dans le véhicule, agirait comme un "signal" tant pour l'automobiliste transporteur que pour les autres conducteurs.

Ce que j'ai trouvé d'important dans cette réunion, c'est l'**intervention énergique de pédiâtres** rappelant que la 1ère cause de décès chez le jeune enfant est l'accident de voiture et assurant que les pédiâtres français, conscients de l'importance du problème, **sont prêts à s'associer à une campagne de sensibilisation.**

On sort de ce genre de réunion à la fois rassuré -le chargés d'affaires des ministres s'occupent de la sécurité routière- et un peu perturbé par le côté serein de la réunion. A-t-on vraiment eu pour ce problème si dramatiquement important un autre ton que pour n'importe quel autre problème qui suscite des réunions avec hôtesse, cocktails, journalistes ?

*Bureau : 217, rue du Fg Saint-Honoré 75008-Paris. Tel 45.63.33.42



- Fête des Mères -

Les journalistes, évidemment, ne se trouvaient pas là où ils auraient dû être en cet après-midi du 25 mai, jour de la fête des Mères. Les membres de l'AFVAC* avaient organisé un lâcher de ballons-souvenir sur l'Esplanade du Trocadéro baptisée place des Droits de l'Homme.

A 14h, l'esplanade avait encore son apparence dominicale avec le cortège ininterrompu de touristes, de vendeurs à la sauvette et de jeunes "rollerskatters". Et puis très vite tout a changé, grandes banderoles, un ballon géant au milieu de l'esplanade, des tracts distribués et une véritable organisation à la chaîne pour fabriquer des ballons multicolores auxquels allaient être attachés des étiquettes portant le nom des enfants et le jour de l'accident qui leur a été fatal.

Et voici que les Bénédicte, les Hélène, les Gabriel, les Elise, les Mathilde, les Liora prennent leur envol et parsèment le ciel de point multicolores. Les voilà partis, à nouveau, pour un voyage dont nous ne connaissons pas la destination.

Avant de lâcher le ballon portant le nom de l'enfant, chacun des parents avait le cœur étreint d'émotion, voulant à la fois lâcher le ballon-message et à la fois le retenir comme une petite main d'enfant qui veut s'échapper mais qu'on tient bien serré.

S'il n'y avait pas de journalistes par contre il y avait la présence de cars de police qui surveillaient de loin notre action. Car celle-ci avait été interdite au dernier moment par le Préfet de Police sous le prétexte qu'un lâcher de ballons ne doit pas comporter de mention "publicitaire" ou d'une "quelconque autre nature".

L'administration, par application aveugle d'un règlement avait qualifié le rappel de la mort tragique des enfants de "mention publicitaire".

Le tract intitulé :

"quelle fête pour une mère sans enfant ?

"Quelle fête pour un enfant sans mère ?"

que distribuaient aux passants tous intéressés, les parents présents, finissait ainsi :

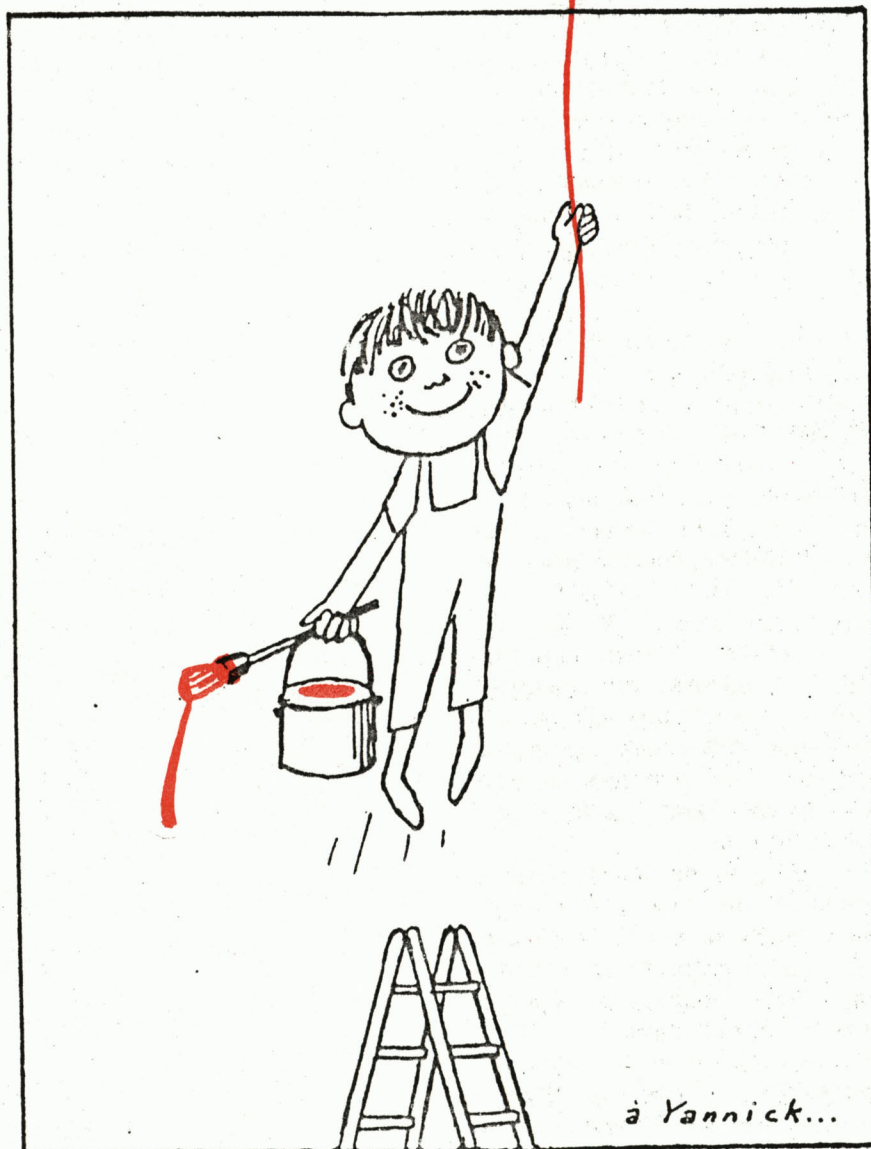
HONORER LES MERES DES TUES,
HONORER LES MERES TUEES,
TEMOIGNER POUR LES ENFANTS PRIVES DE VIE,
VOUS ALERTER,

EST-CE UNE PUBLICITE ?

Nous sommes repartis vers 18 heures
et nous ressentions cette sensation bien recon-
naissable que nous avions fait là ce qu'il
fallait faire. Quelque chose à l'image des
enfants.

Etait-ce parce que le souvenir de ballons
de couleurs pastels partis ensemble dans
le ciel bleu de ce 25 mai 1986 nous accompa-
gnait ?

Francine CICUREL



à Yannick Corleu

ce ballon rouge, avec mon souvenir

LÉO KOUPFER

VU DANS LA PRESSE

Profil du chauffard moyen

Par Yvon Chich, directeur du laboratoire de psychologie de la conduite à l'Inrets.

N.O. : Comment expliquez-vous que le Code de la Route soit le code social le plus facilement violé ?

Yvon Chich : Curieusement, chez les Français, la conduite automobile appartient au domaine de la liberté individuelle, dans lequel on tolère mal l'intrusion de normes sociales. Nous avons étudié l'incidence de l'alcool sur les accidents en général. La fréquence des accidents du travail sous état alcoolique est notablement inférieure à celle des accidents de la route. On accepte donc de moduler la prise d'alcool selon les circonstances. Et si les Français considèrent le travail comme une sphère de la vie publique, ils persistent à considérer l'auto comme un refuge de la vie privée.

N.O. : Y a-t-il un portrait type du conducteur français ?

Yvon Chich : Non. Il y a plus de 20 millions de conducteurs différents par l'âge le milieu social, le sexe. Par exemple, les femmes n'ont pas le même type d'utilisation de la voiture que les hommes relativement jeunes, entre 25 et 50 ans, en pleine période d'activité et de conquête sociale. Une minorité très importante qui représente entre 25 et 30% des conducteurs. Ce milieu leader constitue le groupe des grands rouleurs qui occupent la route et parlent fort. Ce sont eux qui mettent en question le bien-fondé des règles générales de limitation de vitesse. Ces acheteurs potentiels de véhicules neufs sont aussi ceux qui intéressent les publicitaires...

Leur obsession : le gain de temps. Défendre la vitesse, autrement dit leur bon plaisir, c'est pour ces jeunes loups défendre le libéralisme, la liberté, face aux transports en commun et à la limitation de vitesse censée représenter une société rétrograde et collectiviste !

Si on gratte un peu ce type de discours, on arrive assez facilement à l'idée que l'Occident doit payer le prix de sa liberté par un peu de casse sur les routes !

N.O. : La circulation routière serait-elle une forme de la lutte des classes ?

Yvon Chich : C'est en tout cas une manifestation de l'ambition sociale. Mais plus on roule vite, plus on s'approprie de l'espace public, plus on met les autres en danger.

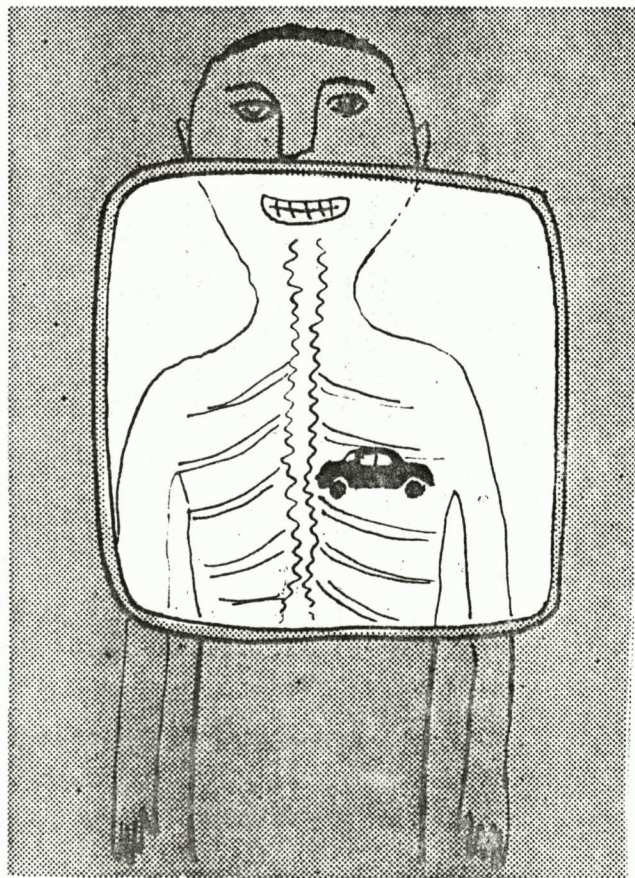
N.O. : Vous voulez dire que les fauteurs de trouble sont tout à fait conscients du risque que représente la vitesse ?

Yvon Chich : Non. Parce que le problème du risque est compliqué par le fait que la relation avec l'accident semble indirecte : on peut conduire cent fois à 150 km/h sans que rien n'arrive. On se trouve dans le domaine de la loi des grands nombres. Pourtant la relation est absolument établie : chaque fois qu'un véhicule augmente sa vitesse de dix kilomètres à l'heure, le risque d'accident croît de 7% !

Quand le TGV ou Concorde battent des records de vitesse, c'est parfaitement compatible avec une meilleure sécurité. Le système routier est entièrement différent. L'homogénéité des comportements, qui ne dépend que de la bonne volonté de chaque conducteur, y est une donnée fondamentale de la sécurité de tous. Comprendre ça, c'est affirmer immédiatement que la vitesse est incompatible avec la route !

*Propos recueillis par
Chantal de Rudder*

Nouvel Observateur du 6 déc. 85



Le Troisième Age

Il fut un temps, pas si lointain, où la France ne connaissait ni l'auto, ni la route. Du moins aux sens où nous l'entendons aujourd'hui.

En 1900, le nombre d'automobiles est dérisoire : trois mille. Quant à la route, sans largeur et sans goudron, elle n'est adaptée qu'au cheval et à la marche à pied.

Vint le temps de l'automobile

Profitant des acquis de la Première Guerre Mondiale et du génie de quelques pionniers tels André Citroën, l'industrie automobile connaît un foudroyant essor. Alors on se mit à faire des autos, des autos, des autos...avec pour seul souci celui d'en vendre le plus grand nombre. Chemin faisant, la route resta à peu près en l'état.

Passée la Seconde Guerre Mondiale, nouvel essor. En 1960, on comptait six millions et demi de véhicules, chaque jour un peu plus rapides. Alors on se mit à faire des routes, des routes, des routes...de telle sorte que leur développement rattrapât celui des autos. Ce but est aujourd'hui atteint.

Après l'âge de l'auto sans route adéquate, après l'âge de la route sans mode d'emploi adapté, nous avons maintenant à bâtir celui d'un usage adulte et responsable de la route et de l'auto. Après l'enfance et l'adolescence, l'âge de raison.

Alors bon gré, mal gré, nous devons admettre que l'automobile enfin majeure ne saurait avoir tous les pouvoirs ni tous les droits. Autant l'emploi du transport routier offre une grande souplesse pour des trafics diffus, autant il est inadapté aux trafics lourds, rapides et urbains. Autant le rail et l'air peuvent se permettre d'acheminer de grandes masses à grandes vitesses, autant celles-ci sont des facteurs que la route ne maîtrise pas.

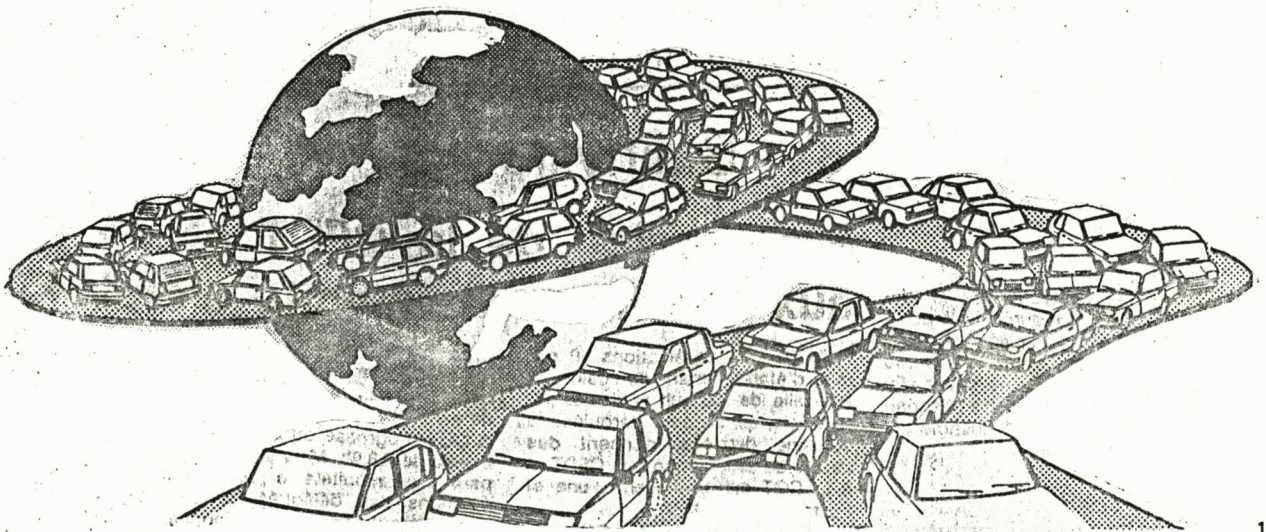
Au point où nous en sommes, chaque mode de transport a maintenant fait la preuve de ses aptitudes et de ses incapacités.

Et cette vérité bien établie nous pose un dilemme ; pour nous l'avenir est clair :

-Ou nous l'admettons et la route parviendra à la civilité.

-Ou nous le nions et l'automobile, comme par le passé, nous le fera payer très cher.

Michel MANCEL



ENFANTS PIETONS

1-Adaptons la circulation à l'enfant

Dans l'antiquité romaine des zones de sécurité sous forme de trottoirs et de passages surélevés pour traverser les rues étaient réservées aux piétons. Mais tout cela avait disparu au Moyen Age, et les passages pour piétons ne sont réapparus que depuis une soixantaine d'années.

Au début de l'ère automobile, l'automobiliste n'avait pas priorité sur le piéton. Il était même reconnu que le danger ne provenait que de l'automobile "qui se meut à une vitesse bien supérieure à celle du piéton".

C'est entre les deux guerres que ce sentiment général s'est peu à peu transformé. L'automobile a chassé "la vie quotidienne de la rue ou du moins le rythme du mouvement naturel de l'homme". Et maintenant tous les piétons et notamment les enfants doivent prendre très rapidement, sous la menace des dangers croissants de la circulation, la décision juste. Cette tâche pour les enfants est d'autant plus difficile :

-que la circulation n'est pas à leur portée.

-que la circulation exige de l'enfant un comportement que même les adultes ont de la peine à adopter alors qu'ils devraient donner l'exemple.



De plus tous ces piétons, enfants de surcroît, malgré leur importance numérique ne sont pas reconnus comme un groupe social car ils n'ont pas de statut. On n'apprécie pas les enfants à cause de leur position professionnelle puisqu'ils sont "improductifs". Ils ne disposent pas de symboles de réussite, telle la voiture. Ils sont plus faibles, plus lents, et font obstacle à la fluidité de la circulation.

12 On essaie trop souvent d'adapter l'enfant à la circulation, ce qui représente en fait une sorte de viol. Ce qu'il faut c'est adapter la circulation à l'enfant. Et aussi longtemps

qu'il n'est pas normal d'avoir, dans notre circulation, des égards pour les autres, il faut protéger les usagers de la route les plus faibles, par des dispositions de toutes sortes. Et quand on sait que la législation et les consignes ne suffisent pas à garantir la sécurité des enfants, on comprendra mieux la nécessité d'aménagements destinés à ralentir la vitesse de circulation des véhicules pour que l'enfant soit vraiment mieux protégé.

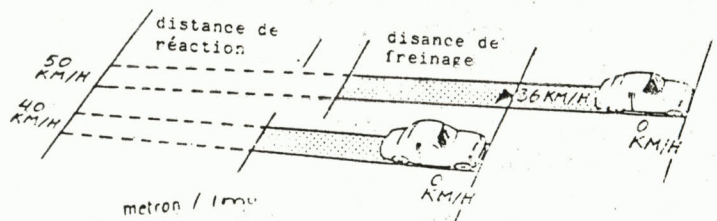
C'est souvent l'atmosphère d'une rue, d'une route, en plus du "look" de la voiture qui vous invite soit à passer rapidement, soit à ralentir.

2-Facteurs de risque

21-La vitesse du véhicule

Le choc d'une voiture lancée à 30km/h contre un piéton correspond à l'effet d'une chute de ce piéton d'une hauteur de 3,60m et à 60km/h correspond à une chute de 14,4m.

Une voiture lancée à 50km/h, en freinant, roule encore à 36km/h après 23m, alors que cette distance suffit pour que cette même voiture roulant initialement à 40km/h s'arrête.



La généralisation de la limitation de vitesse à 50km/h dans les villes suisses a permis une diminution de 86% des blessés graves à Zurich.

22-La densité de la circulation

Quand la circulation est dense, l'attente pour franchir la chaussée libre s'accroît. Plus un piéton doit attendre, plus il se contentera d'un intervalle restreint, ce qui augmentera les risques qu'il encourt.

23-La largeur de la chaussée

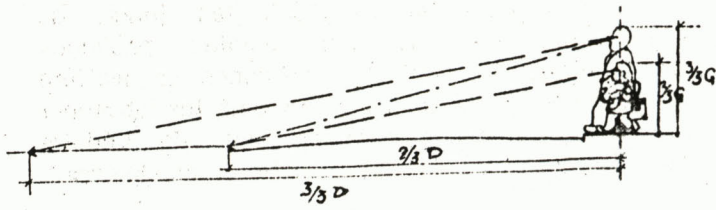
Plus la chaussée est large, plus le risque d'accident s'accroît. De plus les dépassements dans les zones de traversée piétonne constituent un facteur de risque particulièrement important.

Les enfants ont beaucoup de difficultés à évaluer une chaussée large. La hauteur de leur regard étant plus basse, leur angle de vue est plus étroit.

3-Quelques exemples d'aménagement

31-Entrée de l'agglomération

L'automobiliste qui pénètre dans une localité doit être naturellement amené à ralentir la vitesse de son véhicule pour l'adapter aux conditions locales. Les aménageurs pourront agir sur la largeur de la chaussée, sur le type d'éclairage, sur l'organisation des intersections (rond-point...) sur la verdure. Il faut établir une sorte de "porte d'entrée de la ville".



metron

24-Le champ visuel

Le risque d'accident quadruple lorsque le champ visuel est restreint au moment de franchir la chaussée ; par exemple : franchir une rangée de voitures stationnées pour traverser la chaussée.

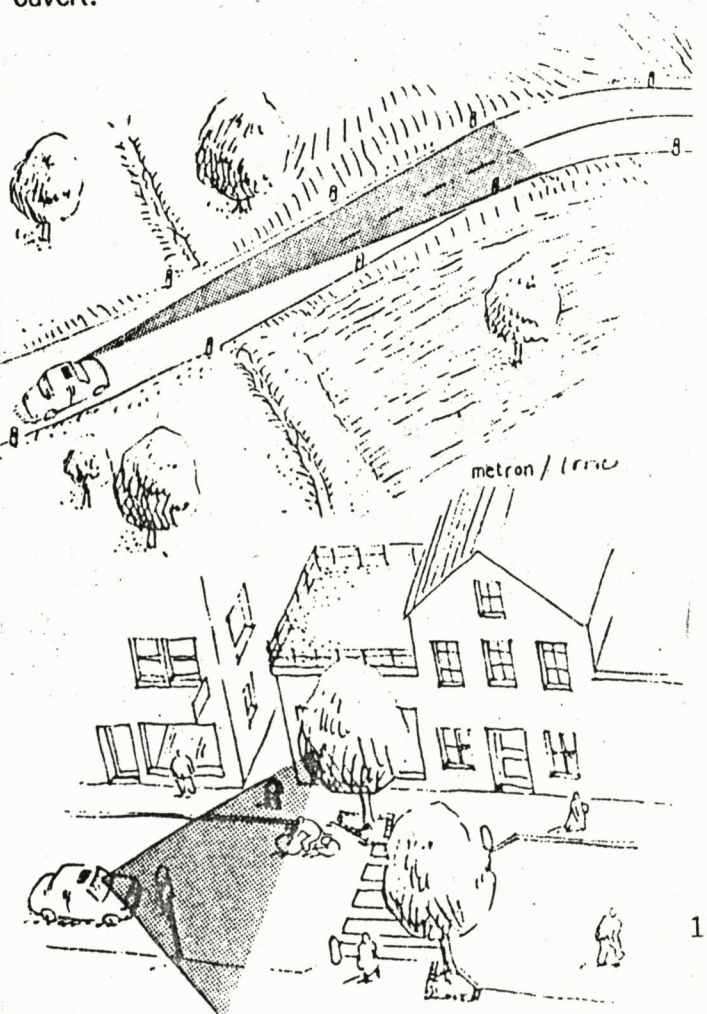
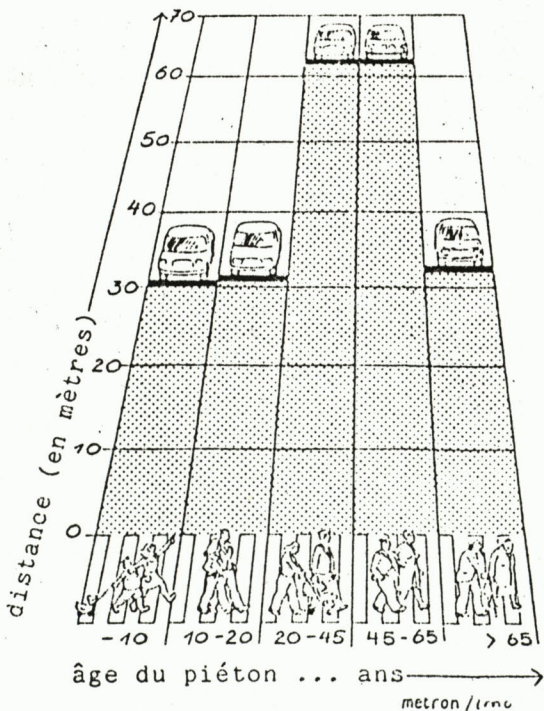
25-L'éclairage

Il faut assurer un très bon éclairage des points de traversée des piétons.

26-L'âge des piétons

Les enfants et les personnes âgées constituent des groupes de risque particuliers, à cause de leur constitution physique, de leur système perceptif et du nombre plus important de trajets qu'ils effectuent à pied.

Les enfants et les personnes âgées encourent plus de risques que d'autres, sur les passages piétonniers. Ils s'engagent encore sur la chaussée lorsque la voiture n'est plus qu'à 30m d'eux environ.



32-Circulation des piétons le long des rues

Les trottoirs devraient avoir une largeur suffisante pour que 2 personnes portant un sac à provisions se croisent. On admet un minimum de 2m libre de toute installation gênante : réverbère, signaux lumineux, surface devant une vitrine, étalage de magasin, banc public, station de bus, parcmètres...

Sur le bord de ces trottoirs on peut installer des chaînes, des barrières lorsqu'il faut empêcher les piétons de franchir la chaussée. Ces obstacles dissuadent aussi le stationnement des véhicules sur les trottoirs. Pour cette même raison, on peut utiliser des lampadaires, des bacs à fleurs,... mais disposés de manière suffisamment serrée (maximum 5m). En aucun cas ces obstacles ne doivent être assimilables à des éléments de jeux.

33-faciliter la traversée aux piétons

331.Passages protégés

Coût moyen d'un simple passage protégé avec signalisation : 3 000F.

-un nombre restreint de passages disposés de manière adéquate, est plus efficace que la multiplication de ces passages placés au hasard.

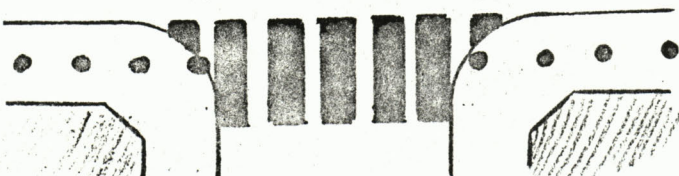
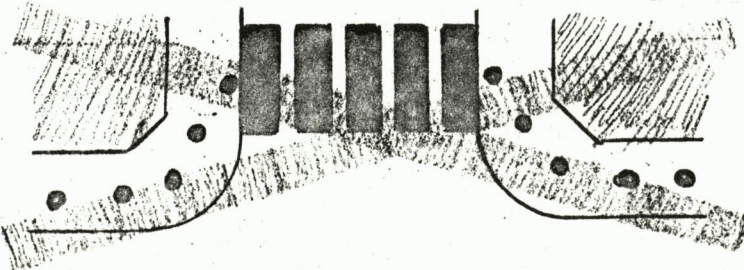
-les passages doivent être situés sur les trajets préférentiels du piéton, mais perpendiculairement à la chaussée.

-les passages doivent être mis là, où la circulation est la plus lente.

-des lignes continues, avant ces passages, empêchent les dépassements dangereux.

-les passages doivent être larges de 4m et plus, dès qu'il y a plus de 2 voies, il faut un refuge, car le temps d'attente du piéton sur le bord de la chaussée s'accroît fortement avec la largeur de la chaussée à franchir.

Ex : sur une chaussée de 6m de large, le temps d'attente moyen est de 10s (pour 1.000 véhicules/heure) à 9m il est de 25 secondes.

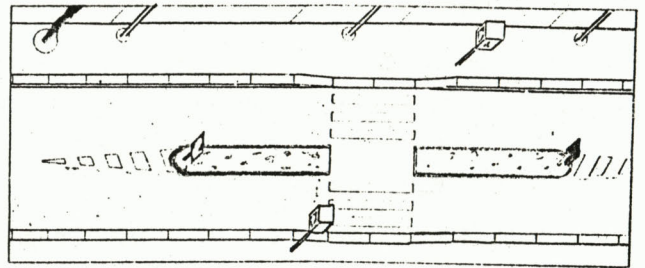
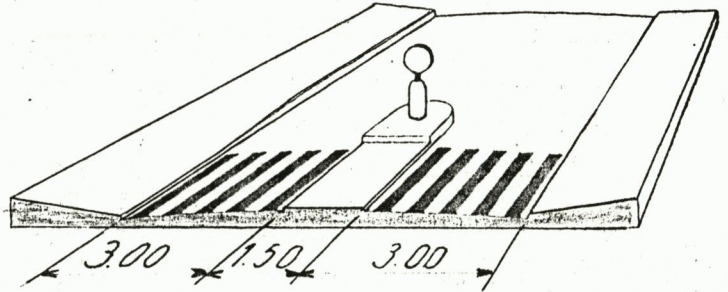


L'expérience montre tous les jours, de façon tragique, que les simples passages pour piétons ne sont pas efficaces en matière de sécurité. C'est pourquoi on doit les combiner avec des dispositifs permettant de réduire les facteurs de risque cités précédemment.

332.Les refuges pour piétons

Coût moyen d'un refuge : environ 20.000F.

Ce dispositif peut être utilisé sur une chaussée ayant une circulation jusqu'à 1.000 véhicules/heure.

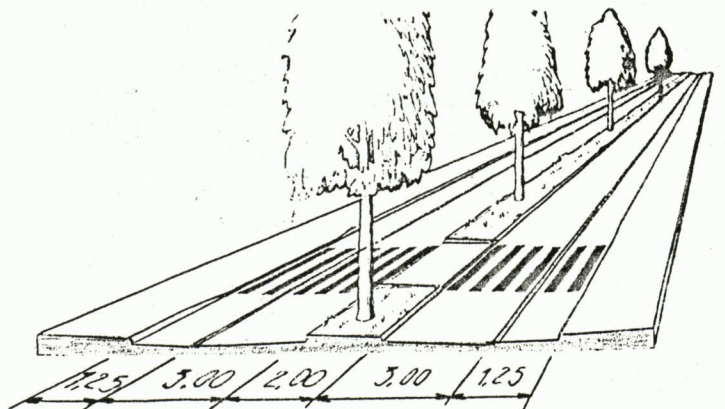


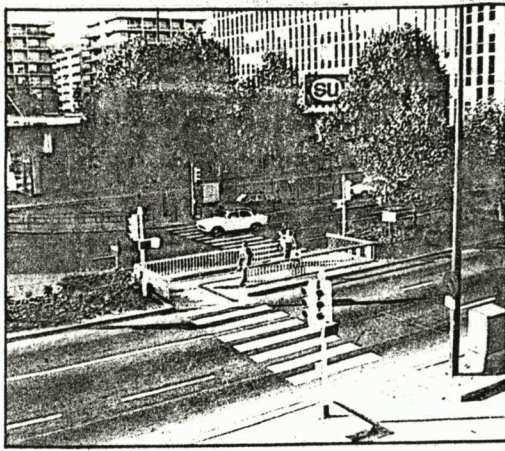
Le signal "obstacle à contourner vers la droite" doit être installé à chaque extrémité du refuge.

333.Les séparations médianes

Coût moyen : 2 000F. le mètre

Elles sont utilisées sur des voies à circulation très dense (1 000 véhicules/heure dans chaque direction).

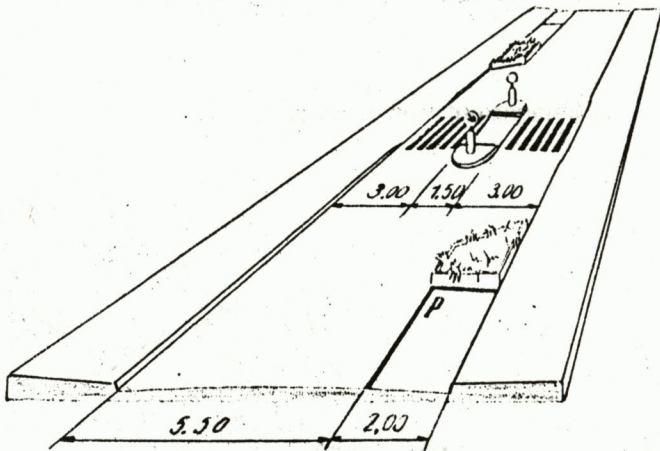




334. Les refuges avec obstacles

Coût moyen : 40 000F. avec signalisation

Les obstacles (bacs à fleurs, voitures en stationnement) obligent les véhicules à réduire leur vitesse avant le passage pour piétons.

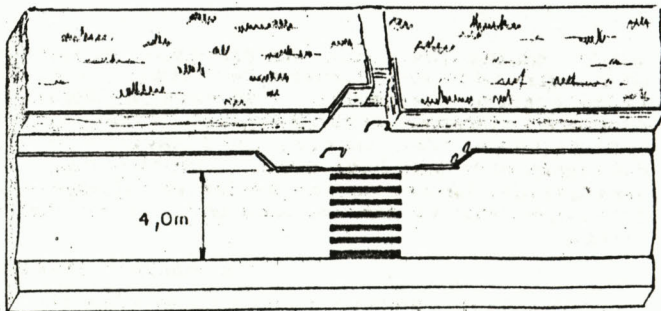


335. Rétrécissement de la chaussée

Coût moyen : 20 000F. avec signalisation.

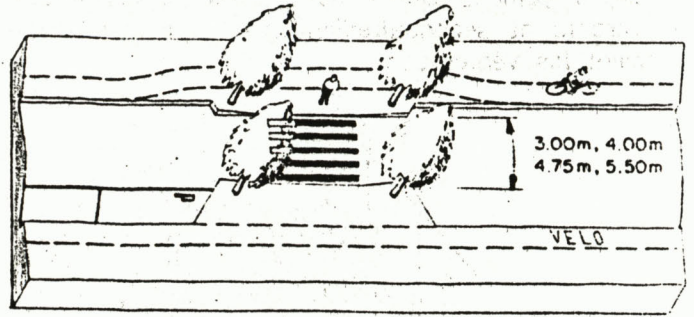
-Pour une circulation de 200 véhicules/heure, si l'on veut rendre le croisement de 2 véhicules impossible, une largeur de 3m suffit.

-Pour une circulation de 500 véhicules/heure, si l'on veut rendre le croisement de 2 voitures possible, une largeur de 4m suffit.



-Pour une circulation de 800 véhicules/heure, si l'on veut rendre le croisement d'une voiture et d'un camion possible, une largeur de 4,75m suffit.

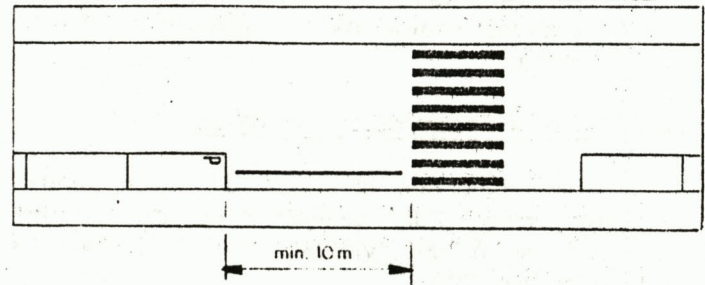
-Pour une circulation supérieure à 800 véhicules/heure, si l'on veut rendre le croisement de 2 camions possible, une largeur de 5,50m suffit.



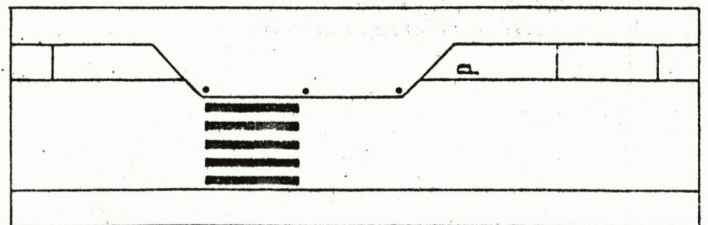
336. Le stationnement longitudinal

Une voiture stationnée coupe la visibilité. Le conducteur ne voit pas un enfant. Un enfant ne voit pas les voitures circulant sur la chaussée.

Une solution minimum consiste à laisser un espace libre d'au moins 10m entre la zone de stationnement et le passage.



Mais il est mieux d'avancer le trottoir sur la largeur de la zone de stationnement.



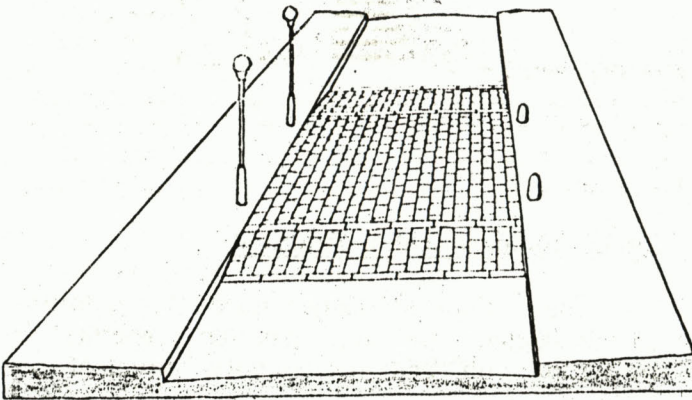
34-Réduire la vitesse des véhicules

341. Les ralentisseurs

Coût moyen d'un ralentisseur : 20 000F. avec la signalisation.



Sur les routes principales, les rampes doivent présenter une déclivité inférieure à 5%, pouvant aller jusqu'à 10% et plus sur les rues de quartier. Ces structures doivent servir prioritairement de barrière optique transversale et secondairement pour freiner efficacement les véhicules.



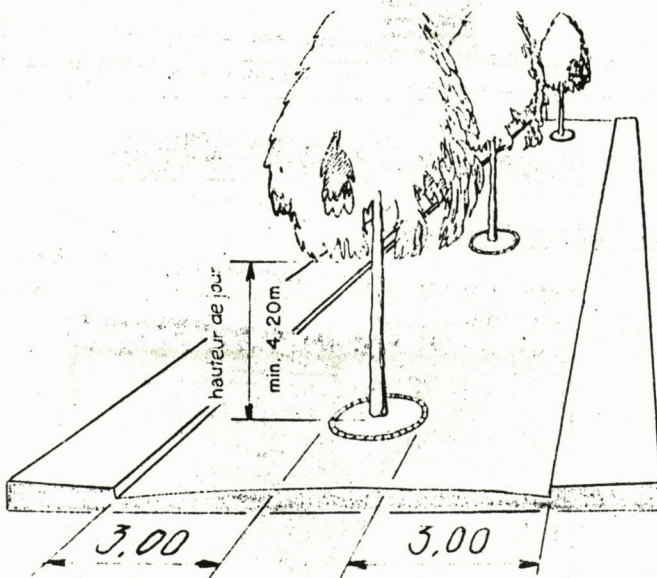
Ces ralentisseurs peuvent être combinés avec d'autres solutions : rétrécissement de la chaussée, ...

342. Le rétrécissement de la chaussée

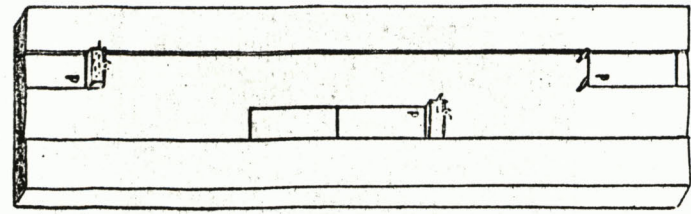
Une largeur de chaussée de 4,75m permet le croisement d'un camion et d'une voiture de tourisme à une vitesse de 30 à 40km/h. (voir chapitre 335)

343. Aménagement de la chaussée

Réduire la largeur de la chaussée par des éléments aménagés (Arbres...)

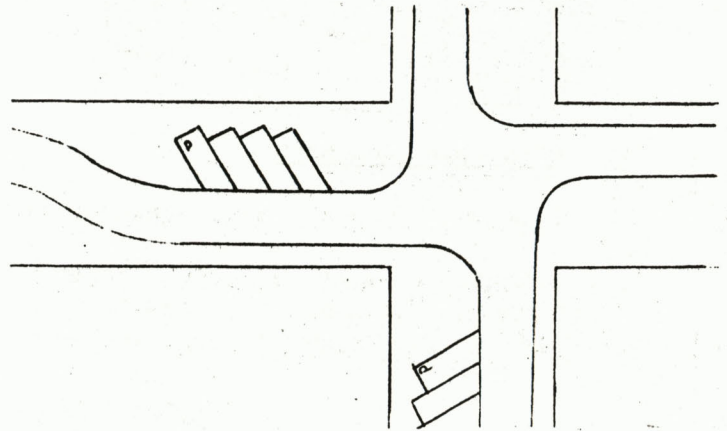


Réduire la largeur de la chaussée par un stationnement alterné : cette alternance des zones de stationnement rend le parcours sinueux, ce qui influence sur la vitesse.

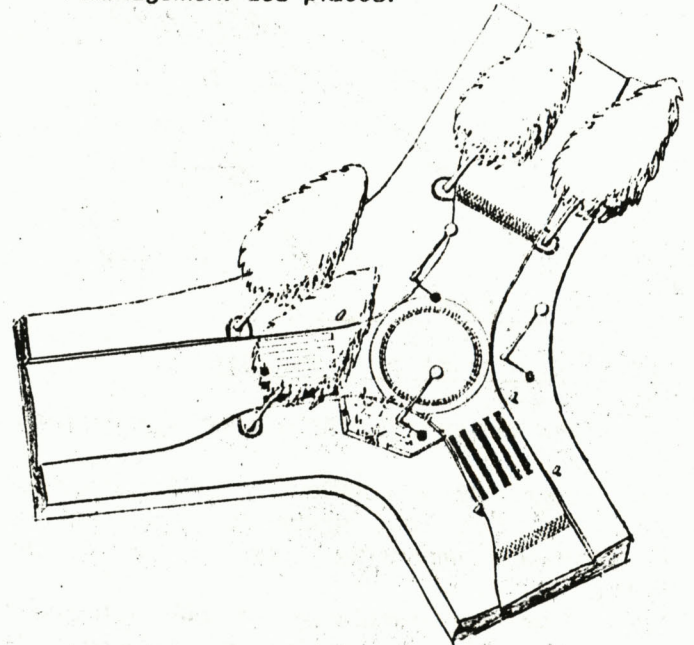


344. Aménagement des intersections

Déplacement de l'axe des chaussées



Aménagement des places.



Nota : toutes les solutions proposées ci-dessus pour agir sur les facteurs de risque, ne sont là qu'à titre d'exemple. En matière de sécurité routière, chaque problème doit être traité spécifiquement en fonction de l'environnement, des usagers, des habitudes ; chaque cas est particulier. Le but de ce dossier est d'apporter des arguments visant à convaincre les "décideurs".

Jean-Marie LEVERRIER

Dossier établi à partir d'une synthèse de diverses études faites par l'Association Suisse des Transports et de documents du Ministère des Transports.



Pourquoi je m'étais

engagé à REAGIR

Chargé de l'enseignement de l'Urbanisme à l'Ecole Nationale des Mines de Douai et à l'U.E.R de géographie de l'Université Scientifique de Lille, je m'étais fixé comme objectif à cet enseignement, de montrer comment faire pour rendre la Cité plus humaine.

Un des plus importants freins à cet objectif est la circulation automobile dont les conséquences, il y a quelques années seulement étaient de l'ordre d'un millier de morts et blessés en moyenne par jour et ceci dans une indifférence quasi générale des médias.

C'est paraît-il la fatalité, le tribut à payer au progrès...et vive la technocratie pour promouvoir toute liberté à la bagnole : l'objectif des plans de circulation urbains se réunissait en un mot : fluidité pour la voiture. L'enfant était donc à exclusion de la rue.

Expliquer, argumenter et convaincre les étudiants, futurs ingénieurs ou aménageurs, que la qualité de vie urbaine c'était aussi sauver des vies : cela voulait dire aussi, modifier certaines façons de faire l'urbanisme du quotidien.

Avec mon engagement à REAGIR, j'ai trouvé davantage de moyens. Ce qui m'a permis d'élargir mon champ d'action : d'où, de plus fréquents dialogues et échanges, aussi bien avec les jeunes dans les écoles normales, lycées, collèges, (c'est par les enfants qu'on peut toucher les parents) que dans les maisons de jeunes, Associations, Techniciens de l'Équipement et élus -toujours à l'écoute de leurs administrés-

C'est que pour être efficace l'action devait être menée simultanément sur deux fronts :

Après des jeunes

-attirer leur attention sur le comportement irresponsable (c'est le moins qu'on puisse dire) de beaucoup de conducteurs, qui ne respectent pas le code de la route. De ce fait, ils doivent redoubler de prudence sur (dans) la rue.

-expliquer pourquoi l'accident n'est pas une fatalité (à population égale, il y a 2 fois et demie moins d'accidents en Angleterre et dans les pays nordiques qu'en France.

-leur montrer qu'il y a d'autres façons d'aménager les rues résidentielles avec une plus grande sécurité et une meilleure qualité de vie pour tous.

Eux aussi ont droit à la ville.

En bref : mieux les responsabiliser pour..demain dans ce que sera leur leur vie d'adulte.

Après des adultes

-montrer pourquoi l'enfant n'est pas, dans ses comportements, un petit adulte, et les limites de certains de ses reflexes en ville.

-qu'il faut cesser de le culpabiliser et que la meilleure façon de lui apprendre le code de la route c'est d'avoir un comportement exemplaire dans sa conduite automobile.

-rappeler qu'aujourd'hui encore un enfant sur dix n'arrivera pas à la majorité s'il n'est gravement blessé ou tué dans un accident de la circulation et que c'est nous adultes qui en portons toute la responsabilité.

-que l'enfant a aussi le droit à la ville et donc à des espaces de jeux à proximité immédiate de son habitat parce que jouer est essentiel à sa formation et son épanouissement.

-montrer comment l'amélioration de la sécurité de la rue peut être une réponse à ceux qui cherchent un meilleur cadre de vie pour tous, jeunes ou adultes.

En conclusion

Les deux actions sont complémentaires. Si l'adulte a droit à la voiture, l'enfant a droit aussi à la rue...en toute sécurité. Aujourd'hui les exemples abondent où l'on a concilié ces deux exigences et l'on se rend compte que ce qui est bon pour l'enfant est bon aussi pour l'adulte.

JUSTICE

Un sujet qui nous tient particulièrement à coeur : **La Justice**".

Car nous nous sommes portés plusieurs fois partie civile dans des procès d'accidents dus à des fautes inexcusables : en effet nous pensons que représentants des usagers de la route c'est à nous de témoigner devant les tribunaux, du grave "manque" humain et économique, pour la société tout entière, lors de la disparition de jeunes ou d'adultes souvent hautement qualifiés : nous venons encore d'être touchés récemment : le fils d'un de nos membres a été tué par un homme ivre qui remontait une autoroute en sens contraire, ce jeune homme avait 24ans, il était photographe, et l'aîné de 6 enfants, il s'occupait d'un groupe de jeunes ! Et jamais le "coût" de ces pertes n'arrivent devant les tribunaux.

Une victime, ça ne compte pas !!!

Mais jusqu'à présent notre recevabilité était conditionnée au fait d'être une association "reconnue d'utilité publique". C'est pourquoi nous avons convoqué une assemblée générale qui nous a mandé de demander cet agrément.

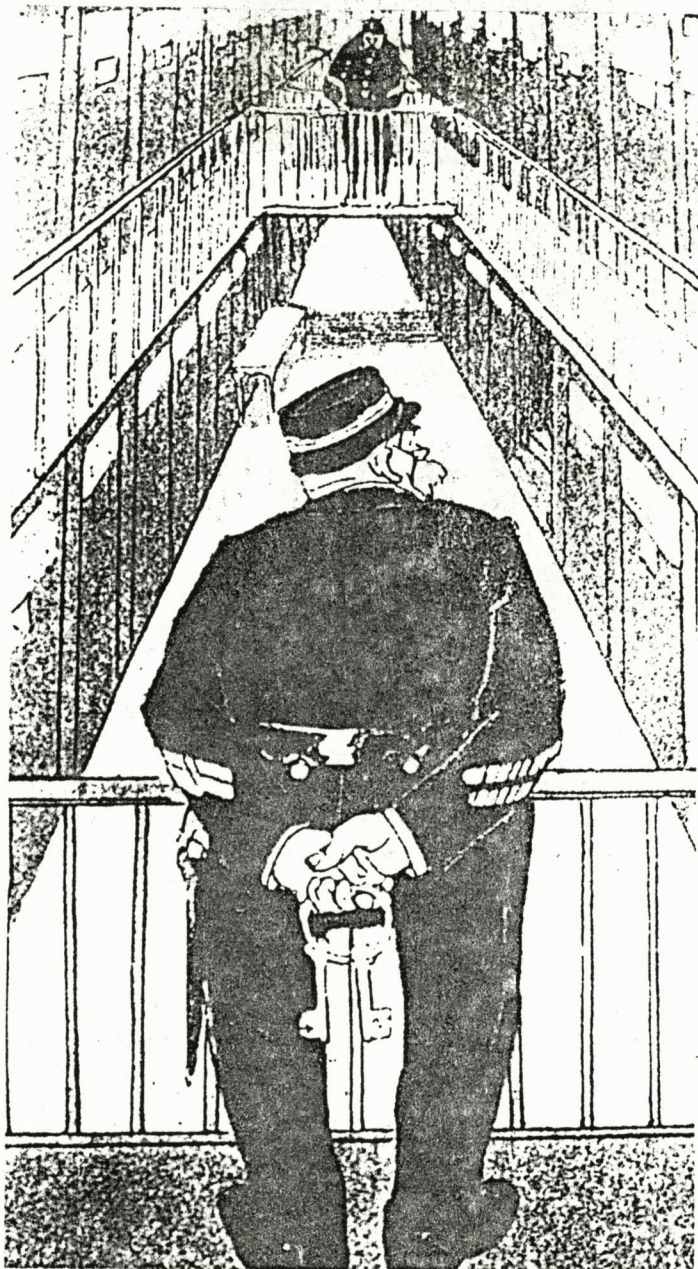
Et dans le domaine de la justice nous allons plus loin : nous demandons des peines plus sévères pour **fautes inexcusables**, l'alcoolisme notamment, mais la prison sert-elle à quelque chose dans ce cas ?

Nous suggérons des peines de substitution : pendant 2 ans tous les week-end, ces chauffards iraient s'occuper des loisirs de tous les malheureux blessés des centres de rééducation. Ils les verraient souffrir dans leur chair, oubliés de tous, et seraient peut-être guéris de l'alcool et de la vitesse.

Nous voudrions aussi **plus de cohésion dans les mesures prises** et dans les peines...

Deux exemples vous le feront mieux comprendre qu'un long discours, mais il y en a beaucoup d'autres semblables.

-Un homme zigzague en vélo pour rentrer chez lui ; il est entièrement responsable (il avait plus de deux grammes d'alcool dans le sang) de la chute d'un jeune motard qui est décédé... Le tribunal lui donne une peine de prison avec sursis, mais pas de retrait de permis de conduire puisqu'il était en vélo. Depuis, il roulait comme auparavant au volant de sa camionnette ! Peut-être ne buvait-il plus pensez-vous ? Eh bien on vient de le faire entrer dans un hôpital psychiatrique car il battait sa femme et sa fille handicapée...



-Autre cas : un récidiviste est reconnu responsable de la mort de plusieurs jeunes (il avait 2½ grammes d'alcool) se représente après le temps d'annulation écoulé, à l'examen du permis de conduire qu'il obtient, alors que dans le même temps on lui refuse la tutelle de son fils parce qu'il est toujours alcoolique...

Il y a là une carence dans la coordination des peines qui est très grave de conséquences.. On sait que 50% des accidents sont provoqués par 4% des conducteurs...Qu'attend-on pour les retirer de la circulation ???

J'ajoute à ce propos que nous avons eu envie de savoir si l'on pouvait dire sûrement qu'un homme était un alcoolique chronique et maître Claude Lévy, notre vice-président a fait une enquête auprès de médecins et il vient de terminer ses conclusions ; ceci méritera aussi un débat ultérieur !

Geneviève FUCHS

Déléguée régionale

Région EST - Section Colmar

Délit de fuite :

affaire classée...!

1-L'accident

Le 31 octobre 1983 à Aunay-sur-Odon (Calvados), SYLVIE PICQUET (16ans) est tuée sur son cyclomoteur par un jeune automobiliste de 22 ans pilotant une golf G.T.I, qui ne s'arrêta que 12 km plus loin, chez ses parents.

2-L'attitude de la Justice

Le 10 août suivant, le Parquet décide de poursuivre le fautif pour homicide involontaire, défaut de maîtrise, délit de fuite et pneus lisses.

Le 10 novembre, il abandonne les deux premiers chefs d'inculpation.

Le 12 décembre, le procureur fait savoir aux parents Picquet que l'accident ne sera pas évoqué devant la juridiction pénale.

Le 18 décembre, ceux-ci déposent plainte avec constitution de partie civile. Le dossier est confié à un juge d'instruction qui désigne deux experts, le 18 mars 1985.

Le 29 avril 1986, les Picquet reçoivent copie du rapport des experts.

Aujourd'hui, près de 3 ans après que ce jeune tuât SYLVIE et s'enfuît, LE DOSSIER EST TOUJOURS A L'INSTRUCTION.

3-Questions

a) si l'assureur de la famille Picquet indemnise celle-ci du cyclomoteur, celui du conducteur se réfugie dans le silence.

b) M. Picquet devra attendre onze mois pour prendre connaissance des procès verbaux relatifs à l'accident. Pourquoi ?

c) et comment ne pas être troublé par le désengagement progressif du Parquet ?

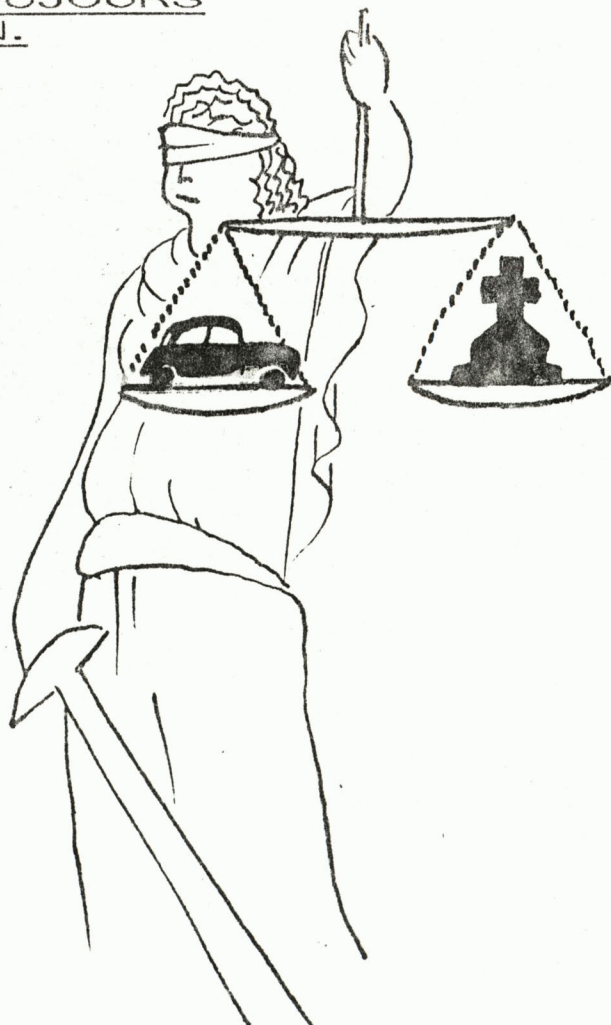
d) évoquant l'affaire à la radio, les 2 et 3 avril 1986, le journaliste GUY THOMAS (d'Europe N° 1) conclut : "Récapitulons : Vous tuez sur la route avec une voiture en mauvais état une jeune fille rentrant sagement de son travail à cyclomoteur. Vous prenez la fuite laissant la victime encore vivante au milieu de la chaussée. Et cela de nuit. Et vous n'êtes pas inquiété...La justice ne bronche pas.

A l'étude de ce dossier, vous revient irrésistiblement à l'esprit ce vers de La Fontaine : Selon que vous serez puissant ou misérable, les jugements de cour, etc...

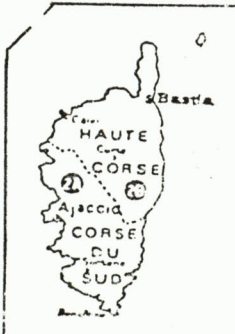
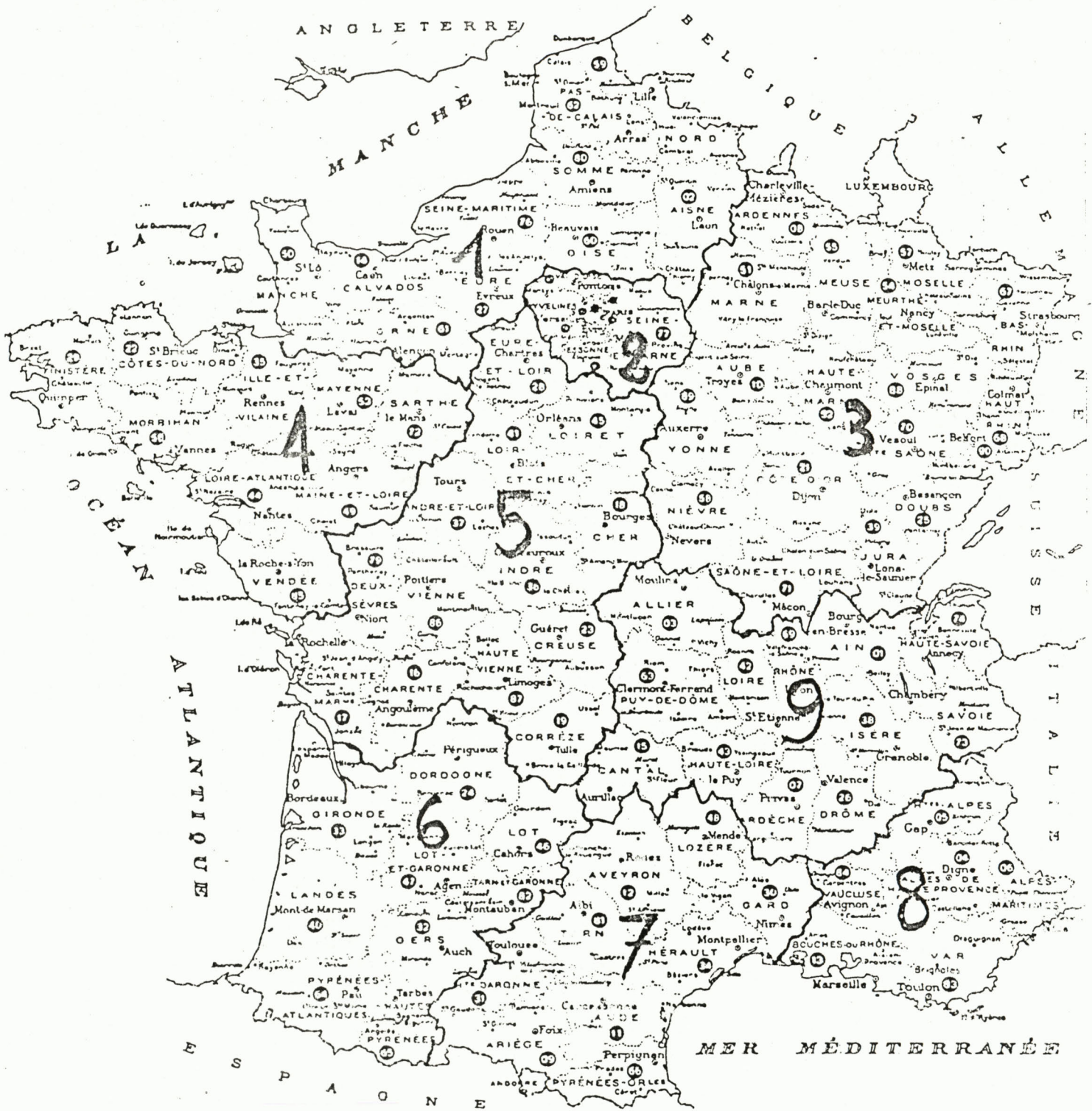
En 1986, en France, cela fait vraiment mal!!!"

Car pour être complet, sans doute faut-il ajouter que la mère du fautif est P.D.G d'une société à Caen.

Un véhicule baptisé G.T.I vous autorise-t-il à devenir impunément une "Grand tueur innocent" ?



ORGANISATION DE LA LIGUE



DECOUPAGE EN 9 REGIONS

DELEGATIONS REGIONALES
DE LA LIGUE

1 - NORD & NORMANDIE :

Jean-Marie LEVERRIER / Creuley-Vieussoix-14410-VASSY
Tel. (16) 31-68-56-42
31-68-51-59

2 - ILE DE FRANCE :

Pierre WARNIER / 85, rue d'Assas-75006-PARIS
Tel. (16) 1-43-26-59-55

Annie LE BOTLAN / 37, rue du Petit Bois-77200-TORCY
Tel. (16) 1-60-05-72-71

3 - EST :

Geneviève FUCHS / 36, rue d'Eguisheim-68000-COLMAR
Tel. (16) 89-41-42-82

Michel HAMARD / 18, rue Saint Sauvant-57730-VALMONT
Tel. (16) 87-92-68-10

4 - OUEST :

Philippe GERVOT / Res. "Les Lutins" 70 av. Lajarrige-44400-LA BAULE
Tel. (16) 40-60-09-65

5 - CENTRE :

Aline ROLAND / 25, rue de Lorbette-45000-ORLEANS
Tel. (16) 38-53-09-58

6 - SUD-OUEST A :

Jean LE FEVRE / 5, rue de la Cendrée-64320-BIZANOS
Tel. (16) 59-02-49-31

7 - SUD-OUEST B :

Liliane ROSSEUW / "La Verdue" Generville -11270- FONJEAUX
Tel. (16) 68-60-51-95

8 - SUD-EST & CORSE :

Marlène CHAMBERT / 7, rue Jaubert-13100-AIX EN PROVENCE
Tel. B. (16) 42-23-33-75
D. (16) 42-92-13-43

François MARSILJ / 25, av. Général Leclerc 20000-AJACCIO

9 - RHONE-ALPES :

Annie de SAINT-ANDRE / villa n° 4-33 rue de la Noyera-38090-VILLEFONTAINE
Tel. (16) 74-96-27-34

Gérard THIOLIER / 106 B rue de la Richelandière-42100-SAINT ETIENNE
Tel. (16) 77-57-34-78

LA VIE DES SECTIONS

Pourquoi une section locale.?

Sur le plan national, la Ligue contre la violence routière est reconnue par toutes les administrations centrales intéressées par la sécurité routière : Ministères des Transports, de la Santé, de l'Education nationale. Notre discours a étonné tous ces dirigeants et leur a permis en partie une nouvelle prise de conscience.

Sur le plan départemental et local, à l'aide de cette dynamique, nous devons aussi interpeller nos pouvoirs publics locaux et les faire réfléchir sur nos concepts. La meilleure façon de le faire est à notre sens, au travers d'une structure locale et départementale reconnue : la section. Cette section devient alors le lieu de rencontre des militants, des adhérents et des sympathisants de la lutte contre l'insécurité routière, où ils traiteront les problèmes locaux en utilisant l'image de marque de la Ligue.

Que fait-on dans une section locale.?

-on réfléchit sur les problèmes de notre environnement routier et on se rencontre régulièrement pour en débattre.

-on recherche les facteurs de risque, (à la sortie des écoles, dans les ramassages scolaires...) on les analyse et on les dénonce haut et fort auprès de nos "décideurs" (municipalités, conseil général, préfecture, direction départementale de l'équipement, gendarmerie, police...)

-on analyse et critique de façon constructive les projets locaux d'amélioration de sécurité routière.

-on siège, après en avoir fait la demande, à différentes commissions :

- .départementale de sécurité routière
- .municipale de sécurité routière
- .du programme REAGIR

et ainsi, on fait passer nos idées auprès des responsables locaux.

-on crée des manifestations locales après autorisation, sur la voie publique (tracts...)

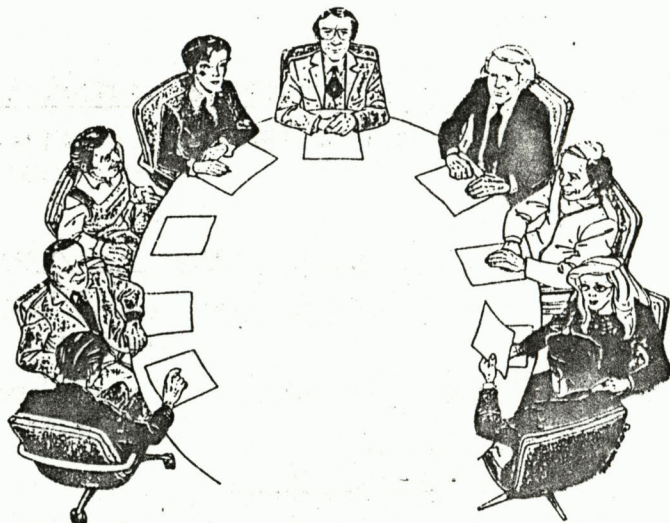
.devant les tribunaux (constitution de partie civile, assistance massive à des procès...)

.expositions dans les foires, les grands magasins, les halls de gare..

-on intervient auprès de la presse régionale et locale (journaux, radios...) avec une crédibilité reconnue : celle de la Ligue.

-on constitue ainsi une structure juridique régie par la loi du 1er juillet 1901, nous permettant de demander des subventions aux

pouvoirs publics (conseil général, municipalité..) et à des organismes privés (rotary-club, assurances-mutuelles...) pour assurer votre fonctionnement et des actions bien définies.



Comment créer une section.?

-demander la liste des adhérents de la localité ou du département à votre délégation régionale ou au siège national.

-organiser une réunion de ces adhérents (ainsi que des sympathisants qui seront adhérents à l'issue de cette assemblée)

-élire au cours de cette réunion, un conseil d'administration de quelques membres (3, 4, 5 ou plus) et parmi les membres de ce conseil élire :

.un (e) président (e)

.un (e) secrétaire

.et éventuellement un (e) trésorier (e), vice-président (e), secrétaire adjoint (e), trésorier (e)-adjoint (e).

-déposer à votre préfecture ou sous-préfecture, une notice d'insertion au journal officiel, une déclaration, et les statuts de cette section.

L'insertion au journal officiel coûte 300F environ.

Des statuts types pour les sections ainsi que des modèles de déclaration sont à votre disposition dans les délégations régionales ou au siège national. Tous les autres imprimés nécessaires, notamment la notice d'insertion au journal officiel sont à demander (par écrit ou téléphone) à la préfecture ou sous-préfecture dont vous dépendez.

Chaque création de section doit être signalée :

- au siège de la Ligue à Paris
- à la délégation régionale correspondante

Etats généraux des Parents

Tous les après-midi de la semaine du 15 au 19 avril 1986 inclus, étaient organisés les Etats Généraux des Associations familiales, dans trois stations de métro de Paris. La Ligue contre la violence routière a tenu un stand d'exposition, avec distribution de tracts et de documentation, et trois panneaux-livres à la station Miromesnil. Une cassette vidéo d'information de Geneviève JURGENSEN a été projetée à plusieurs reprises, dans les stations.

Il semble qu'aller au-devant des gens en se situant sur leur passage, soit une excellente formule comme l'a prouvée cette exposition. Tous ne s'arrêtent pas bien sûr mais un courant continu de gens attirés d'abord par les panneaux photographiques s'arrêtent pour s'informer, prennent le temps de discuter, et l'on constate que l'insécurité routière est une préoccupation importante pour quantité de gens.

Des éducateurs, des psychologues, des jeunes, des personnes du milieu médical et paramédical et même un couturier se proposant de dessiner des modèles de vêtements réfléchissants pour circuler la nuit se sont informés. On touche un public très large qui a besoin et envie de s'informer.

Des élèves de 16-20 ans de classes "sanitaire et social" ont été très intéressées, et maintenant, sensibilisées, se proposent d'organiser des journées d'information dans leurs établissements scolaires.

Un journaliste-photographe nous a précisé les chiffres suivants :

en 1983, en France, 2 500 meurtres étaient commis, dont une bonne partie passionnelle, ainsi qu'environ 12 000 suicides étaient dénombrés. La route elle, tuait 12 000 personnes dont 1 000 enfants de moins de 15 ans. Pourtant les médias nous ont beaucoup plus informés sur les meurtres que sur les accidents de la circulation.

Beaucoup de questions, de propositions, de suggestions nous ont été faites, car il s'avère que bon nombre de personnes sont sous-informées sur les problèmes de sécurité routière et sur la prévention possible.

La Ligue doit donc faire encore plus dans ce domaine, peut-être en sensibilisant davantage les milieux éducatifs (enseignants, moniteurs d'auto-école, parents d'élèves...), les milieux médicaux et surtout les parents et les conducteurs.

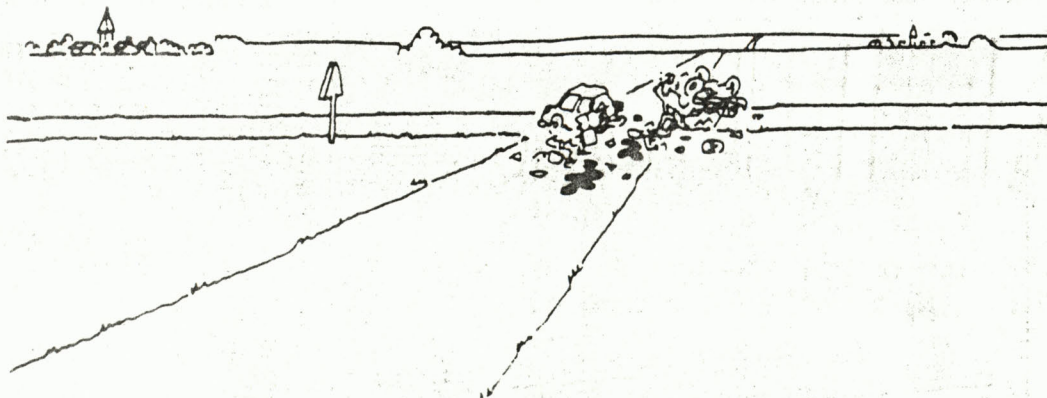
C'est une expérience intéressante à renouveler et très stimulante pour les militants de la Ligue qui y ont participé.

*Sylvie LEVEQUE
et Annie LE BOTLAN*

Les carrefours qui tuent

Monsieur Pierre WARNIER, délégué régional a attiré l'attention de Monsieur PASQUA, sur le mauvais aménagement et la surveillance insuffisante de certains carrefours parisiens.

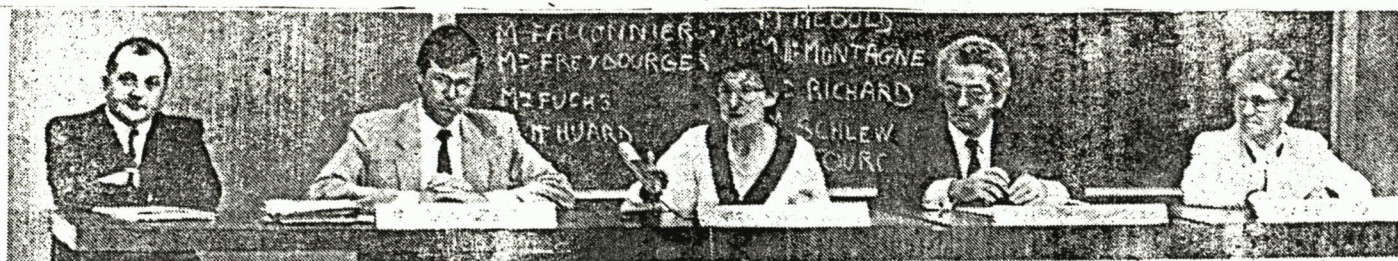
De plus, il demande que les mesures qui seront prises pour que Paris devienne une ville plus sûre, le soient non seulement pour les automobilistes, mais aussi pour les piétons et surtout pour les enfants.



REGION EST

COLMAR : une assemblée générale exceptionnelle

-15 MAI 1986-



Ont pris la parole Monsieur ANASTASSOULOPOULOS, Président de la Commission des Transports du Parlement Européen, qui nous a fait l'honneur de présider cette réunion. Il a notifié l'ampleur de l'hécatombe routière européenne : tous les 5 ans, les "Douze" ont autant de victimes que pendant la "Grande Guerre 14.18" 1 500 000 blessés chaque année !

Il a insisté sur l'importance du comportement du conducteur, de sa maîtrise de la vitesse ; à une période où toutes les nations européennes se retrouvent sur la route, l'unification des Codes de la Route semble indispensable.

Nous pensons qu'un contact plus important avec les Parlementaires Européens serait fructueux.

Monsieur DENIZET, Délégué interministériel à la sécurité routière a insisté sur les mesures prises, aménagement des routes, ronds-points giratoires, le retrait de la carte grise de tout véhicule gravement accidenté jusqu'à ce qu'il soit correctement réparé ou confiscation des véhicules et retrait immédiat du permis dans les cas d'alcoolémie.

Mais le permis probatoire est proposé aux jeunes, dès 16ans et les conclusions du programme REAGIR permettent des mesures préventives plus précises.

Monsieur KLIFA, Maire de Mulhouse a évoqué l'antinomie entre la politique des transports en commun et celle de l'automobile, la nécessité de redonner leur place aux piétons

dans la cité et l'encombrement et le manque de sévérité des tribunaux, pour conduite en état d'ivresse, et aussi le manque de collaboration des associations de parents d'élèves.

Madame PEES MARTIN, Directrice Départementale de la Prévention Routière, a insisté sur le rôle d'exemple de tous ceux qui sont chargés d'éduquer l'enfant : parents, maîtres, policiers, chauffeurs de cars, etc...

Des écoles maternelles et primaires fournissent un remarquable effort d'éducation à la sécurité (60% des écoles du département s'en préoccupent) mais dans les collèges peu de choses sont faites et les jeunes y perdent 75% de l'acquis : or le permis probatoire à 16 ans exigerait une continuité dans l'effort. Il faut un suivi dans l'éducation à la sécurité complète aux armées, dans les entreprises, tout au long de la vie, par ceux dont le rôle est d'informer : journalistes, médecins, infirmières, opticiens, assureurs. Et ainsi les jeunes devenus parents pourront éduquer leurs enfants.

Madame Geneviève FUCHS, présidente régionale de la Ligue, après avoir présenté le bilan de la Ligue, a procédé à l'élection par les membres cotisants présents, du comité, et à l'approbation de la demande "d'agrément d'utilité publique" : sur ce point 35 oui, pas d'opposition, ni d'abstention. Le bilan financier a été également adopté et le quitus fut donné à notre trésorier Monsieur MARTEL qui s'est bien dévoué tout au long de l'année.

Délégation REGION.EST



Charte de sécurité
routière

Lorsque l'on sait que 90% des accidents sont dus à des défaillances humaines, il apparaît opportun de prévenir avant de guérir. L'éducation des jeunes étant à la base de cette action, c'est pourquoi le 20 mars dernier, à St Etienne, 7 associations dont La Ligue contre la violence routière ont signé une "Charte de sécurité routière" ayant pour objet de sensibiliser et d'informer le milieu scolaire. Cette charte bénéficie de l'aval des ministres de l'Education nationale et des Transports, de l'Inspecteur d'académie de la Loire et de la direction départementale REAGIR. Elle est rédigée comme suit :

« CHARTRE DE SECURITE ROUTIERE »

Entre les organismes suivants : Syndicats des Transports Routiers, Comité Départemental de la Prévention Routière, l'Organisme National des Conseillers en Sécurité et Education Routières, le Comité Départemental de Ramassage Scolaire, l'Association de Transports Interurbain, la Ligue Contre la Violence Routière, l'Association Nationale pour l'Education Routière et le Crédit Agricole de la Loire.

Il a été décidé l'élaboration d'une charte dont les modalités sont contenues dans les articles ci-après.

ARTICLE I : Les fondateurs de cette charte s'engagent moralement à mettre à disposition des associations représentées l'ensemble de leurs idées et de leurs moyens afin de favoriser la sensibilisation et l'information du milieu scolaire sur les problèmes de sécurité et de prévention routières. Ils devront rechercher tous moyens améliorant cette sécurité.

ARTICLE II : Chaque année un programme commun sera établi et remis au rectorat de l'académie de Lyon et au service Départemental des Transports Scolaires. Un planning prévisionnel des interventions leur sera proposé.

ARTICLE III : L'ensemble des associations signataires s'engagent à œuvrer mutuellement dans les manifestations organisées et aidant, de part leur nature, à sensibiliser l'ensemble du public à la sécurité routière. Chaque association signataire conservera sa personnalité et continuera d'exercer son objet dans les meilleures conditions. Notre regroupement ne lui servant qu'à l'aider à s'exprimer.

ARTICLE IV : Chaque fin d'année scolaire un bilan de l'ensemble des opérations sera établi et diffusé.

ARTICLE V : Cette charte reste ouverte à diverses associations désireuses d'apporter ses idées et ses moyens et permettant ainsi une meilleure prise de conscience de la sécurité en général. Leur entrée est soumise à l'accord unanime de l'ensemble des membres fondateurs.

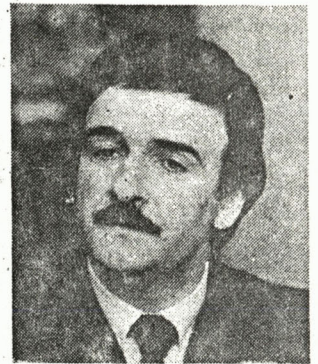
ARTICLE VI : Les signataires conviennent de désigner la Prévention Routière de la Loire comme association coordonnatrice des actions engagées dans le cadre de la présente charte.

Les associations signataires bénéficieront des fonds publics mis en place dans le cadre de REAGIR et divers organismes apporteront leur concours financier, tel le Crédit Agricole de la Loire.



GROS PLAN

GERARD THIOLER
DELEGUE REGIONAL
CONTRE LA
VIOLENCE ROUTIERE



Activités

L'action de l'équipe de cette région, et notamment de son délégué s'est développée dans les domaines de la sensibilisation :

- presse, radios locales et régionale (France-Drôme)
- participation à des conférences, à des colloques, en particulier "L'enfant et la rue" à Lyon, organisé par notre amie Madame OLIVERO

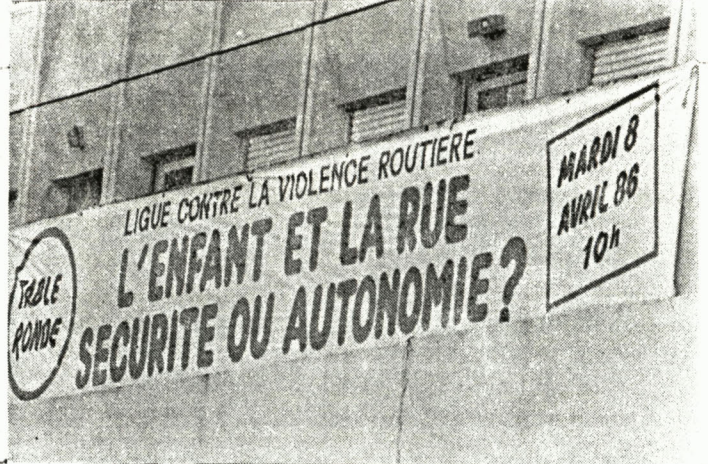
Cette équipe, en utilisant la crédibilité de la Ligue, est intervenue auprès de différentes municipalités pour dénoncer des facteurs de risque et amener les décideurs à supprimer les dangers mis en cause comme par exemple :

- à St Galmier en faisant installer des briseurs de vitesse
- à Valence en faisant réorganiser le stationnement et la circulation autour d'écoles

Monsieur Gérard THIOLIER, délégué de cette région a interpellé par un courrier en date du 9 avril 1986, le Premier Ministre. Il lui a fait part de sa stupéfaction en apprenant l'intention gouvernementale d'amnistier les contrevenants et les délinquants routiers. Il lui a rappelé que l'insécurité, en France, c'est d'abord la route et qu'une telle décision, si elle devait être prise, ne manquerait pas d'encourager la délinquance routière et par la même annihilerait tous les efforts de la Ligue contre la violence routière. Pour conclure il cita une réflexion d'un responsable iranien faite à un journaliste français qui le harcelait de questions sur les nombreuses victimes de la révolution islamique :

"qu'un pays, comme la France, qui tolère sur ses routes une hécatombe annuelle de 12 000 morts 300 000 blessés et 50 000 handicapés à vie, n'a de leçon d'humanité à donner à personne".

Table ronde de St Nazaire : le 8 avril 1986



La rue est aussi aux enfants

Elle n'est souvent aménagée que pour les voitures

SAINT-NAZAIRE. — Il est loin le temps où les parents n'hésitaient pas à pousser leur progéniture à « aller jouer dans la rue ». Aujourd'hui le conseil a été remplacé par la supplication : « Surtout fais bien attention avant de traverser ». Hier lieu d'apprentissage et de découverte, la rue est désormais sillonnée des mille dangers de l'automobile. Jacques Marillaud, urbaniste au ministère de l'Urbanisme et des transports, le constate. Les membres de la Ligue contre la violence routière combattent cet état de fait. Depuis près de trois ans cette association, qui fit parler d'elle lors d'un procès contre le constructeur automobile Citroën faisant l'apologie de la vitesse dans une publicité sur la CX GTI Turbo, milite pour faire descendre ce chiffre ter-

rible : 1 000 enfants meurent chaque année sur les routes. Ni rassemblement d'anti-automobilistes, ni association de victimes, la ligue, contrairement à son appellation guère « médiatique », a plutôt une approche de type « écologique de l'environnement routier dans la ville ». Ce qui lui donne un certain poids et en fait un peu un interlocuteur des pouvoirs publics.

C'est sans doute pour cela aussi que l'on remarquait de nombreux élus ou fonctionnaires communaux de l'Ouest hier à Saint-Nazaire. Ils étaient venus là pour échanger leurs expériences et participer à une table ronde sur « l'aménagement de la rue pour l'enfant » à l'initiative de la délégation régionale de la Ligue contre la violence routière.

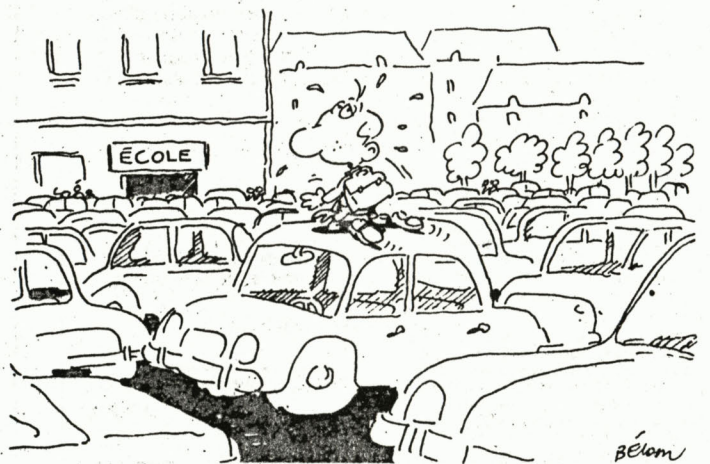
« La rue, c'est la vie »

Deux jours avant cette table ronde, une petite fille de cinq ans qui traversait le boulevard de mer longeant la plage de La Baule mourait sous les roues d'une voiture. Une des mille victimes enfantines recensées par les statistiques. « Pourtant on ne peut dire que les enfants mettent de la mauvaise volonté à assimiler les dangers de la route. Mais en apprécier les pièges les dépasse », dira la psychologue Mme Cambon de la Valette, de l'Institut pour la recherche sur les transports et la sécurité, lors des débats. « Dans la circulation, des enfants sont désarmés; ils n'ont ni la perception, ni l'expérience d'un adulte ». Alors, interdire la rue aux enfants ? Erreur, précise tout de suite Jacques Marillaud, « la rue

c'est la vie. Un gosse à qui on la lui interdit grandit dans une ville abstraite ». « Pour un enfant, dit encore Mme Cambon, faire des trajets seul est synonyme de liberté ».

C'est donc dans ce sens qu'une cinquantaine d'expériences. (aménagements de traversées de villages par des nationales, de quartiers urbains...) ont été parrainées par les pouvoirs publics à travers le comité interministériel pour les villes. Adapter la rue et la circulation routière à l'homme afin qu'elle redevienne un espace où le respect de la vie soit prioritaire. Intérêts des pouvoirs publics et objectifs de la ligue se rejoignent.

« Souvent les piétons sont contre les automobilistes, confie Jacques Marillaud. De-



main ces deux catégories d'usagers doivent cohabiter, coexister ». Coexister : vivre ensemble. Un objectif possible pour la ligue qui veut devenir mouvement d'opinion et force de proposition. C'est peut-être aussi pour cela que la comédienne Nicole Courcel, est une « ligueuse » des premiers jours. « La conduite

automobile devient de plus en plus sauvage et individualiste, dit-elle. Au volant, j'ai peur. Il faut inverser le mouvement ».

Patrick CAILLIER.

Ligue contre la violence routière, 5, impasse Bon-Secours, 75011 Paris, 161 348 9609.

Coex : un si joli village

Coex, 2 300 habitants, en Vendée, sur la départementale 6 entre La Roche-sur-Yon et Saint-Gilles-Croix-de-Vie. La route qui traverse le village est un véritable canal à voitures charriant, en saison touristique, 9 000 véhicules par jour. Pour éviter que son village soit dévoré par la civilisation automobile et que la rue principale se vide de ses habitants, Eugène Gateau, le maire, a décidé d'investir 300 millions de centimes pour inverser le mouvement. Un an d'études avec

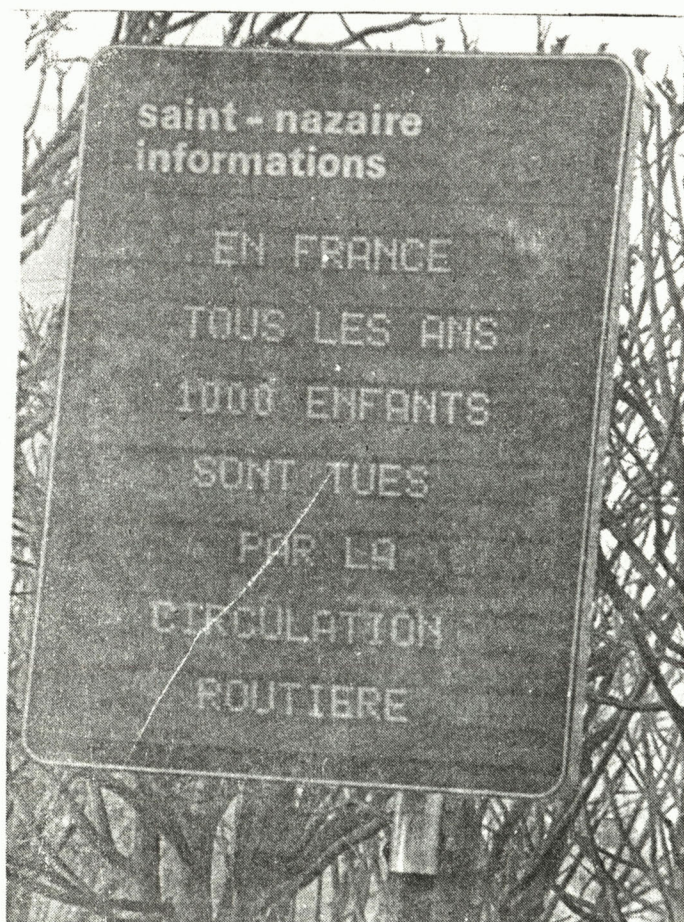
l'aide de la Direction départementale de l'Équipement, d'architectes. Un an pour persuader les habitants qu'il fallait repenser entièrement l'aménagement de la traversée de Coex par la départementale. Résultat remarquable selon les témoins, un village où l'intelligence des aménageurs incite l'automobiliste à ralentir pour regarder, voire s'arrêter. Eugène Gateau et son équipe étaient présents hier à Saint-Nazaire lors de la table ronde de la Ligue contre la violence routière.

L'Enfant de la rue

Sécurité ou autonomie

MARDI 8 AVRIL 1986 : Table ronde
à Saint-Nazaire

Le correspondant de l'A.F.P. relatant notre table ronde conclut sa dépêche par...: "rendre la ville plus sûre, c'est la rendre plus belle !..." Notre message a été saisi, car c'est bien autour de l'aménagement que s'est articulée notre réflexion, autour de la rue résidentielle, une rue qui favorise la cohabitation harmonieuse de la voiture, du piéton et du cycliste. Nous avons volontairement voulu donner ce ton optimiste à notre démarche ; être une force de proposition plutôt qu'un comité de sanction, promoteur d'un autre aménagement où l'enfant peut vivre son autonomie, tout en étant en sécurité.



Nicole COURCEL avait accepté de présider notre manifestation. Après son exposé d'introduction, la table ronde s'est structurée autour de 3 axes : d'abord le **constat** des accidents de la circulation dont l'enfant est victime par le Docteur RENAULT, médecin au SAMU de Nantes ; ensuite, les **causes**, présentées par Madame CAMBON de la VALETTE de l'Institut National pour la Recherche sur les Transports et la Sécurité ; enfin, les **moyens d'éviter** l'accident avec l'intervention de Monsieur GATEAU, maire de COEX (85) et Jacques MARILLAUD, urbaniste au Ministère des Transports.

Nous avons touché deux publics ; d'une part les élus, les aménageurs, les enseignants et les responsables d'associations -on comptait une centaine de participants à la table ronde, dont 17 enseignants et travailleurs sociaux, 16 élus locaux, 12 aménageurs (architectes, ingénieurs des villes), 6 médecins, 3 représentants de la Police et de la Justice, 14 membres d'associations de consommateurs, d'enfance et de sauvegarde de l'environnement- d'autre part nous avons utilisé la presse écrite, parlée et télévisée, ainsi que des supports locaux d'information (journal électronique municipal -voir photo-). A noter au niveau de la presse, deux articles dans Ouest-France, en "informations générales" et un titre en 1ère page (750 000 exemplaires), ainsi qu'un reportage de la télévision présenté sur FR3 Bretagne et Pays de Loire.

Quelques semaines, après la table ronde, on peut s'interroger sur la portée de cette journée. S'il paraît difficile aujourd'hui de mesurer son impact sur l'opinion, quelques indices nous permettent de penser que nous avons été entendus :

- d'abord les communications téléphoniques et le courrier de personnes qui, spontanément, apportent leur soutien ou indiquent des actions menées dans le même sens que notre mouvement, comme à QUIMPER, par l'association de quartier de BOURDONNEL (voir encarté).
- ensuite par des contacts et des demandes d'intervention de la LIGUE près du service pédiatrie de l'hôpital de St-Nazaire, du Rotary-club de la Baule, de la Mairie de St Bastien sur Loire et de la jeune chambre économique.
- enfin, par des initiatives locales : nous pouvons citer, en particulier, l'interpellation de la région, par le journal "l'Echo de la Presqu'île" après l'accident mortel d'une petite fille de 6 ans (12 avril 86), ainsi que la campagne de sécurité lancée par la Mairie de la Baule, pour l'été 86, sur le thème "LA BAULE-PRUDENCE".

Nous terminerons ce compte-rendu en insistant sur la mobilisation qu'a permis la table ronde près des adhérents locaux de la Ligue. En effet, chacun, suivant ses compétences a contribué à la réussite de cette journée (expédition de 700 invitations, organisation du buffet, accueil...). Nous pensons, qu'outre son rôle d'interpellation du public, une "manifestation phare" comme celle-ci, favorise une dynamique interne à l'association et permet à ses membres de mieux saisir le sens de leur engagement dans le mouvement.

Philippe GERVOY
Délégué régional

Le quartier

du

Bourdonnel

Un quartier qui n'a pas d'école, d'équipement socio-culturel et où les habitants cherchent à résoudre leurs problèmes eux-mêmes, ne défraie pas la chronique. Pourtant, Le Bourdonnel est un quartier exemplaire. Le faire connaître pourrait donner des idées à bien des responsables de quartier. Après cinq ans d'existence, les problèmes individuels ou de voisinage immédiat sont en grande partie résolus. Le quartier est adulte et a acquis sa personnalité. Seul la sécurité sur les voies est source d'inquiétude. Il y a tellement de jeunes enfants ! Face à cette réalité, un habitant non spécialiste (c'est à-dire sans diplôme, mais non sans talent) a imaginé pour inviter les automobilistes à laisser la priorité aux piétons et surtout aux enfants de créer des "nouveaux" panneaux. Ainsi, tout au long de la rue principale, on peut lire : rouler au pas... c'est sympa - Les enfants sont là et encore "on n'est pas là pour se faire écraser" et autos, motos, tout doux tout doucement !...



Pour un contact avec ce quartier, écrire à : Association de quartier du Bourdonnel 25, allée St Armel 29000 - QUIMPER

Après un relâchement en début d'année, les occasions de relancer l'action et d'élargir nos contacts se présentent.

-les collègues techniques REAGIR, le colloque sécurité routière du département nous offrent l'occasion de nous exprimer.

-nous animons un débat avec une trentaine d'élèves moniteurs auto-école en formation.

-nous obtenons la constitution et la 1ère réunion d'une commission extra-municipale de sécurité routière dans une petite commune.

-plusieurs IDSR adhérents à la Ligue ou à la CASIM participent à une réflexion avec des jeunes lycéens suite à l'accident d'un copain.

.....

Jean-Michel HARDOUIN

Sur le vif

Putain de route

J'ai du chagrin et je suis en rogne, là ! aujourd'hui. Quel enfoiré Coluche ! Pourquoi il a fait ça ? Pourquoi il s'est tué ? Parce que c'est ça, il faut le savoir et surtout il faut le dire - il se gênait pas lui - rouler à cette allure-là sur une départementale, c'est un suicide. Ou c'est un meurtre. Grâce à Dieu, la mort, il se l'est prise, il ne l'a pas donnée. Je le connaissais pas bien, mais ça je le sais, faucher un gamin, ou même un conard, il aurait pas supporté.

Je le connaissais pas bien, on s'était croisé, bonjour, bonsoir, à son mariage, un truc fabuleux, avec Thierry Le Luron, mais je la vois d'ici, la colère qu'il a piquée à la porte du Paradis. Saint Pierre a dû en prendre plein la gueule : putain de camion !

Moi, je réponds : putain de route ! Ça pour tuer, elle tue, la garce : plus de dix mille mecs par an, sans compter ceux qu'elle cloue dans des fauteuils roulants. Ceux-là, on n'en parle pas, c'est rien qu'un chiffre, énorme, cent quatre-vingt mille blessés qu'on se ramasse en douze mois. Là, on est vraiment champions, on bat tous les records. Enfoncés

les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la RFA et le Japon, pauvres minables qui n'ont pas le courage d'aller se caramboler, s'éclater les uns sur les autres, pendant les week-ends et les jours fériés.

Nous, on est là, pétant de trouille à l'idée de se faire trucider dans un ascenseur ou dans la rue. C'est pourtant quatre fois moins risqué. Des meurtres, il n'y en a que deux mille par an, calculez. N'empêche, c'est pas supportable. Là, on la réclame, la sécurité, on brame après. En ville.

Dès qu'on la quitte, la sécurité, on n'y pense plus, ou plutôt si, on râle après. Ils nous cassent les pieds avec leurs histoires de casque, de ceinture, d'alcootest et de limitation de vitesse. C'est bon pour les plocs. Ça réduit le nombre d'accidents ? Et alors ? On s'en fout. Si on a envie de s'entretuer, ça regarde qui ? Désolée, ça regarde ceux qui restent.

Allez, salut l'artiste. T'avais tous les droits, je sais, je sais... Y compris celui de nous plaquer à la brutale.

CLAUDE SARRAUTE.

TEMOIGNAGES

-Enfant à bord-

Mes parents étaient partis se promener, un dimanche, avec ma fille Aurélie âgée de 8 mois. Sur le chemin du retour, la voiture conduite par mon père fut violemment heurtée par l'arrière, et projetée sur la voie inverse de la route, puis à nouveau percutée par un autre véhicule.

Résultat :

- mon père fortement commotionné et traumatisé
- ma mère dans le coma depuis 6 mois
- ma fille une double fracture de la jambe

Pourquoi ce témoignage ?

Parce que, Aurélie était placée dans un lit muni de 2 ceintures de sécurité avec un filet anti-éjection. Ce lit de sécurité, bien que complètement plié après l'accident, lui a sauvé la vie.

Imaginez si ces mesures de sécurité n'avaient pas été prises.

Sylvie SOUEF



- "Maman protège-moi..."

Petite, tu es née sans violence, pleine de promesses aux premiers rayons du soleil.

Depuis, main dans la main nous découvrons ensemble les mêmes bonheurs et je suis près de toi pour tes premiers chagrins.

Petite, tu poses sur le monde tes yeux d'enfant, étonnés ; tu me veux près de toi, souriante, rassurante.

Ma fille, moi je veux que tu grandisses libre et forte, que tu deviennes femme et seréine pour affronter la vie. Je veux que ta vie soit un chant.

Alors je te cache mes angoisses, ma peur de demain, mes incertitudes pour t'aider à grandir sans crainte.

Ma douce quand le temps se fait gris et que ton cœur d'enfant déborde, tu viens te glisser la nuit, contre moi, au chaud.

"Maman, protège-moi"

"Oui, ma Douce"

Tu es si petite, encore si vulnérable. Je ne peux que te promettre d'essayer.

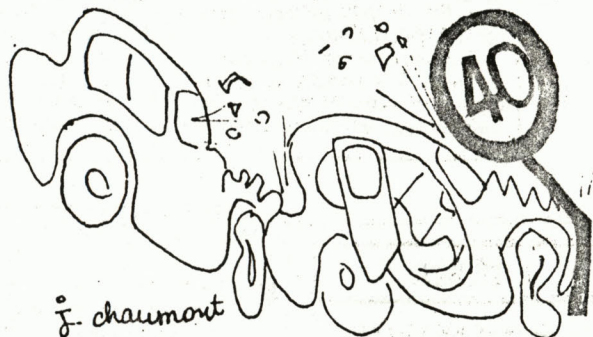
Marie-Christine WEYNANS

"Etrange comportement de l'homme"

Monsieur Servoin, 65, rue des Cigognes à Saint-Avertin, membre de la prévention routière et de l'Association "Environnement et sécurité routière" nous conte sa mésaventure.

Le mardi 6 août 1985, vers 16 h 30, à bord de mon véhicule de tourisme, je me trouvais momentanément à l'arrêt à un feu rouge placé à proximité du carrefour situé à l'entrée sud de la localité de Monnaie. Mon épouse avait pris place à mes côtés, et d'autre part, un véhicule de tourisme me précédait, à l'arrêt également.

A un moment donné, j'ai entendu un crissement de pneus sur la chaussée, puis j'ai ressenti un choc violent à l'arrière de mon véhicule. Une voiture de tourisme circulant derrière moi, et dont le conducteur avait probablement perdu la maîtrise pour une raison quelconque, m'avait heurté et projeté sur l'arrière du véhicule me précédant.



Le conducteur, responsable de ce téléscopage, dégacha aussitôt son véhicule de la chaussée, pour le garer sur le bas-côté de la route. Puis il descendit de sa voiture, ainsi que la personne qui l'accompagnait et se mit à examiner les dégâts causés à l'avant de son véhicule. Ensuite, il sortit un imprimé de constat à l'amiable et commença à le remplir.

Suite à cet accident, mon épouse était choquée, et se plaignait, ainsi que moi-même, de douleurs lombaires et cervicales. Le conducteur du véhicule responsable de cet accident, ainsi que sa compagne, à aucun moment, ne se dirigèrent vers nous pour s'expliquer sur les raisons de cette collision, ou simplement se renseigner si nous étions blessés.

Non, rien du côté humanitaire, ce n'est pas la première fois que les "morts et les blessés sont laissés pour compte", seul le côté matérialiste subsiste. Notre société est faite ainsi, nous vivons actuellement un "monde éclaté", un Babylone d'airain, de fer et d'argile, suivant les prédictions.

Dans "Absurdité de la guerre" Fénelon écrit : "l'homme est un animal raisonnable..., qui vous a donné cette définition... sont-ce les loups, les singes ou les lions...?" Moi, je répondrai : "Etrange comportement de l'homme".

La mort sur la route de l'école

Le car de ramassage scolaire se renverse près de Mulhouse : un collégien est mort, douze autres blessés

Un collégien a été tué et douze autres ont été légèrement blessés dans un accident d'autocar de ramassage scolaire survenu sur une route départementale, hier, vers 8 heures, près de Winkel, dans l'extrême sud du département du Haut-Rhin, à proximité de la frontière suisse.

Selon la gendarmerie, les blessés, âgés d'une quinzaine d'années, ont été légèrement touchés. Ils sont parvenus pour la plupart à quitter le véhicule par leurs propres moyens. En revanche, le corps de l'enfant tué, âgé d'une douzaine d'années, n'avait pas encore pu être dégagé près de deux heures après l'accident.

D'après les premières constatations des enquêteurs, l'autocar de ramassage scolaire transportant vingt à vingt-cinq



élèves du collège de Ferrette a mordu le bas-côté de la route et a percuté un arbre, avant de se coucher sur le flanc. Le véhicule a terminé sa course à quelques mètres d'une rivière en contrebas de la chaussée.

Selon des témoignages recueillis sur place, il semble que le chauffeur du véhicule aurait voulu éviter un gibier qui traversait la route, dans cette région de l'Alsace particulièrement sauvage.

A LIÉVIN

Un enfant accidenté

Ce vendredi 18, à 17 h 20, un véhicule de marque Peugeot conduit par M^{me} Bernadette Triquet, 39 ans, domiciliée rue Rameau, circule rue Delebecque en direction de Loos-en-Gohelle.

Arrivant à hauteur de la rue Balmat, il est heurté par un enfant, Angélique Casteine, 8 ans, domicilié résidence des Sorbiers et qui traversait la chaussée en courant. La clavicle cassée, l'enfant a été transporté à l'hôpital de Liévin par le service des pompiers.

ACCIDENT TRAGIQUE A GENERVILLE :

Philippe, 11 ans, tué devant chez lui en descendant du car de ramassage

Une bande d'enfants contents de rentrer chez eux. Et c'est le dernier soir de classe, et dans trois jours Noël. Mais pour la famille Rosse, installée depuis six mois à la ferme « La Verdu », sur la commune de Generville, ce jour sera le plus noir.

Il est 17 h 50. Le car de ramassage arrive de Castelnaudary, sur la D.6, en direction de Mirepoix. A son bord, le jeune Philippe, 11 ans, qui est en classe de 5e au C.e.s. es Fontanilles, dans la capitale Lauragais. Le véhicule

s'arrête, juste le temps de laisser le collégien bondir par la porte arrière puis, hélas, de le contourner et de s'engager sur la chaussée, sans faire attention ; sans regarder.

C'est le drame, horrible, inévitable. Une Simca « 1307 » surgit en sens inverse, masquée par l'autobus. Elle est conduite par M. Claude Palomera, un directeur de banque, âgé de 33 ans et demeurant au Soler, dans les Pyrénées-Orientales. Il garde de ses origines chauriennes, l'habitude de retours à Castelnaudary.

Le jeune écolier est happé par le véhicule, renversé, sérieusement blessé. Il est transporté tout d'abord à l'hôpital de Castelnaudary puis, très vite, vue la gravité de ses blessures, sur celui de Purpan à Toulouse. C'est à peine arrivé là-bas que l'enfant rend son dernier souffle.

M. Rosse, son père, occupe un poste important à Rome, pour l'O.n.u. Il venait à peine de rejoindre sa résidence de Generville avant un nouveau départ en poste au Kenya.

Cagnac-les-Mines

Drame à la descente du bus

A 300 mètres de son domicile, une fillette meurt écrasée sous le car de ramassage scolaire qui venait de la déposer.

Un tragique accident s'est produit hier, à Cagnac-les-Mines. Une fillette de 10 ans, qui venait de descendre du car de ramassage scolaire, est passée sous ses roues. Les circonstances exactes du drame qui a coûté la vie de la petite écolière ne sont pas encore bien connues. Il était 17 heures, au

lieu dit « La Chenaie », lorsque la jeune Sabine Gaychet, qui habite à quelque 300 mètres de l'arrêt du car, descendait pour rejoindre son domicile. Comme tous les jours d'école. Soudain, elle passait sous les roues du car qui venait de démarrer. A-t-elle glissé ?

A-t-elle traversé devant le chauffeur du car qui n'a pu l'apercevoir et freiner à temps. Difficile à dire. Les secours, rapidement sur les lieux, ont été vains.

La petite écolière a été tuée sur le coup et son corps a été transporté au domicile de ses parents, à proximité.

La brigade de gendarmerie de Cagnac devant laquelle s'est produit l'accident a procédé aux premières constatations et recueilli plusieurs témoignages pour déterminer avec précision les causes du drame. Un drame qui met, une fois de plus, la sécurité des transports scolaires en question.

fillette gravement blessée

descente du car à Curcy-sur-Orne

qu'elle descendait en passant par l'ar-lui-ci, et sans atten-lépart, samedi der-12 heures, sur le

CD 212, une fillette de 8 ans, A. M. a été renversée par une R5 conduite par M. demeurant à

Curcy-sur-Orne. La fillette, les gravement blessée, a été cot transportée dans un état co tistr mateux au CHU de Caen par frac

VILLEFRANCHE

Après un accident

Tous les Lauragais ont encore à l'esprit l'accident dont fut victime, à Gardouch, Albert Barriou à peine âgé de 10 ans. Après six mois de coma, la jeune victime décédait des suites d'un accident survenu à la descente d'un car de ramassage scolaire.

Traumatisée par cette perte irréparable, la famille Barriou a entrepris dans tous le Lauragais villefranchois une campagne de sensibilisation à ce délicat problème que représente l'adjonction dans chaque car de ramassage scolaire d'un accompagnateur responsable des enfants transportés dans le car et lors de la descente du véhicule.

Cette campagne est matérialisée par une pétition réclamant cet accompagnateur dans chaque car.

Déjà, la famille Barriou a, selon elle, obtenu les signatures de plus de cinq cents personnes. A ce stade de son action, la famille Barriou remercie très chaleureusement tous ceux qui ont bien voulu signer sa pétition, qui ont bien voulu la recevoir pour évoquer ce délicat problème.

La pétition continue et la famille Barriou demande à ceux qu'elle va visiter de bien vouloir perdre quelques minutes pour l'écouter et pour comprendre le sens de son action.

Loin de toute haine, M. Barriou, parce qu'il sent à travers sa tragique expérience que cela est utile et nécessaire, souhaite que chaque car de ramassage scolaire ait son chauffeur et sa personne accompagnatrice. Qui peut lui en vouloir ?

Deux fillettes tuées à leur descente de car de ramassage scolaire

DEUX SCEURS DE 5 ANS ET 10 ANS ont été tuées sur le coup, lundi, à leur descente du car de ramassage scolaire à Viarmes (Val-d'Oise). La conductrice en cause, victime d'une grave crise nerveuse, a dû recevoir des soins médicaux. Jennifer et Aurelia Rail étaient normalement descendues du car et alors que celui-ci redémarrait, elles avaient entrepris de passer derrière pour traverser la voie. Elles ne pouvaient ainsi pas voir le véhicule venant en sens inverse et caché par le car, de même que la conductrice n'a pu les apercevoir qu'au dernier moment et malgré un violent freinage a fauché les deux fillettes. Elles ont été tuées sur le coup.

OF 18-12-85

Un jeune écolier renversé

Hier, vers 16 h 50, à la sortie de l'école Sainte-Thérèse de Blon, route de Paris, un jeune écolier, âgé de 10 ans, Eddy Jacquis, demeurant cité des Quatre-Chemins, s'est fait renverser par une voiture conduite par M. Dominique Bedouelle, 38 ans, demeurant à

Flers, alors qu'il traversait la route sur le passage protégé.

Légèrement blessé au visage, le jeune écolier a été transporté à la clinique Notre-Dame de Vire par l'ambulance des sapeurs-pompiers.

20 Ouest-France 415

18-12-85

Faits divers

A Saint-Pierre-de-Mailloc

UN ENFANT MEURT ÉCRASÉ DANS LA COUR DE RÉCRÉATION

LISIEUX. — Un horrible accident s'est produit, hier matin, à l'école de Saint-Pierre-de-Mailloc, non loin d'Orbec. Un enfant de deux ans et demi a été écrasé par la roue d'une camionnette de livraison.

Il était environ 11 heures. M. Yoland Cagneux, 32 ans, demeurant à Le Torquesne, venait de livrer les repas du midi à la cantine, en provenance de la cuisine centrale de Lisieux.

Le chauffeur sortait de la cour de récréation avec son véhicule.

Plusieurs enfants se trouvaient dans la cour sous la surveillance d'une institutrice. Il semble que, seul, le jeune Clément Deschamps (de Saint-Pierre-de-Mailloc), deux ans et demi, se soit trouvé momentanément à l'écart des ses petits camarades, le temps pour lui d'aller aux toilettes.

Que s'est-il alors passé ? On ne le sait pas avec certitude. Personne, semble-t-il, n'a vu l'enfant près de la camionnette. Encore moins le chauffeur qui n'a rien pu faire pour éviter le drame.

Grièvement blessé, Clément Deschamps a été transporté au centre hospitalier de Lisieux. Il est décédé peu après son admission.

OF 19 mars 86 -

Fauché par une voiture à sa descente de car

Un élève de l'IMP de Saint-Sever tué sur le coup

VIRE. — Hier, mardi, vers 8 h 50, un jeune homme de l'IMP de Saint-Sever, Mario Genet, 15 ans, demeurant à Champ-du-Boult a été fauché par une voiture et tué sur le coup. Le jeune homme venait d'être déposé à hauteur de l'Institut médico-pédagogique, sur la départementale menant de Le Gast à Saint-Sever. Sorti du côté de la berne, il a contourné le car de ramassage scolaire par l'arrière, avant de traverser la route.

Il n'avait pas vu venir la voiture de M. André Vautier, 38 ans, professeur aux collèges de Vassy-et-Saint-Sever, qui circulait en direction de Saint-Sever. Les maires de Champ-de-Boult et de Saint-Sever, ainsi que le major Aulin, de Vire, se sont rendus sur les lieux.

Note de la rédaction

Dans la prochaine revue de L'ÉCOLE DES PARENTS*, et sur demande de cet organisme, notre Vice-Président, Denis MOREAU a écrit un article sur notre action concernant "L'Enfant et la Circulation Routière".

L'école des Parents, 5, impasse Bon Secours - 75011 PARIS

ADHEREZ ... FAITES ADHEREZ VOS AMIS !

UN MOUVEMENT D'OPINION
POUR UNE SOCIETE AUTOMOBILE CIVILISEE

LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE a permis, depuis 1983, l'expression d'une sensibilité nouvelle, face à l'insécurité routière qui, chaque année, en FRANCE, tue 11 000 personnes et en blesse 280 000 autres.

Notre association a mené en 1985 et 1986, deux campagnes d'information sur "la sécurité de l'enfant" et sur "la délinquance routière".

Elles ont contribué à sensibiliser l'opinion publique à la nécessité d'agir pour diminuer le nombre des victimes de la route.

Afin de poursuivre son action avec plus d'efficacité, la LIGUE doit augmenter le nombre de ses adhérents.

Nous rejoindre, c'est permettre de créer un vaste mouvement d'opinion contre la vitesse, l'alcoolisme au volant, contre le mépris des piétons, des cyclistes...

C'est construire, à l'exemple de nombreux pays étrangers, une société automobile civilisée avec des routes et des villes plus sûres.

La Présidente :
Geneviève JURGENSEN

Nom : _____ Prénom : _____
Profession : _____ Age : _____
Adresse : _____

J'adhère à la Ligue Contre la Violence Routière.

Cotisation simple minimum : 70 francs.

Cotisation réduite pour les jeunes : 25 francs.

Chèques à l'ordre de la Ligue Contre la Violence Routière.

Les associations peuvent adhérer.

A envoyer à : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE**
5, impasse Bon Secours - 75011 Paris

Pourquoi nous rejoignez-vous ? _____

Comment avez-vous connu " La Ligue Contre la Violence Routière " _____

Suggestions : _____