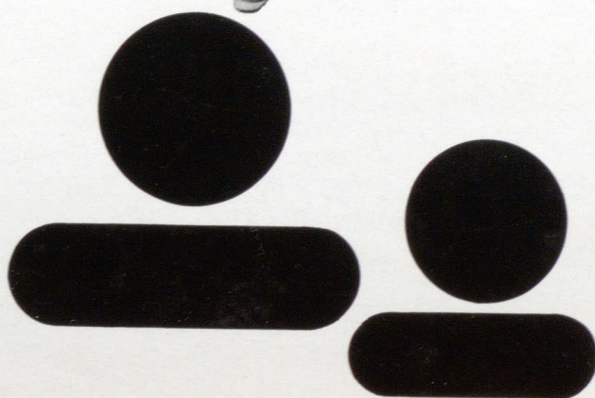


Pondération

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° 18

SOMMAIRE

Éditorial

Geneviève Jurgensen — Présidente	3
--	---

Témoignages

A Charles — Xavier Penet	4
Manou — Jean-François	4
Lettre ouverte — Ghislaine Leverrier	5
Mon cousin — Nathalie	5
A quand les moyens — André Chateau	6

Humeur

Incorrigibles — André Dumas	7
Le chemin des écoliers — Claude Sarraute	7

Accrochez-les à la vie !

Action 90-91 — Jacqueline Furbeyre	8 et 9
--	--------

Les vrais-faux débats

10 et 11

Justice

La lumière et la joie — Patrick de Villartay	12
Deux procès à Orléans — Aline Roland	13
Lu dans la presse	13 et 14

Dossier

Vitesse — Yvon Chich	15
C'est la vitesse qui tue — Philippe Saint-Marc	16 et 17
Rocard trop mou — Docteur Magnier	18
Tout le monde en parle — C. Leprovost et M. Asse	19 à 23

Vie des sections

Vaucluse	24
Vendée et Calvados	25

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
Corlet, Imprimeur, S.A. Condé-sur-Noireau
Dépôt légal n° 6 — 4^e trimestre 1990 — n° CPPAP : 67845



EMOIGNAGES
A tous les endroits qui
comme CHARLES
font les victimes de la
VIOLENCE ROUTIÈRE
en septembre 1991

ÉDITORIAL

Je n'aime pas vous parler d'argent et je le fais rarement. J'ai pourtant souvent pensé à notre association pendant le mois de décembre, quand la télévision et le courrier nous ont sollicités frénétiquement : donnez pour le Téléthon, pour les enfants Roumains, pour les Orphelins d'Auteuil, pour la lutte contre le cancer, pour le Tiers Monde, pour les sans-abris, donnez, donnez... Chaque fois que j'ouvrais une enveloppe provenant d'une œuvre, je me disais : « comment serait accueillie une enveloppe appelant à donner pour la Ligue Contre la Violence Routière ? » Nous n'avons jamais fait ce type de collecte, pour une raison simple : les entreprises chargées de rédiger ces messages, de rassembler les centaines de milliers d'adresses nécessaires, puis d'acheminer le courrier, se font rémunérer, ce qui est naturel, mais ce qui aboutit à une situation absurde : l'argent récolté va d'abord à l'entreprise en question, et en second lieu seulement, s'il en reste, à l'œuvre commanditaire. Qui de nous a envie d'envoyer un chèque au nom de la Ligue, dont le montant sera d'abord employé à payer des services extérieurs ? Pour d'autres raisons, je n'ai jamais appelé, lors de mes passages à la radio et à la télévision, à l'envoi d'argent. En accord avec l'esprit de nos assemblées générales, j'ai toujours profité de ces passages pour convaincre et non pour mendier. Ce rapprochement de l'émotion et de l'appel à la générosité ressemble trop souvent à de la pure et simple extorsion de fonds.

Tout cela est très beau, mais dans de telles conditions, comment rassemblons-nous l'argent indispensable ? par trois moyens. Le premier, c'est vous : si vous ne cotisez pas, vous nous abandonnez. Vous nous signifiez que notre action ne vous concerne plus. Je tenais à vous le faire comprendre : ne pas cotiser, ce n'est pas rester passif. C'est dire activement non à ce que nous faisons. A l'inverse, sachez que si vous cotisez, votre chèque va directement à votre délégation départementale, laquelle en reverse 50 francs au bureau national. Donc, sur un chèque de 150 francs par exemple, 100 francs seront employés par la délégation de votre région pour les actions qu'elle engage, et 50 francs seront reversés à Paris, pour payer la pièce que nous louons, notre téléphone, la photocopieuse, certaines actions nationales et un mi-temps de secrétariat. Nos deux autres moyens de rassembler de l'argent sont les partenariats nationaux d'une part, locaux d'autre part, qu'il s'agisse d'argent public (subventions) ou privé (parrainages). La seule raison pour laquelle ces partenaires nous font confiance, c'est le nombre et la qualité de ceux qui se sont associés à la Ligue, c'est-à-dire vous. Chaque année, nous sommes un tout petit peu plus nombreux que la précédente. C'est le début de 91 : cotisez tout de suite. Cela permettra à vos délégués de penser à autre chose qu'à récolter l'argent. Nous ne nous sommes pas ligués pour faire de la gestion mais pour lutter contre la violence routière. En envoyant tout de suite votre chèque de 91, vous nous donnez du courage, légitimez nos démarches, alimentez nos caisses et nous aidez à mieux placer notre temps. Merci ! Deux nouvelles brèves :

Depuis la chute du mur de Berlin, les routes d'Allemagne de l'Est sont devenues plus dangereuses. 60 % de morts et de blessés en plus. Porsche, Mercedes et BMW ont élargi leur rayon d'action...

En France maintenant. Quand la Ligue contre la Violence Routière est née, mille enfants de moins de quinze ans mouraient chez nous chaque année dans les accidents de la circulation. Ils sont aujourd'hui à peine plus de la moitié à y laisser la vie. Grâce à nous ? On voudrait bien. Avec nous, en tout cas. Ça, c'est sûr.

Parmi ces cinq cents enfants, un écolier du nord, dont la pensée m'a transpercée plusieurs fois le soir de Noël. Sans doute parce que ses parents m'avaient parlé de lui, sans doute aussi parce que des amis communs m'ont parlé de ses parents. C'était le premier Noël sans Charles Penet. Il est mort le dernier jour des grandes vacances, tué sur son vélo, à deux pas de chez lui, devant le jardin public où les parents promènent leurs enfants. Tué à huit jours de ses huit ans. Il était allé faire un petit tour, pendant que sa maman finissait de préparer le déjeuner. Beaucoup d'entre vous qui me lisez ont passé de tels Noël. Ils sont irracontables, n'est-ce pas ? Et pourtant nous sommes là, incapables de dire « à quoi bon ». A Charles, je dédie ce numéro de Pondération et tous nos efforts de l'année qui s'ouvre. Cette année 1991 à laquelle il n'appartient plus, faisons qu'elle soit la sienne quand même.

Geneviève JURGENSEN
Président de la Ligue Contre la Violence Routière

A tous les enfants qui,
comme CHARLES,
furent les victimes de la
VIOLENCE ROUTIERE
en septembre 1990.

Longtemps avant que tu naisses
Je te donnais des caresses
Rêvant, seul, dans la nuit close
A la douceur de tes joues roses

C'est si beau un enfant...

Puis un matin de septembre
Ton gazouillis dans la chambre
Réalisa mes chimères
Grâce à toi je devenais Père

C'est si beau un enfant...

Je protégeais tes sourires
Je t'apprenais à bien dire
Je te montrais notre monde
Et tu chantais l'heure vagabonde

C'est si beau un enfant...

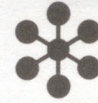
Dans tes yeux bleus lapidaires
Tu mariais ciel et terre
Tu inventais la tendresse
Et je croyais en ta jeunesse

C'est si beau un enfant...

Mais un matin à Onze heures
Par temps calme en la demeure
La Camarde sur la route
faucha ta vie Et il m'en coûte

C'est si beau un enfant...

Xavier PENET



Poème pour MANOU

Je me souviens de ton beau visage,
De cette Angélique image ;
Je me souviens d'un enfant
Qui rigolait éperdument ;

Je me souviens de toi MANU
Même si je ne te vois plus ;
Je me souviens de tes yeux vifs
Qui criaient au monde... l'Admiratif !

O mon cousin de sang !
Maintenant, je suis devenu grand ;
O mon cousin absent !
Parfois la révolte érupte sciemment ;

Heureusement, il nous vient l'espoir
Que la terre entière se mette à voir,
Et parfois même, je me mets à croire
Que les adultes acquerront le savoir ;

Je me souviens de toi MANU
Et c'est pour toi Gavroche ingénu
Que dans ces quelques vers hésitants
J'interpelle tous les grands
En leur disant, ... Prenez soin des enfants !

Jean-François



TÉMOIGNAGES

Lettre ouverte

Lettre ouverte adressée au chargé de missions d'un président de conseil régional qui tua au volant de sa voiture une petite fille.

Monsieur,

On m'avait dit de vous : « C'est un homme très bien... Il est vraiment bouleversé. C'est un homme qui a de grands engagements politiques, professionnels et religieux... Il a 5 enfants dont une petite qui a été grièvement blessée sur la rue il y a quelques années... »

Quand je vous ai vu arriver, cet après midi-là au Tribunal, j'ai vu que vous n'étiez pas un voyou. Vous avez avec majesté, traversé la grande salle d'audience, dans l'allée centrale, celle qui est juste en face du Président.

Avec élégance, vous avez déposé votre pardessus et vos dossiers sur le fauteuil de la première rangée.

D'un pas mesuré vous avez rejoint la barre que vous avez saisie des deux mains.

Vous avez écouté le Président relater les circonstances de l'accident.

Et puis, vous avez pris la parole.

En soupesant bien tout, vous avez expliqué, longuement, que vraiment vous ne rouliez pas vite du tout, 50 km/h, pas plus. Vous avez réfuté la vitesse excessive qui vous était reprochée par les experts, dans ce centre ville. Vous avez argumenté avec les banalités classiques mais efficaces : expérience de la route, connaissance de la voiture, sans même regarder le compteur vous pouvez savoir, ... De toute façon vous ne preniez aucun risque (cette fois) puisqu'à ce jour et pour longtemps encore, les pouvoirs publics n'ont pas le courage d'imposer ces contrôleurs de vitesse sous les capots des voitures.

Vous avez évoqué votre petite fille, celle qui a été blessée devant chez vous. A ce moment, Martine, la maman me dit : « Oui, mais pour la sienne, la chaise n'est pas vide le soir autour de la table ».

Alors, Monsieur, je voulais vous dire simplement, qu'à ce moment-là, j'ai honte. J'ai honte pour vous, j'ai honte pour la petite fille aux cheveux longs qui est morte. J'ai honte aussi d'avoir eu la naïveté d'espérer entendre « quelqu'un de bien »

J'aurais voulu vous entendre dire ces quelques mots seulement : « Monsieur le Président, ce soir-là, j'étais au volant de ma voiture. Ce soir-là, une petite fille étaient pleine de vie et d'innocence. Quoi qu'elle ait fait, la voiture qui l'a tuée était celle que je conduisais. Monsieur le Président je n'ai rien à ajouter ».

Monsieur, la justice, dans sa grande magnanimité ne vous aurait pas « infligé » plus que les 6 mois de suspension de permis de conduire avec sursis auxquels elle vous a « condamné ».

Monsieur, il me semble pourtant, que le soir en vous regardant dans votre miroir, vous auriez aperçu le visage d'un « homme bien », d'un homme digne de ce nom.

Ghislaine LEVERRIER

Mon cousin, seize ans, tué par un chauffard

23 décembre 1989, 2 heures du matin.

Le téléphone sonne, une voix annonce le drame. Le cauchemar commence, le temps s'arrête, les questions se succèdent. Où, quand, comment ? pourquoi lui ? Pourquoi chez nous ?

Incompréhension, révolte face à l'injustice, impression de vide, tout se confond.

Christophe avait 16 ans. C'était mon cousin, presque mon frère. Il était jeune, beau, avec des rêves plein la tête et les secrets de son âge. Il marchait bien en classe, son bac C, c'était déjà gagné. Pourtant, la dernière image que j'ai de lui, celle qui me réveille la nuit, c'est celle d'un enfant dormant dans un cercueil.

Hier, chez nous, demain peut-être chez vous... Une chose est sûre, cela n'arrive pas que chez les autres. Chaque jour les mêmes faits divers remplissent nos journaux et nos cimetières. Tableau classique des temps modernes. Empêchons-le de tomber dans la banalité. Si pour Christophe on ne peut plus rien, pour les autres on peut beaucoup, on peut encore tout.

« cela n'arrive pas que chez les autres »

Mais quelle conduite adopter ? La tienne, Christophe, prudente, car tu connaissais et craignais les dangers guettant le cyclomotoriste ? Ou celle de ton assassin, dont les fidèles alliés répondent aux doux noms d'alcool et de vitesse ? Le premier est sous terre, le second dans sa famille, en pleine santé. Marquée au plus profond de sa chair, notre famille est détruite, Christophe, tu nous manques. Le temps passe, mais rien ne s'efface ? Bien au contraire ! Ce n'est pas la fatalité qui te guettait. Mais quel était le prix de ta jeunesse, face aux prouesses de cet alcoolique ? « Y a-t-il une différence entre celui qui tue délibérément et celui qui prend délibérément le risque de tuer ? » C'est en ces termes qu'a débuté le procès. Comment garder son calme quand l'assassin est entré ? Comment ne pas hurler sa haine face à la plaidoirie défendant l'indéfendable ? Et puis la sentence tombe : six mois de prison, dont un mois ferme, deux ans de suppression de permis. Voilà, Christophe, ce que valait ta vie...

Quelle dérision !

Nathalie
Femmes Pratiques du 15 au 21 octobre 1990



A quand les moyens ?

Dans « Pondération » du 3^e trimestre 1990, notre Présidente déplore que, en dépit des paroles et des discours dénonçant les malheurs entraînés par la violence routière, les pouvoirs publics aient abouti à ... « un résultat nul », au moins dans l'immédiat. Comme elle bien sûr, je suis déçu que ne soient pas prises « vite » les mesures susceptibles de faire enfin baisser le nombre des victimes.

Certes, il est absolument nécessaire que l'action se porte en priorité sur la conduite sous l'influence de l'alcool, la vitesse excessive et l'absence du port de la ceinture de sécurité, pas seulement sous forme de campagnes d'information, mais aussi en usant de la dissuasion par des sanctions aussi rapides que possible, à l'égard des individus dont le comportement met en péril la vie d'autrui. Pas seulement à l'occasion d'opération « coup de poing » en période estivale, par préfets ou sous-préfets interposés, mais par des actions permanentes et inopinées, seules vraiment efficaces. Pas seulement sur routes et autoroutes, mais aussi en zone urbaine.

Aussi bien, serait-il tout à fait souhaitable que soient considérablement augmentés en ville les moyens de la police nationale (répression des infractions majeures commises par les automobilistes) et que soit nettement précisé et valorisé le rôle des polices municipales, actuellement presque totalement inefficaces en ce qui concerne la sécurité routière. La police municipale ne devrait-elle pas, par exemple, faire en sorte que les trottoirs ne soient pas encombrés de véhicules en stationnement irrégulier, obligeant piétons, écoliers et handicapés à risquer leur vie sur le chaussée ? Après stages de formation si nécessaire, les policiers municipaux devraient exercer des actions d'information de prévention, voire de répression à l'encontre des piétons, cyclistes et cyclomotoristes qui continueraient à se comporter de façon aberrante et dangereuse. Leur évitant aussi de ne pas figurer au nombre des victimes.

S'agissant de l'économie et des finances du pays, chaque mois, sont diffusés, souvent avec commentaires des ministres concernés, des indicateurs tels l'indice des prix, le taux de croissance industriel ou le bilan du commerce extérieur. Rien de tel pour la sécurité routière ! Ne conviendrait-il pas, en ce domaine aussi, de faire connaître mensuellement avec les moyens mis en œuvre les résultats obtenus ? Réduire sensiblement le nombre des tués et des blessés, cela ne compte-t-il pas autant que de faire baisser l'inflation de quelque dixième de point ? Certes les statistiques ne peuvent prendre en compte les souffrances morales et physiques mais régulièrement et fréquemment diffusées, elles sont susceptibles de sensibiliser davantage représentation nationale et opinion publique, et ainsi, de contraindre le gouvernement à intensifier la lutte contre la violence routière.

Après la deuxième guerre mondiale, compte tenu de l'état désastreux dans lequel se trouvaient économie et production industrielle, furent mis en place dans notre pays des plans quinquennaux. Avec des résultats remarquables. Pour ce que concerne la sécurité routière qui — stagne depuis plusieurs années et est notablement inférieure à celle de la plupart des pays développés — ne conviendrait-il pas, ne serait-ce qu'à titre d'harmonisation européenne, d'envisager l'établissement d'un plan pluriannuel ? Approuvé par la représentation nationale et auquel devraient être associées les collectivités territoriales, au moins pour ce qui a trait à la réalisation des objectifs. Et comportant, pour les gouvernements actuels et futurs « l'ardente obligation » de faire en sorte que chaque année pendant 5 ans par exemple, soit réduit de 1 000 le nombre des tués et de 25 000 celui des blessés ? Utopie ou réalité de demain... ?

André CHATEAU
Olivet (Loiret)



Incorrigibles

Autoroute A 10. Entre Tours et Orléans, des travaux importants dans le sens Province-Paris, avec une voie neutralisée. Panneaux de ralentissement à 110 km/h suffisamment répétés pour ne pas passer inaperçus, même pour un borgne derrière un pare-brise opaque.

Or, sur 10 km, au milieu d'une circulation fluide et tout en respectant la limitation de vitesse, j'ai été dépassé par quatorze voitures, pas moins. Et même laissé sur place par deux ou trois bolides qui devaient bien frôler les 200 km/h. Ces gens terriblement pressés demeurant heureusement l'exception. A jouer avec le feu, ils risquent gros, et ils le savent. Inch Allah !

C'est le comportement des autres qui m'intéresse. Ils partent du principe que vivant en démocratie (Dieu merci !) dans un pays de liberté et de tolérance, tout est négociable tout au moins discutable. Autrement dit, le panneau indique 110 mais « bof je ne risque rien, d'ailleurs mon compteur n'est sans doute pas exact. Et puis les gendarmes ne sont pas si méchants, j'en fais mon affaire, etc. » Ce raisonnement étonne souvent nos voisins, habitués chez eux à une réglementation autrement rigoureuse ? Voyez la Suisse où l'on ne fait aucun cadeau pour le moindre excès de vitesse, l'Italie des temps nouveaux où il faut payer cash

Le chemin des écoliers

Trop d'élèves, pas assez d'enseignants, c'est la grande plainte de la rentrée. Là, aujourd'hui, ils tombent dru comme grêle, les chiffres des classes surchargées. Il y en a quand même un qui devrait vous rassurer, c'est le nombre de gamins tués sur le chemin des écoliers. 516 mômes de moins de 15 ans tués dans des accidents de la route en 1989 et 21 000 blessés, ça fait toujours ça de moins ! D'autant que près de la moitié d'entre eux ont été chopés, leur cartable sur le dos, alors qu'ils se rendaient à pied au collège ou au lycée, adroitement fauchés par des as du volant qui font preuve d'un admirable sens civique en les arrachant à leurs pupitres pour les envoyer sur un lit d'hôpital ou dans un tiroir de la morgue...

La Prévention Routière pousse un grand cri d'alarme : 54 % des enfants vont seuls à l'école, il faut absolument les dresser, leur apprendre à affronter un univers hostile peuplé de tueurs qui bousillent avec une joie sauvage tout ce qui gambade ou sautille dans la rue. Entre 7 et 9 ans, on a beau se repaître de films d'horreur à la télé, on est confiant. Trop, on a tendance à prendre le trottoir pour un espace protégé et même à chahuter pareil qu'en cour de récré avec un petit copain rencontré en route.

Aux parents de les mettre en garde. Et surtout aux profs. Dix mille manuels pédagogiques vont être distribués dans les collèges pour les aider à initier les élèves de CM 1 et CM 2 aux dangers du trajet scolaire. Avouez que c'est assez fabuleux ! Alors qu'on est obligé, faute d'enseignants, de rognier sur les heures de cours, de faire l'impasse sur les

sur le bord de la route (200 000 livres pour un confrère italien pris l'autre jour à 111 km/h au lieu des 110 autorisés). L'Allemagne aussi où vous n'avez qu'un mot à connaître si vous êtes intercepté par un motard de la gendarmerie, c'est « ja ».

Incorrigibles Français ! Ce qui nous pend au nez ? Qu'un jour la maréchaussée se fâche pour de bon en appliquant tout simplement la loi. Que 90, 110, et 130, c'est 90, 110 et 130, « Et on ne discute pas ! »

Nous serions toujours en démocratie, que je sache !

André DUMAS
Auto-Plus



maths et la physique, va falloir multiplier les cours de survie pour ne pas vider les boîtes en remplissant les cercueils.

Bien sûr, c'est pas inutile. Mais à ce compte-là, est-ce qu'on ne pourrait pas exiger des chauffards pris sur le fait de venir grossir les rangs des mères de famille et des maîtres auxiliaires en leur confiant le soin — ils sont vraiment bien placés pour ça — de montrer, craie en main, aux potaches en culottes courtes comment échapper au massacre.

Vous me direz, ils n'ont par reçu de formation pédagogique et ils risquent de se faire drôlement chahuter. Tant mieux ! Ça leur servira de leçon : plus facile pour un adulte de fixer son attention que pour un enfant.

Claude SARRAUTE
Le Monde du 11 septembre 1990

« Accrochez-les à la vie »



Tout d'abord quelques chiffres :

- Les accidents de circulation routière représentent la première cause de décès accidentel chez l'enfant : ils provoquent la mort de près d'un enfant sur deux ;
- En France, un enfant sur 10 sera tué ou grièvement blessé par la route avant ses 18 ans ;
- Au moment d'un choc, même à 10 km/h la capacité musculaire d'un adulte ne lui permet pas de retenir lui-même le corps d'un enfant même jeune. À 50 km/h, un enfant de 25 kg non attaché devient un projectile d'une tonne !
- Un choc contre un obstacle fixe à 50 km/h équivaut pour l'enfant non maintenu par un dispositif de sécurité à une chute de 10 mètres de haut. Qui laisserait son enfant jouer sur un balcon sans rambarde au 3^e étage ? Or, c'est la même chose.

Le port de la **ceinture de sécurité obligatoire** à l'avant des voitures depuis 1973, **divise par 3 le risque d'être tué ou grièvement blessé** en cas de choc. Il est obligatoire aux places arrière depuis le 1^{er} décembre 1990... à une exception près :

« les enfants de moins de 10 ans, dont la taille est inadaptée au port de la ceinture ».

Pourtant, il existe pour eux des dispositifs de retenue :

- adaptés à leur âge, poids, taille.
 - homologués, c'est-à-dire ayant subi avec succès des tests (chocs, retournement, toxicité, combustibilité, etc.).
- Ces dispositifs, à condition que soient strictement respectées leurs règles d'utilisation, ont vis à vis de l'enfant les mêmes effets positifs que la ceinture de sécurité pour les adultes. Mais ils ne seront obligatoires que le 1^{er} janvier 1992.

Alors ? Comme le dit un fabricant « Avons-nous besoin d'une loi pour sauver la vie de notre enfant ? »

La Ligue Contre la Violence Routière a donc entrepris de sensibiliser d'abord les parents, mais aussi tous ceux — grands parents, familles, amis qui transportent régulièrement ou occasionnellement des enfants — à la nécessité absolue de **ne les faire voyager qu'à l'arrière des véhicules et munis du dispositif de retenue homologué adapté à leur âge**, c'est-à-dire :

- pour les bébés : lits nacelles avec filet anti-éjection ;
- de 10 mois à 3 ans : le siège auto fixé à l'arrière ;
- de 4 à 10 ans :
 - le réhausseur de siège qui permet à l'enfant de porter la ceinture, sans gêne et lui donne la visibilité qu'il récrimine ;
 - ou le harnais de sécurité qui permet d'utiliser la place du milieu de la banquette arrière, entre deux « ceinturés ».

La Campagne « Accrochez-les à la vie » que la Ligue Contre la Violence Routière a lancé en 1990 est destinée à provoquer cette sensibilisation, par les moyens de brochures, affiches, vidéo-cassette, articles de presse, émissions de radio et de télévision.

Afin que l'information passe auprès des parents dès qu'une naissance est attendue, la Ligue Contre la Violence Routière complète sa campagne pédagogique par une action originale et exemplaire : le prêt de lits-nacelles de sécurité aux jeunes mamans. Cette action :

- fait connaître le moins connu de ces dispositifs actuels de retenue pour enfant ;
- met à la disposition des parents bénéficiaires pour une somme modique un matériel qui peut paraître un achat coûteux pour quelques mois d'utilisation seulement.



Le dispositif de cette opération est le suivant :

1 — Les différentes sections départementales de la Ligue acquièrent un certain nombre de lits-nacelles, grâce au fonds collectés par exemple auprès de partenaires publics ou privés ;

2 — Elles font don de ces lits à une ou plusieurs maternités ou crèches de leur département, celles-ci s'engageant par convention :

— à louer ces lits à leurs jeunes accouchées pour une somme de l'ordre de 100 à 150 F., à assurer le suivi de l'opération et la maintenance du parc.

Réalisée en 1990 dans une douzaine de départements, cette action va se poursuivre en 1991, pour être généralisée dans toute la France, grâce à l'appui apporté par le GEMA (Groupement des Sociétés d'Assurances à caractère Mutuel). La Ligue et le GEMA comptent ainsi mettre en circulation, petit à petit, environ 10 000 lits-nacelles par cette méthode (chaque lit peut lui-même être utilisé par 2 bébés par an). Ce nombre peut paraître faible : il est conditionné par le montant des sommes qui seront collectées.

Mais surtout, cette opération de prêt n'est pas une finalité en soi, mais, comme on l'a vu, un moyen pédagogique et un exemple. Le but est de faire en sorte qu'aucun papa,

aucune maman, par ignorance, manque d'informations, fausses idées reçues, mettent inconsciemment en péril de mort ce qu'ils ont de plus cher, leurs enfants.

Oui, parents, accrochez-les à la vie, accrochez-les tous, accrochez-les bien. N'ayez jamais à vous dire : « Que ne l'ai-je fait, quand je le pouvais ».

Jacqueline FURBEYRE
Secrétaire Générale de la Ligue

Bilan de l'action « Accrochez-les à la vie ! 1990 »

Plus de 1 000 nacelles mises en place à :

Colmar (Haut-Rhin)

Orléans (Loiret)

Rouen (Seine-Maritime)

Carrières sous Poissy (Yvelines)

Ivry sur Seine (Seine et Marne)

Flers (Orne)

Aunay sur Odon (Calvados)

Dax (Landes)

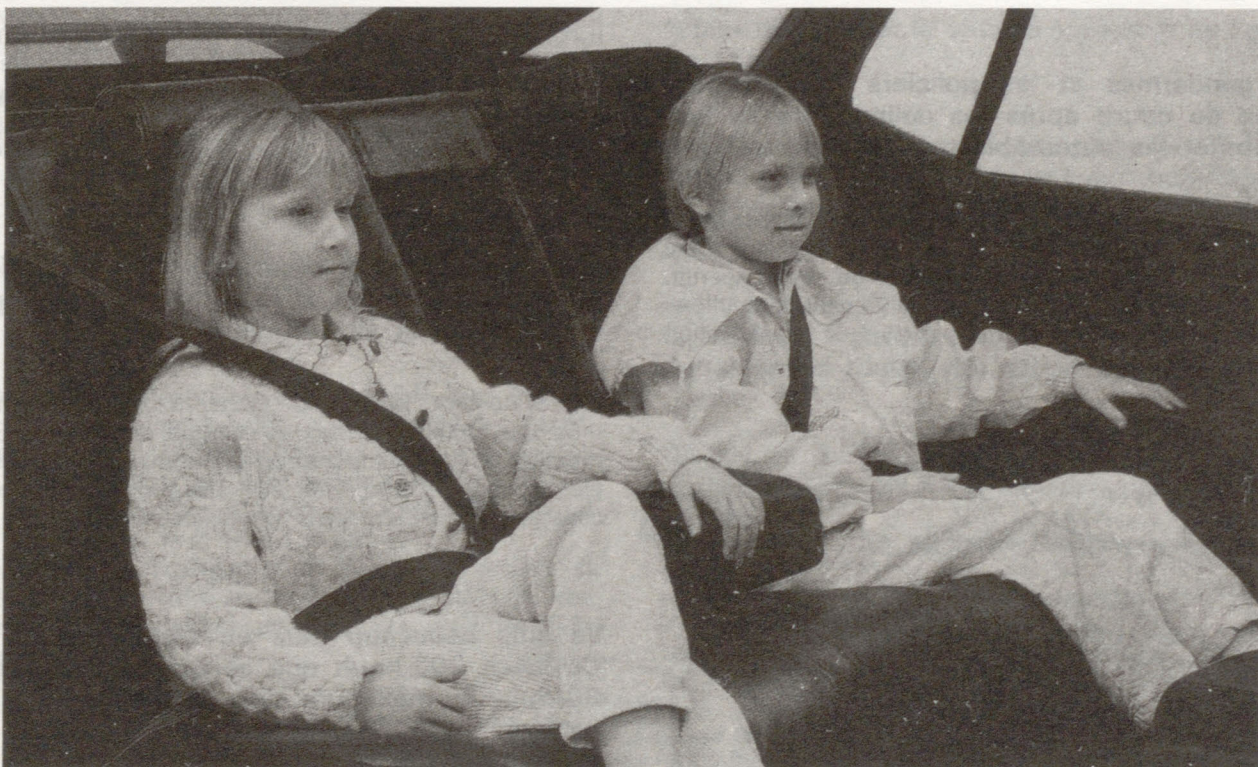
Tonneins (Lot et Garonne)

Castelnaud Durban (Ariège)

Annecy (Haute Savoie)

Pau (Pyrénées Atlantiques)

Landemont (Maine et Loire)



Bien souvent nous sommes confrontés à nos détracteurs qui allèguent des argumentations pleines d'illogismes et parfois même usent volontiers de sophismes. Tous ces raisonnements faux nous désarment et nous entraînent dans des discussions stériles qui nous font perdre notre temps et notre énergie. Nous publions ci-dessous quelques-unes de ces incohérences accompagnées de nos commentaires, et nous invitons nos lecteurs à alimenter cette rubrique.

La route je connais, je fais 50 000 km par an. Je suis titulaire de la Palme d'Or de la Prévention Routière.

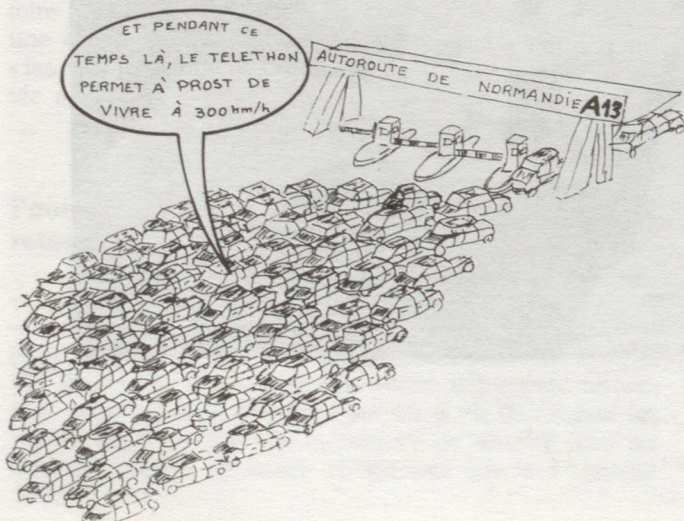
En France :

- il y a 24 millions de véhicules et 30 millions de conducteurs ;
- il y a 4 millions d'accidents matériels par an, soit 1 probabilité sur 6 d'avoir un accident matériel ;
- il y a 170 000 accidents corporels (déclarés) par an, soit au cours de la vie d'un conducteur moyen (13 000 km par an) :
 - 1 probabilité sur 3 d'être impliqué dans un accident corporel ;
 - 1 probabilité sur 6 d'être blessé lui-même
 - 1 probabilité sur 65 d'être tué.

Et pour les « gros rouleurs » ces probabilités sont naturellement plus grandes. Le risque d'être accidenté au cours de sa vie est donc très important.

Les gendarmes et les policiers feraient bien mieux de courir après les délinquants au lieu d'embêter les automobilistes

Aucune délinquance ne fait autant de victimes que la délinquance routière. Une personne qui roule sur une route départementale à 120 km/h après avoir bu 1 apéritif, 4 verres de vin et 1 digestif est un délinquant particulièrement dangereux qui ne mérite pas plus de considération qu'un « casseur ».



Il faudrait interdire la route aux voiturettes car elles sont dangereuses.

Les voiturettes ont 1,3 fois moins d'accidents corporels que les voitures et 2,8 fois moins que les motos. Les accidents corporels dus aux voiturettes coûtent 4,4 fois moins que ceux dus aux voitures et 5 fois moins que ceux dus aux motos.

Ce jugement sur les voiturettes est d'ailleurs l'exemple même d'un rejet d'une partie des usagers par les autres (50,6 % sont conduites par des personnes de plus de 65 ans !)

Le port de la ceinture de sécurité est une atteinte aux libertés individuelles. Je suis libre de disposer de ma personne.

Il faut être cohérent, d'une part « on » revendique l'individualisme au travers des libertés individuelles et d'autre part on fait appel à la collectivité pour prendre en charge le coût des soins nécessaires à l'individu qui délibérément n'aura pas mis sa ceinture de sécurité et sera accidenté.

Avec la ceinture de sécurité, en cas d'accident, on risque de brûler si la voiture prend feu ou de se noyer si elle tombe à l'eau.

En cas de choc, la personne éjectée risque 10 fois plus la mort que celle qui a mis sa ceinture de sécurité. Si au moment de l'accident, la personne non attachée n'est pas éjectée, sous l'effet du choc elle aura probablement perdu conscience et restera dans le véhicule en flammes.

Je suis beaucoup plus en sécurité dans ma CMKX à 200 km/h que certains qui roulent à 80 m/h au maximum des possibilités de leur véhicule

Ce sont les véhicules les plus performants, les plus puissants qui ont le plus d'accidents et les plus graves. Leurs conducteurs les utilisent au maximum de leurs possibilités ce qui annihile tous les progrès en matière de sécurité accomplis sur les véhicules modernes.

FAUX-DÉBATS

Une réserve de puissance importante permet des dépassements en toute sécurité

La réserve de puissance qui sauve en permettant de terminer sans casse un dépassement aventureux est en réalité **la réserve de puissance qui tuera**, car c'est elle qui incitera à faire le dépassement de trop. Les assureurs ont établi depuis longtemps que le risque d'accident est lié avec la puissance du véhicule.

Je roule vite, mais je roule bien, je suis prudent.

Chaque fois que la vitesse moyenne des véhicules augmente de 1 km/h, le nombre d'accident et de victimes croît d'environ 3 %. Cela vient de se vérifier aux USA où 40 états ont relevé la vitesse maximum sur les autoroutes de 89 km/h à 104 km/h, la vitesse moyenne a aussitôt progressé de 5 km/h et le nombre de tués de 18 %.

En Allemagne la vitesse est libre, et ils ont moins d'accidents que nous !

Les vitesses en Allemagne sont partout limitées sauf pour les autoroutes de liaison et ce réseau ne supporte que 12 à 15 % de la circulation totale du pays. Le gouvernement allemand refuse de communiquer le nombre de victimes sur les autoroutes, ni même la vitesse réelle à laquelle roulent les automobilistes sur ces axes.

Les voitures équipées de « freins ABS » sont moins dangereux

En Allemagne les assureurs avaient baissé leurs barèmes pour les usagers dont le véhicule était équipé de « l'ABS ». Il s'est avéré que ces automobilistes ont eu une conduite plus dangereuse, ce qui s'est traduit par une augmentation de 3 % du nombre d'accidents. Aujourd'hui, les primes ont retrouvé leur niveau initial.

Il reste que cet équipement représente un progrès en matière de sécurité pour les conducteurs qui savent se conduire et qui conduisent en deçà des réglementations limites.

La vitesse excessive n'est pas un facteur d'accident, tout au plus un facteur aggravant.

La survenance d'un accident est due à la conjonction de facteurs (psychologiques, techniques, organisationnels, etc.) qui existaient et qui réunis, ont fait que cette situation comportait des risques liés à la circulation. Par exemple : la trop grande vitesse, la différence de dioptrie entre les rétroviseurs extérieurs et intérieurs, le retard au rendez-vous, la mauvaise organisation du temps de travail, etc., sont tous des facteurs de risque qui ont causé la mort d'un conducteur.

Il aurait suffi de supprimer l'un de ces facteurs pour que ce conducteur ne soit pas tué. De plus ce n'est pas forcément une cause qui a déclenché les autres ou aggravé la situation, mais c'est l'ensemble des éléments, qui, réunis s'est manifesté sous forme d'accident. Dans un accident la trop grande vitesse est un facteur de risque parmi les autres. Objectivement il est impossible de hiérarchiser ces facteurs ; cependant on retrouve le « facteur vitesse trop grande » dans 48 % des accidents mortels, ce qui montre combien la trop grande vitesse est un facteur potentiel d'accident très important.

La vitesse n'est pas un facteur aggravant, mais un facteur d'accident grave.

Il faut différencier la vitesse excessive de l'excès de vitesse.

C'est blanc bonnet et bonnet blanc ; dans les deux cas la vitesse est trop grande compte tenu de la réglementation ou simplement des précautions élémentaires de sécurité.

Il faudrait 2 permis : un pour ceux qui sont capables de rouler vite et un pour les autres.

On pourrait pousser plus loin la ségrégation :

— un permis pour le jeune cadre dynamique et un pour les retraités ;

— un permis pour les hauts revenus et un pour les smicards ;

— un permis pour les hommes et un pour les femmes.

« En conclusion : un permis pour moi et un pour les autres. »



JUSTICE

La Lumière et la Joie...

J'ai rencontré le jeune Frank TRIBALLIER pour la première fois au mois de juillet 1988, à l'occasion de ces cours de vacances que j'organise tous les ans à l'école de BAGATZ. Frank était un beau garçon de 14 ans, franc, ouvert, fin, sensible, très souriant, et aimé de ses camarades. Il appréciait le contact avec les adultes comme adolescent volontaire qui cherche des repères pour sa vie, et posait une multitude de questions essentielles et fortes sur tout ce qui lui paraissait important. Il le faisait de manière naturelle, saine, et je dirais même pure. Il y eut sans aucun doute ce qu'on appelle des « atomes crochus » entre nous, car il s'est développé ensuite une véritable affection filiale réciproque. Frank m'écrivit à plusieurs reprises. Nous nous sommes revus en avril 1989, car il tenait à participer à un séjour en Grande-Bretagne avec mes élèves et moi-même. Curieux de tout, plein d'entrain, il était celui qui ne s'ennuie jamais dans un groupe, positivant ses petits malheurs ainsi que ceux des autres.

A la rentrée scolaire de septembre 1989, Frank est avec nous. Il a demandé à ses parents d'être inscrit à Bagatz en tant qu'interne. Son professeur de gymnastique dit de lui : « un garçon qui a beaucoup de personnalité, enthousiaste, il mène le groupe naturellement, sans égocentrisme, sans rechercher le pouvoir ». Tous les autres enseignants sont d'accord, c'est une évidence.

Je me fais à moi-même cette remarque : « cela fait 8 ans que je suis dans cette école, j'ai rarement vu un garçon aussi équilibré, vivant dans une famille si unie. Un couple heureux, une fille de 18 ans, Maëla, ravissante et sympathique et Frank, 15 ans.

Le gouffre noir sans fond...

Le samedi des vacances de la Toussaint, c'est la rupture, le vide qui s'ouvre soudain sous les pieds. Frank est tué à quelques mètres de chez lui, sur une route droite et ensoleillée, par un alcoolique notoire, habitant le même village que lui, incapable de maîtriser sa voiture. C'est Madame Triballier qui recueillera le dernier souffle de son fils agonisant.

L'épouvantable cauchemar commence, bien réel, quelque chose de vivant et d'ignoble qui étouffe à chaque seconde. Chaque pensée qui traverse l'esprit est une torture. Pourquoi ? Comment ? ... Il n'y a plus de mots pour exprimer, le regard se pose sur le vide.

La vie cependant est encore là pour la famille de Frank. Mais quelle vie ?

Quinze années d'amour, d'échanges, de sourires, de création d'un être vivant pour l'amener à sa propre autonomie. Tout cela est balayé en un instant par un signe manifeste de la déchéance humaine.

Étonnement : ce n'est pas un adulte responsable, mais un garnement réprimandé qui est jugé.

Puis une vision ubuesque de la justice en action se déroule

sous mes yeux : phraséologie creuse, jeux de manches et autosatisfaction bedonnante des magistrats.

Enfin le verdict : 1 an de prison ferme et 3 ans de suspension de permis de conduire.

Par qui le scandale arrive...

J'ai assisté à l'audience du Tribunal qui allait juger l'assassin de Frank.

La mascarade glacée de la magistrature et la peine totalement inadaptée m'ont scandalisé.

1 — Un tel individu devrait suivre une véritable cure de désintoxication.

2 — Son permis devrait lui être retiré à vie.

Ce personnage, qui a déjà été condamné pour violences, vient de sortir de prison après 10 mois pour « bonne conduite ». Notons au passage que l'Administration a un grand sens de l'humour noir. La vie d'un adolescent ne vaut vraiment pas cher.

Questions

— Combien d'accidents horribles se sont-ils déjà passés ainsi ?

— Combien d'autres accidents se passeront-ils encore avant que des mesures efficaces ne soient prises ?

— Est-ce qu'on veut des gens irresponsables sur nos routes ?

Il est important de déterminer ce concept de responsabilité, car nous avons affaire à une criminalité **de fait** mais qui n'est pas reconnue **en droit** par les Tribunaux.

— Quelle est la responsabilité de la société en général et de la Justice en particulier, sachant que le même individu pourra reconduire dans 3 ans ? — Comment peut-on continuer de cohabiter avec l'assassin de son enfant, dans la même rue, dans le même village ? Réponse d'un magistrat : « vous devriez déménager »...

Espoir

Il est grand temps de réagir !

Si les gens qui font la politique ne savent plus poser les questions essentielles, alors c'est à nous de les poser.

La liberté ce n'est pas de faire ce que l'on veut. La liberté c'est d'être individuellement conscient et responsable dans la communauté humaine. La liberté c'est respecter l'autre et que l'autre vous respecte.

Un monde nouveau doit naître. Des comportements nouveaux doivent naître. Faudra-t-il encore de grandes et nombreuses souffrances pour le faire naître ?

Patrick de VILLARTAY
25 septembre 1990

NDLR : la constitution de partie civile de la Ligue Contre la Violence Routière a été reçue par le Tribunal de Grande Instance de Rennes qui jugeait ce délinquant.

Deux procès à ORLÉANS

L'aide apportée aux familles de victimes et les constitutions de parties civiles demeurent depuis la création de la Ligue en 1983 les axes prioritaires de notre action.

A Orléans la Ligue s'est constituée partie civile à deux reprises, le 2 octobre 1989 en correctionnelle, puis en Cour d'Appel le 22 mai 1990 ; et le 14 mai 1990.

Le 2 octobre 1989, le tribunal correctionnel d'Orléans jugeait Christian VALLEE qui avait causé le décès de Laurent VENOT, âgé de 18 ans, le 16 octobre 1987.

Ce jour-là Christian VALLEE avait commencé à boire dès 9 heures du matin et c'est avec 1,30 gramme d'alcool dans le sang qu'il avait pris le volant, sans assurance d'ailleurs. Laurent VENOT poussait son cyclomoteur en panne le long du talus, bien visible selon les témoins. Cela n'empêche pas Christian VALLEE de percuter Laurent qui traverse son pare-brise. Le conducteur devait transporter sur six cents mètres sa victime, gémissant à ses côtés, la jeter ensuite sur le bas-côté de la route. VALLEE prit la fuite, alla se laver et changer ses vêtements tachés, avant de cacher sa voiture et de passer la nuit chez son amie. Il fut emprisonné le lendemain.

Maître BOUILLOUX-SOURCIS, vice-présidente de la Ligue du Loiret, s'était constituée partie civile et nous étions une vingtaine auprès des deux sœurs et du père de Laurent. Christian VALLEE fut condamné à 2 ans de prison dont 6 mois avec sursis, à la suspension de son permis pour 3 ans avec mise à l'épreuve. La constitution de la Ligue fut rejetée. La Cour d'Appel devait, en mai 1990, porter la peine à 30 mois de prison dont 6 avec sursis assortis de la suspension du permis pour 3 ans avec mise à l'épreuve.

Le second procès s'est déroulé le 14 mai 1990. On y jugeait Jean CREPAUX, âgé de 67 ans, qui le 30 octobre 1989 avait tué Sébastien WALTER, âgé de 18 ans et blessé son amie, Anne MOGUEIRA. Ce jour-là, Jean CREPAUX rentrait d'une partie de chasse, copieusement « arrosée », au volant de sa Porsche 944, récemment acquise. Il percuta et tua Sébastien WALTER qui roulait à bicyclette, à droite, à la sortie du Pont Joffre, et il blessa Anna MOGUEIRA qui circulait devant son ami. Ayant consommé, de son propre aveu, une bière, deux double-wisky puis du vin de Bordeaux,

Jean CREPAUX avait 1,74 gramme d'alcool dans le sang et, selon l'expert de la Cour d'Appel de Rouen, il roulait au moins à 90 km/h en ville. Il continua d'ailleurs sa route sur 109 m avant de s'arrêter. Une reconstitution de l'accident avait été réalisée, en notre présence, en janvier 1990, alors que Jean CREPAUX se trouvait en détention provisoire où il resta 4 mois.

Maître BOUILLOUX-SOURCIS s'était constituée partie civile devant le tribunal correctionnel, soutenue par la présence d'une trentaine d'adhérents, et devait demander 1 000 F de dommages et intérêts mais aussi que le tribunal, allant en cela à l'encontre de la jurisprudence actuelle de la Cour de Cassation, reçoive notre constitution, pour que l'alcoolisation et l'excès de vitesse cessent d'être banalisés.

Jean CREPAUX a été condamné à deux ans de prison dont 16 mois avec sursis et 30 000 F. d'amende, une suspension de permis pour 3 ans avec mise à l'épreuve.

La constitution de la Ligue, cette fois-ci, a été reçue par le tribunal et nous avons obtenu deux fois mille francs de dommages et intérêts. Le procureur a fait appel de ce jugement sur la recevabilité de la Ligue Contre la Violence Routière.

La Ligue doit continuer à se porter partie civile dans ce type de procès exemplaires. Car nous avons besoin d'être reçus, le plus souvent possible, sur de telles affaires, partout en France. ainsi nous serons plus solides pour nous engager dans des affaires plus « pointues », où il s'agira notamment de faire apparaître les carences des décideurs en matière de sécurité routière. Combien d'affaires « classées sans suite » tout simplement parce que la responsabilité de l'équipement, des collectivités locales, des transports scolaires n'est jamais l'objet d'une enquête judiciaire ?

Aline ROLAND
Déléguée du Loiret

Lu dans la presse

La course infernale de deux crétins a tué Jérôme, 12 ans.

Deux jeunes conducteurs faisaient la course dans les rues de Huningue, localité alsacienne proche de la Suisse. Cette poursuite infernale a fait une victime : un enfant de 12 ans. Dimanche, en fin d'après-midi, dans la rue principale de Huningue, qui conduit vers Saint-Louis, Allel MOKHTAR, 18 ans, est au volant d'une Porsche 924. Pas question pour lui de se laisser rattraper par la R5 turbo qui le suit depuis un moment. La R5 est pilotée par un autre jeune homme, Sébastien WAYMEL. Les deux conducteurs se connaissent. Ils habitent tous deux Saint-Louis. Pendant quelques instants, WAYMEL qui roule à 120 km/h, reste sur la partie gauche de la chaussée, dans l'espoir de « gratter » la Porsche. Mais deux cyclistes sont arrêtés au milieu de la route.

Jérôme VILLEGAS, 12 ans, se promène avec sa sœur. Devant tourner sur sa gauche, il s'est placé sur l'axe médian de la chaussée, attendant que la voie en face de lui soit libre.

WAYEL freine désespérément : on relèvera des traces sur 47 mètres. Il tente de se rabattre, mais n'y parvient pas. C'est le choc avec l'un des deux cyclistes. Jérôme est projeté à une trentaine de mètres. Il succombera peu après à ses multiples blessures.

Le sous-préfet a suspendu aussitôt le permis de conduire à WAYMEL, obtenu il y a un mois. Il en fera de même avec MOKHTAR, qui avait pris la fuite après l'accident et n'a été identifié que le lendemain. C'est d'ailleurs pour délit de fuite qu'il sera jugé dans une quinzaine de jours, à Mulhouse. WAYMEL, lui, devra répondre d'homicide involontaire. Les deux chauffards sont également inculpés de toute une série d'infractions au Code de la route.

France Soir du 21 juin 1990.

La fuite après un accident mortel : 18 mois de prison dont 12 avec sursis

Une affaire détestable en tous points ! Sur les faits, bien entendu, qui voient un automobiliste tuer un cycliste et prendre la fuite, sur le maquignonnage des avocats et parties civiles évaluant le prix d'une vie perdue, sur le temps enfin qu'il a fallu pour que le coupable compare devant les juges et qui n'est pas dû aux habituelles lenteurs de la justice, mais aux multiples renvois sollicités par les uns et les autres. C'est le 27 octobre 1988, vers 19 h, en effet, que Gérard CADIO 35 ans renversait sur une route proche de Saint-Maure, un malheureux père de famille, Monsieur THOMAS qui rentrait chez lui sur une bicyclette bien éclairée et qui plus est s'était muni d'un brassard lumineux.

Et pourtant M. CADIO ne le vit point, mais entendit seulement le bruit du choc qui devait projeter le malheureux dans le fossé où il mourut.

« je l'ai vu au dernier moment, je me suis arrêté un peu plus loin pour voir les dégâts » affirme-t-il à l'audience. « Les dégâts sur votre voiture précise le président. Vous avez pensé que c'était grave ?

— Oh oui, vu le mal qu'elle avait... et puis j'ai paniqué ;
— Vous aviez bu ? ;
— Un peu. »

Le ministère public, M. LALLEMAND, ne manquera pas de souligner que le chauffard a déjà été poursuivi et que la veille il avait reçu un avertissement de son patron suite à son goût immodéré pour les boissons alcoolisées. « C'est le procès habituel des chauffards de la route », affirmait le substitut qui insistait sur la gravité des faits dont l'auteur est un homme bien inséré dans la société, qui conduit beaucoup et qui n'a aucune excuse pour avoir ainsi fui ses responsabilités. Et il regrettait avec vigueur les lenteurs de la procédure qui avaient permis à M. CADIO de sortir après six mois de détention préventive. Le dossier était alors prêt à être jugé mais les demandes de renvoi le repoussaient de mois en mois. « Aujourd'hui, je ne peux demander que le coupable retourne en prison, alors que s'il n'en était pas sorti, je n'aurais pas hésité à demander qu'il y reste de douze à dix-huit mois », regrettait le magistrat. Il demandait néanmoins cette peine mais assortie d'une partie avec sursis, ainsi que l'annulation du permis. Et l'avocat de M. CADIO tentait d'atténuer la responsabilité de son client en jetant le doute sur l'éventuel état d'imprégnation alcoolique et en insistant sur la panique qui aurait saisi celui-ci.

Après un long délibéré, le tribunal a condamné M. CADIO à 18 mois de prison dont douze avec sursis et à l'annulation de son permis.

La Nouvelle République du 16 février 1990

Un chauffeur de taxi écrase un rugbyman

L'inauguration d'un restaurant d'Aubagne, sur la route de Gèmenos devait être une fête, elle s'est terminée en drame. Jeudi soir, vers 22 heures, tous les joueurs de rugby de l'équipe locale se retrouvaient chez leurs amis nouvellement installés. Alex PACHECUS 40 ans, ingénieur à la société des eaux, marié, père de 3 petites filles, entraîneur de l'équipe réserve allait récupérer sa voiture en bordure de route, en compagnie de son épouse. Marchant sur le bord de la chaussée, une voiture est arrivée dans son dos, à toute allure fauchant le malheureux piéton.

Malgré la rapidité et la dextérité des sapeurs-pompiers d'Aubagne, la victime devait décéder quelques instants plus tard au centre hospitalier. Son épouse fut blessée au bras. L'auteur de cet accident qui semble ne pas avoir vu ce grand gaillard de 85 kg est le chauffeur de taxi de Gémenos, Jean-Marie DOMINGUEZ 40 ans demeurant à Aubagne. Les gendarmes de la brigade de Canoux, chargés de l'enquête ont contrôlé son taux d'alcoolémie : 2,24 grammes ! Incroyable inconscience d'un homme qui transporte quotidiennement de nombreux passagers. Ce chauffard s'est vu suspendre immédiatement son permis, a été arrêté par les forces de l'ordre et présenté au procureur de la République de Marseille hier soir.

Le Provençal du 12 mai 1990

P V à deux vitesses

Alain MADELIN, député UDF-PR d'Ille-et-Vilaine et starlette de l'ex-bande à Léo devenue la bande à Longuet a été arrêté le 26 octobre dernier par les gendarmes, alors qu'il roulait à 168 km/h sur une route de Bretagne. Sanction : le tribunal de Vitry, le 16 novembre, l'a condamné à un mois ferme de suspension de permis (on sait que le gouvernement, ces temps-ci, a donné des consignes de sévérité pour ce genre d'infractions). Plus veinard : le ministre du travail, Jean-Pierre SOISSON, a été intercepté dans la région de Nemours roulant sur l'autoroute à 199 km/h. A ce moment-là, justement, le ministre de la Défense, Jean-Pierre CHEVENEMENT, était en train d'inspecter, non loin de là, le dispositif et les performances des nouveaux radars de la gendarmerie. Or il a demandé aux pandores de ne pas verbaliser contre son collègue.

Moralité : si vous voulez pouvoir vous foutre impunément du Code de la route, ne restez pas dans l'opposition, faites-vous embaucher comme ministre.

Le Canard enchaîné 3659 du 12 décembre 1990



DOSSIER

Vitesse : « l'hypocrisie sociale »

Yvon Chich, vous êtes psychologue et directeur de recherche à l'Institut national des transports (Inrets). Les automobilistes ont-ils enfin pris conscience qu'il existe un « délit » de la route ?

Il continue à exister une plus grande tolérance à la transgression dans le domaine automobile que dans celui des autres délits. Le fait de conduire reste encore trop souvent considéré comme un fait individuel et d'ordre privé, le conducteur prenant ses aises avec la réglementation, sous prétexte qu'il prend des « risques calculés » et qu'il juge comme brillantes ses capacités de conduite.

En matière de port de la ceinture de sécurité, les mentalités ont-elles évolué ?

Face à l'évidence des vies sauvées, le débat d'ordre philosophique me paraît moins aigu que naguère sur la liberté individuelle de porter ou non cette ceinture. Le port obligatoire reste cependant nécessaire car, sans obligation, quel que soit le pays, à peine un tiers des automobilistes consentent spontanément à boucler leur ceinture.

Et face à l'alcool au volant, quelle évolution ?

On constate une contradiction. D'un côté, une claire volonté de répression à l'égard des « fous du volant » qui conduisent en état d'ivresse : la sévérité croissante des tribunaux est, par exemple, bien acceptée et, en matière d'alcool, le « contrôle social » se révèle de plus en plus efficace.

Mais, de l'autre côté, persiste l'idée que le « danger public », c'est toujours l'autre. L'automobiliste prétend être un meilleur juge de son état éthylique qu'un gendarme fixant le taux légal à 0,80 gramme d'alcool dans le sang : à la légitimité de la réglementation, il substitue une légitimité supérieure, fondée sur son libre examen. Cela reste inquiétant, quand on sait que 2,5 à 3 % des automobilistes roulant chaque jour continuent à être sous emprise de l'alcool, ce chiffre dépassant parfois 10 % en fin de soirée.

Reste le problème de la vitesse : dans ce domaine, les mentalités ne tardent-elles pas plus encore à changer ?

Assurément, l'excès de vitesse reste la transgression fondamentale en matière d'insécurité routière. Toute limitation est toujours considérée, par beaucoup de gens comme

une brimade, fruit d'une technocratie tatillonne. Le propriétaire d'un véhicule de haut de gamme prétendra volontiers disposer d'une tenue de route parfaite, d'un système de freinage hors pair, d'une résistance de l'habitacle exceptionnelle. Il prétendra même avoir payé « fort cher » cette technologie comme si, inconsciemment, il s'achetait par là le droit d'enfreindre la loi... Le problème, c'est que cette minorité des « polyinfractionnistes dangereux », presque toujours des hommes, et des hommes jeunes, hostiles aux sanctions, est aussi celle des plus grands rouleurs...

Par son culte de l'efficacité et du dynamisme, la société n'est-elle pas complice de ces comportements « machistes » au volant ?

Il y aurait une mauvaise foi absolue à ne pas admettre que, notamment par l'image de l'automobile véhiculée dans la publicité ou à la télévision, la société encourage la transgression. L'exaltation de la performance et de l'agressivité, le lien inconscient proposé entre vitesse et excellence : tout cela manifeste une certaine hypocrisie sociale...

Il faut définitivement admettre qu'en dépit de la technologie la plus sophistiquée, l'insécurité croît de façon exponentielle avec la vitesse.

Plus un véhicule est puissant, plus il est impliqué dans les accidents : c'est un fait qu'aucune politique de l'autruche, de la part des constructeurs ne pourra jamais contourner...

Au total, Yvon Chich, y aurait-il, psychologiquement, un « mal français » en matière de sécurité routière ?

Sans doute l'insécurité routière relève-t-elle d'abord d'un phénomène culturel : dans chaque pays, elle en dit souvent long sur la tolérance et le rapport à autrui... Mais j'ai un espoir : chez nous, l'automobile de masse ne date que des années 60. Or, si j'en crois l'hécatombe sur les routes du tiers monde (déjà près de 3 morts sur 4, chaque année au monde) plus le corps social a eu le temps de faire son apprentissage collectif de la voiture, plus la sécurité routière progresse. Si j'ose dire, les années « roulement » pour nous...

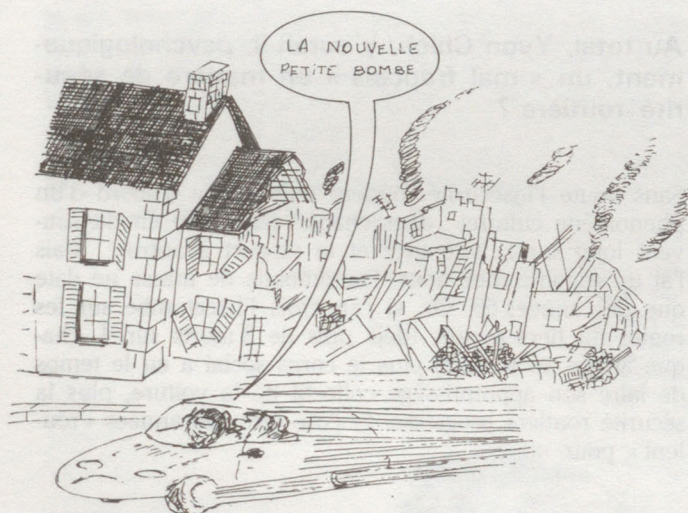
Recueilli par Pierre-Yves LE PRIOL
La Croix l'Évènement

C'est la vitesse qui tue

La société de consommation a beau tenter de se masquer et de masquer la réalité : globalement, le danger sur la route n'est pas le fruit de la fatalité ou de l'imprudence, mais surtout d'une organisation déplorable de notre système de circulation, et en particulier de la vitesse excessive.

La rançon du progrès ?

Sans doute certains prétendent-ils que les accidents de la route sont la rançon inéluctable du progrès et qu'il nous faut les subir avec résignation, faute de renoncer à l'automobile. C'est faux : il suffit de considérer les écarts énormes entre la mortalité routière, selon les politiques de sécurité suivie dans chaque pays. Ce n'est pas un hasard si la route tue deux fois moins en Grande-Bretagne, en Suède, aux Etats-Unis et au Japon qu'en France. C'est parce que, dans ces pays, cependant si différents les uns des autres, la vitesse autorisée est beaucoup plus basse qu'en France. A l'inverse, d'autres essaient de faire croire que l'accident de la route, n'est dû qu'à l'imprudence du conducteur ou à son manque d'habileté, mais que la politique des transports n'en porte aucune responsabilité. On retrouve l'argumentation chère au capitalisme libéral, à l'égard du chômage notamment. Pour ces hommes du XIX^e siècle, égarés dans notre temps, le chômage ne serait que la conséquence d'une insuffisance professionnelle du travailleur, de son manque de mobilité, de sa demande d'un salaire trop élevé. Mais la politique économique n'y serait pour rien. On voit à quelle montée effarante du chômage conduit cette volonté de désengagement de l'Etat. De même pour la route. Bien sûr, il y a une responsabilité individuelle dans tout accident. Mais il s'y ajoute aussi une responsabilité collective de l'Etat qui doit organiser un système de circulation aussi sûr que possible. Faire circuler en état de coexistence pacifique sur un réseau routier limité des millions de véhicules, de deux roues à moteur, de bicyclettes et... de piétons implique une action permanente de la société pour y réduire sans cesse davantage le risque de collision.



Ennemi public n° 1 : la vitesse

Tout ce qui compte converge ; Rapports de gendarmerie ou de police concordent : la cause n° 1 des accidents de la circulation est l'excès de vitesse.

C'est la vitesse qui est le facteur essentiel du nombre des accidents et surtout de leur gravité. Et ceci pour quatre séries de raisons mécaniques.

D'abord, parce que la violence du choc, varie en proportion du carré de la vitesse, puisque l'énergie cinétique qui se transforme alors en force destructrice se détermine selon la formule scientifique : E (énergie cinétique) = $1/2 M$ (masse du véhicule) $\times V^2$ (carré de la vitesse).

Ensuite par l'« effet de souffle », résultant du passage d'un véhicule lourd à vitesse élevée à côté de véhicules plus légers ou de deux roues.

De plus, les risques d'éclatement de pneus augmentent très rapidement avec la vitesse ; et c'est l'une des causes importantes d'accident sur les autoroutes.

Enfin, la perte de contrôle du véhicule se produit d'autant plus souvent que la vitesse est grande.

Les chiffres sont là, accablants : chaque fois que la vitesse limite diminue, l'hécatombe routière recule ; chaque fois que cette vitesse est accrue, la tuerie augmente.

Partout dans l'espace comme dans le temps, la démonstration en est spectaculaire.

En millions de véhicules par kilomètre parcourus, il y avait 560 morts en France, 250 en Grande-Bretagne et 230 aux USA. Pourquoi ? Parce que la vitesse maximale sur autoroutes est de 130 km/h en France, mais seulement de 110 km/h en Grande-Bretagne et 90 km/h aux USA (1). Parce que la vitesse maximale dans les villes est de 60 km/h en France et de 50 km/h dans les agglomérations anglaises ou américaines (2). Parce que la circulation sur les routes anglaises ou américaines est plafonnée à 80 km/h au lieu de 90 km/h en France.

Si nous adoptions les maxima de vitesse anglais, nous sauverions chaque année 6 000 Français de la mort et nous en arracherions des dizaines de milliers à des mutilations souvent atroces : quel beau programme pour la Ligue des droits de l'homme ! Les accidents de la route, pour des circulations comparables, tuent par 6 000 personnes en Grande-Bretagne et 12 000 en France (3). Cependant les conditions atmosphériques — pluie, brouillard ou gel — sont bien plus mauvaises Outre-Manche que chez nous. L'expérience française de limitation de vitesse entreprise en 1973 a eu, elle aussi, des résultats spectaculaires. De 1972 à 1974, alors que la circulation augmentait de 3 %, le nombre des accidents diminuait de 5 % et leur gravité baissait encore plus fortement, puisque le chiffre des blessés était réduit de 9 % et celui des tués de 19 %.

Malgré de graves insuffisances, la politique de sécurité routière entreprise en France depuis quelques années a déjà marqué de nombreux points. Mais il faut aller beaucoup plus loin. En ramenant à 90 km/h la vitesse limite sur autoroute, à 80 km/h la vitesse sur route.

La vitesse : la drogue officielle

J'entends déjà les cris que cette proposition humanitaire va soulever.

D'abord, parce que le lobby de la route s'élève par principe contre toute réglementation en matière routière, même si elle permet de sauver de nombreuses vies humaines. C'est le côté poujadiste des fanatiques, leur indifférence scandaleuse à toute possibilité de réduire ce long cortège de souffrances, de veuves, de veufs et de mutilés qui se produit chaque journée sur la route.

Et pourtant, qu'ils songent à toute cette réglementation qu'impose la vie en société. Pour protéger les bébés phoques et les oies cendrées, les pouvoirs publics imposent des règles très strictes sur les conditions de la chasse. Eh quoi ? serions-nous plus sensibles à la préservation des espèces animales que de nos propres enfants. Bien plus, les dirigeants du lobby de la route réclament incessamment de nouvelles autoroutes, des voies à grande circulation, des boulevards périphériques : qu'ils pensent à la masse de contraintes nécessaires pour réaliser ces grands travaux, aux innombrables expropriations pour se procurer les terrains nécessaires en jetant dehors leurs propriétaires, souvent modestes agriculteurs.

Et puis, la réduction de la vitesse diminue aussi l'usure des voitures et des pneus et abaisse fortement la consommation d'essence. Diminuer de 20 km/h la vitesse d'un véhicule aboutit à réduire d'un quart sa dépense de pétrole. Et ceci, bien entendu, ne fait pas l'affaire de tous ceux qui fabriquent et vendent autos, motos, camions et essence. C'est ainsi qu'en juin 1979, le président de la plus grande société de fabrication de pneus en France mit publiquement son veto à un projet gouvernemental de ramener à 50 km/h la vitesse en ville. Et il fut obéi. Tant pis pour les enfants qu'on aurait pu sauver du lit d'hôpital à perpétuité, pour toutes ces vies qu'on aurait pu préserver. Qu'importe à un grand industriel de réduire l'hémorragie routière, s'il doit en résulter une baisse de ses profits ! Mais la vitesse, c'est aussi et surtout la drogue officielle de la société de consommation, le défoulement de toutes les frustrations. D'où cette effarante indulgence dont témoignent trop souvent les tribunaux à l'égard des assassins de la route. Tuer en voiture est moins sévèrement puni que voler une voiture. Aux yeux de beaucoup de magistrats, il est moins grave de mutiler un homme sur la route que de casser la vitrine d'une boutique.

Effarante perversion du sens moral qui s'est même répandue dans une partie importante de l'opinion publique. Adopter les normes anglaises de vitesse, c'est sauver la vie chaque année de 6 000 Français innocents : supprimer la peine de mort en France, c'est sauver la vie d'un assassin tous les deux ans : et cependant laquelle de ces deux mobilise les mass media et les notabilités politiques ?

Pitié pour les Français

La réduction de la vitesse n'est pas le seul moyen de lutter contre les accidents de la route. Mais c'est celui qui a les effets les plus massifs et les plus rapides.

Je sais bien les gênes ou les difficultés que cela peut provoquer pour certains conducteurs. Mais je leur demande s'ils peuvent honnêtement mettre dans la balance ces désagrèments limités et ces dizaines de milliers d'êtres humains arrachés à la mutilation ou à la mort, et chaque année.

Nous sommes actuellement en guerre : la route a tué 450 000 Français depuis la Libération — plus qu'Hitler — et elle en a blessé 7 millions, deux fois plus que la guerre de 1914-18.

Si nous laissons ce fléau subsister au niveau actuel, il y aura dans chaque famille française un enfant sur deux blessé ou tué dans un accident de la route.

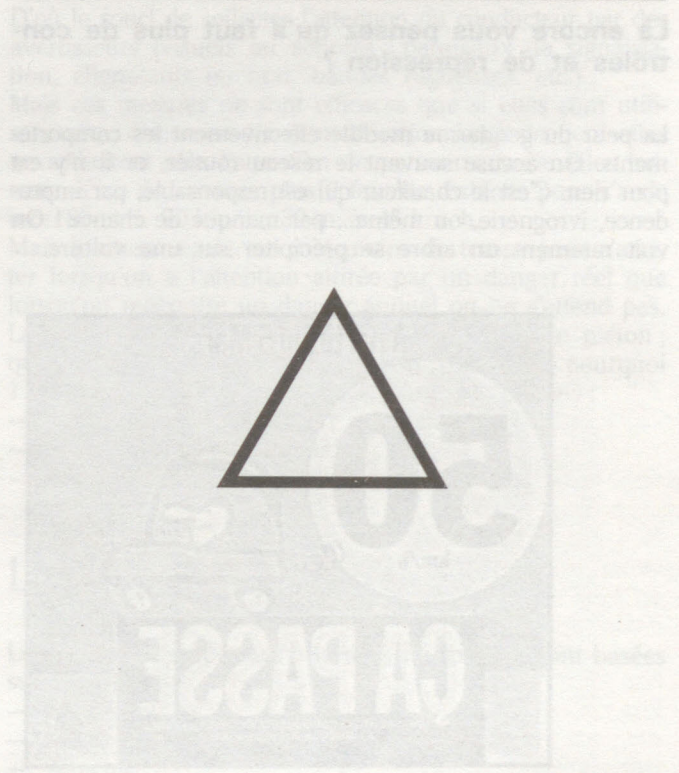
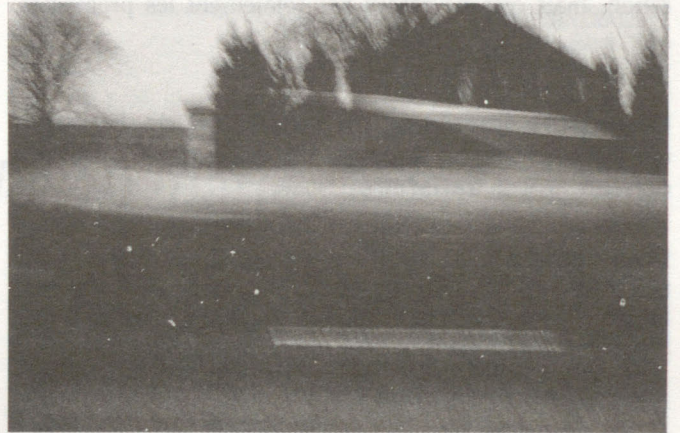
Regardez ce soir vos enfants réunis autour de vous : n'êtes-vous pas décidé à tout faire pour leur éviter ce sort ?

Philippe SAINT MARC
Secrétaire Général du CNASUR
Comité National d'Action
pour la Sécurité des Usagers de la Route

(1) En 1987, 40 états des USA ont relevé les vitesses autorisées de 88 à 105 km/h sur autoroute : on a noté un accroissement de 18 % du nombre de tués.

(2) En France depuis le 1er décembre 1990 la vitesse en ville est limitée à 50 km/h.

(3) En France 10 500 tués par an : sont considérés comme tués sur la route ceux qui meurent avant le 7^e jour qui suit l'accident. Les autres pays occidentaux prolongent ce délai jusqu'au 30^e jour. Ce chiffre de 10 500 est alors porté à 12 000 environ.



Trop mou, Rocard !

Le docteur MAGNIER, généraliste à Entre-Deux-Guiers (38), est lassé de l'hécatombe autour de lui. Il a écrit au Premier ministre, critiquant ce qu'il estime être le laxisme du gouvernement en la matière. Les mesures qui viennent d'être prises ne le rassurent qu'à moitié. Il s'explique.

Dans une lettre adressée au Premier ministre, vous accusez son gouvernement de laxisme en matière de sécurité routière, or il montre son souci dans ce domaine et dénonce les hécatombes sur les routes. Des premières dispositions concrètes viennent d'être prises. Où se situent vos inquiétudes ?

Il y a peut-être une prise de conscience, mais elle ne se traduit pas en actes suffisants. Je ne vois jamais de contrôle de vitesse. Pourtant les pouvoirs publics ont les moyens et les capacités de les réaliser. Certes, on aménage des ronds-points qui prouvent leur efficacité pour freiner les élans, de même que les ralentisseurs en agglomération, mais cela ne résout pas totalement les problèmes.

La mesure imposant un maximum de 50 km/h en agglomération à partir de décembre prochain devrait vous satisfaire.

Nous sommes là en retard, cette limitation existe depuis très longtemps en Allemagne. De plus, nous pouvons chez nous en sourire car la vitesse de 60 km/h n'est déjà pas respectée. Mais, dans l'absolu, c'est une bonne chose.

Là encore vous pensez qu'il faut plus de contrôles et de répression ?

La peur du gendarme modifie effectivement les comportements. On accuse souvent le réseau routier, or il n'y est pour rien. C'est le chauffeur qui est responsable, par imprudence, ivrognerie, ou même... par manque de chance ! On voit rarement un arbre se précipiter sur une voiture.

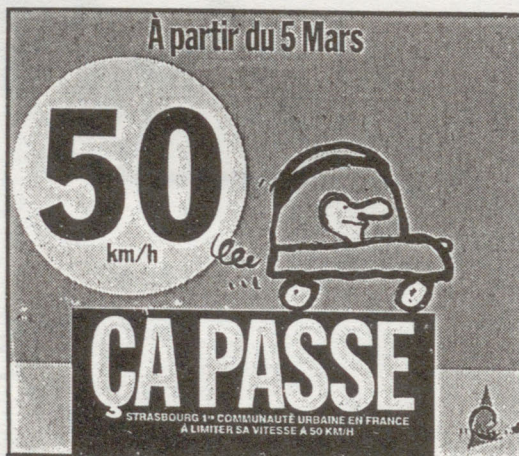
Vous reprochez au Premier ministre de traîner dans la mise en place du permis à points. Mais les services du ministère concerné œuvrent à la préparation. Ils ne sont pas encore en retard puisque cette disposition était annoncée pour 1992. Par ailleurs, qu'attendez-vous de cette initiative ?

C'est une bonne chose. Cela ne pénaliserait absolument pas les bons conducteurs. Par contre, nous ne pouvons plus accepter ceux qui ont un comportement délibérément dangereux. Les pouvoirs publics réalisent des améliorations sur l'état des routes, et la signalisation, mais ils n'osent pas imposer aux conducteurs des mesures de prudence. Il faudrait qu'ils s'y mettent.

PAS ASSEZ DE CONTROLES

Des efforts de formation et de sensibilisation sont quand même accomplis. Exemple : la conduite accompagnée dès 16 ans. Les statistiques montrent qu'elle donne de bons résultats.

A condition peut-être que l'accompagnateur possède un « permis propre ». Avec la mise en service du permis à points, ce critère devrait s'imposer. Il faudrait revoir les textes en ce sens.



Le gouvernement étudie la proposition de baisser le taux d'alcoolémie admis au volant de 0,80 g/l à 0,50 g/l. De plus les contrôles préventifs, en la matière, pourront être renforcés. Ces mesures vont dans le bon sens ?

Il est certain que le vendredi soir ou samedi soir, beaucoup de gens ne devraient pas prendre la route. Les gendarmes et les forces de police savent où se mettre pour effectuer des contrôles préventifs. Mais ceux-ci restent trop rares. Depuis 25 ans que je conduis, je n'ai encore jamais soufflé dans le ballon.

Autre mesure sécuritaire : le contrôle technique des véhicules de plus de cinq ans. C'est aussi une bonne chose ?

Je ne sais pas si les véhicules âgés sont responsables de beaucoup d'accidents. Ce sont souvent les voitures rutilantes et puissantes qui sont impliquées. Les engins les plus dangereux sont les plus puissants, les statistiques des compagnies d'assurances le montrent très bien.

Que pensez-vous des campagnes de sensibilisation, et d'incitation à la prudence du type « Drapeau Blanc » ?

C'est un échec. Une campagne seule comme celle-là ne sert à rien, il faut également contrôler les vitesses. Maintenant, il y a trop de morts sur les routes, il faut faire quelque chose.

Et que pensez-vous des dispositions qui on trait au comportement des usagers. Comme le port obligatoire de la ceinture à l'arrière.

Oui c'est sûrement une bonne mesure. Mais l'essentiel, en matière de sécurité routière, reste l'attitude de celui qui est au volant. Il faut que le bon conducteur s'oblige à ralentir parce qu'il est sur la route en présence de moins bons. Nous sommes obligés de tenir compte des gens qui ne conduisent pas bien, ou qui ne peuvent pas bien conduire. Mais par ailleurs beaucoup se croient bons conducteurs. Or nous faisons tous des bêtises, des mauvaises manœuvres. Il faut s'astreindre à une discipline.

Interview recueillie par LE GÉNÉRALISTE
N° 1205 — 19 octobre 1990

Tout le Monde en parle...

Le poids des chiffres

Après l'hécatombe galopante des années 1970 (le nombre de tués avait doublé en 10 ans) des mesures énergiques ont permis d'inverser la tendance. On citera pour l'essentiel :

— En 1970 : l'expérimentation de la limitation de vitesse à 110 km/h, la loi fixant le taux légal d'alcoolémie.

— En 1973 : l'obligation du port de la ceinture de sécurité, la limitation généralisée de la vitesse (90 km/h sur les routes et 120 sur les autoroutes, portée depuis à 130), l'obligation du port du casque pour les motards (mesure maintenant généralisée à tous les 2 roues à moteur).

Depuis 1985, date à laquelle on est revenu au bilan des années 1960, les chiffres stagnent : plus de 10 000 tués chaque année. Au total, au cours de ces 30 dernières années :

— 400 000 personnes ont trouvé la mort sur les routes de France ;

— à cela s'ajoutent les 2 400 000 blessés graves.

Moins de vitesse + plus de vigilance = plus de sécurité

Dans des conditions normales de circulation et quelle que soit la vitesse à laquelle on roule, il faut environ 3 secondes pour s'arrêter : 1 à 2 secondes pour réagir (temps de réaction selon que l'on fasse plus ou moins attention) et 1 seconde de freinage.

A 90 km/h, en 1 seconde on parcourt 25 mètres, 2 secondes de réaction et c'est 50 mètres de parcourus avant même que les freins ne soient actionnés. La distance d'arrêt, (celle qui permet de s'arrêter à temps pour éviter l'accident) dépend donc de la vitesse, mais aussi du degré d'attention du conducteur.

D'où le souci de solliciter l'attention du conducteur par des avertisseurs (visuels ou sonores : panneaux de signalisation, clignotants ou non, bandes rugueuses, etc.).

Mais ces mesures ne sont efficaces que si elles sont utilisées avec discernement et modération faute de quoi elles ne sollicitent plus l'attention de personne, voire elles irritent... Plus on va vite, plus il faut de distance pour s'arrêter : 80 m à 90 km/h, 30 m à 45 km/h.

Mais à vitesse égale, on met moins de temps pour s'arrêter lorsqu'on a l'attention attirée par un danger réel que lorsqu'on rencontre un danger auquel on ne s'attend pas. La voiture n'est pas seule en cause : il y a le piéton ; quand on constate les risques, on comprend pourquoi 1 500 des 10 000 morts annuels sont des piétons :

— à 50 km/h, c'est la mort du piéton ;

— à 40 km/h, c'est l'invalidité ;

— jusqu'à 30 km/h, ce sont des contusions.

La trilogie

Les études se rapportant à la sécurité routière sont basées sur la trilogie :

— conducteur

— route

— véhicule.



Cette trilogie évolue, s'étoffe, s'élargit, et l'on parle plutôt des interactions entre :

- le conducteur et son comportement ;
- la route et son environnement ;
- le véhicule et sa sécurité.

Dans ce contexte, apparaissent 3 différences essentielles qui caractérisent ces 3 composants :

LE VEHICULE : un même véhicule a des performances constantes.

Certes il vieillit plus ou moins bien dans le temps, il est plus ou moins bien conduit ou entretenu. Mais son état ne change pas au jour le jour. La voiture que M. Dupond conduit ce matin est la même que celle qu'il conduira ce soir. De plus, le véhicule peut se mettre en équation, il peut être essayé et amélioré.

LA ROUTE : une même route a des caractéristiques constantes, mais des aspects changeants.

Son tracé, son profil ne varient pas. Mais elle est soumise aux caprices de la nature.



Non seulement ses conditions d'utilisation ne cessent de varier selon les jours ou les moments de la journée (elle est plus ou moins encombrée), mais l'image qu'elle donne d'elle-même est elle aussi variable : qu'il pleuve et on ne la voit plus, le marquage disparaît ; qu'il y ait du brouillard ou du soleil rasant et l'on est perdu.

Elle peut être mise en équation dans un bureau d'études, mais pas dans son site réel. Cette 4ème dimension est difficilement saisissable.

LE CONDUCTEUR : un même conducteur a un comportement inconstant et complexe.

Certes chacun a son caractère et son tempérament (que l'on peut considérer comme une dominante stable). Mais le conducteur est tributaire de son véhicule, de la route et de la perception qu'il en a (perception variable comme nous l'avons vu).

Et surtout, il agit et se conduit en fonction de nombreux facteurs conscients ou inconscients — certains évoluent peu ou lentement (l'éducation, le milieu social, l'âge) — d'autres sont très changeants : l'humeur (bonne ou mauvaise) la forme physique (fatigué ou reposé, à jeun ou éméché) la vie familiale et professionnelle (soucieux ou détendu, calme ou stressé) les circonstances (en retard ou pas pressé, attentif ou distrait, habitué du trajet ou non).

Hé oui, c'est que le conducteur est un être humain, sensible, émotif et impulsif dont le comportement varie selon les moments et les circonstances, chez lui, dans la rue, à pied, en voiture, seul ou en groupe. Ses réactions peuvent être imprévues et incontrôlées. Qui à un moment ou un autre, ne serait-ce que quelques instants, n'a été ou ne sera un danger public ? Dur à accepter pour soi-même, facile pour les autres, le fond du problème est là, **d'abord se voir en face pour pouvoir progresser.**

Progresser ? oui, mais comment ?

En supprimant les cas « extrêmes » et en agissant sur le quotidien.

Supprimer les cas extrêmes

Pour qu'il y ait moins de victimes, mais surtout pour que les excès que l'opinion publique et les médias dénoncent, à juste titre, ne soient plus l'arbre qui masque la forêt, qu'ils ne servent pas, consciemment ou non d'alibi ou de couverture, pour qu'ils évitent de voir en face les réalités et l'étendue d'un problème qui devrait mettre chacun en question.

Pour l'essentiel, ces excès concernent :

- **le véhicule** : retirer de la circulation **les véhicules poubelles** dangereux car hors d'état ou en mauvais état (moins de 1 % des causes d'accidents).
- **la route** : **supprimer les points noirs répertoriés** comme tels (il y en avait 285 en 1989 sur les routes nationales), et les aménager. Gain à espérer : réduction de 4 % du nombre de tués.
- **le conducteur** : **sanctionner les alcooliques chroniques** pour faire cesser leurs agissements et les retirer de la circulation vu leur état. Gain à espérer : réduction de 6 % du nombre de tués. Ce chiffre de 6 % mérite une explication : selon le rapport Giraudet, les conducteurs ayant bu au-delà des limites permises (0,8 gr d'alcool par litre de sang) sont impliqués dans 40 % des accidents mortels. Mais les alcooliques chroniques ne représentent qu'environ 15 % de ces conducteurs alcooliques. Sur ces bases, on peut donc estimer à $0,15 \times 0,40 = 6 \%$ le nombre de tués dus à des alcooliques chroniques.

Tous ces cas extrêmes sont des cas de trop qui n'appellent aucune tolérance. Mais quand on les aura réglés (et il est impératif de le faire dans les meilleurs délais) on peut espérer au mieux que le nombre de tués aura baissé de 10 %. Dans ces conditions, 90 % du problème restera à régler.



Signalisation illisible

Agir sur le quotidien par des actions relatives au véhicule et à sa sécurité.

Pour ne citer que quelques pistes :

- **améliorer la sécurité en cas de choc latéral.**

Des progrès ont été faits sur la résistance des véhicules aux collisions frontales. A l'occasion de la dernière campagne Drapeau Blanc de Pâques, on nous a montré que l'habitacle protégeait les occupants ceinturés d'un R.19 lancée à 90 km/h sur un obstacle qu'elle heurtait de plein fouet. Mais beaucoup (et encore plus sur les petites voitures légères) reste à faire sur la résistance aux collisions par le côté (cas courant de collisions en intersection).

- **faire de la sécurité et du confort un argument publicitaire** de vente du véhicule, engager la compétition commerciale sur l'image de la voiture la plus fiable, la plus sûre — celle dotée d'équipements utiles — pas forcément les plus coûteux (ex : rétroviseur supprimant l'angle mort, rétroviseur sur le côté droit, notamment sur les poids lourds : bavettes supprimant les projections d'eau en cas de pluie, essuie-glaces plus performants, indicateur de température extérieure, etc.) **et non sur l'image de la voiture la plus rapide**, bourrée de gadgets peu utiles ou fantaisistes.

N'est-il pas en effet plus séduisant d'acheter le véhicule qui aura le meilleur freinage adapté aux circonstances de tous les jours que celui qui aura le meilleur chrono au kilomètre départ arrêté « sur circuit », bien sûr !...

- **développer les automatismes** (aider le conducteur à faire son bonheur, même malgré lui...).

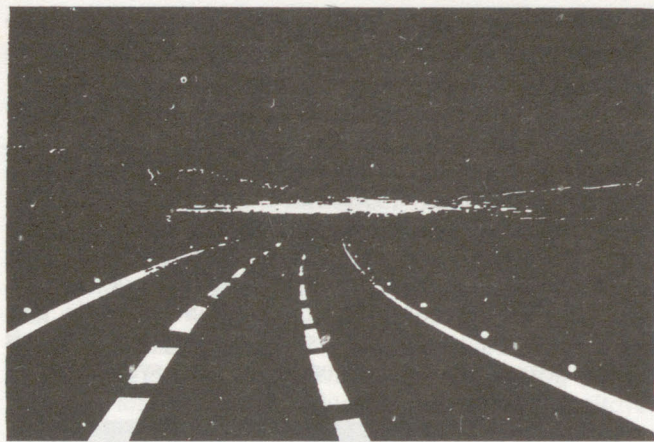
Il s'agit de garantir le respect de certaines précautions élémentaires de sécurité. Exemple : le véhicule ne démarre pas si les pneus sont usés ou ne sont pas correctement gonflés.

Idem si le pare-brise n'est pas propre ou si les freins sont usés, etc.

Idem si le conducteur et les passagers n'ont pas bouclé leur ceinture de sécurité.

- **mieux voir la nuit** : la nuit, la gravité des accidents est multipliée par 3 (en 1988, 5 442 tués le jour et 4 721 tués la nuit — chiffres SETRA-).

Près de la moitié des accidents mortels se produisent la nuit. Certains constructeurs travaillent à la mise au point de phares plus performants (exemple de Volvo qui étudie des phares spéciaux à ultraviolets, utilisables de nuit mais aussi par temps de brouillard...). Mais là, attention aux effets induits : c'est avec les véhicules qui ont les équipements les plus performants que l'on va le plus vite et que les accidents sont les plus graves... c'est la conduite à risque constant.



Agir sur le quotidien par des actions relatives à la route et à son environnement :

- **en améliorant les techniques** : il s'agit d'utiliser et de développer les produits nouveaux :

- ceux donnant une meilleure adhérence des revêtements, notamment en cas d'intempérie et atténuant le bruit de la circulation (les enrobés drainants) ;

- ceux permettant de mieux y voir : marquages peinture visibles par temps de pluie.

- **en améliorant les services apportés à l'utilisateur** : par une route claire, paisible et sans piège, pour la conduite apaisée et civilisée (dont parlait M. Giraudet). Cela passe par l'amélioration du savoir faire et des égards à l'utilisateur.

Pour l'essentiel, cela porte sur :

- **les aménagements d'itinéraires** sur les grands axes : donner à l'utilisateur le sentiment sécurisant qu'il est bien pris en charge, de manière continue. Cela concerne notamment le traitement des carrefours : la cohérence de la façon de traiter des carrefours successifs et la nécessité de les aménager même avec des caractéristiques réduites, plutôt qu'au coup par coup au hasard du temps ou des événements, ou plutôt que pas du tout.

- **les mises en priorité par itinéraires** : bon nombre de routes sont encore soumises :

- soit au régime de la roulette russe (priorité à droite) régime souvent maintenu comme soit disant facteur de ralentissement, alors que cette priorité n'est jamais respectée...

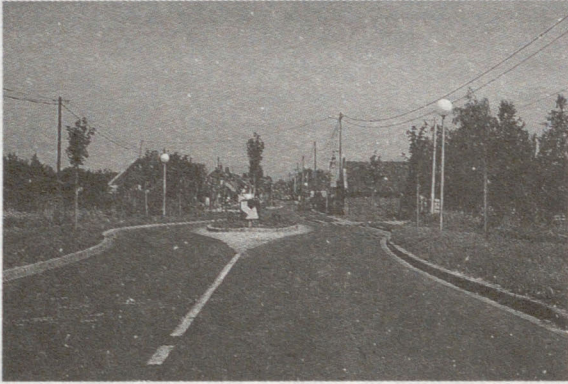
- soit au régime de la douche écossaise (alternance de régimes de priorité différents sur plusieurs carrefours successifs).

- **le traitement des accotements et leur création quand ils n'existent pas**, pour laisser au conducteur qui fait un écart une chance de rattraper son véhicule, mais aussi pour que l'écolier allant prendre le car de ramassage scolaire marche sur le bas côté et pas sur la route.



— **la mise en valeur des intersections et de leur perception** par la création de petits îlots destinés à bien mettre en évidence le régime de priorité, le recours au traitement coloré des zones d'approche pour mettre en alerte le conducteur.

— **la mise en valeur des entrées d'agglomération.** Dans certaines traverses, c'est l'ensemble de l'espace public qui a été repensé pour redonner aux habitants-riverains un cadre agréable et une qualité de vie qu'ils avaient perdu du fait de la circulation et de la coupure de leur village. (Ce sont les opérations du programme « ville plus sûre », « partager la rue »). Mais ces aménagements lourds sont coûteux et ils ne peuvent donc être systématisés.



Par contre un effort plus particulier doit être fait pour soigner les entrées d'agglomération (les vraies, celles qui existent, pas celles que l'on invente avec un simple panneau qui permet d'afficher le nom de la commune et qui relève plus de la publicité que du code de la route...). Ces entrées mieux marquées permettraient de susciter de la part de l'automobiliste un changement de rythme de conduite. De même les marquages au sol de l'axe des traverses devraient être spécifiques et non de type routier rase campagne (lignes blanches et flèches de rabattement n'y ont pas leur place).

— **la simplicité de la signalisation :** supprimer les panneaux inutiles, qu'on ne voit plus tellement ils sont nombreux, ou en si mauvais état qu'ils ne sont plus lisibles.

— **la suppression ou l'éloignement des obstacles**
— qui représentent un danger en cas de sortie de route (bornes, balises béton, supports éclairage, etc.) ;
— qui masquent souvent la visibilité (véhicules en stationnement ou arrêts parasites, panneaux de signalisation à la mauvaise hauteur) ;
— ou obligent le piéton à marcher sur la route (poteaux électriques sur trottoir étroit).

— **le dégagement de la visibilité de part et d'autre des passages piétons** en organisant le stationnement pour ne pas piéger le piéton et permettre à l'automobiliste de « voir venir ».



— **la considération de l'usager :** si l'on veut favoriser la conduite apaisée et la courtoisie, il ne faut pas irriter le conducteur. Aux D.D.E de se sentir responsables et d'agir. Quelques exemples prouvent qu'il y a beaucoup à faire (même si ces pratiques ne sont pas très courantes, elles existent, :

- panneaux de chantier sans chantier ;
- chantier sans panneau ;
- panneau d'agglomération sans agglomération ;
- clignotants de sortie d'école qui clignotent inlassablement les mercredis, dimanches et pendant les vacances ;
- interdiction de doubler quand la visibilité est bonne ;
- limitations de vitesse démagogiques (ça sert de couverture !) ;
- discontinuité de la signalisation de direction ; panneaux propres et en bon état ;
- balises et délinéateurs bien alignés et bien verticaux ;
- bordures d'îlots fraîchement peintes ;
- accotements et fossés nettoyés,

car c'est à coup de petites attentions que transparaît l'attention et l'égard à l'usager, et c'est sur la route que s'exprime cette volonté de service. Pas dans les attentions verbeuses...

— l'appréhension globale des problèmes et des remèdes. Même si les élus ont souvent le pouvoir de décision, les D.D.E doivent faire le maximum pour se mettre en question et convaincre. C'est une condition nécessaire pour parvenir à des décisions raisonnables et adaptées aux circonstances.

Orienter et diriger après avoir pris le recul suffisant pour appréhender plus globalement les situations, induire la démarche pour arriver à des solutions répondant aux problèmes qu'il faut, prendre le temps d'énoncer, ne pas dire « amen » à une réponse dont on a oublié de poser la question. C'est là que se situe la compétence des D.D.E.

Qualité ou quantité

Un point fait l'unanimité : l'hécatombe routière ne régressera qu'en agissant sur les comportements.

— oui, il faut des véhicules plus sûrs, fiables, confortables et bien équipés ;

— oui, il faut aménager un environnement clair, lisible, facile à comprendre et à vivre dans lequel chacun a sa place.

Mais **nous ne vivons pas en individus solitaires.** La vie en société repose sur des valeurs humaines qui n'existent plus si c'est la loi de la jungle qui s'applique. D'où la nécessité de l'adhésion à des règles, qui ne sont respectables que si elles sont les mêmes pour tous, et appliquées à tous.

Or que constatons-nous ? Que la fabrication des règles importe plus que leur application. Il y a beaucoup de monde à alimenter les machines à fabriquer des règlements. Mais la machine à les appliquer est délaissée et saturée. A tel point qu'on en arrive à ne plus prendre le temps d'en apprécier le fondement ou la portée.

Et si l'on privilégiait la qualité de règles et des décisions plutôt que leur quantité ?

Comment s'étonner du décalage entre le Code de la Route, bible toujours plus volumineuse de bonne conscience, reflet d'une société qui se veut organisée, et la pratique de la route, réalité du terrain où les tentations et les incitations ont vite fait de venir à bout des plus scrupuleux.

A cela s'ajoute la foulditude des décisions, souvent disparates, prises au coup par coup, toujours dans l'intérêt général, mais adaptées à la « sauce locale »... Bien sûr le service d'ordre veille au bon respect des lois et des règle-



... la pratique de la route c'est bien souvent le non-respect du code de la route.

ments mais personne n'est dupe, et les moyens ne sont pas à la hauteur des objectifs. Pris dans la paperasse et la multiplicité des tâches du quotidien, policiers et gendarmes ne peuvent pleinement se consacrer à la sécurité sur la route. Pour ne prendre que l'exemple des limitations de vitesse :

— 2 usagers sur 3 ne respectent pas les 60 km/h en agglomération ;

— 1 usager sur 2 dépasse le 90 km/h hors agglomération Et les 60 et 90 km/h qui ne sont pourtant que des vitesses maximales autorisées sont en réalité les vitesses moyennes constatées.

La pratique de la route, c'est bien souvent le non respect du Code de la Route, lequel n'a donc qu'une valeur toute relative. Qu'arrive-t-il en cas de contrôle radar ? changement complet d'attitude : prévenu par des appels de phares, chacun lève le pied et circule devant le radar à la vitesse réglementaire. Et malheur à qui se fait verbaliser : à la malchance de ne pas avoir été prévenu, s'ajoute la lourdeur de la procédure et de la sanction (d'abord passage devant la commission préfectorale qui suspend le permis, puis passage devant le Tribunal qui y ajoute une amende qui devient de plus en plus forte).

Si bien que **le contrevenant « épinglé » réagit plus en victime** (il s'est fait piéger alors que les autres sont passés à côté) **qu'en coupable**.

Quant aux contrevenants qui ne se sont pas fait prendre, ils courent toujours, et n'ont pas de raison de changer de façon de conduire, la pratique étant l'impunité.

Est-ce par une répression sélective (car ne frappant qu'une minorité) **et lourde** (car se voulant exemplaire) que l'on apaisera les comportements ?

Annoncer la couleur

Pourtant le seul appel au bon sens, celui de la responsabilité et de la raison, ne suffit pas. Les campagnes de communication uniquement fondées sur l'explication, la sensibilisation, ont montré leur limite quand elles ne s'accompagnent pas d'une surveillance renforcée (l'opération Dra-

peau Blanc de Pâques dernier le confirme bien) et d'électrochocs qui refroidissent et font réfléchir (les aimables discours à l'eau de rose ne sont plus de mise). Dans ces conditions, bon gré mal gré, la « communication vigoureuse » (lire : « explication ET sanction ») constitue une perspective efficace de nature à modifier les comportements. Mais cela sous entend de bien « **annoncer la couleur** » et **d'y consacrer les moyens nécessaires**. Chaque vie épargnée et c'est une économie de 1 700 000 francs pour la collectivité. 1 000 morts en moins (10 % du bilan annuel) cela représente 1 700 000 000 de francs d'économie. Alors les moyens existent, mais il faut avoir la volonté et le courage de décider de les consacrer à la répression préventive, à la formation et à l'éducation plutôt qu'à s'apitoyer, se lamenter et continuer à enterrer les morts.

Freud et Prost

Quand on sait que si l'on commet une infraction, on a toute les chances de « se faire prendre », on change de comportement. Chaque Week-end, chaque mois, les statistiques routières sont collationnées, décortiquées, analysées. Le moindre chiffre favorable du mois en cours est aussitôt interprété comme un mieux dans la conduite des Français. Insensible à ces fluctuations éphémères, la réalité reste constante et imperturbable : chaque année plus de 10 000 morts et 550 000 blessés graves.

Etre réaliste et pragmatique, condition nécessaire pour en arriver au savoir vivre ; se bien conduire et pas seulement au volant... Et tant pis si les moyens sont peu glorieux ou pas très nobles. **La peur du gendarme vaut bien d'être utilisée** si l'on veut réellement « ne plus supporter comme un tribut inévitable à verser au Minotaure automobile les dix ou onze mille vies égrenées chaque année sur nos routes... tout en se répandant en lamentations par la voix des pouvoirs publics ».

Certes, il faut tout faire pour éduquer le conducteur, le former, lui inculquer un savoir conduire, une technique de base élémentaire pour s'habituer à acquérir la bonne décision, la bonne manœuvre dans les situations d'urgence, rester lucide face à l'imprévu pour ne pas perdre les pédales.

Mais la vérité et les perspectives de s'en sortir, on les trouvera tout autant chez Freud que chez Prost car il y a une chance (qui n'a rien du hasard) de s'en sortir, à condition de s'en donner les moyens ; l'objectif doit être de privilégier politesse et civisme au détriment de l'inconscience et de la violence. Tout est communicatif : le pire comme le meilleur. Alors, faisons le bon choix !

Consciemment et inconsciemment, il en va de la voiture comme de la roue, du feu, de l'atome : invention technique, découverte pour le bien de l'homme, elle doit être maîtrisée par l'homme pour ne pas faire son malheur.

Christian LEPROVOST et Martine ASSE
DDE du Calvados

« Le fond de l'homme est un océan immense, inconnu, bourré de cavernes inconscientes dans lequel la partie raisonnable et consciente est très peu de chose ».

Pierre DACO (à propos de Freud)

VIE DES SECTIONS

VAUCLUSE

Les dérogations meurtrières

Cinq jeunes gens blessés dans un accident « à 5 heures 15 ». La voiture percute un mur et s'embrase, le conducteur et son passager périssent carbonisés « à 4 heures 30 ». Un conducteur éjecté de son véhicule est mort sur le coup « à 6 heures 15 ». Le conducteur percute un arbre, 2 tués « à 5 heures ». Sortie de route, le conducteur grièvement blessé « à 6 heures ». Perte de contrôle, le conducteur grièvement blessé « à 5 heures 15 ». Perte de contrôle, le passager du véhicule est tué sur le coup « à 4 heures ». Voiture contre un arbre, le conducteur grièvement blessé « à 5 heures 30 ». Il s'endort au volant, le passager grièvement blessé « à 6 heures ». Le véhicule percute un pont, 2 tués « à 6 heures ».

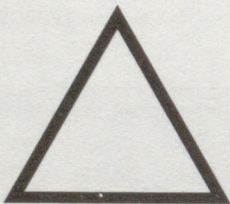
Toutes ces victimes ont entre 18 et 30 ans. Avant que nous nous intéressions au danger que représente les fermetures tardives des discothèques, nous pouvions lire dans la presse à la suite d'un accident : « retour tragique de boîte de nuit » ou encore « drame au petit matin », depuis ces titres ont disparu, cela est peut-être préjudiciable à certaines personnes privées ou publiques !

Il faut pour connaître l'origine de ces accidents cités ci-dessus prendre connaissance de la date du journal, alors nous nous rendons compte que tous ont lieu les nuits de week-end.

Qui aura le courage de prendre des mesures pour mettre un terme à ces dérogations abusives. Peut-être Monsieur le Préfet du Vaucluse ! (voir article de presse ci-dessous). Devant cette hécatombe, les gendarmeries de notre région font des contrôles d'alcoolémie sur les routes conduisant à ces établissements, nous les avons demandés dès la création de notre section.

Nous en avons assez de voir disparaître notre jeunesse par la faute de beaucoup trop d'indulgence et d'insouciance.

Guy MARSEILLE (Vaucluse)
Délégué Provence-Côte d'Azur



Sortie de « boîtes » : cinq retraits de permis

C'est le bilan d'une opération de contrôle d'alcoolémie pratiquée sur 60 automobilistes la nuit dernière. Dans la nuit de vendredi à samedi, de 3 à 6 heures du matin, les gendarmes de la compagnie de Carpentras (brigade territoriale et brigades de Malucène, Sault et Entraigues) ont procédé à une opération de dépistage alcoolémique sur réquisition du procureur de la république. Deux lieux privilégiés, puisque concordant avec la situation géographique de discothèques, avaient été choisis : Sarrians et Entraigues.

Pendant ces trois heures, sous l'autorité de capitaine Sorel, commandant la compagnie de Carpentras, soixante contrôles ont été effectués dont cinq se sont avérés positifs. Ils concernent Éric AKILOLA, électronicien de Morières (0,92 gr), Ghislaine DUBOS, secrétaire de Montoux (0,96 gr), Claude GILLET, chauffeur de taxi de Courthézon (1,24 gr), Philippe GABILLAS, aide conducteur de travaux d'Entraigues (1,56 gr) et Gilles BRUN, chef de chantier de Sorgues (1,60 gr). Ces cinq personnes se sont vu retirer leur permis de conduire sur le champ et selon la loi, une procédure administrative de retrait sera entamée dès lundi matin en sous-préfecture où les dossiers seront transmis.

Le Provençal du 18 novembre 1990

NDLR : Bonne initiative de publier l'identité des délinquants.

Vers une uniformisation ?

Actuellement, Monsieur PILOTON, directeur du cabinet du préfet, suit ce dossier des dérogations d'ouverture tardive de très près. En effet la variation dans les heures d'ouverture a des effets « pervers ». Des consommateurs qui se trouvent dans des établissements quittent les lieux lors de la fermeture et sillonnent les routes à la recherche d'un endroit ouvert. On assiste ainsi à des tournées qui sont dans certains cas particulièrement dangereuses. Pour lutter contre cet état de fait il se pourrait bien que des mesures soient prises rapidement pour uniformiser les horaires de fermetures sur l'ensemble du département. Pour l'heure, il semble bien que la tendance soit vers une fermeture pour tous à 3 ou 4 heures. Des négociations vont avoir lieu entre les professionnels et les pouvoirs publics et l'on connaîtra, d'ici quelques semaines, les nouvelles dispositions. Mais en tout état de cause si le fait que les vauclusiens se rendent « en boîte » tardivement sera pris en compte il semble que les pouvoirs publics désirent inverser cette tendance, propre aux pays latins. De là à ce qu'une campagne soit lancée sur le thème « allez danser à 21 heures » il n'y a qu'un pas...

Le Provençal du 25 octobre 1990

Être vu... et vive la vie !

VENDÉE

À l'école de Sainte-Foy, petite bourgade proche des Sables d'Olonne, l'action « Être vu... et vive la vie !... » a été menée avec enthousiasme par les enseignants de cette école qui ont su mettre « dans le coup » les parents et les enfants. Le 15 mai, l'école projette de mener l'action. En septembre le matériel est commandé et livré au début d'octobre. Le mardi 23 octobre chaque enfant reçoit une bande de tissu fluorescent et une autre de tissu réfléchissant qu'il emporte pour montrer à ses parents. Le jeudi suivant les enfants décorent leur cartable après avoir reçu l'autorisation de leurs parents. Les enfants ont des idées très précises sur la façon dont on doit coller les morceaux de tissus. Tous les cartables de l'école ont ainsi été « décorés » et sept semaines plus tard un « recollage » des coins pour certains a été nécessaire avec la séance photo. Trois autres écoles des Sables d'Olonne ont également participé à cette opération.



CALVADOS

En septembre 90, la Préfecture du Calvados nous annonce une bonne nouvelle : une subvention de 15 000 F. au titre du Plan d'Action Département de Sécurité Routière pour l'action « Être vu... et vive la vie ! » En accord avec l'Inspection Académique du Calvados, la Ligue Contre la Violence Routière équipe 100 classes de C.P. disséminées à travers le département. Les 25 kits achetés sont ainsi découpés en quatre. Les 100 colis ainsi réalisés sont envoyés par l'Inspection Académique qui bénéficie de la franchise postale et apporte ainsi sa participation matérielle à cette action.

Le 6 décembre, lancement officiel de cette campagne dans le Calvados. Une conférence de presse a lieu dans une classe de Caen, à laquelle participent, une représentante de la Ligue, l'Inspecteur de l'Éducation Nationale chargé de la Sécurité Routière, le Directeur de cabinet du Préfet et l'institutrice de la classe. L'enseignante raconte la façon dont elle a réalisé cette opération sur plusieurs jours, en expliquant aux enfants l'utilité de ces bandes « oranges et grises » et en leur demandant d'en parler avec les parents le soir.

Les différents journalistes présents ont relaté cette opération avec beaucoup d'enthousiasme : Ouest-France, Radio France Caen, FR 3 Caen (qui n'avait pas pu venir pour raison de grève) a quand même expliqué l'action dans son journal. Un journaliste de l'Agence France Presse était également présent. Et quelle ne fut pas notre surprise d'apprendre que Europe 1, France Inter, France Infos, la République du Centre, avaient relayé cette modeste action. Profitant de cette action médiatisée, la représentante de la Ligue a insisté sur le fait que cette opération était destinée également aux automobilistes ; que les enfants ainsi mieux vus grâce à ces éléments réfléchissants et bien informés par les enseignants restaient quand même des enfants et c'était toujours à l'adulte-automobiliste d'assurer sa sécurité. Même si l'enfant « commet une faute » il ne doit pas le payer de sa vie.

La section du Calvados



DÉLÉGUÉS DÉPARTEMENTAUX

1 — Normandie

CALVADOS : Julien PICQUET Le Bourg Joli — 14260 BONNEMAISON

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

OISE : Jacky de KOKER Ferme du Château de Crécy — 60430 SAINT SULPICE

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

(Intérim assurée par le délégué régional de Normandie)

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

2 — Ile-de-France

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

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

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

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

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

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

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

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

3 — Est

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

HAUTE-MARNE : Claudette DUMORTIER 2, rue Darius Milhaud Bâtiment Armor n° 8 — SAINT DIZIER

MOSELLE : Jean-Yves LAMANT 10, rue des Plantes Bâtiment C — 57000 METZ

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

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

4 — Ouest

FINISTERE : Anne BORGNIE 8, rue Yves Jaouen — 29200 BREST

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

LOIRE-ATLANTIQUE : Soisick et Rémy CLAVIER 9, rue du Verger — 44880 SAUTRON

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

5 — Centre

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

INDRE : Pierre AUGAY 7, rue Ampère — 36000 CHATEAUROUX

INDRE-ET-LOIRE : Jean-Jacques DUPLAISIS 1, Pl de la Réunion Appt 13 — 37540 SAINT-CYR-SUR-LOIRE

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

HAUTE-VIENNE : Françoise TACK 32, Bd de Vigenal — 87100 LIMOGES

6 — Aquitaine

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

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

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

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

7 — Languedoc-Roussillon

AUDE : Liliane ROSSEUW La Verdue — 11270 GENERVILLE

GARD : Thierry VINCENT 68, Bd Gambetta — 30700 UZES

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

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

8 — Provence-Côte-d'Azur

BOUCHES-DU-RHONE : Richard MOUREN 160 Chemin du Four de Buze — 13014 MARSEILLE

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

9 — Rhône-Alpes

DROME : Luc GABRIEL SAMU 26 11, allée Maurice Utrillo — 26000 VALENCE

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

RHONE : Elisabeth RIBEYRE 28, rue Lieutenant Colonel Girard — 69007 LYON

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

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

10 — Nord-Pas-de-Calais

NORD : Xavier PENET 48, rue de Lille — 59350 SAINT ANDRE

11 — Midi-Pyrénées

ARIEGE : Firmine ROUAIX Ranquet — 09420 CASTELNAU-DURBAN

HAUTE-GARONNE : Martine FEAUGAS En Martel 31450 — FOURQUEVAUX

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

TARN : Viviane VAREILLES 9, rue Fernandez — 81000 ALBI



CONSEIL D'ADMINISTRATION

Geneviève JURGENSEN, Max BADIER, 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 BADIER.

Représentante des régions : Aline ROLAND.

Responsable « Pondération » : Jean-Marie LEVERRIER.

Recherche et contacts avec sponsors : Odile VAN HEE.

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

1 — Normandie (Aisne — Calvados — Eure — Manche — Oise — Orne — Seine-Maritime — Somme) Jean-Marie LEVERRIER — Creuley 14410 VIESSOIX — Tél. : 31.68.44 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.

**Est-ce que
le rythme accéléré
de la vie
nous donne le temps d'être intelligent ?**

**Vous êtes obligé d'admettre que la vitesse
est la pire des valeurs. La vitesse détruit.**

**Or notre société
est fondée sur la vitesse.**

**La vitesse pour aller à Dakar,
ce qui est, j'aimerais que vous le disiez,
l'abomination totale, c'est monstrueux,
écœurant, innommable.**

**Je ne vois pas comment l'on peut
pardonner à ceux qui ont gagné
le Paris-Dakar...
Il faudrait y aller
le plus lentement
possible.**

Albert JACQUARD

Le Point n° 908 du 12 février 1990