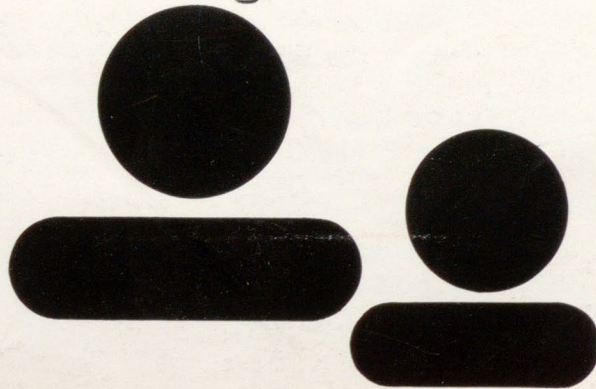


# Pondération

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° 17

# SOMMAIRE

## Editorial

Geneviève JURGENSEN, — Présidente 3

## Témoignage

La sécurité routière en Norvège — Madame LAURENT 4

## Dossier

La sécurité routière : l'enfance et la jeunesse oubliées — Jean LE FEVRE 5

Les poids lourds écraseurs — C.M BERTRAND 7

Les voitures ne sont pas dangereuses 8

Rouler sans tuer 8

## Justice

Ralentisseurs, dos d'âne, gendarmes couchés 10

Une prise de conscience — J.C. SEYVE 11

La justice en titubant 11

Sèche les larmes... et tais-toi ! 11

## Fête des Mères

C'était la Fête des Mères — Jeanne JACOB 12

Le Vaucluse 13

Le Calvados 13

## Humeur

Bonne humeur 14

Arrête ton Char...ASSEZ 14

Prime à la sagesse — Jean-Louis LEVREAU 15

Hier soir à la télé, on a enterré Drapeau Blanc — Daniel FREMOND 15

## Drapeau Blanc

Ile de France — Val d'Oise — Pyrénées Atlantiques — Gironde — Ariège — Calvados — Bouches du Rhône — Vendée — Moselle 16

**Assemblée Générale** 22

**Etre vu et vive la vie** 26

## Note de la rédaction

La sécurité routière n'est pas seulement une affaire de spécialistes, chacun est concerné et un large débat doit s'instaurer. PONDERATION est un bulletin de liaison entre les adhérents de la Ligue Contre la Violence Routière. Il est donc ouvert à tous, et chacun peut s'y exprimer, y apporter son opinion, son témoignage, son action, etc... Cette circulation de l'information enrichira notre réflexion et permettra de mieux sensibiliser l'opinion publique et les pouvoirs publics à la nécessité d'agir pour supprimer les dangers sur la route. Nous vous demandons de ne pas hésiter à nous faire parvenir vos écrits à :

Ligue Contre la Violence Routière  
5, impasse Bon-Secours  
75011 — PARIS

ou

Ligue Contre la Violence Routière  
Jean-Marie LEVERRIER  
Creuley — 14410 VIESSOIX

Directeur de la Publication : Jean-Marie LEVERRIER  
Imprimerie CORLET, S.A., Condé-sur-Noireau  
Dépôt légal n° 6 — 3<sup>e</sup> trimestre 1990 — n° CPPAP : 67845

# ÉDITORIAL



Lors de ce qu'on a appelé le premier choc pétrolier, au début des années soixante-dix, le gouvernement avait limité la vitesse sur autoroute à 120 km/h, afin d'économiser un pétrole devenu denrée rare. Cette mesure, bien comprise et donc bien acceptée, avait abouti à une division par deux du nombre des morts par kilomètre parcouru sur autoroute. Le moment serait donc bien choisi pour abaisser aujourd'hui la vitesse autorisée sur toutes les voies de circulation en France : nous l'avons toujours demandé sans l'obtenir quand il ne s'agissait que de sauver des vies. Si les nécessités économiques s'en mêlent, peut-être tout deviendra-t-il possible ? Depuis deux ans, les voix gouvernementales s'élèvent, dénonçant tout ce malheur qu'entraîne la violence routière, et annonçant une amélioration qui n'est jamais venue. Tantôt Michel Rocard, tantôt Michel Delebarre, tantôt Georges Sarre, tantôt le délégué à la Sécurité Routière... En voilà du monde, des paroles, des discours contradictoires, des conflits d'influence, pour un résultat nul !

Le délégué à la Sécurité Routière, justement, vient de changer. Il est entré en fonctions cet été, et je l'ai longuement rencontré. Ancien préfet du Gers, j'ai été heureuse de l'entendre me dire qu'on n'acceptait pas une nomination pareille sans être à la fois enthousiaste et, d'une certaine façon militant. Ses postes précédents, lui donnant une réelle connaissance du fonctionnement de la police, nous laissent espérer de ce côté une amélioration des contrôles. Nul doute que, comme l'ont été ses quatre prédécesseurs, il sera à son tour saisi par l'importance de son rôle : peu de fonctionnaires ont entre les mains la vie et la mort de milliers de leurs compatriotes. Je lui ai décrit notre association, tant ses options que sa force, issue principalement de son implantation dans une grande partie du pays. Mais nous voulons que soient prises les mesures qui feront vite baisser le nombre des morts dans les accidents de circulation, car nous restons au monde un des pays les plus méprisants pour la vie humaine, et que les annonces des responsables politiques, suivies d'aucun résultat concret, finissent par avoir quelque chose d'écœurant.

Deux jours de travail en juin dernier, à l'occasion de notre assemblée générale, ont permis à nos délégués de se rencontrer et de mettre sur pied notre fonctionnement pour l'année à venir. Vous savez le prix que j'attache personnellement à cette confrontation annuelle : le bénévolat n'est satisfaisant que si l'on sait ce que l'on y fait, dans quel objectif, et avec quels compagnons. Il est crucial de vérifier chaque année notre communauté d'esprit, et notre sympathie les uns pour les autres. J'espère que pour chacun de ceux qui ont pu venir, cette confirmation a été aussi forte que pour moi.

En été, toujours, les faire-part de décès dans les journaux prennent une allure particulière : on y annonce soudain une proportion terrible de décès accidentels, touchant souvent plusieurs personnes d'une même famille. Dans la rubrique « messes et anniversaires » du Figaro, j'ai lu ces lignes, qui m'ont émue et que je recopie pour vous, car, je le sais, elles vous émouvront aussi :

« En ce vingtième anniversaire de sa disparition, le comte et la comtesse de Boigne vous rappellent le souvenir de leur fils bien-aimé, Benoît de Boigne, décédé à l'âge de trente ans, victime de la grave négligence d'un conducteur. Ils vous demandent de prier pour lui, avec aussi une pensée pour toutes les victimes de la route. »

Voilà. C'était il y a vingt ans. Si l'un d'entre vous connaît cette famille, dites-lui, de la part de chacun d'entre nous, que nous sommes avec Benoît.

Geneviève JURGENSEN  
Présidente

A handwritten signature in dark ink, reading "Geneviève Jurgenesen".

# TÉMOIGNAGE

## La sécurité routière en Norvège

Ah, voilà la frontière française ! on va pouvoir conduire « bourré » !...

Voici la réflexion en forme de boutade, d'un jeune Français expatrié en Norvège et rentrant en vacances en France. Ce jeune Français, père de 4 enfants, conscient de ses responsabilités, ne se permettrait pas de le faire, ni en France, ni ailleurs. En Norvège, quand on a bu, même peu, on ne conduit pas. Ceci est un des nombreux exemples des règles de sécurité routière dans les pays nordiques et de l'esprit de civisme de la population.

Je vais plusieurs fois par an en Norvège, chez mes enfants qui y vivent. Comme Française, je suis à chaque fois stupéfaite et émerveillée de la sécurité avec laquelle on peut circuler, soit comme automobiliste, soit comme piéton, dans les villes et les campagnes norvégiennes. Comment est-elle obtenue ?... par la **discipline** : alcool interdit au volant, **limitations de vitesse** (50 dans les villes, 80 sur routes, 110 sur autoroutes) **surveillées et respectées**. Respect **absolu** des feux de signalisation. Respect absolu des piétons sur les passages réservés : les voitures s'arrêtent dès que le piéton **se présente** pour traverser. Police **omniprésente**, très motivée, très active, et très **sévère** (on ne badine pas avec elle) Sanctions pénales et amendes très lourdes (jusqu'à 1/4 du salaire annuel pour faute grave, **prison à perpétuité pour mort de piéton**). Des lois sont édictées, on les fait appliquer, on surveille, on sanctionne les fautes. La prévention est aussi obtenue par l'éducation. Dès la classe maternelle, l'enfant est initié à la sécurité : casque obligatoire pour les enfants qui vont en classe en vélo, freinage en rétro-pédalage sur les bicyclettes des petits, **bandes réfléchissantes collées sur les cartables**.

**« Notre richesse, c'est nos enfants, protégeons-les. C'est la grande maxime du pays**

Journaux et médias s'y associent et le répètent à longueur de mois et d'année. pour une population totale d'environ 4 millions d'habitants, on a compté en 1987 : 398 morts par accident. En 88 : 375 morts. A Stavanger, ville de 110 000 habitants, il y a eu en 1988 : 4 morts et 167 blessés. En 1989 : 3 morts et 230 blessés. A Pau, ville d'égale importance : en 1988 : 8 morts et 572 blessés. En 1989 : 6 morts et 407 blessés. Le double !!!...

Quand on circule en Norvège, on éprouve un sentiment de sécurité intense. Personne n'agresse personne, ni en paroles, ni en gestes comme en France. Quel exemple pour les jeunes enfants passagers (toujours ceinturés) à l'arrière du véhicule de leurs parents, qui deviendront eux-mêmes un jour, des conducteurs.

Aux épreuves du permis de conduire, il y a une épreuve obligatoire de conduite sur glace. Evidemment, quand on sait maîtriser sa voiture sur glace, on sait d'autant mieux le faire sur route sèche. Qui peut le plus peut le moins.

**Quand, après un séjour là-bas, on rentre en France, on a honte des conducteurs de son pays...** Que de fautes de conduite, que d'agressivité, que de laxisme, que d'inconscience, que d'irrespect des autres et de leur vie ! que d'indulgence envers les chauffards -entretenu souvent par des lobbies- que de souffrances, de larmes, de vies brisées par les 10 500 morts sur nos routes, par année !... Dire cela est mal vu bien sûr, mais que faudra-t-il faire pour ne plus revoir des documentaires français comme celui passé à la télévision aux « dossiers de l'écran » lors de l'opération « Drapeau Blanc » ?... document écœurant et révoltant qui n'a hélas, pas dû toucher beaucoup de conducteurs français.

**En France, les lois existent mais personne ne les applique, personne ne les fait appliquer** : on pourra toujours limiter la vitesse, à quoi cela sert-il s'il n'y a pas de surveillance et de sanction ! Je viens de parcourir en voiture 450 km, sur ce trajet je n'ai pas aperçu l'ombre d'un gendarme ! Sur les routes norvégiennes il y sont efficacement. Ils surveillent la conduite et les voitures. Celles qui ont des pneus en mauvais état ou tout autre élément essentiel déficient doivent être réparées sur le champ. **Dans les 8 jours on doit porter à la gendarmerie la facture de la réparation sans quoi les agents ont le droit (et ils le prennent) de venir chez vous dévisser et confisquer les plaques d'immatriculation de la voiture.** Idem pour les amendes non payées dans les 8 jours. Les Norvégiens n'ont cependant pas l'impression d'être « brimés » par cette sévérité. Au contraire. Ils savent qu'elle profite à la sécurité de tous. Si cela existait en France, quel tollé !...

Toutes les voitures norvégiennes ont l'allumage des codes couplé avec le démarreur. Dans un pays où les nuits sont longues et le brouillard fréquent, c'est une très bonne initiative. Combien de conducteurs de véhicules, en France obéissent à l'obligation d'allumer les codes par temps de pluie ! Sans parler de réduire leur vitesse. Tous les occupants d'une voiture en Norvège sont ceinturés. En France, dans une avenue près de chez moi, je m'amuse (si je puis dire) à compter les ceinturés : 1 sur 5 environ. C'est triste et les Français amateurs de « cocoricos » ne sont pas flattés par ces constatations qui, hélas, se traduisent chaque jour par des vies humaines gâchées, par des estropiés à vie (n'ayons pas peur des mots !) par du sang et des larmes. Il est temps, grand temps, que tout le monde s'y mette d'arrache-pied, pour changer les mentalités et les comportements des conducteurs français.

Ce que d'autres pays font, nous pouvons le faire aussi bien. C'est le devoir et la responsabilité de tous.

Madame LAURENT (Pau)

# DOSSIER

## Sécurité routière : l'enfance et la jeunesse oubliées

L'enfance et la jeunesse de France payent un démentiel tribut à notre folie routière... L'absence de mesures spécifiques cohérentes ou les décisions au compte-goutte des autorités sont révoltantes.

Le scandale commence chez nous dès la petite enfance : c'est le bébé de 7 jours tué sur la route à la sortie de maternité... et puis en 1988 ces 249 enfants de moins de 15 ans qui ont péri en voiture. Très souvent faute de l'obligation de systèmes de retenue (lits auto de sécurité pour bébés, sièges baquets, rehausseurs, harnais). En Suède où ces systèmes sont obligatoires aucun bébé n'a été tué sur la route en 2 ans. En Norvège l'emploi de matériels réfléchissants et phosphorescents pour petits piétons est généralisé (tissus, catadioptré attachés dans la poche et qu'on exhibe à la sortie de l'école). Au Canada, interdiction de doubler un car de transport scolaire à l'arrêt. Pour ne citer que quelques exemples. Pendant ce temps 190 enfants piétons périssent chaque année en France.

Par une invraisemblable inversion des responsabilités on proclame que la priorité c'est d'éduquer à l'école les enfants aux dangers de la route : qui pourrait nier qu'il faut le faire... **Mais n'est-ce pas le paravent et l'alibi pour fuir nos responsabilités d'adultes**, et le transfert conscient ou inconscient sur « les autres » par 3 dérobades bien confortables :

### Les familles deviennent-elles a-éducatives ?

Une certaine déstructuration morale, la difficulté accrue d'éduquer face à un monde extérieur qui déstabilise l'influence familiale, la fuite 20 heures par semaine dans le monde de la fiction de la télévision incitent davantage à être spectateur qu'acteur : parents et grands parents, combien d'heures consacrons-nous à nous battre pour l'éducation et la défense de l'intégrité physique de nos petits ? Ne fait-on pas alors, tout naturellement, le transfert de la charge éducative en grande partie, sur les enseignants ?

### Est-ce qu'on enseigne ?

### Est-ce qu'on éduque ?

### Est-ce irréversible ?

L'Education étant l'action de développer les facultés morales, physiques et intellectuelles, il est latent que dans l'état actuel des choses, on fait plutôt, à l'école, l'instruction du « petit usager » que son éducation routière : les petits vélos avec l'aide de la Prévention Routière et, au mieux, des

*Leur place n'est pas prévue*



éléments du code de la route. Et voilà, on a fait ce qu'on devait. C'est déjà bien mais on oublie qu'on a évacué l'apprentissage moral et civique, celui de l'art de vivre (et qu'un enfant ne voit, n'entend ni ne raisonne comme nous sur la rue). On fait pourtant comme si on avait œuvré pour le long terme, que le peu qu'on a dit à l'enfant est irréversible, qu'il y aura une continuité éducative après le primaire... il n'en est rien... que les étapes initiatiques indispensables seront peu à peu franchies : il n'en est rien quand on va un jour le jucher sur un vélomoteur, avec pour seul viatique de le confier à sa bonne étoile... il n'en est rien quand on va le former au permis de conduire (= permis de déplacer un véhicule ?) le plus vite possible, sans lui donner les balises morales indispensables... lui dire qu'il va conduire avec son affectivité... qu'il a la responsabilité énorme d'une tonne et demie sous l'accélérateur, plus redoutable que le maniement d'un 22 long rifle. (encore que la conduite accompagnée aille dans le bon sens en respectant les transitions initiatiques que certaines peuplades, dites primitives, savent parfaitement maîtriser avant l'octroi de la « dignité virile » ; mais pourquoi ne pas avoir adopté le permis conditionnel, si efficace en certains pays d'Europe... )

La langue de bois atteint son comble quand on affecte de dire notre sollicitude nationale envers nos jeunes en les laissant risquer ouvertement leur vie à deux-roues : absence de casque, ou jugulaire non attachée, moteurs trafiqués (tiens... les Pouvoirs Publics viennent de s'en apercevoir... ), vitesse démentielle, défaut d'éclairage, bruit d'enfer, laissez-faire, laissez-passer, la Police regarde et ne dit rien (sur consigne ou démotivation ?). Tant pis pour leur sécurité, l'environnement (les nerfs à vif et les risques de coups de fusil) et... bonjour l'école de la délinquance et de l'incivisme...

### Faut-il adapter le plus faible au plus fort, ou au contraire le plus fort au plus faible ?

Le troisième transfert de responsabilité, le formidable alibi, c'est de cibler de façon démagogique le remède à l'insécurité routière sur l'éducation des enfants. On exagère à peine en disant que c'est bien perçu, que c'est noble et qu'au moins eux nous écoutent car éduquer les adultes c'est dur, certains sont devenus inaccessibles à la raison et au sentiment... et surtout on risque des coups car, argent, chantage électoral et économique aidant ils ne reculent devant rien pour exercer leur liberté au détriment de l'intérêt général (l'apartheid de la vitesse par exemple). Alors adaptons le plus fort au plus faible ? Par l'éducation, la sensibilisation et la contrainte ? c'est ce que font les pays de grande sécurité pour que jeunes (notre bien le plus cher, disent les Norvégiens) et moins jeunes ne quittent pas prématurément les lieux par le malheur provoqué. Le veut-on vraiment en France où le mépris de l'enfant nous contraint à mettre sur les chaussées aux abords des écoles ces « mini-murs de la honte » -indispensables pourtant- que sont les ralentisseurs ; où le projet d'abaissement à 50 km/h de la vitesse en ville déclenche la dérision mortelle de l'Automobile-Club de l'Ouest « puisque la vitesse est dangereuse que le Secrétaire d'Etat supprime le mouvement... et qu'il achète une brouette ». Sachant qu'un petit piéton heurté à 60 km/h a 85 % de probabilité d'être tué, 60 % à 50 km/h, 30 % à 40 km/h, ne lui donnons surtout pas sa chance. **L'abaissement du 60 à 50 au Danemark a fait baisser de 24 % le nombre de tués, de 30 % en Suède ; résultats également**

bénéfiques en Suisse alémanique et francophone. Si on ne peut qu'approuver le projet gouvernemental de modération de la vitesse en ville, pourquoi celui-ci tarde-t-il tant à imposer le 50 km/h en ville : un riche automobiliste pourra récidiver sans risque à cette vitesse en agglomération il ne lui en coûtera que de l'argent, pas de suspension de permis (au moins jusqu'en 1992 où entrera en vigueur le permis à points). Merci pour les enfants à qui on retire d'une main ce qu'on déclare vouloir donner de l'autre.

Il y a un domaine où le scandale d'une jeunesse massacrée atteint un sommet : celui des « boîtes du samedi soir » où l'action de l'Etat, des gouvernants et des politiques est nulle. Pendant que **les autorités italiennes décident d'interdire les voitures à forte cylindrée aux jeunes et d'avancer l'heure de fermeture des discothèques** (FR3, 11 mai, émission « Continentales ») chez nous le cocktail ravageur : alcool, fatigue, décibels, dérogations d'horaires des boîtes de nuit, GTI d'occasion pour tous et l'effet criminel de la publicité « ça fonce et ça défonce, rouler au-dessus des autres, etc... » n'en finissent pas de produire leurs conséquences meurtrières sur notre jeunesse. Au fait, qui a dit que la vitesse était au ban de la publicité ? On peut toujours tourner le code de déontologie sur la « vitesse et le sens des responsabilités » et ligoter le Bureau de Vérification de la Publicité chargé d'en contrôler le respect (Paris-match du 10 mai : on retrouve sous la plume de deux journalistes le vocabulaire criminel qu'on espérait disparu : la Lancia delta intégrale 16 V « bombe sur roue, bête de course, à peine civilisée, le taux d'adrénaline des sportifs monte à la vue du volant sport » et... 11 litres 2 en cycle urbain pour être sûr que le mode d'emploi du dinosaure concerne bien aussi la ville).

Après avoir laissé « dériver tous les systèmes », les Pouvoirs Publics tentent actuellement, avec une volonté incontestable, la dure reconquête de la sécurité routière en France. Le combat ne fait que commencer. Avec des erreurs tactiques. Avec des secteurs entiers à reconquérir. Mais aussi des mesures salutaires dont l'efficacité attendue éveille immédiatement la hargne des délinquants et associés de tous poils... Et la mobilisation subversive des lobbies anti-sécuritaires qui ont argent, pignon sur rue et surtout honorabilité et accès aux médias. Avec parfois l'appui de notables démagogues et corrupteurs et même le soutien de certains organes de presse.

A l'opposé de ces puissantes et passionnelles minorités, l'opinion publique n'a jamais été aussi favorable au renforcement des mesures de sauvegarde (sondage d'opinion du CREDOC : 81 % des Français s'accordent sur le caractère indispensable des limitations de vitesse, 72 % aux contrôles de Police pour les faire respecter).

Malgré un personnel politique atone sur le fléau routier et le silence des Français qui tue leur jeunesse, il serait criminel que les Pouvoirs Publics ne profitent pas de leur sursaut de conscience nationale pour mettre opinions et pratiques affectives en harmonie.

Et à l'image des pays de grande sécurité d'en finir avec notre Liban routier.

Jean LE FEVRE  
Délégué de l'Aquitaine





« ... merci de votre visite et bonne route ! »

## Les poids lourds écraseurs

L'accident routier qui a tué le plus de victimes s'est produit tout près de notre capitale en février, à Aulnay (Seine-Saint-Denis) : le 38 tonnes roulait trop vite... Il ne peut s'arrêter derrière trois voitures... il les écrabouille avec tous leurs occupants : six morts ? Le saviez-vous ? Le plus parisien des quotidiens ne l'a même pas signalé. Cette tuerie n'est pas de l'ordinaire que par le nombre de tués victimes d'un seul conducteur. Car des collisions semblables - un mastodonte roulant qui écrase plusieurs véhicules - il s'en produit constamment.

Devenu banal, hélas, un tel massacre ne doit rien au hasard. Le volume, l'instabilité éventuelle des ensembles routiers en sont une première cause.

Mais, plus déterminantes sont les conditions de travail imposées aux conducteurs des véhicules les plus dangereux par leurs employeurs, et, pour ceux-ci, la concurrence des autres transporteurs.

La compétition étant de plus en plus dure, comment les patrons ne seraient-ils pas tentés d'inviter les conducteurs de leurs énormes véhicules (très coûteux, ils doivent être amortis rapidement) à prendre des libertés avec les règlements, pour la vitesse, comme pour les temps de conduite qui imposent un minimum de repos ?

Les routiers au volant, eux, ont leurs raisons, respectables, de faire comme les autres, c'est-à-dire de tricher un peu... parfois, ou beaucoup...

Sous peine de perdre son emploi (le spectre du chômage...) il faut servir le patron comme il le demande. Le patron, lui, à moins de jouir d'un monopole, doit donner satisfaction à ses clients. Lesquels, les commerçants surtout, affrontés à la concurrence eux aussi, sont de plus en plus exigeants, pour les livreurs de denrées alimentaires notamment que sont aussi les conducteurs de camions et d'ensembles routiers de gros tonnage.

Ainsi, les vitesses maxima autorisées pour les poids lourds de plus de dix tonnes sont-elles constamment dépassées :

- 80 km/h sur les routes à grande circulation
- 60 km/h sur les autres routes pour les plus de 19 tonnes

— 50 km/h dans les agglomérations

et les temps de conduite (46 heures par semaine) encore plus ?

A la fréquence de ces infractions s'ajoute le non-respect des suspensions du permis de conduire. Le délit de conduite malgré l'annulation ou la suspension du permis (pour lequel les peines ont été fortement majorées par la loi du 10 juillet 1987) ne peut plus être toléré chez les routiers. Il faut que le Code soit complété par une disposition qui obligera les préfets comme les procureurs ayant mis à exécution la suspension du permis d'un conducteur de transport routier (a fortiori son annulation) à notifier expressément à l'employeur qu'il lui est interdit de le maintenir à la conduite de ses véhicules.

Il est grand temps que la justice prenne sa part de l'effort de prévention qui s'impose.

Au centre d'un très gros trafic (six mille camions par jour sur la RN 12... ) le procureur Michel ALBAREDE, qui, le premier, a fait confisquer les voitures de certains chauffards, a pris des initiatives excellentes. Après concertation de son Parquet et de la gendarmerie avec la Chambre syndicale des Transports Routiers d'Ille-et-Vilaine, il a suscité une campagne permanente contre les excès de vitesse. Les résultats obtenus par ce magistrat exceptionnel, critiqué et contré par sa hiérarchie, prouvent combien est efficace une action concertée, bien conduite auprès des transporteurs routiers notamment, des pouvoirs publics contre le plus réductible des fléaux de notre société. Aux U.S.A., aucune consommation d'alcool n'est plus ou ne va plus être permise aux jeunes de moins de 21 ans, dans les cinquante Etats. Une interdiction semblable est décidée ou envisagée pour les « professionnels de la route ».

Extrait d'un article de Claude-Maxime BERTRAND  
Président du Comité du Droit de la Route  
Combat Nature n° 87 — Novembre 1989

# Les voiturettes ne sont pas dangereuses

Monsieur le Député Louis de CATUELAN attire l'attention de Monsieur le Ministre des Transports sur le danger que représentent d'après lui les voiturettes.

**Réponse.** — Le système statistique actuellement en place ne permet pas de retrouver dans le fichier les accidents dans lesquels sont impliquées les voiturettes. Par contre, d'après une enquête réalisée par le groupement technique des assurances, sur un parc d'environ 60 000 véhicules (estimé par la chambre syndicale nationale des carrossiers et constructeurs de semi-remorques et moteurs), plus de la moitié (52,7 %) circulent en zone rurale, 50,6 % d'entre elles sont conduites par des personnes de 65 ans et plus, et plus généralement par des hommes mariés, 76,2 % des voiturettes ont plus de deux ans. La proportion de sinistres corporels avec suite est de 9,6 % pour les voiturettes contre 12,3 % pour les voitures particulières, 13 % pour les cyclomoteurs et 27 % pour les motocyclettes. En ce qui concerne les coûts

de ces sinistres corporels on constate que le pourcentage des remboursements affecté aux dommages corporels est de 13,2 % pour les voiturettes, 59 % pour les voitures particulières, 71 % pour les cyclomoteurs et 65,6 % pour les motocyclettes. Les voiturettes apparaissent donc, d'après les statistiques des assurances, comme nettement moins dangereuses que les autres véhicules. Etant des engins correspondant aux besoins de certaines catégories de la population, l'obligation de l'obtention d'un permis pour leur conduite aurait pour conséquence d'en limiter considérablement l'intérêt. C'est la raison pour laquelle, les pouvoirs publics, tout en surveillant l'évolution du parc et la sinistralité de ces véhicules, n'envisagent pas à l'heure actuelle de renforcer la réglementation de leur utilisation.

## Rouler sans tuer

Une politique de sécurité routière est efficace quand elle réduit durablement le nombre de tués, de blessés et de handicapés. Or nous constatons depuis plusieurs années la stagnation de la mort routière dans notre pays : 11387 victimes en 1985, 11475 en 1989.

Le risque d'être tué sur les routes en France est un des plus élevés au monde : 205 morts pour 100 000 habitants chaque année. Se résigner à une telle situation en la considérant comme une conséquence inévitable de l'usage de l'automobile serait méconnaître les résultats obtenus ailleurs. En 1975, le nombre de tués en France était inférieur de 5 % à celui de la RFA ; en 1989 nous avons eu 44 % de morts en plus.

Une commission a été réunie par le gouvernement à la fin de 1988. Elle a remis son rapport il y a un an. Le temps de la réflexion est maintenant passé, il est urgent d'accélérer le rythme des décisions. Le nombre de tués a encore augmenté de 3,6 % au cours du premier trimestre de 1990.

L'efficacité ne peut être obtenue qu'en fondant une politique de sécurité routière sur un ensemble de principes cohérents. Réduire l'action des pouvoirs publics à l'information et à l'éducation limiterait son efficacité aux individus respectueux des lois et de la vie d'autrui. Une fraction de la population n'a pas ces préoccupations et sera plus accessible à la dissuasion par les sanctions.

*Danger... école... ou*



La répression la plus efficace n'est pas nécessairement la plus sévère, mais la plus crédible, c'est-à-dire celle qui va mettre en jeu des contrôles fréquents et automatiques auxquels il n'est pas possible d'échapper et qui ne sont donc pas arbitraires.

Les véhicules et l'environnement doivent être adaptés aux comportements routiers que l'on veut obtenir. Un véhicule ne doit pas avoir des performances incompatibles avec les exigences de la réglementation. Les règles concernant le véhicule, ses performances, son environnement et son usage doivent être adaptées à la diversité des usagers. Il est impossible de tenir compte des capacités des plus aptes, qui sont variables dans le temps et difficiles à évaluer. La solidarité consiste à accepter une conduite lente et tolérante vis-à-vis des fautes des autres, pour permettre au plus grand nombre de bénéficier de la liberté de circuler avec le minimum de risques.

Afin de promouvoir une conduite apaisée et civilisée, la commission du Livre Blanc avait préconisé de développer la connaissance de l'information pour faciliter l'acceptation des mesures proposées. Un haut comité de la sécurité routière devait être l'utilisateur des données validées par un centre d'étude et d'information, pour jouer le rôle d'intermédiaire entre la société et les responsables gouvernementaux. Ces structures n'ayant pas été créées, nous prenons l'initiative de proposer des mesures concrètes, engageant la mise en œuvre pratique des propositions du Livre Blanc.

## Des mesures urgentes

Nous proposons au gouvernement de se fixer comme objectif une réduction de 1 000 du nombre des tués en 1991 et de 2 000 en 1992 qui sera la première année de l'entrée en vigueur du permis à points. L'action doit porter sur les trois facteurs principaux de la mortalité routière : la conduite sous l'influence de l'alcool, la vitesse excessive et l'absence de port de la ceinture de sécurité.

Près de 40 % des responsables présumés d'accidents mortels ont une alcoolémie qui dépasse le taux légal. L'expérience australienne de la Nouvelle-Galles du Sud vient de démontrer qu'une fréquence élevée du dépistage préventif

*Danger... auto ?*



est capable de réduire de 20 % la mortalité routière. Ce dépistage doit concerner un tiers des titulaires de permis chaque année et non 3 % comme c'est le cas en France. Une région, la Picardie, va bénéficier dès cet été d'un renforcement important de ses effectifs de contrôle. Cette initiative novatrice va permettre d'évaluer l'efficacité de l'augmentation des dépistages. Une fois son efficacité vérifiée sur un trimestre, la mesure doit être étendue à l'ensemble des régions au début de 1991. Elle représente une heure de travail d'un policier par semaine pour 3 000 habitants.

A la différence de la consommation d'alcool qui fait partie de comportements culturels et individuels complexes, difficiles à modifier, l'absence de port de la ceinture relève principalement de la négligence, renforcée par l'insuffisance de l'application de la réglementation, en particulier en ville et dans les banlieues des grandes agglomérations. Nous proposons d'évaluer mensuellement le taux de port de la ceinture au niveau de chaque département, en séparant le réseau dépendant de la police et celui de la gendarmerie. Le niveau de la surveillance serait adapté aux résultats observés pour obtenir un taux de port supérieur à 90 %, comme cela a été obtenu en RFA après les renforcements de la loi et de son application à partir du second semestre de 1984. Le paiement de l'amende serait immédiat et obligatoire pour pouvoir poursuivre sa route. Le port obligatoire d'un dispositif de retenue concernerait les places arrière équipées, et les enfants.

Tous les pays qui ont réduit la vitesse de circulation dans un environnement autoroutier, routier ou urbain ont observé une réduction du nombre de tués et de blessés. Quand la vitesse a été limitée sur les autoroutes françaises en 1973, la mortalité au kilomètre parcouru a été divisée par 2,5. La réduction de 60 à 50 km/h de la vitesse en ville au Danemark en 1985 a abaissé de 24 % le nombre de tués.

Il convient de faciliter l'identification du conducteur lors des contrôles par un radar couplé à un appareil photographique. Cette mesure permettra de les placer là où ils sont les plus utiles. Le délit de mise en danger délibéré, prévu dans le projet de code pénal, doit être créé rapidement pour faciliter la dissuasion des excès de vitesse les plus importants. Enfin, la mise en œuvre de moyens permettant de multiplier les contrôles doit accompagner une simplification de la procédure répressive destinée à augmenter son efficacité.

Nous proposons que cette simplification prenne la forme suivante : utilisation d'une procédure administrative appliquant un barème, associant une amende forfaitaire et une suspension du permis de conduire ; intervention de la justice pénale pour les excès de vitesse relevant de la mise en danger délibérée d'autrui ou dans une procédure d'appel si l'usager conteste la décision administrative.

La limitation de la vitesse en ville à 50 km/h doit être associée à ces améliorations de la procédure. Cette mesure à caractère européen peut apporter les résultats les plus importants à court terme et son édicton immédiate est indispensable.

Si nos sociétés industrielles laissent les possibilités techniques s'associer à l'égoïsme pour maintenir l'insécurité routière, elles perdront globalement le respect de la vie humaine. C'est tout un projet de société qui est en cause.

Le Monde — Mercredi 27 juin 1990  
Christiane CELLIER, Christian GERONDEAU, Claude GOT  
et Geneviève JURGENSEN  
(Membres de la commission GIRAUDET qui avait présenté,  
il y a un an, un Livre Blanc sur la sécurité routière)

# JUSTICE

## Ralentisseurs — Dos d'âne — Gendarmes couchés

Biéville-Beuville est une commune du Calvados qui depuis 6 ans a calmé les milliers de véhicules (jusqu'à 8 000 par jour) qui la traversent. Monsieur le Maire en 1981 est parti en croisade contre ces fous du volant qui firent un mort et quatre blessés graves dans sa commune en six mois ; 60 % des automobilistes passaient à l'us de 60 km/h et 34 % à plus de 110 km/h.

Monsieur le Maire commence par mettre de beaux panneaux « Ralentissez, pensez aux enfants » : résultats inefficaces. Alors il fait implanter des feux tricolores : le garde dresse huit à dix procès-verbaux par semaine pour les gens qui « grillent » les feux rouges à l'heure des sorties d'école. — « Un jour en faisant traverser les gosses, l'institutrice a failli se faire arracher son tablier... » dit-il.

Coup de colère du Maire, il va à la DDE : « je veux des ralentisseurs », il insiste... beaucoup, et obtient des « gendarmes couchés » (cinq) à l'embonpoint redoutable pour les amortisseurs. Ils sont très bien signalés, même la nuit, avec de la peinture réfléchissante. **A la vitesse indiquée, ils ne présentent aucun danger.** Les Biévillo-Beuvillais respirent... — « ils peuvent aller de la boucherie à la boulangerie sans risquer la mort. » Moins de 7 % des automobilistes circulent encore entre les ralentisseurs à un peu plus de 60 km/h.

### La Justice reconnaît les ralentisseurs

Dès la pose de ces « obstacles » le Maire a reçu beaucoup de lettres d'insultes ; un professeur de droit a même déposé un recours au Tribunal Administratif arguant :

— Que ces dos d'âne ont pour conséquence inéluctable de réduire la vitesse nettement au-dessous de la vitesse minimum légale de 45 km/h.

— Que la mise en place de ces dos d'âne est manifestement excessive eu égard aux nécessités de l'ordre public.

— Que l'installation de feux tricolores permettrait de ralentir et régulariser le flux de circulation dans les meilleures conditions de sécurité et sans dommage pour les véhicules automobiles.

— Que ces dos d'âne portent une atteinte grave aux principes généraux du droit et notamment à diverses libertés publiques telle que celle d'aller et venir.

Le 24 octobre 1989 le Tribunal administratif a rejeté cette requête et a conclu : « ...en limitant à 45 km/h la vitesse de circulation des véhicules et en procédant à la mise en place de ralentisseurs pour inciter les automobilistes à respecter cette limitation, le Maire de Biéville-Beuville a entendu prendre en compte l'insécurité permanente résultant de l'absence de respect de la limitation de vitesse en agglomération ; que cette mesure relève de l'exercice des pouvoirs de police conférés au Maire par les dispositions des articles L 131.1, L 131.2, L 131.3 du code des communes à l'effet, notamment, de garantir la tranquillité et la sécurité publiques ;

Considérant que l'administration soutient, sans être contredite, que quatre accidents corporels concernant notamment,

des enfants, ont eu lieu, en moins d'un an, dans l'agglomération de Biéville-Beuville ; que la vitesse excessive des automobilistes sur le CD n° 60, dans la traversée de Biéville, constituait, en raison de la présence d'enfants, un danger pour la sécurité des personnes ; qu'il résulte de l'instruction qu'il n'était pas possible de remédier à ce danger par des mesures aussi efficaces et moins contraignantes ou d'une portée plus limitée que celles édictées, en particulier, par la pose de feux tricolores ; que dans ces conditions, les restrictions apportées à la liberté d'aller et venir ne sont pas excessives par rapport aux fins recherchées... »

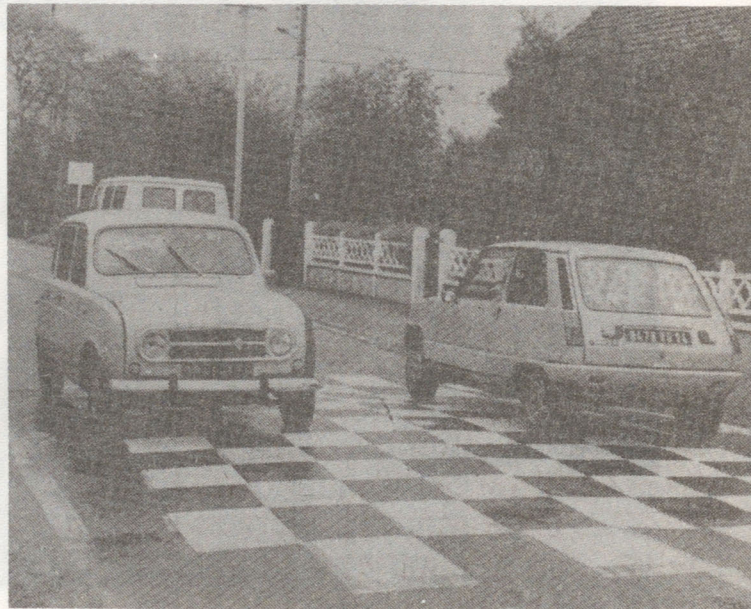
*Le tribunal administratif de Caen reconnaît le bien-fondé de ces ralentisseurs, et précise qu'une telle mesure relève du pouvoir du Maire.*

### En 1989 — un tué

Un samedi, 4 jeunes gens venus de la région parisienne pour satisfaire leur passion de la planche à voile, roulent vers la côte.

Dans la commune de Biéville-Beuville, le jeune conducteur de 23 ans aborde les ralentisseurs « **le plus vite possible** », simplement par jeu ; un jeu lourd de conséquences. Il perd le contrôle de sa R 5. Le véhicule percute un mur et finit sa course de plein-fouet contre un pylône EDF. Le conducteur et deux passagers sont blessés. Le troisième passager est dans le coma, il décédera trois jours plus tard. Le Tribunal Correctionnel ne remet pas en cause les ralentisseurs, et il condamne ce conducteur à dix mois d'emprisonnement avec sursis.

*Biéville-Beuville : avant plus de 50 automobilistes sur 100 passaient à plus de 60 km/h. Aujourd'hui 7 téméraires seulement, c'est aussi un excellent parcours pour vérifier l'état de ses amortisseurs.*



## Une prise de conscience

Le 9 novembre 1989, Mademoiselle Isabelle JAGER avait pris place à bord d'un car de transport scolaire pour rentrer du Lycée de ROMBAS à son domicile.

Isabelle JAGER était âgée de 16 ans.

Arrivée à proximité de son domicile, Mademoiselle JAGER descendait du car et se trouvait sur le bord de la chaussée, à l'arrière de celui-ci, lorsqu'elle fut violemment heurtée par un véhicule conduit par Monsieur Jean-François LALLEMENT et projetée à la suite de ce choc dans le fossé bordant la chaussée.

Isabelle JAGER fut malheureusement tuée pratiquement sur le coup.

Monsieur LALLEMENT, qui circulait à une vitesse excessive, avait encore un taux d'alcoolémie de 1,70 gramme plus de 2 heures après l'accident.

Jean-François LALLEMENT avait déjà été condamné dans le passé pour délit de fuite et était connu par les services de police comme un fou du volant.

Poursuivi devant le Tribunal Correctionnel de METZ pour homicide involontaire par conducteur sous l'empire d'un état alcoolique et pour défaut de maîtrise, Jean-François LALLEMENT était jugé le 22 mars 1990.

Le Tribunal Correctionnel de METZ devait condamner Jean-François LALLEMENT à deux ans d'emprisonnement dont dix mois ferme, annulation de son permis de conduire avec interdiction de se représenter aux épreuves pendant une durée de trois années.

Même si cette peine ne peut bien entendu en aucune façon atténuer la douleur de la famille d'Isabelle JAGER, il n'en demeure pas moins que cette sanction dénote une prise de conscience des magistrats face à un fléau de notre époque que des sanctions exemplaires ainsi que l'éducation du public pourront seules endiguer.

Jean-Charles SEYVE,  
Avocat.

## La justice en titubant

Un directeur d'auto-école ivre au volant. Un conseiller général de l'Orne qui rate un virage avec 3,72 g d'alcool dans le sang. Un sous-préfet de la Vienne qui perd le contrôle de son véhicule après avoir trop arrosé un dîner... Les policiers avaient presque tout vu. Les premiers censés respecter la loi avaient bien des faiblesses... Mais, mardi, à 4 heures du matin, les C.R.S. de Vaucresson ont eu de quoi être surpris. Le conducteur qu'ils ont intercepté sur la bretelle d'accès de Bois-d'Arcy venait de parcourir une vingtaine de kilomètres à contresens sur l'autoroute A 13. Tous feux éteints. En le soumettant à l'éthylomètre, les policiers n'ont guère été surpris de découvrir qu'il avait 2 grammes d'alcool dans le sang. Mais il ne s'attendaient pas à découvrir que ce conducteur de 45 ans, Pierre ABRAM, était premier juge auprès du tribunal de grande instance d'Aix-en-Provence...

Magistrat ou pas, la sanction ne s'est pas faite attendre. Le préfet des Yvelines a prononcé une suspension immédiate du permis de conduire du juge pour six mois.

Le Parisien — Jeudi 26 avril 1990

## Sèche les larmes... et tais-toi !

**Monsieur le Député Michel BARNIER demande au Garde des Sceaux s'il compte d'une part accorder le droit de se constituer partie civile aux associations luttant contre l'insécurité routière et d'autre part informer la partie civile des aménagements de la sanction prononcée par le tribunal à l'encontre des délinquants.**

**Réponse.** — L'habilitation législative des associations à se constituer partie civile lors d'un procès pénal ne peut pas être généralisée : elle ne se justifie qu'en raison de la spécificité de certaines matières pour lesquelles la poursuite d'office par le procureur de la République n'est pas systématique, soit parce que les faits répréhensibles apparaissent d'importance mineure, soit parce que, pour des motifs divers, ils ne parviennent pas à la connaissance du Parquet (fait de racisme, mauvais traitements à enfants, atteintes aux droits des consommateurs). Tel n'est pas le cas en matière de délits routiers : le Parquet est toujours avisé des infractions ayant causé des dommages corporels. Des procédures judiciaires sont alors systématiquement établies, même si la victime directe n'effectue aucune démarche auprès des autorités judiciaires. L'habilitation des associations luttant contre la délinquance routière ne comblerait donc aucun vide juridique. L'honorable parlementaire souhaiterait en second lieu que le code pénal et le code de procédure pénale soient modifiés afin de permettre que la partie civile soit associée à toute décision prise sur une demande d'aménagement de la peine. La partie civile intervient au procès pénal pour la seule défense de ses intérêts propres, et donc essentiellement pour obtenir la réparation de son préjudice. Ce critère spécifique distingue son action de celle du ministère public qui est chargé de représenter l'intérêt général et notamment de la mise à exécution des condamnations. Dans le cadre des procédures engagées en application de l'article 703 du code de procédure pénale, le ministère public présente ses conclusions pour faire valoir tous les éléments qu'il juge nécessaires : il peut ainsi exposer les conséquences que la mesure de relèvement sollicitée peut entraîner. En revanche, l'intervention de la partie civile ne serait justifiée, à ce stade, par aucun impératif.

NDLR : Listes des associations reconnues par le Code des procédures pénales à se constituer partie civile :

- les syndicats professionnels
- les ordres professionnels
- les associations ou sociétés de chasseurs (1)
- les unions départementales d'associations familiales
- les associations de sauvegarde des femmes qui défendent la dignité de celles-ci
- les associations d'aide à toute détresse qui prend en charge les êtres démunis
- les associations qui combattent le racisme
- les associations qui luttent contre les violences sexuelles
- les associations qui défendent ou assistent l'enfance martyrisée
- les associations qui combattent les crimes contre l'humanité, ou les crimes de guerre, ou qui défendent les intérêts moraux et l'honneur de la Résistance ou des déportés

(1) La constitution de partie civile de la Société Protectrice des Animaux est très fréquemment reçue.

# FÊTE DES MÈRES

## *C'était la fête des mères*

Depuis des jours, les magasins regorgeaient de fleurs, de gadgets de toutes sortes, les petits arboraient des airs mystérieux, le cadeau préparé à l'école soigneusement caché derrière leur dos.

Ce dimanche matin, nous étions toutes si heureuses d'entendre « Bonne fête maman ! », la joie régnait dans tous les foyers... Tous ? non, hélas.

Malgré ma joie de maman bien entourée, je n'ai cessé de penser à Christiane, Ghislaine, Geneviève, Paulette, Nadia, Liliane, etc... toutes les autres qui, un jour récent ou non ont vu le sourire de leur enfant se figer à jamais, sous les roues de l'un de nos chers bolides.

*Qu'elles sont gênantes ces mamans-là !*

On ne peut même pas faire un petit chèque pour elles, un enfant, ça n'a pas de prix. On ne sait pas que leur dire, on n'ose leur parler de Loïc, de Bénédicte, de Fabrice, d'Olivier, de ... comment les nommer tous ? Ils sont un millier à disparaître ainsi chaque année, dans notre pays « civilisé », où ce n'est pourtant pas la guerre.

Comme ce doit être dur à vivre la fête des mères pour ces mamans-là. En fait, si elles n'ont pas été anéanties par leur chagrin, elles n'ont plus qu'un souhait : que les autres ne connaissent jamais le même malheur. Alors, pensons un peu à elles quand nous sommes au volant pour que nous soyons de moins en moins nombreuses à devenir l'une de ces mamans-là.

Jeanne JACOB (L'Aigle — Orne)

## VAUCLUSE

### Les ballons de l'espoir

Exactement 133 tués sur les routes vaclusiennes en 1989. C'est beaucoup trop et ce chiffre élevé justifie à lui seul la campagne acharnée que mène la Ligue Contre la Violence Routière afin de sensibiliser davantage la population et amener les pouvoirs publics à prendre des mesures propres à réduire l'hécatombe.

Une campagne menée depuis plusieurs années et qui commence à porter ses fruits si l'on en juge par le nombre élevé de participants rassemblés au rond-point créé récemment au carrefour de la départementale 7 Vaison-Carpentras et de la route Vacqueyras-Sarrians. Ils étaient plusieurs centaines, jeunes et moins jeunes, hommes et femmes à se mettre en route, partant de là avec à leur tête Guy Marseille, Jean-Marie Gravier, maire de Vacqueyras, Camille Fare, conseiller général pour se rendre à l'endroit précis où, voici quelques mois, le jeune Aubignais, Jean-Marc Charrasse, perdait la vie tué par un chauffard.

### Une traversée dangereuse

Après que la maréchaussée aidée par l'agent de police municipale et les sapeurs-pompiers de Vacqueyras aient arrêté la circulation automobile, le président Guy Marseille remerciait les nombreux participants et signalait que les 133 ballons qui allaient être lâchés représentaient le nombre de tués sur les routes du Vaucluse en 1989, en souhaitant que ce chiffre l'année prochaine soit largement inférieur.

Le maire, Jean-Marie Gravier soulignait la valeur symbolique de cette manifestation, mettant une fois de plus Vacqueyras à la pointe de l'actualité tout en soutenant la lutte que mène la municipalité pour faire prendre conscience aux autorités des dangers que représente la traversée du village. Et au signal donné les 133 ballons se sont envolés, emportés par un léger mistral.

Vaucluse Matin-13 juin 90



## CALVADOS

### Une colombe pour Sandy

Voilà sept ans que la Ligue du Calvados mène des actions partout dans le département, attire l'attention sur les dangers de la route, dénonce la violence des uns et le laxisme des autres, interpelle les élus et les tutelles, intervient auprès des collectivités locales et des différentes instances départementales et régionales, participe à différentes commissions.

Traditionnellement nous organisons une manifestation symbolique à la période de la fête des mères, afin de nous associer aux nombreuses familles qui ont perdu un être cher tué sur la route.

Jusqu'à présent, nous organisons un lâcher de ballons sur l'un des « points noirs » du département pour attirer l'attention des décideurs (suite à une de ces manifestations, un tunnel pour piétons a été construit sur la Nationale 13 à Loucelles. — coût des travaux : 1 million de francs).

Cette année, nous avons décidé d'innover en saluant et encourageant une initiative positive. Notre choix s'est porté sur une petite commune qui a entrepris, suite à divers accidents, de gros travaux afin de réduire la vitesse lors de la traversée du village. De plus, cette cité étant appelée à s'agrandir, les élus ont décidé de travailler sur des projets de plan de circulation en concertation avec les habitants, notre association et les services techniques concernés. Nous avons donc choisi de procéder à un lâcher de colombes : 101 très exactement, qui devaient symboliser le nombre de tués sur les routes du Calvados en 1989 (109 en 1987 et 1988) et servir d'invitation pour les automobilistes à opter pour un comportement plus calme et plus **responsable** au volant.

Lorsque nous vîmes s'envoler les colombes frêles et fragiles, si vite dans l'azur et ne devenir que des tous petits points dans le ciel, nous ne pûmes nous empêcher de songer à Sandy, à Christophe et Sébastien dont les petites vies s'envolèrent un jour, comme cela, sur le bord d'une route...

Daniel FREMOND (Calvados)



# HUMEUR

## Bonne humeur

### Une lettre ouverte à un contrevenant

Vous êtes peut-être l'une de ces nombreuses personnes qui déclarent ou écrivent que les policiers tracassent les automobilistes et donnent des contraventions sans aucune raison.

Vous vous dites bon conducteur et vous vous indignez d'avoir été interpellé et d'avoir fait l'objet d'un procès verbal pour excès de vitesse sur une voie rapide qui est précisément faite, dites-vous, pour aller vite.

Je souhaite pourtant que la prochaine fois que vous roulez à 140 ou 150 km/h, vous vous fassiez à nouveau interpellé, que cela vous coûtera un autre P.V. et même une suspension du permis de conduire.

Je souhaite surtout que vous vous fassiez « prendre » avant de perdre le contrôle de votre véhicule suite à votre vitesse, ou avant que vous ne vous écrasiez contre un pont ou un obstacle quelconque ou de faire des victimes innocentes. Au moins, cela nous évitera la corvée de sortir vos restes des débris de votre voiture.

Mon désir serait que chaque automobiliste puisse un jour nous accompagner sur les lieux d'un accident.

Je voudrais voir la tête de certaines personnes devant un blessé qui souffre, qui se tord de douleur sur le bord de la route.

Je voudrais voir la réaction de certains lorsqu'il s'agit de ramasser des débris de chair éparpillés sur la chaussée. Je crois que cela donnerait à réfléchir à beaucoup.

La plupart des contrevenants sanctionnés pour excès de vitesse prétendent au moment où l'agent les a interpellés,

qu'ils roulaient normalement et que la chaussée se prêtait à leur façon de conduire.

Pourtant l'on peut regretter que cet agent ne se soit trouvé à cet endroit, lorsqu'une voiture s'est écrasée contre un poteau indicateur, car en voyant l'uniforme, le conducteur aurait probablement ralenti et notre pays compterait une veuve et deux orphelins de moins.

S'il avait été interpellé pour excès de vitesse, il serait encore vivant.

### Pas content, mais vivant.

Comprenez que si nous n'agissions pas comme nous le faisons et que nous vous laissions partir après interpellation en vous sanctionnant uniquement d'un avertissement, vous reprendriez le volant pour continuer à rouler de la même façon et un jour ou l'autre, vous rencontreriez un autre automobiliste qui pense comme vous, mais vous le rencontreriez de plein fouet.

Vous qui êtes furieux d'avoir fait l'objet d'une contravention, pensez et réfléchissez aux quelques lignes que vous venez de lire.

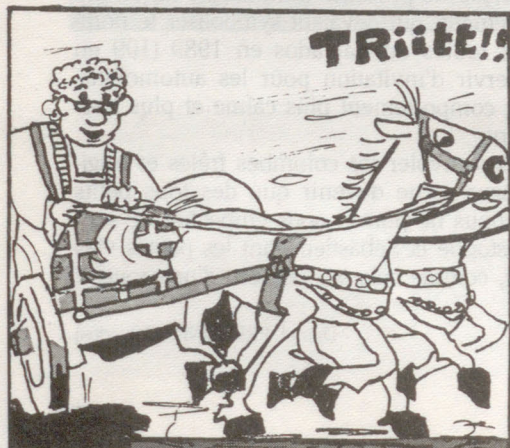
N'oubliez pas que vous n'êtes jamais seul sur la route et que les autres ont peut-être envie de continuer à vivre. Sans rancune.

Un fonctionnaire de police.  
Cet article nous a été adressé par Guy ZUERAS (Vaucluse).

## Arrête ton CHAR... ASSEZ ?

Estimant que la sécurité n'est pas seulement le rôle des technocrates, notre association a décidé de soutenir activement les luttes de la Ligue Contre la Violence Routière. Les personnes intéressées par ces actions peuvent déjà prendre contact auprès de Madame LE BOTLAN 3, rue de la Petite Garenne 27950 — St Just.

Avant d'entamer des actions concertées dans notre agglomération, nous commenterons, à notre façon, le double « exploit » de notre ministre du budget capable, d'abord, de rouler à allure excessive sur un périphérique puis, osant se donner à nouveau en exemple de civisme par l'acceptation d'une bien modeste sanction sous nos yeux de téléspectateurs qu'il voudrait admiratifs.



LA SÉCURITÉ SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE

# ETRE VU, ET VIVE LA VIE!



LIGUE  
CONTRE LA  
VIOLENCE  
ROUTIÈRE

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

- SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE
- L'ENFANT N'EST PAS UN ADULTE EN MINIATURE
- ÉDUQUER LES ENFANTS... ÉDUQUER LES ADULTES
- ÊTRE VU SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE
- CHAQUE MOIS, 2 CLASSES EN MOINS



Cette affiche a été éditée par la Ligue Contre la Violence Routière à la mémoire de Liora, tuée sur le chemin de l'école à l'âge de 12 ans. Elle rappelle l'insupportable évènement quotidien contre lequel nous luttons.

Si vous souhaitez vous la procurer, vous pouvez la demander à :  
Ligue Contre la Violence Routière, 5, Impasse Bon-Secours, 75011 Paris — Tél. : 43 48 96 09.  
(Joindre un chèque de 30 F).



Nos enfants apprennent la rue dans des conditions bien peu propices. Ils côtoient seuls, à un âge tendre, des automobilistes qui ne leur font pas de cadeau. Quel apprentissage se fera de manière si rude ? Chaque jour, un petit apprenti piéton meurt ainsi, dans nos rues. Environnement mal pensé, conducteurs mal élevés, enfants... enfantins. Et le drame est joué. Nous pouvons et nous voulons améliorer les choses. Cette brochure, qui informe et propose, est un nouveau témoin de nos efforts. Éditée avec l'aide d'une entreprise privée qui a mis son savoir-faire au service du même but, elle s'adresse à vous qui aimeriez aussi, avec votre propre compétence, dans votre propre champ d'actions, alléger un peu la pression qui s'exerce directement sur les jeunes piétons et indirectement sur leurs parents inquiets. Apaiser la circulation, épargner des vies, soulager les esprits, voilà notre espoir. Merci à chacun d'en faire, finalement, une œuvre.

Geneviève JURGENSEN

Présidente

de la Ligue Contre la Violence Routière

# SUR LE CHEMIN



Comment maîtriser une telle situation ?

## L'enfant est exclu de la rue

La sécurité des enfants n'est pas le principal souci des "décideurs". L'environnement routier à la ville comme à la campagne est conçu pour faciliter la circulation des automobiles et des camions. Les enfants n'ont pas la possibilité de circuler librement ou de jouer ; la rue a perdu sa fonction de lieu de rencontre ; chaque fois que l'enfant est obligé de s'y mouvoir, notamment pour aller à l'école ou en revenir, il le fait de façon furtive, il n'a pas le droit à l'erreur. **Le temps passé sur le chemin de l'école est d'environ 1 heure par jour, et pendant tout ce temps l'enfant doit fournir un gros effort pour prendre garde au danger qui le menace.**

## Le jeu est un besoin primordial

Le jeu est un besoin primordial pour l'enfant. Il l'aide à comprendre le milieu dans lequel il vit. Il stimule sa fantaisie, son imagination, sa créativité. Le jeu permet d'acquérir un sens des relations sociales et de le perfectionner, d'évaluer les espaces. Le jeu permet de multiplier les expériences qui plus tard nourriront son savoir et sa pensée.

Les jeux de mouvements conduisent à des escapades inopinées et nécessitent un espace considérable. Le mouvement sans entrave, qui demande d'autant plus de place que l'enfant est plus grand, joue un rôle vital dans le développement de l'enfant. Au début, la chambre suffit, mais le rayon d'action s'élargit vite et le trottoir devient vite trop étroit. Limiter les mouvements d'un

enfant, c'est le priver d'un apprentissage fondamental. Dans les jeux de relations des groupes, des bandes se font et se défont, se donnent rendez-vous après l'école. Tout un monde imaginaire inspiré par la télévision, les bandes dessinées, ... est créé pour vivre des aventures.

*"Le jeu est une activité au contenu symbolique, utilisé par les enfants pour résoudre au niveau de l'inconscient des problèmes qui leur échappent dans la réalité... Ils ne sont pas conscients de leur besoin de jouer, besoin qui a son origine dans la pression exercée par les problèmes non résolus. Ils ne savent pas non plus que leur plaisir de jouer vient d'un profond bien-être résultant du sentiment qu'ils sont capables de maîtriser les choses, alors que le reste de leur vie est manipulée par leurs parents ou d'autres adultes. Ce plaisir est particulièrement aigu*

# MIN DE L'ÉCOLE

*lorsque le jeu permet à l'enfant de maîtriser une activité qui représente symboliquement une situation réelle où il souffre beaucoup d'être contrôlé"*

Bruno Bettelheim

## Chemin de l'école, Chemin de liberté.

L'enfant à l'école est soumis aux contraintes d'un horaire : le début des classes, la fin des classes, la durée des récréations. Il n'a pas de moments de liberté, il est conduit à en chercher. Le chemin de l'école constitue naturellement l'un de ces moments de liberté dont il a besoin : **il n'est plus à l'école et pas encore à la maison, il se sent libre.** C'est donc sur le chemin de l'école que l'enfant apprend à connaître son environnement, il se trouve dans des situations nouvelles pour lui et il satisfait sa curiosité par le jeu.

L'enfant ne peut apprendre avec plaisir que si un certain nombre de conditions sont remplies. Ainsi lorsqu'il explore de nouveaux espaces, il doit se sentir protégé. Toutefois il entend faire lui-même ses expériences. Rien ne s'imprime mieux dans son esprit que ce qu'il vit.

On voit ici ce qui limite la pédagogie de la circulation : sur la voie publique, l'enfant est presque dans l'impossibilité de vivre ses propres expériences.

## Chemin de l'école, Chemin de sécurité

Lorsque l'enfant grandit, il a besoin d'indépendance, il veut choisir lui-même le chemin pour se rendre à l'école, soit qu'il ait envie d'accompagner autant que possible ses camarades de classe, soit qu'une vitrine l'attire. Un enfant que l'on conduit chaque jour à l'école perd beaucoup.

L'enfant désire le changement, il veut voir des choses nouvelles pour apprendre à les connaître. En empruntant différents chemins, l'enfant découvre son quartier, son village. Tous ces chemins empruntés par les écoliers devront restituer aux enfants le chemin du jeu, des bavardages, du délasserment. Ils devront comporter des endroits où se livrer à la réflexion, se rencontrer, s'attarder ; enfin permet-

tront d'aller au-delà des limites permises. Mais cela fait courir des risques supplémentaires aux enfants, c'est pourquoi des réseaux de chemins sûrs pour écoliers s'avèrent indispensables.

**Les "décideurs" devront offrir aux enfants non pas la sécurité ou la découverte, mais la sécurité dans la découverte.**

Cette sécurité des enfants sur le chemin de l'école commence par l'élimination des points dangereux :

- en modifiant les aménagements
- passages pour piétons (surélevés par exemple)
- trottoirs, chemins piétonniers
- barrières de protection
- chicanes de ralentissement pour les voitures ...
- en agissant sur l'organisation
- décalage des heures de début et de fin des classes avec les heures de pointe
- réglage de la circulation par des policiers ou autres adultes

**-signalisation des enfants au moyen de vêtements ou de parties de vêtements bien visibles**

*Aménagement d'une sortie d'école à Chambéry, passage pour piétons surélevé sur la RN 6 (17 000 véhicules par jour, dont les bus de la ville).*



*Le sécuricube*

UNE PROTECTION  
DES SORTIES D'ÉCOLE



**ALLIBERT** 

MANUTENTION

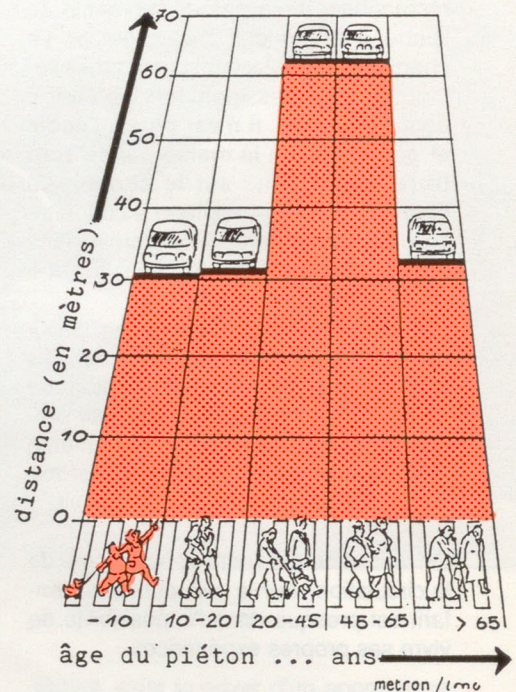
Département Signalisation et Sécurité  
Le Doublon - 11, av. Dubonnet - 92407 Courbevoie Cedex  
Téléphone : (1) 49.04.42.16 ou 17 - Télex : 616 964

# l'enfant n'est pas un adulte en miniature



Un enfant met 4 à 5 secondes pour distinguer qu'un objet bouge. Il ne se rend pas compte que dans la rue tout bouge sans cesse. Il pense par images isolées, détachées les unes des autres. Si un véhicule s'approche d'un passage pour piétons, il sera perçu par l'enfant comme "devenant de plus en plus gros" et non pas comme s'approchant. C'est pourquoi l'enfant n'est pas en mesure d'estimer l'éloignement et la vitesse. Il ne sait jamais s'il dispose d'un temps suffisant pour traverser.

Un adulte s'engage sur la chaussée pour franchir le passage piétonnier quand les voitures sont à plus de 60 m ; les enfants s'y engagent encore quand les voitures ne sont qu'à 30 m.



## Un enfant n'est pas un petit homme Un enfant est un petit d'homme.

Un petit chimpanzé qui se fabrique dans le ventre de sa mère met tranquillement en place ses neurones. Et puis il naît, bien structuré. Mais pour nous, l'enfant naît avant qu'il ne soit terminé : Wallon définit le tout-jeune enfant comme "prématuré" car moins mature que l'enfant des autres mammifères. Un petit d'homme, c'est quelqu'un en cours de fabrication qui ne peut se faire qu'avec d'autres hommes. Pendant toute son enfance, ce petit se construira en fonction des expériences vécues.

L'enfant qui n'est pas un homme achevé sera vulnérable et donc particulièrement exposé aux risques d'accidents dans notre circulation automobile conçue pour les adultes.

### Comment l'enfant voit

Le développement de la vision chez l'enfant ne sera terminée qu'aux environs de 16 ans. Jusqu'à l'âge de 8 ans, son champ visuel est de l'ordre de 70° alors qu'il peut être de 180° chez l'adulte. Ce champ visuel étroit limite la perception périphérique : l'enfant ne voit que ce qui est en face de lui, comme s'il portait des lunettes.

Son champ visuel est également limité par sa petite taille, ce qui le handicape pour apprécier les distances

### Comment l'enfant perçoit les mouvements

Dans une situation normale, nos yeux ne peuvent se concentrer sur un objet que pendant une durée de 15 à 30 secondes maximum. Quant aux enfants, ils ne réussissent pas à se concentrer sur un objet plus de 5 secondes pour un enfant de 10 ans. Un enfant de 3 ans a un temps de concentration de 1 à 2 secondes. Cela signifie que l'oeil de l'enfant ne peut pas rester fixé sur une situation, sauf si l'enfant fournit un effort particulier.

## Comment l'enfant localise les sons

L'ouïe chez l'enfant est plus fine que chez l'adulte, mais il n'est pas en mesure de repérer d'où vient le bruit. L'enfant se trompe dans 40 % des cas où le bruit vient de face ou de derrière et dans 80 % des cas où le bruit vient de côté. Déterminer la direction dans laquelle un véhicule roule lui cause des problèmes d'autant plus grands que l'enfant bien souvent regarde naturellement dans la direction d'où il croit que vient le bruit.

*"Ce n'est pas parce que les enfants ne regardaient pas, mais beaucoup plus souvent parce qu'ils ne pouvaient pas regarder mieux, qu'ils ont été renversés".*

## L'enfant dans la circulation

L'enfant est de petite taille, les conducteurs ne le voient pas derrière les voitures. Les voitures masquent le champ de vision de l'enfant. Les automobiles sont adaptées à notre taille d'adulte et paraissent énormes à l'enfant. Toutes proportions gardées, une Renault 4 paraît à un enfant de 6 ans grosse comme un autobus pour nous.

Les aménagements routiers et urbains le plus souvent excluent l'enfant, à commencer par la signalisation qui n'est jamais adaptée à l'enfant.

L'homme ne peut pratiquement pas concentrer son attention sur deux

choses à la fois pendant l'exécution d'une tâche. C'est d'autant plus vrai lorsqu'il s'agit d'un enfant dans la rue. Il fera soit attention à sa sécurité, soit aux sollicitations environnantes. Il porte son attention sur des détails, incapable de saisir l'ensemble d'une situation.

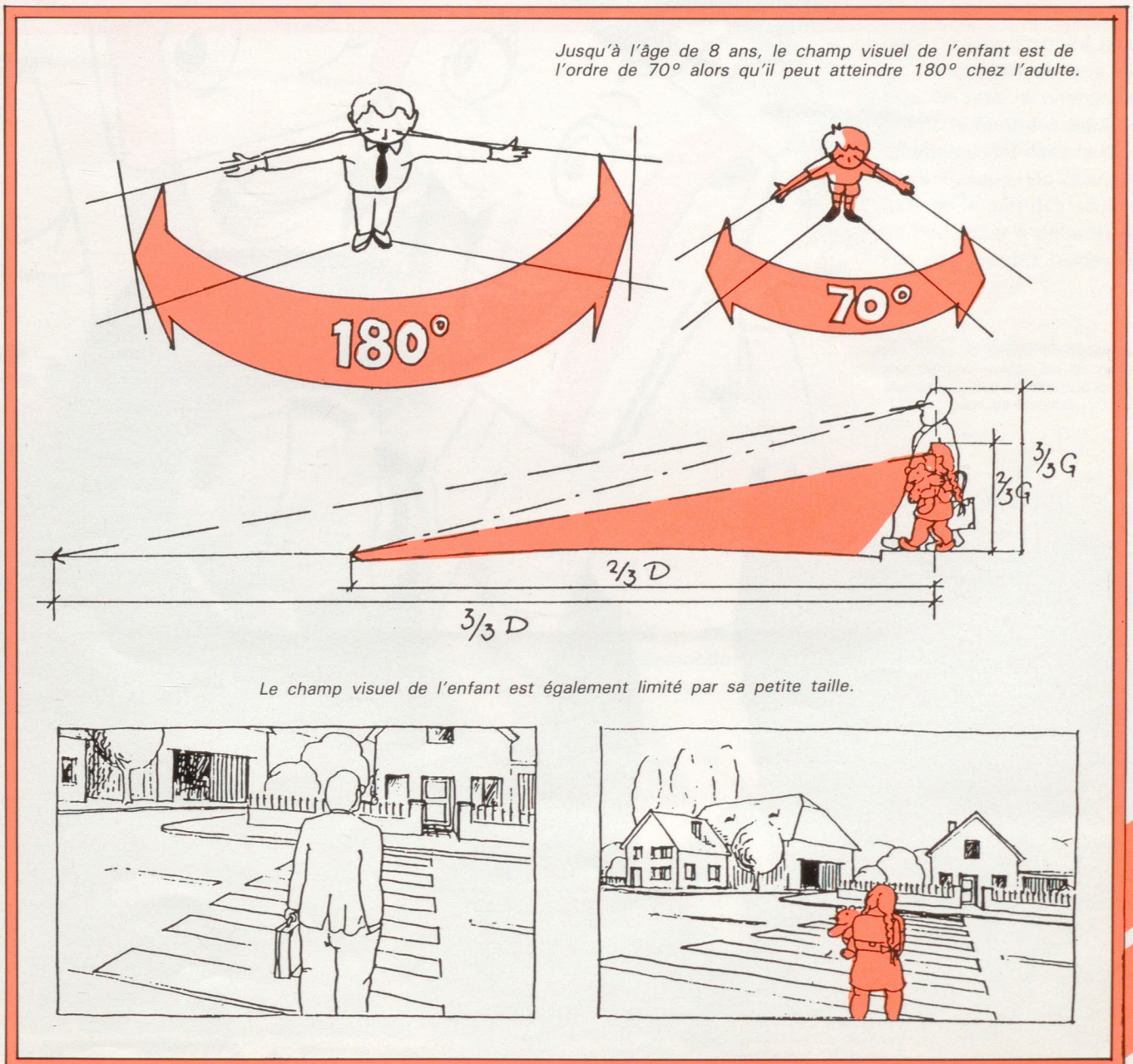
L'enfant dans la circulation est assailli par toutes sortes d'agressions (bruit, gaz d'échappement, mouvements dans tous les sens, ...). Cette "tourmente mécanique" stresse l'enfant et comme il ne sait pas maîtriser sa panique, il est la proie de ses impulsions. Toutes ces sensations rendent extrêmement difficile, pour l'enfant, un comportement logique, rationnel et sûr. Dans le tohu-bohu de nos rues, les adultes eux-mêmes ont peine à se tirer d'affaire. Que dire alors des enfants ?

## Conclusion

Pour beaucoup, la rue et la route appartiennent à ceux qui roulent. Or, si nous voulons que nos enfants deviennent autonomes, c'est à nous, adultes, de leur garantir un climat qui favorise leurs apprentissages.

*"La sécurité chancelante de l'enfant dépend non pas de son aptitude à se protéger lui-même, mais de la bonne volonté d'autrui. Quand les adultes dont il dépend, lui semblent incapables de faire face, il perd le peu de sécurité qu'il avait."*

Bruno Bettelheim





SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE

# ETRE VU, ET VIVE LA VIE!

# nts... ultes.



LIGUE CONTRE  
LA VIOLENCE ROUTIÈRE  
5, impasse Bon-Secours  
75011 PARIS  
Tél. : 43.48.96.09

indéniables ont été entrepris à d'autres niveaux, le problème spécifique de la sécurité routière n'a pas été pris en compte.

Dès sa création, la Ligue Contre la Violence Routière a fait de la sécurité des enfants dans la circulation un thème central de son action. Notre ambition est toujours la même : attirer l'attention de tous les adultes sur les innocentes victimes que sont par nature les

mental, un enfant n'est pas un adulte en miniature. Nous leur demandons beaucoup trop. N'attendons jamais des

*Jouets FEBER, une vraie moto,  
le mythe de la puissance  
dès le plus jeune âge.*



la voie publique un comportement à la situation : ils évoluent dans un environnement qu'ils ne maîtrisent pas.

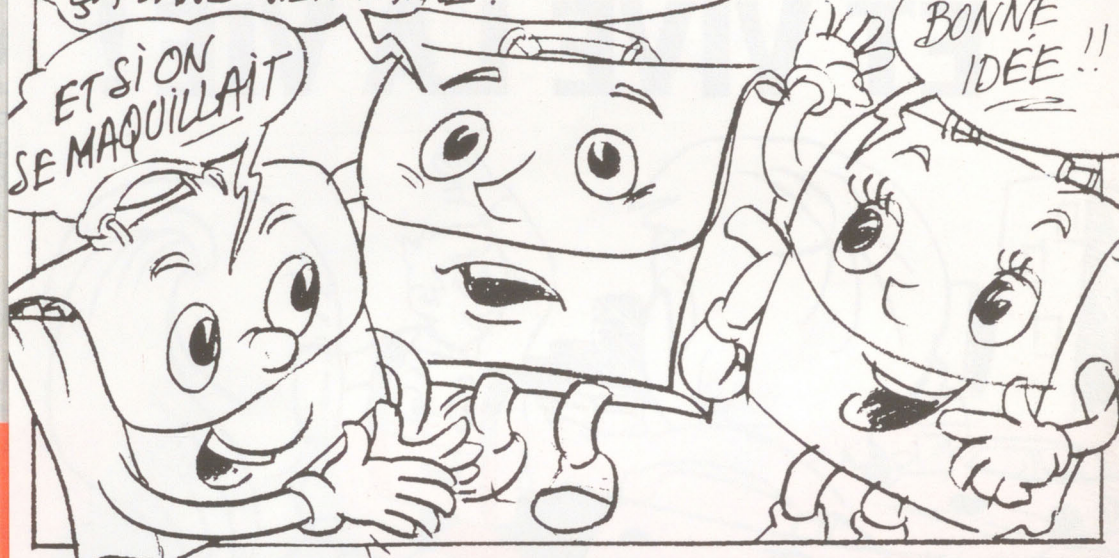
des règles à suivre, l'enfant ne comprend même très tôt. Ce qu'il ne comprend pas, c'est que les adultes sont violents. Or ne s'attend pas, l'enfant s'inspire bien de son comportement que de celui des adultes ou de leurs recommandations. Ce comportement des adultes est le déterminant dans le processus d'apprentissage. Un changement de la part des adultes pourrait avoir beaucoup à déterminer sur la réaction positive des jeunes et des adultes.

que cause de décès, on totalise les années perdues auxquelles les sujets n'ont pu accéder s'ils avaient atteint la longévité (72 ans pour les hommes, 80 ans pour les femmes).

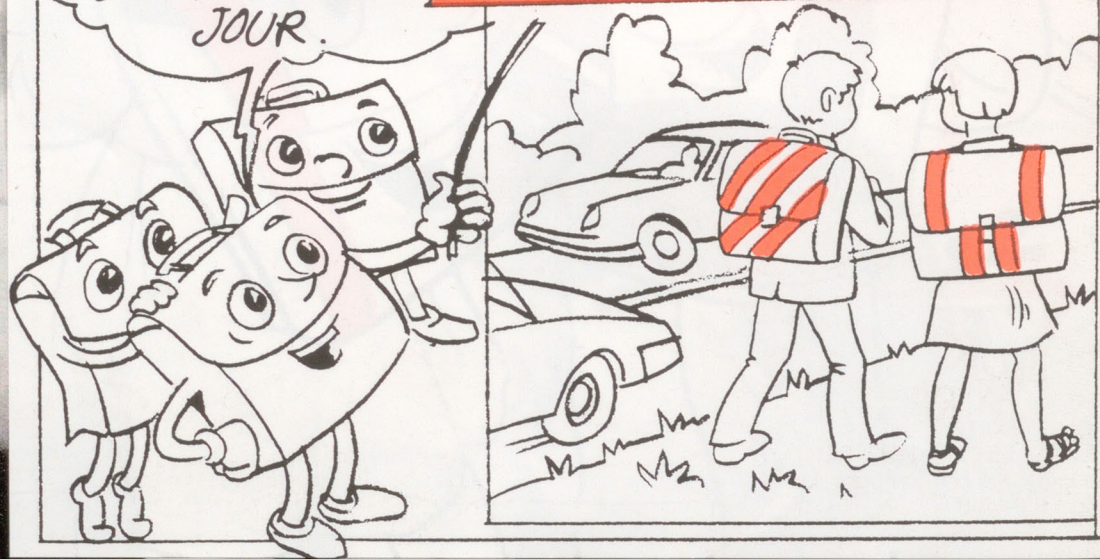
HIER, FRANÇOIS ET FLORA ONT FAILLI SE FAIRE RENVER-  
SER PAR UNE VOITURE QUI NE LES AVAIT PAS VU SUR LA  
ROUTE DE L'ÉCOLE. ON NE PEUT PAS RESTER COMME  
ÇA SANS RIEN FAIRE !

ET SI ON  
SE MAQUILLAIT

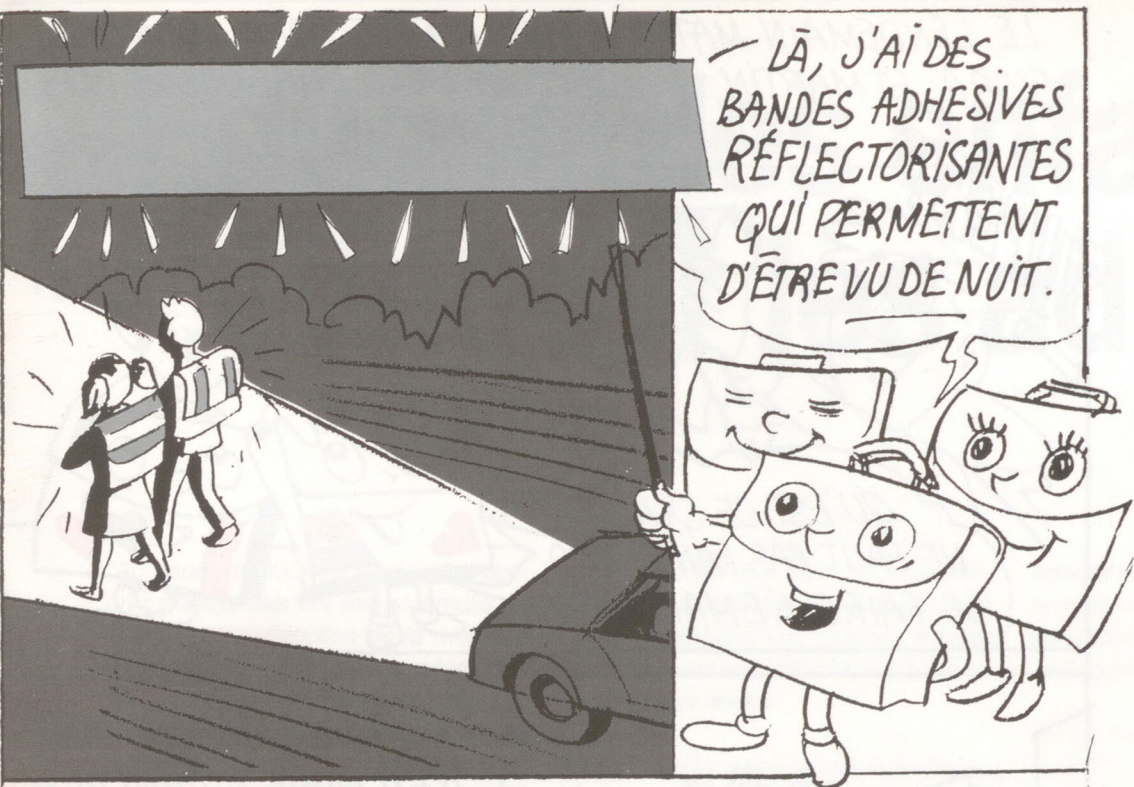
BONNE  
IDÉE !!



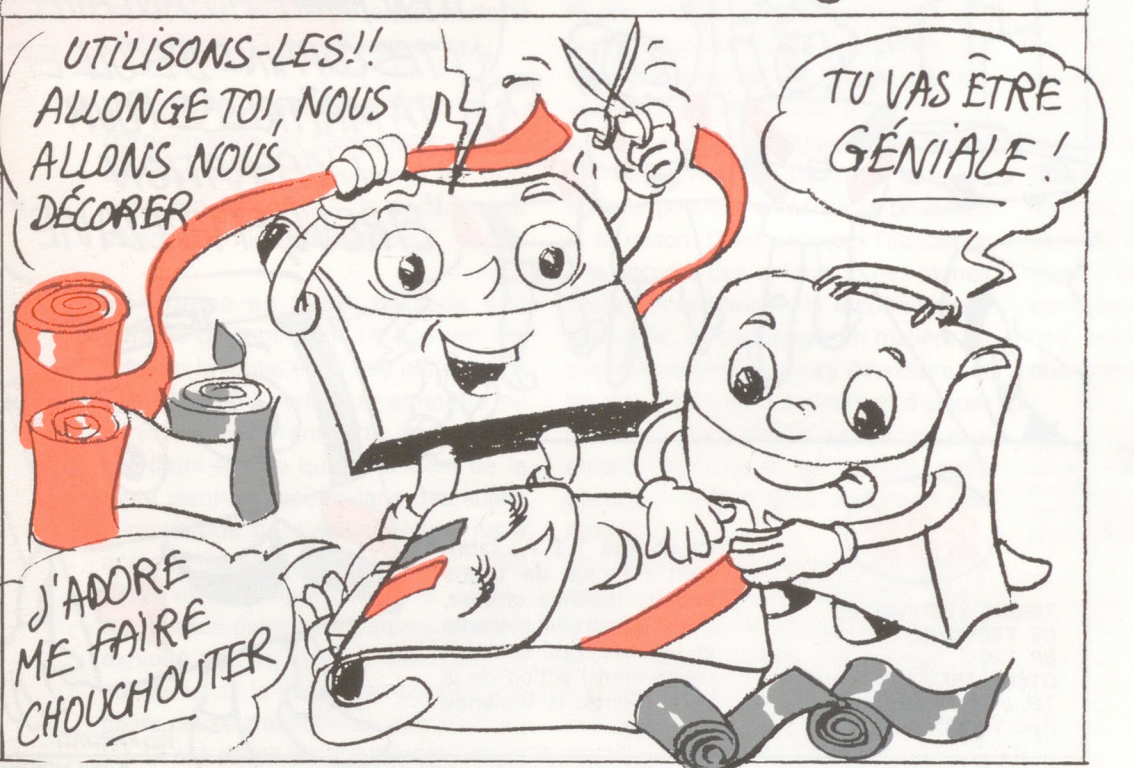
TON IDÉE EST GÉNIALE, J'AI ICI DES BANDES ADHÉSIVES  
FLUORESCENTES  
QUI PERMETTENT  
D'ÊTRE VU DE  
JOUR.



# nts... ultes.



— LÀ, J'AI DES.  
BANDES ADHESIVES  
RÉFLECTORISANTES  
QUI PERMETTENT  
D'ÊTRE VU DE NUIT.



UTILISONS-LES!!  
ALLONGE TOI,  
ALLONS NOUS  
DÉCORER

TU VAS ÊTRE  
GÉNIALE!

J'ADORE  
ME FAIRE  
CHOUCHOUTER

indémontables ont été entrepris à d'autres niveaux, le problème spécifique de la sécurité routière n'a pas été pris en compte.

Dès sa création, la Ligue Contre la Violence Routière a fait de la sécurité des enfants dans la circulation un thème central de son action. Notre ambition est toujours la même : attirer l'attention de tous les adultes sur les innocentes victimes que sont par nature les

mentaux, un enfant n'est pas un adulte en miniature. Nous leur demandons beaucoup trop. N'attendons jamais des

*Jouets FEBER, une vraie moto,  
le mythe de la puissance  
dès le plus jeune âge.*

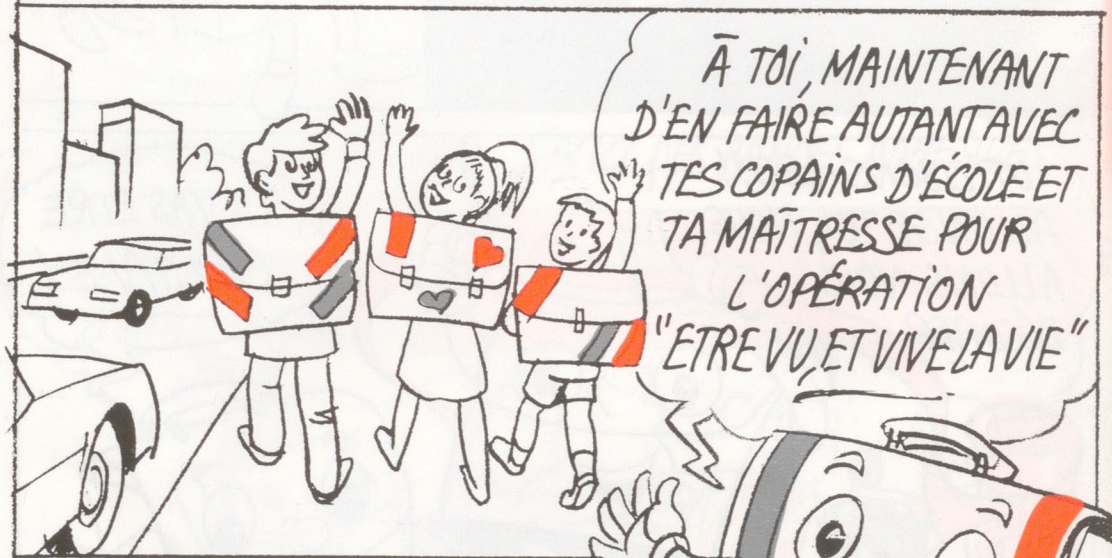
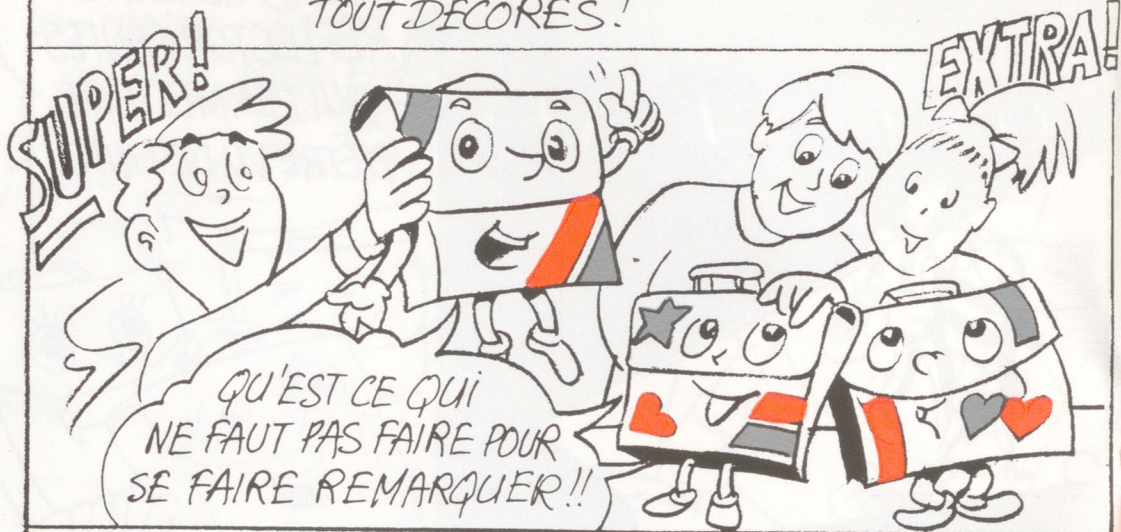


la voie publique un comportement adapté à la situation : ils évoluent dans un environnement qu'ils ne maîtrisent pas.

des règles à suivre, l'enfant ne comprend même très tôt. L'enfant ne comprend pas, c'est que les adultes sont violents. Or ne faut pas, l'enfant s'inspire bien de son environnement pour son comportement que de ses parents ou de leurs recommandations. Le comportement des adultes est le déterminant dans le processus d'apprentissage. Un changement de comportement de la part des adultes peut avoir beaucoup à déterminer sur la formation positive des jeunes et des adultes.

que cause de décès, on totalise les années perdues auxquelles les sujets auraient pu atteindre s'ils avaient atteint la longévité (72 ans pour les hommes, 80 ans pour les femmes).

LE LENDEMAIN MATIN, C'EST LA FÊTE POUR FRANÇOIS,  
FLORA, ET MARTIN, QUI DÉCOUVRENT LEURS GARTABLES  
TOUT DÉCORÉS!



TISSUS TECHNIQUES  
DE TRÉVOUX  
BP 129  
01601 TRÉVOUX Cedex  
Tél. : 74.00.90.00  
Fax : 74.00.42.42

La société T.T.T., fabricant français de tissus enduits (bâches, stores, tissus rétroréfléchissants et fluorescents) soutient pleinement l'action de la Ligue Contre la Violence Routière.



# Eduquer les enfants ... ...éduquer les adultes.

*"Au cours du XXème siècle, des progrès substantiels ont été accomplis au niveau de la réduction de la mortalité dans son ensemble et de l'amélioration de la santé des enfants en général, ... l'importance relative des accidents de la circulation comme cause d'altération de la santé, d'invalidité et de mortalité des enfants continue d'augmenter".*

C'est ce que publiait l'O. C. D. E. (Organisation de Coopération et de Développement Economique) en 1983 dans son rapport sur "la sécurité des enfants dans la circulation".

En France en 1988, près de 600 enfants de moins de 14 ans ont été tués sur la route, et 23 000 autres blessés. Pourtant, selon un sondage du ministère des Transports, un français sur deux estime que l'accident de la route vient au second rang des sujets d'inquiétude pour ses proches, juste après la maladie grave, à côté du chômage et largement devant la crainte d'agression dans la rue, thème souvent exploité par les médias. Pourtant les accidents de la circulation sont la première cause d'années de vies perdues (1). Si ces dernières années des efforts indéniables ont été entrepris à d'autres niveaux, le problème spécifique de la sécurité routière n'a pas été pris en compte.

Dès sa création, la Ligue Contre la Violence Routière a fait de la sécurité des enfants dans la circulation un thème central de son action. Notre ambition est toujours la même : attirer l'attention de tous les adultes sur les innocentes victimes que sont par nature les

enfants accidentés dans la circulation. A terme, les mesures prises pour mieux protéger les enfants seront nécessairement bénéfiques pour la sécurité des adultes.

Ceux qui prétendent instaurer la sécurité des enfants sur nos routes par leur seule éducation sont hypocrites. Ce n'est pas dans cet environnement pervers et agressif (Turbo, GTI, Pub, ...) incitant à ne pas respecter les règles élémentaires de sécurité que les enfants peuvent entendre la prudence et la raison. C'est pourquoi l'éducation à la sécurité des enfants et des jeunes reste nécessaire mais insuffisante à elle seule. La pédagogie en matière de sécurité préventive devra être claire, et ne devra plus être seulement d'enseigner les risques d'accidents aux enfants pour qu'ils les évitent, mais aussi leur apprendre à supprimer ces risques.

Le comportement des enfants dans la rue est pour beaucoup imprévu, parce que les adultes ne connaissent pas les enfants et ne les comprennent pas. Les enfants sont différents des adultes. Ils ne voient pas le danger car souvent ils ne peuvent pas le voir. C'est fondamental, un enfant n'est pas un adulte en miniature. Nous leur demandons beaucoup trop. N'attendons jamais des

enfants sur la voie publique un comportement adapté à la situation : ils évoluent dans un environnement qu'ils ne maîtrisent pas.

Qu'il y ait des règles à suivre, l'enfant le sait. Il le comprend même très tôt. Ce qu'il ne comprend pas, c'est que tant d'adultes les violent. Or ne l'oublions pas, l'enfant s'inspire bien plus de leur comportement que de leurs ordres ou de leurs recommandations. Le comportement des adultes joue un rôle déterminant dans le processus d'apprentissage. Un changement d'attitude de la part des adultes contribuerait beaucoup à déterminer une évolution positive des jeunes et des enfants.

(1) Pour chaque cause de décès, on totalise le nombre d'années perdues auxquelles les sujets auraient pu prétendre s'ils avaient atteint la longévité moyenne (72 ans pour les hommes, 80 ans pour les femmes).

*Jouets FEBER, une vraie moto, le mythe de la puissance dès le plus jeune âge.*



# ÊTRE VU SUR LE CHEMIN DE L'ÉCOLE

Chaque année, on compte 7 000 accidents de gravité diverse sur le chemin de l'école, pour les enfants de 5 à 10 ans. Bien souvent les enfants piétons sont accidentés alors que les conditions d'éclairage sont insuffisantes : brouillard, pénombre crépusculaire, mauvaise répartition de l'éclairage (zones d'ombre)

Quelques exemples de valeurs d'éclairage :

- Clair de lune = 0,2 lux
- Midi ensoleillé l'hiver = 10 000 lux
- Midi ensoleillé l'été = 70 000 lux
- Eclairage d'une rue = 20 lux
- Eclairage intense d'un stade = 200 à 600 lux
- Eclairage général d'un magasin = 300 lux

En matière de sécurité routière, ce qui importe ce n'est pas la quantité de lumière émise et reçue, mais la quantité de lumière réfléchi (la luminance). En effet la lumière reçue par une surface opaque est en partie absorbée, en partie réfléchi. La proportion de lumière réfléchi dépend de la matière et de la couleur de la surface : plus une surface émet ou réfléchit de lumière plus elle est visible pour un observateur.

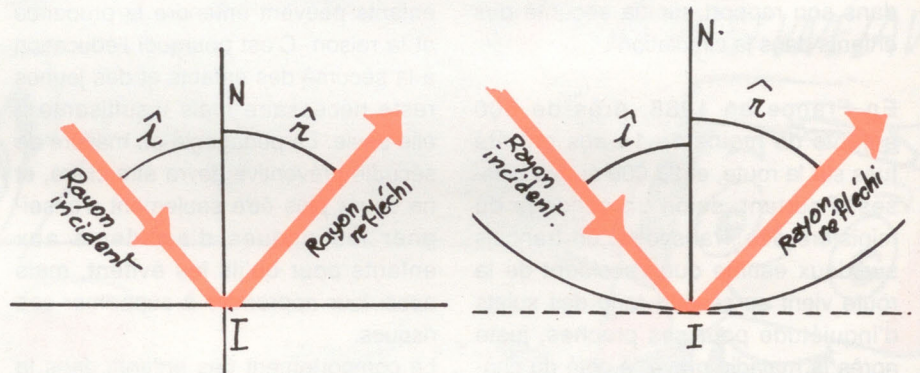
## Rétroreflexion

C'est un procédé qui consiste à renvoyer à la source un rayon lumineux par réflexion et réfraction appropriées.

### Réflexion

Lorsqu'un rayon lumineux rencontre une surface polie, il est renvoyé dans une direction bien déterminée : il est réfléchi.

L'angle  $i$  que fait le rayon incident avec la normale  $IN$  est le même que l'angle  $r$  que fait le rayon réfléchi avec cette normale.



### Réfraction

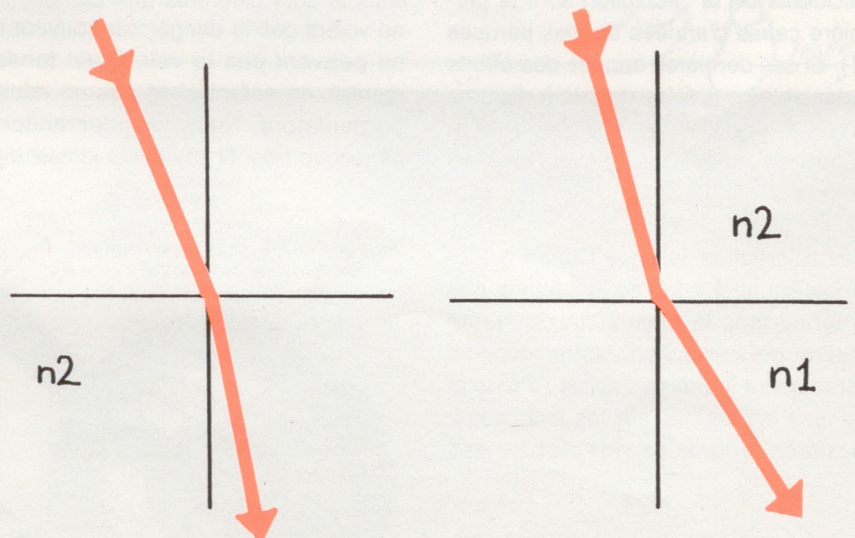
Changement de direction d'un rayon lumineux lors du passage d'un milieu à un autre.

Chaque milieu est caractérisé par un indice de réfraction  $n$  lié à la vitesse de propagation de la lumière dans ce milieu.

exemples : air :  $n = 1$  verre :  $n = 1,5$

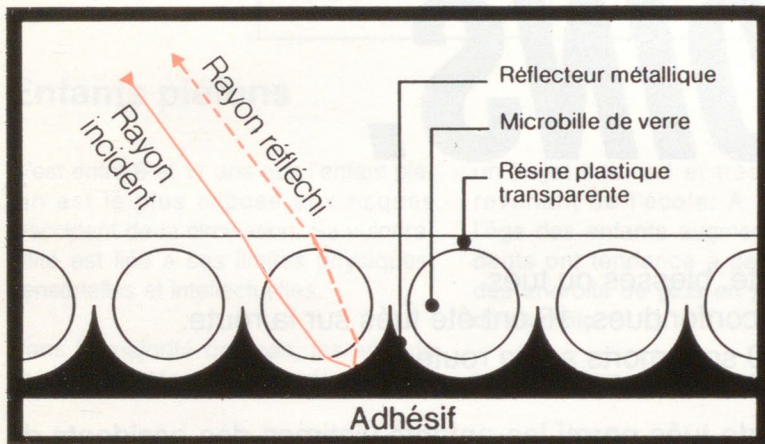
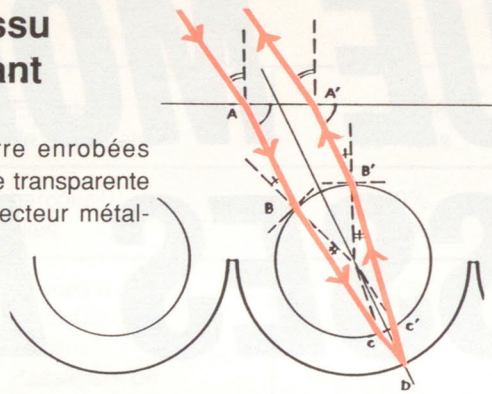
passage d'un milieu à un autre d'indice plus élevé ( $n_2 > n_1$ ) ==> le rayon réfracté se rapproche de la normale

passage d'un milieu à un autre d'indice moins élevé ( $n_1 < n_2$ ) ==> le rayon réfracté s'écarte de la normale



## Application : tissu rétro réfléchissant

Des microbilles de verre enrobées dans une résine plastique transparente sont placées sur un réflecteur métallique



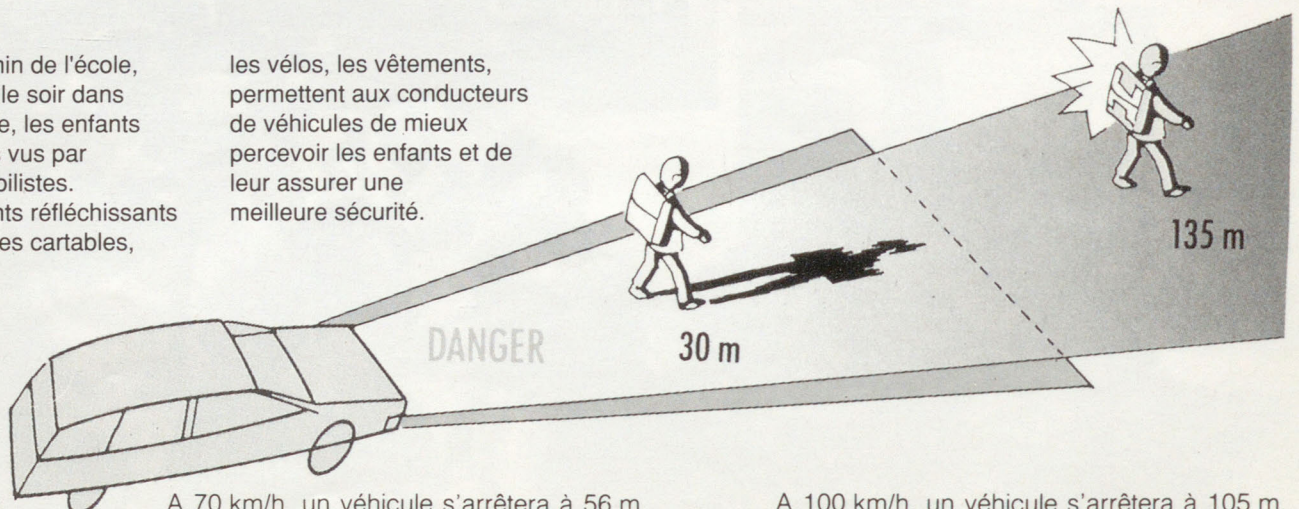
un cartable réfléchissant visible à 135 m.



ELEMENTS REFLECHISSANTS APPOSES SUR LES CARTABLES DE LA LIGNE AUTHENTIQUE DE TANN'S

Sur le chemin de l'école, le matin ou le soir dans la pénombre, les enfants ne sont pas vus par les automobilistes. Des éléments réfléchissants placés sur les cartables,

les vélos, les vêtements, permettent aux conducteurs de véhicules de mieux percevoir les enfants et de leur assurer une meilleure sécurité.

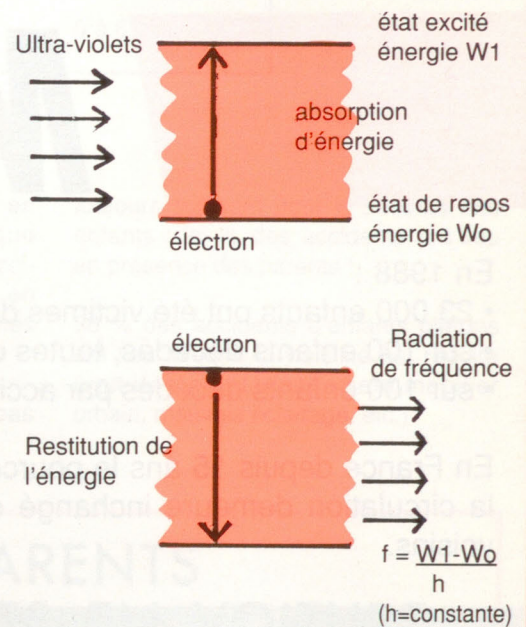


A 70 km/h, un véhicule s'arrêtera à 56 m.  
La portée des feux de croisement est de 30 m.

A 100 km/h, un véhicule s'arrêtera à 105 m.  
Un enfant "réflectorisé" est visible à 135 m.

## FLUORESCENCE

Propriété qu'ont certaines substances d'absorber des radiations et d'en émettre d'autres de fréquence inférieure dans toutes les directions. Sous l'action des rayons ultra-violet, les électrons d'un atome d'une substance fluorescente passent d'un état de repos à un état excité.



Le retour de cet état excité à l'état de repos s'accompagne de l'émission d'une radiation de fréquence légèrement inférieure à celle du rayonnement ultra-violet, donc encore visible.

Ce supplément de lumière fait que la substance fluorescente est plus visible que les autres substances.

La fréquence de la radiation émise (donc sa couleur) est fonction de la nature de la matière fluorescente.

# CHAQUE MOIS, 2 CLASSES EN MOINS.

En 1988 :

- 23 000 enfants ont été victimes de la route, blessés ou tués.
- sur 100 enfants décédés, toutes causes confondues, 16 ont été tués sur la route.
- sur 100 enfants décédés par accident, 40 sont morts sur la route.

En France depuis 15 ans le pourcentage de tués parmi les enfants victimes des accidents de la circulation demeure inchangé et ce taux de mortalité est plus élevé que celui des pays voisins.



Enfants de 0 à 14 ans	en 1988 534 tués	âge dominant des victimes suivant le mode de déplacement
garçons filles	60% 40%	
2 roues à moteur Cyclistes Piétons Passagers de voiture	5% 10% 37% 48%	14 à 17 ans 10 à 14 ans 6 à 10 ans  0 à 6 ans

## Enfants piétons

C'est entre 6 et 11 ans que l'enfant piéton est le plus exposé aux risques d'accident de la circulation. Sa vulnérabilité est liée à ses limites physiques, sensorielles et intellectuelles.

Dans la majorité des cas, les enfants sont accidentés en agglomération, sur

un trajet habituel et très souvent en revenant de l'école. A mesure que l'âge des enfants augmente, les accidents ont tendance à se produire en des endroits de plus en plus éloignés du domicile.

Le fait d'être accompagné n'est pas

toujours suffisant pour la sécurité des enfants : 25 % des accidents ont lieu en présence des parents !

88 % des accidents d'enfants piétons ont lieu lorsque la visibilité est réduite (voitures en stationnement, mobilier urbain, mauvais éclairage, etc.).

## SENSIBILISER LES PARENTS A LA SÉCURITÉ DES ENFANTS EN VOITURE

Un enfant accidenté sur deux l'est en tant que passager de voiture. Le problème le plus urgent c'est la sensibilisation des parents. Une minorité d'enfants, moins de 10 %, sont attachés en voiture dans des dispositifs de sécurité. Une information doit être donnée à tous les parents pour qu'ils attachent leurs enfants dans leur voiture.

-jusqu'à 8 mois : transport des bébés dans des nacelles de sécurité, avec filet anti-éjection, fixées sur les points d'ancrage des ceintures.

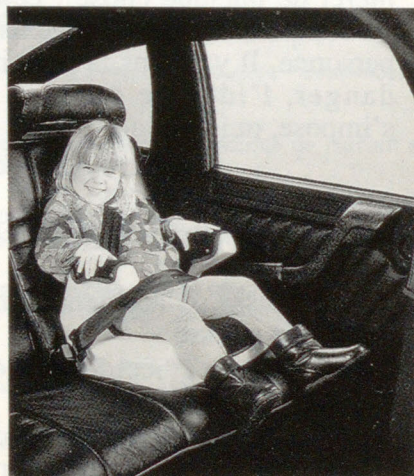
-de 8 mois à 3 ou 4 ans : installer l'enfant dans un siège de sécurité.

-de 4 ans à 10 ans : asseoir l'enfant sur les sièges arrières avec un coussin réhausseur afin qu'il puisse utiliser la ceinture de sécurité des adultes, ou faire porter à l'enfant un harnais spécial.

-après 10 ans : bien qu'ils puissent monter à l'avant, il est préférable que les enfants continuent à utiliser les sièges arrières en utilisant les ceintures de sécurité.

Nota : tous ces matériels de retenue doivent être homologués.

(Ci-contre matériel Baby Relax)



# Le préventeur

## Accident

C'est une conséquence non voulue du fonctionnement de la circulation qui a une incidence sur l'intégrité de l'utilisateur. Un accident révèle un dysfonctionnement du système circulation.

## Causes :

Un accident résulte de plusieurs causes. La part de l'homme et celle de la technique sont imbriquées. Il n'existe pas d'erreurs purement humaines, ni purement techniques. Cependant en remontant on trouve toujours un homme. La possibilité qu'un homme puisse faire une erreur tient pour une part à ce qu'un autre homme n'a pas pu ou su prévoir cette possibilité d'erreur et n'a rien fait pour en éliminer les conséquences. L'absence de sécurité sur la route a toujours en un certain sens, une origine humaine, mais cette origine n'est pas toujours là où on a tendance à la placer spontanément.

## Circulation :

Système constitué de trois éléments -usager, véhicule, infrastructure- qui agissent et réagissent les uns sur les autres.

## Danger :

Situation dans laquelle on se trouve à la merci de quelque chose ; ce qui menace ou compromet la sûreté, l'existence d'une personne. Il y a dans la définition du mot danger, l'idée de quelque chose qui s'impose, qui domine.

## Facteurs d'accidents :

Les 4 principaux facteurs d'accidents sont dans l'ordre :

- la vitesse : 1 accident mortel sur 2 est lié à la vitesse
- l'alcool : 2 accidents mortels sur 5 sont liés à l'alcool
- l'infrastructure : 1 accident mortel sur 3 est lié à l'infrastructure
- les absences de protections indivi-

duelles (ceinture de sécurité, casques) : 1 accident mortel sur 4 est lié à cette absence de protection individuelle.

Un relèvement de 10 km/h des vitesses autorisées engendre une augmentation de 12 % des accidents graves.

A 0,50 gr d'alcool par litre de sang les risques sont multipliés par 2 et à 0,80 gr - le seuil légal - par 5.

## Fatalité :

Pour beaucoup, l'accident est quelque chose sur quoi il est difficile d'agir, c'est le hasard, la fatalité, un événement inévitable, une coïncidence, ... Cette attitude n'a rien pour surprendre ; longtemps l'homme a vécu aux prises avec des forces qui le dépassaient, dont il ne connaissait pas la nature exacte ; il projetait son ignorance ou sa peur sur des phénomènes incompréhensibles.

Fatalité et malchance sont des termes à proscrire : les accidents ont toujours des causes sur lesquelles on peut agir

## Hasard :

*Le hasard n'est que la mesure de notre ignorance et les phénomènes fortuits sont par définition ceux dont nous ignorons les lois.*

*Henri Poincaré*

## Imprudence :

On a trop souvent tendance à considérer l'imprudence comme cause principale d'accident, alors qu'une étude bien menée en fait apparaît d'autres et permet d'expliquer le comportement de "prise de risque" de l'utilisateur.

Sans nier les comportements fautifs, l'accident ne peut être imputé a priori à l'inattention, à la maladresse, à la négligence, à l'imprudence de l'utilisateur ou à des cas fortuits. Ces éléments subjectifs sont d'un intérêt limité pour la recherche des mesures de prévention.

# et son glossaire

## Prévention :

La prévention est par rapport au danger le moyen de s'opposer à ce que cette domination se produise. D'où deux notions :

- devancer l'accident
- empêcher l'accident

## Protections :

Il existe 4 catégories de protections classées par ordre d'efficacité comme suit :

- Protections intégrées : la sécurité est intégrée au produit dès sa conception
- Protections collectives : les éléments de sécurité ajoutés au produit, protègent l'ensemble des usagers
- Protections individuelles : équipements portés par l'utilisateur pour se protéger personnellement. Cette protection ne supprime pas le risque.
- Consignes de sécurité : mesures prévues par un règlement (par exemple le code de la route)

## Sécurité :

Situation (matérielle, psychologique, ...) propre à créer la confiance et la tranquillité de celui qui se sait à l'abri du danger. L'esprit de sécurité se caractérise par des actions avant, pendant et après un accident.

Après (sécurité curative ou correctrice), c'est apporter sans délai à la victime les soins appropriés ; c'est aussi exploiter l'accident pour former et améliorer la situation. Pour cela il faut étudier l'accident, en rechercher les causes -y compris les causes profondes- ainsi que tous les éléments du contexte dans lequel il s'est produit.

Pendant (sécurité d'urgence), c'est le réflexe d'intervention que l'on doit avoir si l'on voit quelqu'un dont le comportement présente un risque pour lui ou pour autrui ; c'est l'attitude de chacun pour garantir sa sécurité et celle des autres dans une situation d'urgence.

Avant (sécurité préventive), il s'agit de rechercher les risques et les situations dangereuses et de les éliminer ; si leur élimination n'est pas possible, il faudra les protéger à l'aide de protections collectives et les signaler ou à défaut s'en protéger à l'aide de protections individuelles.

*La sécurité ne se mesure que par son contraire : l'insécurité qui se traduit par des accidents.*

## Risque :

Danger éventuel.

La prévention consiste à supprimer le risque, pour un préventeur l'objectif est le risque zéro.

La prise de risque consciente valorise souvent son auteur (orgueil, vanité) à ses propres yeux. Il y a derrière la prise de risque consciente, des phénomènes psychologiques qu'il convient de déceler si on veut amener l'utilisateur à une attitude plus sûre.

## Bibliographie

Les accidents de la circulation dans l'enfance  
Brigitte Cambon de la Vallette, Anne Tursz, Danièle Dechaud-Rayssiguier  
INRETS - CIE - Juillet 1989

Circuler n° 33 - La Prévention Routière - Septembre-Octobre 1989

Identification des facteurs d'insécurité de l'enfant en zone urbaine - ONSER Avril 1979

Chemins pour piétons dans les zones d'habitation A.L.P. Zurich - Décembre 1983

Dictionnaire de l'hygiène, de la sécurité et des conditions de travail SAP - IDEF CEFSE - Janvier 1983

Ergonomie, hygiène et sécurité - Charles P. Bernard  
Les Editions d'ergonomie - Mai 1988

La méthode "arbre des causes" Robert Villatte INPACT 1986



TISSUS TECHNIQUES DE TREVOUX  
B.P. 129 — 01601 TREVOUX Cedex  
Tél. : 74 00 90 00 — Fax : 74 00 42 42



La Société T.T.T., fabricant français de tissus enduits  
(bâches, stores, tissus rétroréfléchissants et fluorescents)  
soutient pleinement l'action  
de la Ligue Contre la Violence Routière.

Permettez, Monsieur le Ministre, que notre bon sens s'arrête à l'appréciation de votre sens de l'humour, sans cautionner aucunement la parodie. Nous aussi aimerions jouer le jeu et notre tribunal populaire, en conscience, vous condamnerait alors à un châtement plus douloureux sans doute pour votre prestige.

Imaginez-vous dans l'obligation d'aller de votre domicile jusqu'à votre ministère, à bicyclette, et ce, pendant 6 mois. Beaux joueurs, nous accepterions, pour vous couper le vent, l'assistance de deux policiers, à vélomoteur, vous ouvrant très cérémonieusement la route.

A cette reconstitution du célèbre Bordeaux-Paris, vous laissez

seriez sans doute un peu de l'embonpoint acquis sur les banquettes de voitures avec chauffeur. Les bretelles y gagneraient un relâchement qui nous permettrait de vous administrer, par la pensée, la fessée d'importance méritée par votre infraction au code de la route. Et aujourd'hui, nous ne vous fesserons qu'humoristiquement et par ces quelques lignes.

Sans rancune, Monsieur le Ministre, puisque nous semblons partager une même opinion sur l'adage : Qui (s') aime bien, (se) châtie bien.

Groupe Protection de l'Environnement Vernonnais (dans l'Eure)

## Prime à la sagesse

Il y a des matins où les Français se lèvent en se sentant bien dans leur peau.

Lorsqu'ils s'étaient endormis sur une certitude : le Pouvoir tient ses promesses.

Le président avait annoncé à Tahiti que désormais la France ne laisserait plus aux Néo-Zélandais le soin de révéler l'heure et la date de nos expériences nucléaires dans le Pacifique. Et un communiqué du gouvernement faisait connaître hier aux électeurs inquiets pour notre force de dissuasion l'explosion de Mururoa.

Mais il y a des matins où les Français sont déchirés. Lorsqu'ils lisent dans leur journal habituel que la vitesse et l'alcool ont encore fait d'innocentes victimes. C'est facile et bien de chez nous de critiquer Georges Sarre, déjà pas très marrant, quand le secrétaire d'Etat exige du 50 en ville et grogne que sur la route, même seul, il faut penser à la sécurité des autres et lever le pied.

Mais c'est grave de voir un autocar emmener ses passagers vers la mort à 125 à l'heure.

Et c'est une bien triste nouvelle de savoir qu'un conducteur plein d'alcool a fauché une fanfare municipale en Normandie. De toute évidence, les appels à la sagesse s'adressent à des malentendants.

Pour protéger les hommes contre leurs propres excès, il ne suffit plus de leur déclamer de beaux discours.

Puisqu'ils ne comprennent que le fouet, il convient de leur en donner.

Investir dans la prévention en multipliant les mesures de contrôle et présence active des gendarmes sur les routes. Avoir le pied lourd dans les sanctions contre ceux qui conduisent avec des semelles de plomb.

N'est-ce pas l'unique langage que perçoivent clairement les Français qui acceptent sans broncher de se ruiner pour avoir l'honneur de rouler dans des autos qui leur serviront de cercueil ?

Il y aurait peut-être un moyen d'agiter agréablement l'once de bon sens qui nous reste, après avoir avalé la loi d'amnistie. Pourquoi ne pas récompenser les pilotes qui seraient surpris par un motard à rouler à la vitesse autorisée ou circuleraient sans un milligramme d'alcool dans le sang ? Des primes au civisme et à l'application de quelques règles essentielles évitant à notre communauté d'être décimée par des irresponsables ; voilà ce qu'il faut. Les propriétaires d'autos sont tellement ponctionnés par l'Etat souverain que celui-ci se donnerait bonne conscience en leur rendant un peu de monnaie. Et puis ce serait dans l'Air du temps de payer ce qui est rare : la sagesse et le respect des autres.

Jean-Louis LEVREAU  
Le Provençal du 4 juin 1990

## Hier soir à la télé... on a enterré Drapeau Blanc

On a pu assister lors « du débat qui suit le grand film à une tragi-comédie en un acte désespérément long où les personnages se sont évertués à nous interpréter fort maladroitement le rôle du « c'est pas moi, c'est l'autre ».

Monsieur Calvet superbe de grossièreté interrompait à tout va tout partenaire tentant de lui donner la réplique, jouant la pièce sur le même registre que dans sa dernière interprétation lors des grèves récentes chez P. S. A.

Monsieur Lévy fut pitoyable dans le rôle du Voyageur Représentant de Commerce venu vendre le produit de sa marque, feignant d'ignorer tout le reste alentour.

Le producteur a défendu quant à lui son œuvre bec et ongles, avec l'aide d'un animateur écolo-sincère (qui avait remarqué depuis longtemps qu'elle avait pris du plomb dans l'aile) et d'un éternel prétendant-présentateur vedette gaffeur ignorant tout de la pièce, mégalo du petit écran peut-être aurait-il tout intérêt à s'intéresser de plus près au monde de l'édition... (des fois que !!!).

Pour sa part, le professeur Got est apparu comme un iconoclaste dérangeant, en complet déphasage avec le ton et

les propos de l'émission où un motard éteignant et ravi-vant tour à tour la braise sur le feu tentait d'enflammer la mèche du siège éjectable d'un Ministre, qui se débattait tel un beau diable d'automobiliste en lutte avec une guêpe dans l'habitacle de son cher véhicule.

Bref, une pièce terne, insipide, triste et sans intérêt où les tout-premiers rôles ont été retirés aux seuls véritables acteurs du drame : les victimes des crimes de la route, blessés, meurtris dans leur âme ou dans leur chair et que l'on a soigneusement cantonnés dans des rôles de porteurs de hallebardes en fond de décor loin du feu des projecteurs et hors de portée des caméras et des micros.

Pendant ce temps, le compteur égrenait ses victimes = 91 accidents, 2 tués et 125 blessés entre le début et la fin de la pièce.

Piètre soirée pour des gens exténués après un total investissement dans une cause qui mérite bien mieux que cette parodie de téléthon sordide à la vie sauve.

Daniel FREMOND (Calvados)

# DRAPEAU BLANC

## LE LANCEMENT

À la Régie Renault, le jeudi 12 avril 1990 à Lardy (Essonne) en présence de Monsieur le Premier Ministre Michel ROCARD, de Monsieur Georges SARRE, Secrétaire d'Etat à la Sécurité Routière et de Monsieur LEVI, PDG de Renault.

« **Les Français se comportent comme des sauvages** ». C'est hélas presque une vérité et voici de quelle manière le Premier Ministre à regret a présenté d'entrée de jeu, le début de ce long week-end pascal dont on espérait avec l'aide de la seconde opération DRAPEAU BLANC une réduction spectaculaire du nombre de morts et de victimes.

A 20 h 30 les premières images de la télévision montraient déjà deux accidents horribles. On dénombrait 20 morts ! La France est en tête (triste record) du nombre des victimes de la circulation : plus que les Allemands et 2 fois plus que les Britanniques.

Le Premier Ministre précise : « Les deux premières raisons de cette hécatombe sont : la vitesse et l'alcool. Par contre les retours difficiles, très ralentis, les embouteillages à proximité des grandes agglomérations ne sont jamais facteurs d'accidents mortels. ... Nous sommes dans le même train, ne pensons pas au record mais à la SECURITE. La France va mal, cela coûte cher, je voudrais le faire comprendre à chaque famille. ... Je suis là un peu pour faire un appel, vous êtes là avec nous pour constater les réactions chez Renault de cet accident provoqué retransmis à Antenne 2 ».

L'essai en laboratoire à Lardy est retransmis en direct à la télévision avec des moyens scientifiques. Ce type de collision représente les 3/4 des chocs frontaux. Les passagers ceinturés sont moins en danger, le rôle de la ceinture est primordial. Le docteur Tarrière explique le travail des calculateurs. Le docteur Philippe Ventré donne avec précision les coûts des accidents de la route.

Monsieur Rocard insiste : « L'Etat réalise chaque année de nombreuses améliorations. L'Etat impose des normes aux constructeurs qui travaillent à l'élaboration de normes européennes. L'Etat ne peut pas à lui seul tout faire. Il conclut en confiant l'histoire d'un de ses amis proches qui finit sa vie dans une chaise roulante. « ... **puissiez-vous finir la vôtre sur les stades a-t-il adressé comme souhait aux jeunes et moins jeunes** ». C'est ce que la Ligue souhaite aussi.

Propos rapportés par Anne HOLDERBACH

## ILE-DE-FRANCE

L'analyse du résultat 24 tués en moins n'est pas à la hauteur des services engagés, encore ne tient-on pas compte des blessés graves qui vont peut-être quitter cette douce France dans les huit jours qui suivront l'accident. Pour avoir fait l'opération Drapeau Blanc en 1988 avec des conditions atmosphériques équivalentes, pluie, vent et froid, je peux me permettre de soulever quelques points :

Les deux journalistes prévus pour cette opération, Monsieur Patrice LAFFONT et Monsieur Alain BOUGRAIN-DUBOURG ne sont pas des spécialistes de ce genre d'opération tels que Monsieur Gérard HOLTZ et Monsieur Claude SERILON, leurs interventions manquaient de punch.

Rien n'avait été prévu pour équiper en drapeaux blancs les associations qui participaient à l'opération, malgré des



appels aux A.G.F., à la Sécurité Routière, à Total, à Renault et Peugeot, qui sponsorisaient l'opération. Malgré nos interventions tenaces, Antenne 2 n'a diffusé aucune image de notre voiture géante, centre d'intérêt de Drapeau Blanc à Fleury.

Nous nous étonnons d'avoir été pratiquement la seule association à travailler à cette manifestation.

Nous aimerions aussi que les organisateurs et sponsors de cette manifestation nationale assurent le minimum de l'intendance nécessaire à nos bénévoles.

Espérons qu'à l'examen de cette expérience, les responsables de cette émission, s'ils veulent renouveler chaque année l'opération, sauront communiquer le tonus nécessaire à leurs animateurs.

Il est indéniable que l'Opération Drapeau Blanc est une opération nécessaire au moins un fois par an vu la notoriété qu'elle a acquise sur l'année 1988. Il faut peut-être donner aux automobilistes la possibilité de mettre eux-mêmes un emblème blanc de leur choix afin d'éviter que la prise de ce drapeau, dans des centres peu accessibles ne soit considérée comme une opération à caractère publicitaire. Il serait également nécessaire qu'une ville aussi importante que Paris, confrontée à des problèmes de circulation graves et dont malheureusement le nombre de victimes est un témoignage exact (30 % de victimes en plus en 1989) ne soit pas exclue d'une opération de cette envergure, et que les associations qui y participent soient mentionnées.

Pierre WARNIER  
Délégué Ile-de-France

## VAL D'OISE

La section du Val d'Oise a activement participé à Drapeau Blanc :

— distribution des enveloppes Drapeau Blanc dans 6 écoles et chez les médecins, dentistes, auto-écoles, maisons de la presse de Taverny et Beauchamp, bureau de police municipale.

— l'union locale de l'U.F.C. « que choisir » de Taverny a prêté son concours à la Ligue pour sensibiliser les jeunes consommateurs

— enfin, le président de la Ligue départemental, Monsieur AUDOUX a participé à un débat sur la radio locale « Radio Enghien ».

## PYRÉNÉES-ATLANTIQUES

Dans les Pyrénées Atlantiques la Ligue a participé à l'opération « Drapeau Blanc » par voie de presse et en créant deux pôles d'animation centrés l'un sur Pau, l'autre sur Bayonne.

Certains de nos adhérents ont distribué les tracts et affiches de la Ligue « Accrochez-les à la vie » dans les lieux publics, écoles et lieux de culte, notamment à Pau et à Gan. L'activité essentielle s'est concentrée à Pau : sur une grande surface (Euromarché avec un stand d'exposition de matériel de retenue pour enfants et deux stands d'information) et sur le péage Pau-Nord de l'Autoroute A64.



Hôtel de ville de Pau

Si aucune coordination n'a été possible avec les participants et sponsors officiels de l'opération « Drapeau Blanc » (sauf un échange cordial avec un agent AGF) nous avons bénéficié par nos initiatives (les seules sur le terrain) :

- d'une bonne « couverture » par la presse locale
- du soutien du Préfet
- de la direction Euromarché et du concessionnaire Volvo
- de la direction départementale et régionale des autoroutes du Sud
- de quatre animateurs paroissiaux.

Au total ont été distribués 2 000 tracts de la Ligue sur la sécurité des enfants en voiture et autant de drapeaux blancs. Les villes de Pau et de Buzançon ont placé le drapeau blanc sur leurs mairies et sollicité la participation de la population sur les panneaux électriques.

Jean Le Fèvre  
Délégué de l'Aquitaine

## GIRONDE

Le point de direct A2 pour l'Aquitaine se tenait comme en 1988 sur les quais de la Garonne. Le stand de la Ligue était le seul à représenter les associations aux côtés des AGF et de la Croix Rouge.

Le Maire de Bordeaux ayant répondu très favorablement à notre lettre incitatrice en faveur de la participation de la ville à l'opération Drapeau Blanc et à nos propositions très concrètes, nous n'avons pas compris la quasi-totale absence d'animation et de dialogue les 13 et 14 avril, de la part de la municipalité. Si le « faire-valoir » de l'émission par char à voiles et autres gadgets télévisuels pouvait se comprendre pour « varier les genres » les animateurs d'A2 ont fait preuve à l'égard de la Ligue Contre la Violence Routière de la même désinvolture qu'en 1988, comme envers les thèmes qu'elle aurait aimé évoquer.



Rendre service à A2 en facilitant son accès dans les services de l'hôpital de Bordeaux et être, comme en 1988 la seule association vraiment « au charbon » à ses côtés sur tout le territoire ne vaut décidément aucune considération. Seule la gentillesse active de Madame Arielle BOULIN-PRAT (animatrice de l'émission des chiffres et des lettres) qui a parlé sur A2 de notre activité en faveur des enfants nous a « sauvé la mise ».

Lors de son passage, Monsieur Georges SARRE a eu des mots agréables pour la Ligue au vu de notre tract « Accrochez-les à la vie ».

L'absence d'engagement de la presse, et des radios régionales, notamment au journal Sud-Ouest, qui avait fait sur 7 départements, lors de l'opération Drapeau Blanc 1988 un fantastique travail de sensibilisation, nous a atterré. Le désengagement de partenaires antérieurs, associatifs, notamment, la faible mobilisation générale, la présence d'éléments « juges et parties », quand ce n'est pas anti-sécuritaires dans l'opération Drapeau Blanc 1990 méritent une sérieuse analyse.

**Sur le péage de l'Autoroute A10 à Saint André de Cubzac** — Nous avons pu, grâce à la direction de l'autoroute, avoir une distribution importante de tracts et drapeaux blancs sur les péages mêmes et des dialogues sympathiques sur le parking de repos.

**A Bruges** — Une action singulière sur le marché, place de la Mairie, samedi matin. Un groupe d'enfants présentaient à notre stand l'opération « Accrochez-les à la vie ! » à partir de la convention des **DROITS DE L'ENFANT**. « Tous les enfants ont le droit d'être protégés contre les mauvais traitements (la cruauté, l'exploitation) et toute forme de négligence *Tous les enfants ont le droit d'être protégés... même en voiture !* En fin de matinée ces enfants s'expliquaient au micro d'antenne 2 à Bordeaux.

Patrick POUGET  
Délégué de la Gironde

## VENDEE

Bilan des 4 1/2 journées d'information à Château d'Olonne du 12 au 15 avril 1990.

Nous avons enregistré le passage de 280 visiteurs qui ont pris connaissance de l'exposition, ont discuté avec les organisateurs, ont demandé des brochures et bien sûr ont emmené un drapeau blanc.

Une cinquantaine d'enfants du centre de loisirs et leurs animateurs ont réfléchi au port de la ceinture de sécurité avec l'appui du film ANCRAGE sous l'œil inquisiteur des caméras de FR3. Rien n'a échappé à ce jeune public qui a décidé de « **choisir de vivre en s'attachant** » et a finalisé cet espoir par un lâcher de ballons auxquels étaient attachés les drapeaux blancs.

80 adultes et enfants ont regardé avec intérêt et émotion les films : — **Pourquoi vouloir mourir** — **L'Ornière** — **Ancrage** — qui les ont amené à réfléchir aux causes de l'insécurité routière.

Notre correspondant local, Jocelyn LOUINEAU a mobilisé 40 personnes pour mener à bien l'opération, nous les en remercions toutes et en particulier trois adolescents de la commune Yann EPAUD, Laurent PAVAGEAN, Xavier BURNEAU qui nous ont assuré de leur présence et de leur aide pendant les 4 jours.

Merci aussi aux concessionnaires FIAT — PEUGEOT — CITROEN et aux magasins GALIPETTE et RALLYE pour leur participation matérielle et financière. Cette opération n'aurait pu être mise en place sans le concours de la municipalité de CHATEAU D'OLONNE.

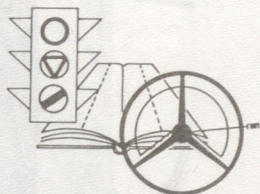
**DRAPEAU BLANC** a vécu le temps d'un long week-end, hélas, encore trop meurtrier et la section départementale s'interroge déjà sur les suites à donner à cette mobilisation pour redonner un vrai sens à la route qui doit devenir pour tous une **ESPACE DE VIE**.

Jean-Michel HARDOUIN Venansault Tél. 51-07-32-10  
Jocelyn LOUINEAU Château d'Olonne Tél. 51-95-52-61

## ARIÈGE

On hisse le drapeau blanc.

En Ariège, pour la deuxième année Drapeau Blanc, la Ligue a mobilisé ses militants. Un drapeau blanc sur la voiture signifie la trêve de l'agressivité au volant, la pédale douce... Plusieurs villes et villages du département ont été informés par des tracts de la Ligue. Cette opération nationale a bénéficié en Ariège de l'appui du Conseil Général, de la Sécurité Routière et de la Gendarmerie. La Ligue a exposé à Tarascon une voiture géante réalisée par les élèves des Lycées Professionnels de Foix et Saverdun.



## BOUCHES-DU-RHÔNE

Le drapeau blanc s'est envolé !

L'opération « Drapeau Blanc » ne fut pas un succès dans les Bouches du Rhône :

— la distribution des drapeaux par les seules stations Total était insuffisante et peu motivante. Il faudrait l'envisager aux péages ou dans les centres commerciaux par des membres de la Ligue.

— très peu d'automobilistes arboraient le drapeau blanc.  
— plusieurs membres de la Ligue 13 ont participé à Marseille sur la plage au Prado les 15 et 16 avril à une manifestation organisée par la Mairie. Nous avons un stand pour faire connaître notre action. Du fait d'un mistral violent, peu de personnes sont venues sur cette esplanade ; leur motivation était limitée. Nous avons eu des contacts intéressants avec l'équipe sécurité routière de la Mairie très mobilisée.

Brigitte RIGAUD  
Déléguée des Bouches-du-Rhône

## Les Dossiers de l'Écran

### Une occasion manquée de dire la vérité

Les « Dossiers de l'écran » consacrés aux accidents de la route, ont été précédés par la projection d'un excellent film bien adapté aux problèmes de la sécurité routière. Les débats qui ont suivi le long métrage méritent quelques commentaires.

- Il est tout à fait regrettable que certaines associations qui depuis de nombreuses années s'occupent de ces problèmes n'aient pas participé au débat. Je cite notamment le Comité du Droit de la Route que préside le Juge Honoraire Bertrand avec une grande compétence, ainsi que la Ligue Contre la Violence Routière dirigée par Madame Jurgensen. L'association des Familles des Victimes des Accidents de la Circulation aurait pu également être invitée.

- Le film et le débat ont montré sans ambiguïté que le comportement des Français au volant est souvent détestable : un état d'esprit de sauvagerie et d'égoïsme forcené sont souvent la cause d'accidents très graves. Ce manque d'esprit civique généralisé, on ne pourra y remédier pour les jeunes que par l'éducation, du primaire au secondaire. Ce qui, malgré les déclarations officielles, n'est pas du tout généralisé, comme aux Etats Unis. Pour les adultes, la seule méthode possible est une rééducation notamment par l'application des travaux d'intérêt général (TIG) méthode encore peu utilisée dans l'Hexagone, ce qui est tout à fait regrettable.

- Aux Etats Unis, l'instruction civique et la sécurité routière sont enseignées systématiquement dans toutes les écoles pendant au moins deux mois, à raison de plusieurs heures par semaine. Une enquête sur place mériterait d'être faite et transmise à notre Ministère de l'Education pour qu'il se décide à prendre ce problème au sérieux.

- Raymond Lévi, au cours de l'émission, a parlé de la limitation de vitesse imposée aux USA nettement inférieure à 100 km/h. Il en est de même au Canada. Cette limitation est rigoureusement observée. Pourquoi ? Tout simplement parce que la police dans ces pays est une réalité. Je ne suis pas le seul à en avoir fait la désagréable expérience. Dans ces conditions, l'omniprésence des policiers de la route oblige les conducteurs à observer la réglementation de vitesse.

- En France par contre, il est possible de rouler pendant des heures et des heures sans rencontrer la moindre police de la route. Or cette remarque de Monsieur Raymond Lévi n'a été reprise par personne et Monsieur Delebarre s'est empressé d'ajouter qu'il s'employait maintenant à mettre en place les recommandations du Livre Blanc de la Sécurité Routière.

- On ne sent pas chez lui, comme chez tous ceux qui l'ont précédé, une volonté politique de lutter contre les accidents. Ses préoccupations sont électorales vis à vis du lobby de l'automobile largement représenté sur le plateau.

- En conclusion, un débat sans grand intérêt. une occasion manquée de dire la vérité ».

Étienne J. P. SPIRE (Aix en Provence)

## Monument à la bêtise humaine au volant ?... ou Je roule cool

Et pourquoi pas un monument stigmatisant la bêtise humaine au volant ?...

Telle est l'idée qui a germé dans l'esprit de 3 personnes, à moins de 3 semaines du début de l'opération Drapeau Blanc de Metz les vendredi 13 et samedi 14 avril. Tout cela a commencé sur un coup de téléphone de Jacqueline Furbeyre de Paris qui a appelé Jean-Yves Lamant, le futur responsable de la Ligue sur Metz en lui demandant s'il était possible de faire quelque chose. Après avoir répondu oui, il fallait s'y mettre ! un petit brainstorming a eu lieu avec 3 personnes dès le lendemain : Jean-Yves Lamant (qui n'avait aucun autre membre de la Ligue à contacter puisque l'association n'est plus présente depuis plusieurs années en Moselle), Daniel Ledran gérant de POETIC'A, une société de création dans le domaine de la communication et directeur du département communication à l'École des Beaux Arts de Metz et Hélène Pierre institutrice et romancière. Ces 3 personnes ont été à la source de la conception du projet qui a vu le jour à Metz. L'idée retenue a consisté en la construction, avec des éléments réels d'accidents, suivant la technique de crash-building, d'un monument évoquant au mieux le caractère dérisoire des tôles froissées, des accidents stupides et surtout du comportement irresponsable des conducteurs à l'origine de ces accidents. Nous voulions une action dynamique, la construction de quelque chose pendant 2 jours afin que le public s'aperçoive que les initiateurs du projet croient à leurs idées et s'investissent. Par ailleurs la cohérence du projet avait été étudiée en détail et nous souhaitions qu'il aboutisse à des propositions d'actions pour pérenniser cette opération Drapeau Blanc et l'installer dans la durée. A cet effet, à la fin de la construction il avait été prévu en direct sur Antenne 2 de recouvrir la statue d'un drapeau blanc (alors qu'une statue est habituellement découverte !), de lancer un slogan « Je roule cool » pour bien signifier que le caractère dérisoire des tôles froissées est issu du seul comportement des conducteurs dans 95 % des cas et au-delà de ce slogan émettre une proposition concrète afin de permettre une action de fond pour s'opposer à ces comportements irresponsables. La proposition consiste à donner à tous les conducteurs qui le souhaiteraient les moyens de disposer à l'intérieur de leur voiture (au milieu du volant par exemple), d'un avertisseur « soft » qui soit le signe d'un comportement cool au volant, qui permette à l'aide d'une action volontariste de manifester explicitement cette volonté de « rouler cool ». Ainsi il avait été imaginé un avertisseur qui émette le roucoulement d'une tourterelle quand, par exemple, le conducteur veut signifier à une grand-mère qu'elle peut tranquillement traverser sur le passage piéton ou bien à l'opposé quand ce même conducteur veut répondre à un bras d'honneur ou un comportement irresponsable dont il est victime ou témoin. Tous les « instruments » de la voiture sont agressifs. Il faut inventer autre chose et l'idée de cette rupture par rapport à tout ce qui se fait nous a d'autant plus convaincu de continuer dans cette voie après le succès mitigé de cette opération Drapeau Blanc au niveau national. Tout était prêt pour que cela se déroule comme prévu à l'Antenne. Mais au moment de la phase finale, program-

mée avec la réalisatrice à Metz, l'antenne n'a pas été accordée à notre monument alors que répétition à l'appui, il nous fallait moins de 25 secondes pour faire passer le message décrit plus haut. La déception était grande pour tous les acteurs qui depuis 48 heures attendaient ces 25 secondes qui auraient donné sens à tout ce qu'ils avaient construit. Comment interpréter ces faits ? Le hasard nous n'y croyons pas ; le manque de coordination à l'antenne certainement ! le temps à respecter : ce n'est pas un argument ! Est-il possible d'imaginer une décision volontaire de la production de Paris pour que cette proposition qui « dérange » ne passe pas ? Cette hypothèse ne peut être vérifiée mais pourquoi cette coupure au moment précis où une proposition concrète en rapport avec le thème de l'opération, allait être faite ? En tout cas, nous en avons tiré un enseignement majeur : la Ligue doit s'investir beaucoup plus dans des opérations de ce type où tout le monde est dépourvu d'idées et la Ligue doit continuer envers et contre tout à faire des propositions qui dérangent et surtout des propositions qui dérangent.



Revenons en à la construction de ce monument qui a procuré une immense satisfaction à la vingtaine de personnes qui a aidé à le réaliser. D'abord la phase de préparation où en dehors de notre travail habituel il a fallu remuer la création entière pour trouver des gens, des entreprises acceptant de nous aider bénévolement. Sur notre chemin nous avons trouvé la Mairie qui n'a pas accepté de nous donner le moindre centime et continuait à répéter que le projet ne pouvait pas se faire. Autre enseignement de notre expérience ! Nous savons désormais comment faire pour la prochaine fois. Deux jours seulement avant le début de l'opération tout s'est débloqué. Les aspects matériels et sécurité enfin résolus. Il ne restait plus qu'à s'y mettre. Le vendredi matin tous les bénévoles étaient à pied d'œuvre. Nous ne remercierons jamais assez pour leur participation : les sociétés Poetic'a, Kotoba Editions, Auto Corny, Entrepose, Brunet, Irsid, Tramet, Maddalon qui nous ont gracieusement prêté tôles froissées, échafaudages, grues, camions, fil de fer, ... et mis à disposition des personnes motivées pour une telle réalisation. Au total une vingtaine de personnes motivées pour une telle réalisation. Au total une vingtaine de personnes qui ont réalisé le monument qui aura été le lancement d'un art nouveau « l'art doublement éphémère » : une fois éphémère car il a été démonté dès mardi 17 avril et une deuxième fois éphémère car il symbolise la « Folie Meurtrière sur la Route » !!! A signaler l'action déterminante de 3 personnes qui ont permis de débloquer une situation débutée vendredi matin : Bernard Juget, Gérard Jager et Claude Jost et qui ont rassem-

blé en permanence les moyens techniques indispensables. Enfin, outre les concepteurs du projet, s'il n'y avait qu'une seule autre personne à mentionner, je n'oublierai pas Nicolas Schneider, sculpteur de renom sur la place de Nancy qui a accepté de se libérer 48 heures pour diriger la « plastique » du monument. Pendant toute l'opération des tracts de la Ligue ont été distribués, des autocollants (spécialement réalisés avec l'aide du Républicain Lorrain qui nous a efficacement soutenu pendant l'opération) distribués et des diplômes donnés à toutes les personnes qui contribuaient à la construction du monument ou qui signaient le livre d'or.

L'animation de ces 2 jours s'est faite en grande partie autour de ce monument. Il est à regretter qu'aucune coordination n'ait été faite par la Mairie et que seules la Ligue et la Sécurité Routière aient à faire passer un message en rapport avec le sujet alors que tous les autres « acteurs » subventionnés par la Mairie en profitaient largement pour faire leur publicité.

Malgré ces aspects négatifs et décevants qui sont autant d'enseignements utiles pour la suite je retiendrai le succès de cette opération montée en 3 semaines et qui aura frappé l'esprit des messins. Au-delà de toute cette réalisation, ce qui m'aura le plus marqué est la mobilisation pour cette opération, de toutes ces sociétés et de tous ces bénévoles en si peu de temps : c'est le plus bel encouragement à continuer notre action au sein de la Ligue !!

Jean-Yves LAMANT  
Délégué de Moselle

## CALVADOS

### White Flag

### Toussaint 1989

Déjà 6 mois que nos paquetages étaient faits et que nous étions prêts à appareiller pour une nouvelle campagne Drapeau Blanc.

La première nous l'avions menée dans les gaz d'échappement, le bruit, la poussière et l'impatience que l'on peut rencontrer à un péage d'autoroute. Cette fois nous avons décidé d'accoster à la gare maritime de Ouistreham à l'arrivée de la « Reine Mathilde » car-ferry de la ligne Portsmouth-Ouistreham.

### Pâques 1990

Un des week-end le plus traditionnellement meurtrier. Une raison supplémentaire d'agir et de mobiliser au maximum les troupes. Hissons le grand pavois blanc et sus à l'hécatombe sur nos routes !

Le choix de cette passerelle Trans-Manche n'était pas anodin.

Tout d'abord, nous voulions prévenir les touristes britanniques (quelque 800 personnes à chaque embarquement) qu'ils allaient découvrir un territoire où l'un des passe-temps nationaux consiste à s'entretuer sur les routes, et ce dans l'indifférence la plus totale et la banalisation quasi-complète d'un fait dit de société.

Par ailleurs, nous voulions mettre en exergue qu'à situation comparable les sujets de sa Très Gracieuse Majesté comptant 2 fois et demie moins de victimes sur les routes que nous autres, cette situation ne pouvait trouver d'explications qu'en un problème comportemental d'individus incapables à assumer leurs propres responsabilités et incapables d'assurer la sécurité d'autrui et des leurs.

Le travail fut assuré par tout l'équipage départemental qui, hors de tout point officiel Drapeau Blanc allait jeter les prémices d'une telle opération au niveau européen. Après avoir amarré le navire amiral Ligue Contre la Violence Routière : un bus aménagé en salon pour nos conférences de presse, mis gracieusement à notre disposition par la Compagnie des Bus de Caen, à l'endroit stratégique, nos hardis fibustiers, malgré le vent de noroît particulièrement vivifiant et oxygénant se lancèrent à l'abordage des touristes britanniques et des autochtones.

Ils distribuèrent force dépliants : Accrochez-les à la vie et White Flag Campaign, un triptyque spécialement réalisé pour l'occasion à destination de nos amis Anglais, ainsi que moult drapeaux blancs amoureuxment confectionnés par nos couturières de grand talent.

Ne pouvant mobiliser nos troupes cinq jours durant, nous avons misé sur une importante couverture médiatique. FR3 Normandie-Caen souqua ferme à nos côtés et nous accorda trois reportages dont un en direct sur le bord de la route, Radio France Basse-Normandie ne fut pas avare de ses efforts sur les avirons avec deux ou trois flashes quo-

tidiens et une émission de cinq minutes ; une radio locale nous invita à son bord pendant 30 minutes ; enfin la presse écrite jeta l'encre (de notre discours) à maintes reprises dans ses différentes éditions.

À l'analyse des chiffres fournis par le Comité Régional d'Information routière, nous avons lancé sur les ondes un pari audacieux « Au vu des chiffres des années passées, fixons-nous un but : OBJECTIF ZERO (0 mort, 0 blessé, 0 accident) Là ce fut le naufrage, le navire fit eau de toutes parts et le bilan fut des plus dramatiques sans doute

le plus meurtrier des dix dernières années. A croire que les automobilistes avaient hissé le pavillon noir et pris comme consigne « pas de quartier ».

Face à cette situation d'échec que faire ? Baisser les bras, changer de discours, sanctionner davantage ? En ce qui nous concerne un début de réponse fut apporté par l'un de nos adhérents « Bien » !!! on s'installe où l'année prochaine ? ».

Daniel FREMOND (Calvados)



# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 17 JUIN 1990

Sous la présidence de Geneviève Jurgensen

Les délégués présents départementaux (ou régionaux pour les départements ne comptant pas de section départementale déclarée) représentant 2074 adhérents, soit 2074 voix comptabilisées pour les votes.

Ouverture des travaux à 10 H 15 par la Présidente. Avant de passer à l'ordre du jour, elle rappelle et commente les points suivants :

- A la demande qui leur en a été faite, divers adhérents ont écrit au Figaro (Max Clos) et plusieurs lettres ont été publiées, ce qui permettra d'en faire état, notamment vis à vis de la D. S. C. R.
- Elle remercie tous ceux qui ont bien voulu manifester leur sympathie à notre adhérente Madame Germon, dans l'épreuve qu'elle a subie après la mort de son mari (affaire de Carpentras).
- Elle présente à l'Assemblée la secrétaire de la Ligue, Madame Anne Holderbach.

d) Elle informe d'une enquête de la Cour des Comptes sur la Ligue. Cette procédure est normale. Elle appelle néanmoins chaque responsable à veiller à avoir une bonne gestion, une comptabilité en ordre, des pièces comptables pouvant être produites.

e) Elle informe de sa participation à un Comité informel comprenant divers experts ayant participé à la rédaction du Livre Blanc ; lesquels veulent obtenir du Gouvernement un calendrier de réalisation des propositions qui y sont contenues.

f) Elle demande aux présents de réfléchir à l'attitude à avoir vis à vis de la presse et des média, lesquels sont souvent décevants dans la réalisation des textes ou d'émissions préparés avec nous (ex : Dossiers de l'Ecran qui ont clos Drapeau Blanc 90). Nous avons besoin d'une réflexion de fond sur ce sujet. Les lettres des adhérents seront les bienvenues.

## Ordre du jour

### I — Rapport d'activité présenté par Jacqueline FURBEYRE, Secrétaire Générale.

Ce rapport ne porte que sur la période janvier-mi juin, suite au changement de date de l'Assemblée Générale.

Juin a été désormais choisi plutôt que décembre, ce qui permet (comme cela se fait dans les associations en général) :

— de disposer des comptes définitifs de l'année précédente  
— de décider à temps des orientations à reproduire dans le budget de l'année suivante (1991).

Les faits marquants de ces 5 mois 1/2 ont été :

1) L'opération Drapeau Blanc à Pâques 1990, qui a mobilisé beaucoup d'énergies pour des résultats concrets qui ont été décevants sur le plan national, plus concrets en revanche sur le plan de la Ligue dans divers lieux. Discussion à avoir en fin d'Assemblée.

2) Les opérations « Accrochez-les à la vie » de 1990 déjà réalisées ou à réaliser au 2ème semestre vont atteindre environ 700 nacelles. Elles se présentent dans de bonnes conditions et doivent continuer à accroître notre notoriété et faire preuve de notre efficacité.

L'action de Vire lui a valu en janvier le Prix de l'U. A. P. — Prévention, remis à Ghislaine LEVERRIER par Nicole COURCEL ;

3) L'action « Sur le Chemin de l'Ecole » (éléments réfléchissants et fluorescents à coller sur les cartables) se met en place. Ne pas oublier de faire les commandes de tissus réfléchissants le plus vite possible.

4) Grâce à Odile VAN HEE, l'ensemble des actions « Accrochez-les à la vie » bénéficient d'une subvention globale de 75 000 F. de la Caisse des Dépôts et Consignations qui doit permettre de conforter les actions programmées cette année.

5) Enfin, nous avons été amenés à publier un communiqué de presse et à envoyer (avec le soutien d'autres associations) des télégrammes au Premier Ministre concernant les déclarations malencontreuses du Ministre sur un projet de texte selon lequel les « petits excès de vitesse » n'entraîneraient jamais de retrait de permis mais une simple amende. A la suite de ces actions le Ministre a informé notre Présidente de la « suspension » de cette mesure (qui vraisemblablement n'interviendra pas).

6) Enfin, la totalité du reliquat de la subvention de la D.S.C.R. pour 1989, grâce à Bernard DELARUE a été versée.

### II — Rapport financier présenté par Max BADIER Trésorier.

Ses comptes définitifs 1989 ont été publiés dans Pondération n° 16 page 11.

Une rectification doit intervenir. Dans les dépenses, la somme de 14 000 F. qui apparaît sous la rubrique « Traitement Informatique » concerne en réalité le « traitement » perçu par Mademoiselle de Guillebon par l'intermédiaire d'une association dont elle relevait pendant 4 mois de 1990. Les autres sommes qu'elle a perçues pendant le reste de l'année apparaissent sous la rubrique « salaires et charges ».

A une question posée, il est répondu par le Trésorier que sur une somme de 34 203 F. les salaires eux-mêmes représentent 25 000 F. (Mademoiselle de Guillebon remplacée en fin d'année par Madame Holderbach).

Suit une discussion sur le problème des assurances, les délégués locaux désirant être assurés :

— pour leur responsabilité civile (du fait de leurs activités pour la Ligue)

— pour les accidents susceptibles de survenir à eux-mêmes. Jacqueline FURBEYRE précise que la responsabilité civile de la Ligue est assurée. Sur le 2ème point, il convient de revoir les polices, mais ce n'est pas certain.

Maître EPSTEIN, à propos du budget 90 demande des explications sur la « valorisation » du bénévolat qui y figure. Après discussion il est précisé :

— que la somme portée à ce poste n'est qu'indicative faute d'informations suffisantes à la disposition du Trésorier

— que ce poste a pour objet essentiel de montrer aux pouvoirs publics que sur l'ensemble du budget, l'apport propre de la Ligue est bien supérieur au montant des cotisations, dons et « sponsoring » en argent qu'elle perçoit.

Ceci répond à une observation de Pierre GRAFF à l'Assemblée Générale de décembre 89.

Jean-Claude FEAUGAS pense que cette méthode de « valorisation » du bénévolat (selon des critères précis que Max BADIER souhaite voir définis par le Bureau) doit également être adoptée dans les comptes locaux.

Ce système est approuvé à l'unanimité.

Une discussion à lieu à propos du poste « Dossiers de presse » qui, par 59 994,69 F. paraît très élevé.

Max BADIER précise que cette somme comprend :

— la refonte du « dossier » destiné à la presse et à nos correspondants extérieurs

— le Guide du Délégué

— la Revue de Presse trimestrielle envoyée à chaque région avec leur classement par thèmes (décision de l'A.G. de décembre 89). Certains en contestent l'utilité en région.



Mais ce document est indispensable pour pouvoir être fourni à nos interlocuteurs extérieurs (et « bailleurs de fonds » potentiels). Il faut continuer (1 exemplaire par région est-ce trop ?).

Jean-Yves LAMANT souhaiterait que l'on augmente les « aides au démarrage » de nouvelles sections. Mais Jean-Marie LEVERRIER lui fait remarquer que c'est difficile, ces aides étant prises sur le budget de fonctionnement. La solution ne peut être que dans une meilleure rentrée des cotisations.

### III — Rapport d'orientation présenté par Bernard DELARUE Vice-Président.

Le projet de rapport a été publié dans Pondération n° 16 page 8 à 11. Bernard DELARUE avant de le commenter a) met l'accent sur le caractère remarquable de la journée de la veille avec les délégués régionaux et départementaux. Notamment le groupe de travail sur la sensibilisation des pouvoirs publics apporte une réponse aux propos de Pierre GRAFF lors de notre dernière Assemblée Générale (« la prise de conscience de la population, il appartient aux associations comme la vôtre de la susciter » et à la constatation de ses services « la Ligue est partout omniprésente ». Notre spécificité doit être d'occuper le créneau vacant de « sensibilisation du public » pour modifier les comportements.

b) il précise que lors de ses récents rapports avec le Rapporteur de la Cour des Comptes, il s'est attaché à lui commenter les conditions psychologiques qui ont présidé à la création de la Ligue et l'esprit dans lequel nos délégués travaillent.

c) il rapporte que lors d'une récente entrevue avec le Chef de Cabinet de Georges SARRE, il lui a suggéré que l'Etat peut aider les mouvements associatifs autrement que par des moyens financiers : locaux, matériels gratuits, etc... pouvant compléter les subventions. Son interlocuteur va y réfléchir, d'ici une entrevue avec le Directeur de Cabinet même pour la rentrée qui sera mise à profit pour présenter à ce niveau les axes politique de la Ligue.

d) enfin sur le plan de l'organisation, il préconise :

— une meilleure circulation de l'information, non seulement du siège vers les régions et les départements, mais des sections régionales et départementales vers le siège, et des sections entre elles.

— une uniformisation des moyens (matériel unique : ex. brassards, autocollants etc... sans nuire à l'originalité de chaque section locale

— la création de « commissions de travail » pour approfondir notamment les sujets traités hier en réunion de délégués.

— des axes stratégiques permettant de regrouper les projets d'action pour 1991 : ce qui annonce le rapport d'orientation.

Il en résume les points principaux :

#### 1) *Agir sur les pouvoirs publics et administratifs*

Leur attitude laxiste apparaît de leur part comme un manque de volonté, voire de courage face aux lobbies, doit être relayé par notre action et le mouvement en général d'opinion que nous devons parvenir à créer.

La mauvaise organisation actuelle du fait que la sécurité routière relève de plusieurs Ministères, devrait tout d'abord être revue.

#### 2) *Notre action doit se porter spécialement vers les enfants et les adolescents :*

— Action sur le milieu scolaires

— Action sur les distractions des adolescents (ex. Boîtes de nuit, Cf conclusions de la Commission ad hoc d'hier).

#### 3) *Accueil et conseils aux familles.*

Mieux structurés mieux équipés (avocats et juristes). Continuer à prendre position à propos ou dans les procès exemplaires.

#### 4) *Actions portant sur les facteurs de risques les plus meurtriers :*

alcool, vitesse, infrastructures, des dispositifs de retenue dans les voitures.

Bernard DELARUE ajoute :

a) Le caractère indispensable d'un Commissaire aux Comptes (voir motion n° 1 en annexe votée à l'unanimité).

b) La nécessité que la Ligue soit reconnue d'utilité publique (voir mandat donné à Florence GISSEROT et Robert EPSTEIN annexe 2).

A 12 H 30 La discussion sur le rapport d'orientation trop longue est reportée à l'après-midi.

Avant de déjeuner, la Présidente accueille et salue au nom de tous, les nouveaux délégués ou leurs représentants :

Yves ANFREVILLE — Loire-Atlantique (Nantes)

Daniel PASTY — Creuse

Jacky de KOKER — Oise

Anne TEYSSANDIER — Paris 12<sup>e</sup>

André BENTOLILA — Landes

Sigurd NORBERG — Gard

Monsieur SOARES — Ariège

Jean-Claude LLOBERES — Pyrénées Orientales

Monsieur GERAUD — Lot et Garonne.

## Reprise des travaux à 14 H 30

### I — Renouvellement de tiers du Conseil d'Administration

Avant toute chose il est pris acte de la démission du Conseil pour des raisons personnelles de : Geneviève FUCHS et de Liliane ROSSEEUW. Le Conseil devient ainsi de 15 membres. Donc, pour le 1er renouvellement après les nouveaux statuts, il convient de tirer au sort  $15/3=5$  membres qui peuvent se représenter s'ils le souhaitent. Sont tirés au sort : Jean-Marie LEVERRIER, Denis MOREAU, Frédéric DENIZOT, Odile VAN HEE, Jacques TASIA. Tous se représentent. S'y ajoutent 3 nouveaux candidats : André VOEGELE, Guy MARSEILLE, Pierre WARNIER. Il est précisé que le Conseil pouvant atteindre statutairement 24 membres, l'élection de tous ces candidats est possible sauf si l'un ou l'autre ne recueillait aucune voix ou un nombre très faible. (voir résultats de vote en fin de compte rendu — annexe 6).

### II — Discussion du Rapport d'orientation 1991

#### 1) *Amendement n° 1 — « Option ZERO ».*

Robert EPSTEIN présente ce qu'il appelle « l'option ZERO ». Une association telle que la nôtre ne peut avoir pour objectif déclaré un certain nombre de tués, un certain nombre de blessés, un certain nombre d'accidents, même si ces chiffres étaient très inférieurs aux actuels. Nous devons tendre à ce que les accidents de la route (comme pour les trains, les avions, etc...) deviennent des cas exceptionnels (et non plus des « cas banals ») et en tant que tels frappant à chaque fois l'opinion publique. La Présidente observe que pour arriver là il faudra obtenir qu'en soient donnés les moyens (comme pour les transports publics précités) infrastructure, moyens d'assistance à la conduite, atti-

tude et propos des média. Certains craignent que de ce fait, la Ligue passe pour utopiste et ennemie de l'automobile elle-même. Bernard DELARUE et d'autres observent qu'il faut pour éviter ces reproches étudier la présentation qui sera faite de cet objectif. Pour Sigurd NORBERG il s'agit pour nous d'un objectif de travail plus que d'un slogan. Aline ROLAND pense que la proclamation de cet objectif peut relancer nos propositions. Le texte, amendement 1 après discussion présenté par Robert EPSTEIN est adopté à main levée (annexe 3).

2) *Amendement n° 2 — Action sur le milieu scolaire*  
Claire PAPY elle-même professeur de collège estime que le texte du rapport d'orientation paraît reporter sur les seuls enseignants la « pédagogie en matière de sécurité routière préventive », alors que le conditionnement des enfants intervient dès leur plus jeune âge, par leur milieu familial (paroles et exemples) en donnant aux enfants l'idée de certaines valeurs (altruisme, respect de la vie, respect des lois, respect des autres). Il y a un aspect civique et moral de l'apprentissage de la conduite que devrait prendre en compte le « plan national de formation à la conduite » en préparation. Daniel GOINEAU pense que l'idée de la « conduite accompagnée » pourrait être reprise dès 12 ans. Jean LE FEVRE souligne le laxisme des autorités en ce qui concerne les motos « trafiquées ». Or il y a aussi une valeur éducative de la répression. Amendement Papy annexe 4 adopté à main levée.

3) *Amendement n° 3 — Excès de vitesse = délit.*  
André VOEGELE pense que tout excès de vitesse devrait être considéré comme un délit, et non plus comme une contravention. Maître Robert EPSTEIN craint qu'une telle mesure risque d'augmenter le nombre des « classement sans suite » ce qui aboutirait à l'inverse du but recherché. Ne pas confondre la proposition VOEGELE avec l'ancienne proposition de la Ligue « création d'un délit de mise en danger délibéré de la vie d'autrui » laquelle concernait des cas au nombre beaucoup plus limité (par exemple : en cas d'accident). En fait il ressort de la discussion générale que le plus important n'est pas de modifier les textes répressifs pour les durcir, mais d'obtenir :

- plus de contrôles (police sur les routes)
- une application plus rigoureuse par les tribunaux des textes existants

— la cessation des « P.V. qui sautent »

Amendement VOEGELE, après discussion André VOEGELE retire son amendement. Annexe 5.

4) *Il est suggéré qu'à nos actions vis à vis des victimes soit ajoutée une action vers « l'humanisation » des services de police, administratifs, hospitaliers, etc...*

Pour finir, vote sur

— le rapport d'activité des 5 premiers mois 1990

— le rapport financier 1990

— le rapport d'orientation 1991 Ces rapports sont approuvés (voir annexe 8).

## ANNEXES

**Annexe 1 :** L'assemblée générale nomme comme Commissaire aux Comptes, Monsieur Jacques COLIBERT.

**Annexe 2 :** L'assemblée générale délègue Mesdames Geneviève JURGENSEN et Florence GISSEROT et Monsieur Robert EPSTEIN pour effectuer ensemble ou séparément toutes les démarches en vue de la déclaration d'utilité publique de la Ligue Contre la Violence Routière.

**Annexe 3 :** Amendement proposé par Robert EPSTEIN — Intégrer dans le préambule après « prise de conscience » la phrase suivante : « L'action conjuguée de l'opinion et des pouvoirs publics doit tendre avec énergie et persévérance à faire sortir l'action de la circulation de la fatalité et de la statistique et à imposer comme en matière de transports collectifs "L'OBJECTIF ZERO" ».

**Annexe 4 :** Amendement proposé par Claire PAPY — Ajouter après « La Ligue Contre la Violence Routière n'a pas pour mission de se substituer au maître pour enseigner la sécurité routière » mais elle veille à l'application des instructions officielles, prend contact avec les équipes éducatives pour faire passer la préoccupation sécurité routière dans les projets d'établissement et la mise en œuvre des thèmes transversaux.

**Annexe 5 :** Amendement proposé par André VOEGLE — Que l'excès de vitesse soit un délit et non plus une contravention.

**Annexe 6 :** Résultat des élections au Conseil d'Administration. Sont élus dans l'ordre alphabétique : Frédéric DENIZOT (2062 voix), Jean-Marie LEVERRIER (2074 voix), Guy MARSEILLE (2074 voix), Denis MOREAU (2074 voix), Jacques TASIA (2056 voix), Odile VAN HEE (2074 voix), André VOEGELE (2069 voix), Pierre WARNIER (2036 voix), ce qui porte le Conseil à 23 membres (inférieur au maximum statutaire.

**Annexe 7 :** Rapport financier, rapport d'orientation : tels que publiés dans Pondération n° 16.

**Annexe 8 :**

- a) Le rapport d'activité des 5 premiers mois 1990,
- b) le rapport financier,
- c) le rapport d'orientation.

Dans les trois cas :

pour : 1981 voix

contre : néant

abstention : néant.

Deux bulletins représentant 93 voix sont nuls (aucune opinion exprimée).

Ette vu...

et vive la vie!

Ca y est le matériel pour cette action est prêt (voir les encarts et le Pondération n° 16). Si vous voulez la mener dans une ou plusieurs écoles à proximité de chez vous, vous pouvez demander cette documentation -élève et enseignant- au siège de la Ligue Contre la Violence Routière — 5, impasse Bon Secours — 75011 PARIS — Tél. 43-48-96-09.

Plan de cette action :

Chaque enfant, sous l'égide de son maître, colle des tissus fluorescents (375 cm²) et rétro réfléchissants (75 cm²) sur son cartable. Il peut créer des motifs décoratifs. Ces éléments de sécurité sont financés localement (municipalités,

assurances, coopératives scolaires, associations de parents d'élèves, ...) à raison de 6 F. par élève. Chaque coordinateur local (municipalité, école, parents, ...) commande et paye les matériaux conditionnés en « kit » pour 100 élèves (600 F.) à :

T. T. T.
BP 129
01601 — TREVOUX CEDEX
Tél. : 74-00-30-00.

Cette entreprise adresse directement ce « kit » au coordinateur. La Ligue Contre la Violence Routière fournit à chaque école qui s'engage dans cette action, par l'intermédiaire de son délégué départemental :

- Une brochure « Être vu... et vive la vie! ».
- Des documents-élèves.

N'OUBLIEZ PAS VOTRE COTISATION 1990



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

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Geneviève JURGENSEN, Max BADIÉ, Bernard DELARUE, Frédéric DENIZOT, Robert EPSTEIN, Jacqueline FURBEYRE, Myriam GERAUD, Philippe GERVOT, Florence GIS-SEROT, Jean-Marie LEVERRIER, Guy MARSEILLE, Denis MOREAU, Aline ROLAND, Jacques TASIA, Gérard THIOLIER, Odile VAN HEE, André VOEGELE, Pierre WARNIER.

Délégués régionaux pouvant assister au Conseil d'Administration avec voix consultative : Jean-Claude FEAUGAS, Geneviève FUCHS, Jean LE FEVRE, Liliane ROSSEEUW.

## BUREAU NATIONAL

*Présidente* : Geneviève JURGENSEN.

*Vice-Président* : Bernard DELARUE.

*Secrétaire Générale* : Jacqueline FURBEYRE.

*Trésorier* : Max BADIÉ.

*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. : 31.68.44 27 (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 Télécopie : 43 25 21 83.

**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 — Ille-et-Vilaine — Loire Atlantique — Maine-et-Loire — Mayenne — Morbihan — Sarthe — Vendée) Philippe GERVOT — 33, rue d'Anjou 49270 LANDEMONT — 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 ORLEANS — 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). Contacter le siège ou le délégué régional de Normandie.

**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.

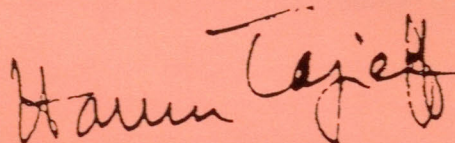
# L'avis d'Haroun TAZIEFF

*Ancien Secrétaire d'État  
chargé des risques majeurs technologiques et naturels*

*L'on parle beaucoup depuis tantôt une dizaine d'années, de risques majeurs. Certains d'entre-eux (les plus « médiatisés ») sont selon moi purement imaginaires : l'effet de serre, le trou d'ozone entre autres.*

*Certains sont réels : séismes, glissements de terrain, cyclones, inondations, risques industriels et surtout les pollutions de toute espèce.*

*Mais les risques qui vous menacent le plus, et de fort loin, ce sont ceux que, paradoxalement, vous semblez, aveugles volontaires, ignorer, ceux de la route ».*



*Journal du FORUM des Associations de Lyon.*