

Pondération

Bulletin de liaison des adhérents de la
LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



Bulletin trimestriel

Tél. : 43.48.96.09

Abonnement annuel à la revue 50 F

N° 15

SOMMAIRE

Éditorial

Geneviève JURGENSEN — Présidente	3
----------------------------------	---

Témoignages

Petite Sandy — Ghislaine LEVERRIER	4
Accrochez-les à la vie ! — Françoise GERVOT	5
Sauvé par sa nacelle	5
On dérange les consciences — Elisabeth GERSON	5
Parlons-vrai — André VOEGELE	6

Le pamphlet du Professeur GOT

Les mythes ont la vie dure	8
Des solutions existent... dans les tiroirs	11

Humeur

Pitié pour les trottoirs ! — Jules RABIN	14
La sécurité... ça paie ! — Guy ZUERAS	15

Justice

Tiens v'là la vedette ! — Daniel FREMOND	16
Une clémence exemplaire	18
Les travaux d'intérêt général — Pierre WARNIER	18
Le droit de conduire — Bruno ELIE	19
Un procès à épisodes — Guy MARSEILLE	19
Les procès de la Pub — Henri FABRE LUCE	20

Assemblée générale

Nos actions

Vaucluse — Calvados — Côte-d'Or — Alpes-de-Haute-Provence — Haut-Rhin — Pyrénées-Atlantiques	24
---	----

Festival du film de Sécurité Routière

Informations pratiques

Listes des délégués

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.

PONDÉRATION 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
5, impasse Bon-Secours
75011 - PARIS

ou

Ligue Contre la Violence Routière
Jean-Marie LEVERRIER
Creuley - Viessoix
14410 - VASSY

Directeur de la Publication : Jean-Marie LEVERRIER
Imprimerie CORLET S.A. Condé-sur-Noireau
Dépôt légal n° 6 — 1^{er} trimestre 1990 — n° CPPAP : 67845



ÉDITORIAL

Nous attendons d'un instant à l'autre que le Premier Ministre annonce de nouvelles décisions concernant la sécurité routière, parmi lesquelles la plus importante serait l'abaissement à 50 km/h de la limite de vitesse autorisée en ville. Dans toutes les villes étrangères où cette mesure a été prise, on a pu constater que même si elle n'était que partiellement respectée, le nombre des accidents diminuait de façon considérable. Je redoute toutefois que le Premier Ministre n'hésite à affronter la fureur des Automobile Clubs, qui ont déjà raillé dans un style au goût souvent douteux cette éventualité : « Nous conseillons d'interdire le mouvement ! » plaisantait l'Automobile Club de l'Ouest. Curieusement, le même lobby qui prend toujours l'Allemagne en exemple, évite de le faire sur ce point. Dans les villes allemandes, pourtant, c'est bien à 50 à l'heure que roulent les automobilistes.

Parmi les autres mesures qu'on peut attendre figurent des contrôles d'alcoolémie plus facilement mis en place par les forces de l'ordre, le processus juridique étant facilité, et l'obligation pour les passager arrière d'utiliser les systèmes de retenue. Vous savez que nous avons beaucoup poussé à cela : il n'est pas normal que désormais les passager avant soient, grâce au port obligatoire de la ceinture, mieux protégés que leurs propres enfants ; nous savons que ceci est dû non pas à la mauvaise volonté des parents mais à leur ignorance.

J'espère vivement que lorsque ce numéro de Pondération arrivera chez vous, ces décisions auront enfin été prises. Elles répondent à certaines préconisations du "Livre Blanc" remis à Michel Rocard il y a huit mois. Mais elles sont modestes face au combat de fond qui doit être mené contre la vitesse. Tant qu'on n'aura pas contraint à l'échelon européen l'industrie à penser sa production automobile en tenant compte des vitesses supérieures autorisées dans la CEE, aux USA et au Japon (jamais plus de 130, uniquement sur autoroute et à la seule exclusion de l'Allemagne), tant qu'on n'aura pas mis en place des contrôles systématiquement et une répression adaptée, les mesures prises ne seront qu'une sorte de minimum syndical inapte à modifier vraiment le comportement des Français en voiture, et à soulager la population du poids inique des deuils qu'elle supporte dans l'absolue solitude.

Deux petites nouvelles intérieures qui, je l'espère, vous feront plaisir. La première concerne nos comptes : vous devez savoir que notre fonctionnement est entièrement couvert par vos cotisations : loyer, téléphone, courrier, photocopies... Pour tout cela, grâce à l'énorme effort de bénévolat fourni par chacun, nous sommes entièrement autonomes. Cela signifie que la totalité des fonds qui nous viennent d'ailleurs que des cotisations est employée dans nos actions. Je ne connais pas une association d'importance comparable qui puisse en dire autant.

La seconde nouvelle est ma promotion, sur proposition de Michel Delabarre, Ministre des Transports, au rang de Chevalier de l'Ordre National du Mérite. C'est à notre travail commun que va cette reconnaissance, et nous pouvons en être fiers. Et puis entre nous, nous ne l'avons pas volée. Avant même de remercier le Ministre, c'est à vous que je veux dire ma gratitude pour votre fidélité à nos objectifs, à notre philosophie, et l'acharnement que vous mettez à l'atteindre coûte que coûte, sans haine, sans vous lasser, les buts que nous nous sommes fixés.

L'opératin Drapeau Blanc est relancée. Elle aura lieu du 12 au 18 avril, avec Antenne 2, FR3 et Radio-France. Tout ce que nous pourrons faire pour sa réussite, nous le ferons. Et puisque nous savons d'expérience les efforts que cela demande, dédions ces journées à Armelle Dewavrin et à son papa : elle était adolescente, elle traversait dans le passage pour piétons et a été tuée par un automobiliste qui a pris la fuite et n'a jamais été retrouvé. Le 29 décembre, son àère, après avoir soigné les chevaux de leur centre équestre, s'est suicidé. La mémoire de ce père et de sa fille donnera un sens à chacun de nos gestes. Nous n'avons jamais rien entrepris qui ne soit directement lié à ces malheurs foudroyants. Toujours nous avons voulu, à travers notre association, changer le monde pour réparer à notre manière le tort fait aux innocents. En ce début d'année, l'innocence porte le tendre nom d'Armelle, et nous la saluons, avec beaucoup de chagrin et beaucoup d'espoir malgré tout.

Geneviève Jurgensen.

Geneviève Jurgensen
Présidente

TÉMOIGNAGES

Petite Sandy

C'est le mois de mai. Dehors il fait beau.

Je n'ai pas vu ta photo sur la télé, ni au cou de ta maman.

Il y avait si peu de jours.

Je t'ai simplement vue dans ses yeux sans larmes, dans ses mains occupées à allumer des cigarettes, dans ce sursaut à la sonnette... serais-tu derrière la porte ?

Combien de temps encore attendra-t-elle une petite lettre de toi.

Combien de temps encore attendra-t-elle ce coup de téléphone « allo, maman ! »

Combien de temps encore.

Nous sommes là toutes les deux, ne sachant quoi dire.

Elle essaie de me sourire : *« Je voulais vous demander, vous aussi quand votre fille..., qu'est-ce que vous croyez qu'il y a après la mort ? »*

Cette question je la pressentais pour l'avoir mille fois posée dans ma tête ; cette question partout inscrite, sur tes pinces à cheveux dans la salle de bains, sur ta poupée assise dans le fauteuil, sur ton anorak accroché au porte-manteaux, sur ton carnet de santé, dans le cadre n° 2 du livret de famille, celui qu'on ne regarde jamais, avant.

« Ce matin j'ai refait son lit, je sais qu'elle ne reviendra plus mais j'ai refait son lit »

« On m'a dit que je devrais déménager, mais je ne veux pas. Quelquefois je crois l'entendre dans l'escalier. Je ne veux pas déménager, ou pas tout de suite. »

Il fait beau dehors. J'ai un peu froid.

Ensemble nous prenons un café.

Je la devine encore engourdie dans son âme et dans son corps.

Sa douleur est là, mais elle ne la sent pas, pas encore.

Et puis Petite Sandy, nous ne parlons plus de toi.

Nous parlons de choses banales ; ces banalités tellement importantes à dire pour rester un moment l'une près de l'autre.

Nous n'avions plus besoin de parler de toi, tu étais là, à côté de nous et un peu de douceur nous envahissait.

Ghislaine LEVERRIER



« Accrochez-les à la vie »

Recette...

D'abord il est essentiel d'assister à l'une de ces très bonnes soirées d'information organisées par la LIGUE, sur les dangers que courent nos enfants s'ils ne sont pas attachés à l'arrière du véhicule.

Ensuite, être fermement convaincu de l'utilité des ceintures en cas de choc et être décidé à agir **AVANT**, pour limiter les risques. Enfin, pour en finir avec la partie cérébrale, il faut expliquer aux enfants clairement que s'ils ne sont pas attachés, ils risquent de mourir.

Il n'est pas traumatisant pour un enfant de savoir que ses parents l'aiment, et veulent le protéger pour le voir grandir.

Arrive alors la partie technique. En effet si comme nous, vous avez quatre enfants, il faut en désigner deux pour être des « **vic-times** » puisque les constructeurs automobiles en ont décidé ainsi...

Mais si vraiment le choix est difficile, vous pouvez déjà installer un harnais sur les points d'ancrage du siège-auto (ouf ! en voilà trois de préservés). Quant au 4^e, si vous n'êtes toujours pas décidé à l'offrir en sacrifice au Dieu Bitume, et si vos enfants sont encore dans la catégorie « petite largeur », vous attachez **DEUX** enfants, avec **UNE** ceinture **TROIS** points (passée sous le bras bien entendu).

C'est une solution en attente du véhicule familial idéal (à nos yeux).

Il faut admettre que l'immobilisation de nos bambins est très contraignante, même en cassant les « moyennes », données par 36.15 I.T.I., avec de nombreux arrêts.

Aussi pour mener à bien cette opération survie, autrement dit pour rendre ce genre de déplacement **VIABLE**, nous avons commencé avec des cassettes à suivre sur un album, genre « Merlin l'enchanteur », « Zorro », etc.

Ils les connaissent par cœur, nous aussi, mais c'est plus agréable à entendre que des pleurs.

Pour la suite, ça devient un réflexe comme pour nous (pensez à l'**EXEMPLE**)

Ne vous découragez pas, vous avez tant à y gagner...

Bonne chance !

Françoise GERVOT



Sauvé par sa nacelle Sylvain, bébé miracle

Sylvain, l'enfant miraculé, aura deux mois jeudi. Il aurait dû mourir comme sa mère, Marie-Line, trente deux ans, dans la voiture happée par un train jeudi dernier, à Toulouse. **Mais la nacelle a résisté à l'effroyable choc et Sylvain a été récupéré indemne par les sauveteurs.**

Dix-huit heures, jeudi, à Saint-Orens, à 60 kms à l'est de Toulouse. Marie-Line Guiraud quitte la maison de ses parents. A l'arrière de sa 4 L blanche, **elle installe la nacelle de son fils.** C'est son premier enfant, né voici un mois et vingt-trois jours dans une clinique de la ville rose. « *Un gosse adorable, disent les voisins. Quand Marie-Line se promenait dans la rue, elle le serrait fort dans ses bras et redressait la tête. Elle en était fière et il y avait de quoi.* »

Marie-Line embrasse ses parents, s'installe au volant et démarre. Direction la banlieue de Toulouse, Plaisance-du-Touch, où cette institutrice à la maternelle des « Trois Pommes » doit rejoindre son compagnon, Joël.

Sur la route, Marie-Line est sereine. La nuit est déjà tombée et la circulation est dense. Mais, de toute façon, elle n'aime pas rouler vite. A l'arrière, Sylvain joue avec ses jouets. Il ne risque rien car **ses parents ont choisi une nacelle blanc et bleu, solide, faite pour la route.**

Des pleurs

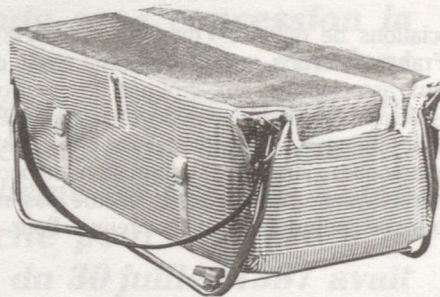
Plus loin c'est le passage à niveau.

La 4 L de Marie-Line cale soudain au milieu des rails.

Le machiniste tente l'impossible. Un sifflement désespéré, un crissement de roues assourdissant, des étincelles. Et c'est le choc terrible. Happée sur le côté, la 4 L est traînée sur plus de 150 mètres. Quand le convoi s'arrête enfin, la voiture, laminée sous l'avant de la machine, n'est plus qu'un amas de tôle.

Les pompiers arrivent très vite, munis de leurs pinces de désincarcération. Leur expérience leur dit qu'il est trop tard, et pourtant, de la voiture blanche, parviennent les pleurs d'un enfant. Vite, les sauveteurs découpent les tôles et **retirent de la voiture la nacelle dans laquelle se trouve Sylvain vivant.**

Extraits d'un article publié dans le « Journal du Dimanche » du 3 décembre 1989



On dérange les consciences

« J'ai demandé au Principal du collège, quelque temps avant la fin des classes, si je pouvais apposer la grande affiche de la Ligue représentant le cartable d'enfant ouvert sur un passage protégé.

Je précise qu'une élève de 5^e venait de mourir dans un accident de la route.

Après une courte hésitation, il a refusé, prétextant que cette affiche était trop « agressive » (sic) et qu'elle pouvait « complexer de

bons conducteurs comme lui (re-sic) et donner aux enfants le sentiment qu'ils avaient tous les droits ! »

Élisabeth GERSON (Seine-Maritime)

NDLR : tous les responsables de l'Éducation nationale ne sont pas comme ce principal, cette affiche est apposée dans beaucoup d'écoles et d'Inspections.

Parlons vrai !

Dans le Pondération n° 13 (page 33) Gérard THOLIER a lancé un débat au sein de la Ligue Contre la Violence Routière :

— **Doit-on continuer à constater notre échec en sécurité routière ?**

— **Ne devrions-nous pas parler vrai, haut et fort ?**

— **Ne devrions-nous pas dénoncer beaucoup d'incohérences dans les décisions gouvernementales ?**

Nous publions ci-dessous une lettre représentative de l'opinion générale de tous les adhérents qui nous ont écrit.

Vous dites bien que les chiffres parlent d'eux-mêmes, qu'il n'y a pas d'amélioration parce que peu de changement dans le comportement des conducteurs et vous posez la **vraie** question : « Pourquoi changeraient-ils puisque rien ou presque rien n'est fait ? Doit-on continuer à constater cet échec ? Au risque de froisser quelques notables ne devrions-nous pas **parler vrai**, haut et fort ? Ne devrions-nous pas dénoncer beaucoup d'incohérences dans les décisions gouvernementales ? Faut-il prendre le risque de déplaire en haut lieu ? » Il faudra enfin rompre le mur du silence qui entoure la mort sur la route. Nous avons le devoir sacré de mettre au pied du mur le pouvoir politique dans son ensemble mais également les pouvoirs publics. Nous avons le devoir de dénoncer publiquement, et avec force, le laxisme coupable, la carence, le manque de volonté politique, l'absence totale du Devoir politique, le manque total d'autorité, la capitulation sans condition devant les groupes de pression anti-Sécurité-Routière de notre classe politique toute entière à quelques rares exceptions près. Nous n'avons à ménager personne, sauf les futures victimes de ces assassins de la route. Tout ce que nous demandons, et il faudra le faire comprendre, c'est que la loi soit appliquée, rien que la loi, toute la loi et la même pour tous.

Mais nos gouvernants et les lobbies anti-Sécurité-Routière ne sont pas les seuls responsables du carnage routier. J'accuse également cette masse silencieuse, celle qui ne cesse de se lamenter continuellement dans le courrier des lecteurs des différents journaux et magazines ou dans le sondage, mais qui reste courageusement cloîtrée dans son anonymat et sa passivité laissant ainsi la vedette aux associations et groupes de pression anti-Sécurité-Routière. C'est à eux aussi que nous devons nous adresser en permanence pour leur faire comprendre que le **silence tue**, qu'ils rejoignent nos rangs et qu'ils n'attendent pas que le malheur frappe à leur propre porte.

Nous, Associations de défense « du Droit à la Vie » sur les routes de France, n'avons pas non plus le droit de laisser la vedette aux associations, aux groupes de pression et aux médias anti-Sécurité-Routière. Nous devons répondre au coup par coup, aux sondages démagogiques de l'Association Française des Automobiles Clubs, à ses affirmations hypocrites voulant nous faire avaler que la vitesse ne tue pas mais sans jamais apporter le moindre début de preuve. Pour ces gens-

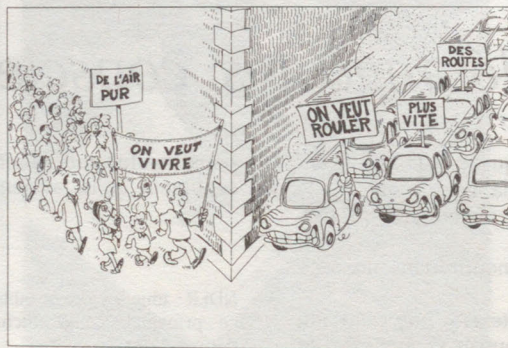
là, les seules victimes, ce sont les automobilistes coupables, souvent irascibles, qui ayant tué plusieurs personnes, se voient privés de la Liberté fondamentale d'aller et de venir. Pour les autres ils n'avaient qu'à pas se trouver au mauvais endroit au mauvais moment.

Nous n'avons pas non plus le droit de laisser le sale boulot à certains journalistes courageux tels François de CLOSETS, Claude SARRAUTE, Jean-François HELD. Nous devons les soutenir, voire même les devancer.

Donnons la parole à Madame Françoise CHANDERNAGOR, membre du Conseil d'État : « **Au Conseil d'État, nous avons à juger le cas d'un livreur qui avait tué trois fois. Chaque fois, « on » avait fini par lui rendre son permis. La famille de la troisième victime attaquait l'État pour irresponsabilité... et nous lui avons donné raison.** » N'est-ce pas là un exemple à méditer et à mettre en pratique aussi souvent que possible comme par exemple dans le cas du procès F. RONGIER (Président d'auto-défense). Pourquoi dans ce pays peut-on communiquer impunément les emplacements de radars, affirmer que la vitesse ne tue pas, incitant de la sorte les automobilistes à la désobéissance avec au bout des milliers de morts ? Ne pourrions-nous pas intervenir en ce domaine ? L'auteur du livre « suicide, mode d'emploi » a bien été accusé d'incitation au suicide. En ce qui concerne ce qui précède, ce n'est non seulement une incitation au suicide, mais également une incitation à l'assassinat routier.

Désignons également, nommément et publiquement les parlementaires qui se sont particulièrement distingués lors des débats sur le permis à points les 10 et 11 mai derniers à l'Assemblée Nationale, par leur acharnement hystérique à défendre les assassins de la route, tels que les députés Pierre LEQUILLER, Charles FEVRE et Serge CHARLES et félicitons les autres tels René DROUIN et J-P FOURRE, qui lui avait déclaré : « **Je suis de ceux qui n'admette pas une notion restrictive de la Liberté où certains veulent nous faire croire qu'en contraignant l'usager à la Sécurité Routière, nous portons atteinte à la liberté des citoyens de circuler, alors même que l'atteinte à la Sécurité Routière lèse les citoyens dans la première des Libertés souhaitée : VIVRE** »

André VOEGELE (Haut-Rhin)



LE PAMPHLET DU PROFESSEUR GOT



Professeur Claude GOT : Hôpital Ambroise-Paré (Paris)

Le Professeur GOT a toujours défendu sans concession la santé publique. Il préconise souvent des solutions qui font grincer des dents, mais qui s'imposent parfois. Ainsi, en mars 1987, avait-il démissionné avec éclat du Haut comité d'études et d'information sur l'alcoolisme en prélude à une bruyante campagne contre la publicité pour la bière à la télévision. Trois mois plus tard, la loi du 30 juillet 1987 avait entériné sa victoire. La bataille contre les accidents de la route, qu'il étudie depuis dix-huit ans, est sans doute plus difficile à gagner, ce qui ne l'empêche pas de la mener sans compromission ni indulgence. Son propos n'épargne personne — pouvoirs publics, constructeurs, publicitaires, et automobilistes sont durement mis en cause. Irritant, peut-être, polémique sûrement, mais les arguments techniques ne manquent pas. A vous de juger et de nous renvoyer votre avis sur la question.

Les mythes ont la vie dure

La limitation de vitesse ? Indispensable. La conduite sous l'influence de l'alcool ? Inadmissible. La ceinture de sécurité ? Très efficace. C'est l'avis de la majorité des Français qui, pourtant, en continuant de transgresser ces règles, sont en passe de devenir les champions du monde de la tuerie sur route. Les idées reçues sont parfois mortelles.

La mort sur la route fait partie d'une actualité permanente qui subit des réactivations périodiques quand le bilan s'alourdit à la suite d'un hiver doux ou de l'anticipation d'une amnistie présidentielle annoncée avec un manque total de sens des responsabilités par les candidats.

L'engagement récent du Premier ministre est plein d'intérêt : il va devoir le concrétiser et la nature des décisions qui seront prises sera un indicateur de l'ampleur des changements politiques qui interviennent dans notre pays.

Les mesures à mettre en œuvre sont connues des accidentologues du monde entier, elles sont les mêmes au Japon, en Australie ou en Europe, même si les particularités locales des hommes, des lieux et des machines modulent leur efficacité d'un pays à l'autre. Comme dans tous les domaines où les intérêts de santé publique se heurtent à de multiples intérêts particuliers, l'adoption des mesures efficaces est fréquemment abandonnée ou différée, l'action politique se réduisant à quelques gestes à l'utilité discutable qui donnent le change en attendant que, quelques années plus tard, l'importance de la catastrophe relance l'indignation et provoque de nouvelles pseudo-décisions.

Les données du problème sont les suivantes

La majorité des usagers de la route de notre pays (70 à 80 % suivant la formulation des questions) sont convaincus de l'intérêt des limitations de vitesse à leurs valeurs actuelles, du danger de la conduite sous l'influence de l'alcool et de l'efficacité de la ceinture de sécurité. Ces trois notions étant les clés d'une politique de sécurité routière efficace, il est possible de se demander pourquoi elles ne se concrétisent pas par des changements d'attitude sur le terrain, notre taux de mortalité par accident de la circulation rapporté au nombre d'habitants demeurant un des plus élevés du monde.

Les mythes

Entre ces valeurs simples et leur comportement, un bon nombre d'usagers glissent des contrevérités leur permettant d'échapper à ces règles. Ils le font avec la complicité active du lobby de la vitesse et du véhicule toujours plus performant et plus sûr qui domine la presse automobile et les productions des publicitaires.

Je laisse de côté la ceinture qui empêche d'être éjecté alors que la voiture tombe dans le ravin ou brûle, c'est une argumentation que l'on entendait en 1970-1975, beaucoup moins maintenant et les nombreuses lettres à la suite de mes propos à peine provocants sur l'absence de contre-indication au port de la ceinture, montrent bien l'évolution des compétences dans ce domaine. Les lettres d'éminents « professeurs » qui m'expliquaient il y a quinze ans que la ceinture de sécurité augmentait le nombre de tétraplégiques (sans la moindre étude épidémiologique !) ont disparu de mon courrier. Les combats d'arrière-garde sur les contre-indications au port de la ceinture me paraissent secondaires et je suis plus sensible aux reproches du Dr Pierre Mora sur l'anomalie des exemptions « pour raison de service », il est ridicule de ne pas assurer la protection d'un policier, d'un gendarme ou d'un pompier intervenant dans des conditions de circulation souvent dangereuses. Seul, le porte-à-porte devrait être pris en compte pour ces dispenses de port de ceinture (distribution postale, relevé de compteurs...).

La réalité

L'expérience m'a prouvé que ces certitudes sont inébranlables et échappent aux arguments rationnels ; elles font partie des mythes indéracinables, comme celui du cancer qui ne guérit jamais ou de l'influence des signes du zodia-

CONTREVERITÉS

Dans leur langue de bois, que j'ai appris à connaître au cours des dix-huit années de ma pratique « accidentologique », les mythes les plus fondamentaux sont :

- la **vitesse** n'est pas dangereuse pour un conducteur expérimenté qui maîtrise son véhicule, il peut se permettre de dépasser les vitesses autorisées ;
- la **vitesse** n'est pas dangereuse sur autoroute, la preuve : les autoroutes allemandes sans limitation de vitesse ont une mortalité au kilomètre parcouru inférieure à la nôtre ;
- une **réserve de puissance** importante permet des dépassements en toute sécurité ;
- les accidents sont provoqués par un **nombre limité de chauffards** ;
- il y aurait moins d'accidents si on éliminait de la route un certain nombre de « cercueils roulants », vieilles voitures mal entretenues ou accidentées et mal réparées ;
- il y aurait moins d'accidents si l'on supprimait (enfin) les **points noirs** du réseau routier ;
- ce sont les alcooliques qui sont dangereux sur la route. Moi je supporte bien l'alcool et je peux conduire sans risque après avoir bu (variante expérimentale : la preuve, cela m'est arrivé plusieurs fois) ;
- il y aurait moins d'accidents si l'on **complétait l'enseignement des auto-écoles** ; il faut développer les stages de perfectionnement, apprendre à contrôler un dérapage.

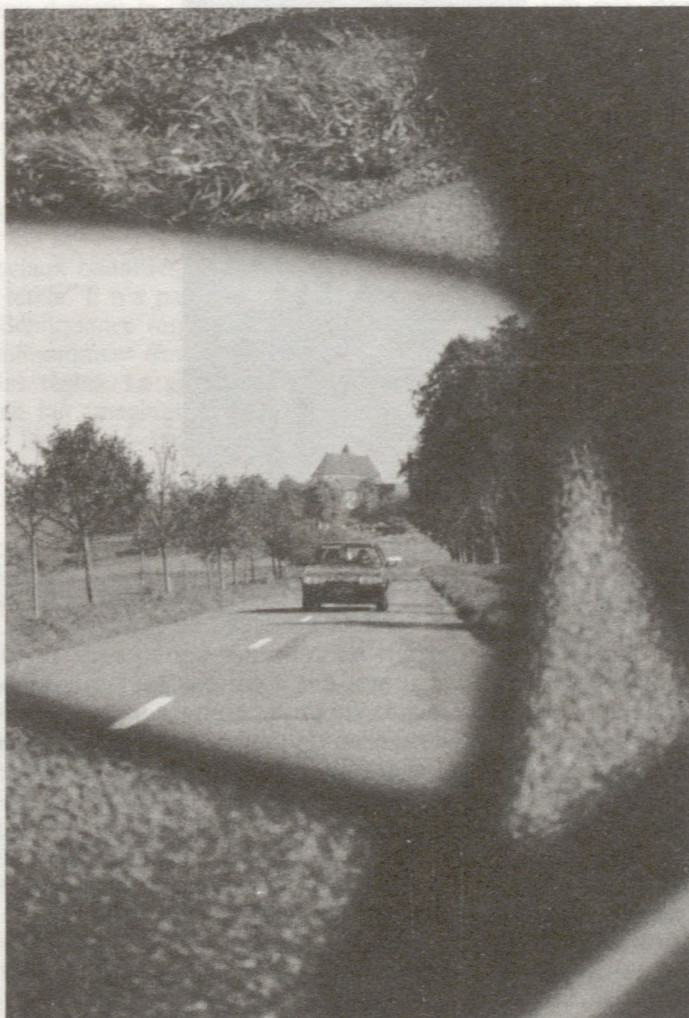
que sur la destinée humaine. Il faut donc renoncer à convaincre les adultes qui les propagent de leur absurdité et faire tous les efforts sur les générations à venir pour leur apprendre à se méfier de ces mythes dangereux. Les pouvoirs publics ont toujours agi très timidement vis-à-vis de certaines de ces contrevérités, les assureurs également, qui disposent pourtant de tous les éléments pour les ridiculiser. Les uns et les autres ont montré là dans le passé les limites de leur désir d'agir. J'attends toujours de voir les spots télévisés trop généraux, qui réapparaissent périodiquement sur nos écrans, remplacés par des informations concrètes expliquant :

— **que nous n'avons qu'un réseau routier** et qu'il n'est pas possible de séparer les soi-disant bons conducteurs des jeunes inexpérimentés, des inattentifs, des maladroits, de ceux qui ne voient plus très bien ou qui n'entendent pas mieux, de ceux qui sortent d'un pot dans le pays qui a la plus forte consommation d'alcool par habitant, des coléreux qui viennent d'être contrariés, des fatigués un peu somnolents ou bourrés de tranquillisants. La société est faite pour permettre à tous ces gens de vivre ensemble au moindre risque, en conservant à un maximum d'entre eux la liberté de conduire. La notion élitiste d'une route réservée aux « bons » conducteurs est la négation de la vie en société ;

— **que la notion de bons conducteurs qui peuvent aller vite sans danger est absurde**, non seulement parce qu'ils vont cohabiter avec ceux que je viens de citer, mais parce que la réalité nous démontre que les « rapides expérimentés » se tuent plus que les autres. Les conduc-

teurs de Formule 1 sont les meilleurs conducteurs au monde, leur concentration, leur jugement, la précision de leur conduite sont exceptionnels. Vous les mettez sur un circuit protégé, tous dans le même sens, sans intersection, avec les véhicules qui ont la meilleure tenue de route possible ; le résultat est un taux de mortalité supérieur à celui des gladiateurs. Depuis quarante ans, la majorité des conducteurs français de Formule 1 ayant couru plusieurs saisons sont morts avant l'âge de la retraite. Behra, Levegh, Wimille, Cevert, Depailler n'étaient pas manchots et si vous voulez honorer leur mémoire, souvenez-vous de la leçon qu'ils nous donnent : il y a deux types d'accidents, ceux des inexpérimentés qui font l'apprentissage des ennuis et ceux des expérimentés, des hypercompétents, sûrs d'eux-mêmes qui sont aux limites de leurs possibilités et peuvent se tuer sur une Formule 1, sur un Airbus dont ils ont débranché les sécurités ou sur un flotteur de trimaran où ils travaillent sans harnais. Espérer améliorer la sécurité en organisant des stages de « dérapage contrôlé » est une illusion, les conducteurs qui auront « bénéficié » de cet apprentissage seront incités à mettre leurs connaissances en pratique, ne serait-ce que pour les entretenir, et ils vont adopter un style de conduite plus dangereux que celui du non-initié à de telles pratiques ;

— **que l'argument des autoroutes allemandes** qui sont moins dangereuses que les nôtres est utilisé abusivement quand on veut lui faire prouver que la vitesse est dépourvue de risque sur autoroute. La mortalité au kilomètre parcouru sur autoroute dépend de deux facteurs, la densité de circulation et la vitesse maximale autorisée.



Quand la circulation est très dense, les vitesses s'abaissent, c'est vers quarante kilomètres à l'heure que le débit est maximal (en véhicule par heure), le risque vital est alors proche de zéro. Quand la circulation est fluide, les vitesses augmentent et c'est alors que l'influence des limites légales peuvent s'exprimer. Ces faits sont évidents quand on compare les taux de mortalité au kilomètre parcouru sur les autoroutes européennes. La RFA qui voit passer sur chaque kilomètre de ses autoroutes 50 % de plus de véhicules que les nôtres a une mortalité plus faible, mais si nous comparons les chiffres de la RFA à ceux d'un pays avec une densité de trafic proche mais une vitesse limite plus basse, comme les Pays-Bas, la mortalité est moitié plus faible dans ce dernier pays. A l'opposé, l'Autriche et l'Italie qui ont les plus faibles densités de circulation sur leurs autoroutes ont des mortalités au kilomètre parcouru au double du nôtre ;

— **que les examens périodiques systématiques des véhicules sont inutiles** pour réduire le nombre des accidents. Les causes mécaniques des accidents sont rares, elles concernent des organes qui ne sont pas facilement accessibles à un examen extérieur. Il est impensable de radiographier des éléments de direction, des axes de roue, de démonter le circuit de freinage. Quant aux pneumatiques dont l'usure et le sous-gonflage sont à l'origine de la majorité des accidents liés au « matériel », il n'est pas nécessaire d'instituer un examen coûteux pour vérifier leur état, les policiers et les gendarmes savent parfaitement le faire. Le meilleur argument contre cette mesure est son absence d'influence significative sur les accidents ayant une cause matérielle dans les nombreux pays qui l'ont mise en œu-

vre « pour faire quelque chose ». Le seul intérêt de l'examen systématique se situe au moment de la vente d'un véhicule d'occasion, quel que soit son âge, pour dépister les mauvaises remises en état d'un véhicule accidenté. Il peut également éviter que le grand marché européen de 1992 nous place dans la situation « privilégiée » d'importateur de véhicules d'occasion provenant des pays qui ont constitué le contrôle obligatoire ;

— **que le mythe des points noirs à supprimer appartient au passé.**

La plupart d'entre eux ont été aménagés et fréquemment une zone ponctuellement dangereuse a été remplacée par une portion de routes plus étendue sur laquelle les accidents se répartissent au hasard, du fait en particulier des augmentations de la vitesse de circulation : cette transformation est souvent observée lors de la mise en service d'une déviation qui évite une traversée d'agglomération étroite et dangereuse. La déviation permet aux habitants de retrouver la paix et c'est cela qui la justifie ; elle peut ne modifier en rien la mortalité sur l'ensemble du réseau traversant la commune ;

— **qu'il est abusif de limiter l'alcoolisme routier à l'alcoolisme chronique.**

Un quart environ des usagers impliqués dans un accident avec une alcoolémie dépassant le taux légal appartient à ce groupe. La majorité est constituée de buveurs occasionnels ou par le groupe aux limites floues des « buveurs excessifs » qui, sans présenter de signe d'alcoolisme chronique, mettent fréquemment en danger la vie des autres en conduisant sous l'influence de l'alcool.



LA « RÉSERVE DE PUISSANCE » QUI TUE

La réserve de puissance qui sauve en permettant de terminer sans casse un dépassement aventureux est en réalité la réserve de puissance qui vous tuera, car c'est elle qui vous aura incité à faire un dépassement de trop. L'homme s'adapte aux possibilités de sa machine. Les premières 2 Chevaux étaient des veaux, pas de risque de dépassement avec elles, elles ne dépassaient pas. Si d'aventure, sur une longue ligne droite et avec le vent dans le dos vous entrepreniez un dépassement, la moindre alerte apparaissant à l'horizon vous laissait le temps de vous replacer derrière le camion que vous prétendiez doubler. Les assureurs ont établi depuis des dizaines d'années que le risque de provoquer des blessures chez un tiers dépend de la puissance du véhicule. Ce lien persiste quand on effectue la correction par la distance parcourue (les voitures rapides font plus de kilomètres que celles de faible puissance). Qui peut réfuter ces chiffres établis sur l'ensemble du parc automobile français ? Pourquoi ne publie-t-on pas chaque année le nombre de morts provoqués par chaque modèle de véhicule, comme on exprime une mortalité sur autoroute au kilomètre parcouru ? Il ne s'agit pas de mettre au pilori des marques, mais de démontrer le danger de la course à la puissance.

Les solutions existent... dans les tiroirs

Le père de famille le plus respectueux des convenances peut devenir un hors-la-loi dès qu'il prend le volant. Une politique efficace pour l'en empêcher doit superposer les solutions techniques, une surveillance dissuasive, une répression adaptée aux comportements.

L'efficacité suppose une adaptation aux réalités. Le comportement routier de nombreux usagers de la route de notre pays n'est pas fondé sur la loi et une morale de respect des autres. C'est un comportement de jeu avec des gages si l'on n'a pas eu de chance. Je sais qu'il y a souvent un radar à cet endroit : je ralentis immédiatement avant et je repasse au-delà de 90 après avoir quitté la zone dangereuse. De nombreuses études expérimentales ont documenté ce comportement d'adaptation au risque d'être pris et de solidarité des « voleurs » face aux « gendarmes » qui transforme un honnête père de famille en complice d'un assassin en puissance quand il signale par des appels de phares la présence d'un radar.

Les principes d'une politique efficace

Cette situation est en accord avec l'évolution d'une civilisation où l'efficacité passe avant la loi. La troisième République, ses instituteurs et son éducation civique ont été remplacés par une civilisation plus dure, fondée sur la compétition. C'est la réussite qui devient le critère essentiel et la nature des moyens mis en œuvre est secondaire. Si je veux me procurer un détecteur de radar, je l'achète et je deviens plus performant que le minable qui vient de se faire prendre. L'idée que son enfant puisse « se faire » écraser par un autre débrouillard aussi performant que lui n'effleure pas ce gageur qui n'a pas compris le nécessaire équilibre entre les droits et les devoirs de l'homme en société.

Face à ces comportements asociaux banalisés, le système répressif est d'une inefficacité totale. Il n'a pas su s'adapter à l'évolution rapide de la délinquance routière et placer sa crédibilité à un niveau suffisamment élevé pour qu'il y ait peu de transgressions des règles. Le gendarme en uniforme, repéré et signalé, me fait imaginer un inspecteur de la criminelle faisant une filature avec un gyrophare. Il faut adapter les méthodes aux comportements, substituer aux contrôles avec interception les radars couplés à

des appareils photos, placer à un niveau beaucoup plus élevé les amendes et mieux les proportionner aux revenus. Il est indispensable de rétablir une égalité devant la loi en supprimant toutes les interventions pour faire « sauter » des contraventions (contrôle au hasard des carnets à souche).

Un système pénal inadapté

Il faut surtout échapper à la lourdeur du système pénal, inadapté à la quantité d'infractions à traiter et utiliser dans la majorité des cas une procédure purement administrative appliquant automatiquement des barèmes. Le système pénal intervenant comme une procédure d'appel en cas de contestation et avec des sanctions plus sévères si l'appel est abusif. Pour des infractions graves (vitesse ou alcoolémie très élevées), il est indispensable de développer les confiscations de véhicule...

Si nous n'adaptions pas l'outil répressif à la gravité de la situation, nous n'aurons aucune prise sur ces éléments qui ne réagissent pas aux appels à la responsabilité.

Le second principe, aussi important que le développement d'une répression efficace et crédible, consiste à ne pas créer les conditions de l'insécurité en reprochant ensuite aux usagers de ne pas respecter les règles. Il est absurde de fabriquer des véhicules qui peuvent atteindre 200 km/h dans un pays où la vitesse maximale est de 130 km/h. En laissant les constructeurs faire n'importe quoi en matière de vitesse les pouvoirs publics ont une lourde responsabilité dans l'aggravation de la mort routière.

Véhicules générateurs d'insécurité

La méthode qui consiste à transférer au niveau du véhicule et de la technique les comportements souhaitables ne concerne pas seulement la vitesse. Elle s'applique à tous les domaines de la circulation où un choix inutile et généré

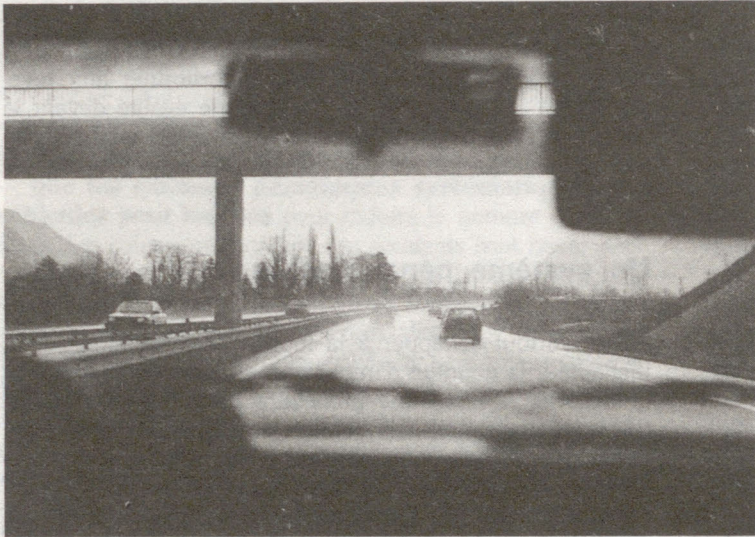
L'OCCASION FAIT L'ASSASSIN

Pour les buveurs occasionnels non dépendants, je ne crois pas aux peines de prison. Il convient d'assurer de très nombreux dépistages préventifs dans le cadre de la loi de 1978 et de sanctionner les alcoolémies élevées par des amendes très élevées et des confiscations de véhicules en cas de récidive ou de conduite sans permis. Pour appliquer correctement ce programme il faudrait accélérer l'équipement des brigades de gendarmerie et des postes de police en éthylomètres (l'appareil qui fournit la preuve pour les tribunaux) et en éthylotests électroniques (l'appareil de dépistage au bord de la route) pour remplacer les imprécisions du ballon.

Il conviendrait également de modifier légèrement la loi de 1978 qui, en soumettant le contrôle à l'autorisation du procureur de la République, incite à organiser des contrôles lourds et rares, peu efficaces. Il faut privilégier les contrôles au hasard de petits groupes d'usagers, en évitant le dépistage à la tête du client, par une définition des zones et des horaires de contrôles par les responsables des forces de police et de gendarmerie avant le début du contrôle.

rature du danger peut être évité. La réglementation oblige à allumer ses feux de croisement par temps de pluie et vous savez à quel point cette obligation est importante pour repérer le véhicule qui va vous doubler au moment où vous allez entreprendre vous-même un dépassement. Vous savez également que près d'un tiers des véhicules ne respectent pas cette obligation. Il est facile d'obtenir ce res-

pect en supprimant le choix et en couplant le fonctionnement de l'essuie-glace avec l'allumage des feux de croisement. Nous avons suffisamment de choix à effectuer dans une civilisation dominée par la complexité pour éviter la multiplication des décisions sans intérêt qui peuvent être réglées par des dispositifs automatiques.



Un tiers des véhicules ne respectent pas l'obligation d'allumer les feux de croisement par temps de pluie.

Les mesures concrètes

Une fois admis ces principes d'une répression juste, efficace, associée à une politique de cohérence entre les caractéristiques des véhicules et les comportements souhaités, il est possible d'envisager les mesures concrètes à mettre en œuvre.

Les véhicules

Pas grand espoir de ce côté, les principales améliorations concernant la sécurité sont faites. Nous pouvons encore espérer une amélioration progressive de la protection dans les chocs avant et dans les chocs latéraux, mais elle peut demander dix ans avant de faire sentir ses effets (il faut trois à cinq ans pour faire évoluer un prototype vers la production et un véhicule a une vie d'environ huit ans). Il serait également possible de réduire l'agressivité des avant de véhicule vis-à-vis des piétons et des deux roues. Les techniques à mettre en œuvre et les normes à appliquer sont connues mais l'Europe de l'automobile est celle du commerce avant d'être celle de la santé et elle ne se presse pas d'imposer de telles normes. La rédaction la plus simple serait du type : « Une fausse tête normalisée suspendue devant une zone quelconque d'un véhicule se déplaçant à 20 km/h ne doit pas subir en son centre de gravité une accélération supérieure à 30 g en pointe quand elle est heurtée par ce véhicule ».

L'infrastructure

Abandonnons également des espoirs d'efficacité à court terme à ce niveau, le transfert d'une partie de la circulation sur les autoroutes (moins dangereuses que le réseau routier ordinaire) est en grande partie achevé et les tron-

çons à mettre en service n'auront pas les débits de ceux déjà réalisés.

Le problème des arbres est important mais demandera des efforts longs et coûteux pour être résolu. Il faut supprimer les arbres en bordure immédiate des chaussées ou les protéger par des glissières quand c'est possible (en sachant que ces glissières appuyées à un obstacle résistant n'ont pas l'efficacité des glissières montées sur des supports métalliques avec de l'espace derrière), la replantation doit s'effectuer au-delà des fossés et talus qui bordent la chaussée. Il faut en finir avec la confusion introduite par la priorité au sortant dans les sens giratoires, curieusement réservée à certains carrefours et pas à d'autres suivant des critères qui m'échappent. En quittant l'hôpital Ambroise Paré, j'ai droit à une priorité en sortant au sens giratoire de la porte de Boulogne ; de l'autre côté du bois, la porte Dauphine est toujours, comme l'Etoile, en priorité à l'entrant ! Et l'on vante notre esprit cartésien ! Tous les sens giratoires doivent appliquer la priorité au sortant.

Le seul véritable progrès à réaliser sur l'infrastructure est un traitement systématique des intersections par les sens giratoires. Ils jouent un rôle de modérateur de vitesse et sont moins gênants pour les usagers que les feux de signalisation, tout en étant plus sûrs que le stop et la balise de priorité. Les Anglais ont eu cette politique depuis de nombreuses années et s'en portent bien.

L'usager

C'est à son niveau que se situe la majorité des gains potentiels en vies humaines en tenant compte de la nécessité de ne pas lui mettre entre les mains des instruments l'incitant à ne pas respecter les règles.

Trois axes sont à privilégier

La ceinture de sécurité

La plupart des pays industrialisés se sont ralliés aux positions de pionniers de l'Australie et de la France qui ont rendu son port obligatoire il y a plus de quinze ans. Elle divise le risque de mort par un facteur proche de trois. Il n'y a aucune contre-indication médicale au port de la ceinture et le taux de port réel devrait être proche de 100 %. Pour obtenir un tel résultat, il convient de simplifier le système répressif en utilisant l'amende payable immédiatement et un système de permis à points, l'infraction étant inscrite physiquement sur ce permis avec sa date et ces données transmises à la préfecture du département qui a délivré le permis.

Cette relance du port de la ceinture devrait être assurée dans chaque département en fonction du taux de port. Un observatoire régional devrait publier mensuellement pour chaque département (en séparant les zones police et gendarmerie) le taux de port moyen. Le nombre d'heures de surveillance du port de la ceinture à assurer doit dépendre de ce taux et de la population du département. Ce type de rétro-action est indispensable ; l'administration n'a jamais su la mettre en œuvre.

La conduite sous l'influence de l'alcool

Le système actuel fonctionne assez mal. Les récidives de conduite sous l'influence de l'alcool sont fréquentes, la maladie alcoolique n'étant pas suffisamment prise en compte. L'organisation sur le papier est pourtant parfaite, les commissions de retrait de permis doivent être éclairées par un expert qui donne son avis sur la persistance de l'intoxication et il est possible de surseoir à nouveau à la récupération du permis. En pratique, cela fonctionne assez mal, c'est la décision initiale de suspension ou d'interdiction de représenter le permis avant un certain délai qui est appliquée sans tenir suffisamment compte de l'évolution de l'intoxication alcoolique.

Le respect des limitations de vitesse

Il ne sera pas assuré par une recette miraculeuse mais par la conjonction d'un ensemble de mesures. Il faut d'abord abandonner l'idée saugrenue du gendarme qui doit se montrer pour être dissuasif et efficace. À côté des contrôles visibles à visée « éducative », il faut multiplier les contrôles indécélables et l'utilisation de radars couplés à des appareils photo. Il faut organiser l'insécurité du délinquant routier et non lui fournir les moyens d'échapper à la sanc-

tion de sa conduite. L'équipement d'un véhicule avec un appareil de détection d'un radar doit provoquer la confiscation de ce véhicule. Il faut contrôler aléatoirement les systèmes de limitation de la vitesse des poids lourds qui sont de plus en plus fréquemment trafiqués.

La mesure la plus efficace sur autoroute serait l'utilisation des tickets de péage avec l'heure d'entrée du véhicule sur l'autoroute pour contrôler les vitesses moyennes qui ne devraient pas bien entendu dépasser 130 km/h. Ce contrôle devrait être systématique à la sortie et pratiqué de façon aléatoire sur les aires de stationnement. Il serait particulièrement utile pour contrôler les poids lourds étrangers dépourvus de limiteur de vitesse et qui roulent à 100-110 au lieu de 90.

À terme, outre la limitation à 130 km/h par construction, qui ne peut être instituée qu'au niveau européen (et ce ne sera pas pour demain), il faut mettre en œuvre des systèmes d'enregistrement des vitesses (la « boîte noire ») permettant la conservation dans une mémoire électronique des vitesses des dernières heures de route. Ce dispositif est particulièrement utile en cas d'accident pour aider à établir les responsabilités et ceux qui s'opposent à sa diffusion ne prennent pas en compte l'intérêt des victimes. Il devrait être imposé d'abord aux récidivistes de la transgression des limites de vitesse. D'autres techniques ont été proposées, souvent faciles à mettre en œuvre, comme la signalisation de la vitesse du véhicule par un système visuel, par exemple un feu d'une couleur différente des feux habituels s'allumant au-dessus de 60, éteint de 90 à 130 et s'allumant de nouveau au-delà de 130.

L'absence de réflexion et d'expérimentation concernant ces dispositifs a été dans le passé la meilleure preuve d'une absence réelle de volonté d'agir de la part des pouvoirs publics. Nous aurons bientôt des milliers de francs d'électronique et de gadgets destinés à améliorer la sécurité sur nos véhicules, mais nous n'aurons pas les quelques centaines de francs de matériel qui permettraient de faire respecter les limitations de vitesse. Cette situation est la meilleure preuve de l'hypocrisie des pouvoirs publics dans ce domaine au cours des dix dernières années : le but n'est pas d'être efficace mais de donner l'impression d'une volonté d'agir. La liberté de vivre et de conserver l'usage de son corps et de son esprit est anormalement mise en question par un groupe égoïste et irresponsable qui veut privilégier une conception de la liberté qui est la négation de celle des autres. Nous devons réagir contre de telles attitudes et utiliser dans ce but tous les moyens, l'information, l'éducation en font partie, la répression également quand les premières sont insuffisantes. La qualité d'une société se juge à la façon dont elle fait respecter la liberté de chacun. Avec son taux de mortalité routière par habitant qui sera probablement cette année le plus élevé au monde, la France du bicentenaire de la Révolution se situe dans les sociétés d'oppression.

Professeur Claude GOT

Article publié dans le Généraliste n° 1031

LA PART BELLE A LA RÉPRESSION ?

L'ensemble de ces propositions peut paraître faire la part belle à la répression. Je suis un médecin et un expérimentateur. J'ai l'habitude de traiter de systèmes réels et non du domaine de l'imaginaire. Ceux qui prétendent instaurer la sécurité sur nos routes par la seule éducation sont dans le domaine du rêve. Quel automobiliste peut prétendre ne pas connaître les règles essentielles du Code de la route et les limites fixées par la réglementation ? Pourquoi accepterait-on de sanctionner le vol ou la violence volontaire et faudrait-il laisser le champ libre à ceux qui ne respectent pas la vie des autres et font dix fois plus de morts dans ce pays que les auteurs d'homicides volontaires.

HUMEUR

La complainte d'un piéton américain

Pitié pour les trottoirs !

Jules Rabin est américain. Il aime parcourir les rues de Paris. Il est effaré de l'attitude des automobilistes français. Il nous le dit dans sa longue lettre.

Il est inévitable que la vision d'un pays par un visiteur de passage — le touriste — soit moins attachée à la description des scènes intimes qu'à celle des endroits publics : les marchés, les trains, les cafés, et par-dessus tout les rues. J'ai fait trois séjours à Paris : en 1945, en 1971 et tout récemment en 1988. J'ai constaté qu'en un demi-siècle rien n'avait changé ; au contraire, tout s'était aggravé. J'ai constaté le même style péremptoire chez les conducteurs, manifeste quand ils roulent, mais aussi quand leur voiture est en stationnement. Même absent de sa voiture, son propriétaire réquisitionnera l'espace que le piéton, humble mortel, aurait pu supposer être le sien, le contraignant à se faufiler, ruser, et se presser contre la façade des immeubles pour se rendre à l'autre bout de la rue.

Les autorités, qui ne peuvent ou ne veulent pas faire respecter les lois limitant les libertés sauvages prises par d'égoïstes conducteurs, ont parfois installé de lourdes bornes d'acier placées à intervalles réguliers le long de certains trottoirs, pour empêcher les voitures de s'y garer. Cette stratégie coûteuse et encombrante a pour effet de punir davantage les victimes que les fautifs. Car à nouveau, le piéton devra non seulement se faufiler et ruser mais de plus être doté, la nuit, d'une vision radar pour éviter de trébucher sur ces barrières conçues pour défendre ses droits.

Dans mon enfance à Boston, Massachusetts, j'avais l'habitude de commencer la lecture d'un nouveau livre tout en marchant sur le trottoir, de retour à la maison après ma visite hebdomadaire à la bibliothèque de mon quartier. Il est vrai que je pouvais me le permettre, habitant un quartier tranquille de la ville. Peu d'obstacles sur le chemin de ma courte rêverie, hormis un lampadaire ou un piéton occasionnel. Le trottoir représentait un espace sûr, familier et sans surprise, séparé de la rue et respecté par simple entente civique.

Qui sont les piétons de Paris ?

Ce sont nous, les visiteurs et les touristes à pied, qui peuplent votre ville par centaines de milliers. Mais les Français piétons, dont c'est la ville, sont-ils tous ces bisons sauvages propriétaires de voitures, quand ils ne circulent pas à pied, lors d'intermèdes inévitables ? Si c'est le cas, le dispositif que j'ai vu dans les rues de Paris est justifié, puisqu'on peut penser que les victimes de cette perte d'espace civique et les pirates de ce même espace changent de rôle suivant les moments de la journée ou de la semaine. Nous seuls donc, les touristes, serions les éternels perdants. C'est un prix que nous voulons bien payer pour le plaisir de visiter une belle ville. Mais si, comme j'en suis certain, les propriétaires de voitures représentent seulement une petite partie de la population de Paris, alors l'acquiescement de la majorité piétonne dans cette atteinte à ses droits et à son territoire est stupéfiant et la tolérance des autorités devant cette situation, proprement scandaleuse.



Chevalier au galop

Ou, en tout cas, cela est étonnant et scandaleux aux yeux des visiteurs américains, qui en viennent à conclure que, pour ce qui est de la culture de la rue,

il y a une grande différence entre ce que nous, Américains, pensons de l'égalité, et ce que vous, Français, nommez « égalité ». Votre révolution de 1789 a beaucoup changé la vie quotidienne en France, mais apparemment pas le statut de l'homme « monté » en voiture, en carrosse ou à cheval, envers l'homme, la femme ou l'enfant à pied. Français, vous paraissez toujours chercher à vous adapter à la prospérité des années 60 qui vit le petit bourgeois quitter le trottoir pour s'asseoir au volant d'une voiture, fier

de ses privilèges et de sa primauté, chevalier au galop faisant fuir les poules sur son chemin.

Autorisé et réhaussé par sa voiture, le conducteur (prenons des images de cette décennie) procède avec la détermination monomaniacale d'un électron précipité dans les circuits d'une puce électronique. Il doit faire son chemin, il lui faut atteindre sa destination fixée au préalable. Et les petites personnes, dans les rues ou sur les trottoirs, où il peut avoir en fin de compte à garer sa voiture... sont une forme de parasites qui perturbent son programme.

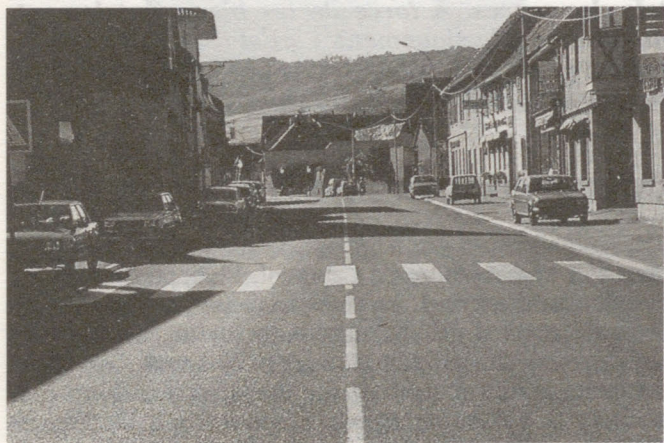
Je suis à la fois dans la meilleure et la pire des positions pour critiquer ces mœurs parisiennes n'étant ni français ni citadin. Je vis dans le Vermont rural, dans le coin le plus éloigné du Nord-Est des États-Unis, dans une rue non pavée où les voitures passent à la moyenne d'environ une chaque demi-heure. La ville la plus proche, Montpelier, est à 12 miles. Avec une population de neuf mille habitants, Montpelier possède deux rues importantes, drainant la plupart du trafic urbain. Les rues sont marquées à intervalles réguliers par des passages cloutés pour les piétons, innovation des dix dernières années. Nous avons instauré un jeu charmant. La plupart des conducteurs s'arrêtent complètement comme la loi le requiert, dès qu'un piéton pose le pied sur le passage clouté. Le piéton entreprend de traverser avec confiance, et quand il arrive à la hauteur de la voiture qui s'est arrêtée devant lui, il fait un signe de remerciement de la tête auquel répond le conducteur. La courtoisie est aussi franche et habituelle que l'ancienne coutume de lever son chapeau à la rencontre d'une connaissance. Nous prenons ainsi en compte notre existence mutuelle en tant que citoyens et, par cet acte, nous remplissons les conventions sociales qui nous font vivre un peu mieux. J'ai mentionné plus haut mon habitude, quand j'étais garçon, de lire un livre en rentrant chez moi à pied de la

bibliothèque. Lors de mon récent voyage à Paris, je me suis beaucoup promené et j'ai pris l'habitude de scruter à tout moment le trottoir devant, afin d'éviter de marcher dans les crottes de chien qui parsèment les rues. Ma femme et moi avons de bonne heure adopté la coutume japonaise de nous déchausser en rentrant dans notre appartement, vu la propreté douteuse des trottoirs.

Lors d'une promenade, j'ai rencontré la première baronne que j'aie — à ma connaissance — croisée. Je marchais le long du boulevard de Grenelle par une belle journée du mois d'avril, quand j'aperçus devant moi un très vieux chien qui se soulageait sur le trottoir, au milieu d'un flot de piétons. Dès qu'il eut terminé sa besogne, une femme âgée que je n'avais pas remarquée se précipita, ramassa à l'aide d'un petit morceau de carton, et jeta la saleté toute fraîche dans le caniveau. J'admirai la prévenance de cette femme, et l'habileté avec laquelle elle avait réalisé cette petite opération. Nous avons parlé. Nous sommes tombés d'accord sur le fait qu'il était regrettable que si peu de propriétaires de chiens parisiens assument la responsabilité des déchets de leurs compagnons. Nous nous sommes présentés et la baronne ajouta, soudainement, qu'elle prierait pour moi.

C'était la plus belle journée du mois d'avril. J'étais surpris et ému par l'attention de cette inconnue envers l'état de mon âme et voulu lui retourner son geste. Bien que je sois athée, je lui dit que je prierais pour elle, moi aussi, sachant, dans mon for intérieur, qu'un athée peut honnêtement s'adonner à une forme de prière. Elle et moi étions à cet instant « concitoyens », sur un morceau de trottoir...

Jules Rabin
Plainfields, Vermont, USA
Le Monde, jeudi 11 mai 1989



Rue dégagée — voiture en stationnement sur le trottoir



Espace publicitaire qui obstrue le trottoir

La sécurité... ça paie !

Je suis avec attention les « spots publicitaires » sur la sécurité routière diffusés quotidiennement sur TF1. Certes, ils conseillent utilement les automobilistes en leur disant ce qu'il faut faire et ce qu'il faut éviter. Seulement voilà : comment M.L. AUGRY peut-elle (ose-t-elle !) animer de tels « spots » et prodiguer des conseils en matière de circulation routière, elle qui, au cours d'un journal télévisé de 13 H, dénonçait la « prudence sur les routes » et traitait ces « prudents » de « traînants » et autres « timorés » ? Ceci en compagnie de son complice Y. MOUROUSI (Cf. pondération n° 9).

Aurait-elle changé subitement de mentalité ?

Agit-elle ainsi afin de se faire remarquer ? De gagner de l'argent ?

A-t-elle signé ce fameux « pacte de la route » dont elle crie les vertus ?

Je ne veux en aucune manière dénigrer toute forme de conseils en matière de sécurité routière, par voie de presse, TV, etc. Néanmoins, il serait préférable voire plus « décent » de remplacer certaines présentations par des personnes plus sensibilisées !...

M. ZUERAS Guy

JUSTICE

Tiens v'là la vedette !

C'est par ces mots que le Juge du Tribunal de Grande Instance le Lisieux, délégué au Tribunal d'Instance de Pont l'Evêque accueille Philippe ALLIOT.

Il est vrai que les flashes crépitent tant et plus dans le corridor.

Voilà une heure et quart que nous l'attendons. Nous, c'est la petite poignée d'adhérents venus prêter non point main forte, mais notre soutien à Maître FABRE LUCE dans sa plaidoirie contre Philippe ALLIOT, pilote automobile de Formule 1 de son état, surpris en flagrant délit d'excès de vitesse le 4 août 1989 sur l'autoroute de Normandie à 233 km/h. Délinquant, mais aussi récidiviste puisqu'une heure plus tard, un second radar affichait un bon 218 km/h sur la même portion d'autoroute !

Viendra, viendra pas ?

Nos avis étaient partagés, suite au premier rendez-vous manqué voici quelques semaines ! (le procès avait été reporté). Mais il a tenu à comparaître. Il s'assied face à nous. Nous, nous regardons. Mentalement, nous nous interrogeons :

« — Qui est-il ?

« — Qui sont ces gens ?

« — Ainsi, c'est lui qui roule si vite ?

« — Ainsi, ce sont eux qui ont porté plainte contre moi ? Parce que nous nous sommes constitués partie civile contre Philippe ALLIOT ! Et là, la démarche est originale, et pour le moins surprenante. En effet, généralement cette procédure est utilisée lorsqu'il y a victime (d'accident). De plus, chacun connaît les problèmes que nos démarches rencontrent devant la justice : une fois recevable, une autre fois non ! Sans véritable jurisprudence en la matière ; comment réagira le Tribunal ? (voir en encarté les attendus du Tribunal).

Et puis... ne faisons-nous pas le procès de la vitesse. Face à une vedette du sport automobile français, un as du volant, un expert ès-conduite automobile (« l'un des 20 ou 30 meilleurs pilotes au monde, le 3^e Français à entrer dans les points au Championnat du Monde de Formule 1 cette saison » déclare son avocat) ?

J'ai l'impression d'être jugé comme un criminel !

Le juge, en présentant les faits, précise que Monsieur ALLIOT ne sera jugé que pour l'infraction à 218 km/h, celle de 233 km/h devant être examinée par le Tribunal de Louviers. Philippe ALLIOT, tenant des propos modérés, ne conteste en rien les faits. Était sur une autoroute très dégagée au volant d'une voiture très sûre, en bon état, il pense qu'il n'a pas mis sa vie en danger « ni celle des autres. J'avais à mon bord ma femme et ma fille... »

La négation mentale des autres...

Maître FABRE LUCE intervient ensuite pour insister sur le fait que la vitesse est LE PREMIER des dangers sur la route ; cette évidence n'ayant semble-t-il pas atteint tout le monde. Le problème, poursuit-il repose sur une banalisation de l'excès de vitesse, alors que la vitesse est tellement grande qu'elle modifie les conditions de sécurité.

« Un tel comportement implique la négation mentale des autres. A force de les nier mentalement, on les nie physiquement. » « Est-il normal que le plaisir égoïste de Monsieur ALLIOT soit sanctionné par la mort de Monsieur Dupont ? »

Heureusement y'a l'A.B.S

Pour son avocat Maître de Caumont, Philippe ALLIOT est un pilote professionnel parmi les meilleurs au monde, dont la vocation est d'aller au maximum sur un circuit. Il ne tue personne sur la route ; il a 50 % de bonus. Son client a enfreint la loi certes, mais une vitesse excessive n'a rien à voir avec l'excès de vitesse. Et puis, il y a l'A.B.S., ce système monté d'origine sur la voiture de Monsieur ALLIOT, et qui réduit considérablement les distances de freinage. (Maître FABRE LUCE avait indiqué qu'à



« Un tel comportement implique la négation mentale des autres, qui conduit à force, à leur négation physique. »

Henri FABRE-LUCE

218 km/h, compte tenu du temps de réaction il aurait fallu 500 mètres à Philippe ALLIOT pour s'arrêter !).

En signalant qu'en France, on n'a pas investi dans la sécurité active et passive, l'avocat de la défense précise « *on fait croire que la vitesse est le drame national. La partie civile est le bras séculier d'une certaine politique qui n'avait pas à entrer dans ce prétoire* ».

Le jugement pour l'exemple

Lors de l'interruption de séance, nous avons pu converser et échanger nos points de vue avec un homme affable et courtois, conscient de sa faute, mais visiblement inconscient de ses responsabilités. Ghislaine lui a rappelé que les jeunes s'identifiaient à lui ou à d'autres pilotes et qu'en ce sens « *Vous avez une responsabilité, et vous devriez donner encore plus l'exemple sur les routes. On est dans une civilisation où l'exemple compte* ».



On ne se rend pas compte de la vitesse...

Philippe ALLIOT nous déclara qu'il n'était absolument pas un « anti limitation de vitesse », mais possédant une voiture très sûre, il ne se rendait pas compte de la vitesse. Et cette affirmation nous a frappé. Car nous l'avions entendue sous diverses formes 21 fois avant son procès. 21 personnes étaient comparues avant lui pour excès de vitesse :

— J'ai été remis en confiance par la 2 fois 2 voies (95 km/h au lieu de 45).

— Je n'ai jamais roulé vite en 25 ans que je conduis (171 km/h au lieu de 130).

— Je suis un bon conducteur, j'ai 68 % de bonus (104 km/h au lieu de 45).

— Avocat, je connais bien cette portion de route et c'est difficile de respecter la vitesse (plaidant pour un client contrôlé à 121 km/h au lieu de 80 après un panneau de rappel).

— Je voulais gagner du temps (96 km/h au lieu de 45).

— Un client m'a appelé, j'étais pressé. Mais habituellement je ne roule pas vite (106 km/h au lieu de 60, tout en repartant au triple galop... sans doute vers un nouveau client !...)

— Je ne me suis pas rendu compte que j'étais en excès de vitesse (172 km/h au lieu de 130).

— Je n'ai pas fait attention à la vitesse. **Je conduisais machinalement** (98 km/h au lieu de 45).

Investir

... dans la sécurité active et passive oui bien sûr. Mais n'y a-t-il quelque part quelque chose d'étrange (voire d'inconvenant) à confier des voitures de plus en plus sophistiquées (avec anti-blocage, anti-patinage, anti-cabrage...) de plus en plus puissantes (avec turbos, multi-soupapes, doubles arbres à cames en tête, etc.) dans les mains de gens de moins en moins ATTENTIFS, de moins en moins SOUCIEUX de la vie d'autrui.

* Philippe ALLIOT a été condamné pour l'infraction à 218 km/h par le Tribunal de Pont l'Évêque à :

— 2 500 F d'amende.

— Six mois de suspension de permis dont trois assortis du sursis.

— 2 000 F de dommages et intérêts et **Le Franc Symbolique au profit de la LIGUE**.

* Comparaisant quinze jours plus tard devant le Tribunal de Louviers il a été condamné pour l'infraction à 233 km/h à :

— 3 000 F d'amende.

— 9 mois de suspension de permis (sans fractionnement et sans confusion de peine avec la précédente sanction).

* Et Philippe Alliot toujours lui, à la fin du mois d'août en revenant du grand prix de Belgique, a encore été pris en flagrant délit de vitesse excessive. La police belge l'a verbalisé.

Daniel FREMOND (Calvados)

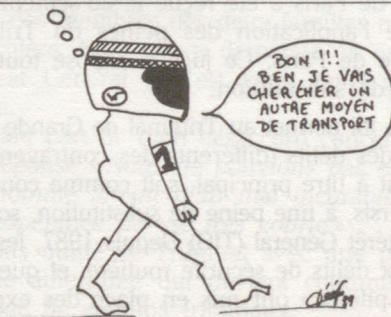
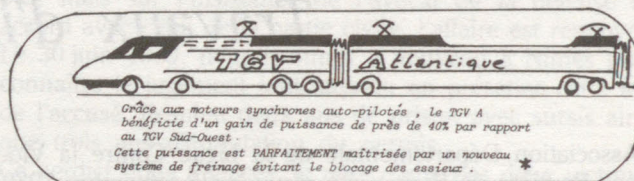
Attendus du jugement du 4 octobre 1989

Tribunal de police de Pont l'Évêque (Calvados)

Attendu que M. ALLIOT, en circulant systématiquement à une vitesse supérieure à celle fixée par la réglementation, et en donnant une publicité importante à l'infraction commise, a adopté délibérément une position contraire à celle de l'Association demanderesse, en revendiquant ouvertement une absolue liberté, au moins pour les conducteurs « de sa classe » ;

Attendu qu'en conséquence les efforts accomplis par l'Association partie civile pour éveiller chez les conducteurs le sens de leurs responsabilités, et une acceptation des nécessaires contraintes liées à la sécurité routière, sont fortement contrecarrés par le comportement du contrevenant ;

qu'ainsi la Ligue Contre la Violence Routière a subi un dommage certain, découlant directement de l'infraction ; Attendu qu'une somme de 1 F indemniserait justement le préjudice, qu'en outre il paraît inéquitable de laisser à la charge de la demanderesse les frais qu'elle a exposés à l'occasion de la présente procédure, et en conséquence, M. ALLIOT devra lui verser une somme de 2 000 F en application de l'article 475-1 du Code de Procédure Pénale.



« Il y a excès de vitesse certes, mais mon client ne roulait pas à une vitesse excessive... »

Une clémence exemplaire

Des faits

Le 7 décembre 1986 : Da Silva, un professionnel de la route et ses deux complices, sous l'emprise de l'alcool, slalome sur une route mouillée, à 150 km/h. Da Silva n'a pas de ceinture de sécurité, et sa CX a des pneus lisses à plus de 90 %. Il aborde un toboggan sans visibilité, limité à 60 km/h et après 150 à 200 m de freinage vient percuter cinq voitures à l'arrêt dans un embouteillage à une vitesse d'impact estimée à 80 km/h. Da Silva est indemne. Il vient de tuer Alain 7 ans, d'handicaper sa maman Madame AUDOUX.

Le 8 décembre 1986 : Le Juge d'instruction du Tribunal de Nanterre redonne le permis de conduire au chauffard en déclarant à trois reprises « *En mon âme et conscience, j'estime que Monsieur Da Silva ne doit pas être perturbé dans sa vie professionnelle* »

Le 30 décembre 1986 : alors que Madame AUDOUX dans le coma va lutter contre la mort pendant plus de quatre semaines, alors que son autre fils, 10 ans, rescapé par miracle de cet attentat est traumatisé à vie, l'État français décide de supprimer à cette famille 1 000 F de revenus nets mensuels (allocations familiales et A.P.L.).

Le 11 mars 1987 : François MITTERAND, Président de la République Française, répond au courrier de Monsieur AUDOUX en soulignant « *sa préoccupation prioritaire pour lutter contre ce fléau national* »

En mai 1988 : au deuxième tour des élections Présidentielles, Jacques CHIRAC et François MITTERAND font la même proposition à savoir, amnistier les chauffards-électeurs qui ont des contraventions pour excès de vitesse.

Le 29 septembre 1988 : lors du jugement du tribunal correctionnel de Nanterre, le juge rappelle que parmi les faits reprochés à ce chauffard, trois contraventions sont amnistiées de plein-droit par le Président de la République. Da Silva n'est donc condamné que pour les seuls délits commis (homicide et alcool) à deux ans de prison dont six mois fermes.

En octobre 1988 : l'avocate de Da Silva conteste la décision et fait appel du jugement.

En février 1989 : l'avocate de Da Silva, une semaine avant le procès déclare qu'elle n'est pas disponible le 22 février 1989 et fait reporter le jugement au 15 novembre 1989.

Le 13 décembre 1989 : la Cour d'Appel de Versailles transforme la peine de prison ferme (6 mois) en prison avec sursis.

L'amnistie !...

L'amnistie des contraventions des chauffards, qui par leur comportement agressif ont tranché le fil de la vie d'innocentes victimes, est pour leur famille une atrocité supplémentaire. Les accidents de la route du septennat écoulé ont fait plus de morts que la guerre du Liban. Devant ces faits comment peut-on justifier l'amnistie pour des contraventions sanctionnant des actes volontaires ayant entraîné le deuil dans plus de 10 000 familles par an.

Communiqué de presse

La Cour d'Appel de VERSAILLES a rendu le 13 décembre 1989 un jugement d'une clémence exemplaire dans une affaire d'une gravité exemplaire.

La mort d'un enfant de 7 ans, provoquée par un chauffeur ivre, conduisant une voiture à pneus lisses.

La Cour transforme en peine de prison avec sursis la peine de prison ferme à laquelle le coupable avait été condamné en Première Instance.

La Ligue Contre la Violence Routière accueille avec douleur et amertume un jugement aussi immoral et aussi complaisant pour la plus sanglante délinquance de notre temps. A la veille d'un Comité Interministériel de la Sécurité Routière la Ligue Contre la Violence Routière accuse la Justice et l'Etat de se montrer cyniquement indifférents et totalement inactifs devant l'horreur permanente que constituent les accidents de la circulation et dont les familles des victimes subissent les conséquences dans une solitude morale absolue.

Geneviève JURGENSEN
Présidente de la Ligue Contre la Violence Routière
Le 13 décembre 1989

Travaux d'intérêt général

L'Association Départementale de la Ligue Contre la Violence Routière de Paris a été reçue le 25 septembre 1989 par le Juge de l'application des peines du Tribunal de grande Instance de Paris. Ce juge a exposé tout l'intérêt de ces peines de substitution.

Depuis 1983, la loi permet au Tribunal de Grande Instance, qui juge pour des délits (différents des contraventions) de condamner, soit à titre principal, soit comme condition de l'action d'un sursis, à une peine de substitution, sous forme de Travail d'Intérêt Général (TIG) Depuis 1987, les TIG ont été étendus aux délits de sécurité routière, et quelques tribunaux, dits « pilotes » ont mis en place des expériences (par exemple : travail dans un centre de rééducation, où le « tigeste » est affecté. L'opinion publique a été intéressée (Le Monde — 27 juin 1989)

Le Tribunal de Grande Instance de Paris souhaite maintenant se lancer dans un processus similaire, et le personnage clé en ce domaine est le Juge d'Application des peines, puisque c'est lui qui affecte le délinquant condamné par le Tribunal, à un organisme où il va effectuer son travail.

Le Juge d'Application des peines du Tribunal de Grande Instance de Paris estime que beaucoup de délinquants sont trop fragiles pour être employés dans un organisme de soins aux handicapés et elle souhaite donc développer le Travail d'Intérêt Général auprès d'associations gravitant autour de la sécurité routière.

L'habilitation de l'Association à recevoir des TIG doit d'abord être demandée mais dépend d'elle et ne paraît pas poser de problèmes.

Elle souhaite toutefois :

- 1 — Que nous présentions une demande d'affectation précise, avec description détaillée du poste de travail proposé.
- 2 — Que les « tigistes » soient bien encadrés par un permanent de l'Association, afin que l'objectif pédagogique soit rempli, et que les horaires et lieu de travail soient déterminés et structurés.

3 — Les tâches le plus diverses (secrétariat, manutention...) peuvent entrer dans le TIG, et l'on peut choisir, selon les besoins, la période de l'année, ou les périodes qui conviendraient.

Pierre WARNIER (délégué Ile de France)

Le droit de conduire

La suspension du permis de conduire poursuit une évolution pour le moins paradoxale. Initialement conçue comme une « mesure de police et de sécurité publique » destinée à d'éventuels automobilistes que leur état rend dangereux sur la route (alcoolisme ou usage de stupéfiants) et aux auteurs de certaines infractions routières, elle est utilisée aujourd'hui également comme une peine (1).

C'est le législateur de 1975 (2) qui a donné au retrait du droit de conduire sa vocation « universelle » dans la lutte contre la délinquance en général, en permettant au juge de le substituer à une courte peine d'emprisonnement pour punir l'auteur de tout délit. Sont même visées spécialement des infractions pourtant très éloignées des délits de la route telles que le proxénétisme ou la Fraude Fiscale.

Mais — et c'est le paradoxe — le juge ne l'a semble-t-il que très timidement appliqué pour les infractions routières, lui préférant l'usage du sursis à l'emprisonnement. Ne serait-il pas judicieux de suspendre son permis pour cinq ans (3) à l'auteur de coups et blessures ou d'un homicide involontaires que des circonstances d'une particulière gravité rendent inexcusables, plutôt que d'assortir à une courte peine privative de liberté avec sursis une très symbolique suspension pour six mois ?

Ne faut-il pas, dès lors, tirer les conséquences de ce que le permis de conduire est devenu à notre époque un attribut essentiel de notre liberté d'aller et venir, et donner à son retrait pendant une très longue durée — jusqu'à la perpétuité — le caractère intimidant et dissuasif d'une sorte de « peine capitale » de la route ?

Si son efficacité reste à démontrer, une telle mesure contribuerait, à tout le moins, à répandre l'idée qu'on peut perdre un droit qu'on bafoue.

Bruno ELIE (Paris)

(1) La mesure de police et de sécurité publique se distingue de la peine par sa finalité : elle vise seulement à prévenir un danger ; elle n'en a pas le caractère moral ou rétributif, ni dissuasif puisqu'elle est personnalisée. En outre, elle peut être ordonnée par provision, n'est pas susceptible d'être levée par une loi d'amnistie et souvent décidée par une autorité administrative.

(2) La loi n° 75 624 du 11 juillet 1975 a inséré au Code pénal les articles 43-2 et 43-3.

(3) Maximum prévu par la loi.

« Un procès à épisodes »

Le 28 novembre 1988 à 14 h 30, accompagnée de 7 membres de la Ligue, nous nous trouvons dans la salle d'audience du Tribunal d'Avignon pour le procès d'un chauffard, qui avec un taux d'alcoolémie de 2,58 grammes, a tué un jeune couple au volant de son véhicule.

L'accident a eu lieu le 15 décembre 1987 à 18 h 30, ces deux jeunes parents revenaient de faire des achats de cadeaux pour leurs deux enfants à l'occasion des fêtes de fin d'année. Ce même jour, Céline et Damien devenaient orphelins.

Ce 28 novembre, le procès n'a pas eu lieu, le chauffard étant absent.

Le 16 janvier 1989, nous nous retrouvons dans ce même Tribunal, le prévenu est présent sans avocat. Après plaidoirie de l'avocat de la partie civile et de celle des assurances, le jugement est mis en délibéré. Le chauffard repart en toute liberté.

Le 20 février, nous sommes présents une troisième fois en Avignon, le jugement est prononcé = 18 mois de prison dont 6 avec sursis, plus 3 ans d'annulation du permis de conduire. Nous avons eu le sentiment que la justice venait de faire preuve de moins de clémence que pour d'autres procès. Suite à cette condamnation, le condamné a fait appel.

Donc le 23 mai nous nous retrouvons à la Cour d'Appel de Nîmes, mais une nouvelle fois pour rien car le chauffard est encore absent ; le Président de la cour n'apprécie pas, mais sur l'insistance de l'avocat de la défense en accord avec celui de la partie civile, l'affaire est renvoyée. Le 30 juin 1989, nous sommes à nouveau à Nîmes pour connaître le jugement tant attendu en présence cette fois de l'accusé. Résultat deux ans de prison avec sursis ainsi que trois ans d'annulation du permis.

Ce verdict nous a glacés, le père d'une des deux victimes ainsi que des membres des deux familles n'ont pu maîtriser leur colère. Nous avons demandé un entretien auprès de l'Avocat Général qui est venu nous rejoindre après l'audience.

Je lui ai fait part de mon désaccord concernant le sursis, d'où sa réponse « *Nous ne pouvions pas envoyer en prison un homme atteint d'un mal incurable, avec devant lui une espérance de vie très courte* »

Nous avons quitté ce Tribunal avec une profonde amertume, une amertume qui devient coutumière devant la mansuétude de certains tribunaux.

Le papa d'une des deux victimes, est adhérent de la Ligue.

Guy MARSEILLE

Les procès de la PUB

NDLR : Dans le dossier justice du Pondération n° 13, lors de la publication des « Procès de la PUB » de Maître Henri FABRE LUCE (page 22) nous avons omis quelques lignes et cette erreur a rendu une partie du texte incompréhensible. Nous prions notre ami Henri FABRE LUCE de nous en excuser ainsi que tous nos adhérents. Pour réparer cette omission, nous republions ci-dessous ce texte dans son intégralité (cette fois-ci sans erreur !)

On peut dire que d'une manière générale, l'attitude de la justice face à la violence routière a suivi et suit l'évolution de l'opinion publique sur cette question (comme elle le fait souvent d'ailleurs lorsqu'il s'agit de « problèmes de société »).

En même temps, c'est souvent à l'occasion du jugement des drames de la route ou de la rue que l'opinion publique est amenée à prendre conscience du fléau que représente l'usage non maîtrisé de l'automobile.

Chaque procès se trouve donc doté d'une double dimension, celle d'un comportement à sanctionner par l'institution judiciaire et celle d'une pédagogie de la société prise dans son ensemble.

Toutefois, les évolutions des uns et des autres étant décalées, ainsi que relevé plus haut, il arrive que le jugement reflète encore une attitude donnée alors que l'influence même du procès est déjà génératrice d'une manière différente de voir les choses. Que l'on songe, par exemple, au procès de l'automobiliste qui avait causé la mort d'Anne CELLIER : en première instance comme (d'une manière plus spectaculaire encore) en appel, la justice avait exprimé sa volonté de ne pas situer les infractions en cause (alcoolisme, vitesse excessive) parmi celles qui doivent être sévèrement sanctionnées, et pourtant il est indéniable que le retentissement de ce procès dans l'opinion publique a contribué à changer l'attitude du monde judiciaire à ce sujet. Rappelons-nous également les premières interventions de la LIGUE comme partie civile, et comparons les réactions d'hostilité (franche ou feinte) qu'elles suscitaient à la manière dont on nous écoute aujourd'hui : que de chemin parcouru grâce à ce qu'ont semé nos premiers gestes... C'est, je crois, dans le contexte de ces réflexions qu'il faut replacer le jugement rendu récemment par le Tribunal de Grande Instance de PARIS à propos des publicités faites par la Ste PEUGEOT pour la 205 GTI que conduisait le responsable du décès de Catherine LAVAL. Comme beaucoup de nos compatriotes, les juges se refusent encore à considérer la vitesse comme un élément **intrinsèquement** dangereux, et pensent que, au contraire de l'alcool dont l'abus (au volant) est condamnable en toutes circonstances, l'usage de la vitesse doit être laissé à la libre appréciation de cha-

cun, quitte à sanctionner... les erreurs d'appréciation. Ainsi, dans cette logique, l'auteur de l'accident en question est-il pénalement condamné pour avoir conduit trop vite eu égard aux circonstances, sans que pour autant la Ste PEUGEOT se voie reprocher d'avoir mis en valeur les possibilités de vitesse de cette voiture.

Il est vrai que le juge répugne à combler un vide dont il lui semble que la responsabilité incombe au législateur : c'était déjà le sens de la décision rendue il y a quelques années à propos de la publicité faite pour les 220 km/h que pouvait atteindre le modèle CITROEN CX GTI turbo, laquelle décision constatait qu'aucune disposition n'interdit de faire référence à une vitesse supérieure à celle autorisée sur le territoire français.

Il existe une réglementation de la publicité pour les cigarettes, pour l'alcool, pour les médicaments, etc., et ce au nom de la santé publique. Ne serait-il pas normal qu'il y ait pour le même motif une réglementation de la publicité pour la vitesse des véhicules ?

Le besoin s'en fait si bien sentir que l'Etat a pris l'initiative de promouvoir des « principes de modération » d'abord en 1984 puis d'une manière plus détaillée (à laquelle la mise en cause judiciaire de CITROEN puis de PEUGEOT n'étaient sans doute pas étrangères) en 1988, principes auxquels les constructeurs ont déclaré adhérer.

Cette recherche persistante d'une solution « amiable » est à rapprocher de la réprobation purement morale que le juge montre à l'égard des publicités incriminées : « agressive et provocante » pour celle de CITROEN en 1984, « provocante et discutable sur le plan moral » pour celle de PEUGEOT en 1988, comme si à travers la même période de temps pouvoir exécutif et pouvoir judiciaire voulaient l'un et l'autre tenter encore d'éviter la répression.

L'avenir dira si ce recours à une simple incitation morale est suffisante dans un domaine où les pressions économiques et financières sont très fortes.

Il n'est pas interdit de penser que les procès CITROEN et PEUGEOT peuvent, en tout cas, jouer à cet égard un rôle d'avertissement.

Maître Henri FABRE-LUCE



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Le 3 décembre 1989

Présents : 69 personnes dont 34 délégués régionaux et départementaux. Le quorum est dépassé.

La séance est ouverte à 10 heures par la Présidente. Celle-ci précise que l'ordre du jour va être modifié, en raison de la présence, de 11 heures à midi, de Pierre GRAFF, Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, qui a accepté l'invitation de la Ligue. Compte tenu du peu de temps dont on dispose pour lui poser des questions, celles-ci doivent être précédées et avoir un lien direct avec notre action et la compétence de Pierre GRAFF.

Sept questions sont choisies :

- 1 — Ce que le Gouvernement attend de la Ligue
- 2 — Incohérence entre la politique affichée par le Gouvernement et ce qui se passe « sur le terrain »
- 3 — « REAGIR » et le colloque de Lyon
- 4 — Erreurs ou manque de signalisation
- 5 — Problèmes posés par l'Europe de 1992
- 6 — Boîtes de nuit
- 7 — Rendre obligatoires certains équipements de sécurité

En attendant l'arrivée de Pierre GRAFF, présentation de délégués départementaux et adhérents présents à une Assemblée Générale de la Ligue pour la première fois : Compiègne, Bayonne, Nantes, Rennes, Marseille, Annecy, Metz, Seine-St-Denis, Val-d'Oise, Hauts-de-Seine.

11 h — Arrivée de Pierre GRAFF.

La Présidente lui présente les participants à l'Assemblée Générale et lui demande quels sont :

- Les projets gouvernementaux à court terme (Comité Interministériel du 21-12-89) et à moyen terme. (1992)
- En quoi la Ligue peut aider l'action à mener en matière de Sécurité Routière

Réponse :

- a) *Il existe actuellement une tendance « lourde » à une certaine décroissance du nombre des accidents et de tués même si les résultats de 1989 ont été décevants : la France continue à avoir plus d'accidents que les autres pays européens comparables.*
- b) *Il s'agit d'un dossier difficile. Toutes les mesures envi-*

A la tribune, Pierre GRAFF, Délégué Interministériel à la Sécurité Routière



sageables portant sur la route, les véhicules, et les comportements humains sont à effet lent, ont un coût financier important, se heurtent à une absence de volonté collective (alcool), à des intérêts économiques, à une « valorisation culturelle » (vitesse) et à la nécessité de faire appel à des notions de morale collective (respect de l'autre, tolérance, civisme) qui n'apparaissent pas « à la mode ».

c) Toutefois, des mesures sont prises :

— D'abord mettre en œuvre les décisions prises (permis à points, forces de police spécifiques, communication...)

— Prévoir certaines dispositions « secondaires » faciles à mettre en œuvre (telles que l'obligation de la ceinture à l'arrière)

— Renforcer le système de contrôle, permettant de passer à un système de « répression-prévention »

— Préparer le 50 km/h en ville par la « qualification des espaces » et la remise en ordre des réglementations.

— En matière de poids lourds, changer les rapports employeurs-employés pour donner aux magistrats des moyens de répression.

— Que pouvez-vous faire ?

Militer en restant crédibles et concrets.

Pierre GRAFF propose l'organisation de journées de formation pour les Délégués Départementaux. Il est prêt à demander aux Préfets de consulter systématiquement la Ligue pour la préparation des PDASR.

Enfin, il estime que le renom de la Ligue acquis en grande partie grâce à sa Présidente sera conforté par des actions concrètes (du type des prêts de nacelles par exemple)

Question 2 posée par Jean-Claude FEAUGAS (Midi-Pyrénées) Pourquoi la DSCR refuse-t-elle de subventionner des actions locales sous le prétexte qu'elle subventionne la Ligue au plan national ?

Intervention de Max BADIÉ, Trésorier, sur le non versement à ce jour de la subvention 89

Réponse : Sur ce dernier point, Pierre GRAFF ne paraît pas au courant et croyait que 60 % avaient été versés. De toute façon, la part de financement de la Ligue par l'État est beaucoup trop forte par rapport à son budget.

En ce qui concerne les PDASR, les crédits ouverts sont mis en place trop tard pour des actions efficaces. En 90, ils devront augmenter et une portion sera ouverte en début d'année. Quant à la subvention allouée à la Ligue, elle n'est pas exclusive de subventions particulières pour des actions locales distinctes.

Question 5 posée par Jean LE FEVRE (Sud-Ouest) L'harmonisation des législations européennes en 1992 va-t-elle se faire « vers le bas » ou sur les pays qui ont les meilleurs résultats ? Crainte du lobby des automobiles-clubs ; intérêt de 50 km/h en ville.

Réponse : Il est difficile de faire admettre que la sécurité routière est de compétence communautaire.

Si on avance en ce qui concerne la construction automobile (ceinture à l'arrière, poids lourds), en revanche les dossiers majeurs (notamment les limitations de vitesse) sont actuellement bloqués. Mais pas d'alignement sur le pire. Le 50 km/h en ville fait partie des propositions du Gouvernement. Il faut l'imposer petit à petit dans de bonnes conditions.

Question 3 posée par Jean-Marie LEVERRIER (Normandie) « RÉAGIR » est un bon outil mal utilisé. Il évoque les propositions formulées lors du colloque de Lyon et demande une entrevue pour les exposer.

Réponse : Le gouvernement veut relancer le programme RÉAGIR. Il faudra « secouer » les réseaux institutionnels, dynamiser les divers acteurs, faire des enquêtes de meilleure qualité, et en faire la synthèse.

Les communes peuvent susciter elles-mêmes des enquêtes RÉAGIR.

Geneviève JURGENSEN : certaines mesures, telles que l'amnistie des contraventions routières en 1988 (même quand elles sont à l'origine d'accidents mortels), la grâce présidentielle « du 14 juillet » bénéficiant à des délinquants de la route, l'aménagement des peines qui leur sont infligées vont à contre-courant de la politique de prévention par la dissuasion et sont très mal ressenties par nos adhérents. Nous avons des motifs de découragement, la sécurité routière n'est pas ou plus dans les préoccupations majeures du Gouvernement (intervention du Ministre des Transports Michel DELEBARRE à la télé) ; mais notre motif d'optimisme est la croissance du nombre de nos adhérents responsables. Nous constatons que les conclusions de Pierre GRAFF ne sont pas loin des nôtres.

12 h 20 — Départ de Pierre GRAFF

La Présidente répond à certaines questions concernant notamment l'Association de Défense des Automobilistes créée par AYACHE (« Le Meilleur »). Nous ne pouvons éviter ces « associations de voyous » et accepter notre difficile combat pour la vérité qui finira par gagner.

Les journalistes cherchent à « faire de l'audience », ce qui n'est pas le cas des « mobilisateurs ». Essayons d'être actifs et d'intervenir à chaque fois qu'il s'agit de sécurité routière (ex : l'émission « le téléphone sonne » sur France-Inter,...)

Nous devons encourager des opérations telles que Drapeau Blanc, même s'il y a eu des difficultés pour les familles de victimes qu'on a déplacé pour rien ! Ceci nécessiterait un code de « déontologie TV ».

Après-midi : ordre du jour

1 — la Secrétaire générale (Jacqueline FURBEYRE) commente le rapport d'activité 1989 publié dans Pondération n° 14 page 7. Elle rappelle notamment les difficultés financières de 1989 (contrairement à ce qu'a dit Monsieur GRAFF la subvention 89 n'a pas été versée à ce jour) et les cotisations malgré une augmentation sensible par rapport à 88 ne répondent pas à notre attente.

La Présidente insiste sur ce point : les cotisations devraient représenter 30 % de notre budget. D'où la nécessité de nouveaux adhérents.

2 — Le Trésorier National (Max BADIÉ) présente le rapport financier de 1988 (Pondération 14 page 6)

Les frais d'actions 534 676,15 se décomposent :

Pondération : 53 000

Communication : 152 000

Kits et Rue de l'Avenir : 155 000

Colloques Vitesse et Vie en Ville : 89 000

Colloques « Enfants » : 40 537

Justice : 44 956

Les comptes sont en équilibre. Pas de dettes. Jean-Marie LEVERRIER : les cotisations ne les reflètent pas le nombre des adhérents, d'où la nécessité :

— De relancer les adhérents

— De les supprimer du fichier Pondération au bout de plusieurs relances (18 mois par exemple)

La Présidente : il faut également :

— Ne pas laisser traîner les chèques

— Réfléchir à la question du Mécénat. Il faut de plus en plus faire appel à l'effort privé. En ce qui concerne la part de l'effort propre à la Ligue (ou du concours autre que celui de la DSCR) dans notre budget ne pas oublier de compter : les recettes « en nature » (exemple dépenses prises directement en compte par un sponsor) et la « valorisation du bénévolat » (proposition de Philippe GERVOT)

3 — Le Vice-Président (Bernard DELARUE) présente le rapport d'orientation pour 1990 (Pondération n° 14 pages 4 et 5). Il rappelle que le dossier à présenter à la DSCR :

- Ne doit pas comporter de dépenses de fonctionnement
- Doit correspondre à des « actions innovantes ». Les actions qui vont être présentées ont été déterminées lors du colloque du 3 juin 1989.

Il faudra les compléter par la continuité d'actions déjà entreprises telles que « Vitesse et Vie en Ville » (colloques). Il conviendra d'améliorer notre fonctionnement ; le secrétariat est à présent structuré. Nous allons essayer d'améliorer la communication :

- Entre les sections locales et le Siège
- Entre le Siège et les sections locales
- Entre les Régions et Départements

Débats :

Jean-Claude FEAUGAS revient sur le refus d'une subvention de la Préfecture pour l'opération « lits-nacelles » Réponse de Jacqueline FURBEYRE et Max BADIER : il faut distinguer le financement de l'achat de lits qui est **local** et le matériel d'information (brochures, etc.) qui va être inscrit au budget national et le faire valoir.

Sur les orientations 1990, Philippe GERVOT estime que certaines des orientations prises (aide aux victimes, actions dans les entreprises) sont déjà des actions d'autres Associations (AFVAC, Prévention Routière, etc.). Nous devons avoir des « objectifs phares »

Pour Bernard DELARUE :

- Notre programme est limité par les moyens dont nous disposons
- L'action concernant les boîtes de nuit par exemple est bien un « objectif phare »

— Nous devons faire appel à un Conseil en Communication pour nous faire connaître et relancer notre action de sensibilisation du public à la sécurité routière. André CHAOUAT devant travailler dans ce sens.

Geneviève JURGENSEN et Jean-Marie LEVERRIER pensent que ce n'est pas parce que certaines Associations voisines font déjà certaines actions que nous ne devons pas les faire. Quant aux familles de victimes, nous ne pouvons pas ne pas répondre quand elles nous questionnent ou nous demandent à l'aide.

Suggestions diverses et discussion :

- 1 — Organisation d'une « marche sur Paris » (Bouches du Rhône)
- 2 — Avoir un grand objectif pour mobiliser les délégués (Geneviève JURGENSEN)
 - Pour l'année 1990 (moins de 10 000 morts)
 - A moyen terme. Rejoindre les meilleures statistiques européennes
- 3 — Agir auprès des Sociétés d'Autoroutes. Permanences sur les parkings au moment des vacances (M. BAKKALI)
- 4 — Demander aux Compagnies d'Assurances une remise pour nos adhérents (Geneviève JURGENSEN)
- 5 — Choisir en 1990 un thème précis, tel que l'enfant et la rue, la sécurité à vélo (Colette OLIVERO)

Votes :

1 — Orientations 1990 : Pour 92 % des voix — Contre 8 % des voix 2

Rapport d'activité et rapport financier 1988 (vote bloqué)
Pour 93 % des voix — Contre 1 % des voix — Abstention 6 % des voix

De gauche à droite, Max BADIER Trésorier, Jacqueline FURBEYRE Secrétaire Générale, Geneviève JURGENSEN Présidente, Bernard DELARUE Vice-Président, Jean-Marie LEVERRIER chargé de Pondération



NOS ACTIONS

Des ballons pour la vie

Pour la fête des mères, la Ligue Contre la Violence Routière organise chaque année des lâchers de ballons. Cette année, une douzaine d'Associations Départementales ont tenu à rappeler que pour beaucoup de mamans ce jour était un cauchemar.

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

5, impasse Bon Secours - 75011 PARIS
Tél. : (1143 48.96.09
Association Loi 1901



C'EST LA FÊTE DES MÈRES !

ET POURTANT DEPUIS LA DERNIERE FETE DES MERES
**600 enfants de moins de 14 ans
ont été tués, 24000 blessés**

Par qui : des automobilistes, des motocyclistes, des routiers.

Cette année encore cette fête va devenir un cauchemar pour ces 600 parents en deuil, les autres et combien d'orphelins !

Notre association la **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE**
veut éveiller les consciences

*d'où cette lettre que nous vous adressons
d'où nos ballons qui partent rejoindre à tout jamais nos
enfants, nos parents, nos amis, morts sur la route*

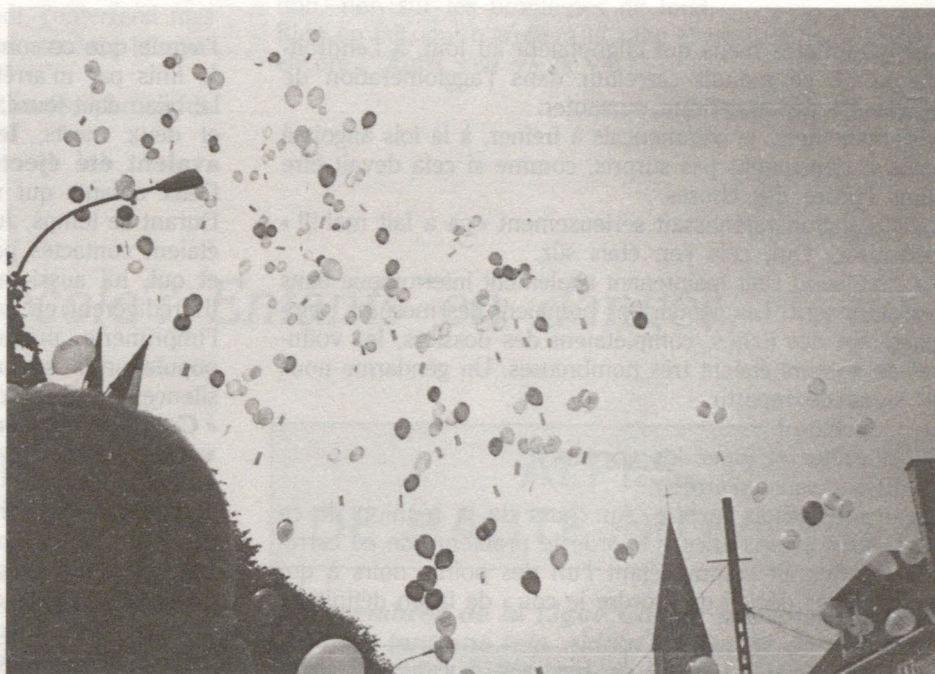
Pour que nos routes et nos rues ne soient plus le lieu
d'une telle hécatombe, mais qu'elles deviennent un
VÉRITABLE ESPACE DE VIE

Ballons (0,20 F. pièce) et tracts gratuits disponibles
chez Julien PICQUET — Le Bourg Joli — 14260 BONNEMAISON
Tél. 31-77-72-94

Les lâchers de ballons se suivent et ne se ressemblent pas

En 1987, année de la création de la section de la Ligue Contre la Violence Routière dans le Vaucluse, profitant de la journée réservée aux Associations locales, nous étions présents, un lâcher de ballons avait eu lieu, le nombre était de 150. Ce chiffre correspondait au nombre de tués sur les routes de notre département en 1986.

Ce lâcher qui était pour nous très émouvant, nous avait profondément déçu de part le comportement de certaines personnes qui avaient confondu ce geste symbolique en moment de plaisir et de joie, allant même jusqu'à plaisanter au moment du lâcher.



Gardant un très mauvais souvenir de cette journée, nous n'avons pas été encouragés pour renouveler cette opération en 1988.

Ne désirant pas rester sur cet échec, nous avons voulu cette année 1989, relancer cette opération, en dehors de toutes autres journées associatives.

Un point à risques a été choisi dans notre ville ; toutes les autorités compétentes ont été contactées ; la liberté d'agir nous a été accordée et le dimanche 11 juin à 11 h 30 nous étions présents sur le carrefour concerné qui est le théâtre presque journalier d'un accident de la circulation. Je tiens à préciser que la Ligue s'est manifestée pour l'amélioration des feux tricolores placés sur le lieu concerné « affaire en cours ».

Donc ce 11 juin une agréable surprise nous attendait, plus de 100 personnes étaient présentes pour se lâcher de ballons. Le plus grand calme régnait, toutes et tous avaient au fond de leur cœur un sentiment de respect pour ces ballons qui s'envolaient et dont le nombre = 120 représentait celui des tués sur les routes de notre département en 1988.

Je tiens à signaler l'aide que nous avons eu pour la sécurité, de la part de la Gendarmerie ainsi que des Pompiers. Nous sommes maintenant encouragés pour continuer cette action avec l'espoir que le nombre de ballons lâchés sera en nette diminution pour les années à venir.

Je ne voudrais pas terminer sans signaler que le Président du Conseil Général était invité, mais une lettre d'excuse m'est parvenue en me signalant qu'il déléguerait une personne de son choix, cette personne ne s'est pas manifestée sans aucune excuse.

Si certains élus ne se sentent pas concernés par toutes les actions menées par la Ligue à l'encontre des chauffards de la route, nous avons le courage de lutter et de montrer que nous sommes présents, même en dehors des périodes électorales.



Deux petits enfants qui voulaient vivre.

Ce vendredi 22 septembre 1989 l'Association Départementale de la Ligue tient sa réunion mensuelle chez un de ses membres. A 22 heures tout le monde se quitte. Daniel Frémond qui rentre vers Caen raconte :

Les gyrophares bleus qui clignotaient au loin, à l'endroit-même de ce maudit carrefour dans l'agglomération de Noyers-Bocage me firent sursauter.

Instantanément, je commençais à freiner, à la fois angoissé mais curieusement pas surpris, comme si cela devait être dans l'ordre des choses.

La circulation ralentissait sérieusement « ça a fait mal !!! » pensais-je. Oui, cela j'en étais sûr.

La circulation était maintenant totalement interrompue dans les deux sens. Les gendarmes prenaient des mesures, remplissaient des fiches, complétaient des dossiers, les voitures de secours étaient très nombreuses. Un gendarme nous fit signe de repartir.

— Que faire ?

— M'arrêter et jouer les voyeurs ?

— Passer sans m'arrêter ?

— Je pressentais le pire. Au cours de la réunion de ce soir, nous avons encore abordé le problème de ce carrefour. Il figurait comme étant l'un des points noirs à qui nous avons décidé de « tordre le cou » de façon définitive.

J'avoue que ce soir-là je ne savais décidément quoi faire. Je finis par m'arrêter et partis aux nouvelles.

Le bilan était lourd, très lourd : trois blessés dont un grave et deux morts, **les deux enfants de 8 et 10 ans avaient été éjectés de la voiture.**

Deux enfants qui voulaient vivre.

Durant ce temps, Julien et Nicole, Ghislaine et Jean-Marie étaient contactés par un journaliste présent sur les lieux et qui, lui aussi, en avait assez de cette hécatombe.

Ils rédigèrent en catastrophe un tract, mirent en marche l'imprimerie, préparèrent les paquets... ils appelaient la population à se joindre à la Ligue afin de refuser, en silence, la mort de ces deux enfants.

« Combien de sang et de larmes faudra-t-il encore verser pour que des aménagements efficaces soient réalisés ? »

A 16 heures, ils étaient venus nombreux, participer au dépôt de fleurs sur les lieux de l'accident.

Des gens effondrés ; qui ne purent entendre la voix de Ghislaine, tant la circulation sur cette route était dense.

Hier soir il y avait 2 petits enfants qui voulaient vivre. Deux petits enfants pleins d'innocence et qui croyaient encore que les adultes étaient des gens responsables. Et pourtant leur petite vie s'est arrêtée là, sur le bitume dans une violence inacceptable. Nous n'acceptons pas cela. Nous n'acceptons pas la mort de ces enfants. Si nous sommes ici c'est pour le crier. C'est pour dire que nous serons chaque jour de plus en plus nombreux à réclamer la sécurité sur nos routes. C'est pour dire que désormais nous nous dresserons devant tous ceux qui font de nos routes des lieux de mort et de souffrances. C'est pour dire que nous nous battons pour que nos routes deviennent des espaces de vie où chacun y a sa place. Alors, Christophe et Sébastien, vous qui avez rejoint ceux dont nous n'entendons plus les rires, nous vous offrons ces fleurs avec tendresse.



Mais ils n'avaient pas besoin d'entendre pour comprendre. « Assez de cette violence routière, assez de ces innocentes victimes massacrées sur nos routes... »

Une émotion intense comme jamais ressentie,

Une colère sourde comme jamais contenue,

Une volonté de ne pas se quitter,

Le désir de ne pas en rester là, et... un silence... un silence... indéfinissable, qui finit par étouffer le bruit de la circulation.

Et des responsables et des élus interpellés, embarrassés lorsque le curé-doyen déclara : « mercredi, j'enterrerai mes 27 et 28^e paroissiens tués en 27 ans sur ces dix kilomètres rouges »

Que de sang et de larmes sur cette damnée portion de

route, sur ce type de carrefour pourtant simple, mais sans dégagement, devenu insuffisant avec la croissance de la circulation. Devenu trop meurtrier pour que quiconque y fît quelque chose ; une voie communale qui croise une route nationale ! Et chacun de se renvoyer le dossier ! Et depuis plus de 10 ans, **la vitesse tue, le laxisme aussi.** Et puis quelques jours après des travaux : de la peinture sur le sol, parce qu'« à l'Équipement on n'est pas des sans-cœur » (Ouest-France du 26-9-89). Rien sur la vitesse excessive, sur le trafic routier, rien sur la notion d'agglomération, rien sur les problèmes de fond.

Rien en fait, qui n'arrêtera le sang et les larmes de couler encore... Ainsi s'en va la vie !

Daniel FRÉMOND (Calvados)

Sortie d'école : Enfants en danger

CÔTE D'OR

Des parents d'élèves inquiets pour sa sécurité de leurs enfants à la sortie de l'école, manifestent, bloquent la circulation et demandent l'appui de la Ligue Contre la Violence Routière. Voici la lettre adressée par notre Association Départementale au Maire de Dijon.

Monsieur le Maire,

École neuve + carrefour rénové = Enfants en danger. L'équation peut sembler bizarre mais la lecture des faits suivants est suffisamment et malheureusement explicite.

Depuis des années et plus particulièrement depuis décembre 1986, les parents d'élèves de l'école Chevreul se battent pour que soit assurée la sécurité de leurs enfants à l'entrée et à la sortie des écoles primaire et maternelle. Vos services ont temporisé pendant les deux ans qu'a duré la construction de l'école, arguant du fait que le carrefour ne serait terminé entre les rues Ch. Dumont, des Moulins, Chevreul et le Boulevard Kennedy, qu'à la fin des travaux à l'école. A la demande répétée des délégués, vous avez fait parvenir en janvier 1988 un plan d'aménagement du carrefour datant de 1970, ce qui montre la légèreté avec laquelle vos services traitent les inquiétudes des parents. Les parents d'élèves ont demandé la présence d'un agent de la circulation — demande rejetée par manque de personnel — ; rejetées aussi les propositions de ralentisseurs ainsi que de passage souterrain. Monsieur le Maire, prenez quelques instants et arrêtez-vous devant l'école Chevreul. Comptez le nombre de conducteurs qui laissent traverser les piétons lorsque ceux-ci ont la priorité. Combien respectent cette priorité ? Il y a deux ans, une campagne a été lancée par voie d'affiches, sur le thème de la sécurité des enfants en voiture. Ces enfants sont aussi des piétons. Voilà pourquoi les parents ont décidé certains soirs en juin de bloquer la circulation devant l'école.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Madame BEROU (Dijon)

ALPES DE HAUTE-PROVENCE

Des membres de la Ligue Contre la Violence Routière, en tant que tels, aident à la prise de décision d'installer des ralentisseurs devant l'école de leur village.

Mallemoisson, un petit village des Alpes de Haute Provence, la violence routière fait rage, comme dans beaucoup d'autres villages. Deux piétons ont déjà été tués, d'autres blessés, mais aux yeux des autorités cela est bien banal ! Les parents tremblent pour leurs enfants ; les années suivent aux années ; les chauffards coulent des jours heureux.

En novembre 1988 opération « Drapeau Blanc » ; ma femme et moi sommes très intéressés par les débats télévisés où est présente Madame Geneviève JURGENSEN. Dans les jours qui suivent, nous adhérons à la Ligue Contre la Violence Routière. Nous réclamant de la Ligue Contre la Violence Routière, tous nos courriers adressés à la DDE, Conseil Général, Maire, enfin tous les décideurs, ont un meilleur impact.

Au mois de juin 1989, surprise ! des briseurs de vitesse ont été mis en place devant l'école et sur une voie communale, cinq au total. Pour nous c'est une grande victoire. Chez les chauffards il y a des grincements de dents. Dans les villages voisins d'autres personnes se mettent sur le pied de guerre pour que l'on installe des briseurs de vitesse devant leurs écoles, dans leurs rues.

Quelle satisfaction de voir notre initiative faire boule de neige. Je ne comprends pas pourquoi l'administration est si lente pour réaliser ces ralentisseurs. C'est la seule solution pour enrayer ce fléau que sont les excès de vitesse en agglomération. Il est vrai qu'avec ce genre d'installations les chauffards ont plus de mal à semer la terre.

Alain MEUNIER
04510-Mallemoisson

NDLR : Les ralentisseurs ne doivent être considérés que comme une solution d'urgence. D'autres solutions existent, moins agressives et plus attractives pour réduire la vitesse des véhicules dans une agglomération.

HAUT-RHIN

ÊTRE VU SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE



A la sortie de l'école...

A la descente du car...

Votre enfant dans la pénombre n'est pas vu des automobilistes.

Que faire ?

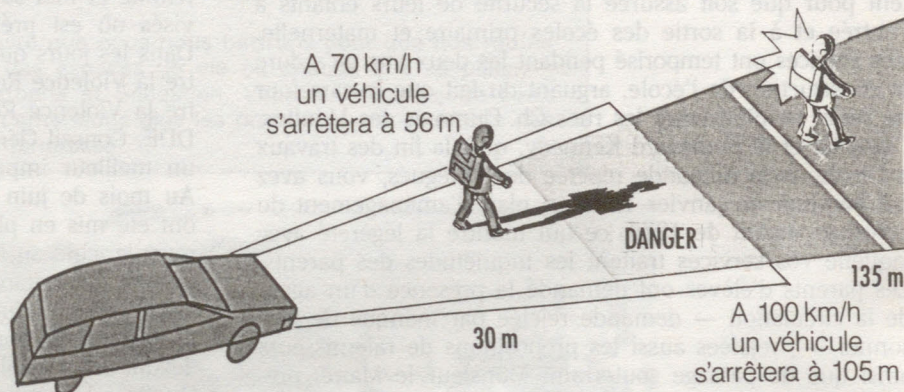
L'habiller en clair.

CE N'EST PAS SUFFISANT !

Des **éléments réfléchissants** sur son cartable permettront aux automobilistes de mieux le percevoir et d'agir en conséquence pour lui assurer une **meilleure sécurité**

Mais encore...

Cet élément en lui-même n'éliminera pas le danger, et vous parents devez continuer à lui apprendre les règles de sécurité et à lui donner le bon exemple.



A partir du 15 octobre 1989 des militants de la Ligue Contre la Violence Routière sont allés dans des écoles expliquer aux enfants la nécessité d'être vu la nuit et leur ont fourni 10 000 auto-collants réfléchissants à mettre sur les cartables.

Ligue contre la Violence Routière

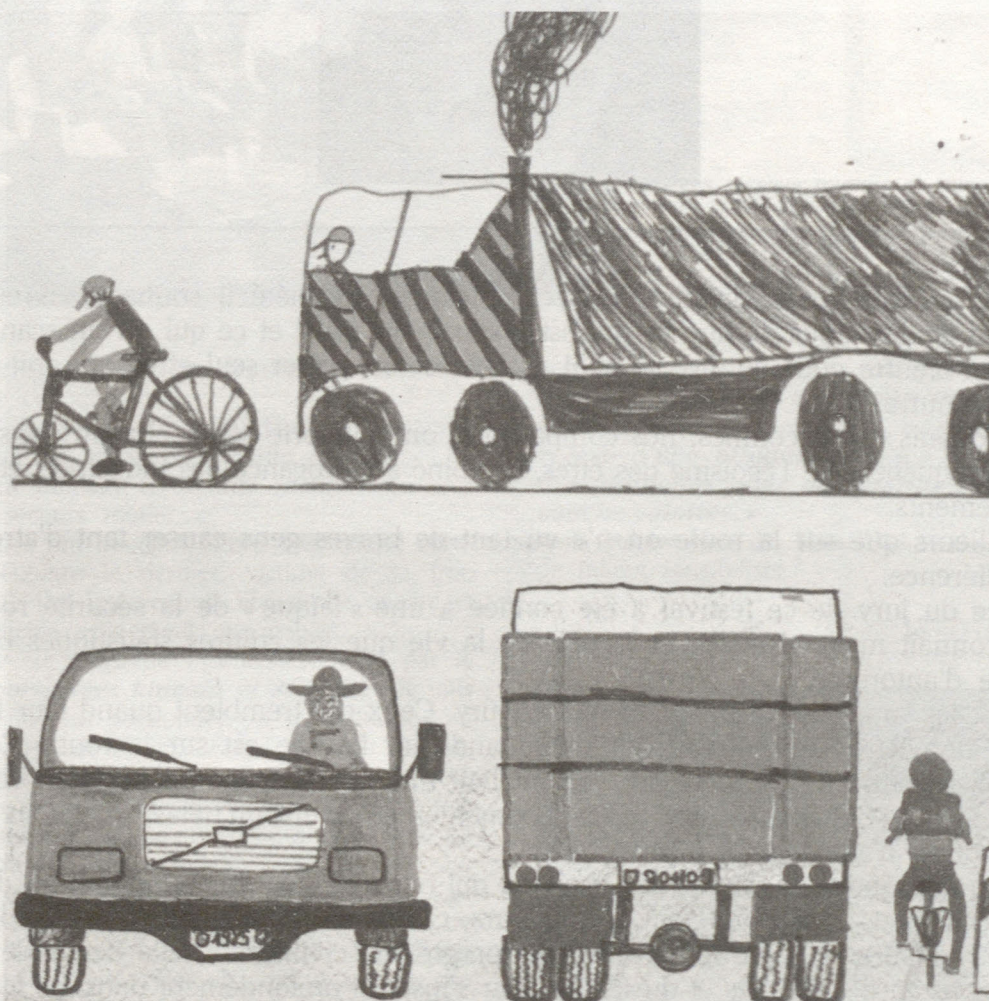
5, impasse Bon-Secours, 75011 PARIS - Tél. : 43.48.96.09

Stop aux poids lourds

A Bayonne, le quartier Saint-Esprit est traversé tous les jours par des centaines de camions transportant toute sorte de produits y compris des matières dangereuses. Tout cet intense trafic perturbe considérablement la vie des riverains et crée un climat d'insécurité que les habitants ne supportent plus. Le Maire de Bayonne, sur demande de la population a interdit la traversée du quartier par les transports de matières dangereuses (seulement !). Cette interdiction minimale n'est même pas respectée, et le danger subsiste.

Le collectif des habitants du quartier en collaboration avec la Ligue Contre la Violence Routière fait circuler une pétition qui obtient 620 signatures dont quatre élus municipaux et organise le lundi 13 novembre une manifestation devant les 3 écoles qui bordent ce boulevard sur lequel

circulent ces **bombes roulantes**. A 7 heures le boulevard Alsace-Lorraine est barré par des banderoles ; la circulation est coupée ; une bonne centaine de personnes peuvent ainsi écouter les interventions de Monsieur Jean MOUNICOUX pour le collectif et Monsieur Frédéric DENIZOT pour la Ligue Contre la Violence Routière qui demandent l'interdiction de circulation des véhicules de plus de 7,5 tonnes et qu'elle soit effectivement respectée. Des liaisons permettant d'éviter le transit des poids lourds en ville existent, il faut donc que les camions les empruntent. Les orateurs ont demandé aux autorités compétentes de mettre en place les moyens qui s'imposent pour obliger les poids lourds à respecter ces interdictions et à la police de faire respecter le code de la route et les arrêtés municipaux. « *S'il faut nous reviendrons* » a ajouté Frédéric DENIZOT ; une motion a été déposée à la Sous-Préfecture.



Les jeunes cyclistes se sentent rudement serrés de près par les gros véhicules à moteur, forcés à pédaler plus vite et repoussés vers le bord de la chaussée. Qu'ils aillent à l'école ou fassent une promenade à bicyclette, ils se lancent chaque fois dans une entreprise extraordinairement dangereuse. Ces situations exigent d'eux une parfaite maîtrise en contradiction avec leur spontanéité enfantine.

FESTIVAL DU FILM

Carcassonne du 20

La Ligue Contre la Violence Routière sait l'importance des actions de communication pour lutter contre les idées reçues sur la vitesse, l'alcool... Quelques images « choc » ont bien plus d'impact qu'un long discours. Faire connaître les meilleurs films, créer une émulation entre les réalisateurs de tous les pays pour créer des œuvres encore plus convaincantes, les mettre à la disposition de ceux qui militent pour faire reculer le carnage routier ; voilà une ambition que la Ligue Contre la Violence Routière soutient et pourquoi elle a choisi d'être présente à ce festival. Elle l'a été notamment à travers l'une de ses militantes : la comédienne Nicole COURCEL, Présidente du Jury.



C'est à chacun d'entre nous de dire dans quel genre de société il souhaite vivre.

C'est à chacun d'entre nous de dire ce qui est un malheur privé et ce qui est un scandale social.

C'est à chacun d'entre nous de dire ce qu'il accepte de supporter seul et ce qui doit déclencher une lutte commune.

Par milliers, depuis des décennies, nos compatriotes ont supporté seuls, chacun dans son foyer, les noires conséquences de l'égoïsme des êtres, combiné à l'arrogance des industriels et à l'aboulie des gouvernements.

Nulle part ailleurs que sur la route on n'a vu tant de braves gens causer tant d'atrocités dans pareille indifférence.

La présidence du jury de ce festival a été confiée à une « laïque » de la sécurité routière, une femme qui connaît mieux l'amour et le prix de la vie que les chiffres statistiques ou le calcul d'une courbe d'autoroute.

A travers elle, les simples passants président ce jury. Ceux qui tremblent quand leur fils s'achète sa première mobylette. Ceux qui frémissent quand leur fiancée est sur la route. Ceux qui se penchent à la fenêtre pour surveiller comment leur enfant traverse seul pour la première fois. Et ceux qui, âgés, n'ont plus confiance en eux-mêmes et savent qu'hélas, quand ils traversent, il n'y a personne d'autre sur qui compter.

Ce sont également quelques uns de ces passants qui ont eu l'idée de ce festival, qui l'ont monté à la force du poignet. Ces efforts sont prometteurs, car ils traduisent bien ce qu'est la conquête de la sécurité routière. Comme tous les grands progrès de civilisation, elle demande la justesse du cœur, la constance des âmes et du temps pour s'inscrire profondément dans les façons d'être.

Texte lu par Nicole COURCEL lors de l'inauguration du premier festival international de la sécurité routière le 20 septembre 1989 à Carcassonne.

DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

au 23 septembre 1989

Pour un coup d'essai ce fut un coup de maître. Beaucoup de films en compétition (168). Plus de vingt pays représentés. Nicole COURCEL représentante de la Ligue en était la Présidente. Dès l'ouverture du festival elle donne le ton : **« Je ne suis que la représentante de la Ligue Contre la Violence Routière. »**

Pendant quatre jours de visionnages et de colloques, Nicole COURCEL se comporte en militante dans toutes ses interviews aux médias. Je peux dire en toute sincérité que Nicole a été la digne représentante de la Ligue et une Présidente qui impressionna tout le jury et les organisateurs de ce festival.



Le Festival international du film de sécurité routière a comporté quatre colloques :

- L'automobile et la sécurité aujourd'hui et demain
- Communication et action de sécurité routière
- Comportement humain et sécurité routière
- L'avenir du secours routier

Tous ces colloques ont bénéficié d'une très bonne participation sauf peut-être le dernier, victime de sa trop grande spécificité. Les intervenants étaient de qualité et le public a participé activement aux débats.

Le temps fort a été constitué incontestablement par le colloque **« comportement humain et sécurité »** le plus suivi mais aussi le plus passionné. On retiendra surtout l'intervention du Docteur TARRIERE qui participe aux travaux de recherches du groupe. Renault sur la sécurité des véhicules. Ce dernier s'est attaché à minimiser le rôle de la vitesse comme facteur d'insécurité et ceci dans un langage très séduisant de technicien.

Décidément les constructeurs sont loin d'avoir « viré leur cuti » à ce sujet. Heureusement la Ligue était là et on assista à une intervention véhémente de Jean-Louis LAVAL, notre délégué de l'Hérault, qui à travers son drame personnel rappela que la vitesse tuait des innocents et qu'une certaine publicité de la 205 GTI n'était ni plus ni moins qu'un appel au meurtre.

On retiendra aussi de ce Festival le discours de Georges SARRE Secrétaire d'Etat en charge de la Sécurité Rou-

tière qui a annoncé l'organisation par région, d'assises de la sécurité routière et une remise en cause des pratiques actuelles de communication :

« La sécurité routière relève d'une éthique. Elle n'a pas sa place entre des publicités pour des marques de lessive ou de couche-culottes. »

Voilà qui est bien dit. Mais l'état se donne-t-il les moyens de mieux sensibiliser ?

Liliane ROSSEUW (déléguée Languedoc-Roussillon)

« Les réseaux routiers de mieux en mieux entretenus et les voitures de plus en plus élaborées donnent au conducteur une illusion trompeuse de sécurité... »

Le Professeur WALZ de l'Université de Zurich

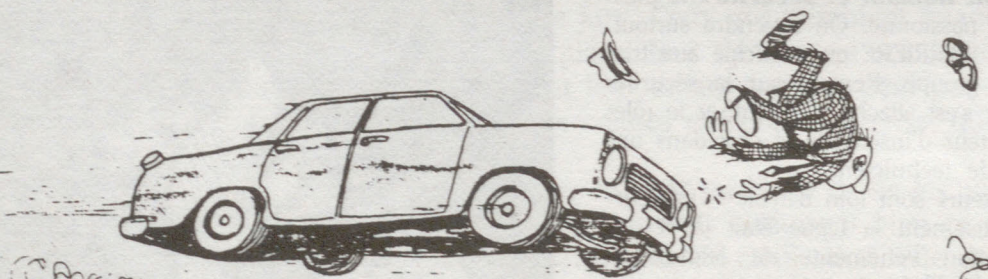
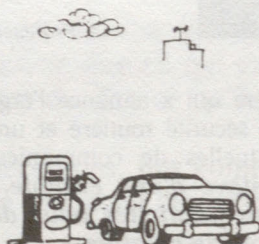
tière qui a annoncé l'organisation par région, d'assises de la sécurité routière et une remise en cause des pratiques actuelles de communication : **« La sécurité routière relève d'une éthique. Elle n'a pas sa place entre des publicités pour des marques de lessive ou de couche-culottes. »**

Voilà qui est bien dit. Mais l'état se donne-t-il les moyens de mieux sensibiliser ?

Marcel LETTY (délégué de l'Aude)



Intervention de Jean-Louis LAVAL :
« Certaines publicités sont des appels au meurtre... »



INFORMATIONS PRATIQUES

Drapeau Blanc

Antenne 2, FR3 et France Inter mettent en place Drapeau Blanc pour Pâques 1990 (du 12.04 au 18.04). La Ligue Contre la Violence Routière participera à cette grande manifestation et appelle ses 44 délégations départementales à organiser des activités locales. Un courrier leur sera adressé prochainement.

Source de Financement

Dans une circulaire du 26 juillet 1989 le ministère des transports informe les préfets que l'État peut participer aux actions des collectivités locales qui auront décidé de mener des actions pour modifier le comportement des usagers. Des contrats financés à parité par l'état et les collectivités sont proposés à tout département, commune, groupement ou association de communes de plus de 30 000 habitants. Les projets seront adressés au ministère lors de la transmission du plan départemental d'actions de sécurité routière. Les contrats seront établis et signés entre le 1^{er} janvier et le 30 avril. La contribution annuelle de l'État sera calculée sur la base de 1 Franc par habitant (avec un maximum de 800 000 F, et un minimum de 50 000 F); en aucun cas la contribution de l'État n'excédera celle de la collectivité. La population prise en compte pour le département sera celle de ce département moins celle des communes qui remplissent les conditions d'adhésion, à moins qu'elles n'aient manifesté leur volonté de s'associer au département.

L'État versera une prime de 0,5 F par habitant si le nombre d'accidents corporels sur le territoire considéré a été réduit de plus de 10 % la première année et 15 % la 2^e année (avec un maximum de 400 000 F et un minimum de 25 000 F) Afin de privilégier les actions portant sur le comportement du conducteur, les dépenses relatives à l'infrastructure (étude ou aménagement) et celles d'équipement pour l'alerte ou les secours seront globalement plafonnées à 50 % du montant du contrat.

NOTA : Nos actions du genre « Lit-auto bébé de sécurité » « Être vu sur le chemin de l'école » (éléments réfléchissants), etc. sont des actions qui ont pour objet d'agir sur le comportement des usagers, entrent naturellement dans le cadre de cette circulaire. D'où l'intérêt de présenter ces actions à nos collectivités locales de plus de 30 000 habitants (lit-auto) ou au département (Être vu).



LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

5, impasse Bon-Secours, 75011 PARIS — Tél. : 43.48.96.09

BULLETIN D'ADHÉSION

Nom et Prénom :

Adresse :

Age :

Profession :

☐ J'adhère à la LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

☐ Cotisation : 100 F minimum (1)

BULLETIN A RENVoyer A LA DÉLÉGATION DE :

(1) L'abonnement à notre revue PONDÉRATION est compris dans la cotisation

Les chèques sont à libeller à l'ordre de la Ligue Contre la Violence Routière

DÉLÉGUÉS DÉPARTEMENTAUX

1 — Normandie

CALVADOS : Julien PICQUET Le Bourg Joli — 14260 BONNEMAISON

EURE : Marc VAUCELLE 140, rue de la Charmille — 27240 DAMVILLE

ORNE : Yann JACOB Lycée Napoléon rue des Sports — 61300 L'AIGLE

(Intérim assurée par le délégué régional de Normandie)

SEINE-MARITIME : Nadine DEFEZ 7, rue Neil Armstrong — 76120 LE GRAND-QUEVILLY

2 — Ile-de-France

PARIS : Pierre WARNIER 85, rue d'Assas — 75006 PARIS

SEINE-ET-MARNE : Jean-Claude MISTROT 42, rue des Bondrolles — 77200 TORCY

YVELINES : Abdesslam EL BAKALI 4, allée des Violettes — 78300 CARRIERES SOUS POISSY

ESSONNE : Raymond GIMILIO 15, résidence Chanteraine 031 — 91940 LES ULIS

HAUTS-DE-SEINE : Isabelle PARRA 38, rue de Neuilly — 92110 CLICHY

SEINE-SAINT-DENIS : Andrée SCHUBEL UNGUREANU Collège Robespierre 3, rue des Saules — 93800 EPINAY-SUR-SEINE

VAL-DE-MARNE : Jacqueline CHATELAIN 30, rue Parmentier — 94130 NOGENT-SUR-MARNE

VAL-D'OISE : Jean-Luc AUDOUX 5, voie Cadoux — 95250 BEAUCHAMP

3 — Est

CÔTE-D'OR : Monique BEROUD 14, Bd de Troyes — 21240 TALANT

BAS-RHIN : Éliane WEIL ROSENBERG 27, rue de la Haute-Montée — 67000 STRASBOURG

HAUT-RHIN : Geneviève FUCHS 36, rue d'Eguisheim — 68000 COLMAR

YONNE : Henri BESSEDE 3, rue du Mont St Bernard — 89100 PARON

4 — Ouest

ILLE-ET-VILAINE : Anne CARDILES 61 ter, Av du Maréchal Leclerc — 35310 MORDELLES

LOIRE-ATLANTIQUE : Rémi et Soizick CLAVIER, 9, rue du Verger — 44880 SAUTRONS

MAINE-ET-LOIRE : Dominique RIO 13, square Wilson Churchill — 49000 ANGERS

VENDEE : Jean-Michel HARDOUIN 11, rue du Bois Sorin — 85190 VENANSALT

5 — Centre

ALLIER : Jean-Louis BLANC 17, av Michel de l'Hôpital — 03100 MONTLUCON

INDRE : Pierre AUGAY 7, rue Ampère — 36000 CHATEAUROUX

INDRE-ET-LOIRE : Max BADIER 4, rue des Pavillons — 37510 BALLAN-MIRE

LOIRET : Aline ROLAND 25, rue de l'Orbette — 45000 ORLEANS

6 — Aquitaine

GIRONDE : Patrick POUGET 18, av des Martyrs de la Résistance — 33520 BRUGES

LANDES : Docteur JACQUET 1, av Paul Doumer — 40100 DAX

LOT-ET-GARONNE : Myriam GERAUD Villottes — 47400 VARES

PYRENEES-ATLANTIQUES : Michel AVARO Chemin des Prés Cidex 58 B — 64230 POEY-DE-LESCAR

7 — Languedoc-Roussillon

AUDE : Marcel LETTY 324, Chemin de la Piboule — 11620 VILLEMOSTAUSSOU

GARD : Thierry VINCENT 68, Bd Gambetta — 30700 UZES

HERAULT : Jean-Louis LAVAL Route du Lac — 34800 CLERMONT-L'HERAULT

PYRÉNÉES-ORIENTALES : Jean-Claude LLOBERES Chemin de la Pave — 66400 SAINT-JEAN-PLA-DE-CORTS

8 — Provence-Côte-d'Azur

BOUCHES-DU-RHONE : Brigitte RIGAUD 28, rue des Sophoras — 13320 BOUC BEL AIR

VAR : Jeanne LAFARGE HLM route du Luc Bât. 14 — 83170 BRIGNOLES

VAUCLUSE : Guy MARSEILLE 117, Bd Marcel Pagnol — 84260 SARRIANS

9 — Rhône-Alpes

DROME : Bernard BOULIN 58, rue Ste Claire Deville Résid. Les Amandiers — 26700 PIERRELATTE

LOIRE : Gérard THIOLIER 106 B rue de la Richelandière — 42100 SAINT-ETIENNE

SAVOIE : Daniel GOINEAU Ecole de Conduite Rouselle 35, av. J.P Veyrat — 73000 CHAMBERY

HAUTE-SAVOIE : Monique LAMANT 17, rue de la Paix — 74000 ANNECY

10 — Nord-Pas-de-Calais

NORD : Marie-Christine WEYNANS BP 114 — 59370 MONS EN BAROEUL

11 — Midi-Pyrénées

ARIÈGE : Firmine ROUAIX Ranquet — 09420 CASTELNAU-DURBAN

HAUTE-GARONNE : Martine FEAUGAS En Martel 31450 — FOURQUEVAUX

LOT : Jean-Claude VALOU 11 Bd Carnot — 46400 SAINT-CERE

TARN : Jacques CALS 21, rue de la Piale — 81000 ALBI

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Geneviève JURGENSEN, Max BADIER, Bernard DELARUE, Frédéric DENIZOT, Robert EPSTEIN, Geneviève FUCHS, Jacqueline FURBEYRE, Myriam GERAUD, Philippe GERVOT, Florence GISSEROT, Jean-Marie LEVERRIER, Denis MOREAU, Aline ROLAND, Liliane ROSSEEUW, Jacques TASIA, Gérard THIOLIER, Odile VAN HEE.

BUREAU NATIONAL

Présidente : Geneviève JURGENSEN
Vice-Président : Bernard DELARUE
Secrétaire Générale : Jacqueline FURBEYRE
Trésorier : Max BADIER
Représentante des régions : Aline ROLAND
Responsable « Pondération » : Jean-Marie LEVERRIER
Recherche et contacts avec sponsors : Odile VAN HEE

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

1 — Normandie (Aisne — Calvados — Eure — Manche — Oise — Orne — Seine-Maritime — Somme) Jean-Marie LEVERRIER — Creuley 14410 VIESSOIX — Tél. : 31.68.56.42 (P) 31.68.51.59 (T)

2 — Ile-de-France (Essonne — Hauts-de-Seine — Seine-et-Marne — Seine-Saint-Denis — Val-de-Marne — Val-d'Oise — Ville de Paris — Yvelines) Pierre WARNIER — 85, rue d'Assas 75006 PARIS — Tél. : 43.26.59.55

3 — Est (Ardennes — Aube — Bas-Rhin — Côte-d'Or — Doubs — Haute-Marne — Haut-Rhin — Haute-Saône — Jura — Marne — Meurthe-et-Moselle — Meuse — Moselle — Nièvre — Saône-et-Loire — Territoire de Belfort — Vosges — Yonne) Geneviève FUCHS — 36, rue d'Eguisheim 68000 COMAR — Tél. : 89.80.62.82

4 — Ouest (Charente-Maritime — Côte-du-Nord — Finistère — Ile-et-Vilaine — Loire Atlantique — Maine-et-Loire — Mayenne — Morbihan — Sarthe — Vendée) Philippe GERVOT — 33, rue d'Anjou 49270 LANDE-MONT — Tél. : 40.98.73.63

5 — Centre (Allier — Charente — Cher — Corrèze — Creuse — Deux-Sèvres — Eure-et-Loir — Haute-Vienne — Indre — Indre-et-Loire — Loir-et-Cher — Loiret — Vienne) Aline ROLAND — 25, rue de l'Orbette 45000 ORLÉANS — Tél. : 38.53.09.58

6 — Aquitaine (Dordogne — Gironde — Landes — Lot-et-Garonne — Pyrénées-Atlantiques — Jean LE FEVRE — 5, rue de la Cendrée 64320 BIZANOS — Tél. : 59.02.49.31

7 — Languedoc-Roussillon (Aude — Gard — Hérault — Lozère — Pyrénées-Orientales) Liliane ROSSEEUW — La Verdue 11270 GENERVILLE — Tél. : 68.60.51.95

8 — Provence-Côte-d'Azur (Alpes-de-Haute-Provence — Alpes-Maritimes — Bouches-du-Rhône — Corse — Hautes-Alpes — Var — Vaucluse) Guy MARSEILLE — 117, Bd Marcel-Pagnol 84260 SARRIANS — Tél. : 90.65.46.90

9 — Rhône-Alpes (Ain — Ardèche — Cantal — Drôme — Haute-Loire — Haute-Savoie — Isère — Loire — Puy-de-Dôme — Rhône — Savoie) Gérard THIOLIER — 106 B, rue de la Richelandière 42100 SAINT-ETIENNE — tél. : 77.57.34.78

10 — Nord-Pas-de-Calais (Nord — Pas-de-Calais) Marie-Christine WEYNANS — BP 114 59370 MONS-EN-BAROEUL

11 — Midi-Pyrénées (Ariège — Aveyron — Gers — Haute-Garonne — Hautes-Pyrénées — Lot — Tarn — Tarn-et-Garonne) Jean-Claude FEAUGAS — En Martel 31450 FOURQUEVAUX — Tél. : 61.81.02.96

