

I N S E C U R I T E R O U T I E R E

FATALISME // MOBILISATION

**La participation des citoyens
à la sécurité routière**

P O N D É R A T I O N

B U L L E T I N D E L I A I S O N D E L A

L I G U E C O N T R E L A V I O L E N C E R O U T I È R E

T R I M E S T R I E L - N U M É R O 6 - M A I 1 9 8 7

Colloque du 15 novembre 1986

**La LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE
a pu organiser cette manifestation grâce au concours :**

DU MINISTÈRE DE L'URBANISME, DU LOGEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DES TRANSPORTS,
(DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ET DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES, DIRECTION DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES)
DU MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE
DU MINISTÈRE DE LA JUSTICE
DU FONDS NATIONAL POUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA VIE ASSOCIATIVE
DE L'INSTITUT DE L'ENFANCE ET DE LA FAMILLE
DE LA SOCIÉTÉ RANK XEROX

CETTE RENCONTRE S'EST DÉROULÉE DANS LES LOCAUX DES INGÉNIEURS ET SCIENTIFIQUES DE FRANCE (I.S.F.)
- 19 RUE BLANCHE - 75009 PARIS.

Relations Presse : André CHAOUAT : Tel. 45.25.89.95

SOMMAIRE

EDITORIAL. GENEVIÈVE JURGENSEN	3
LA DÉSPÉRANCE ACTIVE	4
PIERRE DENIZET, PRIORITÉ N° 1 : LA VITESSE	5
MOBILISATION CONTRE LE FATALISME	6
LE 15.11.1986. UNE JOURNÉE COMME LES AUTRES	7

COMMISSION 1 LA PROTECTION DES JEUNES

PRÉSENTATION	10
PRÉVENTION ET PROTECTION. LES DÉBATS DE LA COMMISSION	11
L'EXPÉRIENCE DU NORD : UN EXEMPLE À SUIVRE	12
LES CIRCUITS DE LA PRÉVENTION ROUTIÈRE	13
A L'ÉTRANGER... UN EXEMPLE : LA SUISSE	14
APPEL POUR UNE CAMPAGNE COMMUNE	15
PROPOSITIONS	16

COMMISSION 2 ENVIRONNEMENT URBAIN ET SECURITE ROUTIERE

PRÉSENTATION. L'EMPRISE DE LA NORME	20
LES DÉBATS DE LA COMMISSION	21
LES HARICOTS DE GOLANCOURT	22
PROPOSITIONS	23

COMMISSION 3 REAGIR ET LES COMMISSIONS DEPARTEMENTALES

PRÉSENTATION	26
LES DÉBATS DE LA COMMISSION	27
REAGIR : ENQUÊTE POUR MIEUX PRÉVENIR	28
PROPOSITIONS	29

COMMISSION 4 L'ACTION EN JUSTICE

PRÉSENTATION	32
QUE FAIRE QUAND IL N'Y A PLUS RIEN À FAIRE ?	33
30 MORTS PAR JOUR	34
PROPOSITIONS	35
ACTUALITÉ : POUR UN RECENTRAGE DES SANCTIONS DU CODE DE LA ROUTE	37

Liste des délégués régionaux	38
Les adresses de la Ligue	39

Editorial

Notre association est essentiellement connue pour avoir innové dans le domaine de la communication. On débattait des questions automobiles, jadis, entre adhérents de l'Automobile-Club d'une part, écologistes de l'autre, ces derniers malgré tout n'ayant jamais mis en avant le coût humain de l'automobile comme le premier — peut-être le seul — des scandales de cette industrie.

La Ligue contre la Violence Routière a rompu ce dialogue de sourds : ne remettant pas en cause globalement un transport individuel vécu par beaucoup comme un élément d'autonomie supplémentaire, notre association a, depuis sa création, lutté pour le progrès d'une civilisation dont 12 000 morts chaque année donnaient une piètre idée.

Pour cela, nous avons multiplié d'une part les campagnes d'information et de sensibilisation, tant à travers la presse TV, radio ou écrite qu'à travers les tribunaux, dans lesquels nous nous sommes directement adressés aux magistrats.

Le 15 novembre 1986, à l'instigation de Denis Moreau, notre vice Président, un symposium s'est tenu à Paris, afin que chacun puisse réfléchir sur le thème : participation du citoyen à la sécurité routière. Cette journée d'étude

n'était pas faite pour rameuter les foules mais pour nous permettre, à l'écart de l'émotion qui est souvent notre cadre naturel de travail, de rencontrer des spécialistes d'horizons divers et d'avoir une réflexion de bon niveau qui nous permette de mûrir et de progresser dans nos propositions. Voici le compte rendu de cette journée. Je garde présente à la mémoire cette réflexion de Monsieur Pierre Denizet, Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières, dans son discours de clôture : « Il faudra un jour que vous descendiez dans la rue ». En effet, c'est sans doute à quoi les plus mûries des prises de position conduisent : montrer ce que l'on veut, sans plus l'expliquer. Mais pour nous, le 15 novembre dernier, la première urgence, c'était d'explorer soigneusement les causes de ce qui nous réunissait : le refus de l'inutile gâchis humain.

Vous savez que j'ai, parfois, le goût des chiffres. Celui des victimes de catastrophes (incendies, tremblements de terre, cyclones, rez de marée, etc...) vient d'être publié pour 1986. Il est de 12 000 morts. Pour le monde entier. Un bilan qui en rappelle un autre, pour la France seulement.

Geneviève Jurgenson

La Ligue Contre la Violence Routière s'est donné un but ambitieux, sauver la vie de ses concitoyens, presque malgré eux. Ses membres se battent pour qu'on n'associe plus fatalité et accidents de la route. Ils se sont réunis en colloque le 15 novembre 1986 autour d'un thème, la participation des citoyens. Avec des représentants des fédérations de parents d'élèves, de la Prévention Routière, des municipalités, de l'éducation nationale, ils ont énuméré toutes les difficultés qu'ils rencontrent. Mais loin de se décourager, ils ont surtout proposé des solutions. Certains d'avoir raison, ils sont prêts à tous les combats pour obtenir gain de cause.

La désespérance active

Une centaine de visages se tendent vers une estrade où une dizaine d'hommes et de femmes débattent des problèmes de sécurité routière. La table ronde qui clôt le colloque de la Ligue Contre la Violence Routière rassemble ceux qui militent pour la disparition des victimes de la route.

Le débat a lieu sur l'estrade mais la salle ne se laisse pas oublier. Elle participe par l'intermédiaire de questions écrites transmises à l'animatrice, Laurence L'Allinec qui a fait les beaux jours des émissions télévisées « D'accord, pas d'accord ». Comment n'auraient-ils pas leur mot à dire ces gens qui paient de leur personne pour en aider d'autres à ne pas connaître leur drame. Pour la plupart, ils ont perdu un être cher dans un accident de la route. Le désespoir digne qui les anime leur sert de moteur. Tout ce qui touche de près ou de loin à la circulation les concerne. Ils se passionnent pour cette noble cause et s'attristent de ne pas émouvoir l'opinion publique. Ils ont envoyé 300 invitations à la presse mais aucun journaliste n'est venu écouter ce qu'ils ont à dire.

Ils débordent pourtant d'idées, de bonne volonté. Ils s'interrogent sur ce thème qu'ils ont choisi après trois ans d'existence : la participation des citoyens. Le débat se résume à une grande question, comment agir ici et maintenant mais aussi comment changer la société de demain pour que voiture ne soit plus synonyme de danger.

Les propositions fusent, plus ou moins réalisables. Quelqu'un propose de lier l'obtention du permis de conduire à celle du brevet de secourisme. Or un million de personnes décroche chaque année son bout de carton rose.

Certaines mesures sont pourtant faciles à appliquer et immédiatement suivies d'effets. Pourtant elles rencontrent de nombreuses résistances.

Le port obligatoire de la ceinture de sécurité est un exemple parmi d'autres de ces problèmes théoriquement faciles à résoudre. En principe, chaque conducteur doit la mettre, même pour faire 500 mètres. En pratique, cette mesure simple fait l'objet de nombreuses polémiques. Certains esprits soutiennent que notre liberté est en jeu. On a le droit de refuser une mesure de sécurité au nom de notre libre arbitre. Résultat : les chauffeurs de taxi sont dispensés et les gendarmes s'en dispensent. L'un des intervenants raconte : « Une gamine de neuf ans leur a demandé pourquoi ils ne mettaient pas leur ceinture. Ils ont répondu, c'est parce que nous devons intervenir rapidement ! »

Si les gendarmes ne montrent pas l'exemple, il leur est difficile de donner des leçons. Voilà toute la difficulté de l'enseignement des règles de sécurité routière. Quelle mère de famille pressée ne s'est pas précipitée en dehors des clous avec son enfant sous le bras ? Il est pourtant ardu d'expliquer, par la suite, à cet enfant qu'il ne faut jamais traverser en dehors des passages piétons.

Toutes les personnes concernées doivent donner le bon exemple, les constructeurs automobiles sont les premiers visés. En 1983, ils ont signé un protocole d'accord dans lequel ils s'engageaient à ne pas se servir de la vitesse de leurs modèles comme slogan publicitaire. Quatre ans plus tard, rares sont les films qui montrent une voiture aux prises avec un embouteillage. Il y est plutôt question de victoires en rallye, ou de courses avec un train.

Il ne faut pas désespérer pour autant, de nombreux responsables sont de plus en plus sensibles à ce type de problèmes. Monsieur Seran, le représentant de l'association des maires de France constate qu'« aujourd'hui les municipalités ne veulent plus refaire une chaussée mais aussi l'améliorer. » Ce changement de mentalités est le fruit d'un long travail des associations, des victimes qui acceptent plus facilement de poursuivre en justice mais aussi du gouvernement qui maintient le cap sur la fermeté dans ce domaine malgré les changements politiques. Le lobby de la sécurité routière commence à exister. La route est encore longue rappelle Geneviève Jurgensen, présidente de la LCVR. « Quand Georges Fiterman était ministre des transports, il s'est donné cinq ans pour réduire d'un tiers le nombre des accidents de la route. Il a oublié de préciser quand commençaient ces cinq années... »

Comme la plupart des membres de l'association qu'elle a fondé, elle s'impatiente. Ils voudraient des résultats tangibles le plus vite possible. Bien sûr, les peines prononcées contre les chauffards s'alourdissent (le tribunal de Nantes a condamné à trente mois de prison ferme un conducteur ivre et récidiviste responsable de la mort d'un enfant et de son père). Bien sûr, on commence à parler des procès entamés par les familles des victimes (un exemple celui de Nanterre où est jugé le « meurtrier d'Anne Cellier, cette ravissante jeune fille de 20 ans brûlée dans son Austin). Mais quand mettra-t-on en œuvre les propositions des commissions d'enquête REAGIR ? Quand mettra-t-on les chauffards en face de leur responsabilité ?

Derrière ces questions une sourde indignation commune à tous les membres de la Ligue Contre la Violence Routière. Il est difficile de combattre les mauvaises habitudes d'une société toute entière. Mais, s'ils n'ont qu'une arme, leur désespérance active, ils sont prêts à « braver le devoir d'impopularité pour sauver des milliers de vies innocentes. »

PIERRE DENIZET A ETE NOMME EN SEPTEMBRE 85, DELEGUE INTERMINISTERIEL A LA SECURITE ROUTIERE. JEUNE ENARQUE AU STYLE DECONTRACTE, IL AIME CONDUIRE PENDANT PLUSIEURS HEURES D'AFFILEE. AU DEPART, IL S'INTERESSAIT PLUS AUX TRAINS QU'AUX VOITURES. AUJOURD'HUI, IL A REPRIS LES DOSSIERS DE SES PREDECESSEURS ET COMPTE S'ATTAQUER AU PROBLEME CRUCIAL DE LA VITESSE.

Pierre Denizet, priorité n° 1: la vitesse

Quelles sont les grandes lignes de votre programme ?

Je poursuis les grandes réformes entamées par mes prédécesseurs. Le temps des décisions spectaculaires cède la place à une application en profondeur. Les gains en matière de sécurité routière naîtront surtout d'une bonne application de mesures comme le retrait des cartes grises pour les véhicules gravement accidentés ou une plus grande efficacité des suspensions administratives du permis.

Avez-vous entre les mains un dossier prioritaire ?

Je compte faire avancer celui de l'harmonisation européenne des vitesses. Pour cela nous devons prendre des décisions au niveau européen : 1986 a été l'année de la sécurité routière et nous discutons fermement avec l'Allemagne dans le cadre communautaire pour qu'elle édicte enfin des limitations de vitesse sur ses autoroutes.

Le ministère de l'équipement et des transports publie les conclusions de l'enquête REAGIR. Le comportement des conducteurs est très souvent engagé. Comment comptez-vous faire bouger les choses ?

D'abord en renforçant la lutte contre l'alcoolisme au volant. Dès l'été 1987, un tiers des forces de l'ordre sera équipé en éthylotests et en éthylomètres. Puis en modifiant profondément la pédagogie d'enseignement de la conduite par la généralisation progressive de l'apprentissage anticipé de la conduite.

Comment pensez-vous que les enquêtes REAGIR vont évoluer ?

Nous étudions avec le ministère de la santé les moyens de médicaliser davantage ces enquêtes. Nous voudrions aussi approfondir nos constatations sur les conditions d'alertes, de soins et de secours. Les secours sont-ils prévenus assez vite, se rendent-ils assez rapidement sur les lieux ?

En tant que délégué interministériel avez-vous une influence sur la politique judiciaire en matière d'infractions au code de la route ?

Je suis associé par le ministère de la justice aux travaux de réflexion sur les sanctions à prendre. D'autre part, je suis de près les décisions de justice. Quand elles me surprennent, je vérifie que le Parquet a bien fait appel à minima. Par exemple, je ne comprenais pas pourquoi le détenteur d'un radar avait été relâché à Clermont Ferrand. La relaxe reposait sur un vice de forme.

Une proposition de loi a été déposée pour modifier les sanctions encourues par les chauffards. Quelle est la position du Gouvernement sur ce texte ?

Pierre Méhaignerie, le ministre de l'équipement et des transports étudie le dossier. Mais de toute façon, le projet de loi de M. CHALANDON prévoyant le doublement des peines de prison pour les délits d'alcoolémie sera voté lors de la prochaine session du printemps 1987.

En conclusion, pensez-vous avoir les moyens de faire évoluer les mentalités ?

L'idée de criminalité routière existe peu en France. Les décisions de justice à cet égard ne sont souvent que le reflet de l'opinion publique. Mais là aussi, je constate une évolution réelle de celle-là. Seules des actions en profondeur, dans plusieurs directions permettront une évolution des comportements. En la matière, il n'y a pas de « y-aquisme ». Les mesures étatiques ne sont efficaces que si les gens les respectent et que si tous les élus locaux et les responsables se sentent également concernés.

Pour la Ligue contre la Violence routière, la prise de conscience collective passe par une action de longue haleine.(1)

MOBILISATION CONTRE LE FATALISME

« Insécurité routière : Fatalisme ou mobilisation ? » C'est le titre du colloque organisé par la Ligue contre la violence routière le 15 novembre 86 à Paris sur le thème de la participation des citoyens à la sécurité routière et les progrès à réaliser pour favoriser le dialogue et la prise de conscience de l'opinion publique dans ce domaine (2). Mais chaque citoyen peut-il être acteur de la sécurité ? Et pourquoi faut-il envisager cette orientation ? Depuis quelques années l'approche des problèmes liés à la sécurité routière a subi une évolution importante en France. Il y a eu en 1981, 12 500 morts sur les routes de France et depuis quelques années aucune amélioration ne s'était fait sentir. Pourtant l'application de mesures de régulation engagées dès 1972 (vitesse limitée, port de la ceinture, loi sur l'alcool au volant), des mesures d'amélioration du réseau routier, une meilleure prise en compte de la sécurité dans la conception même du véhicule, l'amélioration des secours... avaient permis d'enregistrer une diminution globale du nombre des tués sur la route, surtout jusqu'en 1978. Mais le gouvernement avait décidé de ne pas accepter ces 12 500 morts et, tout en poursuivant les actions passées, mit en place dès la fin de 1981 de nouvelles orientations pour la sécurité routière. Il décida de s'engager dans une mobilisation du corps social.

Le Comité interministériel de la sécurité routière lance donc le programme *Réagir* contre la banalisation des accidents de la route qui, par une enquête sur chaque accident mortel a comme objectif une connaissance plus fine des circonstances des accidents. Pour réaliser ces enquêtes, des inspecteurs départementaux (5000) sont nommés qui, peu à peu, au côté des administrations et des collectivités territoriales, accueillent des représentants d'associations. Ces enquêtes, (près de 7000 au niveau national) permettent, pour chaque facteur explicatif de l'accident, de proposer une ou plusieurs actions de prévention. La mise en œuvre de ces actions requiert une collaboration entre administrations concernées, collectivités territoriales mais aussi associations et organisations socio-professionnelles.

Un système d'information a été mis au point qui permet de conserver, analyser, restituer les informations recueillies dans ces enquêtes.

Parallèlement est lancé le programme *objectif — 10 %* pour inciter les collectivités territoriales à mener des actions permettant de réduire d'au moins 10 % par an le nombre d'accidents corporels sur leur territoire.

Ce programme a rencontré un succès certain puisque de mai 83 à fin 85, 206 collectivités représentant 90 % de la population française s'étaient engagées.

Sur 144 collectivités engagées et pouvant justifier de plus de 12 mois de suivi statistique, 76, soit 53 %, ont atteint (ou dépassé) l'*objectif — 10 %* (3). Ce programme a abouti à une prise de conscience des élus, maires, présidents des conseils généraux, qui n'était que partielle auparavant.

À partir de 1984, c'est une nouvelle approche qui voit le jour avec le programme *ville plus sûre, quartiers sans accidents*. Il s'agit de promouvoir en partant d'un petit nombre de réalisations exemplaires, de nouveaux modes d'aménagement urbain permettant de condenser circulation, sécurité et vie urbaine (4).

L'automobiliste et l'usager en général doivent percevoir de façon intuitive que l'espace urbain dans lequel ils se déplacent est lieu d'usages divers et adaptent en conséquence leur comportement.

Plus de 50 opérations ont été retenues en 84 et 85 et les réalisations se multiplient : Coex avec sa départementale réaménagée, les carrefours de Petit Quevilly sur la RN 138, la RN 420 à Mutzig, Moulin-les-Metz en Lorraine, Baule sur la RN 152, pour ne citer que quelques exemples.

Ainsi la richesse des initiatives, la démonstration de leur efficacité par les résultats obtenus montre que la sécurité routière n'est plus la seule affaire de l'État.

Cependant ces opérations sont pilotées par une minorité de spécialistes et quelques élus mobilisés ! Or leur réussite dépend de facteurs culturels. Un décalage existe entre la démarche adoptée et les relais indispensables que sont les associations et les citoyens.

L'enjeu des prochaines années est de réussir une mobilisation en changeant d'état d'esprit comme cela a pu se produire dans le domaine de la consommation ou des accidents du travail. Une prise de conscience permettant d'obtenir une participation des acteurs sociaux et, en conséquence, de réaliser des progrès inéluctables (1975 : 1900 tués dans les accidents du travail, 1985 : 1100 !). C'est la raison pour laquelle il convient de poursuivre ces programmes sur la longue durée afin que les actions engagées par les aménageurs et responsables administratifs puissent correspondre aux véritables intérêts des usagers.

Denis Moreau - Marie Redor

(1) ARTICLE PUBLIÉ DANS LA REVUE « DIAGONALE ». (2) LE LIEU DU COLLOQUE EST 19, RUE BLANCHE, 75009 PARIS, SALLE DES INGENIEURS ET SCIENTIFIQUES DE FRANCE DE 9H30 A 17H30. AU PROGRAMME DE LA JOURNÉE, QUATRE COMMISSIONS : LA PROTECTION DES ENFANTS, L'ENVIRONNEMENT URBAIN ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, LA PARTICIPATION AU PROGRAMME REAGIR ET AUX COMMISSIONS DÉPARTEMENTALES, L'ACTION EN JUSTICE POUR LES INSCRIPTIONS, TÉLÉPHONER AU 43.48.96.09. (3) LA SENSIBILISATION SOCIALE : LES OPÉRATIONS REAGIR, — 10 % PAR J.L. MAURICE — DSCR — 5^e CONGRÈS INTERNATIONAL ATEC 86 — L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE. (4) VERS UNE NOUVELLE CONCEPTION DES ESPACES DE CIRCULATION UN PROGRAMME EXPERIMENTAL VILLE PLUS SÛRE, QUARTIERS SANS ACCIDENTS — G. SANTEL — CV — M. PREMARTIN — CETUR — 5^e CONGRÈS INTERNATIONAL — ATEC 86 — L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE.

COMMISSION 1

LA PROTECTION

Une journée comme les autres

La violence routière n'a pas connu de trêve le samedi 15 novembre, pendant la journée pluvieuse du colloque, près de 600 accidents ont eu lieu. Un toutes les deux minutes et demie. Comme tous les jours, près de 40 personnes sont mortes.

15 NOVEMBRE 1986

1h45, Molsheim : collision après un refus de priorité. Cinq blessés.

5h30, Rennes : on retrouve une voiture complètement défoncée dans un fossé. A son bord, le cadavre d'un jeune homme de 20 ans.

Plus tard, toujours vers Rennes, un trio en état d'ivresse vole une voiture et emprunte une quatre-voies à contre-sens. Heureusement, leur équipée termine dans le fossé.

6h30, Reims : un automobiliste perd le contrôle de son véhicule et s'écrase contre un pylone électrique. Sa passagère, 21 ans, est tuée sur le coup.

7h30, Wasquehal : une femme de 84 ans est écrasée.

10h30, Loches : un semi-remorque renverse et blesse un homme de 74 ans qui roulait en cyclomoteur.

14h30, Uttenheim : le conducteur d'une camionnette perd le contrôle de son véhicule dans un virage. La camionnette heurte un arbre, défonce le parapet d'un pont et une voiture de tourisme l'emboutit. Cinq blessés dont un grave.

18h20, Riom : un homme de 42 ans s'engage sur une voie-express à contre-sens. Résultat : trois blessés dont un grave. Le chauffard, lui, est indemne et refuse de se soumettre à l'alcootest.

20h00, Aix-en-Provence : Yamina, 25 ans, est écrasée sur l'autoroute par plusieurs voitures qui ne jugent pas utile de s'arrêter.

0h30, Médard-en-Jalles : une CX et une Polo roulant en sens inverse se heurtent de plein fouet. Un mort et deux blessés.

1h15, Pont-à-Mousson : la voiture d'un jeune homme de 19 ans qui revient du bal s'écrase contre un arbre. Le conducteur est tué sur le coup. Son camarade, 18 ans, est gravement blessé.

Pascal Riché



COMMISSION 1

LA PROTECTION DES JEUNES

INVITÉ D'HONNEUR : M. MARC HOUVET,
GROUPE CONSEIL ROMAND POUR LA MODÉRATION DE LA CIRCULATION.
PRO-JUVENTUTE (SUISSE)

ANIMATEUR : M. DENIS MOREAU
RAPPORTEUR : MME MARIE REDOR

Avec la participation de :

M. CHRISTIAN ANDURAND - D.S.C.R.
MME ANNETTE BON, CENTRE NATIONAL DE DOCUMENTATION PÉDAGOGIQUE
MME BRIGITTE CAMBON DE LAVALETTE, I.N.R.E.T.S.
MME DANIELÉ DECHAUD RAYSSIGUIER, INSTITUT DE L'ENFANCE ET DE LA FAMILLE
MME LE DOCTEUR HIEST, MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE,
M. MICHEL LATORRE, C.E.T.E. DE LYON
M. YVON LEBAS, D.S.C.R.
M. MARCH, CONSEILLER PÉDAGOGIQUE, ACADÉMIE DU NORD
MME PARACHIVESCU, D.S.C.R.
UN REPRÉSENTANT DE L'A.D.E.I.C., F.E.N.
DES REPRÉSENTANTS D'ÉLÈVES ET DES ASSOCIATIONS DE PARENTS D'ÉLÈVES.

La protection des jeunes

Présentation

Dans son rapport sur « la sécurité des enfants dans la circulation » publié en 1983, l'O.C.D.E. indiquait : « **Au cours du XXème siècle, des progrès substantiels ont été accomplis au niveau de la réduction de la mortalité dans son ensemble et de l'amélioration de la santé des enfants en général, mais un tel degré d'amélioration n'a pas été atteint pour les enfants victimes d'accidents de la circulation. En conséquence, l'importance relative des accidents de la circulation comme cause d'altération de la santé, d'invalidité et de mortalité des enfants continue d'augmenter** ».

En France, 1 085 jeunes de moins de 18 ans ont été tués, 48 722 blessés dans un accident de la circulation en 1985.

Un Français sur deux estime que l'accident de la route vient au second rang des sujets d'inquiétude pour ses proches, juste après la maladie grave, à côté du chômage et devant largement la crainte d'agression dans la rue.

En 1986 l'insécurité, en France, c'est d'abord la rue et la route.

Mais les accidents de la circulation sont trop souvent placés sous le signe de la fatalité par les médias : « Trois vies s'arrêtent brusquement. A cause d'une imprudence. Une histoire banale. Le hasard devrait être dans le box des accusés ». « Les choses de la vie. Le Journal du Dimanche 23 mars 1986 ».

Pourtant le programme **R.E.A.G.I.R.** nous démontre les causes précises de chaque accident : il y a peu de place pour le hasard...

Face à cette situation, la **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE** qui depuis 1985 fait campagne pour la sécurité des enfants sous le titre « L'enfant n'est pas un adulte en miniature » s'interroge aujourd'hui, dans le cadre de cette sensibilisation, sur la participation des citoyens à la sécurité des jeunes qu'ils soient parents, enseignants, automobilistes ou élus.

Trois questions seront abordées qui devraient permettre de mieux cerner leur rôle après avoir eu connaissance des données de **R.E.A.G.I.R.** pour les moins de 18 ans présentées par M. Lebas de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières.

AUTONOMIE ET SECURITE

1. **1/3 environ des accidents d'enfants concerne l'enfant piéton.** Or 53 % des parents laissent leurs enfants de 6 à 11 ans aller seuls à l'école.

A partir des réflexions de Mme Cambon de la Valette de l'I.N.R.E.T.S. sur les objectifs de la prévention des accidents dans l'enfance, la question suivante sera débattue :

« Autonomie et sécurité. Le rôle des parents ? **Les responsabilités des automobilistes** ».

QUELLE PEDAGOGIE ?

2. Parmi les types d'actions que les Municipalités pourraient entreprendre (seules ou avec l'aide de l'Etat) la proposition « **Organiser un apprentissage de la sécurité routière pour les enfants et les jeunes** » venait très largement en tête d'un sondage de février 1985.

Une loi de 1957 rend obligatoire un enseignement à la sécurité routière. Au-delà du problème de l'application effective de ce texte tombé en désuétude dans de très nombreux établissements scolaires, la question se pose de savoir quelle pédagogie mettre en œuvre ?

La Région **NORD** a décidé de passer un contrat de plan avec l'Etat dans le domaine de la sécurité routière. Une démarche pédagogique originale a été adoptée dans plusieurs établissements scolaires : « **Entre l'enseignement magistral et abstrait de quelques éléments du code de la route et l'apprentissage actuel de l'esprit de sécurité, il y a toute la distance qui sépare le dressage de l'éducation. La pédagogie de la sécurité, ouverte sur la vie, doit faire passer progressivement l'enfant du temps des interdits répétés à celui des comportements raisonnés, fondés sur la vigilance et la prise de risques calculés** » (M. Henau, Education Nationale, Académie du Nord).

Cette démarche s'effectue alors que la coopération des différents partenaires (Pouvoirs Publics, Associations) est favorisée par deux faits nouveaux :

- l'attribution aux élus par les lois de décentralisation de compétences nouvelles,
- l'élargissement simultané des responsabilités des usagers et donc des parents au sein des conseils d'administration des collèges.

A Rennes, à Decines ont été expérimentées des pédagogies nouvelles associant enseignants, parents et élus.

Par ailleurs les élèves eux-mêmes, dans le cadre de Programmes d'Actions Educatives (**P.A.E.**) peuvent construire une réflexion parfois critique sur leur environnement.

Le deuxième débat sera donc : « **Quelle pédagogie ?
Le rôle des enseignants. L'apport des élèves.** »

RUE DE L'AVENIR

3. Une pédagogie adaptée, des adultes enfin citoyens au volant de leur voiture et des parents attentifs ne suffiront pas...

L'environnement urbain est une donnée objective qui modèle les comportements et est perçu comme un élément au service de la circulation automobile.

Quelle attitude adopter face au déséquilibre croissant et favorable aux voitures qui nous est imposé ?

A PARIS c'est d'un **PLAN CIRCULATION** dont on parle : les mots piétons, cadre de vie ou habitants n'y figure pas !

En SUISSE des groupes pour la modération de la circulation comprenant différents partenaires agissent pour modifier le cadre de vie. Leur bulletin s'appelle « **LA RUE DE L'AVENIR** » !

A la suite de l'intervention de M. Marc Houvet du Groupe Romand pour la modération de la circulation **PRO-JUVENTUTE**, un débat s'engagera sur le thème :

« **Environnement et comportements** »
Quel avenir pour la rue ?
Le rôle des pouvoirs publics

Au cours des années 1987 et 1988 ces questions seront reprises, parmi d'autres, dans les rencontres régionales sur le même thème de la « Participation des citoyens à la sécurité routière ».

En 1985 notre mouvement a lancé un appel pour une campagne commune pour la protection des jeunes dans la rue et sur la route. Nous renouvelons cet appel aujourd'hui, en sachant que l'évolution des mentalités est lente : il a fallu 15 ans pour réduire de moitié les accidents du travail !

Travaillons donc sur la longue durée...

Denis Moreau

LAISSONS LES VIVRE CES ENFANTS QUI JOUENT, QUI APPRENNENT, QUI DÉCOUVRENT LA VIE. VOILÀ LE MESSAGE DE TOUS CEUX, QUI SE SONT RÉUNIS DANS LA PREMIÈRE COMMISSION POUR METTRE FIN À UNE ÉNUMÉRATION DRAMATIQUE. PLUS DE 1000 JEUNES DE MOINS DE 18 ANS SONT TUÉS CHAQUE ANNÉE SUR LES ROUTES ET PRÈS DE 50 000 BLESSÉS. QUELQUES HEURES DE DÉBAT NE SUFFIRONT PAS À ÉPUISER LE SUJET.

Prévention et protection

Pour sauver les enfants toutes les forces doivent se mobiliser : Parents, enseignants, pouvoirs publics, psychologues. Ils étaient tous représentés dans cette commission. Ils pensent qu'apprendre aux enfants les règles de sécurité routière est un des meilleurs moyens de leur apprendre le danger. Mais qui doit se charger de cet enseignement ? Comment doit-on expliquer aux gamins la meilleure façon de traverser les rues ?

En théorie, l'éducation nationale leur inculque les grands principes et les parents se chargent de les mettre en application sur le trajet de l'école ou les aires de jeux du quartier. En pratique, cette division du travail ne peut être efficace que si les deux « lieux d'autorité », selon l'expression d'une intervenante collaborent.

L'enseignement de la sécurité routière est souvent trop abstrait déplore la commission. Mieux vaut expliquer à un enfant comment il doit traverser la rue devant l'école plutôt que de lui faire des démonstrations à partir de carrefours fictifs. Une mère de famille a rencontré ce problème. Ses enfants ne savaient plus ce qu'ils devaient faire quand il y avait des voitures garées sur le trottoir. Même si l'enfant connaît par cœur ses règles de sécurité routière, elles lui paraîtront absurdes si les parents ne les respectent pas. Combien de fois les petits garçons et filles doivent rappeler leurs parents à l'ordre : « N'oublie pas ta ceinture », « Ralentis, le feu est à l'orange ».

Même s'ils ne sont pas parfaits, les parents sont souvent les meilleurs guides de leurs enfants. Ils leur balisent le chemin. Quand ils sont là, constate la commission. Les chiffres sont accablants, 53 % d'entre eux laissent leurs petits âgés de 6 à 11 ans rejoindre seuls les bancs

de la classe. La clef de la maison autour du cou, ils parcourent souvent deux trois kilomètres par jour. Aujourd'hui, les deux parents travaillent ou vivent séparés. « Ma femme et moi ne pouvons accompagner notre fille à l'école » raconte un père de famille « mais nous lui avons longuement expliqué les règles de prudence. On ne peut pas non plus être toujours derrière eux. »

Quelle est donc la meilleure protection à leur donner ? La commission n'a pas de réponse toute faite à cette question qui préoccupe tout le monde. « Une chose est sûre, la meilleure éducation », résume la psychologue Brigitte Cambon de Lavalette, « ne peut modifier les capacités physiques et le comportement des enfants. » Ils ont envie de jouer, de courir après le ballon, de pédaler sur leur vélo-cross avec leurs copains. Au nom de la sécurité, on ne peut pas les enfermer à longueur de journée. Pourtant trois quarts des accidents dont les plus petits sont victimes ont lieu après le trajet scolaire. Quand ils jouent dans des zones dangereuses. Pour éviter cela, il faudrait construire des villes où les enfants aient leur place. Combien de grands ensembles n'ont pas de jardin, combien de lotissements, pas d'aire de jeux ?

A dangerosité égale, certains enfants ont des accidents, d'autres pas. Les facteurs psychologiques jouent donc un rôle déterminant. L'enfant vient de se faire gronder, il traversera distraitement. Ses parents se disputent, il essaiera de penser à autre chose en jouant avec ses camarades. Là encore, le comportement de groupe change d'un garçon à l'autre. L'un peut devenir turbulent, l'autre très sage. La commission va-t-elle se séparer sur un aveu d'impuissance ? Ce serait mal connaître les membres de la Ligue Contre la Violence Routière. Ils ne désespèrent pas de changer un jour cette société. En attendant, ils croient aux actions ponctuelles où chacun s'unit pour sauver les enfants.

L'un d'eux cite l'exemple d'une petite ville de Savoie. « Les parents se sont associés aux instituteurs pour étudier et filmer le comportement des enfants sur le chemin de l'école. Ils ont repéré les difficultés du parcours et entamé des démarches auprès de la municipalité pour les faire disparaître. »

Si la commission parle beaucoup des enfants fauchés par les voitures, elle n'oublie pas que, très souvent, ils sont les premières victimes des accidents de la route. Passagers trop légers, ils sont souvent mal attachés. Pour leur éviter cette mort atroce, une seule solution, en finir avec les chauffards !

La commission débat de la sécurité des enfants. Elle souligne donc que l'éducation à la prévention routière doit aussi servir à former de futurs conducteurs. Cette idée neuve inscrit cet enseignement dans le long terme. Elle sera difficile à mettre en œuvre. Les automobilistes se souviennent rarement qu'ils sont aussi piétons quand ils prennent le volant, les pilotes peuvent-ils se souvenir qu'ils ont été enfants ?

Anne-Catherine Husson

L'enseignement de la sécurité routière évolue lentement mais plusieurs régions ont pris dans ce domaine la décision d'innover. La ville de Rennes, la région lyonnaise et la région Nord ont ainsi mis en plan une collaboration fructueuse entre les élus, les techniciens, les parents, les enseignants. Un équilibre entre l'aspect théorique et pratique a été trouvé. Dans la région Nord une volonté politique s'est traduite dans les faits.

L'expérience du Nord : un exemple à suivre

La région nord s'est attaquée en mai 84 aux problèmes de sécurité routière. Elle a signé avec l'Etat un contrat pour sensibiliser ses ressortissants aux dangers de la route.

Elle a dirigé son action vers quatre domaines : l'information et l'éducation, les infrastructures, la recherche et l'observation des problèmes de circulation.

Deux ans plus tard, elle a financé des projets de formation tous azimuts qui marchent bien. Les professeurs suivent des stages pour apprendre à enseigner la sécurité routière. Une malette est diffusée dans toute la région. On y trouve des dépliants, un logiciel, une cassette vidéo, un questionnaire à choix multiple et même un film 16 mm, une panoplie complète pour apprendre les règles de sécurité.

Dès l'école maternelle, les enfants commencent leur apprentissage. Il reçoivent un brevet au niveau du collège. Un animateur sécurité routière est chargé d'entretenir la flamme dans chaque circonscription. Il encourage 300 instituteurs en moyenne à diffuser des films, des diapositives dans leurs classes.

En matière d'infrastructures, le Nord abrite des communes exemplaires. Quievrechain travaille depuis 78 sur la modification des trajets scolaires. Elle se singularise par son absence de centre-ville. Les rues étaient donc utilisées de façon anarchique. Aujourd'hui, seules trois d'entre elles ont conservé le statut de routes. Elles sont bordées de voies parallèles pour les piétons et les cyclistes. Les autres sont considérées comme des dessertes et on ne peut y rouler qu'à une allure de promenade. Elles sont devenues le royaume des marcheurs et des amoureux du vélo. D'autres régions comme la Bourgogne adoptent petit à petit le modèle proposé par celle du Nord.

ACH.

Les circuits de la Prévention routière.

« Alors les enfants, vous avez l'impression que c'est facile de circuler à vélo dans les rues ? » demande le moniteur. « Noooooon ! » répond la classe d'une seule voix. Opération réussie. Les élèves de CE1 qui sont venus aujourd'hui au circuit cycliste du jardin d'acclimation ont retenu l'essentiel de la leçon.

Ils ont d'abord suivi avec beaucoup d'attention un montage-diapos présentant les principaux dangers qui guettent le cycliste. Les moniteurs, des agents de la police nationale, répondent patiemment à leurs questions et les soumettent ensuite à un test. Les meilleurs sont récompensés par un petit permis de conduire. Les autres oublient vite leur échec : le jeu commence sur la piste jalonnée de panneaux, de feux et de passages protégés.

A chaque tour de circuit, le moniteur freine les moins prudents, et rappelle à l'ordre ceux qui brûlent un stop ou refusent une priorité. Les accidents, assez fréquents, font réfléchir les enfants. « Ici, ce n'est pas pour de vrai. Dans la rue, on se ferait écraser. »

Les circuits de la PR sont sans doute l'une des formules les plus adaptées d'éducation routière. Leur caractère ludique permet de retenir l'attention des enfants les plus indisciplinés. Et tous gardent longtemps souvenir de cette leçon pas comme les autres.

Pourtant, de nombreux élèves ne sont jamais passés sur les pistes. A Paris, la demande des écoles est très supérieure à l'offre de la prévention routière. En 1983, seuls 16 000 élèves ont eu accès aux circuits parisiens. Cette année, ils seront 40 000. Mais c'est encore trop peu, pour les 292 000 enfants de moins de 14 ans de la capitale.

D'autre part, la Prévention routière a conscience que les circuits ne suffisent pas. Depuis quelques années, elle tente de diversifier ses actions éducatives : éditions de logiciels de simulation pour les micro-ordinateurs des écoles, publication d'une documentation pédagogique destinée aux maîtres, réalisation d'un film vidéo, expositions dans les mairies... Mais selon Marcel Blondin, le responsable du comité de Prévention routière de Paris, le gros du travail à venir consiste à sensibiliser les parents d'élèves : « Je me suis rendu compte que les parents n'étaient pas du tout conscients des problèmes de sécurité routière. C'est effarant, surtout lorsqu'on sait que deux enfants sur trois de 6-7 ans se promènent seuls dans la rue. Il n'y a pas longtemps, je suis allé à la réunion d'une association de parents d'élèves dans le 6^e arrondissement. Ils parlaient tous de problèmes de racket et de drogue. Lorsque je leur ai dit qu'il n'y avait que deux cents morts par overdose par an, alors que 12 000 personnes étaient tuées sur les routes, ils n'en croyaient pas leurs oreilles. Peu de gens savent que sur dix enfants qui naissent aujourd'hui, l'un d'entre eux sera tué ou gravement blessé sur les routes. »

M. Blondin a décidé d'engager résolument une action d'éducation des parents. L'un des projets devrait avoir un certain impact : « Nous allons cacher des photographes à la sortie des écoles : Nous montrerons ensuite les clichés aux parents pour qu'ils prennent conscience de leur attitude parfois irresponsable. Le cas le plus fréquent est celui de la mère qui attend son gosse en double file de l'autre côté de la chaussée. L'enfant traverse, et il ne voit que sa maman. »

Autre projet, inciter les parents à accompagner leurs enfants sur les circuits. Les familles prépareraient le passage, et pourraient en discuter après. Et puis, cela ferait beaucoup de bien aux adultes dont la mémoire a souvent besoin d'être rafraîchie.

L'ENVIRONNEMENT MODÈLE LE COMPORTEMENT. EN VILLE, UNE VOIE LARGE ET DROITE INVITE LE CONDUCTEUR À OUBLIER LA PRUDENCE AU PROFIT DE LA VITESSE. AGIR AVEC LES HABITANTS SUR L'ENVIRONNEMENT AU NOM DE LA SÉCURITÉ EST UNE DÉMARCHE QUI DEVIENT PEU À PEU UNE RÉALITÉ ENCORE MARGINALE TOUTEFOIS. CERTAINS PAYS, LA HOLLANDE ET LA SUISSE, SONT AINSI EN AVANCE SUR NOUS EN PARTICULIER EN CE QUI CONCERNE LA PARTICIPATION DES CITOYENS. MARC HOUVET REPRÉSENTANT DE L'ASSOCIATION SUISSE PRO-JUVENTUTE A ACCEPTÉ DE VENIR NOUS PARLER DE SON EXPÉRIENCE AU COLLOQUE.

A L'ÉTRANGER... UN EXEMPLE : LA SUISSE

UNE ASSOCIATION SUISSE, PRO-JUVENTUTE, A RÉUSSI À TRANSFORMER INTÉGRALEMENT UN QUARTIER DE TRANSIT DE LA PROCHE BANLIEUE DE GENÈVE. CETTE ZONE DE 200 HABITANTS DANS LAQUELLE CIRCULENT CHAQUE JOUR PLUS DE 1000 COLLÉGIENS ÉTAIT ENVAHIE PAR LES VOITURES ET LES CAMIONS DE LIVRAISONS. ILS EMPRUNTAIENT LES RUES DES LOTISSEMENTS RÉSIDENTIELS COMME RACCOURCI ET DÉRANGEAIENT TOUS CEUX QUI VOULAIENT Y VIVRE EN PAIX.

LES NÉGOCIATIONS ONT DURÉ CINQ ANS. TOUS LES HABITANTS ONT PARTICIPÉ À LA RÉHABILITATION DE LEUR QUARTIER.

POUR COMMENCER, LES TRAJETS SCOLAIRES ONT ÉTÉ ÉTUDIÉS DE PRÈS. ON A DÉCIDÉ DE CONSTRUIRE DES PASSERELLES EN FONCTION D'EUX. ENSUITE LES RUES ONT ÉTÉ RÉAMÉNAGÉES. LES VOITURES STATIONNENT EN ALTERNANCE, DES CHICANES RALENTISSENT LA CIRCULATION ET CERTAINES CHAUSSÉES ONT ÉTÉ RÉHAUSSÉES.

RÉSULTAT : LE PASSAGE DES CAMIONS DE LIVRAISON A DIMINUÉ DE 80 % ET LES ENFANTS JOUENT TRANQUILLEMENT DANS LEURS RUES QUI NE SERVENT PLUS D'AUTODROMES.

CETTE ACTION EST UN EXEMPLE PARMIS D'AUTRES DU PROGRAMME QU'APPLIQUE PRO-JUVENTUTE. CETTE ASSOCIATION DE DROIT PRIVÉ SERT DE CONSEIL. ELLE DISPOSE DE BROCHURES, DE DIAPPOSITIVES ET SE MET AU SERVICE DE CEUX QUI LUI DEMANDENT, LES AUTORITÉS COMME LES PARENTS D'ÉLÈVES. MARC HOUVET Y TRAVAILLE. IL A REÇU UNE FORMATION DE TRAVAILLEUR SOCIAL ET S'EMPLOIE À FAIRE CHANGER LES MENTALITÉS. « EN SUISSE, L'IMPORTANCE DES ACCIDENTS VARIE SELON LES ZONES LINGUISTIQUES. LES LATINS SONT PLUS DANGEREUX QUE LES GERMANOPHONES. »

GENÈVE EST UN CAS DE FIGURE PARTICULIER. C'EST UNE VILLE FRONTALIÈRE ET LA PROPORTION DE VOITURES Y EST UNE DES PLUS IMPORTANTES D'EUROPE. LES AUTORITÉS FÉDÉRALES EN TIENNENT COMPTE. PAR EXEMPLE : ELLES ONT ORGANISÉ UN RÉFÉRENDUM POUR CONNAÎTRE L'OPINION DES CITOYENS SUR LE PORT DE LA CEINTURE DE SÉCURITÉ. LES GÈNEVOIS ONT VOTÉ CONTRE À 70 %. LE RESTE DU PAYS ÉTAIT POUR. DU COUP, LES CONTRÔLES SE FONT RARES DANS LA VILLE BANCAIRE.

UNE TELLE SITUATION NE DÉSESPÈRE PAS MARC HOUVET. « IL Y A TELLEMENT D'ACCIDENTS DE VOITURE QUE NOUS FINISSONS PAR AVOIR PRISE SUR L'OPINION PUBLIQUE. DÉSEMPARÉS, LES GENS SE TOURNENT VERS NOUS. »

APPEL POUR UNE CAMPAGNE COMMUNE !

(le 14.5.85 - nouvelle diffusion 15.11.86)

Dans son rapport sur « La sécurité des enfants dans la circulation » publié en 1983, l'O.C.D.E. indique ;

« Au cours du XXème siècle, des progrès substantiels ont été accomplis au niveau de la réduction de la mortalité dans son ensemble et de l'amélioration de la santé des enfants en général, mais un tel degré d'amélioration n'a pas été atteint pour les enfants victimes d'accidents de la circulation. En conséquence, l'importance relative des accidents de la circulation comme cause d'altération de la santé, d'invalidité et de mortalité des enfants continue d'augmenter. »

Nous savons tout, ou presque tout sur les caries dentaires (Campagne nationale début mars 1985) mais depuis 1981 sont abandonnées les campagnes d'information sur les risques auxquels sont exposés les enfants dans la circulation routière et les moyens d'y remédier.

En France en 1980, 841 enfants ont été tués par la circulation routière !

Aucun budget n'a été prévu pour les rentrées scolaires 1985 et 1986 au Ministère des Transports. Seules, quelques initiatives mises en avant tiennent lieu de politique.

Pourtant, un Français sur deux estime que l'accident de la route vient au second rang des sujets d'inquiétude pour ses proches, juste après la maladie grave, à côté du chômage et devant largement la crainte d'agression dans la rue dont se gargarisent les médias. (Sondage du Ministère des Transports, novembre 1984).

Un effort national devrait être engagé tout au long de l'année, associant enseignants, parents et élèves, et Pouvoirs publics :

- d'une part, pour mettre au point une pédagogie et une information

amenant une véritable prise de conscience de l'opinion publique et des usagers de la route ;

- d'autre part, pour en généraliser la mise en œuvre.

Parmi les types d'action que les Municipalités pourraient entreprendre (seules ou avec l'aide de l'Etat) la proposition :

« ORGANISER UN APPRENTISSAGE DE LA SECURITE ROUTIERE POUR LES ENFANTS ET LES JEUNES » vient très largement en tête (68,9 %) d'un sondage de février 1985.

Malgré ces éléments, aucune mesure d'envergure n'est prise.

Face à cette situation, la Ligue Contre la Violence Routière a décidé depuis 1985 de faire de la sécurité des enfants dans la circulation, l'un des deux thèmes de sa campagne nationale.

Consciente des efforts qui ont été entrepris à d'autres niveaux, (Programme REAGIR, OBJECTIF - 10 %) elle demande que ce problème, qui nécessite un traitement spécifique, soit également pris en compte.

Afin de faire diminuer le nombre des victimes, la Ligue fait des propositions dans le cadre d'un premier dossier consacré aux enfants ((0-14 ans) et à l'occasion de sa rencontre nationale du 15 novembre 1986.

Notre objectif est de déclencher une prise de conscience et de participer aux mesures qui auront été adoptées.

Elle souhaite que les associations familiales, de Consommateurs, de Parents d'élèves ainsi que les syndicats d'Enseignants la rejoignent dans une campagne commune : Pour que cesse une banalisation inadmissible, pour devenir un pays à circulation civilisée.

PROTECTION DES ENFANTS

PROPOSITIONS

1. ASSURER UNE MEILLEURE COORDINATION DES SERVICES

• **Au plan national.** Il n'y a plus de campagne nationale à l'occasion de la rentrée scolaire. Le Ministre de l'Education Nationale nous a indiqué, par lettre du 10 Mai 1985, que les préoccupations relatives à la sécurité des scolaires étaient intégrées dans les programmes d'enseignement de la sécurité routière et les opérations REAGIR. Il précisait que ces campagnes n'étaient pas organisées par le Ministère de l'Education Nationale.

Proposition : Coordination de l'action du Ministère de l'Education Nationale et du Ministère des Transports, pour la rentrée scolaire 1987, comprenant :

- une circulaire commune demandant un rapport pour chaque établissement,

- la rédaction d'un dépliant co-signé par les deux Ministres et remis aux parents (rapport du Conseil de l'Europe, M. Steinaver).

• **au plan régional.** Le contrat de plan passé entre l'Etat et la région Nord est une initiative intéressante.

Quatre domaines d'action :

- l'information et l'éducation,

- l'infrastructure routière,

- la recherche en sécurité routière,

- la mise sur pied d'un observatoire régional de sécurité et de circulation routière.

Deux actions ont été menées avec l'Education Nationale :

- potentiel documentaire et moyens audiovisuels du Centre Régional de Documentation Pédagogique,

- le développement de l'expérimentation pour renouveler la pédagogie de l'éducation à la sécurité routière.

Proposition : Etendre cette initiative aux autres régions. Examiner dans quelle mesure le C.N.D.P. ou les C.R.D.P. peuvent reprendre la publication du dossier de NORD-PEDAGOGIE. Examiner les liaisons entre les observatoires de la santé, les Centres Régionaux de Documentation Pédagogique, le cas échéant, avec les observatoires pour la sécurité routière, également les centres d'information régionaux « REAGIR », afin de mettre à la disposition des enseignants et des associations un outil d'information efficace.

• **Sur le plan local.** Des commissions départementales de sécurité routière existent depuis mars 1986.

« La Commission a pour mission de réunir tous les éléments d'information sur la sécurité routière. »

Proposition : Création d'un groupe spécialisé avec des représentants des associations de parents d'élèves, chargé de revoir les diagnostics effectués par REAGIR, et à titre préventif par les établissements scolaires de l'opération « Objectif - 10 % » sur la sécurité des enfants scolarisés (enseignement et amélioration des infrastructures).

La lutte contre les accidents du travail a permis une diminution de près de la moitié des accidents mortels en 15 ans.

Actuellement, il existe des liens privilégiés entreprises-écoles dans plusieurs régions.

Il serait intéressant de demander au C.H.S.C.T. de faire une analyse des problèmes de sécurité routière, avec un suivi particulier

- Inspecteur Départemental de Sécurité Routière - Education Nationale - Inspection du Travail.

2. FORMATION DES MAITRES

Des programmes expérimentaux de formation à la sécurité routière dans les établissements scolaires ont été menés ces dernières années, avec les concours des municipalités.

Il semblerait intéressant qu'une commission mixte Education Nationale - Transports en fasse l'évaluation, afin de permettre de dégager des principes pédagogiques adaptés.

Proposition : Création d'une commission mixte d'évaluation des programmes expérimentaux.

Les rapports des experts européens insistent sur la nécessité de prévoir une formation des maîtres sur le côté concret et pragmatique des problèmes relatifs aux trajets scolaires. Une telle formation suppose l'acquisition d'une capacité d'analyse sur l'environnement des établissements scolaires, en fonction des conditions locales. Il est recommandé pour cette analyse la collaboration des autorités de police. Développement en amont des programmes pratiques destinés aux élèves des Ecoles Normales.

Dans sa réponse à la question posée par Monsieur le Sénateur Collet, le 10 avril 1986, le Ministre de l'Aménagement du territoire et des Transports a indiqué qu'un recueil de textes a été diffusé à 750 000 exemplaires dans les établissements scolaires. Mais il ne semble pas qu'à l'exemple du Canada ou de la Suisse un ouvrage didactique de références ait été réalisé.

REAGIR

Certains fonctionnaires qui désiraient suivre les sessions de formation REAGIR en vue d'être nommés I.D.S.R. ont rencontré des difficultés. Une telle formation devrait au contraire être encouragée. Des instructions peuvent-elles être données en ce sens ?

Proposition : Les recherches sur ce thème sont rares. Il convient d'établir une liste des recherches en cours dans les différents organismes spécialisés des différents ministères, en ce qui concerne :

- le comportement des parents,
- les comportements des enfants,
- les relations parents-enfants,
- les méthodes pédagogiques,
- l'évaluation des programmes en cours.

3. FORMATION DES PARENTS

Si l'on n'ignore rien des caries dentaires, l'information sur le comportement des enfants face à la circulation n'est pas faite auprès des parents. Les informer pour les avertir, leur donner des conseils, sans les inquiéter abusivement, nécessite une étude des messages à employer, qu'il s'agisse des trajets scolaires ou des dispositifs de sécurité dans les voitures.

Les pédiatres peuvent certainement contribuer à cette information. De même le carnet de maternité semble être un bon support, et il a déjà été employé dans certains départements.

Proposition :

- Etude du message à employer vis-à-vis des médecins, vis-à-vis des parents,
- Introduire une page soigneusement rédigée dans le Livret des C.A.F. Comment attacher le bébé dans les voitures, et pourquoi ?
- A quel âge le lâcher seul dans la circulation, comment et pourquoi ?
- Recourir aux pédiatres et aux Centres de Protection Maternelle et Infantile comme relais dans la prophylaxie des accidents d'enfants passagers des voitures.

Dans certains pays, une information large est assurée à chaque rentrée scolaire, avec la collaboration de la presse.

Nous avons demandé en 1985 qu'un dépliant, co-signé du Ministre de l'Education Nationale et du Ministre de l'Urbanisme, du Logement et des Transports soit rédigé et remis à chaque parent d'élèves, des écoles maternelles et primaires.

Il nous a été répondu que « notre proposition d'une plaquette destinée aux parents ferait l'objet d'un examen mais qu'elle ne saurait avoir de réalisation concrète immédiate; »

Proposition : Réaliser ce document sur le comportement des enfants et sur les conseils indispensables à donner aux parents pour la rentrée scolaire 1987. Coordonner avec les municipalités des campagnes d'information à la rentrée scolaire.

Organiser la promotion de REAGIR auprès des responsables d'associations de parents d'élèves.

4. ENCOURAGER LE DIALOGUE ENSEIGNANTS-PARENTS D'ÉLÈVES-MUNICIPALITÉS SUR LA SÉCURITÉ DES SCOLAIRES

Dans son rapport à la troisième Conférence Mixte Conseil de l'Europe/CEAT sur la formation des enfants et des adolescents, face à la sécurité routière, M. Fernand Steinauer indique : « La meilleure méthode consisterait à envoyer aux parents d'élèves une lettre rappelant les graves dangers qui guettent leurs enfants sur le chemin de l'école, évoquant les principes fondamentaux de l'éducation routière qu'ils devraient leur enseigner, et les convoquant à une réunion, en vue d'un échange d'idées, et pour mettre au point une stratégie défensive, face aux dangers de la circulation. »

Proposition : Mise en place à la rentrée scolaire 1987 d'un groupe d'enseignants-parents d'élèves, afin d'établir un diagnostic obligatoire par établissement sur les points suivants :

- Enseignement de la sécurité routière,
- la sécurité aux abords de l'établissement,
- sur le trajet domicile-école,
- proposition avec la collaboration des Municipalités.

Ce rapport, publié le cas échéant dans la presse locale, serait envoyé aux autorités de tutelle, à la Commission Départementale de Sécurité Routière, aux commissions de sécurité de la municipalité. Une réunion à la rentrée sera consacrée à la mise en place de ce groupe.

5. MAÎTRISER L'ENVIRONNEMENT - RECONQUÉRIR L'ESPACE COLLECTIF

Il convient de considérer que la rue est à tout le monde, et cesser de privilégier les aménagements en vue de la circulation des voitures. Les chemins scolaires devraient faire l'objet d'une étude particulière des services administratifs, certaines rues devraient être aménagées pour obliger les voitures à ralentir, des zones « Ecoles » avec une limitation à 30 km/h devraient être créées et surveillées. Certains pays étrangers se sont engagés dans cette voie.

Dans le cadre de la Commission Départementale de Sécurité, des recommandations devraient être faites aux municipalités, à la suite de l'exploitation des enquêtes « REAGIR » et des diagnostics établis par le groupe mixte enseignants-parents d'élèves de chaque établissement.

Proposition : Dans le cadre du groupe spécialisé « sécurité des scolaires » de la Commission Départementale de Sécurité Routière, une réunion plénière devrait être consacrée à l'étude des enquêtes REAGIR, concernant les moins de 18 ans, et aux propositions des groupes mixtes enseignants-parents d'élèves de chaque établissement.

6. FORMATION DES ÉLÈVES

Le dossier préparatoire donne des exemples d'expériences qui ont été réalisées en France, ces dernières années.

Proposition : Nous demandons qu'une pédagogie d'éveil, en prise avec le réel, soit menée avec la participation des parents.

En ce qui concerne la formation théorique, il convient de prendre enfin toutes les dispositions nécessaires pour faire assurer les décisions prises par la loi de 1957.

Enfin, il apparaît indispensable que localement, la coordination avec les municipalités se développe : c'est à l'échelle d'un groupe scolaire, d'un quartier, d'une ville, qu'une sensibilisation pourra atteindre l'automobiliste. L'exemple de Valenciennes 4 nous apparaît pilote. Pourquoi ne pas le faire connaître par l'intermédiaire des Associations de Maires ?

PROPOSITIONS



COMMISSION 2

ENVIRONNEMENT URBAIN ET SECURITE ROUTIERE

INVITÉ D'HONNEUR : M. JACQUES SAINT MARC, COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DES VILLES
ANIMATEUR : M. FRED COUDSI
RAPPORTEUR : M. PHILIPPE GERVOT

Avec la participation :

M. CARRIERE, MAIRE DE GOLANCOURT (OISE)
MME ANNE FAURE, URBANISTE
M. JEAN-LOUP GOURDON, PLAN URBAIN
MME SYLVIE GUICHARD, C.O.D.E.J.
M. CLAUDE HÉLBERT, ENSEIGNANT GOLANCOURT
M. LEFEBVRE, MAIRE DE QUIEVRECHAIN
M. JACQUES MARILLAUD, DIRECTION DE L'URBANISME ET DES PAYSAGES (M.U.L.A.T.T.)
MME EVELYNE PERRIN, PLAN URBAIN
MME MARIE PREMARTIN, C.E.T.U.R.
M. YOPS VALS, URBANISTE (HOLLANDE)

Recrutement hétéroclite que celui de la commission sur l'environnement et la sécurité. « C'est un petit garçon de sept ans qui un jour, n'est pas arrivé jusqu'à l'école qui m'a fait venir » lance un membre de la Ligue lors du tour de table de présentation. Certains sont là pour montrer les réalisations faites dans les communes dont ils sont les maires. D'autres sont venus à titre d'information pour le compte de leur association ou de leur administration. Un architecte présent ne sait même pas pourquoi il a été invité ni quels sont les objectifs de cette commission. On s'empresse de l'informer. Le débat de la commission est un débat sur du concret, un débat qui a réussi à passionner des interlocuteurs connaisseurs ou néophytes. A tel point qu'au moment du déjeuner on ne s'arrêtera même pas.

La discussion met en évidence des clivages. Entre usagers et fonctionnaires. Quelques prises de bec, notamment entre l'instituteur de Golancourt et un intervenant qui explique la nécessité de reconstruire un « ordre moral » pour mettre fin à l'individualisme des automobilistes.

Des moments de bravoure aussi comme lorsqu'un élu affirmera sans sourciller que « les normes, il faut parfois savoir s'en tamponner le coquillage .»

Mais c'est presque avec regret que les membres de la commission se séparent. Le maire de Saint-Jean de Bray échange les adresses avec l'architecte qui s'est révélé être un spécialiste des questions d'urbanisme.

Pas beaucoup de propositions concrètes pour l'avenir, mais l'impression d'avoir touché du doigt les véritables problèmes.

Présentation

L'emprise de la norme

Une sérieuse observation de la circulation routière montre que l'infrastructure existante contribue beaucoup au fait que notre comportement automobile soit dangereux. C'est le tracé de la route, comme de la rue qui favorise l'excès de vitesse cause d'un accident mortel sur deux.

Et si l'on continue à fabriquer des voitures qui vont de plus en plus vite, alors que la vitesse autorisée reste limitée, c'est qu'il y a de plus en plus de routes, et de rues, où l'on peut aller vite, puisqu'on continue, encore aujourd'hui sous prétexte d'une mise aux NORMES à « redresser » et à élargir des C.D. peu circulés, même aux abords de petites agglomérations.

Pendant qu'on réalisait GOLENCOURT où des ralentissements par rétrécissement de la chaussée dans la traversée du village ont été aménagés, opération exemplaire qui a entamé son « Tour de France », combien d'autres C.D. ont-ils été mis aux NORMES ? Rien que dans le Sud du Département du Nord, trois opérations de « redressement coordonné » voient leur tracé « redressé » et élargi. On va pouvoir enfin dépasser les 90 km/h... et bonjour les dégâts...

NORMES toujours pour des rues de lotissements qui sont souvent plus larges que des C.D. et dans certaines ZAC où certains sont aussi larges que des Nationales.

«La ville adaptée à la voiture»

On a appris aux automobilistes l'impatience jusqu'à l'intolérance : ils croient aujourd'hui que tout leur est dû.

Quels sont les constats :

- on modifie tout tracé ou profil de route (même signalé) qui obligerait les automobilistes à ralentir. Les fameux « points noirs » en sont une parfaite illustration.

- La signalisation tricolore n'est pas respectée (542 tués et 28 061 blessés à des carrefours à feux en 1984).

- Le stationnement devient de plus en plus désordonné... et dangereux.

La peur de la vitesse « des autres » fait qu'on cherche à se garer sur le trottoir même lorsque la largeur de la rue a été prévue pour le stationnement.

L'obligation pour les élus d'assurer le maximum de parkings en ville où l'espace public libre est si rare (cf. la tolérance du parking sur le trottoir) et jusqu'à la proximité immédiate d'équipements collectifs, tels que les écoles, au détriment d'autres besoins importants... et de la sécurité. Il en est de même dans les zones d'habitat qu'ils soient de type individuel ou collectif.

Et la rue, comme la Route - visuellement d'ailleurs la confusion est parfois totale - est devenue le domaine prioritaire de la voiture : on a adapté la ville à la voiture !

Plusieurs « cas de figure »

Agir dans ce domaine n'est pas une simple affaire. Trop souvent, les questions d'environnement sont le domaine réservé aux spécialistes de tous bords. Très souvent l'élu, qui est le principal interlocuteur se réfugie derrière l'expert. Les citoyens et les associations se trouvent confrontés à plusieurs situations :

1. Les élus sont sceptiques sur la possibilité de modifier des situations acquises (même dangereuses, telles que le parking sur les trottoirs) sous divers prétextes, ou encore prétendent n'avoir pas les moyens (financiers notamment) pour faire les aménagements réclamés.

2. Les élus acceptent de « prendre le risque » d'inviter la population concernée par le problème soulevé par la réunion d'information afin de suggérer les modifications nécessaires. Mais pour des raisons diverses (notamment pour une question de personnes), la discussion va « se politiser » et c'est l'échec.

3. Face aux fortes pressions des habitants, les élus, pour calmer les impatiences, promettent d'agir, mais là encore les projets n'aboutissent pas, ou encore, de bonne foi, ils cherchent une solution mais sont mal conseillés. (Croire par exemple qu'il suffit d'implanter des feux ou un STOP. Il est évident que toute réalisation « partielle » sera inefficace.)

Le rôle de l'Etat et du Département reste très important pour l'octroi de subventions qui sont souvent indispensables afin d'entreprendre les aménagements de Sécurité Routière projetés. Mais la décision pour l'obtenir dépend pour beaucoup du « niveau local » de l'Administration. A ce niveau, c'est l'efficacité des Normes qui est le plus souvent systématiquement appliquée... sauf si l'on arrive à convaincre les TPE du danger qu'elles présentent. Quand il s'agit de travaux sur C.D., les NORMES... c'est sacré.

Comment désacraliser les Normes ? Peut-être faudra-t-il un jour se poser la question.

Fred Coudsi

ENVIRONNEMENT URBAIN

Partout en France des communes, créent des aménagements, modifient l'urbanisme pour améliorer la sécurité dans les rues. Des solutions techniques existent. Le but de la commission 2 était d'en faire un bilan pour aller plus loin.

Quand dans un village les camions viennent périodiquement s'écraser contre un mur situé après un tournant, on augmente le rayon de ce virage. Cela semble évident. C'est pourtant une fausse solution, car on augmente aussi la vitesse des camionneurs, et donc les risques d'accidents. Morale de l'histoire : Penser à la sécurité, c'est bien, mais cela ne suffit pas. Encore faut-il y penser intelligemment.

Trois maires l'ont fait, et l'ont prouvé à la commission.

Trois réalisations dans trois communes tout à fait différentes. Rien à voir entre Golancourt, petit village de 365 habitants, Quièvrechain et ses 7200 âmes, ou Saint-Jean de Bray et ses 15 000 citoyens. Des structures différentes, des problèmes différents et donc, des solutions différentes.

Mais ces trois arbres ne doivent pas cacher la forêt. Fred Coudsi, président de la commission, est net :

« Pour 1 % de Golancourts, il y a 99 % de contre-exemples ».

Parmi les réussites, l'opération « Villes plus sûres, quartiers sans accidents lancée par le Ministère des transports et de l'urbanisme. Une préoccupation : la sécurité sur les voies à grande circulation. De nombreuses villes en ont bénéficié, de Rennes à Amiens, en passant par Chambéry et Mutzig.

Ces exemples concrets, illustrés par des diapositives, servent de point de départ aux discussions de la commission. Première critique, vite balayée : le coût trop élevé des aménagements de sécurité. Un coût dérisoire comparé à celui des accidents évités : sécurité sociale, dégâts matériels, déplacement des secours, assurances... Sans oublier le coût humain.

Deuxième critique, l'inutilité des aménagements, des d'âne, chicanes, et obstacles en tout genre. Selon certains participants, des relevés de vitesse ont montré qu'ils sont parfois inutiles. Des conducteurs, au lieu de diminuer leur vitesse, l'augmentent par bravade. D'autres ralentissent, mais accélèrent tout de suite après. Le Maire de Quièvrechain objecte : « Quand il n'y a pas plus de 200 mètres de ligne droite il est impossible de reprendre de la vitesse ».

Quièvrechain est confronté à un autre effet pervers. Les voitures n'écrasent plus les piétons mais le nombre de collisions véhicule-obstacle augmente.

environnement urbain et sécurité routière.

Les débats de la commission

ASSOCIER LA POPULATION

Les mesures contraignantes trouvent vite leurs limites. En créant des contraintes et des obstacles pour les automobilistes, on les infantilise.

Il faut traiter au contraire responsabiliser la population en l'associant de près à la démarche des élus. Il faut savoir expliquer. « Nous avons pris au départ le problème à l'envers, témoigne le Maire de Quièvrechain. Nous disions les voitures gênent.

Nous n'avons pas été compris. Il a fallu insister sur le thème de la sécurité des enfants pour qu'enfin les gens prennent conscience des problèmes causés par l'automobile. Maintenant on nous reproche de ne pas aller assez vite dans l'exécution des aménagements. »

Associer les habitants à la création des aménagements est le meilleur moyen de retourner des opinions parfois hostiles. Les commerçants voient souvent d'un mauvais œil les tentatives destinées à rendre plus difficile l'accès à certaines zones. Même quand il s'agit de redonner la priorité aux piétons.

Le problème est certes un problème de mentalités.

« Mais on ne peut pas attendre que l'éducation fasse son œuvre, les morts c'est maintenant, aujourd'hui », proteste un intervenant. L'aménagement de l'environnement urbain ne peut attendre. Il a lui-même un effet sur les comportements. « Quand une voiture circule à 10 ou 15 km/h on s'arrête pour laisser passer le piéton parce que c'est facile. »

UN SAVOIR-FAIRE A CRIER

L'insécurité dans la rue a aussi pour conséquence l'absence de vie de quartier. Les enfants ne jouent pas dehors, les gens se renferment chez eux. La reconquête de la rue par les piétons et les vélos est le véritable but à atteindre. Et pour cela, il faut faire de la rue « un véritable paysage ». Doit-on pour autant supprimer les véhicules dans les quartiers ? Pour de nombreux intervenants il s'agit d'une utopie. Ils préfèrent organiser la « cohabitation ».

Les obstacles sont nombreux, le principal étant celui du financement. L'Etat se borne à financer des projets pilotes. C'est une logique d'exception alors que la sécurité devrait être la règle.

Pourtant, dans certains cas, le financement est un faux problème. Des élus de la région de Rodez ont avoué au maire de Golancourt : « Nous avons le financement, mais nous n'avons pas les idées. »

Il faut donc informer les élus, pas toujours très intéressés par les questions d'urbanisme. D'où la proposition de créer une banque de données regroupant toutes les informations sur ce genre d'expériences. Les services techniques de l'équipement ont aussi un rôle de conseil à jouer. Mais il faut veiller à ne pas parler en terme d'aménagements ponctuels. Le problème doit être abordé en termes d'un « traitement global de l'espace », sans pour autant oublier que chaque cas est particulier. « Nous en sommes encore au tout début. Il va falloir construire un savoir faire global, créer une nouvelle culture. »

H. Bouvier

Les haricots de Golancourt

Une départementale dans le nord de l'Oise. L'ancienne route royale des Flandres, devenue N-32, aujourd'hui déclassée. Sur cette route, un village, Golancourt. La région est célèbre pour ses betteraves sucrières. Mais Golancourt l'est pour ses haricots. Des haricots d'un type un peu particulier puisqu'ils mesurent une dizaine de mètres.

Pas comestibles pour un sou ses haricots servent à ralentir les automobilistes. Car Golancourt est une commune de traverse avec un trafic de 4500 véhicules par jour. Avant l'aménagement des près de deux kilomètres de route qui le parcourent, les véhicules y roulaient à plus de 60 km/h, certains atteignant les 120 km/h. Des pointages avaient même signalé un poids lourd circulant à plus de 100 km/h !

Avec les haricots, les choses ont bien changé. D'abord, des bandes de pavés en travers de la route signalent l'entrée du village. Un sorte d'avertissement. Puis viennent les haricots proprement dit, des îlots dont la forme allongée rappelle celle du légume. Ils sont placés tous les 60 à 80 mètres au milieu de la chaussée et le conducteur doit ralentir pour contourner l'obstacle.

Sur ces îlots, des érables ont été plantés pour créer un effet de paroi. Ils doivent empêcher le conducteur de voir trop loin car une grande visibilité sur une longue droite incite à appuyer sur le champignon. Mais ces deux-cents arbres sont encore tout jeunes, à peine deux ans, et pour le moment ils ne masquent pas grand chose.

Ces arbres ont aussi une autre fonction : créer un véritable paysage urbain, marquer le terrain en indiquant par tous les signes possibles que l'on entre dans un village et que l'on n'est plus sur une route. L'éclairage a aussi cette fonction. Oublié les hauts et tristes réverbères, place aux luminaires modernes. Des lampadaires, petits avec des globes en verre blanc ont été choisis. Sur les îlots et sur les trottoirs, du gazon. Quand il arrive au milieu du village, une bande de pavés signale la présence de l'école primaire.

Résultat, le conducteur qui pénètre dans Golancourt à l'impression de déranger. Il est dans une rue et non sur une départementale.

Pourtant ce ne sont pas les questions de sécurité qui sont à l'origine des haricots. Le problème était plus prosaïque.

Chaque année pour la réfection de la route, une nouvelle couche de goudron était ajoutée. A tel point que la chaussée était surélevée par rapport aux maisons et que l'eau des pluies risquait d'y pénétrer. Le conseil municipal avait été élu sur la base de la réfection des trottoirs. Mais les services de l'équipement voulaient tenter quelque chose à Golancourt. Ce sont eux qui ont contacté la mairie. « Nous nous sommes raccrochés à l'idée de sécurité » avoue M. le Maire. Mais bientôt c'est toute la population qui est associée à l'opération. Des réunions publiques ont lieu. Pour informer d'abord, pour décider ensuite. Chaque riverain donne son avis : sur la place des arbres ou des stationnements qu'il voit devant sa maison. Une fois les haricots aménagés, on continue de suivre les desiderata des habitants. Lorsqu'ils protestent contre le bruit que produisent les pavés devant l'école au passage des véhicules, la mairie fait les travaux nécessaires.

Aujourd'hui semble-t-il tout le monde est content à Golancourt. Tout le monde ou presque. Ceux qui ne sont pas riverains de la route ne se sont jamais sentis véritablement concernés par les haricots. « Les haricots, ils ne devraient être que dans les champs » grommèle l'une d'entre elles. Mais il semble bien que l'on ne mette pas en cause leur efficacité. « Moi je ne me permets pas de rouler vite. J'ai failli me planter au début. Je me suis pris le trottoir. Depuis... ».

Au début, le conseil municipal craignait que des conducteurs ne se retournent contre la commune, attribuant la responsabilité de l'accident aux haricots. Du coup la commune avait éclairé le village jour et nuit. Une solution aujourd'hui abandonnée. D'abord parce qu'elle coûtait trop cher, ensuite parce qu'elle était inutile. L'accident étant lui-même la preuve que l'automobiliste roulait trop vite. Il est donc en infraction et ne pourra pas se retourner contre la commune.

Essayez donc de traverser Golancourt le plus vite que vous pouvez. Avec la plus mauvaise volonté possible, il n'est pas possible de dépasser les 80 km/h sans risquer sa vie. Je l'ai fait. Je ne recommencerais pas.

Henry Bouvier.

PETIT MOMENT DE DÉTENTE AU MILIEU DES DÉBATS, UN MEMBRE DE LA COMMISSION SORT DE SA MALETTE UN EN CART PUBLICITAIRE DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS. UNE PHOTO Y REPRÉSENTE UN ÉNORME ÉCHANGEUR D'AUTOROUTE, SORTE DE MONSTRUEUX NŒUD GORDIEN. SOUS LA PHOTO, UNE LÉGENDE SIGNIFICATIVE : « ÇA VOUS A PLU ? ON VOUS EN MET COMBIEN ? ». LA PHOTO CIRCULE DE MAIN EN MAIN TOUT AUTOUR DE LA TABLE. ON SOURIT, MAIS ON SOURIT JAUNE. ET CERTAINS DE DÉNONCER LE « LOBBY » DES CONSTRUCTEURS : EN SE FAISANT L'AVOCAT DE LA CONSTRUCTION DE ROUTES À TOUT CRIN, IL ÉVACUE TOTALEMENT LES QUESTIONS DE SÉCURITÉ. « AU LIEU DE CETTE PUB, IL VAUDRAIT MIEUX VOIR LA FNTP FAIRE LA RÉCLAME DES AMÉNAGEMENTS DE QUIÈVRECHAIN. LE LOBBY DES CONSTRUCTEURS Y AURAIT AUTANT À GAGNER ».

PROPOSITIONS

Environnement urbain

- DÉSACRALISER LES « NORMES », QUI TROP SOUVENT VONT À L'ENCONTRE DES IMPÉRATIFS DE SÉCURITÉ DES DIFFÉRENTS USAGERS DE LA ROUTE.
- REDÉFINIR LE RÔLE DE L'ÉLU ET LE RESPONSABILISER, DANS LE CADRE DE LA DÉCENTRALISATION, PLUS AUX PROBLÈMES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (NOMINATIONS DE DÉLÉGUÉS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU SEIN DES MUNICIPALITÉS ET DES CONSEILS GÉNÉRAUX).
- BILAN DE L'EXPÉRIENCE « VILLE PLUS SÛRE, QUARTIERS SANS ACCIDENTS » AFIN D'EN EXPLOITER LES RÉSULTATS SUR LE PLAN RÉGIONAL ET LOCAL.



COMMISSION 3

REAGIR ET LES COMMISSIONS DEPARTEMENTALES

INVITÉ D'HONNEUR : M. STÉPHANE BOUILLON, DIRECTEUR DU CABINET DE M. LE PRÉFET
COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE DU DÉPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS.
ANIMATEUR : M. JEAN-MARIE LEVERRIER
RAPPORTEUR : MME ALINE ROLAND

Avec la participation de :

MME AUBRY, PRÉVENTION ROUTIÈRE
M. MICHEL CHARTIER, D.S.C.R.
MME JACQUELINE CHATELAIN, DIRECTEUR ADJOINT DU TRAVAIL
M. DUBOC, COORDINATEUR R.E.A.G.I.R., PRÉFECTURE DE PARIS
M. MARCHAND, I.D.S.R.
MME OLIVERO, ASSOCIATION « LES DROITS DU PIÉTON »
MME SAINTÉ CROIX, SUBSTITUT DU PROCUREUR DE LA RÉPUBLIQUE DE ROUEN
UN MÉDECIN DU S.A.M.U.

REAGIR (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et des Initiatives pour y Remédier) est le nom du programme décidé par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière.

Ce programme, mis en œuvre dès 1983, repose sur l'obligation de réaliser des enquêtes techniques, distinctes de l'instruction judiciaire, sur tout accident mortel, sous la responsabilité du Commissaire de la République.

Le principe de base de ce programme est le suivant : en reconstituant le déroulement de l'accident et en recherchant, au-delà des causes apparentes et des responsabilités, les facteurs qui se sont conjugués pour concourir à l'accident, on peut améliorer fortement les connaissances en matière d'accidents et de sécurité sur la route... et agir efficacement dans ce domaine.

Pour chaque fait recensé, il s'agit donc de réunir le maximum d'informations sur la route et la signalisation, sur les véhicules et leur entretien, sur l'alerte et l'intervention des secours, enfin sur les personnes concernées, leur situation familiale et sociale au moment de l'accident. Bref, sur tout ce qui peut contribuer à la compréhension des mécanismes de l'accident.

C'est la commission d'enquête REAGIR qui va rassembler l'ensemble de ces éléments. Cette commission est constituée par le coordinateur administratif placé auprès du Commissaire de la République dans chaque département et chargé de désigner les Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière qui en font partie (I.D.S.R.). Ces agents, spécialement formés, sont actuellement près de 6 000 et sont tous volontaires.

Ils n'appartiennent pas à un corps spécifique et continuent chacun d'exercer sa fonction habituelle. L'originalité de la commission d'enquête REAGIR réside en grande partie dans sa composition : on y trouve, à côté des ingénieurs de l'équipement ou des services techniques des collectivités territoriales, des policiers, des gendarmes, des médecins, des sapeurs pompiers et des membres d'organisation socio-professionnelles ou d'associations à titre bénévole.

Après enquête, la commission se charge de la mise en forme des informations (mise en évidence des différentes phases de l'accident, les trajectoires probables) pour aboutir à un ou plusieurs scénarios.

Un rapport est alors rédigé et formule des propositions qui consistent en des mesures à prendre, des informations à diffuser ou des aménagements à réaliser immédiatement ou à plus long terme, aussi bien au plan local que départemental ou national. Ce rapport est débattu au sein du collège technique (ensemble des inspecteurs de sécurité routière du département) afin que celui-ci puisse contribuer à enrichir les propositions d'actions.

Les leçons tirées sont ensuite ventilées sur les instances de décision capables de mettre en œuvre les propositions : le Commissaire de la République, le maire de la commune concernée ou les responsables de

Réagir et les commissions départementales

Présentation

l'infrastructure. Cette phase est décisive. Elle reflète la volonté des autorités locales dans ce domaine. Le collège technique est également chargé d'établir des synthèses périodiques par domaine d'action ou selon les principaux facteurs d'accidents. Il peut également formuler des propositions d'actions complémentaires inspirées par l'étude qu'il fait des facteurs d'accidents observés de manière répétée.

Un premier bilan

Trois ans après sa création, un premier bilan s'impose. Il existe aujourd'hui 6 000 IDSR répartis entre les différentes familles (Equipements, santé, police...). Les associations représentent entre 5 et 10 % des inspecteurs. A ce jour, 8 000 enquêtes ont été effectuées, représentant 30 à 40 % des accidents mortels survenus en France. On note une forte disparité de la mobilisation selon les départements.

Un système informatique stockant, analysant et exploitant les enquêtes est accessible par Minitel (à ce jour à 8 000 enquêtes peuvent être consultées).

Aujourd'hui, on dispose d'un « matériau » très riche propice à des enseignements. C'est ainsi qu'une synthèse vient d'être réalisée sur les « accidents impliquant les moins de 25 ans ».

Mais les enquêtes REAGIR ont fait l'objet de nombreux prolongements :

- actions issues des enquêtes,
- actions de communication locales,
- plans départementaux d'actions (expérience sur sept départements pilotes : Côtes du Nord, Moselle, Nord, Orne, Pyrénées-Atlantiques, Seine-Saint-Denis, Var).

Les résultats de certaines enquêtes ont permis de montrer le décalage entre ce qui est observé au plan national et au plan départemental. Ils confirment la nécessité d'adapter les actions aux spécificités locales.

Le rôle des associations

La circulaire portant sur la création de REAGIR stipule que « la spécificité de la commission d'enquête, c'est sa pluridisciplinarité qui permet une version discutée, de divers points de vue des accidents ». Et dans cette commission, une place est prévue pour les associations. La participation des associations se justifie à plusieurs titres.

Il est certain que chacun des IDSR nommé au sein de cette commission fait preuve d'une grande ouverture aux remarques et objections faites par les autres membres de la commission. Mais la seule présence d'un adhérent d'une association dans la commission d'enquête peut modifier radicalement certaines des hypothèses ou propositions qui seront faites. Notre sensibilité spécifique et notre détermination au sujet de la sécurité routière peuvent nous conduire à recueillir patiemment et à analyser des éléments déterminants restés dans l'ombre. Certains avanceront comme argument un manque de compétence face à des professionnels de la route et de la santé. Mais il faut considérer que les facteurs humains (comportement ou état des usagers) jouent un rôle essentiel dans les accidents.

En outre, une formation préalable à la démarche d'enquête est systématiquement dispensée aux futurs IDSR. De plus, la participation des associations à ces commissions est une occasion d'affiner leurs connaissances en matière de sécurité routière. C'est aussi l'occasion de connaître des interlocuteurs dans différents services avec lesquels des actions de sensibilisation ou de prévention pourront être engagées ou qui pourront servir de relais dans la mission que nous nous sommes fixée. C'est enfin le moyen pour les associations de participer à la mobilisation du public (objectif du programme) en faisant connaître des constants spécifiques dans le cadre des analyses d'accidents.

Les débats de la commission

Trois ans d'existence, c'est peu, mais c'est suffisant pour tirer un premier bilan. Le programme R.E.A.G.I.R. connaît depuis 1983 deux difficultés majeures. L'action des inspecteurs départementaux de la sécurité routière est méconnue du public et leurs propositions, destinées à prévenir les accidents de la route, ne sont pas toujours suivies d'effets.

R.E.A.G.I.R. repose sur les inspecteurs départementaux de la sécurité routière. Ces hommes et ces femmes se mettent bénévolement au service de la sécurité de leurs concitoyens. Un dévouement justifierait bien quelques mesures d'exceptions.

Les IDSR rencontrent leurs premières difficultés auprès de leurs employeurs. Ceux-ci connaissent rarement le programme R.E.A.G.I.R. et ils refusent des autorisations d'absence. Rien n'est prévu non plus pour le déplacement des volontaires.

Pour favoriser l'engagement des IDSR, l'utilité de leur travail doit être reconnue. Ils prennent sur leur temps de loisir pour enquêter sur des accidents mortels et empêcher qu'il s'en produise d'autres. Une telle mission justifie pour certains d'entre eux l'existence d'un véritable statut social.

Si les IDSR ne sont pas reconnus, qu'en est-il des résultats de leurs enquêtes ? Faut-il les publier intégralement ? Cela semble exclu. En effet les listes de facteurs d'accidents de la route contiennent des indications anodines comme : « la visibilité était réduite du fait de la courbe de la route et de la présence d'arbres ». Mais elles contiennent aussi des renseignements privés du type : « l'usager était dans un état dépressif depuis son veuvage », ou encore des éléments mettant en cause certains services de secours : « les premiers soins étaient inadaptés avec perte de temps et transport non médicalisé. » etc...

Si de telles mentions sont publiées, les enquêteurs ne pourront plus obtenir de nouvelles informations tant auprès des services médicaux que des familles, réticentes à voir leur vie privée étalée dans tous les journaux. En revanche, on peut envisager la publication dans chaque département de synthèses sur les principaux facteurs d'accidents. A cet égard, la commission R.E.A.G.I.R. des Côtes du Nord est exemplaire. Elle publie chaque semaine dans la presse locale un « flash réagir hebdo. Ce communiqué donne un bilan brut des accidents de la semaine précédente et leur analyse sommaire (trajets courts en majorité, de nuit, dans la nuit du vendredi au samedi etc...)

Des propositions dans les tiroirs

Que deviennent les propositions mises au point par les IDSR ?

Pas de conclusion générale, la situation est très variable selon les départements. Certains inspecteurs constatent que leurs demandes restent lettre morte. L'un d'eux a déjà réalisé quatre enquêtes dans la Région parisienne : « Nous avons demandé la mise en place d'un revêtement antidérapant à un carrefour, nous n'attendons toujours ».

Pour Madame Hubert, présidente de l'association de défense des piétons de la Seine Saint-Denis, « c'est un problème de personnes. » Quand le directeur départemental se sent concerné par le programme R.E.A.G.I.R., les suggestions sont prises en compte, sinon elles restent dans les tiroirs. »

A l'échelon local, les propositions sont souvent suivies d'effets. Par exemple, si une commission d'enquête propose d'aménager le bas-côté d'une route ou la signalisation d'un virage, la commune suivra ses conseils. « Il faudrait qu'un maire au moment des élections dise : j'ai aménagé telle route pour qu'il y ait moins d'accidents. Il se félicite plutôt d'avoir construit des piscines » estime Stéphane Bouillon, directeur de cabinet du préfet de Seine Saint-Denis. Il a lui-même mis en place un plan de sécurité. Dans son département, l'accent est mis sur la protection des piétons et des personnes âgées. « Dans la Seine Saint-Denis, nous ne considérons pas les accidents de la route comme une fatalité, explique Stéphane Bouillon. « Nous avons créé une revue pour faire connaître REAGIR et pour sensibiliser toute la population. »

Un nombre suffisant d'enquêtes a été réalisé au niveau national pour mettre à jour les principaux facteurs d'accidents (vitesse, alcool, absence du port de la ceinture...). Pour y remédier, les inspecteurs de R.E.A.G.I.R. font des propositions, mais ils se heurtent souvent au puissant lobby de la construction automobile et des produits alcoolisés. « La voiture est un outil dangereux par sa puissance. Dans le monde du travail, on modifie une machine qui cause des accidents, pourquoi ne pas agir de même avec la route ? »

Les IDSR font souvent référence à la réglementation sur les accidents du travail. Dans ce domaine, des organes de contrôle existent dans chaque entreprise (les comités d'hygiène et de sécurité), l'éventuelle négligence d'un employeur est gravement sanctionnée et l'information circule sur le danger que présente certaines machines. Bien sûr le monde du travail et celui de la circulation routière sont différents. Au travail, les gens se connaissent, alors que sur la route des comportements d'antagonisme et d'anonymat se cotoient.

Pourtant si les accidents du travail ont cessé d'apparaître comme une fatalité pourquoi n'en serait-il pas de même pour les accidents de la route ? Les commissions d'enquête R.E.A.G.I.R. devraient devenir les comités d'hygiène et de sécurité du réseau routier.

Claudine Burlats

Monsieur Barbier, délégué départemental de l'Aisne pour l'association des paralysés de France, s'est intéressé à double titre par R.E.A.G.I.R. puisqu'il est aussi assureur, membre de la fédération nationale des assureurs. « Je n'ai aucune raison familiale ou professionnelle de m'intéresser à ce programme. Personne dans ma famille n'a été blessé dans un accident de la route mais je veux lutter concrètement contre la banalisation des accidents » explique Monsieur Barbier. Il est IDSR depuis plus d'un an et a déjà participé à quatre enquêtes. « Après un stage de formation de deux jours où l'on étudie des cas pratiques, on est confronté à la dure réalité d'un accident mortel. » Pour rassembler le maximum d'éléments, il faut aller voir la police, la famille aussi. « En général, nous sommes bien accueillis. Les forces de l'ordre nous connaissent et elles donnent les éléments sans problèmes. Le corps médical est souvent plus discret. » Monsieur Barbier doit aussi se rendre auprès des familles marquées par le drame. « Là, il faut vraiment convaincre, leur expliquer que la connaissance approfondie d'un accident mortel permet d'en éviter d'autres. » Monsieur Barbier est optimiste. Pour lui, son travail et celui de ses collègues est très constructif. A long terme, « cela paiera ».

REAGIR : enquête pour mieux prévenir.

« Qui veut essayer le Testo-choc ? Monsieur, installez-vous, attachez votre ceinture. Attention, vous allez peut-être être projeté vers l'avant à une vitesse de 5 km/heure. » En décembre dernier, la Sécurité routière des Bouches-du-Rhône a installé son testo-choc devant l'Hôtel des Postes d'Aix-en-Provence.

Le Testo-choc est un siège de voiture sur lequel s'installe un volontaire. Dévalant à faible vitesse un plan incliné, il est subitement bloqué. Le choc, assez sévère, ressenti par le « passager » donne une petite idée de l'importance d'une secousse dans une voiture lancée. Et encore, la démonstration ne se fait qu'à une vitesse inférieure à 8 km/h ! L'appareil, conçu par le Centre d'études techniques de l'équipement de Rouen (Cete), est balladé depuis le mois de septembre dans toutes les Bouches-du-Rhône. Présenté à la foire d'automne de Marseille, il a connu un franc succès. « Ces animations entrent dans l'opération Ceinture de sécurité organisée par le département, les communes, les commissions R.E.A.G.I.R., en collaboration avec la police et l'Union de la Mutualité des Bouches-du-Rhône », explique-t-on à la Préfecture.

Les enquêtes R.E.A.G.I.R. du département montrent que le non-port de la ceinture de sécurité a été en 1985 le premier facteur aggravant des accidents dans les Bouches-du-Rhône ; « Les accidents de la circulation ont coûté la vie à 300 personnes l'an dernier dans le département et sur le nombre des tués, 20 % seulement portaient la ceinture », confirme M. Mougin, chargé de mission R.E.A.G.I.R.

La campagne pour le port de la ceinture de sécurité prend donc dans ce département une ampleur particulière. Des panneaux à l'arrière des bus, des badges, des macarons ont été diffusés avec des slogans comme « A Marseille, on s'attache à la vie. »

Il faut dire qu'en matière de sécurité routière, les Bouches-du-Rhône ont encore beaucoup de progrès à accomplir. En 1983, le département s'est classé deuxième (après celui du Nord) pour le nombre d'accidents mortels et pour le nombre total d'accidents (après Paris). Selon M. Duplessis de la Direction départementale de l'équipement, ce mauvais classement est dû à l'importance du réseau routier mais aussi au comportement de la population : « Le taux d'utilisation de la voiture par habitant est certainement un des plus importants de France. »

Elus, fonctionnaires de l'Équipement et de la police sont conscients de l'ampleur de la tâche. Le Conseil général des Bouches-du-Rhône consacre près de 240 millions par an aux aménagements routiers ; et il a été un des premiers à signer le contrat « moins 10 % » lancé par l'État en 1984. Les Bouches-du-Rhône ont également été un des dix départements pilotes à mettre en place les Commissions d'enquêtes R.E.A.G.I.R. dès 1983.

« Nous avons réalisé plus de 300 enquêtes dans le département, explique M. Mougin, et nous menons maintenant des expériences visant à mieux sensibiliser l'opinion publique contre les accidents. » Ainsi, l'an dernier, trois élèves de terminale d'un lycée d'Aix en Provence ont participé à une enquête sur un accident où deux jeunes s'étaient tués en revenant de discothèque. Et ce sont eux qui ont présenté les résultats de cette enquête R.E.A.G.I.R. à tous les élèves de leur lycée. « C'étaient des jeunes qui parlaient à des jeunes, remarque M. Mougin, la prise de conscience n'en a été que plus grande. »

Claudine Burlats

COMMISSION 3

Propositions

Vers une publicité des enquêtes et des propositions

Le problème de la publicité des enquêtes est délicat et complexe.

Il convient de réfléchir à une diffusion adaptée selon les acteurs concernés : décideurs, justice, famille, commissions départementales de sécurité routière...

Suivi de REAGIR

- Communication régulière au collège technique et aux IDSR enquêteurs des suites données à leurs propositions.

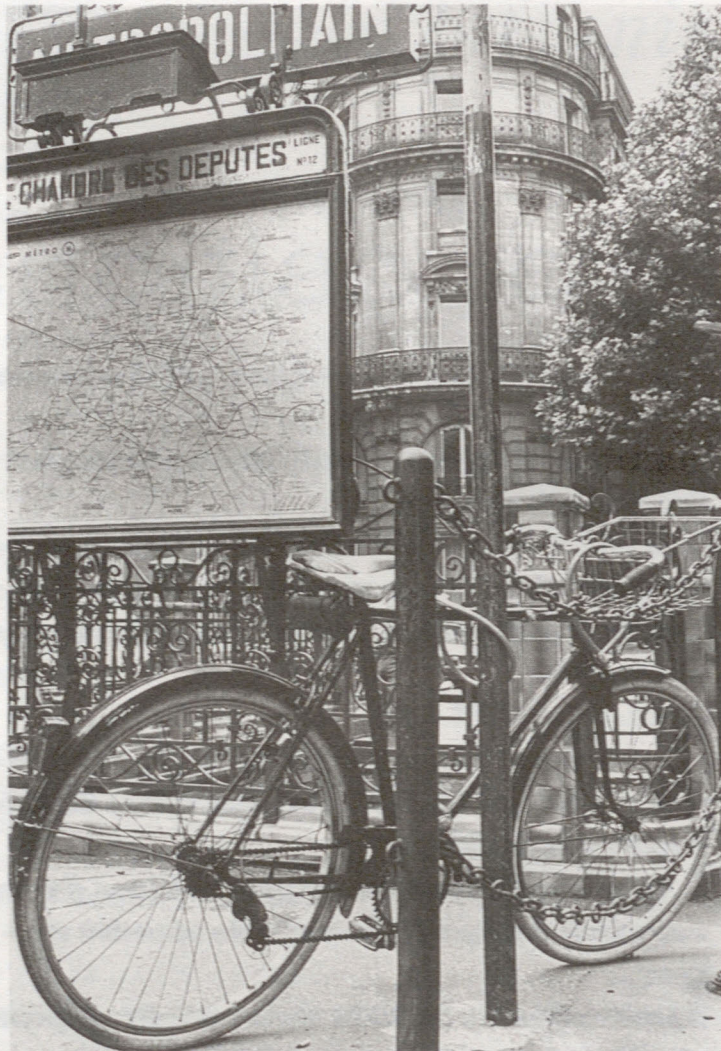
- Contrôle du suivi de ces propositions par la commission départementale de sécurité routière.

Réactivation de REAGIR dans certains départements

Vers une reconnaissance sociale de l'IDSR

Il importe de valoriser la fonction sociale de l'IDSR par une mise en place d'un statut favorisant le travail bénévole de l'IDSR ainsi qu'une reconnaissance de cette fonction sociale permettant un plus grand engagement.

D'autre part, un effort de formation et d'information doit être entrepris afin de donner les moyens à chaque IDSR de remplir sa mission : échanges, recyclages, stages, meilleure circulation de l'information...



COMMISSION 4

L'ACTION EN JUSTICE

INVITÉ D'HONNEUR M. FUCHS, DÉPUTÉ DU HAUT-RHIN
ANIMATEUR : ME EPSTEIN
RAPPORTEUR : ME FABRE LUCE

Avec la participation de :

M. BERTRAND, PRÉSIDENT DU COMITÉ DU DROIT DE LA ROUTE
MME MARIE-PIERRE DE LIEGE, BUREAU DES VICTIMES ET DE LA PRÉVENTION (MINISTÈRE DE LA JUSTICE)
M. MALIGNE, SUBSTITUT GÉNÉRAL, PARQUET DE LA COUR D'APPEL DE PARIS,
DES REPRÉSENTANTS DES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES DE MAGISTRATS ET D'AVOCATS

Table ronde :

MME GENEVIÈVE JURGENSEN
PRÉSIDENTE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE
MME LAURÈNE L'ALLINEC, JOURNALISTE

Personnalités présentes :

M. PIERRE DENIZET, DÉLÉGUÉ INTERMINISTÉRIEL À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
LE REPRÉSENTANT DU MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE
M. FRANÇOIS SERRAND, MEMBRE DU COMITÉ DIRECTEUR DE L'ASSOCIATION DES MAIRES DE FRANCE
M. CHOULEUR, U.N.A.F.
MME CABIE, MEMBRE DU CONSEIL FÉDÉRAL DE LA P.E.E.P.
M. DEVILLAIRE, PRÉSIDENT DE LA F.N.A.P.E.E.P.
UN REPRÉSENTANT DE LA F.C.P.E.
UN REPRÉSENTANT DE L'U.N.A.P.E.L.
M. VAYSSIERES, CONSEILLER TECHNIQUE F.E.N.
M. GENTILE, DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DE LA PRÉVENTION ROUTIÈRE
UN REPRÉSENTANT DE L'UNION DES CONSEILS GÉNÉRAUX
UN REPRÉSENTANT DE L'UNION FÉDÉRALE DES CONSOMMATEURS
M. FAURE, ADMINISTRATEUR DE L'A.D.E.I.C.-F.E.N.

CLÔTURE. INTERVENTION DE MONSIEUR PIERRE DENIZET, DÉLÉGUÉ INTERMINISTÉRIEL À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.

L'action en justice

Introduction

L'action en justice est une des priorités de la Ligue Contre la Violence Routière. Elle s'insère dans la campagne de sensibilisation menée depuis plusieurs années : réunions, actions sur les médias, interventions auprès des pouvoirs publics. Ces actions de sensibilisation ont, semble-t-il, entraîné des réactions positives des pouvoirs publics. L'accident de la route n'est plus considéré comme le tribut qu'il faut payer en échange du confort de la circulation individuelle.

Il est évident que l'action en justice est toujours postérieure à un accident et qu'elle est individuelle. Il convient néanmoins de ne pas ignorer l'action préalable à l'accident, celle de la police, qui elle-même d'ailleurs se place sous la surveillance des autorités judiciaires. Certains contrôles, notamment celui de l'alcool au volant, ne peuvent s'effectuer que sur instructions du Procureur de la République.

L'action judiciaire proprement dite regroupe deux aspects distincts : l'action publique et l'action civile.

L'action publique a traditionnellement trois objectifs :

- punir, sanctionner,
- dissuader le « coupable »,
- dissuader les autres.

L'action civile doit être envisagée sous deux aspects :

- celle des victimes et de leurs familles,
- celle des associations.

Elle a pour but l'obtention de dommages-intérêts.

Mais l'action judiciaire n'est pas isolée. Ses effets vont au-delà des décisions de justice ou des lois. Elle agit fortement sur l'opinion :

- par l'amplification de l'information (presse, réunion, mobilisation),
- par l'étude rigoureuse des circonstances et des conséquences du drame,
- par l'exemplarité de la sanction c'est-à-dire l'effet de la dissuasion,
- enfin, par le débat d'idées qu'elle suscite.

Les constats

1. L'action publique : faiblesse des condamnations

Les articles 319 et 320 du Code Pénal prévoient en cas d'homicide par imprudence une peine maximale de deux ans de prison, et pour les blessures par imprudence, une peine maximale d'un an de prison.

La pratique montre que la plupart des tribunaux considèrent qu'une condamnation allant de 2 à 6 mois de prison, souvent avec sursis, et une suspension de permis de conduite d'un an, correspond à des délits graves et une répression sévère !

Le professeur Caballero a déposé 200 arrêts de la Cour de Cassation. Il a relevé une moyenne par décès de 45 jours de prison ferme, 3 mois de sursis et 14 mois de suspension de permis.

De plus, ces chiffres doivent être relativisés, car il est évident que ne sont soumis à la Cour de Cassation que les cas de condamnations les plus lourdes.

Un arrêt tout récent de la Cour d'Appel d'Orléans, du 22 septembre 1986, dans une affaire Richert, a condamné par défaut le responsable à 18 mois de prison ferme et à l'annulation du permis (qu'il pourra obtenir à nouveau après trois ans). Le condamné avait fait preuve d'un comportement stigmatisé violemment par la Cour, qui n'a pas cru devoir néanmoins aller jusqu'au maximum de la peine légale, même dans une condamnation par défaut.

Cette mansuétude des tribunaux peut s'expliquer partiellement par le fait que les juges reflètent l'opinion dominante. Le juge n'est pas un être abstrait, il conduit sa voiture et peut occasionnellement commettre des fautes.

Il faut souhaiter que l'évolution de l'opinion publique telle qu'elle résulte des sondages ainsi que des prises de position officielles des ministres successifs et de plusieurs élus, députés et sénateurs, aura une incidence rapide sur les décisions judiciaires.

2. L'action civile

Nous distinguerons l'action des victimes et de leurs familles et celle des associations.

a) L'action civile des victimes : un large débat.

L'action civile des victimes ou de leurs familles est en général bien accueillie par les tribunaux.

- pour les préjudices matériels : évaluation correcte, en fonction de la situation individuelle ;

- pour le préjudice moral ; l'évaluation est difficile... elle est même impossible ; on ne peut réparer en argent la perte d'un être cher. La pudeur des familles est un frein sur ce point.

Trois types de questions se posent :

1. Faut-il envisager la réparation du coût social (scolarisation par exemple), ou la réparation du coût familial (nourriture, logement) ?

2. Faut-il faire payer les Assurances, c'est-à-dire le conducteur ou faire payer l'Etat ?

3. Faut-il forfaitiser l'indemnisation ?

Ces trois questions nécessiteraient des études et des colloques approfondis. Signalons simplement que le Professeur Tunc et de nombreux spécialistes penchent vers la prise en charge sociale du risque automobile, par un système forfaitaire analogue à la Sécurité Sociale.

Cela aurait au moins l'avantage de faire disparaître les insupportables débats sur la « faute » de la victime et la privation d'indemnités des enfants de parents « fautifs ».

b) L'action des associations : la constitution de partie civile

Dans le cadre de notre droit pénal et des règles de la procédure pénale, les associations peuvent se constituer partie civile devant les tribunaux répressifs. Il n'en est pas encore ainsi pour les associations qui agissent contre l'Insécurité Routière.

En effet, l'article 2 du code de procédure indique que l'action civile appartient à « tous ceux qui ont personnellement souffert du dommage directement causé par l'infraction ». Ce texte restrictif a fait l'objet d'une extension législative à propos des manifestations de racisme (lois du 1.7.72 et du 3.1.85) et jurisprudentielle en faveur des syndicats, des associations de défense des chasseurs, des consommateurs, des familles, des femmes, de lutte contre l'alcoolisme, etc...

Néanmoins, depuis sa création, la Ligue Contre la Violence Routière est intervenue dans une dizaine de procédures qui ont fait l'objet de jugements.

Trois seulement ont abouti à des jugements déclarant recevable notre constitution de partie civile :

- la première est celle du Tribunal de Grande Instance de Montpellier (le 25.04.85)

- une seconde vient de s'y ajouter, celle rendue par la Cour d'Appel d'Orléans dans l'affaire Richert. Le 22 septembre 1986, le jugement du 9 décembre 1985 a été réformé et la constitution de partie civile de la Ligue Contre la Violence Routière a été déclarée recevable. Succès dû au talent de notre avocat, Maître Fabre-Luce, et à l'action de la Ligue.

- une troisième est celle du Tribunal de Grande Instance de Meaux (le 27.11.86). Toutes les autres demandes ont abouti à des rejets et notamment à la Cour de Cassation par un arrêt du 23 juin 1986. Cet arrêt du 23 juin 1986 rejette un pourvoi contre un arrêt de la Cour de Bordeaux, du 11 février 1985, ayant rejeté la constitution de la partie civile de l'Association des familles des victimes des accidents de la circulation (AFVAC).

L'action judiciaire, c'est l'action a posteriori. Quand il est déjà trop tard, quand le mal a été fait, quand l'enfant a été écrasé. La commission s'est penchée sur une question sans réponse : que faire quand il n'y a plus rien à faire ?

La discussion pouvait difficilement être sereine : on parlait de justice en général, mais chacun pensait à un procès particulier, une période douloureuse de sa vie.

Deux thèmes devaient être abordés : la question de la recevabilité des associations de victimes pour se constituer partie civile, et le problème de la répression de la délinquance routière. Le second a ravi la vedette au premier.

Aujourd'hui, les « assassins » de la route sont condamnés à des peines de deux à six mois de prison avec sursis, alors que le voleur d'un auto-radio peut être condamné à plusieurs mois de prison ferme. « Un outrage à la sécurité » estime Maître Epstein, le président de la commission.

Pourtant, un certain malaise plane : « Nous sommes gênés » constate un participant. « Nous réclamons des sanctions plus sévères, la prison, sans être sûr que cela serve à quelque chose ». Pour un autre, les sanctions sont infligées « tellement longtemps après l'accident qu'elles tombent souvent à plat. »

QUE FAIRE QUAND IL N'Y A PLUS RIEN À FAIRE ?

Prison ou TIG ?

Plusieurs membres de la commission se font les avocats de la peine carcérale. « C'est la seule peine infamante, peut-être la seule sanction qui ferait réfléchir les chauffards ». Mais sa position ne fait pas l'unanimité. Marie-Pierre Delière, chargée au ministère de l'indemnisation des victimes, explique « qu'il n'existe aucune étude sérieuse sur le caractère dissuasif des sanctions. La peine de mort ne dissuade pas les criminels. A fortiori, pourquoi la prison dissuaderait-elle les chauffards ? ». Ce n'est pas son seul grief contre la peine carcérale : « Le problème de la prison, c'est que lorsqu'on en sort, on se dit qu'on a payé sa dette. » Selon elle, les travaux d'intérêt général, les fameux TIG, seraient une sanction beaucoup plus efficace.

Madame Fuchs prend le relais : elle est une fervente partisane des TIG. « Si un chauffard est condamné à s'occuper d'enfants handicapés tous les week-end pendant plusieurs mois, il réfléchira. Ses copains aussi qui le verront partir chaque semaine. Fini, les rigolades arrosées du samedi soir ! »

Des intervenants proposent de nouvelles peines. Les chauffards devraient être systématiquement et définitivement « enlevés du circuit », les peines retenues dans les pays champions de la sécurité routière devraient être étudiées. Mais Maître Epsein les rappelle à l'ordre : « Il n'est pas urgent de chercher de nouvelles sanctions. Pensons d'abord à faire appliquer celles qui existent dans les textes, mais qui restent lettre morte. » Principal accusé : le juge.

Le parquet est représenté par M. Maligne, substitut général. Il plaide coupable, et reconnaît le laxisme des tribunaux. « Le magistrat est pris par la force de l'habitude » explique-t-il. « Il n'est pas facile de faire changer sa mentalité, mais votre association a là un rôle important à jouer. Quand un magistrat a en face de lui des violeurs, il sait qu'il ne sera jamais l'un d'entre eux. Mais lorsqu'il juge un automobiliste qui a franchi une ligne blanche ou causé un accident, il sait qu'il pourra être un jour ce délinquant là ».

Consciemment ou inconsciemment, le magistrat se juge lui-même. Il faut maintenant le convaincre de s'identifier aussi à la victime.

Pendant le débat en assemblée générale, l'après midi, Pierre Denizet, délégué interministériel à la sécurité routière reviendra sur le sujet : « Le monde de la justice est soumis aux pulsions de l'opinion publique. Il est, par exemple beaucoup plus sévère après le week-end de la Toussaint, particulièrement meurtrier. Pour faire évoluer la mentalité des magistrats, vous devrez descendre dans la rue. »

Délit non-involontaire

Autre facteur de laxisme, la banalisation des affaires de sécurité routière. Plusieurs membres de la commission sont choqués que les accidents soient jugés entre deux vols de lapins.

Claude-Maxime Bertrand, ancien juge, s'était consacré aux délits routiers, et défend le système de la spécialisation des audiences. « Au moins, le magistrat connaît son affaire ». Mais Maître Epsein ne partage pas son point de vue : « Si on juge 20 accidents dans une après-midi, leur banalisation est encore plus importante. » Attirer l'attention du juge passe par d'autres voies : par l'intervention des associations au procès, par la suppression de l'immunité accompagnant traditionnellement l'élection présidentielle, par une sensibilisation des médias, mais aussi par une modification législative du code de la route. La proposition de loi de M. Fuchs, vice-président du CDS, fait l'unanimité. Il s'agit essentiellement de remplacer le délit de blessures ou d'homicide involontaire par celui de « mise en danger délibérée de la vie d'autrui. »

L'idée est claire : prendre le volant en état d'ivresse, doubler sans visibilité ou rouler à 200 km/h, ces actes sont tout sauf « involontaires ».

Aujourd'hui, le chef du CDS, Pierre Méhaignerie, est à la tête des transports. Pour tous, c'est l'occasion ou jamais de faire passer la réforme de son vice-président.

Pascal Riché

30 MORTS PAR JOUR

La délinquance routière banalisée

Samedi 22 novembre 1986 au Pont de l'Arc à 15 kilomètres de Salon-de-Provence, deux voitures se heurtent de front. Vitesse excessive, perte de contrôle de l'un des véhicules, route dangereuse ? On retire sept morts de l'amas de ferrailles. Une fillette de 2 ans, ses parents et ses grands-parents sont au nombre des victimes.

Sept morts, c'est beaucoup. Mais c'est une goutte d'eau parmi les 10 500 tués de 1985. L'insécurité sur la route est la première cause d'insécurité en France. Qui sont les responsables ? Les chauffards.

Permis de conduire ou permis de port d'arme ?

Tous ceux qui commettent des excès de vitesse, qui refusent des priorités, qui ne respectent pas les feux tricolores, qui conduisent sous l'emprise de l'alcool sont-ils seulement des conducteurs irresponsables ou des délinquants ?

Certains plaident l'irresponsabilité. Pour eux, il n'y a pas intention de donner la mort. Les plus cyniques dénoncent le système de circulation.

« Si les gens brûlent des feux rouges, c'est parce qu'il y en a trop. » Il fallait y penser !

D'autres assimilent le délinquant de la route au délinquant de droit commun. Une étude de l'Institut de médecine légale de Lille met en évidence la similitude de leur profil psychologique (égocentrisme, indifférence affective, agressivité...). Dans un cas comme dans l'autre, les récidivistes sont légion.

Comme le remarque M. Mathieu du Commissariat général au Plan dans un rapport de 1985 : « La sécurité routière est avant tout un problème de comportements. » La circulation sur la route implique de la part de chacun une discipline collective, le respect d'autrui. Mais hélas, ce n'est pas le lot de tous. Comment qualifier ceux qui commettent des excès de vitesse ou qui roulent sous l'emprise de l'alcool, sinon d'« assassins en puissance » !

Les responsables de cette tragédie : les autres bien sûr. Les Français adoptent trop souvent sur la route comme ailleurs un comportement individualiste et frondeur. Cela se traduit par une très grande liberté, un mépris de l'autre.

Face à cette violence, il y a la prévention bien sûr. Mais les campagnes de sensibilisation n'ont qu'un temps et tous les automobilistes ne se sentent pas concernés. L'Etat s'occupe aussi de ces problèmes. Il réfléchit aux causes d'accidents de la route et associe les collectivités territoriales à ses actions. On recourt également à des mesures d'éducation et de formation des conducteurs.

Toutefois la prévention ne s'avère pas suffisante même si on a pu noter une baisse des tués de 1984 à 1985 (- 10,7 %). Des sanctions doivent compléter le dispositif.

Un acte impardonnable

Les sanctions prévues sont inadéquates. Ce sont les conséquences de l'infraction qui déterminent la peine et non sa gravité en elle-même. Qu'on brûle un feu rouge en tuant une personne ou sans faire de victimes devrait être indifférent à la justice.

Beaucoup reprochent également à la justice sa lenteur. Une lenteur compréhensible : la route représente 35 % des affaires en correctionnelle et presque 90 % des contraventions. L'évolution semble marquer une intervention croissante des autorités administratives. C'est dans ce sens que va la loi du 17 janvier 1986. Elle autorise les forces de l'ordre à retirer pour 72 heures le permis de conduire aux conducteurs présumés en état alcoolique. Par ailleurs elle permet la suspension ferme du permis de conduire dès que le dépistage est confirmé.

Pour sanctionner plus sévèrement les automobilistes, on a recours à certaines astuces. Par exemple, un conducteur roule sur la bande d'arrêt d'urgence. C'est une contravention de deuxième classe. La police peut préférer le condamner pour dépassement par la droite, contravention de 4ème classe. La peine encourue est beaucoup plus lourde.

Autre problème de taille, celui de l'alcool : les conducteurs en état d'ivresse provoquent chaque année la mort de 4 000 personnes et en blessent 40 000 autres. Plus de 3 % des automobilistes ont une alcoolémie supérieure au taux légal de 0,8 g. Là encore les textes sont inadéquats. François Gentile de la Prévention Routière estime qu'« il faudra un jour avoir le courage d'imposer l'interdiction définitive de conduite pour les récidivistes. Il est temps que le crime d'alcool sur la route soit reconnu par tous, l'opinion et la justice, pour ce qu'il est : un acte impardonnable. »

Il appartient aux usagers - « délinquants en puissance » - de faire abandonner à la France sa triste médaille d'argent du nombre des tués.

Fabrice Lundy

PROPOSITIONS

1. Changer les lois et imaginer des peines spécifiques :

De nombreuses actions sont d'ores et déjà conduites par la Ligue et d'autres organisations. Parmi elles, l'adoption d'un projet de loi prévoyant le délit de mise en danger de la vie d'autrui, lorsque la mort ou des blessures causées à autrui ont été le fait d'infractions délibérées (alcool, excès de vitesse, franchissement de la ligne continue)... Ces actions tendent généralement au renforcement des sanctions prévues et doivent être poursuivies, compte tenu des faiblesses de l'application des sanctions légales actuelles.

Plusieurs propositions de loi ont été formulées, notamment celle présentée par le député Jean-Paul Fuchs, le 4 novembre 1983. Cette proposition de loi autorisant la constitution en partie civile des associations œuvrant contre l'Insécurité Routière doit être reprise, éventuellement avec certaines modifications et aboutir à un projet de loi.

Parallèlement à la modification de la législation, il conviendrait d'étudier la possibilité de peine de substitution à la prison. Celles existant actuellement sont difficiles à mettre en œuvre et n'ont pas un caractère dissuasif suffisant. Leur application est généralement considérée comme un signe d'indulgence du tribunal.

Une réflexion doit être conduite pour proposer des peines de substitution spécifiques aux délits routiers, par exemple la suppression définitive du permis avec interdiction de solliciter un nouveau permis (on pourrait considérer cette mesure comme une mesure de sûreté).

2. Pour une recevabilité de la constitution en partie civile.

Il faut obtenir un revirement de la jurisprudence de la Cour de Cassation. Pour cela, la poursuite de l'action devant les juges du fond (c'est-à-dire les tribunaux de grande instance et les cours d'appel) est indispensable.

Les décisions du Tribunal de Grande Instance de Nanterre et de la Cour d'Appel d'Orléans ne peuvent pas rester isolées.

Il convient de rappeler que la constitution de la partie civile a pour but de mettre en œuvre la responsabilité civile du contrevenant. Les conditions de recevabilité sont : la faute, le préjudice et le lien de causalité entre la faute et le préjudice. Le quantum du préjudice est indépendant de la gravité de la faute. Une faute qualifiée de légère peut entraîner un préjudice très important ; une faute grave peut susciter un préjudice peu important.

Cette constitution de partie civile sera étayée par des arguments juridiques et moraux :

- l'atteinte à la sécurité routière est un manquement grave à l'obligation générale de prudence,
- elle porte atteinte à la liberté des citoyens de vivre et de circuler,
- elle lèse les intérêts de la sécurité, donc les intérêts moraux de la Ligue,
- le préjudice de la Ligue est indépendant de celui des victimes, des adhérents.

3. Agir sur l'opinion, sur les autorités gouvernementales et sur les tribunaux.

Il convient d'être présents sur tous les fronts. Les actions se concrétiseront par des réunions, des protestations, des lettres aux Ministres (Intérieur, Défense, Justice), aux Procureurs Généraux et aux Procureurs de la République).

Leur conjonction et leur multiplication peuvent contribuer à changer les comportements.

Patrouille de nuit sur l'autoroute du nord.

Vingt-trois heures, un jour de semaine en patrouille avec les CRS sur l'autoroute A1 entre la porte de la Chapelle et l'aéroport de Roissy.

Au loin les voitures arrivent à 120 km/h (la vitesse maximum est de 80 km/h), un bref coup de frein en apercevant la voiture de police pour repartir de plus belle. La peur du gendarme ne marche même plus. Le brigadier au volant souligne l'inconscience et l'irresponsabilité des automobilistes. Et il ne compte plus ceux qui ratent la sortie de l'autoroute et reviennent en marche arrière ou font demi-tour. Et machinalement ils se remettent sur la voie de droite. Hélas, comme ils sont à contresens, cette file de droite est la plus rapide. Le choc est sans pitié.

Il y a aussi les obstinés. Ce soir une sortie était fermée pour cause de travaux. Le feu rouge d'interdiction ne suffit pas. Les policiers ont rajouté des balises lumineuses en travers de la route. Et comme le dispositif n'est pas encore assez dissuasif, des barrières métalliques cadenassées à la rembarde ont été ajoutées !

Les dégâts matériels provoqués par les excès de vitesse sont inchiffrables. Par exemple les bordures à l'angle de l'autoroute et de la sortie sont changées trois fois par semaine. Cela correspond à environ dix voitures qui ont raté la sortie. Combien d'automobilistes franchiront à la barbe des CRS les lignes continues pourtant visibles à plusieurs centaines de mètres.

Ce spécialiste de l'autoroute s'estime juste face aux contrevenants : « Pas besoin de leur chercher des infractions qu'ils n'ont pas commises. Ils en font tellement. » Cependant il avoue se montrer parfois agressif, scandalisé par la gravité des infractions, surtout quand l'automobiliste cherche des excuses et ne reconnaît pas son erreur. Souvent même le conducteur se montre hargneux et cela finit parfois par un outrage à agent.

Fabrice Lundy.

ACTUALITÉ

Pour un recentrage des sanctions du code de la route

Une série de faits semble, en ce début d'année 1987, marquer un tournant dans la prise de conscience par la justice de la gravité de la délinquance routière.

L'octroi par le Tribunal de Nanterre, conformément à une pratique jusqu'ici très courante parmi les juridictions françaises, du sursis pour un homicide commis par excès de vitesse et alcoolisme (affaire Cellier), a déclenché une vive émotion, répercutée par les médias, et la réaction du Garde des Sceaux donnant personnellement instruction au Parquet de relever appel (*a minima*, comme disent les juristes) de cette décision bien indulgente.

Anticipant de quelques jours sur la réaction du Ministre de la Justice, un haut magistrat prenait comme sujet de discours, lors de la rentrée solennelle de la Cour d'Appel de Rouen, le thème de l'insécurité routière, et s'exclamait : « Faut-il admettre qu'ôter la vie est beaucoup moins grave que le vol d'un autoradio ou d'une bouteille d'alcool au supermarché du coin ?... N'attendons pas une énième circulaire pour réagir, pour prendre des réquisitions à la mesure de l'hécatombe routière qui fait honte au peuple de France. Réagissons en considérant les délinquants de la route comme des délinquants à part entière. »

Pratiquement au même moment, quatre Tribunaux (Verdun, Melun, Tarbes et Vesoul) prononçaient à l'encontre de chauffards en état alcoolique des peines d'emprisonnement ferme (suivant en cela les exemples précurseurs donnés par la Cour d'Appel d'Orléans en septembre, le Tribunal de Meaux en novembre et celui de Nantes en décembre dernier.)

Cette évolution du monde judiciaire, favorisée par le travail de sensibilisation accompli depuis quelques années, et d'abord dans l'indifférence quasi générale, par des associations ayant décidé de ne pas se résigner à

ce qu'on appelait « la fatalité routière », se poursuivra, sans doute avec bien des lenteurs inhérentes au poids des habitudes prises, néanmoins elle semble pour la première fois réellement engagée.

Faut-il l'accompagner, la stimuler, voire la forcer par des mesures législatives ? Tel est le débat actuel. D'abord, il serait certainement utile, eu égard aux réticences qui ne manqueront pas de s'exprimer pendant encore un certain temps dans le corps judiciaire, de conférer expressément à ces associations le droit de se constituer partie civile devant les juridictions pénales : elles pourront ainsi faire entendre leur voix lorsque celle du Ministère Public risque d'être insuffisamment convaincue ou convaincante.

C'est sur le terrain des sanctions que l'objet des réformes suscite le plus de questions.

Le Garde des Sceaux annonce qu'il présentera prochainement un projet de loi visant à renforcer les sanctions contre l'alcool au volant. Un député lance l'idée de faire appliquer une peine d'emprisonnement automatique d'un mois minimum pour tous les responsables d'accidents surpris en état d'ébriété. D'autres propositions ont déjà été déposées sur ce sujet, en particulier celle présentée en novembre 1983 par Monsieur J.P. Fuchs et 33 autres députés tendant notamment à instituer le délit d'inobservation délibérée d'une règle de sécurité routière (proposition dont l'esprit est proche de l'avant-projet de réforme du Code Pénal).

Il faut commencer par rappeler que les magistrats disposent d'ores et déjà de la possibilité de prononcer, à l'encontre du conducteur ayant tué, une peine allant jusqu'à deux ans de prison ferme, et quatre ans en cas d'alcoolémie. Monsieur Chalandon estime toutefois que l'échelle des sanctions est trop large puisque le minimum pour le cas indiqué ci-dessus est de trois ou six mois, et que

l'article 463 du Code Pénal relatif aux circonstances atténuantes permet de diminuer encore la peine, sans compter la faculté d'accorder le sursis.

Plutôt que d'enfermer les juges dans des normes a priori qui, inévitablement, ne correspondront pas à la variété des cas concrets, et pourraient amener un « choc en retour » dont le toujours puissant lobby automobile n'attend que trop la survenance, il paraît souhaitable d'opérer une distinction simple mais capitale entre deux types de délits : les violations délibérées des règles fondamentales de la sécurité routière (respect de la signalisation, limitation de la vitesse, sobriété...), et les simples maladresses.

On peut mieux former les conducteurs, et même envisager de retirer leur permis à ceux qui ont fait la preuve répétée de leur inaptitude. Il est vain d'espérer dissuader ceux dont le comportement relève par hypothèse d'une défaillance ou d'une erreur ponctuelle, accidentelle au sens vrai de ce mot, et donc réellement involontaire.

En revanche, ce n'est pas involontairement qu'on roule à une vitesse excessive, ni qu'on a bu avant de conduire, ou qu'on franchit une ligne continue. Il n'y a donc aucune raison de ne pas être sévère à l'égard des auteurs de ces infractions (que celles-ci soient ou non suivies d'accident d'ailleurs mieux vaut prévenir que guérir, comme dit la sagesse populaire).

Résumons-nous : le Code de la Route a besoin, plutôt que de nouvelles peines pour les infractions routières, d'un « recentrage » des peines existantes sur les délits dont un comportement volontaire a été la cause et que la sévérité d'une sanction pourra prévenir ou réformer.

Henri Fabre-Luce, Avocat
Geneviève Jurgensen, Journaliste
Denis Moreau, Magistrat.

LISTE DES DELEGUES REGIONAUX

NORMANDIE

AISNE **CALVADOS** EURE **MANCHE** OISE **ORNE** SEINE-MARITIME **SOMME**
JEAN-MARIE LEVERRIER
CREULEY-VIESSOIX 14410 VASSY
TEL 31.68.56.42 (P) 31.68.51.59 (B)

ILE DE FRANCE

ESSONNE **HAUTS-DE-SEINE** SEINE-ET-MARNE **SEINE-SAINT-DENIS** VAL-DE-MARNE
VAL-D'OISE VILLE-DE-PARIS **YVELINES**
SIEGE SOCIAL:
5 IMPASSE BON SECOURS 75011 PARIS TEL 43.48.96.09

EST

ARDENNES **AUBE** BAS-RHIN **COTE-D'OR** DOUBS **HAUTE-MARNE** HAUT-RHIN **HAUTE-SAONE** JURA **MARNE** MEURTHE-ET-MOSELLE **MEUSE** MOSELLE **NIEVRE** SAONE-ET-LOIRE **TERRITOIRE DE BELFORT** VOSGES **YONNE**
GENEVIEVE FUCHS
36 RUE D'EGUISHEIM 68000 COLMAR TEL. 89.41.42.82

OUEST

CHARENTE-MARITIME **COTES-DU-NORD** FINISTERE **ILLE-ET-VILAINE** LOIRE-ATLANTIQUE **MAINE-ET-LOIRE** MAYENNE **MORBIHAN** SARTHE **VENDEE**
PHILIPPE GERVOT
AVENUE LOUIS GERVOT 44500 LA BAULE TEL. 40.60.09.65

CENTRE

CHARENTE **CHER** CORREZE **CREUSE** DEUX-SEVRES **EURE-ET-LOIR** HAUTE-VIENNE
INDRE INDRE-ET-LOIRE **LOIR-ET-CHER** LOIRET **VIENNE**
ALINE ROLAND
25 RUE DE LORBETTE 45000 ORLEANS TEL. 38.53.09.58

SUD-OUEST (A)

DORDOGNE **GERS** GIRONDE **HAUTES-PYRENEES** LANDES **LOT** LOT-ET-GARONNE
PYRENEES-ATLANTIQUES TARN-ET-GARONNE
JEAN LE FEVRE
5 RUE DE LA CENDREE 64320 BIZANOS TEL. 59.02.49.31

SUD-OUEST (B)

ARIEGE **AUDE** AVEYRON **GARD** HAUTE-GARONNE **HERAULT** LOZERE
PYRENEES-ORIENTALES TARN
LILIANE ROSEEUW LA VERDUE GENERVILLE
11270 FONJEAUX TEL. 68.60.51.95

SUD-EST

ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE **ALPES-MARITIMES** BOUCHES-DU-RHONE
CORSE-DU-SUD HAUTE-ALPES **HAUTE-CORSE** VAR **VAUCLUSE**
GERARD LAPIERRE
371 BOULEVARD ROMAIN ROLLAND VERT BOCAGE BAT. A1 13009 MARSEILLE
TEL. 91.77.37.60 (B)

RHONE-ALPES

AIN **ALLIER** ARDECHE **CANTAL** DROME **HAUTE-LOIRE** HAUTE-SAVOIE **ISERE** LOIRE
PUY-DE-DOME RHONE **SAVOIE**
GERARD THOLIER
106 B RUE DE LA RICHELANDIERE 42100 SAINT-ETIENNE TEL. 77.57.34.78

NORD PAS-DE-CALAIS

MARIE-CHRISTINE WEYNANS
83 RUE FAIDHERBE 59110 LA MADELEINE TEL 20.31.01.34

GENEVIÈVE JURGENSEN
DENIS MOREAU
HENRI HASSON
MICHEL MARCHAND
JEAN-MARIE LEVERRIER
MICHEL AVARO
JACQUELINE CHAUMONT
ROBERT EPSTEIN
GENEVIÈVE FUCHS
PHILIPPE GERVOT
ALINE ROLAND
LILIANE ROSSEUW
GÉRARD THIOLIER

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE

5, IMPASSE BON SECOURS - 75011 PARIS

BULLETIN D'ADHESION

.....

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE

ASSOCIATION LOI 1901

NOM :

Prénom

Adresse :

Profession :

Age :

- J'ADHÈRE À LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE (1)
- JE RENOUVELLE MON ADHÉSION (1)
- COTISATION SIMPLE MINIMUM 100 F. (1)
- COTISATION RÉDUITE POUR LES JEUNES 40 F. (1)

POURQUOI NOUS REJOIGNEZ-VOUS ? COMMENT AVEZ-VOUS CONNU LA LIGUE ? QUELLES SONT VOS SUGGESTIONS ?

.....
BULLETIN A RENVOYER A LA DELEGATION REGIONALE :

(1) COCHER LA MENTION UTILE

LES ASSOCIATIONS PEUVENT ADHERER A LA LIGUE.
SIÈGE SOCIAL : 5, IMPASSE BON SECOURS - 75011 PARIS

CE NUMÉRO DE « PONDERATION » EST DÉDIÉ À LA MÉMOIRE DE FRED COUDSI QUI AVAIT APPORTÉ SA COMPÉTENCE D'ARCHITECTE, SA PASSION ET SA GRANDE CHALEUR HUMAINE À CETTE JOURNÉE DU 15 NOVEMBRE 1986 QU'IL AVAIT ACTIVEMENT PRÉPARÉE AVEC NOUS.

L'ÉQUIPE DE JOURNALISTES QUI A RÉDIGÉ CE NUMÉRO COMPRENAIT : HENRY BOUVIER, CLAUDINE BURLATS, ANNE-CATHERINE HUSSON ET PASCAL RICHÉ.
ONT ÉGALEMENT PARTICIPÉ À SON ÉLABORATION : ANDRÉ CHAOUAT, DANIELÉ DECHAUD-RAYSSIGUIER, (INSTITUT DE L'ENFANCE ET DE LA FAMILLE), GENEVIÈVE JURGENSEN, JEAN-MARIE LEVERRIER, DENIS MOREAU, MARIE REDOR.

DIRECTRICE DE LA PUBLICATION
GENEVIÈVE MANCEL

DÉPÔT LÉGAL N° 1 - 2ÈME TRIMESTRE 1987

N° C.P.P.A.P. : 67-845

MAQUETTE : HERVÉ PERDRIOLLE
COMPOSITION : CÉLIA-COPIE
IMPRIMERIE : CORLET, CONDÉ-SUR-NOIREAU
ABONNEMENT 1 AN : 25 F
CE NUMÉRO : 15 F

CETTE PUBLICATION A ÉTÉ RÉALISÉE GRÂCE À LA COLLABORATION ET AU SOUTIEN DE L'INSTITUT DE L'ENFANCE ET DE LA FAMILLE 3 RUE DU COQ-HÉRON 75001.

