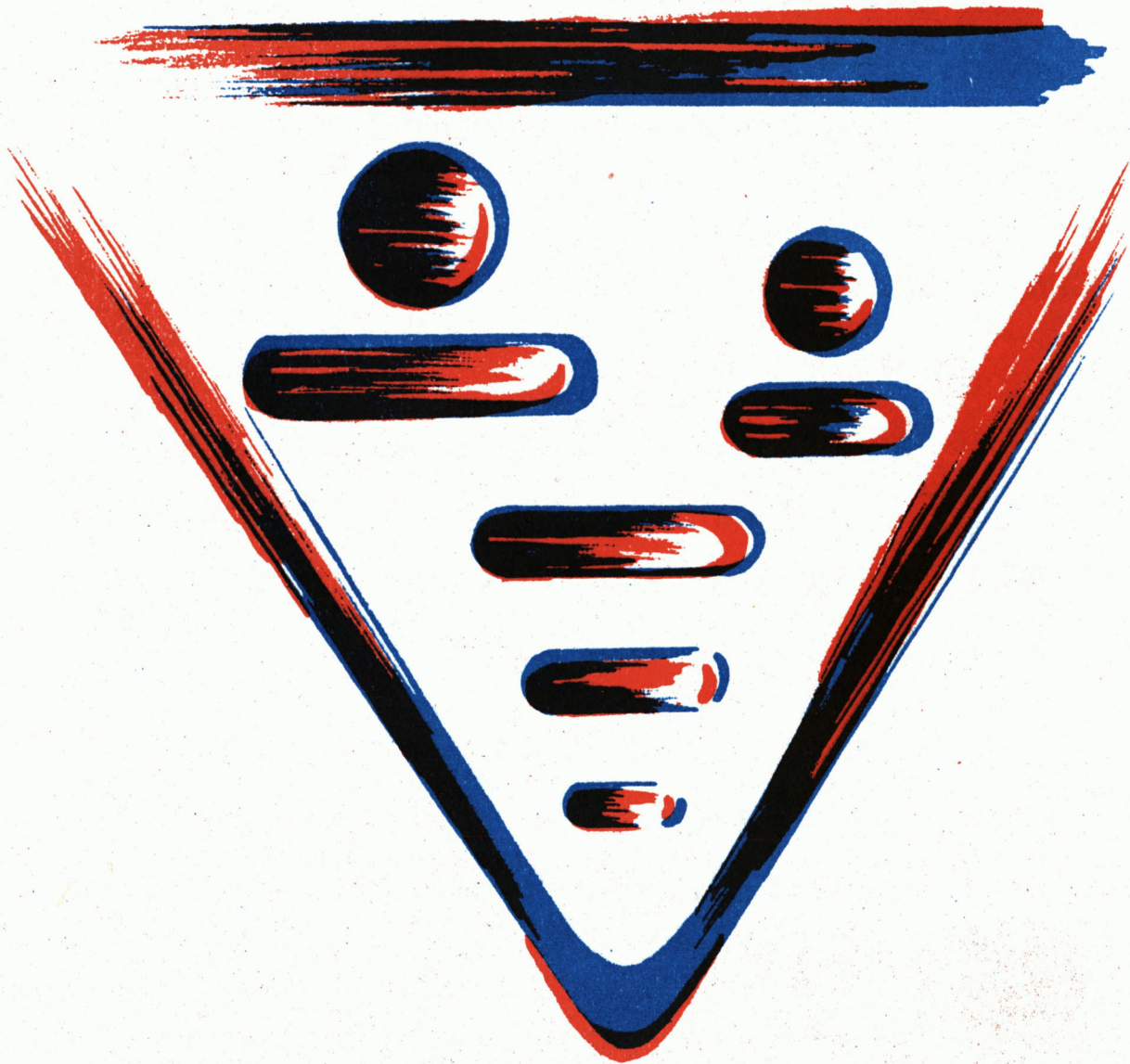


N° 9

Ponderation



bulletin de liaison de la

Ligue Contre La Violence Routiere

Tel. 43-48-96-09

BULLETIN TRIMESTRIEL : Janvier-Février-Mars 1988 - Abonnement annuel à la revue : 25 F.

Note de la rédaction

La sécurité routière n'est pas seulement une affaire de spécialistes, chacun est concerné et un large débat doit s'instaurer.

PONDERATION est un bulletin de liaison entre les adhérents de la Ligue Contre la Violence Routière. Il est donc ouvert à tous, et chacun peut s'y exprimer, y apporter son opinion, son témoignage, son action, etc ... Cette circulation de l'information enrichira notre réflexion et permettra de mieux sensibiliser l'opinion publique et les pouvoirs publics à la nécessité d'agir pour supprimer les dangers sur la route.

Nous vous demandons de ne pas hésiter à nous faire parvenir vos écrits :

à : Ligue Contre la Violence Routière ou Ligue Contre la Violence Routière
 5, impasse Bon Secours Jean-Marie LEVERRIER
 75011 - PARIS Creuley - Viessoix
 14410 - VASSY

Sommaire

EDITORIAL

Geneviève JURGENSEN - Présidente

P. 3-4

POUR MILLE MORTS DE MOINS

Pierre DENIZET

P. 5

TEMOIGNAGE

"Cette vie si fragile" - J-J DUPLAISIS

Mon cher compagnon - Une adhérente

P. 6

PARIS-DAKAR

Lettre à Gilbert Sabine - Geneviève PUCHS

P. 7

JUSTICE

A la mémoire d'une disparue - Firmine ROUAIX

Rien ne remplace le sourire d'un enfant -

Marcel DUQUESNE

En Vendée, la Ligue obtient le franc symbolique

P. 8-9

DELITS ROUTIERS : L'indulgence

Article d'AUTO-MOTO / Juillet-août 1987

P. 10 à 12

HUMEUR

P. SCHMIT

P. 13

DOSSIER

Evolution des accidents de la route

P. 14 à 16

RUE DE L'AVENIR

Vire - Colmar - L'Aigle - Torcy - Bayonne - Athis -

Flixecourt - Rouen - Lyon - En Seine St Denis

Albi - Foix, St Girons, Lavelanet -

P. 17 à 25

VIE DES SECTIONS

Oise - Vendée - Ile de France - Loire Atlantique -

Savoie - Nord - Ille et Vilaine - Pyrénées

Atlantiques -

P. 26 à 28

ASSEMBLEE GENERALE

P. 29

BREVES

Loi d'amnistie

Ville plus sûre, quartiers sans accidents

P. 30

Délégations régionales

P. 31

Bulletin d'adhésion

P. 32

EDITORIAL



Notre association a cinq ans, et le nombre de ses adhérents croît régulièrement, ce qui nous interdit non pas d'évoluer mais de vieillir.

Evoluer, c'est nécessaire parce que la situation elle-même évolue, et dans un sens favorable : la circulation ne cesse d'augmenter, le nombre des victimes, lui, diminue. Par ailleurs, tandis que l'essentiel de notre effort consistait, il y a cinq ans, à "ameuter les populations", parce que l'anesthésie sur le thème de la violence routière était totale, on doit reconnaître qu'aujourd'hui, et c'est tant mieux, que chacun s'indigne d'une telle déperdition en vies humaines, et qu'en gros le consensus s'est fait sur les moyens pour réduire les accidents. Pour tout dire, lorsque mes enfants ont été victimes d'un jeune automobiliste il y a huit ans, si chacun pleurait leur disparition, personne ou presque ne se scandalisait du comportement général qui, sur les routes en France, aboutissait quarante fois par jour à pareil résultat.

Aujourd'hui, c'est différent. Les familles de victimes, très vite après que le deuil les ait frappées, réclament des comptes à la société. Elles mettent en accusation tous nos modes de vie et notre soit-disant civilisation. Le plus célèbre de ces réquisitoires a été prononcé l'an dernier par les parents d'Anne Cellier, dont la tendre et blonde jeunesse a tant fait pour que les Français prennent la mesure de ce qu'ils perdaient simplement à conduire sans penser aux autres.

Des associations comme la nôtre, des initiatives comme celle des parents d'Anne remplissent un rôle essentiel : elles donnent la parole aux sans-voix. Elles font exister les causes qui jusque là n'avaient pas droit de cité. Ce qui était impossible il y a cinq

ans se réalise aujourd'hui : les plus grandes personnalités signent avec nous des appels dans les journaux afin que ceux qui meurent sur le bord d'une route sauvent la vie des autres. Entre un enfant qui meurt de faim au Sahel et un autre, qui tombe sous l'ignoble insouciance d'un automobiliste, il n'y a plus l'écart qui séparait autrefois les causes nobles des morts "accidentelles". Derrière l'un comme derrière l'autre, enfin, un seul combat, humanitaire, une seule voie, le progrès de la morale. Simone Veil ou Laurent Fabius, François Nourissier, Patrick Poiver d'Arvor, Evelyne Sullerot, Bernard Kouchner ou Charles Vanel, tous et bien d'autres ont signé à notre demande pour la RUE DE L'AVENIR.

On a vu changer la justice pendant ces dernières années. On nous a vus, depuis cinq ans, plaider dans la France entière. On a entendu dans la bouche de certains magistrats des propos qui, parfois, se rapprochaient vraiment des nôtres. Ce travail-là est essentiel. Il est le carrefour irremplaçable entre les destins individuels et leur écho social. Nous devons continuer d'être à chaque fois que c'est possible, sur chaque dossier clair, quand les familles le demandent aux côtés de ceux qui à eux seuls ne suffiront pas à parler au nom de celui ou de celle qui ne parlera plus jamais.

Vieillir, pour nous, ce serait perdre cette capacité de sympathie et cette aptitude à réfléchir sur le sens du malheur qui nous a réunis depuis le début. Les actions militantes dans nos différentes régions peuvent prendre de multiples formes : dans le Nord, on prête des sièges-auto aux jeunes parents, en Savoie on veut mieux conduire sur la neige, dans le Sud-Ouest c'est la sortie des boîtes de nuit qui mobilise nos adhérents etc... Tout cela va absolument dans le sens de la Ligue. Mais tout cela ne serait qu'activisme si nous acceptions d'oublier très précisément pourquoi la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE existe.

Nous n'avons jamais pris publiquement position contre le rallye Paris-Dakar : il nous semblait que notre révolte contre cette course allait de soi et que sa sauvagerie finirait par être si criante qu'elle serait la meilleure contre-publicité possible à cette entreprise d'énragés. Pourtant, je voudrais dédier cet éditorial, comme tous les précédents, à un enfant. A des enfants, cette fois. A celui qui traversait la piste et qui est mort sans que nous connaissions son prénom. Au bébé que sa mère portait dans ses bras, et qui est mort aussi, comme sa maman, dans cette Afrique où nos rallyes donnent sans doute de nous l'image que nous méritons. Et à TRISTAN LEJEUNE, petit garçon de Normandie qu'une ambulance a tué alors qu'il allait prendre le car pour se rendre à l'école.

A ces trois enfants sont dédiés toute l'ardeur, toute la conviction d'une association nationale qui ne vit que pour eux.

Geneviève JURGENSEN

Geneviève Jurgensen

Présidente

Pour mille morts de moins...

par PIERRE DENIZET *

AVEC 10 % de tués en moins représentant 1 100 vies humaines épargnées, le bilan 1987 de la sécurité routière est le meilleur depuis 1961, malgré un trafic routier multiplié par 3,5 en vingt-six ans. Cela démontre que, si on veut, on peut combattre le fléau des accidents de la route. Ils coûtent 80 milliards de francs par an à notre économie, soit 1,8 % du produit national brut. Les jeunes de dix-huit à vingt-cinq ans sont les plus frappés, puisqu'ils représentent à eux seuls le quart des victimes. Les causes en sont connues : alcoolisme, vitesse, non-port de la ceinture, mauvaise formation, mais elles ne sont pas fatales. Notre société doit-elle offrir un tribut en vies humaines au dieu de la bagnole, comme les Mayas à Chichen-Itza ?

En Europe, la France reste dans le peloton de queue en matière de sécurité routière ; onzième sur douze en nombre de tués par million d'habitants, soit deux fois plus qu'en Grande-Bretagne. pas de quoi être fiers !

Tous les pays qui ont de meilleurs résultats que nous (Etats-Unis, RFA, Danemark...) disposent d'une police de la route plus nombreuse et mieux équipée que la nôtre et d'une justice plus rapide et plus sévère. Pourquoi et comment, nous, peuple d'Astérix, pourrions-nous en dispenser ? L'analyse des résultats de 1987 par département montre une corrélation entre le nombre des accidents et des victimes et l'action des forces de l'ordre et des préfets. La plupart se sont fortement mobilisés ; certains s'en fichent. Ne pourrait-on juger le corps préfectoral autant sur les résultats concrets que sur les humeurs ou les capacités protocolaires ?

Les infractions aux règles du stationnement sont vénielles à côté de celles qui mettent en cause la vie d'autrui : vitesse, feu rouge, alcool, franchissement de ligne continue. Il serait juste que la prochaine loi d'amnistie fasse clairement la distinction et ne concerne que les premières. Les cris d'orfraie poussés au nom de la tradition républicaine après la proposition faite par M. Méhaignerie ont choqué des milliers de victimes encore vivantes, leurs familles et celles des tués. Les lettres et témoignages qui décrivent la douleur physique et la détresse morale en ramèneraient plus d'un à un peu plus de pudeur.

Avec le carré de la vitesse...

Nombre d'automobilistes se prennent pour Fangio et considèrent que chacun doit pouvoir rouler à la vitesse qu'il estime correspondre à ses capacités. Au nom de la « conduite juste », Jean-Pierre Beltoise tient des propos irresponsables. Sur l'espace public de la route, la coexistence, pour ne pas dire la survie, des conducteurs jeunes ou vieux, malades ou en pleine forme, au volant de voitures rapides ou lentes, est bien une responsabilité de l'Etat. Les limitations de vitesse sont une régulation sociale incontournable, parce que l'énergie cinétique à absorber dans un choc croît avec le carré de la vitesse. Les lois de la physique restent en vigueur ! N'en déplaise à certains.

Les automobilistes de ce pays devront le comprendre et en tirer les conclusions dans leur manière de conduire, sans rester l'œil rivé sur les mortelles autoroutes allemandes. L'absence de limitation de vitesse y provoque, en effet, de très nombreux accidents, et seule la pression des constructeurs automobiles allemands maintient cette « liberté de se tuer » anachronique et unique en Europe contre l'avis des responsables de la sécurité routière, de la gendarmerie et de plusieurs Länder. Cette situation dans un seul pays membre crée à son profit les conditions d'une concurrence industrielle déloyale sur le marché de l'automobile. Avant 1992, il faudra bien mettre un terme à cette anomalie dans le cadre de la nécessaire harmonisation des règles de circulation routière en Europe. D'ici là, il est souhaitable que l'industrie automobile comprenne que les consommateurs n'attendent pas d'elle qu'elle mette toute son énergie à améliorer puissance et vitesse sans se soucier d'éléments essentiels de confort comme la climatisation, pratiquement inaccessible en France, et en tout cas hors de prix. Qui accepte aujourd'hui de voyager dans un train non climatisé ? Partir en vacances avec femme et enfants, fenêtres ouvertes par 30° de température, est aussi inconfortable que prendre un autorail entre Rodez et Capdenac dans les années 50.

Pas de relâchement contre la barbarie

La prise de conscience des dangers de la route doit se faire à l'école dès l'enfance. Les enseignants se mobilisent progressivement pour apprendre aux jeunes la route et les rues et leur inculquer sens de la courtoisie, respect de l'autre et esprit civique. L'action de la Prévention routière doit venir en appui de ce travail pédagogique et non donner bonne conscience à des enseignants qui se sentent parfois déchargés de cette responsabilité éminente après le passage annuel de la piste de circulation.

L'apprentissage de la conduite automobile se rénove lentement. La réussite de l'apprentissage anticipé de la conduite dès seize ans démontre que c'est l'expérience de la conduite qui manque aux jeunes et non l'âge. Enfin, il faut s'adresser aux 30 millions de conductrices et conducteurs en utilisant massivement la radio, la télévision et la presse écrite pour délivrer une information concrète, pratique et ciblée sans trop chercher à moraliser ou à émouvoir. L'augmentation importante des tarifs de publicité à la télévision en 1987 a réduit considérablement les possibilités d'action du budget, déjà étrié, de la Sécurité routière. Qui s'en soucie ?

Pour lutter efficacement contre les accidents de la route, la détermination des pouvoirs publics et la mobilisation de l'opinion sont également nécessaires. Depuis 1983, les équipes RÉAGIR ont mobilisé des milliers de bénévoles, réveillé l'opinion et fait monter un front du refus de la fatalité meurtrière. Quelques héros comme Geneviève Jurgensen et Christiane Cellier, et quelques apôtres comme Claude Got ont donné visages et voix à ce puissant mouvement d'opinion.

Combattre l'inertie, mobiliser policiers et gendarmes sur le terrain, fonctionnaires et magistrats dans les préfectures et les tribunaux, convaincre tous les acteurs que c'est un combat pour la vie et que le respect du code de la route ne peut souffrir aucun passe-droit, tel est le rôle du gouvernement.

Dix mille tués chaque année dans une société dite développée, c'est une barbarie ! Tout relâchement est immédiatement payé de nombreuses victimes inutiles. La complaisance est intolérable, même en période électorale. C'est notre intégrité physique, et donc notre dignité, qui est en jeu.

(*) Délégué interministériel à la Sécurité routière de 1985 à 1987.

TEMOIGNAGE

"*Cette vie si fragile*" (1)

"Le 16 octobre 1982 c'est le drame, le tonnerre, la foudre, qui anéantit une vie en quelques secondes.

Frédéric sort de la banque, retourne à sa voiture en stationnement de l'autre côté de l'avenue, s'engage sur le passage piétons. Plongé dans ses pensées, ou tout simplement se sentant en confiance, peut-être ne voit-il pas une grosse moto. Ce bolide fonce sur lui et l'envoie voltiger comme un pantin à plusieurs mètres. Il est touché à mort et décède quelques minutes plus tard malgré la présence d'un médecin se trouvant là immédiatement".

Je rencontre Yvette DAVAUD, la maman de Frédéric, à l'occasion de la sortie de son livre (1), dans une librairie tourangelle. Cette femme me raconte comment son livre, sans la détourner de sa douleur, lui permet de mieux assumer la mort de son fils. Elle en écrit un second.

Jean-Jacques DUPLAISIS

Mon cher compagnon

Quelques brèves années de retraite en commun, et brusquement, mon cher compagnon disparaît, victime d'un stupide accident.

Pourquoi ? Parce qu'un véhicule déséquilibré le doublant par la droite, l'a envoyé percuter une voiture arrivant en sens inverse.

Après l'expertise, nous apprenons que ce véhicule, de faible cylindrée, a été trafiqué de façon impensable, entre autre : châssis scié afin de disposer un moteur surpuissant, boîte de vitesses boulonnée sur le pare-choc avant, etc ... Ceci sans vérification du service des Mines.

L'irresponsabilité de ceux qui lancent de tels véhicules sur les routes, l'ignorance dans laquelle on est, de ce genre de procédé, me font voir le monde vide de sens et de logique.

Rien ne pourra me rendre celui auquel j'étais si attachée ! Mais, afin que ne se reproduisent pas de tels accidents qui plongent les familles dans le chagrin, je voudrais que soient dénoncés ces pratiques, véritables formes de préméditation et d'agressivité.

Une adhérente
de la banlieue parisienne

PARIS DAKAR

Lettre
envoyée à la presse

Colmar, le 18 Janvier 1988

Lettre à Gilbert SABINE père de Thierry et aux autres...

Vous avez voulu continuer le rallye en mémoire de votre fils et vous voilà entraîné dans une folle équipée où des jeunes vies sont sacrifiées sur l'autel de la "machine".

Vous savez pourtant ce que représente le décès d'un fils... pour une imprudence...!! et vous laissez d'autres jeunes prendre des risques absurdes et la liste des parents en deuil s'allonge....

Et que dire des malheureux restés en pleine jeunesse tétraplégiques et hémiplegiques. Que la presse, "les médias" nous montrent aussi ce qu'ils sont devenus sur leurs lits ou leurs fauteuils roulants, qu'ils puissent crier leur désespoir, à la face de tous ces fous de la route !.

Et qui va payer tout ce gâchis ? Qui va prendre en charge les soins, les invalidités ? Par un biais ou un autre ce sera toujours les braves gens qui travaillent obscurément tous les jours ! Et c'est injuste !

Vous qui lisez, vous haussez les épaules ! Qu'y faire ?

Et bien si ! Avant de choisir un véhicule insister pour connaître son "plus" de sécurité par rapport à une autre marque au lieu de préférer des gadgets bien inutiles lorsque votre engin sera réduit à un tas de ferraille!!!

Consommateurs obligeons les constructeurs à penser à nous, gens sérieux qui tenons à rester en vie et valides le plus longtemps possible.

Tant d'argent... tant de vies gâchées... pour donner un piètre exemple de notre civilisation aux Africains, alors que si peu de moyens assurent notre Sécurité à tous !!! (notre département n'a été doté que de 5 000 F l'an dernier pour le programme Réagir).

Gens intelligents, responsables, exigez qu'on s'occupe de nous et nos enfants.

G. FUCHS

Présidente de la Ligue Contre la Violence Routière COLMAR

Nouvel Observateur 22/28 janvier 1988

Rallye "maudit"

Quatre morts, trente blessés

Comment s'appelait-elle ? On sait qu'elle avait 10 ans, qu'elle était malienne, qu'elle a été renversée par une voiture du Paris-Dakar et qu'elle est morte. Mais on ne sait pas son nom, même pas son prénom. Il y a des ignorances qui font mal.

Le 10^e rallye Paris-Alger-Dakar s'achève ce vendredi et, comme il a souvent fait la une, on

croit savoir tout ce qui s'est passé. On connaît même le nom du petit lion en peluche d'Ari Vatanen, le Finlandais volé de sa victoire. Il s'appelait Victor, il a disparu sur la piste des singes, entre Bamako et Kayes. On connaît le nom de la mascotte, pas celui de la petite morte. A quatre jours de l'arrivée, on connaissait aussi quelques chiffres : trois morts en course, une enfant tuée, un tétraplégique, une trentaine de blessés sérieux.....

A LA MEMOIRE D'UNE DISPARUE

Martin Gray dit : "Au nom de tous les miens"
Je dis : "Au nom de tous les nôtres"

Voilà 3 ans que dans un foyer d'Ariège il manque une présence, celle d'une jeune fille de 15 ans tuée alors qu'elle était bien sagement assise dans une voiture pour aller voir son papa malade et hospitalisé. Elle est parvenue dans ce même hôpital mais uniquement pour y mourir, sans avoir revu son papa. Cette jeune fille était gaie, débordante de vie et de vitalité. Elle voulait vivre, avoir un métier, se marier, avoir des enfants ; tout cela lui a été refusé par la faute d'un personnage que je qualifierai de "criminel de la route", qui a confondu cette route avec un circuit automobile.

Cette famille, après de longues années, de douloureuses et coûteuses procédures, croyait en la justice française. Aujourd'hui elle n'y croit plus.

Elle dit que de tuer quelqu'un est moins répréhensible que de voler 3 paquets de biscuits et 1 paquet de pâtes dans un supermarché ; cela est fort bien admis.

Tuer quelqu'un à 150 km/h ne coûte pas très cher ; le tarif en est le suivant : 5000F. d'amende, 4mois de suspension du permis de conduire dont 2 avec sursis. Est-ce là la sévérité annoncée par les médias, surtout quand on sait que la principale cause des accidents de la circulation est l'excès de vitesse. Je laisse tous les lecteurs en juger. Je vous laisse également deviner le désarroi de ce foyer. Pour eux, c'est une trahison envers Valérie, car la justice ne lui est pas rendue, au contraire, c'est sa mémoire qui est bafouée.

Son bourreau s'en sort très bien. Les élections présidentielles passant par là, dans 3 mois il pourra recommencer en toute impunité.

En réalité il s'agit d'une mort gratuite pour l'auteur. Je souhaite pour lui que le remord un jour, ne l'empêche pas de dormir, mais qu'il n'oublie jamais qu'il a tué une enfant.

Pour la famille de Valérie le sommeil les a fui à tout jamais. Que cet individu pense, car il est père de famille, à ce que nous ressentons aujourd'hui, s'il en est capable bien entendu.

Quant à la justice, faut-il en conclure que, suivant que tu seras puissant ou misérable, riche ou pauvre, tu seras jugé blanc ou noir. Que Messieurs les magistrats pensent que cela n'arrive pas qu'aux autres. Quelle serait leur réaction si une telle catastrophe se produisait dans leur famille ?

En tant que mère de famille je viens de m'exprimer avec mon coeur. En tant que déléguée de l'Ariège, je continuerai de toutes mes forces à lutter contre l'insécurité sur les routes de l'Ariège, pour que la justice soit beaucoup plus sévère et que l'on ne tue plus impunément chez nous, ne serait-ce que par respect pour nos victimes. La Ligue Contre la Violence Routière a demandé qu'un texte de loi soit voté et ajouté au Code Pénal afin que le fait de tuer quelqu'un avec un véhicule en roulant en excès de vitesse ou en état d'ivresse, soit considéré comme un délit de mise en danger de la vie d'autrui ; car c'est volontairement que l'on conduit à 150 km/h, c'est volontairement que l'on grille un feu rouge, c'est volontairement que l'on franchit une ligne continue, c'est volontairement que l'on boit à l'excès. Donc, il ne s'agit pas de blessures et homicides involontaires comme on veut bien le dire, mais d'actes volontaires (vitesse, alcool) qui doivent être réprimés comme tels.

Firmine ROUAIX

RIEN NE REMPLACE
LE SOURIRE D'UN ENFANT

Mercredi 30 septembre 1987, en cours d'après-midi, un procès oppose un "fou du volant" Saïd Louzi à Madame Annick Doublet, une maman éplorée, qui le 5 août 1987 a perdu son enfant unique Franc Collery, 16 ans, victime d'un conducteur.

Les faits sont précis, Saïd Louzi au volant de son camion Mercedes n'a pas respecté le code de la route, franchissant la voie transversale alors que les feux de signalisation étaient au rouge.

Il fauche au passage deux adolescents : Franck Collery tué sur le coup et Christophe Liesse, très grièvement blessé.

Madame Doublet assiste impuissante aux débats, entourée de sa famille, de ses amis, en particulier les membres de la Ligue Contre la Violence Routière.

La Ligue se porte "partie civile" et par la voix de Mme Leverrier déléguée de l'association expose les motifs de notre intervention en demandant le franc symbolique.

L'avocate du chauffard s'attaque d'abord à la Ligue dont l'intervention n'est pas fondée dira-t-elle ! Bref, Louzi Saïd est presque innocent, au moment où il franchissait le feu rouge, il parlait à son accompagnateur... il n'a rien vu De plus, il a 6 enfants et son épouse attend le 7ème est-ce une raison pour tuer ceux des autres ?

Verdict du 21 octobre : 2 ans de suspension de permis, 1 an de prison avec sursis (peines certainement amnistiées lors de la prochaine élection présidentielle) 10 000 F. d'amende pour l'infraction et un préjudice pour la famille. (la réparation pécuniaire, aussi importante soit-elle ne remplacera même pas le sourire d'un enfant disparu).

En conclusion, nous membres de la Ligue qui réclamons justice, nous craignons que si cette dernière se montre trop clémente pour "les fous du volant", la société se révolte et que les témoins d'accident en arrive à lyncher les coupables.

Les membres de la Ligue, partisans de la non violence -sous toutes ses formes- espèrent que la justice écoutera leur voix.

Marcel DUQUESNE

CHAILLÉ-SOUS-LES-ORMEAUX :
1, 07G/L D'ALCOOL, DEUX MORTS

Pour la première fois en Vendée, La ligue contre la violence routière obtient le franc symbolique

Le tribunal de La Roche-sur-Yon a rendu jeudi son jugement concernant le jeune automobiliste auteur d'un accident de la route à Chaillé-sous-les-Ormeaux qui avait coûté la vie à deux de ses passagères. Une affaire qui était passée en correctionnelle le 1^{er} octobre dernier.

Jean-Yves Cossais, 19 ans, mécanicien automobile à La Roche-sur-Yon, conduisait avec 1,07g-l d'alcool dans le sang (le plus petit taux de l'audience). Il avait fait une embardée avec sa voiture.

Fatale : Christine Barbeau, 16 ans et Isabelle Bernardin, 14 ans, n'avaient pas survécu à l'accident.

Le jeune homme a été condamné à six mois de prison avec sursis, plus 1 500 F

d'amende pour défaut de maîtrise de son véhicule. Il devra par ailleurs attendre deux ans avant de pouvoir se présenter à l'examen du permis de conduire, annulé de plein droit. Les parents des victimes ont en outre été reçus dans leur constitution de partie civile.

Précédent en Vendée, la Ligue contre la violence routière, qui innovait en se portant partie civile, a été reçue dans sa demande et a obtenu le franc symbolique.

Cette association est née en mars 1983 et s'est installée dans le département il y a deux ans.

DELITS ROUTIERS : L'INDULGENCE

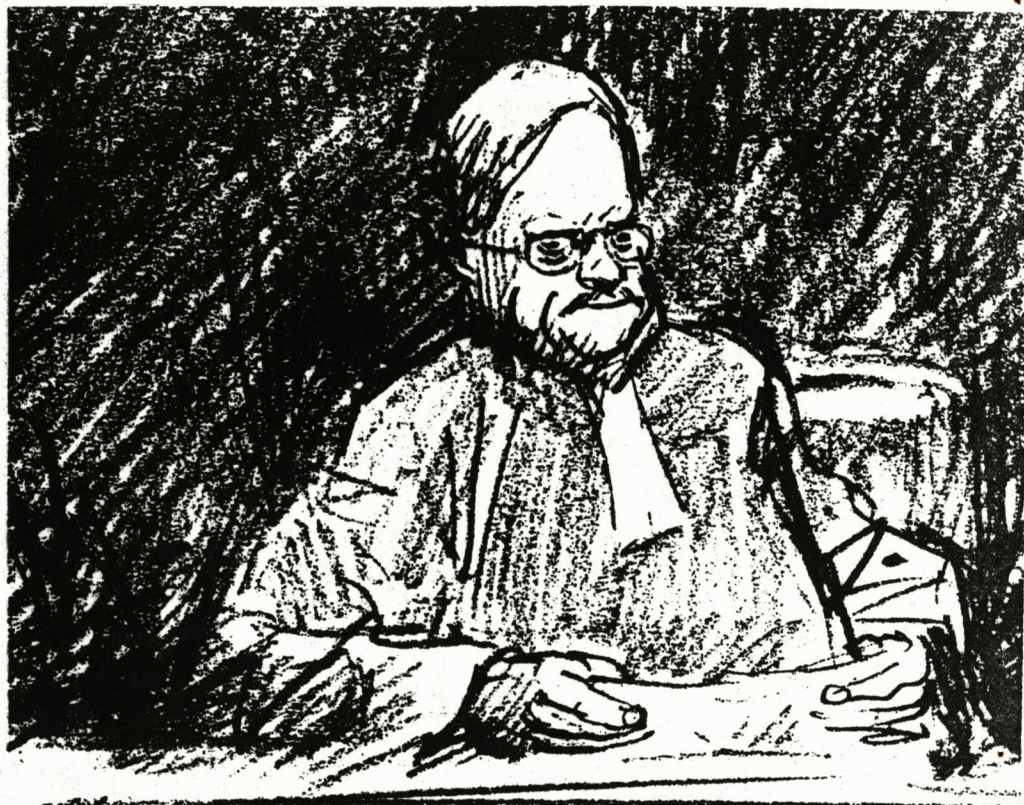
Les chiffres le montrent à l'envi : la Justice paraît plus clémentine pour les délits routiers que pour les escrocs ou les drogués. Un assassin de la route est-il plus excusable qu'un simple voleur ? Les juges commencent à en douter. A méditer au moment des grandes migrations estivales.

● PAR DENIS PÉRIER-DAVILLE (1)

(1) Docteur en droit.

A vos yeux, quel est l'acte le plus grave : insulter un agent de police qui vous verbalise ou bien, après avoir trop bu, provoquer un accident où l'on comptera un mort ? Le second, aurez-vous tendance à dire. Les tribunaux vous donnent tort : parmi les délits d'outrage à fonctionnaire qu'ils ont à juger, les tribunaux correctionnels prononcent une peine de prison dans 10,5 % des cas, tandis que seuls 6,1 % des homicides involontaires commis par conducteurs en état d'alcoolémie sont punis de la même peine. C'est du moins ce qui ressort d'une étude statistique, publiée en 1986 — portant sur l'année 1983 — par le ministère de la Justice (1) et dont nous avons tiré le tableau publié dans les pages suivantes :

Des statistiques choquantes, comme peut l'être, aux yeux des familles des victimes d'accidents routiers, le fait de voir juger un homicide de la route entre deux affaires de chèques volés ou d'attentats à la pudeur. Ce qui revêt pour ces familles le caractère d'un drame ineffaçable est, en effet, pour la Justice, un fait banal, routinier, qui se fonde dans une sorte d'indifférence. On peut difficilement l'éviter : comme dit le proverbe slave, « le pape ne peut pleurer à tous les enterrements ». Le grand mérite de certaines associations regroupant les familles de victimes de la route est d'avoir compris à quel point leur solitude devant le tribunal est pénible. Aussi, dans certains procès ayant valeur d'exemple, des membres de ces associations viennent-ils assister à l'audience et apportent ainsi, par leur présence physique, un appui mo-



M. C. P... ..

drogués
audience la
P... ..
M. G... ..

J... ..
M... ..

ral à la famille. Une telle présence, inhabituelle dans les prétoires, ne passe pas inaperçue du tribunal, qui constate ainsi — avec des sentiments mêlés — que l'opinion publique ne se désintéresse pas du problème. Dans certains tribunaux, qui font ainsi preuve d'humanité et de tact, les dossiers d'accidents graves sont groupés et examinés au cours d'une même audience, afin d'éviter ce mélange gênant avec d'autres affaires banales.

Autre mérite de ces associations : avoir

su sensibiliser la presse qui, depuis quelque temps, se fait l'écho des jugements d'auteurs d'accidents particulièrement inexcusables. Une heureuse intervention du « quatrième pouvoir », signe d'une prise de conscience croissante, par l'opinion publique, de la gravité de la situation. Cinq mille morts (2) sur les routes, dus à l'alcoolémie des conducteurs impliqués dans les accidents de la circulation ont, en effet, de quoi révolter. Ce qui ne fait pas forcément l'affaire des magistrats qui, par presse in-

terposée, ont parfois le sentiment qu'on cherche à leur dicter leurs décisions.

PSYCHOLOGIE DU MAGISTRAT. Mais les chiffres sont bel et bien là. Certes, ces données statistiques sont anciennes (1983), fragmentaires et sommaires. Le « dossier noir » de la délinquance routière est en fait encore très mal connu. Mais ces chiffres permettent de constater qu'en moyenne, les tribunaux sont plus sévères dans leurs jugements des infractions générales — coups et blessures volontaires, par exemple — que dans ceux des délits de la circulation. C'est justement ce qu'indique notre tableau lorsqu'on compare les deux parties qui le constituent (en haut : délits « généraux » ; en bas : délits routiers).

Comment expliquer cette indulgence apparente ? Par une raison psychologique d'abord. Les magistrats — comme l'ensemble du public — font, plus ou moins inconsciemment, une distinction entre le délit de droit commun — que seul un homme peu « recommandable » peut accomplir — et le délit routier, que chacun peut être exposé à commettre. Les magistrats sont en effet, eux aussi, des automobilistes et s'identifient plus ou moins consciemment à ceux-ci lorsqu'ils jugent un délit routier. Ils ont le sentiment qu'ils pourraient, un jour ou l'autre, se trouver dans une situation analogue. Ce faisant, ils ne font que refléter un sentiment général d'une sorte de complicité objective avec les automobilistes fautifs, considérés moins comme coupables que frappés par une fatalité inhérente à la route. Bien qu'ayant récemment évolué, l'opinion publique n'est sans doute pas encore parvenue à ce degré de conscience selon lequel on considérerait qu'il est plus grave de brûler un feu rouge, de franchir une ligne continue, voire de prendre le volant après avoir bu un peu trop, que de voler ou de frapper quelqu'un. Il y a là toute une éducation qui devrait commencer à l'école et se poursuivre dans la vie adulte.

Seconde raison de cette indulgence exagérée à l'égard des délinquants de la route : une insuffisante réflexion sur l'efficacité même de la peine prononcée. Une condamnation à la prison avec sursis est-elle véritablement ressentie par l'intéressé et par la société comme une sanction ? N'est-elle pas devenue, aux yeux du plus grand nombre, une sorte de dispense de peine ? De même pour les amendes, infligées elles aussi dans de nombreux cas (37,3 % des délits de conduite en état d'ivresse sont punis de cette manière). L'ouvrage du ministère de la Justice permet d'ailleurs de constater qu'une majorité des amendes prononcées en 1983 pour l'ensemble des délits était de moins de 1 000 francs (43 % des amendes). Leur poids est en outre largement dégressif : 35 % des amendes se situaient entre 1 000 et 2 000 francs ; 15 % entre 2 000 et 5 000 francs et 3 % à plus de 5 000 francs. Il serait sans doute souhaitable de tenir compte de cette réalité en renforçant les pénalités. Devrait-on par exemple condamner plus fréquemment à la prison ferme ? Il est certain qu'une telle politique aurait un effet dissuasif non seulement vis-à-vis de l'opinion publique en général, mais aussi à l'égard de certains

automobilistes, sûrs de leur impunité. Mais, si l'on tient compte de la vétusté et du surpeuplement des établissements pénitentiaires, on ne peut guère tabler sur cette solution, d'ailleurs considérée par une large partie de l'opinion publique comme peu moderne, voire pire que le mal.

VOITURE CONFISQUÉE. En fait, ne pourrait-on pas, en matière de délinquance routière, punir le coupable « par où il a péché » c'est-à-dire en le privant de l'usage de sa voiture ? Deux textes s'inspirent de ce principe. La loi du 11 juillet 1975 d'une part, (articles 43.1 à 43.6 du Code pénal) permet au tribunal de prononcer, à titre de peine principale, une ou plusieurs des sanctions pénales suivantes : suspension du permis de conduire pendant une durée de cinq ans au plus (le tribunal peut toutefois décider que le condamné pourra faire usage de son permis de conduire pour l'exercice de son activité professionnelle) ; interdiction de conduire certains véhicules pendant une durée de cinq ans au plus ; confiscation d'un ou de plusieurs véhicules dont le prévenu est propriétaire. Cette même loi prévoit par ailleurs l'interdiction de détenir une arme, le retrait du permis de chasser, la confiscation de l'arme... D'autre part, la loi du 10 juin 1983 institue une nouvelle sanction, consistant à immobiliser le véhicule.

Notre tableau permet de constater que les peines de substitution prévues par la loi de 1975 ont bien été prononcées pour sanctionner certains délits. Dans une proportion certes non négligeable, mais qui n'en reste pas moins bien modeste (1,7 % des délits de conduite sans permis). Visiblement, les tribunaux hésitent à prononcer une semblable sanction. Sans doute parce qu'il est difficile d'en contrôler l'exécution. Sans doute aussi parce que nombre de magistrats estiment qu'elle pénalise généralement l'ensemble de la famille. Mais la raison principale de la faible utilisation de ce type de sanctions réside probablement dans la réticence des magistrats à appliquer une réforme novatrice généralement accueillie par eux avec méfiance. Ainsi, la loi du 10 juin 1983 (immobilisation du véhicule) est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1984, mais n'a pratiquement pas été mise en application. Conservatisme de la part des juges, sans doute renforcé par des difficultés d'ordre pratique. Immobiliser le véhicule revient en effet à prévoir des aires de stationnement, une fourrière ou une immobilisation sur place (dans le garage du propriétaire, par exemple, avec un « sabot de Denver »). Autant d'aspects auxquels le ministère de la Justice s'est peu intéressé aussi bien lorsque cette loi fut mise au point que lorsqu'il s'est agi de la mettre en application. Quant aux peines de travaux d'intérêt général (TIG), elles ne sont que très rarement appliquées par les juges qui, par ailleurs, visent essentiellement les jeunes de dix-huit à vingt-trois ans. C'est sans doute dommage car ce type de peine de substitution, appliqué par exemple sous la forme d'un travail de plusieurs mois dans un centre de traitement des accidentés de la route, aurait une efficacité certaine.

COMPARUTION IMMÉDIATE. Qu'en sera-t-il de la loi anti-alcool, discutée par le parlement ? Celle-ci porte à deux ans d'emprisonnement (au lieu d'un an) et à 30 000 francs d'amende (au lieu de 15 000 F) le maximum des peines encourues par les conducteurs dont le taux d'alcoolémie aura au moins atteint 0,80 gramme. Ce doublement des peines concerne également ceux qui auront refusé de se soumettre aux opérations de dépistage de l'alcoolémie... Et pourtant : moins de 5 % des conducteurs ayant conduit sous l'empire de l'état alcoolique sont condamnés à la prison ferme. On est donc en droit de douter — en dehors de l'effet psychologique sur l'opinion — de la portée d'une mesure consistant à relever un maximum de peines rarement appliqué et purement théorique. Ce renforcement du maximum de la peine applicable présente, dira-t-on, une conséquence utile, puisqu'il serait ainsi possible de faire comparaître sans délai l'inculpé devant le tribunal.

En effet, si le maximum de l'emprisonnement prévu par la loi est au moins égal à deux ans, le procureur de la République, lorsque les charges réunies sont suffisantes et que l'affaire est en état d'être jugée, peut traduire immédiatement le prévenu devant le tribunal. Mais une telle accélération n'a d'intérêt que lorsque le délit n'est pas flagrant, une loi du 9 septembre 1986 ayant modifié une nouvelle fois les règles de comparution immédiate. En cas de flagrant délit, celle-ci est possible lorsque le maximum d'emprisonnement prévu par la loi est au moins égal à un an. Or, la conduite en état d'ivresse fait très généralement l'objet d'un constat de flagrant délit. L'infraction peut donc être jugée en comparution immédiate, même si le maximum de la peine prévue reste d'un an.

L'Assemblée nationale s'était montrée plus sévère que le gouvernement, en votant un amendement prévoyant qu'en cas de conduite en état d'ivresse, le tribunal devrait infliger au minimum une peine incompressible d'un mois d'emprisonnement ferme. Une disposition d'ailleurs refusée par divers juristes car elle restreint la liberté d'appréciation des magistrats. Du reste, le Sénat a, de son côté contesté cette disposition dont l'application se serait déjà heurtée, nous l'avons souligné, au nombre restreint de places disponibles dans les prisons.

Il est vrai que, si le parlement doit se prononcer en matière de délinquance routière, c'est au total aux magistrats de prendre leurs responsabilités. Reste à savoir si les « frémissements » constatés dans ce domaine chez les juges ne sont que des épiphénomènes. Nos juges ont-ils changé depuis notre analyse, réalisée à partir de chiffres sur l'activité des tribunaux en 1983 ? L'actualité récente les y incite-t-elle ? Certains jugements peuvent le laisser penser. Mais la chose reste à démontrer.

1. « Statistique annuelle », « La justice pénale en 1983 » éditées par le ministère de la Justice, division de la statistique. En vente à « La documentation française », 29/31 quai Voltaire, Paris 75007.

2. Sur les 10 961 morts enregistrés sur la route en 1986, 39 % étaient notamment dus à l'alcool (source : INRETS 1987).

TRIBUNAUX - COMPARER LES PEINES								
	DELITS SANCTIONNES EN TRIBUNAUX CORRECTIONNELS (FRANCE ENTIERE - 1983)	TOTAL (EN NOMBRE)	PRISON FERME (%)	PRISON AVEC SURSIS (%)	AMENDE (%)	PEINE DE SUBSTITUTION (%)	MESURE EDUCATIVE (MINEURS) (%)	DISPENSE DE PEINE (%)
DÉLITS DE LA ROUTE	Défaut d'assurance	44 856	3,5	5,8	82,8	4,9	1,8	0,9
	Homicide involontaire (conducteurs)	2 759	3,7	48,5	41,7	4,5	0,9	0,5
	Blessure involontaire (conducteurs)	8 892	2,0	10,7	80,9	5,1	1,0	0,2
	Homicide involontaire (conducteurs alcoolémie)	504	6,1	75,9	15,8	1,4	1,7	—
	Blessure involontaire (conducteurs alcoolémie)	4 813	4,1	55,4	33,7	6,0	0,6	—
	Conduite sans permis	17 164	6,8	11,3	71,1	1,7	5,8	3
	Conduite malgré suspension de permis	1 541	21,4	28,0	37,8	11,1	0,3	0,9
	Conduite état d'ivresse	40 041	4,9	47,6	37,3	9,6	0,2	—
DÉLITS HORS ROUTE	Abus de confiance	4 381	28,3	51,4	16,7	0,6	—	2,6
	Vol	145 078	23,6	40,9	17,1	1,1	16,1	0,9
	Chèques sans provision	52 204	8,9	12,1	65,7	7,3	5,7	—
	Chèques interdits	8 182	1,7	4,8	72,4	17,8	—	3,1
	Coups et blessures volontaires	16 015	14,5	50,6	26,5	2,2	4,6	1,3
	Escroquerie	3 232	24,1	50,0	20,6	1,8	1,8	1,3
	Outrage à fonctionnaires	8 615	10,5	27,4	52,7	5,7	2,3	1,0
	Usage de stupéfiants	4 595	20,6	53,3	19,1	0,5	3,9	2,3
	Trafic de stupéfiants	4 236	47,0	44,2	6,2	0,6	1,0	0,6
	Outrage public à la pudeur	4 376	12,7	56,5	24,9	0,7	3,9	1,0
	Port d'armes	3 185	17,5	30,1	36,1	6,5	8,5	1,0
Proxénétisme	1 042	40,0	45,6	12,5	0,2	—	1,3	

Source: « La justice pénale en 1983 » — Ministère de la Justice — division des statistiques (Documentation Française).

Mieux vaut, apparemment, conduire en état d'ivresse que se promener dans le plus simple appareil sur la place de la Concorde à Paris. Dans le premier cas, vous risquez moins la peine de prison ferme ou de prison avec sursis. C'est ce qui ressort des tableaux que nous avons réalisés à partir des statistiques du ministère de la Justice. Le premier regroupe les délits commis sur la route et jugés par les tribunaux correctionnels (année 1983). Le second, les délits « généraux » (comme l'émission de chèques après interdiction, par exemple). Pour chaque délit, les tableaux indiquent le pourcentage de chacune des peines qui leur ont été infligées. Une lecture horizontale permet de voir, par exemple, que sur les 44 856 délits de « conduite sans assurance », 82,8 % ont été punis d'amendes. Et une lecture verticale — des deux tableaux à la fois — permet de comparer ces pourcentages pour les délits « généraux » et les délits de la route: pour ces derniers, les tribunaux s'avèrent globalement plus indulgents que les premiers.

● Délits routiers

► Les conducteurs en état d'alcoolémie qui ont causé mort d'hommes ont été punis de la prison ferme dans 6 % des cas; dans les trois quarts des cas, ils ont été condamnés à la prison avec sursis. S'ils ont causé des blessures graves, ils ont été condamnés à la prison ferme dans 4,1 %

des cas et à la prison avec sursis dans un peu plus de la moitié des cas.

► La conduite en état d'ivresse — qui a représenté 40 000 jugements en 1983 — a été punie de la prison ferme dans 4,9 % des cas, et de la prison avec sursis dans moins de la moitié des cas.

► Lorsque l'auteur de l'accident est considéré comme responsable d'un décès — mais ne conduisait pas en état d'ivresse — il a été condamné à la prison ferme dans un peu plus de 3 % des cas (les statistiques ne permettent pas de savoir s'il avait commis une infraction grave au Code telle que stop non observé, franchissement de la ligne jaune, etc.) En cas de blessure — sans ivresse — la peine de prison sans sursis est infligée dans 2 % des cas, et dans 80 % des cas, la sanction est une amende.

► La conduite sans permis (plus de 17 000 jugements) est généralement sanctionnée par une amende (71,1%) mais est punie de la prison ferme dans 6,8 % des cas, c'est-à-dire dans la même proportion que l'homicide par conducteur ayant conduit en état d'ivresse.

► La conduite malgré la suspension du permis — assimilable à une récidive — est sévèrement punie (prison ferme dans 21,4% des cas).

► Le défaut d'assurance est dans la quasi totalité des cas sanctionné par une amende (82,8%).

HUMEUR

Ah, il était beau à voir Mourousi au dernier journal de treize heures ! D'une virulence, d'une pugnacité à laquelle il ne nous avait pas habitués, il portait un feu roulant d'accusations que l'invité du jour s'efforçait de contrer en esquissant un sourire contri, comme pour s'excuser du regard.

Au fait, qui était précisément l'infortuné sur la sellette ?

Affreux "dealer" ? Politicien corrompu ? Skinhead repentant ? Waffen SS à la retraite ?

Rien de tout cela ou pire encore.

Il s'agissait de l'onctueux Pierre Denizet, le délégué à la sécurité routière.

L'un de ces idéalistes pervers à qui M. Mourousi, conscient de la portée de son message, reprochait dans un accès de courroux bien légitime de vouloir castrer les conducteurs, ébrécher les sacro-saints principes de la liberté individuelle et transformer les autoroutes, ces nouvelles jungles d'asphalte où les vrais aventuriers de l'esprit comme, lui, Mourousi, peuvent encore donner leur pleine mesure, en une terne cohorte de gastéropodes asthmatiques !

Bref, M. Mourousi, la voix de la France, défendait avec une fougue et un panache attendrissant **la liberté de rouler vite**, ce noble et impérissable principe que quelques esprits chagrins et rétrogrades nomment à la ligue **le droit de tuer**.

Et Marie Laure, toute récente mère de famille, de surenchérir courageusement "Parlons, plutôt M. Denizet, de tous ces traîneurs, ces timorés"...

L'un et l'autre faisaient allusion à cette espèce, pourtant réduite à la portion congrue qui n'ayant pas la conviction chevillée au corps de posséder la voiture la plus fiable, les réflexes les plus sûrs, et la maîtrise d'un pilote chevronné, ont l'outrecuidance de respecter les limitations de vitesse et de ne doubler qu'en cas de visibilité absolue, obligeant par la même, les dieux de l'autoroute à ralentir, à se coller à leur pare-choc pour les intimider et même à rétrograder.

On aura tout vu !

Tels étaient en substance les reproches formulés par les deux stars de TF1.

A les écouter, les 12 000 victimes de la route que l'on dénombre chaque année en France, provenaient intégralement du télécopage malencontreux à 35 à l'heure, de couples de retraités en retour de villes d'eau, contre de malheureuses jeunes filles timorées maîtrisant encore mal les rudiments de conduite de leur 2 CV.

C'est là un fait avéré.

Les statistiques en témoignent !

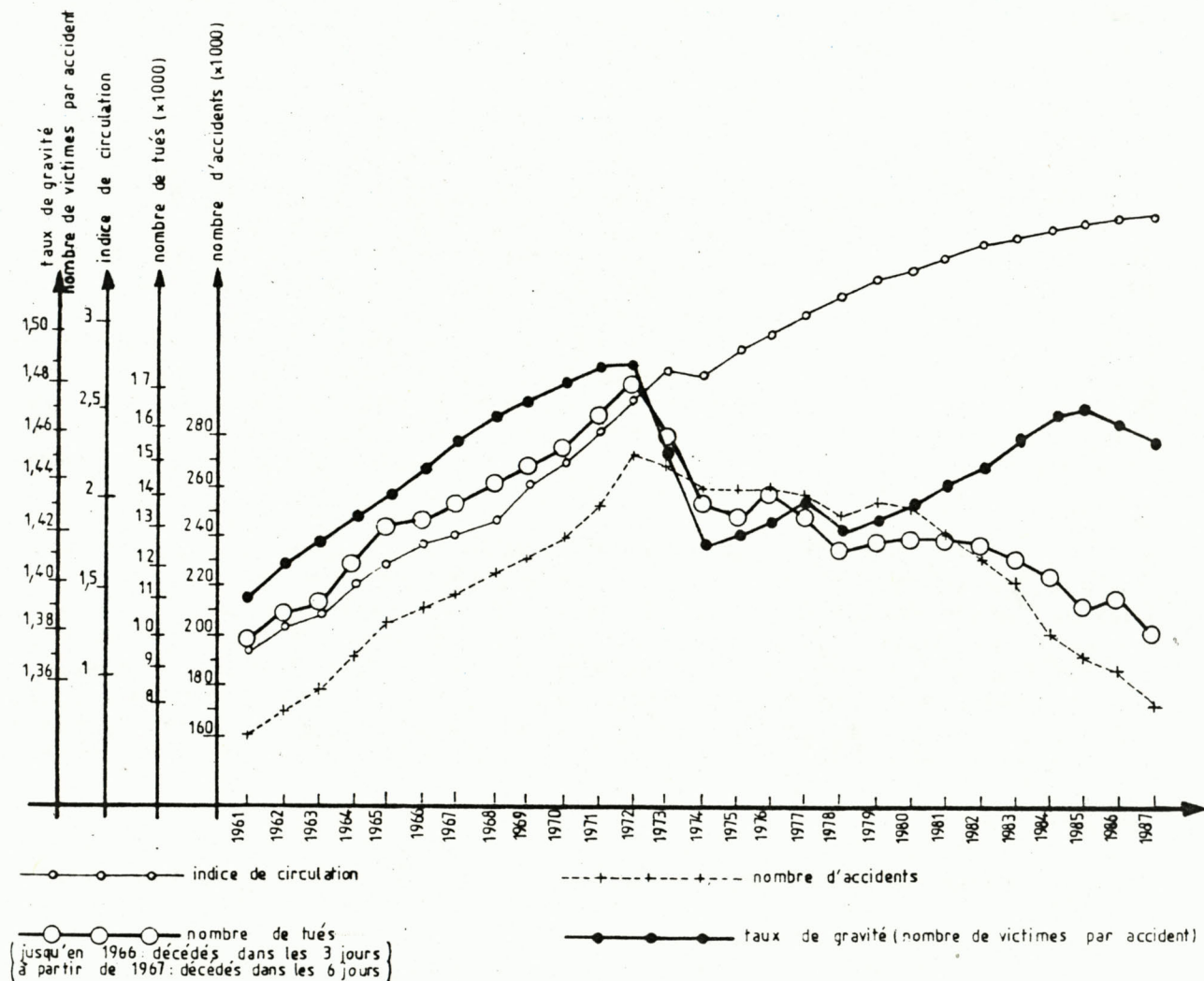
Bref, ce bon M. Denizet dut pratiquement s'excuser de la mansuétude dont faisait preuve la maréchaussée à l'encontre de ceux qui ont l'audace de ne pas rouler suffisamment vite pour permettre à M. Mourousi et à ses consorts de débouler sur la voie de gauche comme des boulets de canons et de pouvoir affirmer à travers ce culte dérisoire qu'ils vouent à la vitesse, qu'ils sont des hommes, des vrais, **eux** !

P. Schmit

Le Bourget du Lac

DOSSIER

EVOLUTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE



Ce graphique met en évidence la chute des accidents de 1972 à 1975 due à des mesures réglementaires telles que :

- la limitation de vitesse à 90km/h sur les routes, à 110km/h sur les routes à 4 voies séparées, à 130km/h sur les autoroutes.
- au port obligatoire de la ceinture de sécurité pour les occupants avant de la voiture.
- au port obligatoire du casque pour les usagers des 2 roues à moteur.

Une étude montre que la diminution du nombre de tués en automobile en 1973 et 1974 est due pour 38% à la limitation de vitesse, 33% au port de la ceinture et 29% à l'interaction des deux mesures.

La diminution du nombre de tués pendant cette même période a été 2 fois plus grande en rase campagne, là où la vitesse a été limitée (90km/h) qu'en agglomération, là où la vitesse maxi autorisée n'a pas subi de modification.

On constate que le taux de gravité est actuellement bien supérieur à celui établi il y a 10ans, il avoisine celui des années les plus meurtrières.

BILAN DES SIX DERNIERES ANNEES

ANNÉE	ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS
1982(1)	223 182	12 102			312 822
1983(1)	209 715	11 677	75 833	218 530	294 363
1984(1)	199 454	11 525	71 063	211 422	282 485
1985	191 096	10 447	66 911	203 834	270 745
1986	184 626	10 961	63 500	195 515	259 015
1987	170 994	9 855	57 902	179 736	237 638

(1) Estimation à partir de fichiers incomplets.

Chiffres des tués exprimés en nombre de personnes
décédées dans les 6 jours suivant l'accident.

COMMENTAIRES SUR L'ANNEE 1987

45 % DES ACCIDENTS MORTELS SONT LIES A LA VITESSE EXCESSIVE

Le comportement des conducteurs à l'égard de la vitesse n'a pas beaucoup évolué. Le taux de gravité des accidents augmente depuis 1974. Le nombre des victimes dans les voitures de tourisme ne cesse d'augmenter : il représente 61% des victimes en 1987, alors qu'il était de 53% en 1980 et 50% en 1970.

Le nombre de conducteurs ne respectant pas les limitations de vitesse augmente. Des actions efficaces dans ce domaine sont urgentes.

40 % DES ACCIDENTS MORTELS SONT LIES A L'ALCOOL

Un conducteur est considéré légalement comme étant sous l'emprise de l'alcool s'il a un taux d'alcoolémie supérieur à 0,80 gramme d'alcool par litre de sang. Mais à partir d'une alcoolémie de 0,50 gramme, ses fonctions cérébrales sont déjà très perturbées. Au taux légal de 0,80 gramme, ce conducteur est 8 à 10 fois plus dangereux qu'à jeun. (la loi tolère donc que les conducteurs soient 8 fois plus dangereux qu'ils ne le devraient !!...)

La prise de conscience collective de ce fléau avance et le Parlement a voté une loi renforçant les sanctions pour les délits d'alcoolémie. Il reste encore beaucoup à faire.

PART DES CONDUCTEURS DEPASSANT DE PLUS DE 10 KM/H LES VITESSES LIMITEES

	1985	1986	1987
Autoroutes	5 %	6 %	9 %
Routes Nationales	23 %	26 %	30 %
Routes Départementales	24 %	31 %	33 %

Accidents de la route en 1986

CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

CEE	Nombre de tués (1)	Nombre de tués par million d'habitants
BELGIQUE	1 951	198
DANEMARK (1985) (2)	1 801	151
ESPAGNE	7 045	181
<u>FRANCE</u>	<u>11 947</u>	<u>217</u>
GRECE	1 625	163
ITALIE (1985) (2)	7 648	134
IRLANDE	389	110
LUXEMBOURG	79	215
PAYS-BAS	1 529	105
PORTUGAL (1985) (2)	2 460	263
R F A	8 948	146
ROYAUME-UNI	5 633	99
Autres comparaisons		
ETATS UNIS	46 056	190 (1985)
CANADA	4 360 (1985)	172 (1985)
JAPON	12 112	100 (1985)
SUEDE	844	101

(1) Chiffres des tués exprimés en nombre de personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident.

(2) Chiffres de 1986 non disponibles



APPEL POUR LA « RUE DE L'AVENIR »

16 au 21 novembre 1987

La voiture est une invention fabuleuse ; l'être humain, c'est pas mal non plus ! Pourquoi choisir entre les deux ?

La vie de nos enfants, celle de nos parents, des handicapés, est chaque jour suspendue à la vitesse et au degré de civilité des conducteurs.

Alors que nous faisons en permanence des usages différents de la rue, en étant tour à tour piéton, cycliste et automobiliste, nous persistons à rejouer cette mauvaise comédie de « l'agressé qui devient l'agresseur » Et si nous partageons la rue, autrement que par les sanctions, voire la prison ?

Il existe des solutions, elles passent par des aménagements urbains qui modèrent la circulation, aident les automobilistes à modifier leur comportement. Des quartiers ont été aménagés avec succès en supprimant par exemple les rues droites et larges au centre ville.

Pour la première fois, les associations** qui travaillaient séparément pour une meilleure sécurité routière se sont réunies autour d'un Nom : « Rue de l'Avenir », afin d'organiser une démonstration exemplaire de cohabitation piétons-automobilistes, dans plus de quarante villes de France, du 16 au 21 novembre 1987.

Si, comme elles, vous souhaitez vraiment que 12 000 morts chaque année devienne un chiffre préhistorique, donnez votre caution au projet « Rue de l'Avenir » en soutenant cet appel. La première cause de mortalité chez les jeunes dans notre pays, mérite bien un grand mouvement d'opinion !

**Membres du collectif : Rue de l'Avenir

Bicy-Club de France, CODEJ, Fédération Française de Cyclotourisme, Fubicy, Ligue Contre la Violence Routière, Prévention Routière S.O.S. Environnement.

PERSONNALITES SIGNATAIRES

Michel ALBERT
Jean-Jacques ANNAUD
Pierre ARPAILLANGF
Hubert D'ARTEMARE
Marie-Louise AUDIBERTI
Michel BARNIER
Jean-Michel BELORGEY
José BIDEGAIN
Dominique BERNARDET
Mario BETTATI
Bertrand BONAVITA
Stephane BONDUDEL
Jean-Pierre CASSEL
André CASTELOT

Christianne CELLIER
Marie CHAIX
Alain CHAMFORT
Françoise CHANDERNARGOR
Yvette CHASSAGNE
André CHÉDID
Paule CONSTANT
Nicole COURCEL
Jacques DEMY
Pierre DENIZET
Michel DEVILLE
André DILIGENT
Françoise DOLTO
Maurice DUGOWSON
Olivier DUHAMEL

Laurent FABIUS
Andréa FERREOL
Jean-Paul FUCHS
Max GALLO
Christian GERONDEAU
Claude GOT
Menie GREGOIRE
Geneviève GUICHENEY
Catherine HERMARY-VIEILLE
Georges HOURDIN
Geneviève JURGENSEN
Bernard KOUCHNER
Robert LAFFONT
Pierre MAYET
Yves MONTAND

François NOURISSIER
Evelyne PISIER
Marie France PISIER
Patrick POIVRE D'ARVOR
Hubert REEVES
Pierre RICHARD
Yves ROBERT
Michel ROCARD
Agnès ROSENSTIEHL
Jacques ROULAND
Bob SINE
Olivier STIRN
Evelyne SULLEROT
Charles VANEL
Simone VEIL

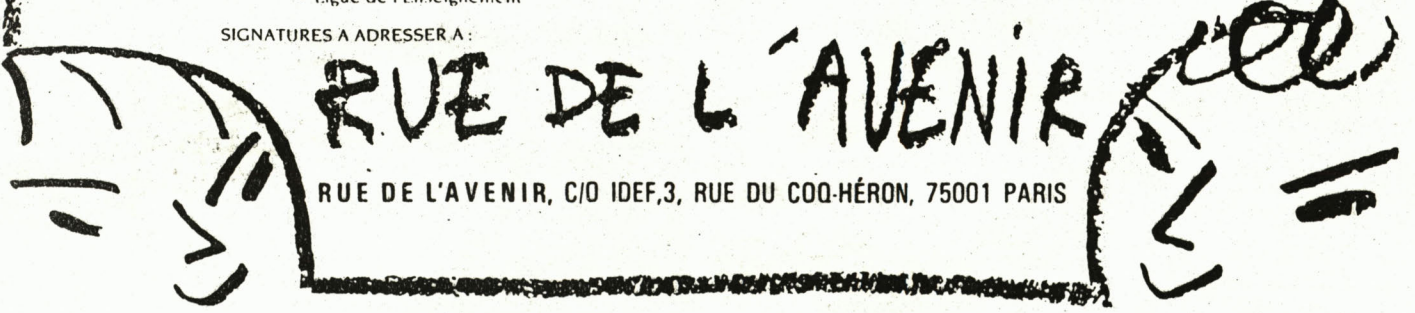
ORGANISATIONS SIGNATAIRES

- F.C.P.E.
- Fédération Nationale de l'école des parents et des éducateurs
- Fédération Nationale des Associations des parents d'élèves
- Francs et Franches camarades
- Ligue de l'Enseignement

SOUTIEN FINANCIER :

Ligue Contre la Violence Routière
« Rue de l'Avenir » BP 217
76130 MONT-SAINT-AIGNAN

SIGNATURES A ADRESSER A :



RUE DE L'AVENIR

RUE DE L'AVENIR, C/O IDEF, 3, RUE DU COQ-HÉRON, 75001 PARIS

à

VIRE (Calvados)

Du 16 au 30 novembre 1987, spectaculaire transformation à Vire de l'avenue Georges Pompidou : les abords de la chaussée sont couverts de fleurs, les passages pour piétons repeints, la chaussée rétrécie, un ralentisseur installé.

Il s'agissait en fait de l'opération "RUE DE L'AVENIR" lancée dans trente villes de France pour sensibiliser à l'insécurité routière.

Proposé par la Ligue, le projet a pu être mené à bien grâce à la collaboration dynamique des services municipaux, des associations viroises, des écoles maternelle et primaire, du collège et des membres de la Ligue.

La finalité de cette action était de montrer que la rue peut redevenir l'espace de vie qu'elle était autrefois si tous, usagers et pouvoirs publics en prennent conscience. Et nos enfants, eux qui sont notre futur, pourront vivre dans nos cités sans connaître l'insécurité routière qui est notre lot quotidien.

C'est en partant de ces idées simples que la Ligue a donné l'impulsion à l'opération "RUE DE L'AVENIR" à Vire. En accord avec la municipalité, l'avenue Georges Pompidou a été choisie car elle est l'exemple même d'une voie qui devait servir uniquement aux riverains, mais qui est devenue en fait une véritable artère de circulation. Or la rue ne peut plus être aujourd'hui un simple ruban de bitume livré aux automobilistes. Si on l'aménage autrement, elle redevient un endroit adapté à tous les modes de transport urbain, à tous les âges de la vie : en un mot un espace social où il fait bon vivre.

Le principe de l'action dans le quartier Georges Pompidou a consisté à diminuer le danger présenté par les automobilistes tout en améliorant le cadre de vie par un décor paysager.

Une fois la mise en oeuvre finie, les piétons se trouvent séparés de la chaussée par une bordure d'arbres, d'arbustes et de fleurs placés là par les pépiniéristes de la région : sa sécurité est encore renforcée et la cité embellie. Le rétrécissement de la chaussée (de 2m environ) incite au ralentissement car la place pour que les véhicules se croisent est réduite ...mais suffisante. Les automobilistes qui stationnent en retrait dans les zones réservées à cet effet le long de la chaussée renforcent encore l'impression de rue étroite. C'est donc l'élément psychologique qui est le plus important. Ensuite les bandes blanches indiquant les passages pour piétons sont repeintes et leur localisation est signalée par des plots blancs sur le bord de la chaussée.

Enfin un ralentisseur (démontable et sans doute trop accentué) oblige physiquement à ralentir.

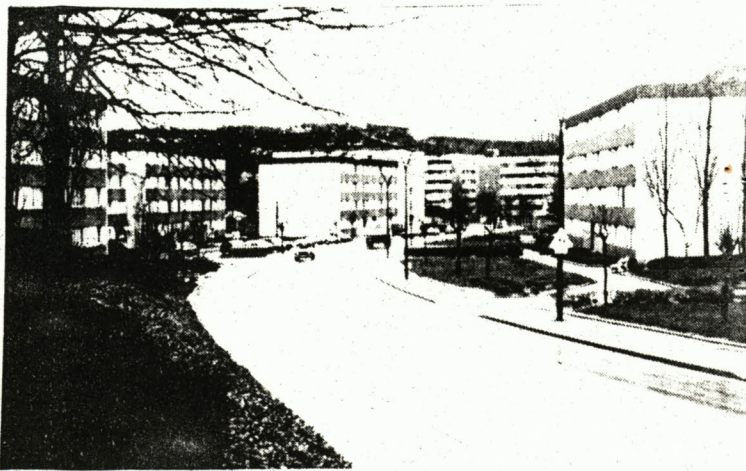
Tous ces éléments concourent non seulement à modérer la vitesse mais aussi à modifier le climat entre les différents usagers. LA RUE DEVIENT ALORS VERITABLEMENT CONVIVIALE, piétons, cyclistes, automobilistes partagent cet espace pour circuler, se déplacer en toute sécurité et les enfants y ont leur place, ils peuvent y vivre tels qu'ils sont, c'est-à-dire différents des adultes.

L'aménagement provisoire de l'avenue Georges Pompidou voulait donc répondre à tous ces objectifs. A-t-il réussi ? La Ligue entreprend actuellement une enquête auprès des habitants du quartier et déjà plus de 500 personnes ont répondu au questionnaire.

Si un tel aménagement devait être mis en place définitivement, l'enquête préalable, c'est-à-dire la consultation des intéressés, permettrait de mieux adapter les réalisations aux besoins réels des habitants et des usagers.



Avenue Georges Pompidou aménagée



Avenue Georges Pompidou non aménagée

à

COLMAR (Haut-Rhin)



Inauguration de la rue des Blés réaménagée suivant le plan des lycéens de Bartholdi.

(Photos DNA)

Monsieur Gerrer, Maire de Colmar, sur un vélo, voilà un spectacle inhabituel ! C'est pourtant ce qu'on a pu voir durant l'opération "Rue de l'Avenir". Mais ceci n'est que la partie anecdotique d'un véritable phénomène qui dénote un changement dans l'état d'esprit de nombreux habitants.

Les élèves du Lycée Bartholdi ont réalisé les propositions d'aménagement de la place des Six Montagnes Noires et de la rue des Blés. Le marquage au sol des différents changements proposés a été réalisé par les services techniques de la ville. L'action n'a pas laissé indifférents les différents usagers : tous ne sont pas d'accord mais le plus important est la prise de conscience du problème. Il s'agit de faire comprendre que la rue est un espace de COHABITATION pour les piétons, les cyclistes, les automobilistes, les enfants et les adultes.

Pour y parvenir, une opération "Rue du mercredi" a été organisée place de l'Ecole et ce fut un véritable plaisir de voir les enfants évoluer sur leurs patins à roulettes : la "Rue de l'Avenir" ne peut se faire sans les jeunes générations. Ces enfants ont pu, pour une fois, mais HELAS, UNE SEULE FOIS, s'exprimer sans contrainte dans ces espaces où ils ont été considérés comme prioritaires.

Il faudrait vraiment que la ville soit toujours "livrée aux enfants" qui ne la vivent en général qu'en situation de victimes potentielles.

M. Gerrer
et ses
jeunes
administrés,
au même
rythme
dans la
«rue de
l'Avenir».
(Photo
«L'Alsace» -
C. Meyer)



à

L' AIGLE (Orne)

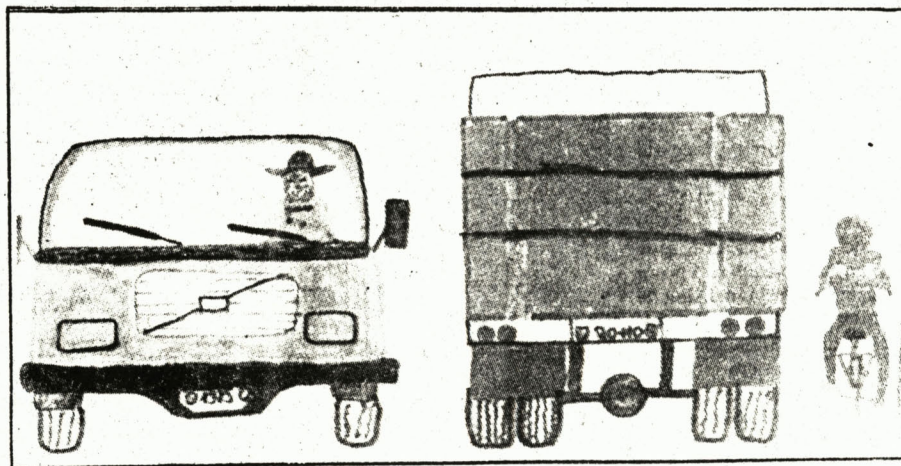
C'est vrai, la voiture est une invention fabuleuse ; mais l'être humain, quoi qu'on en dise, c'est pas mal non plus ! Alors, nous avons choisi : la rue on partage.

D'abord, pour signaler aux automobilistes que les enfants, leurs enfants parfois, existent, des brassards rétro réfléchissants ont été distribués dans plusieurs écoles, les explications avaient été auparavant fournies aux parents et aux enseignants.

Ensuite, une opération "dessine-moi une rue" a été menée. Les enfants se sont exprimés et les meilleurs dessins ont été symboliquement récompensés. La présence des parents a permis de sensibiliser les adultes au problème de l'insécurité routière. Franc succès pour cette action.

Enfin, les cyclotouristes ont distribué des écarteurs de danger pour permettre aux automobilistes de mieux voir les cyclistes et leur faire comprendre qu'ils ont droit à une place sur la route.

Tout ceci a été rendu possible grâce à la participation de généreux donateurs de la ville : des établissements publics ou commerciaux. Pourquoi en effet se priver d'un moyen de se faire entendre !



à

TORCY (Seine & Marne)

A Torcy deux types d'opérations ont été menées : d'abord un effort a été fait auprès des enfants pour les sensibiliser aux dangers de la rue et ensuite une action a été menée auprès des décideurs.

"Dessine-moi une rue" et "Enfants, agents de sécurité", ces deux actions ont fait participer les instituteurs et les enfants des écoles primaires et de la SES. Des dessins ont été réalisés et les enfants se sont transformés en agents de la circulation pour aider leurs cadets à prendre conscience des dangers de la rue autour de l'école. Tous ont pris leurs rôles très sérieux et un projet d'action éducative (PAE) "sécurité routière" est envisagé pour donner une suite à l'opération.

Le deuxième volet de la "Rue de l'Avenir" a réuni la Ligue et le véloclub de Torcy. Il s'agissait de demander au conseil municipal, Maire en tête, de participer à une randonnée cycliste. Seul, un adjoint à vélo a pu se rendre compte de l'hostilité des automobilistes sur une route qui sert aux jeunes pour se rendre à la base de loisir. Nous avons donc demandé au Maire une piste cyclable. Nous attendons les résultats !

à

BAYONNE (Pyrénées-Atlantiques)

49 écoles publiques et privées participèrent du 16 au 21 novembre sur le BAB et au Centre Commercial Carrefour BAB2 aux actions animées par la Ligue Contre la Violence Routière, soit à l'intérieur des établissements scolaires, soit sur le terrain (dans la rue).

Ce fut un succès sur le plan médiatique avec la participation de notre grand quotidien régional SUD-OUEST, Radio France PAYS BASQUE, FR3 Aquitaine, les radios locales que nous remercions.

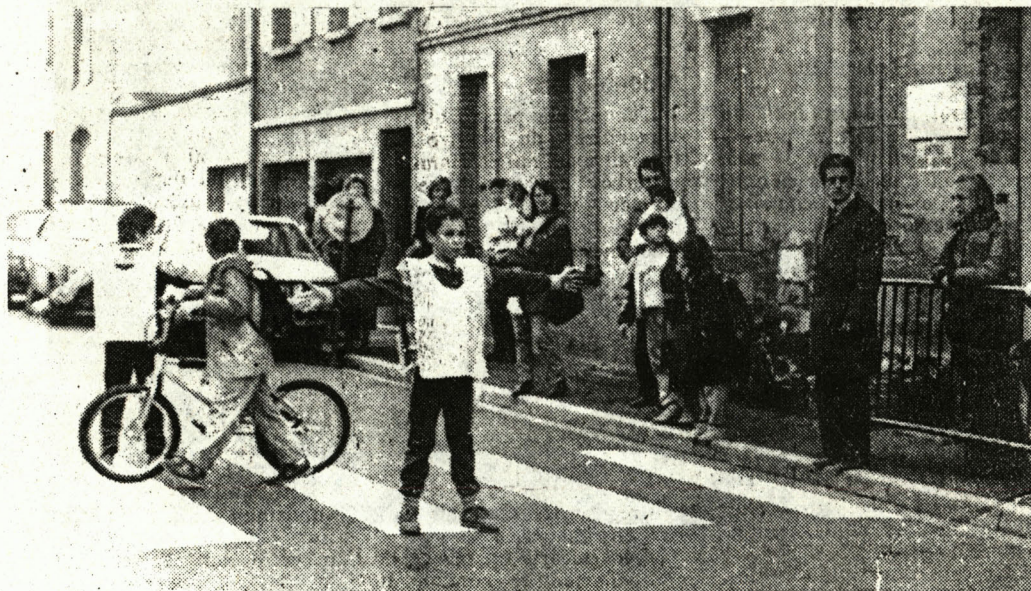
Succès également dans les établissements scolaires où nous allons continuer de nouvelles actions éducatives et préventives pour l'AVENIR.

Succès enfin, avec nos rencontres sur le podium de Centre Commercial Carrefour BAB2 à la Boîte Postale "RUE DE L'AVENIR" avec de nombreux débats et particulièrement celui du samedi 21 avec Mme Nicole PERY, Député, Vice Présidente du Parlement Européen, et M. Alain LAMASSOURE, Député des Pyrénées-Atlantiques. Monsieur Jean-Pierre DESTRADE excusé, nous avait remis une question écrite sur l'éducation routière scolaire qu'il venait de déposer à l'Assemblée Nationale.

Nos élus ont enregistré nos idées, nos suggestions, nos critiques avec promesse d'étudier nos dossiers.

Mais si cette semaine de la RUE DE L'AVENIR fut riche d'enseignements, il nous faut continuer à oeuvrer tous ensemble, médias, élus, enseignants, municipalités, parents d'élèves

Nous à la Ligue Contre la Violence Routière nous sommes prêts.



à

ATHIS (Orne)

Depuis le mois de novembre qui n'a pas croisé au lever du jour des lucioles étranges sur les routes d'Athis au coeur de la Suisse Normande ? Ce sont les élèves du collège et des écoles primaires auxquels la Ligue et les parents d'élèves ont distribué gratuitement 280 brassards rétro-réfléchissants. Les difficultés sont venues par la suite, dès qu'il a fallu proposer ces brassards à la vente. Le vendeur de cycles du bourg a accepté de les proposer à prix d'usine pendant quelques semaines, mais sans grand succès ; seuls une vingtaine de brassards ont néanmoins été vendus pour les enfants qui restent tard à la garderie et rentrent seuls dans la nuit.

Notre action continue dans la presse où nous essayons de proposer systématiquement une rubrique sécurité : conseils, remarques sur l'absurdité du non respect des limitations de vitesse en ville -que valent quelques maigres secondes face à la vie d'un enfant ?- présentation de matériel sécurité....

à

FLIXECOURT (Somme)

Soucieux de contribuer à une action nationale, la Maison Pour Tous, MJC de Flixecourt a pris la décision de s'engager dans l'opération la "Rue de l'Avenir". En trois semaines une structure associative regroupant divers partenaires locaux et départementaux a pu "monter" diverses opérations dont un rallye cyclo et un grand jeu du style du jeu de l'oie en vraie grandeur.

Des enfants, à partir de 9 ans, accompagnés d'adultes ont effectués un rallye-cyclo. Tout le long des 15 km du parcours, ils ont répondu à de nombreuses questions sur la sécurité routière. De cette journée, il ressort d'une façon générale que les enfants sont très sensibilisés par la sécurité lors des déplacements à vélo, et que les automobilistes montrent une certaine imprudence vis à vis des deux roues.

Pour terminer cette semaine, près de 80 enfants et jeunes ont participé à un grand "jeu de l'oie" qui les a conduit, en tant que piéton, à travers la ville. Ils ont entre autre, franchi la route nationale au passage protégé le plus dangereux sous la protection de la police. Par équipe de 4 à 6, les enfants répondaient à des questions relatives à la sécurité dans Flixecourt.

Cette action a montré le non respect des piétons par les automobilistes.



à

ROUEN (Seine-Maritime)

Les enfants ont la parole dans le cadre de cette opération à laquelle la Ligue a participé activement.

Est-ce normal que les automobilistes, enfermés dans leur armure, fassent seuls la loi dans la rue ? Est-il fatal que des centaines d'enfants soient tués chaque année dans nos rues ?

En liaison avec la Direction Départementale de l'Équipement, deux jeunes architectes et la municipalité, un projet est mis en place. Il s'agissait d'impliquer activement les écoliers de Saint-André et Saint-Berthelot. Les enfants ont examiné et observé chaque carrefour, chaque passage "protégé", chaque sortie d'école. Puis lors d'une réunion avec les décideurs locaux, ils ont fait part de leurs remarques et suggestions. Force fut de constater qu'ils avaient bien observé et que leurs remarques étaient très pertinentes. Une étude est lancée ... par les adultes ... pour que ce quartier devienne celui de l'avenir si le financement -toujours lui-est trouvé.

à
LYON (Rhône)

Le lancement de cette action eut lieu le 16 novembre 1987 à la mairie du 8ème arrondissement de Lyon sur le thème "Vélo-Santé-Sécurité". La soirée était préparée par "Lyon-Vélo" et "L'Enfant et la Rue" avec la collaboration d'associations de cyclistes et de piétons.

Le Docteur Jean-Claude de Mauroy apporte sa contribution en soulignant les bienfaits de la pratique de la bicyclette. Il montre combien le cyclisme participe au développement psycho-moteur de l'enfant et concourt à l'entretien des grandes fonctions de l'adulte. Il rappelle à cet effet que le vélo est un instrument de rééducation très utilisé.

Toutes les Maisons Municipales de l'Enfance de Lyon firent une action le mercredi pour sensibiliser les enfants.

L'association "Les Droits du Piéton" a organisé une journée de présence dans la rue principale de la ville. Elle a fait signer une pétition aux passants pour protester contre l'envahissement des trottoirs et des passages protégés par le stationnement sauvage des véhicules.

La semaine "Rue de l'Avenir" s'est bien déroulée et a eu un bon impact auprès du public lyonnais. Ce dernier était déjà sensibilisé aux problèmes de sécurité par l'enquête du "cheminement de l'écolier" entrepris à Pâques 1987 auprès de 44 000 écoliers de la ville.



en

Seine Saint-Denis

"La rue, on partage" sous l'impulsion de "PIETON DE SEINE SAINT-DENIS"

La campagne consistait à sensibiliser les enfants à la rue et par là-même mettre en évidence les problèmes de l'infrastructure. Encadrés par les parents et les instituteurs les élèves de plusieurs classes sont sortis observer la rue. Ils en ont ramené divers enseignements et constatations :

Les abords de l'école peu ou pas signalés devraient être annoncés par des panneaux lumineux (ce qui n'a jamais arrêté un chauffard mais peu sensibiliser malgré tout).

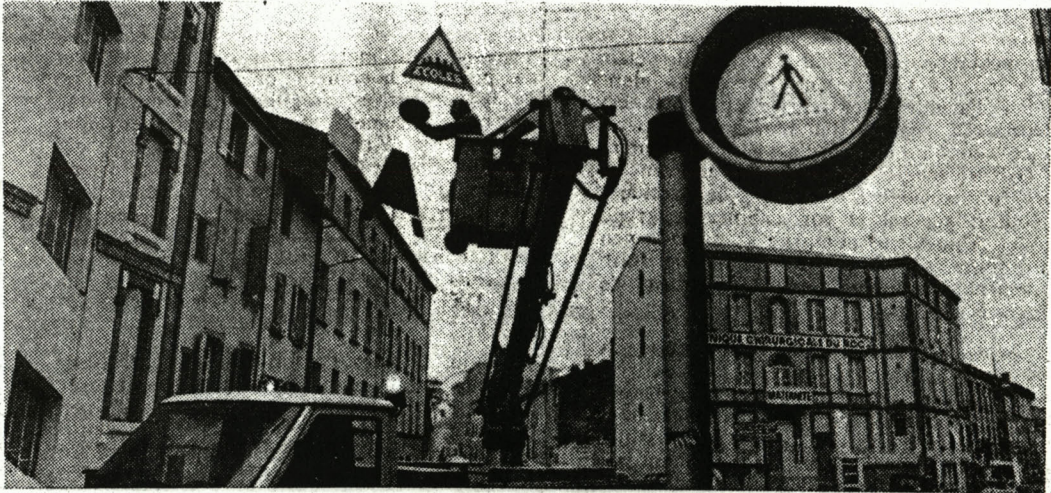
Les passages protégés autour des écoles devraient être surélevés pour obliger les automobilistes à ralentir.

Les barrières protégeant les sorties des écoles devraient être prolongées.

Un agent de la circulation devrait être posté aux carrefours à l'heure de l'entrée ou de la sortie des enfants.

Nous espérons que ces idées pourront être mises en pratique chez nous, mais aussi dans d'autres écoles et que l'hécatombe routière diminuera !

à
ALBI (Tarn)



En quelques semaines la "Rue de l'Avenir" fut mise sur pied, un véritable tir groupé sur la sécurité des piétons, des cyclistes et surtout des enfants. Une armada d'animations fut organisée sur la ville, tel un forum exposition à l'hôtel de ville, une conférence sur la vue et la conduite, une messe du souvenir à la cathédrale, une animation de passages protégés faite par les enfants sous l'oeil approbateur d'un agent de police, etc D'immenses éléments de contre-plaqué peints de couleurs vives et articulés sur des tiges de métal, façon Calder, furent fabriqués par les élèves d'un collège et suspendus au-dessus de la rue par les ouvriers de la ville à proximité de cette école. Ces mobiles animés par le vent, sont une nouvelle façon d'attirer l'attention des automobilistes sur les sorties des écoles.

En compagnie d'un journaliste, trois aveugles sont partis à l'assaut des trottoirs albigeois. Armés de leur canne blanche et d'un chien guide, ils ont effectué un circuit en ville. Les trottoirs ne sont plus des trottoirs, mais des pistes de gymkhana avec obstacles. Les passages cloutés ne sont plus des passages cloutés mais des roulettes russes. Sur les trottoirs les obstacles se succèdent : des cyclos appuyés contre les murs, des voitures stationnées de façon sauvage, des pylônes pour l'éclairage, des panneaux de signalisation (pour la circulation automobile), des tables et chaises installées en terrasse, des éventaires de marchands (primeurs, fleuristes, journaux ...), des cabines téléphoniques, etc ... Tout cet encombrement rend la circulation des piétons très difficile.

LA RUE ... ON PARTAGE..., mais quel partage !!.....



à

FOIX, SAINT-GIRONS, LAVELANET
(Ariège)

Dans ces 3 villes, des actions furent menées simultanément par la Ligue, les Francas, l'AFVAC, des élus, des autorités préfectorales, etc ...

-A Foix, une rue fut piétonne pendant 3 jours.

-A Saint-Girons, les enfants ont "fait" les agents de la circulation en distribuant des "papillons" à messages sur les voitures en infraction. Les autorités locales (Maire, Sous-Préfet, etc ...) ont animé des passages piétons à la sortie des écoles.

-A Lavelanet, une boîte aux lettres et aux suggestions fut mise en place. Pendant tout un mercredi, 250 enfants ont participé à une "rue du Mercredi" ; une radio locale animait les jeux filmés en vidéo par la M.J.C.

Sur ces 3 sites, la DDE a filmé et photographié le comportement des usagers dans la rue. Ces films ont mis en évidence les difficultés de la cohabitation entre tous (piétons, cyclistes, automobilistes). Au cours de réunions-débats ces films ont été projetés et commentés. Des aménagements ont été proposés et certains retenus immédiatement par les décideurs tels que des ralentisseurs à la sortie d'un Lycée.

Des brassards rétroréfléchissants et des autocollants "Rue de l'Avenir" ont été largement distribués par les Francas.

Afin d'alimenter la boîte postale 2010 "Rue de l'Avenir" les PTT ont distribué gratuitement des cartes postales intitulées "L'OEIL DE L'USAGER". Chacun peut sur ce document signaler un endroit dangereux, proposer des modifications pour l'améliorer et retourner cette carte gratuitement à l'adresse de la boîte postale.



VIE DES SECTIONS

COMPIEGNE

Projet de sensibilisation des jeunes enfants aux dangers de la route.

Un enfant sur dix n'atteint pas sa majorité sans être tué ou blessé par la route.

Nos représentants de Compiègne ont émis des idées pour lutter contre cette hécatombe

- Etude et plan du trajet parcouru par l'enfant
- Brassards
- Animation de circulation à la sortie de l'école
- Apprendre aux enfants à ne pas se presser sur la route, même s'ils sont en retard
- Maquette de voiture aux dimensions de la perception de l'enfant
- Maîtrise du vélo
- Bandes dessinées en rapport avec la sécurité routière

.....

Ces idées ou plutôt ces ébauches d'idées pourraient être présentées aux enseignants, qui de part leur expérience et leurs connaissances pédagogiques seraient les plus aptes à développer une telle initiative.

C'est une grave erreur de considérer l'enfant comme un adulte en miniature. Toutes ses possibilités sont différentes. Il n'est peut-être pas inutile de reprendre quelques exemples couramment évoqués dans notre revue (champ de vision réduit, dimension des objets, importance de l'affectivité ...)

Toute initiative doit tenir compte de cela.

La section de Compiègne pense qu'une action précoce (dès l'école primaire) et régulière (sur plusieurs années) est la meilleure façon d'être efficace. Quant aux actions employées, elles sont très variées et seraient à discuter avec les personnes concernées par ce genre de projet.

La Ligue souhaiterait vivement faire participer les parents à de telles actions afin de développer une prise de conscience réelle du sujet.

L'éducation du jeune enfant par les parents devrait aller de soi, mais encore faut-il que les adultes soient eux-mêmes conscients du fléau.

Pour terminer, quelques phrases extraites de la conclusion du projet, quelques phrases qui doivent inter-

pellier tous les parents et les professionnels ayant un rapport avec les enfants :

"Il est vrai, dans sa vie que l'on doit choisir ses activités. Il en est une qui s'impose : l'éducation de l'enfant dans la rue ... Chacun peut donner un peu de son temps pour revoir ses enfants vivants, même si ce temps donné est au détriment d'autre chose".

Correspondants : Bernard JAHAN
7 rue du MI Douglas-Haig
60200 - COMPIEGNE

Yvette TIMBERT
17 Square Fournaise
60200 - COMPIEGNE



VENDEE

A Venansault, action auprès des élus pour transformer les abords de l'école en un espace offrant une sécurité maximale.

A la Roche sur Yon, rencontre avec les élèves et les enseignants du collège des Gondoliers, ce qui a favorisé une prise de conscience des problèmes de sécurité et a apporté des solutions locales.

La section s'est portée partie civile lors d'un procès d'accident ayant fait 2 morts. La constitution de la Ligue a été déclarée recevable et l'association a reçu 1 F. de dommage.

Délégué départemental :

Jean-Michel HARDOUIN
11, rue de Bois Sorin
VENANSAULT
85190 - AIZENAY

ILE DE FRANCE

La section Val de Marne s'est associée à une action de présentation de la Maison Géante à la porte de Versailles. La voiture géante de la Ligue se trouvait très bien située dans cette exposition et l'action de la Ligue était bien illustrée.

La section du 16ème enregistre un grand nombre d'adhésions grâce au dynamisme de ses militants et à la sponsorship des transports Danzas.

Des brassards réfléchissants et des autocollants ont été distribués aux enfants des écoles du 16ème et du 10ème, accompagnés d'une lettre explicative pour les parents.

Des véhicules spéciaux des transports Danzas ont pris des photos d'enfants munis de leur brassard. Grâce à ces photos parues dans les journaux, un petit jeu-concours a pu être organisé qui a permis à chacun de préciser les connaissances acquises en matière de sécurité routière, de les compléter si besoin et de prendre conscience des dangers rencontrés dans la circulation.

Délégué régional :

Pierre WARNIER
85 rue d'Assas
75006 - PARIS



LOIRE ATLANTIQUE

La Ligue est reconnue sur l'échiquier médiatique. Les organismes officiels manifestent également une reconnaissance envers notre mouvement (la Direction Départementale de l'Équipement nous invite à participer à la foire de Nantes, l'Inspection Académique demande de la documentation, soutien des membres du CETUR -Centre d'Études des Transports Urbains-)

La section a occupé silencieusement le palais de justice de St Nazaire lors du procès d'un automobiliste accusé de la mort de Christophe et ayant pris la fuite.

CHAMBERY

Bien que jeune (janvier 87) cette section a été active tout au long de l'année. Elle a accueilli G. Jurgensen en mai, participé au colloque de Paris. Elle a pris de nombreux contacts avec les administrations régionales (préfecture, inspection académique...)

Ses 2 actions les plus marquantes ont été sa participation au salon de l'automobile en Savoie et à l'opération "rue de l'Avenir". Au salon, le stand de la Ligue parmi le "monde sacré" de l'automobile a permis pendant 5 jours, de dialoguer, de distribuer, d'animer, de se faire connaître.

La section de Chambéry a envoyé une carte de vœux à toutes les personnalités de Savoie et à ses adhérents. En voici le texte :

"En 88, comme en 87, nous espérons vous compter parmi nous pour soutenir le combat de l'insécurité routière.

Que nos routes pour les petits et les grands deviennent des lieux de rencontre et non synonymes d'holocauste"

Délégué départemental :

Daniel GOINEAU
50, square d'Orgeval
73000 - CHAMBERY



Plusieurs interventions auprès des élus de la Baule ont contribué à réaliser un aménagement de ralentisseurs sur le front de mer. Réalisation à St Nazaire de 4 voitures géantes (fidèles à la perception d'un enfant de 6ans). Ces voitures démontables sont exposées dans les villes de France afin de sensibiliser l'opinion à la situation de l'enfant devant le trafic routier

Délégué régional :

Philippe GERVOT
33, rue d'Anjou
49270 - LANDEMONT

NORD

Une première en France, le prêt de nacelles de sécurité pour les bébés (lits auto homologués avec filet anti éjection et système d'ancrage). L'inauguration a eu lieu le 3 février 88. Un grand constructeur automobile Volvo s'est associé à cette opération, 12 concessionnaires du Nord-Pas de Calais ont accepté de gérer le prêt de nacelles. En échange d'une caution de 800 F, celles-ci seront installées dans les voitures des intéressés, sans exclusivité de marque.

La délégation régionale est bien perçue par les médias. Plusieurs campagnes d'information "l'alcool au volant" ont déjà été menées, chaque fois associées à des spots et des reportages. La délégation régionale de la Ligue a mené un travail de réflexion avec des étudiants volontaires sur les raisons inconscientes de cette alcoolisation, le plus souvent conséquence d'un jeu entre copains.

"L'enfant n'est pas un adulte en miniature" où l'on voit une fillette lâcher la main de sa mère pour admirer une girafe en peluche dans une vitrine.

"Etre vu" - 60% des enfants tués ou gravement blessés dans le Nord-Pas de Calais sont des piétons.

Ces séquences produites par FR3 Nord ont été réalisées par A. Wahnoun dans le cadre du Contrat de Plan associant l'Etat et la Région pour l'amélioration de la Sécurité Routière. Chaque fois la Ligue a été associée à ces productions.

Délégue régionale :

Marie-Christine WEYNANS
83, rue Faidherbe
59110 - LA MADELEINE



BAYONNE

Amertume quant à l'éducation routière scolaire. Les responsables qui animent d'éducation routière scolaire avec une piste du Comité Départemental de la Prévention Routière sont déçus.

Le côté récréatif et attractif mais très coûteux de cette opération avait été dénoncé dès 85-86 par Frédéric Denizot.

La section de Bayonne confirme aujourd'hui les propos des années antérieures et fait part de ses réactions :

-Les fonctionnaires chargés de ce travail (CRS, policiers, gendarmes) manquent de moyens pédagogiques modernes et efficaces.

-le coût financier est très élevé

-La Prévention Routière seule a signé une convention avec le Conseil Général pour une campagne d'information et de formation dans le cadre de l'objectif -10% d'accidents.

-Les subventions accordées tant par le Conseil Général que par certaines municipalités sont importantes

En 86, puis 87, la section propose une véritable éducation routière, c'est-à-dire :

-Programme pédagogique national

-Participation de jeunes chômeurs titulaires d'un CAP de moniteur d'auto-école qui recevraient une formation complémentaire.

La section pense que les moyens existent et souhaitent une large concertation entre les élus, les décideurs et les associations du département.

Secrétaire de la section :

René KILGUS
14 av. Dubrocq
64100 - BAYONNE



ILLE ET VILAINE

A Rennes, stand lors de la journée nationale de la sécurité, à la faculté de Médecine, stand auquel s'est longuement arrêté le Ministre de l'Equipement Pierre Méhaignerie.

Correspondante : Madame CARDILES
61 ter Av. du MI Leclerc
35310 - MORDELLES

ASSEMBLEE GENERALE

RAPPORT D'ACTIVITE

En 1987 de nombreuses sections locales et départementales se sont créées : Seine-Maritime, Orne, Vaucluse, Var, Ariège, Indre, Allier, Indre et Loire, Calvados, etc ...

L'action "Rue de l'Avenir" a donné lieu à un travail collectif de grande envergure dans la plupart des délégations. Ces actions furent très diverses allant de la distribution de brassards rétro réfléchissants, jusqu'à la réalisation d'aménagements urbains provisoires en passant par l'animation de rues et autres manifestations, le tout avec une bonne couverture médiatique.

Tout au long de l'année la Ligue a participé à de nombreuses expositions avec souvent les voitures géantes. Un lâcher de ballons à l'occasion de la fête des mères a eu lieu à Tours, Orléans, Caen, L'Aigle, Colmar, Pau mais aussi dans l'Ariège, le Hérault, l'Aude, le Tarn, etc ...

Les actions en justice se sont multipliées et la Ligue est intervenue dans plusieurs procès. Grâce à leur retentissement ces actions contribuent à rendre certains magistrats moins indulgents envers les délinquants de la route.

RAPPORT D'ORIENTATION POUR 1988

L'année 1988 se déroulera sur un rythme plus calme. Il convient d'utiliser l'année pour tirer profit de la "Rue de l'Avenir", pour acquérir et perfectionner nos connaissances et renforcer notre cohésion tout en conservant notre originalité.

Des stages de communication au niveau national seront proposés aux responsables. Des stages sur la modération de la circulation seront mis en place dans certaines régions. Une mallette (rue de l'avenir) comprenant un dossier "opérations" des cassettes vidéo, des diapos, etc ... sera mise à la disposition d'associations pour permettre une démultiplication de cette démarche innovante.

La Ligue poursuivra ses campagnes sur la sécurité des enfants et la justice. En 1988 le dossier "Vitesse et Vie en Ville" sera privilégié.

La Ligue devra tendre à avoir une structure régionale correspondant aux régions administratives.

PONDERATION

Un fichier central de tous les adhérents est continuellement tenu à jour par M. Lecharpentier. Chaque délégué et responsable de section locale ou départementale reçoit chaque trimestre la liste des adhérents de son ressort ce qui lui permet de l'ajuster avec son propre fichier. Ce responsable avise M. Lecharpentier de chaque modification : nouveaux adhérents, changement d'adresse, radiation.

STATUTS

Un nouveau projet de statuts a été proposé à l'A.G. et est envoyé à chaque délégation régionale qui doit le répercuter auprès des sections locales en vue de proposer des amendements. Ces derniers seront étudiés au C.A. de Juin et ces nouveaux statuts seront présentés à l'A. G. de 1988.

RAPPORT FINANCIER

Sur chaque montant de cotisation, il revient 50 F. au siège. Il appartient à la délégation régionale de gérer ses cotisations, et éventuellement de décentraliser le circuit sur les départements ou les sections locales. C'est à la région, ou la section locale/départementale de gérer son fichier des adhérents et donc des cotisations.

Les frais de déplacement pour les membres du C.A. et pour les délégués qui répondent à une convocation sont remboursés sur présentation des factures originales acquittées.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Présidente : Geneviève JURGENSEN
Vice-Président : Denis MOREAU
Secrétaire Général : Henri HASSON
Secrét. Gle adj. : Jacqueline FURBEYRE
Trésorier : Michel MARCHAND

Membres du bureau : Jean-Marie LEVERRIER chargé de Pondération ; Aline ROLAND coordination des délégations régionales ; Nancy SAYER documentation et statistiques.

Administrateurs : M. BROSSOLET, Jacqueline CHAUMONT, Frédéric DENIZOT, Robert EPSTEIN, Geneviève FUCHS, Philippe GERVOT, Marie REDOR, Jacques RENARD, Lillane ROSSEUW, Gérard THIOLIER, Viviane VAREILLES, Pierre WARNIER.

BREVES

Loi d'amnistie ?

La Ligue Contre la Violence Routière avec d'autres associations a posé à chaque candidat à l'élection présidentielle, la question suivante :

"Etes-vous disposé à étendre au Code de la Route, les critères d'exclusion de l'amnistie concernant les infractions ?"

Cette question peut paraître rédigée dans des termes très généraux et insuffisamment précis. Il faut rappeler à ce sujet :

- Que l'amnistie résulte, non de la volonté du futur Président, mais d'une loi discutée et votée par le Parlement. Il convient donc de poser le problème en termes d'orientation générale de chaque candidat.
- Que la loi d'amnistie, lors de l'élection d'un nouveau Président de la République, résulte d'une tradition républicaine, et nombreux sont ceux qui ne souhaitent pas la vider de son contenu et de son symbole de réconciliation nationale.
- Que sur les détails de technique juridique (liste des infractions qui devraient être exclues de l'amnistie) les opinions des uns et des autres peuvent différer. Le Comité du Droit de la Route, association dont la Ligue est membre fondateur s'est penché sur cette question, et interviendra plus précisément le moment venu, une fois dégagée une position commune.

Ville plus sûre quartiers sans accidents

Dans le cadre du programme "ville plus sûre, quartiers sans accidents", un trentaine de sites -villages et quartiers de ville- sont d'ores et déjà aménagés de façon à organiser une meilleure coexistence entre les différents usagers. Maintenant, la suite du programme consiste à diffuser le savoir-faire acquis lors de ces expériences auprès de toutes les personnes concernées par la sécurité routière et le cadre de vie.

Dans une lettre en date du 8 décembre 1987, le Ministère de l'Équipement informe les Préfets et les Directeurs Départementaux de l'Équipement que sur leur demande une action de formation peut être menée sur ce sujet dans leur département. Cette formation s'adresse non seulement aux professionnels de la route, de l'architecture et de l'urbanisme, mais aussi à des représentants d'associations.

Pour tout renseignement contacter le :

CETUR
8, avenue Aristide Briand
92220 - BAGNEUX

Tel. (1) 46-57-11-47

La Ligue Contre la Violence Routière tient à votre disposition une brochure sur ce thème "LA RUE, ON PARTAGE" - Joindre 5,60 F. en timbres pour frais d'envoi-



Liste des DELEGUES REGIONAUX

NORMANDIE
Jean-Marie LEVERRIER
Creuley-Vieussoix 14410 VASSY
Tel 31.68.56.42 (P) 31.68.51.59 (B)

ILE DE FRANCE
Pierre WARNIER
85 rue d'Assas 75006 PARIS
Tel 43.26.59.55 (P) 43.22.56.69 (B)

EST
Geneviève FUCH
36 rue d'Eguisheim 68000 COLMAR
Tel 89.41.42.82

OUEST
Philippe GERVOT
33 rue d'Anjou 49270 LANDEMONT
Tel 40.98.73.63

CENTRE
Aline ROLAND
25 rue de l'Orbette 45000 ORLEANS
Tel 38.53.09.58

AQUITAINE
Jean LE FEVRE
5 rue de la Cendrée 64320 BIZANOS
Tel 59.02.49.31

LANGUEDOC ROUSSILLON
Liliane ROSSEEUW
La Verdu Generville 11270 FANJEAUX
Tel 68.60.51.95

PROVENCE COTE D'AZUR
(Voir Liliane ROSSEEUW - déléguée
Languedoc-Roussillon)

RHONE ALPES
Gérard THIOLIER
106 B rue de la Richelandière 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

MIDI PYRENEES
Jean-Claude FEAUGAS
En Martel FOURQUEVAUX 31450 MONTGISCARD
Tel 61.81.02.96

Adhèrent

Faites adhérer

Payez votre cotisation



BULLETIN D'ADHESION

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE

ASSOCIATION LOI 1901

NOM :
Adresse :

Prénom

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