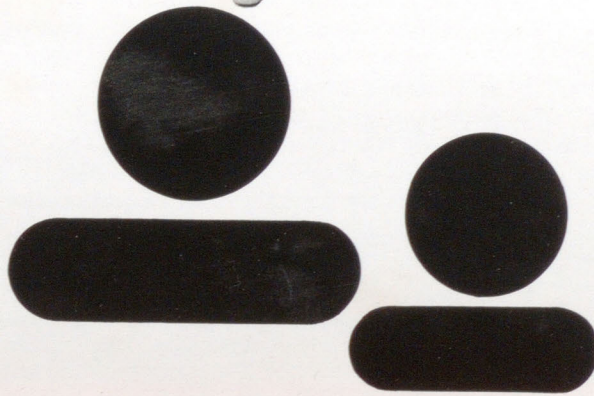


Pondération

ORGANE DE COMMUNICATION DE LA
LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



Bulletin trimestriel

Tél. : 43.48.96.09

Abonnement annuel
à la revue 50 F

N° 19

SOMMAIRE

Éditorial

Geneviève JURGENSEN — Présidente	3
--	---

Témoignages

C'est la fête des pères — J. JACOB	4
C'est la fête des mères — G. LEVERRIER	4
Les enfants et la Sécurité Routière — R. PADERN	5
Au nom de tous les nôtres — F. ROUAIX	5
Anne — Chantal	5
La vie d'une commission de suspension — E. GERSON	6

Humeur

D'une guerre à l'autre — M. MANCEL	7
Une guerre propre — B. DELARUE	7

Dossier

La Sécurité Routière : une responsabilité collective — C. GERONDEAU	8
La drogue la plus dure — P. ST MARC	9

Justice

La délinquance au bout du volant — J.C HENNET	10
---	----

Nos actions

Indre et Loire — J.J DUPLAISIS	12
Calvados — M.A. CAVELIER	13
Maine et Loire — B. BERCK	14
Vendée — J. LOUINEAU	15

Assemblée Générale

Rapport d'orientation — B. DELARUE	16
Ordre du jour	17

Note de la rédaction

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

PONDÉRATION est un organe de communication de la Ligue Contre la Violence Routière. Il est 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
Creully — 14410 VIESSOIX

Directeur de la Publication : Jean-Marie LEVERRIER
Imprimerie CORLET S.A. Condé-sur-Noireau
Dépôt légal n° 7 — 1^{er} trimestre 1991 — n° CPPAP : 67845



ÉDITORIAL

La guerre du Golfe est finie. Il est vraisemblable que l'angoisse profonde qu'elle a créée en chacun de nous depuis l'été dernier est pour beaucoup dans la baisse notable des accidents mortels dénombrés depuis l'automne. Vingt pour cent de moins en décembre... Est-il possible que la peur de voir une violence effroyable se déchaîner là-bas ait calmé les esprits chez nous ? La consommation d'essence le prouve : on n'a pas moins roulé pendant cette période, mais on a moins tué, beaucoup moins. Le vœux que je formulais en ouvrant notre conseil d'administration au mois de janvier s'est en partie réalisé : puisque tant de jeunes hommes allaient risquer leur vie au loin, à la demande de leur pays, nous devons plus que jamais protéger en France la vie de leurs camarades, ceux qui avaient la chance de rester là. Deux soldats ne reviendront pas du Golfe. La vigilance des chefs, leur volonté de ramener, si faire se peut, tout le monde chez soi, le savoir-faire des professionnels a abouti à cela : un mois de guerre, deux morts. En France, un mois de route, près de mille morts. Absence de vigilance, absence de volonté, absence de savoir-faire. A cela il faut sans doute ajouter une constatation plus pénible encore : l'opinion publique n'aurait pas accepté de lourdes pertes dans le Golfe. Les chefs le savaient. La même opinion accepte encore bien de lourdes pertes sur la route. Les chefs le savent. Conformément aux préconisations du « livre blanc » de la sécurité routière à la rédaction duquel j'avais participé, le Ministre des transports vient de créer un conseil d'évaluation et d'orientation auquel j'ai été nommée pour trois ans. Il comprend une vingtaine de spécialistes d'horizons divers. J'aimerais savoir ce qui serait, selon vous, la première urgence, la première mesure à mettre en place. Sanction ? Formation ? Information ? Modification de l'industrie automobile ? De l'infrastructure ? J'aimerais que vous m'écriviez pour me le dire. Mais attention : pas de roman fleuve ! Juste une mesure, la première... cela m'aidera à mieux vous connaître, et donc à mieux vous représenter.

Vous connaissez l'INSEAD ? C'est une des écoles supérieures les plus cotées. Fort coûteuse, elle est implantée à Fontainebleau et forme de futurs hommes d'affaires qui viennent du monde entier y recevoir une formation délivrée en anglais. Beaucoup d'entre eux empruntent aux banques le prix de leur scolarité, et n'ont pas de mal à obtenir ces prêts : les banques savent qu'ils trouveront à la sortie un bon job, qui leur permettra de rembourser sans problème. Dans le dernier bulletin de liaison des anciens élèves, on pouvait lire ces lignes : « Pascal LONGQUEUE (Promotion 86) sa femme Corinne et leur fille Sophie ont trouvé la mort dans un accident, en novembre 1990 laissant derrière eux leur fille de 5 ans, Chloé. »

Ce numéro de **Pondération** est dédié à ces deux enfants. Car dans leur solitaire innocence, ils représentent de façon terrible les paradoxes d'une société qui fait de sa jeunesse la plus prometteuse la première victime des accidents de la circulation. Qu'en dirait Monsieur Calvet PDG de Peugeot et Citroën, inlassable chantre de la vitesse au nom du succès économique ? Quel succès économique verrait-il là ? Nous promettons à Chloé de poursuivre nos efforts pour contribuer à une vraie économie. Qui commence par l'économie des vies.

Geneviève JURGENSEN
Présidente

C'est la fête des pères

« Mon copain avait fait un beau dessin pour la fête de son papa...

Mais juste avant la fête des papas, il y a un autre monsieur qui a tué le papa de mon copain avec sa voiture. Il paraît que ce monsieur avait beaucoup bu avant de conduire, et que c'est dangereux de conduire quand on a bu, et qu'on désobéit à la loi. Alors pourquoi a-t-il fait ça, le monsieur ? Nous les enfants, on nous dit d'obéir, mais les grandes personnes désobéissent, on ne comprend plus ! Et il savait bien qu'il avait bu, on ne boit pas sans le savoir ! Il paraît qu'il est blessé et qu'il a très mal, le monsieur, mais il n'aura jamais aussi mal dans son cœur que mon copain et sa maman.

J'espère du moins qu'on ne le laissera plus jamais conduire, le monsieur qui a tué le papa de mon copain, j'aurai tellement peur qu'il tue mon papa aussi. Mais on dit que là-bas, à la « justice », on ne punit pas beaucoup ceux qui ont tué les autres avec leur voiture ; je sais bien, il y en a beaucoup qui ne font pas exprès, mais tout de même, quand on va trop vite là où c'est interdit, ou quand on a bu, ce n'est pas pareil, on devrait être vraiment puni ! En attendant, mon copain, lui il n'a plus de papa »

Jeanne JACOB
(Orne)

C'est la fête des mères

Dans quelques jours c'est la fête des mères.

Quand je monte l'escalier avec un bouquet de fleurs blanches de mon jardin, c'est à toi petite fille que je pense. Je pense au petit cadeau que tu avais préparé l'année dernière à cette époque et qui est resté comme une relique dans le paquet bien ficelé. Le Monsieur qui roulait trop vite devant chez toi ne t'a pas laissé le temps de l'offrir à ta maman.

En ouvrant la porte, Martine, la maman me sourit :

— « Je suis contente de vous voir », me dit-elle, « je savais que vous alliez venir... il y a un an déjà... je n'arrive pas à le croire... pour moi, c'est toujours hier ».

Nous sommes en plein centre ville et sous les fenêtres les voitures ne cessent de passer.

— « Vous entendez à l'allure qu'elles roulent. Avant je ne faisais pas attention, l'habitude sans doute, mais maintenant je ne supporte plus. A chaque instant je redoute un coup de frein brutal, un choc. »

Nous nous sommes approchées de la fenêtre. Elle regarde fixement le trottoir.

— « C'est là que je l'ai vue vivante pour la dernière fois. Toujours je revois cette image, la voiture qui arrive, je crie "SANDY !" et puis, plus rien. Au bout d'un moment de silence elle se retourne vers moi. »

— Vous voyez à l'allure qu'elles passent dans cette rue. Il y a des magasins de chaque côté et quand je vais faire mes courses, j'ai peur de traverser. Ma voisine qui est vieille ne veut plus sortir de chez elle. L'autre jour, au milieu du passage protégé elle était terrorisée, les voitures continuaient de passer devant, derrière, et comme elle ne marche pas vite...

Croyez-vous qu'il y ait des gens qui savent faire ralentir les voitures ? Combien faudrait-il encore de morts pour qu'on réagisse ? Depuis l'année dernière rien n'a été fait, les voitures roulent toujours aussi vite. »

Comme cadeau pour la fête des mères j'aurai voulu lui dire :

— « Eh bien oui, ça y est, c'est fini, les voitures ne pourront plus rouler si vite devant chez vous. Les enfants tout en restant enfant pourront traverser la rue en toute sécurité. La grand-mère pourra de son pas lent aller faire ses courses sans être tenaillée par la peur. »

Mais je n'ai rien dit, je n'ai rien promis.

J'ai mis les fleurs blanches dans un vase sur le buffet, près de la photo d'une petite fille qui riait.

Ghislaine LEVERRIER

TÉMOIGNAGES

Les enfants et la sécurité routière...

Ne jouons pas avec la sécurité de nos enfants en voiture. En général nous estimons que nous conduisons prudemment, mais nous ne sommes pas seuls en ville et sur les routes. Même si le trajet est de courte durée, quelques secondes suffisent pour être victimes d'un accident plus ou moins grave.

L'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité donnent divers conseils aux parents :

- placez les enfants à l'arrière du véhicule
- utilisez un système de protection homologué
- appliquez scrupuleusement les règles du système agréé
- fixez correctement le dispositif à la voiture
- maintenez correctement l'enfant dans le dispositif

Les récentes mesures officielles rendent obligatoire l'utilisation des dispositifs de sécurité homologués pour tout enfant de moins de dix ans à partir du 1^{er} janvier 1992, mais il est conseillé de ne pas attendre cette date pour protéger correctement dès maintenant les jeunes enfants placés à l'arrière des voitures.

Il faut savoir que tous les ans des centaines d'enfants sont tués ou grièvement blessés sur les routes faute d'avoir été correctement installés sur le siège arrière des voitures. Une publicité récente présente des harnais pour chiens... prenons au moins autant de précautions pour nos enfants et petits-enfants !

Robert PADERN (Orléans)
Onze petits-enfants

Au nom de tous les nôtres

Martin GRAY dit : « Au nom de tous les miens »

Je dis : « Au nom de tous les nôtres »

Voilà 6 ans que dans un foyer d'Ariège, il manque une présence, celle d'une jeune fille de 15 ans tuée alors qu'elle était bien sagement assise dans une voiture pour aller voir son papa malade et hospitalisé. Elle est parvenue dans ce même hôpital mais uniquement pour y mourir, sans avoir revu son papa. Cette jeune fille était gaie, débordante de vie et de vitalité. Elle voulait vivre avoir un métier, se marier, avoir des enfants ; Tout cela lui a été refusé par la faute d'une personne que je qualifierai de « criminel de la route », qui a confondu cette route avec un circuit automobile. Un permis de conduire n'est pas un permis de tuer.

Cette famille, après de longues années, de douloureuses et coûteuses procédures, croyait en la Justice Française. Aujourd'hui elle n'y croit plus beaucoup ; elle dit que de tuer quelqu'un est moins répréhensible que de voler 3 paquets de biscuit et 1 paquet de pâtes dans un super-

marché ; Cela est fort bien admis, tuer quelqu'un à 150 km/h ne coûte pas très cher : le tarif est le suivant : 5 000 F d'amende, 4 mois de suspension du permis de conduire, dont 2 avec sursis ; est-ce la sévérité annoncée par les médias, surtout quand on sait que la principale cause des accidents de la circulation est l'excès de vitesse.

Le bourreau s'en sort très bien. Les élections présidentielles passant par là, il pourra recommencer en toute impunité. En réalité il s'agit d'une mort gratuite pour l'auteur.

Firmine ROUAIX
(Ariège)

Anne,

Sais-tu qu'ils m'énervent tous ces gens satisfaits que se vantent en ricanant d'appuyer sur l'accélérateur sans soucis des vitesses limitées ?

S'ils me crachaient à la figure ça ne me ferait pas pire effet. Ça se croit malin, intelligent, l'accident est pour les autres. Ils sont bons conducteurs, eux ils ont de bons réflexes, eux

ils ont une voiture sûre, eux,

ils sont au-dessus des lois, eux.

Et c'est à qui raconte l'exploit de rejoindre tel ou tel lieu plus vite que ne le permet la loi.

Et chacun de s'émerveiller ! Moi ça ne me fait pas rire.

Si j'avais du courage je prendrais la parole :

moi aussi, je connais un conducteur, un bon père de famille bien posé semblable à nous tous qui pour quelques instants s'était pris pour un dieu.

Doublant une longue file de voitures prudentes, de toute sa vitesse il passe sur un zébré pour gagner dix minutes sur son heure d'arrivée.

La fille de mon cœur y était arrêtée attendant son tour de pouvoir traverser.

Mais il était trop tard. Il ne pouvait freiner.

Pardonnez-lui mon Dieu il était inconscient. Ce qui m'étonne, c'est que chaque année environ treize mille personnes meurent par inconscience dans la plus grande indifférence.

Dénoncer le sida est généreux.

Dénoncer le crime de la route passe pour de la vengeance.

Ta mort, ma toute belle, n'est pas prise au sérieux.

C'est la faute de personne, c'est la faute à pas de chance.

Au volant de ma voiture comme bien d'autres sans doute il m'arrive de faire une erreur.

Mais au moins je ne m'en vante pas car je sais quelque part au fond de mon cœur qu'à moi aussi s'adresse le « tu ne tueras pas » !

Et que rien ici-bas, pas même une assurance ne peut minimiser ces gestes d'insolence.

De toi à moi, je trouve ça pire que l'adultère mais ça se vend beaucoup moins bien.

L'adultère, beaucoup y pensent souhaitant de ne pas y tomber.

La violence de la route tout le monde y tombe et fait mine de ne pas y penser.

Mais moi, je pense tout le temps à toi.

Chantal (La maman de Anne)

La vie d'une commission de suspension

La commission de suspension du permis de conduire se réunit environ une fois par semaine à la sous-préfecture du Havre. J'y représente la Ligue Contre la Violence Routière, irrégulièrement car je n'ai pas la possibilité d'assister à toutes les réunions. Je n'assiste qu'aux séances dites restreintes (concernant les cas les moins graves : jusqu'à deux mois de retrait de permis) car je suis la suppléante de la représentante d'une autre association (la Prévention Routière) qui préfère assister aux séances dites plénières (concernant les cas plus graves : jusqu'à six mois de retrait de permis). Les membres de cette commission appliquent plus ou moins sévèrement un barème remis par la sous-préfecture. Exemple : de 0,80 g de taux d'alcoolémie (autorisé par la loi) à 1,00 g se « paie » d'un mois de retrait de permis s'il n'y a pas eu d'accident et deux mois s'il y a eu un accident. de 1,01 g à 1,20 g c'est deux ou trois mois de retrait, etc.

Deuxième exemple : si la vitesse autorisée sur route (90 km/h) est dépassée, de 91 km/h à 120 km/h la sanction sera un avertissement, de 121 km/h à 130 km/h ce sera 15 jours de suspension de permis, etc.

Comme ce barème s'étend sur quatre pages, je vous épargne le détail et m'en tiens à ces deux exemples, en précisant toutefois qu'il a un caractère local : ce sont les recommandations du sous-préfet de Seine-Maritime. Ailleurs, le barème peut être légèrement différent.

Que dire de cette expérience nouvelle pour moi, puisque je ne fais partie de cette commission que depuis octobre 1990 ? Quelques remarques livrées ici pêle-mêle :

— la commission est plus sévère pour les absents que pour ceux qui se dérangent ou se donnent la peine d'écrire une lettre.

— les excès de vitesse sont les infractions les plus courantes.

— certaines routes, certains endroits sont souvent mentionnés car on y « épingle » fréquemment des excès de vitesse. Ainsi, le secteur situé entre Le Havre et Gonfreville l'Orcher car la route persiste à ressembler à une autoroute... mais c'est en ville et beaucoup s'y laissent prendre. Il y aurait là quelque chose à réformer dans l'infrastructure routière elle-même.

— les justifications semblent parfois plausibles : tel conducteur reconnaît avoir brûlé un feu tout juste rouge parce que celui qui le suivait roulait à grande vitesse et lui faisait craindre un choc à l'arrière en cas d'arrêt brutal. Un autre explique sa distraction par une maladie grave.

— à l'opposé, certains récits sont révoltants :

— « il était 3 heures du matin, je revenais d'une boîte de nuit, j'avais bu... »

Un autre :

— « avec mon copain on faisait une course... ben oui quoi, pour rigoler ! Et d'habitude à cet endroit, il n'y a jamais de radar ».

Ou encore :

— « les limitations de vitesse, c'est pas pour moi. C'est bon pour les autres qui n'ont rien à faire et se prélassent. Moi, je travaille... »

Voici ce que j'ai entendu de pire d'un jeune cadre de 21 ans : — « j'assume le risque de tuer quelqu'un sur la route. Ça ne regarde que moi (sic) Je suis pressé et si vous n'êtes pas capables de le comprendre, tant pis pour vous ».

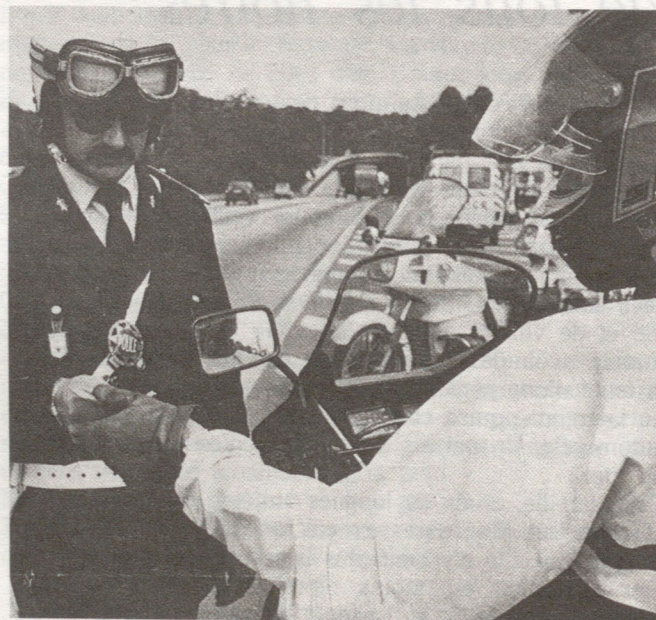
Certaines professions sont bien plus représentées que d'autres : beaucoup de cadres commerciaux, de représen-

tants de commerce commettent des excès de vitesse. Ils s'en expliquent par la nécessité de prendre de nombreux rendez-vous éloignés les uns des autres pour vendre toujours plus au service d'entreprises qui ne leur font pas de cadeau. C'est un problème de société et ces V.R.P. qui « couvrent » une région entière ou plus, ont une vie éreintante. Pour ceux-là, une suspension de permis surgit comme une catastrophe car elle leur ôte leur gagne-pain. Leur bouée de secours est ce fameux permis blanc qui aménage la sanction en l'adaptant aux heures de travail. Mais seule une autorité judiciaire peut le délivrer, ce qui n'est pas le cas de la commission.

Je suis étonnée en revanche de ne voir comparaître quasiment aucun chauffeur de poids lourd. Sur route, il me semble qu'ils ne respectent pas plus que les autres les limitations... Il faudra que je me renseigne.

Au total, c'est une expérience intéressante qui permet de rencontrer des représentants de la sous-préfecture, de la police, de la gendarmerie, de l'équipement et des associations (Automobile Club de l'Ouest, Syndicat des Artisans du Taxi, Chambre syndicale des Transports routiers, etc.). On apprend à connaître les différents points de vue : les représentants de certaines associations se montrent plus indulgents que la gendarmerie ; beaucoup vitupèrent contre le nouveau 50 km/h en ville. Heureusement la marge de manœuvre des uns et des autres est étroite puisqu'il y a un barème. Ajoutons que les séances demandent du temps aux représentants d'associations qui sont là à titre bénévole. Enfin, si une galerie de portraits a toujours de quoi maintenir la curiosité en éveil, il est décourageant de voir que chaque semaine apporte son lot d'infractions, qu'il en va ainsi dans chaque département de France et que le coût de ces réunions, probablement jamais calculé, fait partie de ce que la société gaspille pour l'automobile.

Elisabeth GERSON
(Seine-Maritime)



HUMEUR

D'une guerre à l'autre

Or donc, comme le prédisent les augures la guerre fut courte. Et même, n'en déplût aux augures, elle fut « propre » (enfin pour nous !), divine surprise dont chacun eut le bonheur de se féliciter. Mais pendant que le Koweït nous enlevait deux morts (oui deux), la folie routière nous en arrachait mille (oui mille). Alors, on dira : mais ce n'est pas la même chose. Le Koweït avait ses avions, ses chars, ses missiles, ses fusils. Et la Route ? Ah oui ? Comme si nos routes n'étaient pas un immense champ de projectiles en tous sens, tous calibres et toutes espèces. Comme si la route, telle la guerre ne servait d'exutoire à tout un flot de comportements meurtriers, de dédain, de mépris, d'exécration, d'abomination et de haine (pousse-toi de là que je fonce). Comme si tant d'armes n'étaient réunies pour un combat de chaque instant, avec des camions pour chars (c'est aussi lourd et ça va encore plus vite), des G.T.I. pour missiles (ça va moins

vite et c'est bien plus lourd) des insultes pour fusils (je te fusille du regard).

On dira encore : mais il doit tout de même bien y avoir une différence pour que nous réagissions ainsi. Assurément ! Une « vraie guerre » nous intéresse 5 mn, 5 semaines, après quoi tout s'étirole dans le vaste chaos de notre « surdésinformation ». Alors, comment voulez vous que le drame de la guerre routière ne s'enlise dans notre

indifférence ? Nous avons notre idée de la guerre : conflit armé et momentané. Une guerre sans fin n'est plus une guerre. Reste l'essentiel : les victimes. Hormis la maladie et l'« accident » (ce qui arrive inopinément et par hasard) seule la guerre fait des victimes. Toutes nos victimes de la route qui remplissent nos hôpitaux et nos cimetières nous rappellent que nous sommes en guerre. Eh bien ! Contre cette guerre-là nous ne sommes pas décidés à baisser les bras.

Michel MANCEL (Calvados)



Une guerre propre

Les opérations militaires dans le Golfe sont achevées avec pour la France un minimum de pertes en vies humaines. Toute la presse, servie par la puissance des Télécommunications, et un professionnalisme hors de pair a pu réserver une place prioritaire au compte rendu de ces événements.

Nous avons pu tous remarquer l'importance de ces moyens dans l'hommage, hautement légitime rendu aux deux garçons français qui ont laissé leur vie dans cette guerre de cent heures.

Jeudi soir, par la voix des chefs militaires les plus importants, des hommes politiques et du Président de la République, toute la France a pris part à cet hommage.

Pendant les mêmes heures 6 personnes ont péri sur une route du Nord de la France dans un carambolage où le brouillard a été mis en cause masquant ainsi toutes les anomalies du comportement des Français en voiture.

Il y a une hiérarchie dans les causes pour lesquelles nous nous battons. Mais sans vouloir établir aucune espèce de comparaison entre les manières de mourir, ces six personnes n'ont pas eu la même place dans l'actualité et ne l'auraient de toute façon pas eue dans une période moins anormale.

Alors puisqu'une guerre vient de se terminer, consacrons

nos forces devenues disponibles à mettre un terme à ce qui n'est pas une guerre, mais un carnage sur nos routes, une folie meurtrière qui dure depuis des années, dont on parle le moins possible, qui nous coûte 30 à 40 tués chaque jour et ceci dans une indifférence consternante.

Il y a pour cela deux puissants moyens parmi beaucoup d'autres. En premier lieu, que le Chef de l'État, le Premier Ministre, le Ministre de l'Équipement et des Transports et tous ceux qui ont une responsabilité dans ce domaine veuillent bien se montrer aussi efficaces et soucieux d'économiser des vies humaines, que l'ont été les généraux pour ramener indemnes tous nos compatriotes. En second lieu, que tous les moyens d'information consacrent à la Sécurité Routière une part significative des moyens et du temps qui ont été accordés à la guerre. Faute de quoi une rapide consultation des statistiques démontre que sur les 12 000 jeunes qui rentreront bientôt en France il y a à peu près 120 futurs morts de la route. Nous n'en sommes pas à une absurdité près en France mais en ce qui concerne celle-là, nous ne devrions pas rester trop longtemps à nous regarder le nombril.

Intervention de Bernard DELARUE
Vice-Président de la Ligue Contre la Violence Routière
Sur les antennes de RTL le 1-3-91 à 13 h 55

DOSSIER

La sécurité routière, une responsabilité collective

Les comparaisons sont parfois cruelles. En 1975, la France comptait 14 166 tués sur ses routes et l'Allemagne de l'Ouest 14 870 sur les siennes. En 1989, les chiffres s'établissaient à 11 475 victimes en France, au lieu de 7 985 outre-Rhin.

Une telle comparaison doit être ressentie non comme un motif de découragement, mais comme une puissante incitation à l'action. S'il a été possible à d'autres d'obtenir des progrès spectaculaires, il n'y a aucune raison pour qu'il n'en soit pas de même dans notre pays si le problème est correctement traité.

Certes on a raison de rappeler qu'à l'origine de presque tous les accidents se trouvent une ou plusieurs fautes humaines, et des initiatives comme l'opération « Drapeau Blanc » sont bienvenues pour rappeler périodiquement à chacun ses responsabilités et créer un climat propice à de nouveaux progrès. Mais on pressent combien l'impact de telles actions est fugitif et insuffisant pour changer à lui seul de manière durable le cours des choses.

L'approche « individualiste » du phénomène, qui attribue aux usagers de la route la responsabilité des accidents — puisqu'une faute ou une erreur de comportement peuvent être mises en évidence pour 95 % d'entre eux, — est en contradiction avec l'approche collective, qui consiste à considérer que l'on a affaire à un « système » global et qu'il importe avant tout non de désigner des responsables, mais de chercher comment agir pour réduire le nombre et la gravité des accidents.

30 km/h en ville

C'est ainsi que l'on entend souvent dire que l'aménagement du réseau routier n'a qu'une influence marginale sur les accidents. Et il est vrai que lorsque l'on examine chaque accident individuellement, il est peu fréquent que l'on puisse imputer son origine à un défaut du réseau. Bien plus souvent, l'excès de vitesse, l'inattention, le refus de règles de priorité, l'alcool apparaissent comme les causes premières du drame. Et pourtant, lorsque l'on substitue à une route ordinaire une autoroute, le nombre des accidents mortels est brutalement divisé par quatre ou cinq, alors que ce sont les mêmes usagers de la route, avec les mêmes irresponsabilités, les mêmes véhicules qui les empruntent.

Le même constat vaut pour le rôle du véhicule. Il est très rare que l'on puisse imputer à ce dernier la responsabilité d'un accident, et il serait donc tentant d'en déduire qu'il n'y a pas de rapport entre ses caractéristiques et l'insécurité. A l'évidence il n'en est rien. Tous les assureurs savent que les accidents sont d'autant plus nombreux et graves que la puissance est élevée. Pour un même modèle d'auto-

mobile, il n'est par rare que la fréquence des accidents graves soit multipliée par deux, voire trois ou plus, lorsque la puissance du même véhicule augmente.

On ne saurait trop souligner à cet égard les conséquences néfastes de l'absence de limitations de vitesse sur les autoroutes allemandes — les seules au monde dans cette situation, — qui impose à tous les constructeurs européens une véritable course à la performance. Poussés par la concurrence, ceux-ci sont contraints de mettre sur le marché des véhicules sans cesse plus puissants et plus rapides, ce qui a pour conséquence d'accroître chaque année la vitesse de circulation sur nos routes et nos autoroutes, en contradiction évidente avec les impératifs de la sécurité routière. L'influence des réglementations n'est pas moins claire. C'est ainsi que le taux d'accidents mortels sur les autoroutes françaises a été divisé du jour au lendemain par plus de deux (de 3,6 tués par million de kilomètres parcourus à 1,5) lorsque la limitation de vitesse y a été introduite en décembre 1973, et qu'il n'est jamais remonté depuis.

La même règle vaut en milieu urbain. **En 1987, le Danemark abaissait de 60 km/h à 50 km/h la vitesse maximale en ville, et le nombre des accidents mortels correspondant chutait immédiatement de 28 % !** Alors que l'opportunité d'une telle mesure est parfois encore discutée dans notre pays, il est symptomatique de noter qu'en Allemagne, où la vitesse maximale dans les zones résidentielles est de plus en plus souvent fixée à 30 km/h, le débat est engagé pour savoir si cette dernière vitesse ne devrait pas être adoptée comme limite générale en agglomération !

Enfin, les contrôles et les sanctions ont également un rôle essentiel à jouer pour influencer le comportement du conducteur moyen. C'est à la mise en vigueur en octobre 1984 de contrôles stricts du port de la ceinture de sécurité, en ville comme sur route, que l'Allemagne doit une large part des progrès spectaculaires accomplis, le nombre des tués étant passé sur son réseau de 11 732 en 1983 à 8 400 en 1985.

Contrôles

Dans un autre domaine, où les changements de comportement sont souvent considérés comme impossibles, la preuve a été apportée qu'il n'en était rien. En Nouvelle-Galles-du-Sud, le renforcement massif de la fréquence des contrôles de l'alcoolémie au volant a permis de réduire de manière définitive de 20 % le nombre des accidents mortels, dont plus de 30 % étaient précédemment imputables à l'alcool, comme en France. Il faut dire que la densité des contrôles est telle que le tiers des conducteurs est dorénavant intercepté chaque année, au lieu de 6 % environ

en France, niveau à l'évidence beaucoup trop faible pour être dissuasif.

La multiplicité des moyens à notre disposition pour agir sur l'insécurité routière est donc considérable, et permet d'être optimiste pour l'avenir, à condition que ne soit pas retenue l'approche individualiste qui attribue la responsabilité des accidents aux usagers de la route, mais une vision collective qui ait pour objet de modifier profondément les conditions dans lesquelles fonctionne un système sur lequel chaque conducteur pris individuellement est sans prise.

L'optimisme paraît d'autant plus fondé que le pouvoir poli-

tique français — et tout particulièrement le premier ministre — a manifesté à plusieurs reprises ce qui est un véritable drame national.

Christian GERONDEAU
Le Monde

Christian GERONDEAU est président du Comité d'Experts de Sécurité Routière de la Commission de Bruxelles et ancien Délégué à la sécurité routière.

La drogue la plus « dure »

De toutes les drogues, la plus « dure » est la vitesse routière, car elle est souvent immédiatement mortelle et peut même tuer ceux qui n'en usent pas. C'est la cause n° 1 des accidents et surtout c'est elle qui en fait la gravité. Des mesures radicales s'imposent.

Les victimes de la vitesse sont en particulier les usagers les plus fragiles de nos rues et de nos routes : piétons et cyclistes, dépourvus de toute défense en cas de heurts par une moto ou une auto. Mais elle est néfaste aussi pour les conducteurs ; la fragile protection du casque pour le motard ou de la tôle pour l'automobiliste s'effondre en cas de choc à grande vitesse.

Le moyen le plus efficace de faire reculer rapidement l'hécatombe routière qui, depuis 1945, a tué 350 000 Français et en a blessé 9 millions, est de réduire fortement la vitesse. Sur autoroute, elle ne devrait pas dépasser 100 km/h. D'ailleurs sur les sections d'autoroute où elle est limitée à 110 km/h, la mortalité, proportionnellement à la circulation, est inférieure d'un tiers à celle des sections où la vitesse est de 130 km/h.

Pour assurer le respect de ces limites, il ne suffit pas de renforcer les contrôles, il faut aussi et surtout brider les moteurs à la construction pour que leur vitesse possible soit à peine supérieure au maximum autorisé, en laissant seulement au moteur une assez faible réserve de puissance facilitant le dépassement.

Pourquoi construire des bolides roulant à 200 km/h ou même 240 km/h comme les BMW, les Mercedes, les nouveaux modèles de Citroën, Peugeot et Renault ?

Une folie inutile

Où peut-on en effet pratiquer ces vitesses aberrantes ? Partout en Europe, sauf en RFA, la vitesse sur autoroute est limitée, et la France est le pays où cette limite est la plus élevée. Même en RFA, la vitesse n'est libre que sur les « autoroutes de liaison », car sur les « autoroutes de dégagement » aux abords des zones urbaines, elle est plafonnée selon les régions à 110 km/h ou à 100 km/h. Même sur ces autoroutes de liaison, la vitesse libre n'est qu'un mythe dans une grande partie de l'Allemagne, car la densité du trafic empêche d'y rouler très vite. C'est seulement

sur les autoroutes de liaison en Allemagne du Sud qu'il est en fait possible pour les bolides de se déchaîner. Mais à qui fera-t-on croire que des Français achètent des voitures roulant à 240 km/h pour les utiliser seulement sur une partie du réseau autoroutier allemand ?

Ces performances sont donc inutiles. Elles sont aussi dangereuses. Des voitures si rapides incitent inévitablement leurs acheteurs à dépasser en France les limitations de vitesse. C'est une tentation permanente de violer la loi : comment respecter le 130 km/h quand une simple pression du pied sur l'accélérateur fait dépasser le 200 km/h ? La première mesure pour éliminer la drogue la plus meurtrière — la vitesse excessive — est d'interdire à partir du 1^{er} janvier 1992 la construction en France et l'importation de deux-roues et de quatre-roues roulant à plus de 130 km/h et de négocier avec nos partenaires européens la généralisation de cette limitation.

Le véritable progrès est de fabriquer des voitures moins dangereuses et non pas plus rapides.

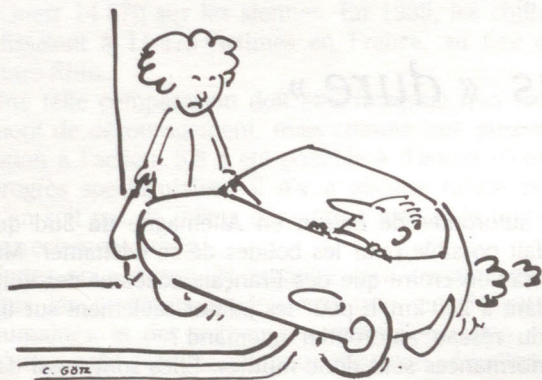
Philippe SAINT-MARC
Secrétaire Général du CNASUR
(Comité National d'Action pour
la Sécurité des usagers de la route)



JUSTICE

La délinquance au bout du volant

C'est la cause de délinquance n° 1 : plus de la moitié des condamnations pénales prononcées en Suisse le sont pour des infractions à la Loi sur la circulation routière (LCR). Petite incursion dans ce qui constitue le principal facteur de délinquance en Suisse.



Débutons par quelques chiffres en guise de rappel : 70 000 accidents de la circulation recensés par la police (en fait, il y a deux fois plus selon les déclarations de sinistres enregistrées auprès des assurances), 18 000 blessés légers, 12 000 blessés graves et 1 000 tués (davantage en réalité puisque seuls sont pris en compte les décès dans les 30 jours suivant l'accident)(1). La moitié des personnes paralysées le sont consécutivement à des accidents de la circulation. En 1989, les compagnies privées d'assurances de la branche responsabilité civile des véhicules à moteur étaient en possession de 300 000 sinistres pour une somme de 1,35 milliard de francs (cas réglés et cas en suspens).

Ampleur de la répression

Si l'on assiste à une telle hécatombe sur nos routes, c'est avant tout que le code de la route est systématiquement transgressé : excès de vitesse, vitesse inadaptée, alcool au volant, etc.

Aujourd'hui, seule une petite partie des contrevenants se fait pincer et pourtant les juges ne savent plus où donner de la robe. En 1987, sur 65 538 condamnations pénales, 35 626 (55 %) l'ont été pour des infractions à la Loi sur la Circulation Routière.

La moitié des condamnations sont constituées par des peines de prison (mais dans 70 % des cas avec sursis) et l'autre moitié par des amendes. Concrètement, environ 4 000 personnes purgent chaque année une peine de prison ferme pour un délit routier. Ajoutons tout de même pour ceux qui, à la lecture de ces chiffres pensent que l'on enferme facilement les délinquants de la route qu'il n'en est rien. Premier exemple : le 20 août 1990, un camionneur écopait de 10 jours avec sursis pour avoir provoqué un accident ayant fait deux morts. Deuxième exem-

ple : le 23 octobre 1990, un automobiliste était condamné à 10 mois avec sursis pour avoir tué trois personnes suite à un excès de vitesse.

L'impunité routière

Pour un conducteur en état d'ébriété, le risque de se faire pincer est d'environ une fois sur 2 000 ! Dans ces conditions, le conducteur imbibé n'a pas le sentiment de commettre un délit. Certains experts estiment pourtant que la certitude de se faire pincer aurait un meilleur effet préventif qu'une aggravation des condamnations.

Le rôle de l'alcool

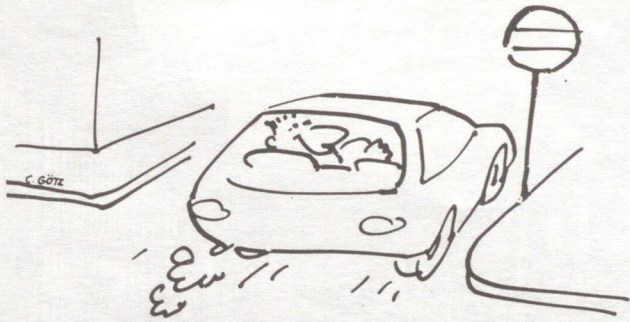
La Suisse n'est pas seulement le pays du chocolat, c'est aussi celui de... l'alcool. Au hit parade européen, la Suisse, avec 11 litres d'alcool par tête, vient en troisième position après la France (13,2 litres) et l'Allemagne (11,5 litres). On se demande presque comment les Norvégiens (4,2 litres) et les Suédois (5,5 litres) arrivent à survivre ! Ajoutons encore qu'en Suisse, 7 % de la population absorbe 50 % de la consommation. Égoïste, va !



Pas étonnant dès lors que près de la moitié des personnes condamnées pour des infractions à la LCR, soit environ 15 000 personnes, doivent à l'ivresse au volant leur contact avec la justice. On ne comprend toutefois pas pourquoi la justice se montre relativement sévère pour l'ivresse au volant (155 accidents mortels en 1986) et pareillement laxiste pour l'excès de vitesse (469 accidents mortels la même année). Pour illustrer ce phénomène, rappelons l'exemple récent d'un Conseiller d'État qui, en situation de récidive, roulait à 143 km/h au lieu de 80 km/h. Sanction : un mois de retrait de permis !

La récidive

Dans les 5 ans qui suivent la fin d'une peine d'emprisonnement pour un délit routier, 43 % des délinquants récidivent. Il est frappant de constater que plus la peine de prison est longue (et donc en principe le délit grave), plus la récidive est fréquente. Ainsi, dans les 5 ans qui suivent



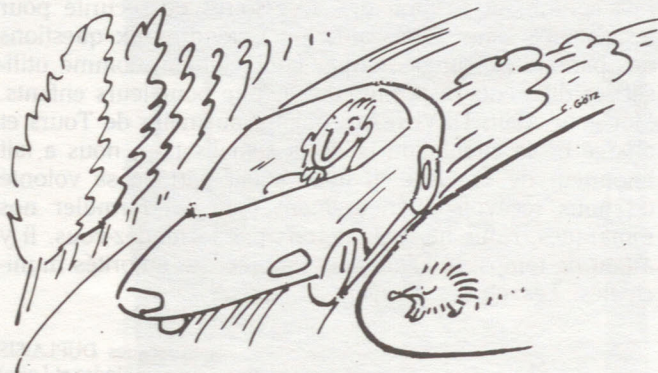
la fin de leur emprisonnement, il y a 34 % de récidive pour ceux qui ont purgé une peine d'un à deux mois et 56 % de récidive pour ceux qui ont purgé une peine de 6 à 12 mois.

La sagesse des femmes

La délinquance routière est une affaire... d'hommes. Si les femmes représentent 52 % de la population suisse, on ne leur doit que 13 % des délits (tous domaines confondus). Concernant la délinquance routière, elles ne représentent que le 8 % des condamnations, le 6 % des cas d'ivresse au volant alors qu'elles représentent le 40 % des personnes qui conduisent une voiture. Certes, l'écart tend à se combler peu à peu mais il est tout de même impressionnant.

Retrait de permis

La question de la pratique du retrait de permis (environ 40 000 par année) est âprement débattue dans les milieux préoccupés par le système de sanctions des délits routiers. Dans la pratique, le retrait de permis est une mesure administrative. Ce n'est donc pas une peine accessoire et il n'est pas prononcé par le juge. Ici encore, c'est le laxisme qui



préval. Le retrait du permis n'est pas immédiat. Des arrangements interviennent (période de service militaire, vacances, etc) et même les délinquants notoires se voient rapidement restituer leur permis. Ainsi, un chauffard valaisan condamné au printemps 1990 à trois ans de prison ferme à sa dix-huitième infraction (ivresse au volant avec excès de vitesse et une personne tuée) recevait son permis de conduire en retour après 9 mois déjà !!

Pourtant, il existe selon certains la possibilité pour le juge de prononcer une interdiction de conduire comme peine complémentaire à une condamnation avec sursis. Cette possibilité est cependant controversée au sein même de la magistrature.

Toujours est-il que l'on considère de plus en plus que le retrait de permis devrait constituer la peine principale.

Conclusion

Dans une histoire écrite il y a 40 déjà, un personnage de Marguerite Duras avait la réputation suivante : « Comme il était obligé d'aller très vite en voiture à cause de ses affaires, il avait minutieusement calculé qu'il aurait perdu plus de temps en allant prudemment qu'en écrasant quelqu'un de temps en temps. » En prenant des risques criminels, de nombreux automobilistes pourraient se reconnaître dans ce portrait cynique.

Face à l'ampleur de la délinquance routière, le système des sanctions doit absolument être revu afin d'atteindre un effet dissuasif suffisant.

Dans un prochain « Journal AST », nous dresserons l'inventaire des mesures susceptibles d'amener les conducteurs à un meilleur respect du code de la route.

Jean-Claude HENNET
Journal de l'Association Suisse des Transports
Janvier 1991



Dessins Christian Götz

Sources :

Volume 7 de la Collection criminalogie intitulé « Délinquance routière » publié par le Groupe suisse de travail en criminologie (Rüegger Éditeur, 1989, 360 pages)

Article de Monsieur Javier Ortega, criminologue, de l'Institut suisse de prophylaxie de l'alcoolisme. Sa contribution s'intitule « Quelques réflexions sur la délinquance routière et notamment le cas de l'ivresse au volant » in « Revue internationale de criminologie et de police technique » N° 3/1990.

NDLR : en France c'est 6 jours.

NOS ACTIONS

INDRE ET LOIRE

A Tours, un dimanche pas comme les autres La Jeune Chambre Économique de TOURS, qui fait partie du Plan Départemental d'Action de Sécurité Routière, nous avait contacté pour participer à une action réalisée avec la Municipalité de Tours. L'idée était de redonner le centre-ville aux piétons pour un dimanche après-midi.

Le dimanche choisi fut le 16 décembre 1990. Pour l'occasion, les magasins du centre-ville (rue Nationale) ouvrirent leurs portes et pour un jour, cet axe qui s'enfonce en plein cœur de Tours est devenu piétonnier.

De nombreuses associations militantes étaient présentes : la Ligue Contre la Violence Routière, Environnement et Sécurité Routière, l'Association des Familles de Victimes des Accidents de la Circulation, les Paralysés de France, un collectif de défense des cyclistes, mais aussi les poids lourds de la sécurité, Pompiers, Croix-Rouge, Sécurité Civile, Prévention Routière.

La température était très froide et le vent fort. Les militants de la section Indre-et-Loire de la Ligue avaient eu tort de ne pas chausser les après-ski. « Oh, ça caillait... »



Les premiers pas des promeneurs furent timides. Peu habitués à utiliser la chaussée ils restaient tassés sur les trottoirs mais l'air de liberté arrivait. Avec un bonheur méfiant des bipèdes utilisaient quand même les passages piétons pour traverser... « On ne sait jamais... » Vers 15 heures, un groupe se formait au début de la rue Nationale réclamant des pistes cyclables qui permettraient une traversée Nord-Sud et Ouest-Est en toute sécurité. Elles sont pour l'instant inexistantes ou très mal entretenues.

La Ligue Contre la Violence Routière avait obtenu de Renault-Tours une voiture équipée de 3 ceintures arrière. Un magasin Prémaman de Tours-Nord avait gracieusement mis à notre disposition des accessoires de sécurité pour les enfants. Nous avons ainsi pu répondre aux questions des parents et leur démontrer concrètement comme utiliser les différents dispositifs de retenue pour leurs enfants. Monsieur Alain DEVINEAU, adjoint au maire de Tours et chargé de la circulation et de la signalisation, nous a fait l'honneur de sa visite. Il nous a fait part de sa volonté de nous recevoir ultérieurement pour lui formuler nos remarques. Nous ne manquerons pas le rendez-vous. Il y a peu de temps, la Ligue était ignorée des autorités municipales. Les choses bougent à Tours.

Jean-Jacques DUPLAISIS
(Indre-et-Loire)

L'enfant n'est pas un adulte en miniature

Pourquoi ne pas aborder ce sujet dans l'entreprise ?

L'entreprise un lieu d'information privilégié ! L'information passe... passe... s'échange... se diffuse.

En octobre 1990, nous avons organisé au sein de l'entreprise L.S.N. à Caen, une animation : « l'enfant dans la rue ». Pour la réussite de ce projet, la Ligue Contre la Violence Routière du Calvados a mis à notre disposition une exposition, de la documentation à distribuer largement, et la voiture géante que nous avons montée sur un des parkings de l'entreprise. L'entreprise compte 800 salariés dont une majorité de femmes (75 %), moyenne d'âge : 36 ans... Donc 800 personnes présentes 8 heures par jour. Dans ces 8 heures le salarié dispose de pauses qu'il peut utiliser librement et d'un temps de repas dans un self au sein de l'entreprise. Il faut ajouter que notre société a une activité saisonnière, ce qui entraîne des périodes de travail dans l'année plus ou moins intenses. C'est muni de toutes ces constatations que le service médical de L.S.N. a pu organiser, au rythme d'une tous les trois mois, des quinzaines d'information sur des thèmes très différents : champignons, baies toxiques, accidents domestiques, etc. et, l'enfant dans la rue.

Comme pour d'autres animations nous avons utilisé le hall d'entrée du self, lieu de grand passage, pour installer l'exposition et la documentation : « l'enfant n'est pas un adulte en miniature ».

Celle-ci a eu beaucoup de succès. Sa conception en est sa réussite. Elle est claire, les photos sont très évocatrices, les textes simples, accrocheurs, avec des dessins d'enfants significatifs. Cette exposition oblige à se poser quelques questions, à changer certaines de nos habitudes. Quant à la voiture géante, l'impact a été à la dimension de la voiture.

Il est difficile de dire sur ce genre d'animation le nombre exact de personnes touchées. Ce que nous pouvons noter c'est que 280 à 320 personnes déjeunent au self tous les jours, passent obligatoirement par le hall et 70 % des salariés utilisent la boutique de l'entreprise et traversent également ce même hall.

Pour L.S.N., « l'enfant n'est pas un adulte en miniature » était la deuxième expérience tentée avec la Ligue Contre la Violence Routière puisqu'en juin 90 nous avons proposé une animation de 4 semaines : « Accrochez-les à la vie ! ». A cette occasion, Monsieur Frémond nous avait installé un stand de photos, des statistiques régionales, de la documentation vantant les bienfaits de la ceinture et des sièges auto pour enfants. Nous avons également à notre

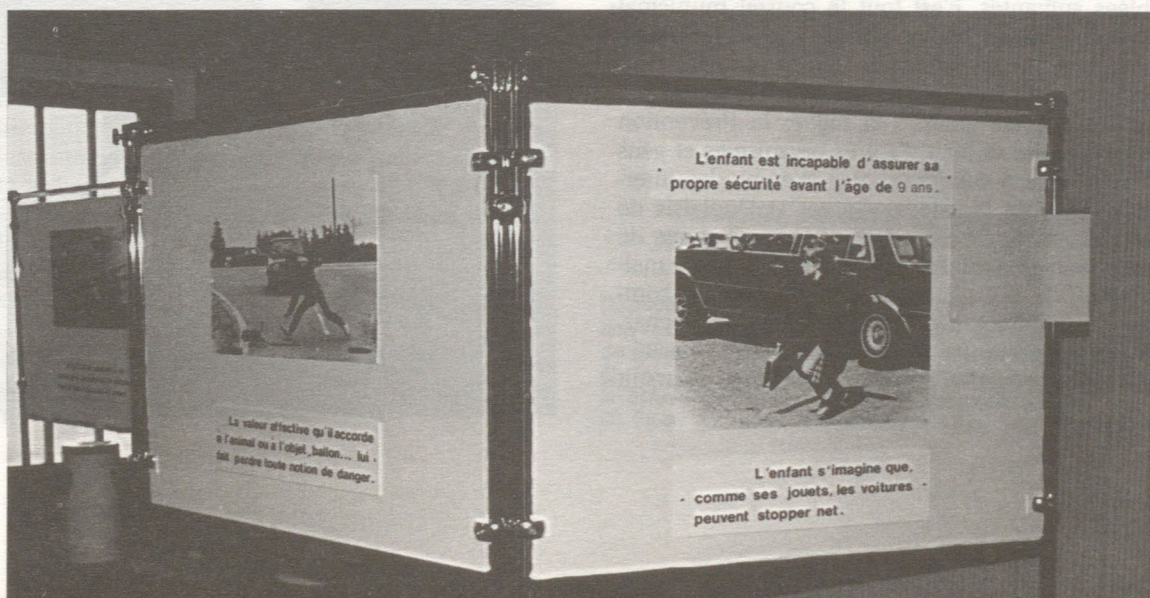
disposition le « test choc » qui reproduit l'effet d'une collision sur un automobiliste en cas de choc à 7 km/h... très impressionnant ! Les salariés qui le souhaitaient pouvaient ressentir cette sensation forte. Pour les parents nous avons présenté différents modèles de sièges, réhausseurs et lits-auto. Dans les semaines qui ont suivi nous avons su qu'un certain nombre de personnes avait équipé leur voiture de systèmes de sécurité pour leurs jeunes enfants.

Peut-on parler de réussite ? A vous de le déduire. Il est regrettable de ne pas voir ce genre d'information circuler plus souvent dans les entreprises, les écoles, les collèges, les lycées. L'information simple, concrète, constructive et la mobilisation de tous permettront de diminuer considérablement les accidents d'enfants sur la voie publique. Soulons nos efforts, nos idées notre ingéniosité, notre patience et la rue deviendra un lieu d'équilibre et de respect.

Jacques Prévert nous fait rêver avec son chemin de fer. La route, la rue ne pourraient-elles nous faire rêver aussi...

Mais nous sur notre chemin de fer
on s'est mis à rouler
rouler derrière l'hiver
et on l'a écrasé
et la maison s'est arrêtée
et le printemps nous a salués
C'était lui le garde-barrière
et il nous a bien remerciés
et toutes les fleurs de toute la terre
soudain se sont mises à pousser
pousser à tort et à travers
sur la voie du chemin de fer
qui ne voulait plus avancer
de peur de les abîmer
Alors on est revenu à pied
à pied tout autour de la terre
à pied tout autour de la mer
tout autour du soleil
de la lune et des étoiles
A pied à cheval en voiture et en bateau à voiles.

Marie-Anne CAVELIER
Infirmière dans l'entreprise LSN



Longué ou la longue marche d'une modeste association

Pas facile de résumer en quelques lignes plus de quatre ans d'efforts. Pour réinventer la notion de sécurité routière, jusque là incarnée par les seuls képis, dans une bourgade rurale de 7 000 âmes blottie dans la douceur angevine... On a bien été bousculé un peu, voici une vingtaine d'années, lorsque l'axe routier Saumur/Angers a été dévié sur la nationale 147, décongestionnant le centre-ville à la satisfaction générale. On ignorait encore que cette rocade collectionnerait les records : un accident sur deux dans le secteur.

Et puis, un jour, la scénario classique : juillet 86, l'école est finie. Fabienne venait d'obtenir son brevet ; en rentrant chez elle à bicyclette, elle a voulu franchir la nationale. Hélas un touriste de passage a brisé cette vie toute fraîche. Alors la petite ville si paisible a été prise d'un haut-le-cœur.

Une pétition circule dans tous les milieux, récolte plus d'un millier de signatures. Une poignée de gens déterminés se structure en commission, prenant au mot la suggestion du maire qui obtient par ailleurs de l'Équipement le réaménagement immédiat du carrefour mortel. Les contacts se multiplient avec les organismes extérieurs, dont la Ligue ; on fait du porte à porte pour gagner des adhérents. En mars 87, on lance un sondage sur les itinéraires des écoliers qui révèle l'ahurissant va-et-vient de 1 500 enfants entre trois écoles, sur une seule place non aménagée traversée par des poids lourds. On travaille aussi d'arrachepied pour recenser une quarantaine de points noirs sur le territoire de la commune, dans un livret remis à la municipalité début 88. Entre-temps, la commission s'est muée en une véritable association, emmenée par son dynamique président J.C. Thévenon.

C'est dans ce contexte qu'arrivent les élections cantonales. Toute occupée à foncer droit devant, l'association méconnaît les pièges pervers de la politique. « Mais que cherchent-ils donc ? » entend-on çà et là, comme si les fleurs étaient définitivement fanées sur la tombe de Fabienne.

Les rapports avec la municipalité sont tendus, les premières assemblées générales houleuses et passionnées. Le maire envoie son premier adjoint pour essayer les grains. Aux assemblées suivantes, c'est tout le conseil municipal qui déclare forfait, vote du budget oblige. Équipement, gendarmerie, pompiers... il en faudra du temps pour les convaincre de notre bonne foi ! Sale temps pour l'association... Heureusement il y a les autres : la Ligue, la Prévention Routière, les auto-écoles et bien d'autres organismes et gens de cœur. Jamais nous n'oublierons par exemple les interventions percutantes de Messieurs Gervot et Duplais de la Ligue Contre la Violence Routière, ni le témoignage de Pierre Bataillé, jeune handicapé de la route devenu malgré tout champion de ski nautique, ni la chaleureuse complicité de Maryse Simonnet, psychologue chargée de recherches à l'INRETS... Prise entre la méfiance et la « frilosité » des uns, et la générosité des autres, l'association poursuit la lutte.

Enfin, les choses bougent : déjà, aux élections municipales de 89, l'argument « sécurité routière » apparaît comme par enchantement dans tous les programmes. La commission municipale « voirie » est rebaptisée « voirie et sécurité ». L'association est invitée à coopérer pour le réaménagement de la place située à proximité des écoles et le maire, qui nous fait enfin l'honneur de sa présence, annonce une cascade de bonnes nouvelles : projet de pont sur la nationale, nouvelle rocade, réaménagement de centre ville. L'association met les bouchées doubles et poursuit son action de sensibilisation auprès des adultes et des scolaires, crée une piste routière mobile et obtient même une subvention municipale pour son fonctionnement.

La voilà enfin reconnue des siens !

En novembre dernier, son témoignage filmé sur un projet d'actions éducatives de deux ans réalisé au collège remplit la salle des fêtes. Un mois plus tard, une médaille d'argent de la prévention routière viendra récompenser tous ses efforts.

Efforts épuisants et qui, désormais, devront s'inscrire dans la durée. Le plus difficile est-il derrière ou devant nous ? Aujourd'hui subsistent bien des problèmes : les dernières statistiques sont plutôt alarmantes, certains grands travaux en sont encore à l'état de promesse, les abords immédiats des écoles n'ont pas changé ; et malgré la multiplication des chantiers en ville, les mêmes qui signaient nos pétitions jadis grognent en surveillant leurs feuilles d'impôts. Eh oui, la sécurité ça se paie !

Depuis le début de notre croisade à Longué 17 autres victimes de la route ont rejoint Fabienne...

Béatrice BECK
(Maine-et-Loire)



Premières assises... et poil à gratter

La ville de la Roche sur Yon en Vendée vient d'accueillir les 31 janvier et 1^{er} février dernier les « Premières assises nationales de la sécurité routière dans les villes moyennes ». Quarante et une municipalités, soit environ un cinquième des cités de types villes moyennes, vingt cinq institutions/associations (1) et une dizaine d'entreprises étaient présentes à ce rendez-vous fixé par la Fédération des maires.

Cette **première** (2) assemblée tend à prouver que des municipalités se préoccupent de façon plus active, plus large et plus prioritaire de sécurité routière. Représentants mandatés par un corps social pour une meilleure qualité de ville et de vie, on ne put qu'apprécier et juger encourageant leur volonté affirmée d'agir en ce domaine. Confrontations « d'expériences/actions » le plus souvent fort intéressantes, exposées et « éclairages » d'approches diverses ont rendu constructives ces premières assises. D'autre part chaque action municipale contribue à mon sens à décentraliser l'**idée sécurité routière**, la rapproche des usagers que nous sommes et qui — reconnaissons le — avons encore beaucoup à faire en matière d'apprentissage collectif de la voiture (cet apprentissage qu'Yvon CHICH disait — Pondération n° 18 — être un facteur essentiel des progrès... dont beaucoup sont encore à venir !). Il est urgent que la voiture (et les violences qu'elle engendre) cesse d'apparaître comme « une soupape de sécurité des diverses frustrations de notre époque » ; comme « une sorte de tendance suicidaire collective » (3).

Si toutes les villes ou agglomération parlent sécurité routière, combien œuvrent véritablement en ce sens ? Combien lui accordent une priorité d'action qui maintes fois ne serait pas usurpée ? Risque majeur, le risque routier semble, sinon ignoré, tout au moins fort négligé par le plus grand nombre... Alors est-ce parce que comme il a été dit durant ces assises le « produit sécurité routière se vend mal » ou aussi parce que le problème est complexe, la tâche rude, électoralement peu porteuse ou encore parce que les résultats obtenus sont simplement passables voire parfois médiocres après des actions coûteuses en investissement humains et en deniers publics ». y-a-t'il encore quelque chose à faire ? Comment ? Et avec qui ? » Telle est la question posée à l'ultime table ronde de ces assises. Question troublante ! Fatalisme ? Reflet d'un certain désabusement ? ou prise de conscience véritable de la complexité d'un problème nécessitant une prise en charge tous azimuts ? Les intervenants ont bien sûr répondu à cette question par l'affirmative, se disant résolu à entreprendre ou à poursuivre les moyens à mettre en œuvre : une approche pluridisciplinaire de plus en plus fine et de plus en plus « professionnelle » du problème, des actions ciblées, faisant suite à diagnostic, et enfin **la nécessité d'un partenariat exacerbé ou chacun c'est-à-dire tous avons notre rôle à jouer**.

Philippe GERVOT, Représentant de la Ligue, est intervenu lors de cette table ronde. Au-delà des réponses précises apportées à certaines questions il a eu aussi le mérite de poser quelques jalons (environnement urbain, société associant souvent vitesse et performance) ouvrant encore plus notre champ de réflexion...



Après avoir assisté deux demi-journées aux débats de ces assises, je suis reparti convaincu du rôle que pouvait encore jouer une association telle que la nôtre si tant est qu'elle sache maintenir intact ses forces vives, son dynamisme et sa réflexion, sans négliger non plus nos illusions, moteur indispensable. De même face au « professionnalisme » requis par les élus, les associations ne devront pas « rester en route » ; Il faudra encore plus informer et voire sans doute même former des adhérents. Récemment J.M. BERARD disait que l'action associative devrait être une incitation permanente pour les pouvoirs publics à aller de l'avant... nous devrions en quelque sorte faire office à leur égard de « **poil à gratter !** ». Alors, ne lésinons pas sur le « poil à gratter » et pourvu que ça les démange !

Jocelyn LOUINEAU
(Vendée)

Prochaines assises de ce type vraisemblablement l'an prochain à Soissons. Adhérents de la région prenez note.

(1) Nombreuses DDE et DRE — CETUR — DSCR — CETRA — Association des mairies de France — APMAIF — Préfecture — CASIM — Rue de l'Avenir — Ligue Contre la Violence Routière — Etc.

(2) Étonnant quand on connaît le bilan routier depuis des décennies : la preuve que le sujet a été trop longtemps ignoré !

(3) Biblio G. Mendel « Apprendre à vivre avec l'incertitude »

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Rapport d'orientation

La Ligue a vu depuis sa création se développer constamment sa notoriété en s'appliquant à suivre les trois critères de qualité qui sont devenus désormais notre ligne de conduite intangible :

— cohérence stabilisée par la détermination d'axes stratégiques recouvrant les différentes formes d'action de la Ligue s'appliquant à tous les domaines concernant la Sécurité Routière.

— compétence démontrée par la réussite d'actions sensibilisant des couches de population de plus en plus diversifiées.

— efficacité renforcée par une volonté constante d'améliorer notre fonctionnement et notre organisation.

C'est en nous appuyant sur ces qualités que nous pourrions :

- 1 — diffuser notre projet
- 2 — définir notre politique
- 3 — renforcer notre stratégie
- 4 — améliorer nos méthodes

I — Un grand projet

La France affiche toujours le plus mauvais bilan pour le nombre d'accidents et de victimes.

Parce qu'il semble exister une attitude tolérante à l'égard de ce statu quo, la Ligue se doit de jouer un rôle national pour créer une opinion publique qui exigera une sécurité accrue. Le développement d'une vaste et durable prise de conscience résultera de l'action engagée des associations et des pouvoirs publics dans le but de tendre avec énergie et persévérance à faire sortir l'accident de la circulation de la fatalité et de la statistique et à imposer comme en matière de transport collectif « l'objectif zéro ».

II — Orientation politique de la ligue

1 — Action sur les pouvoirs politique et administratif :

- responsabiliser les décideurs
- créer une organisation unique de la Sécurité Routière

2 — Action en direction des jeunes

- action sur le milieu scolaire
- améliorer la formation à la conduite

3 — Accueil des familles

- écouter et aider les familles
- action en justice

4 — Actions sur les facteurs des risques les plus meurtriers

- la vitesse
- l'alcool
- les infrastructures, la modération de la circulation
- dispositifs de retenue

5 — Réforme du système de contrôle et de sanctions

- une police spécialisée de la route
- la neutralisation des délinquants routiers

Ces 5 points ont été développés dans le Pondération 16 pages 8, 9 et 10.

III — Renforcer notre stratégie

Les programmes annuels respectent une concordance exacte avec les objectifs politiques rappelés ci-dessus et adoptés à l'Assemblée Générale de 1990 (Pondération 16 et 17). Le programme 1992 comme déjà le programme 1990 et celui de 1991 sont présentés suivant les sept axes stratégiques qui permettront de rassembler tous les aspects de la sécurité routière.

On peut cependant regretter que les actions inscrites au programme national n'aient jamais pu être généralisées dans la totalité des délégations.

C'est pourquoi il est projeté pour le programme 1992 la conception suivante :

- décentralisation totale des actions opérationnelles
- accroissement sensible du rôle et des responsabilités du bureau national dans les domaines de l'assistance aux délégations et de la communication. Si ce double principe est accepté les délégations se verraient demandé de mettre en œuvre, développer ou réactiver les opérations suivantes :
 - opération lits nacelles
 - action dans les entreprises
 - opération l'œil de l'usager

IV — Amélioration de nos méthodes

La réussite de nos actions sera obtenue, entre autres moyens, par une amélioration d'un certain nombre de méthodes telles qu'elles sont décrites ci-dessous.

1 — Rôle des commissions

Les commissions dont la création a été décidée à l'Assemblée Générale de 1990 ont commencé à fonctionner (commission communication, justice, organisation finances). Les premiers travaux se révèlent tout à fait encourageants. Malgré des difficultés évidentes à faire vivre ces groupes, il est nécessaire de développer leur activité.

2 — Déconcentration

La déconcentration telle qu'elle est proposée dans un rapport doit produire deux effets :

- favoriser la généralisation des actions entreprises au cours des années précédentes
- libérer le bureau national pour des tâches de conception, d'assistance aux délégations, de politique et de communication

3 — Soutien aux délégations

La déconcentration n'est pas synonyme de démission. Elle doit au contraire être composée par un véritable encadrement de l'activité des délégations. C'est la réponse naturelle à la nécessaire cohérence de notre organisation. Un organigramme a été élaboré pour préciser ces nouvelles responsabilités.

4 — Communication

Les actions des délégations doivent être soutenues par une politique de communication importante. Cette communication est bien entendu liée ponctuellement à une action précise. Mais nous devons également faire connaître notre politique, nos objectifs et nos revendications par une stratégie de communication permanente.

Cette démarche a été amorcée au programme 1991. Elle sera poursuivie et renforcée en 1992.

Bernard DELARUE
Vice-Président

Assemblée Générale

Samedi 8 et Dimanche 9 juin 1991

FIAP (Foyer International d'Accueil de Paris) — 30, rue Cabanis — Paris 14^e — Tél. : (16-1) 45-89-89-15 — MÉTRO : GLACIÈRE

Ordre du jour :

Samedi 8 juin 1991 :

- 9 h 30 Accueil
- 10 h Travail en commissions
 - Commission 1 : la Ligue et les enfants
 - Commission 2 : l'accueil des familles et leur soutien
 - Commission 3 : communication et action
 - Commission 4 : justice et police
 - Commission 5 : organisation et fonctionnement de la Ligue
- 18 h Fin des travaux en commissions

Dimanche 9 juin 1991 :

- 9 h Rapport des commissions
- 10 h Intervention de B. DURAND, Délégué Interministériel à la Sécurité Routière
- 11 h Ouverture de l'Assemblée Générale par Geneviève JURGENSEN, Présidente de la Ligue
- 12 h Repas
- 13 h 30 Rapport d'activité, rapport financier, établissement de la cotisation, élection du Conseil d'Administration
 - Questions diverses
- 16 h 30 Fin des travaux de l'Assemblée Générale
- 16 h 30 Réunion du Conseil d'Administration
 - Élection du Bureau National

Nota : les frais d'hébergement au FIAP (repas du samedi soir, coucher et petit déjeuner du dimanche) et de transport (sur justificatif) de 2 représentants de chaque association départementale et des délégués régionaux seront pris en charge par le siège.

Pouvoir

L'Association départementale de :

Ou, pour les adhérents hors Association départementale existante,
M., Mme, Mlle :

Adresse :

donne pouvoir à M., Mme, Mlle, :

de me représenter à l'Assemblée Générale de la Ligue Contre la Violence Routière, du 9 juin 1991

Fait à : Le

Signature :

Faire précéder la signature de la mention : « Bon pour pouvoir »

Suggestion

à adresser à Madame JURGENSEN (voir éditorial)

Quelle est selon vous la première urgence, la première mesure à mettre en place. Sanction ? Formation ? Information ?
Modification de l'industrie automobile ? De l'infrastructure ? :

.....

.....

Voulez-vous développer en quelques mots :

.....

.....

.....

.....

.....

Nom, Prénom :

Adresse :

A adresser à : Ligue Contre la Violence Routière 5, impasse Bon Secours — 75011 PARIS

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

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 : Jean LAURENT 45, Avenue Wilson — 61000 ALENCON
SEINE-MARITIME : Nadine DEFEZ 7, rue Neil Amstrong — 76120 LE GRAND-QUEVILLY

2 — Ile-de-France

PARIS : Pierre WARNIER 85, rue d'Assas — 75006 PARIS
SEINE-ET-MARNE : Jean-Claude MISTROT 42, rue des Bondrolles — 77200 TORCY
YVELINES : Abdesslam EL BAKALI 4, allée des Violettes — 78300 CARRIERES SOUS POISSY
ESSONNE : Raymond GIMILIO 15, résidence Chanteraine 031 — 91940 LES ULIS
HAUTS-DE-SEINE : Isabelle PARRA 38, rue de Neuilly — 92110 CLICHY
SEINE-SAINT-DENIS : Andrée SCHUBEL UNGUREANU Collège Robespierre 3, rue des Saules — 93800 EPINAY-SUR-SEINE
VAL-DE-MARNE : Jacqueline CHATELAIN 30, rue Parmentier — 94130 NOGENT-SUR-MARNE
VAL-D'OISE : Jean-Luc AUDOUX 5, voie Cadoux — 95250 BEAUCHAMP

3 — Est

HAUTE-MARNE : Claudette DUMORTIER 2, rue Darius Milhaud Bâtiment Armor n° 8 — 52100 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 et André VOEGELE 3, rue de la Liberté — 68170 RIXHEIM

4 — Ouest

ILLE-ET-VILAINE : Anne CARDILES 61 ter, Av du Maréchal Leclerc 35310 — MORDELLES
LOIRE-ATLANTIQUE : Philippe GERVOT rue Louis Gervot — 44500 LA BAULE
MAINE-ET-LOIRE : Louis QUILLEN 12, rue du Buis — 49000 ANGERS
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
CREUSE : Daniel PASTY Lascaux 23320 — SAINT VAURY
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 Vignal — 87100 LIMOGES

6 — Aquitaine

DORDOGNE : Dominique DUVERNEUIL 166, rue Combe des Dames — 24000 PERIGUEUX
GIRONDE : Patrick POUGET 18, av des Martyrs de la Résistance — 33520 BRUGES
LANDES : Guy JACQUET 1, av Paul Doumer — 40100 DAX
LOT-ET-GARONNE : Myriam GERAUD Villottes — 47400 VARES
PYRÉNÉES-ATLANTIQUES : Michel AVARO Chemin des Prés Cidex 58 B — 64230 POEY-DE-LESCAR

7 — Languedoc-Roussillon

AUDE : Liliane ROSSEEUW La Verdue — 11270 GENERVILLE
GARD : Thierry VINCENT 68, Bd Gambetta — 30700 UZES
HERAULT : Jean-Louis LAVAL Route du Lac — 34800 CLERMONT-L'HERAULT
PYRÉNÉES-ORIENTALES : Jean-Claude LLOBERES Chemin de la Pave — 66400 SAINT-JEAN-PLA-DE-CORTS

8 — Provence-Côte-d'Azur

BOUCHES-DU-RHONE : Richard MOURENS 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 50, Square d'Orgeval — 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
HAUTES-PYRENEES : Paul MEYER 6, rue du Docteur Laënnec — 65000 TARBES
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 MAR-SEILLE, 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 ROS-SEEUW.

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 LANDE-MONT — Tél. : 40.98.73.63.

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

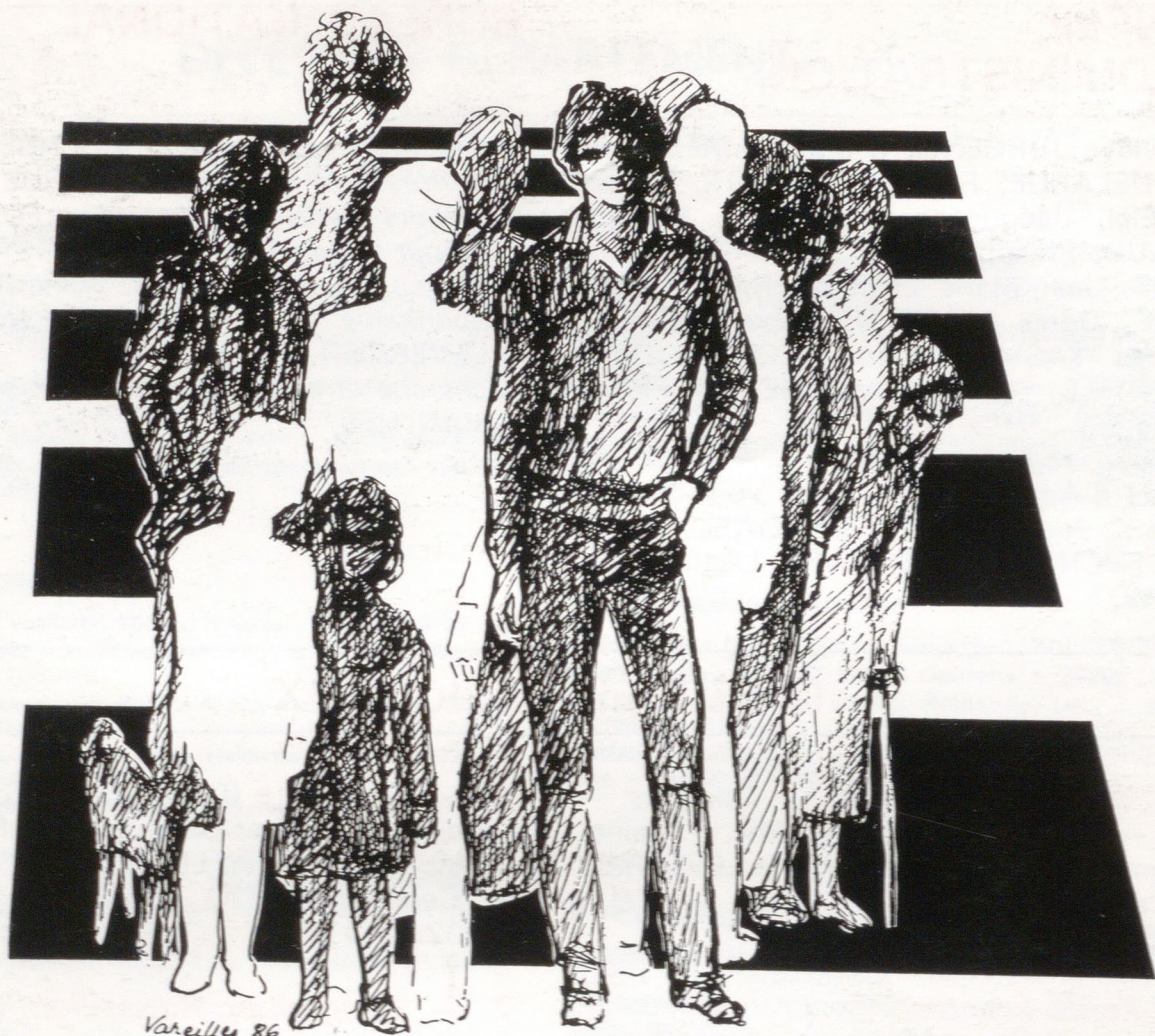
7 — Languedoc-Roussillon (Aude — Gard — Hérault — Lozère — Pyrénées-Orientales) Liliane ROSSEEUW — La Verdue 11270 GENERVILLE — Tél. : 68.60.51.95.

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.



*Pour préserver une vie de plus,
Adhérez*

Faites adhérer à la

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE