

Prix : 50 Francs

N° 21

Pondération

BULLETIN TRIMESTRIEL DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



DOSSIER SPÉCIAL JUSTICE

SOMMAIRE

Éditorial

Geneviève JURGENSEN – Présidente.....	3
---------------------------------------	---

Témoignages

La déchirure – Viviane VAREILLES.....	4
Mourir – Evelyne FRANCON.....	4
Toi si chaleureuse – Annie LE BOTLAN.....	4
Bonjour – SANDRA.....	5
Après, tout est trop tard – Stig DAGERMAN.....	6
Elles ne sont pas ici – Margot LANSON.....	7
Égalité devant la mort – Roger LUSSIGNOL.....	7
A Frédéric – Michel MASNEUF.....	8
Sécurité routière et justice.....	8

Justice

Notes désabusées d'audience – D. LEMOINE.....	9 à 13
Pour des sanctions efficaces – Claude-Maxime BERTRAND.....	14
Une audience ordinaire – Élisabeth RIBEYRE.....	15
Mortel dimanche – Association départementale du Haut-Rhin.....	15
Un chauffard pompier – Mauricette GUITON.....	16

Dossier

Attention Radar.....	17
Apprentissage anticipé de la conduite – J. Claude LLOBERES.....	18
Le permis à points.....	19
Le cri d'alarme – Haroun TAZIEFF.....	20
La sécurité vue par les Français.....	20
L'hécatombe sur les routes européennes.....	21
Fédération Européenne des victimes de la route – Pierre WARNIER.....	21
Chez les Norvégiens – Mme LAURENT.....	22
L'Allemagne brise le tabou de la vitesse illimitée.....	23

Idées pratiques

Innovation et simplicité.....	24
Routes qui tuent : la faute à qui ? – Madame PIERRE.....	24
Conductrice de voiturette et heureuse – Madame CORBINEAU.....	24
Le projet CHOUETTE – L. VIGNEAU.....	25

Humeur

Encore un ministre trop pressé – Aline ROLAND.....	26
La presse est avec nous – Jean TOUTAIN.....	26

Accrochez-les à la vie

Attachez-nous ! – Isabelle PHAM.....	27
Comment faire voyager les enfants en voiture – Yvette PINCEMAILLE.....	28-29

Nos Associations départementales

Loiret – Un recours devant les tribunaux.....	30-31
Vaucluse – L'alcool.....	31
Haute-Vienne – Un pin's pour Sébastien.....	32
Calvados – Testochoc.....	32
Indre-et-Loire – Nacelles et cartables visibles.....	32
Côtes d'Armor – Naissance d'une section.....	33
Haut-Rhin – Appel au civisme.....	33

Listes des Associations départementales

.....	34
-------	----

Délégués régionaux

.....	35
-------	----

Note de la rédaction

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

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

ou

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

Directeur de la Publication : Jean-Marie LEVERRIER
Imprimerie CORLET S.A. Condé-sur-Noireau
Dépôt légal n° 8 – 2^e trimestre 1992 – n° CPPAP : 67845



ÉDITORIAL

Les 24 heures du Mans moto ont abouti à la mort de 9 jeunes gens, et 55 autres ont été blessés le même jour. Ces chiffres ne tiennent pas compte des accidents qui ont pu avoir lieu sur le trajet d'aller ou du retour : ils résultent seulement de l'atmosphère qui, chaque année, règne dans cette ville. Le surlendemain, lors d'une rapide conversation de couloirs avec Georges Sarre, Secrétaire d'Etat à la Sécurité Routière, celui-ci me disait : "il n'y a rien à faire...". Quant au directeur de l'Automobile Club de l'Ouest (1), il déclarait au Quotidien de Paris : "Ce sont des irresponsables. Il l'ont été chez nous, ils l'auraient été n'importe où." Qui voudrait d'une telle oraison funèbre pour son enfant ? J'ai attendu en vain, dans les heures et les jours qui ont suivi, des paroles plus dignes. Elles auraient pu, elles auraient dû venir par exemple de Paul Quilès, ancien ministre des Transports, actuel ministre de l'Intérieur : rien. Il n'était pas concerné. De la plus sanglante des délinquances, le responsable de notre sécurité n'a rien à dire. Ces paroles apaisantes auraient aussi pu venir de l'opposition, qui rate rarement une occasion d'accuser le gouvernement d'incompétence : rien non plus. Sans doute ces messieurs pensaient-ils qu'ils n'auraient pas mieux fait.

On a dit dans la presse que nous demandions l'interdiction de cette course. C'est faux. Nous avons demandé, à l'aube du dimanche, son interruption en signe de deuil. Continuer dans ce sang, ces larmes, nous semblait obscène. Nous n'avons pas été écoutés. Comme pendant l'effroyable match de foot du stade du Heysel, le sport est passé sur tout. Sur tous. Deux fois écrasés, les victimes. Quant à l'interdiction pure et simple des 24 heures, elle n'aurait de sens que s'il fallait admettre, comme Georges Sarre, qu'on "n'y peut rien", et qu'il faut s'en remettre au hasard pour assurer la vie ou la mort. Comment s'y résoudre ? Il reste un an avant la prochaine course. Entend-on parler d'une commission interministérielle chargée d'étudier les solutions ? Silence.

Bien sûr, ces jeunes motocyclistes se conduisent comme des hooligans, et ce qu'on a entendu de certains n'est guère attirant : "On vient pour être speed, rouler à 200 à l'heure et se bourrer la gueule, la mort on s'en fout". Parole de survivant, sur Europe n° 1. Ma question : a-t-on le droit, à 20 ans, de dire et faire de telles sottises, sans être condamné à la peine capitale ? Quelqu'un veille-t-il à ce que jeunesse ne se passe pas trop mal ? Y a-t-il un adulte dans ce pays ?

S'il n'y a pas d'adulte, il y a des enfants. De vrais innocents. Qui ont des comptes à nous demander. Comme Sébastien, qui a 10 ans, et fait collections de pin's. Comme votre fils ? Pas tout à fait. Sébastien a été entraîné par son car de ramassage scolaire, entraîné jusqu'à ce qu'il soit irréversiblement blessé. Ses joies désormais sont rares, sa croissance pour toujours compromise. Nous lui dédions ce numéro de Pondération, et ceux qui peuvent enrichir sa collection de pin's trouveront page 32 les renseignements nécessaires. Ne lui envoyez pas celui de la Ligue, il l'a déjà !

Je t'embrasse, Sébastien. Je t'embrasse très fort.

Geneviève JURGENSEN
Présidente de la Ligue Contre la Violence Routière

(1) L'Automobile Club de l'Ouest organise les 24 heures du Mans.

TÉMOIGNAGES

La déchirure

Nous ne savions pas que nous étions si heureux
On connaît son bonheur après la déchirure
Nous vivions avec toi en faisant des projets
Mais le destin rôdait dans l'ombre autour de nous.
Devant l'évidence nous n'avons pas compris,
Nous n'avons rien su voir du sort qui se tramait
Et pourtant aujourd'hui ces mille petits riens
Qui nous prévenaient, comme nous savons les lire !
Que reviennent ces temps au moins dans nos pensées
Ronde des souvenirs et parfums de naguère
De tous ces jours perdus le rappel nostalgique
D'une sourde tristesse enserre notre Cœur.
Je donnerais ma vie pour te revoir une heure.

Viviane VAREILLES

Mourir

à Aymeric – 1990
à Jean-Bernard – 1988
à Sandra – 1991

Seul, mourir
Sans amour
Mourir, seul
Sous les roues
Mourir jeune
Mourir beau
Seul, mourir
Au bord de la route
Au bord de la vie
Mourir
Au printemps
Quand tout renaît
Mourir
Quand tout t'attend
Mourir à 17 ans
MOURIR

Évelyne FRANCON



Toi, si chaleureuse

C'est en ce début d'année 1992 que tu fus soustraite à l'affection des tiens, ma chère tante que nous pleurons tous aujourd'hui, fauchée par un motocycliste, alors que vous vous promeniez toi et ton mari qui a juste pu te recevoir dans ses bras pour recueillir ton dernier soupir.

Toi, si chaleureuse, si tonique, aux grandes qualités humaines qui te faisaient aimer de tous ceux qui t'approchaient, tu as été victime de cette violence routière que nous voulons combattre.

Quand cessera-t-on de faire l'apologie de la vitesse contribuant ainsi à entretenir chez les jeunes et les adultes « immatures » leur désir de « s'éclater » sur une motocyclette ou au volant d'une voiture. La vie n'a pas de prix et les éducateurs doivent le dire et dénoncer cet égoïsme des usagers de la route.

Tes petits-enfants désormais privés d'une mamie rayonnante, tendre et toujours disponible ne comprennent pas, et je pense à celui qui doit naître et qui ne connaîtra pas sa mamie.

Quand prendra fin ce massacre, cette horreur au quotidien ?

Quand cesserons-nous de trembler pour ceux que nous aimons ?

Annie LE BOTLAN

Bonjour,

Je m'appelais Sandra, mon papa Fabrice, ma maman Catherine.

Je vous écris de l'au-delà.

J'aimais beaucoup regarder l'école des fans à la télé. Je pensais qu'un jour je pourrais avoir la chance de participer à l'émission, seulement j'avais un peu le trac ; alors par timidité je disais que j'étais trop petite, mais j'avais quand même 5 ans.

Juste avant de partir pour ce grand voyage sans retour, 10 jours avant, on a fêté mon anniversaire. Mes parents, ma famille, mes amis ; on était si heureux. Malheureusement je n'ai pas eu le temps de jouer très longtemps avec mes cadeaux. On a quitté la terre tous les trois beaucoup trop tôt.

Mes mamies auraient été si heureuses de me voir chanter à la télé, surtout une chanson de France Gall ; ma maman l'aimait beaucoup ; mon papa lui aimait Yves Duteil, Michel Sardou, Daniel Balavoine. Moi aussi je les aimais et même que je savais chanter, aidée par mon papa, quelques chansons d'Yves Duteil — Prendre un enfant par la main... —. J'aimais énormément cette chanson, avec mes parents on la chantait à pleine voix.

À présent, je vis dans le ciel avec mon papa et ma maman. Il faut que je vous explique que lorsque j'ai quitté la terre avec mes parents à cause d'un monsieur que mon papa appelle « un chauffard de la route », ma maman m'a dit qu'il avait bu beaucoup d'alcool.

Nous étions tous les trois dans notre voiture.

Nous habitions très proche du village de Monsieur Antoine de St Exupéry, le papa du Petit Prince. Maintenant je joue avec le Petit Prince. Je suis un peu sa Princesse.

On roulait tranquillement. Soudain une voiture qui arrivait, conduite par ce monsieur pas gentil qui avait beaucoup trop bu, qui roulait si vite, très vite, s'est jetée sur la nôtre. Nous nous sommes rendu compte de rien.

La grande lumière blanche nous a emporté tous les trois dans le ciel. Nous n'avons pas eu le temps de dire adieu à nos familles, ni à nos petits chats, ni à Casa et Rocky, nos deux chiens, ni à tous nos amis.

Nous nous aimions tous très fort.

Papa dit qu'il ne faut pas que je sois triste, mes deux mamies font beaucoup de câlins à mes animaux. Je sais qu'ils sont heureux. Maman le dit aussi.

Nous savons qu'un jour on se retrouvera tous, mes parents me l'ont expliqué. Je demande à ceux que j'aime, ma famille, à mes animaux chéris, de ne plus être si horriblement malheureux. Quelque part dans le ciel on se fera encore pleins de câlins. Maman le dit quand on s'aime si fort l'éternité est là pour nous retrouver.

Je vous remercie de lire mon histoire pour que l'on ne nous oublie pas tout à fait.

Je fais de gros bisous à tous les enfants.

SANDRA

Après, tout est trop tard

C'est l'heureux matin d'un jour cruel, car aujourd'hui, dans le troisième village, un enfant sera tué par un homme heureux. L'enfant est encore assis par terre, occupé à boutonner son gilet, et l'homme qui se rase dit qu'aujourd'hui ils iront faire une promenade en barque sur la rivière, et la femme, en chantonnant, pose sur un plat bleu les tranches de brioche qu'elle vient de couper.

Pas la plus petite ombre ne passe dans la cuisine, et pourtant l'homme qui doit tuer l'enfant se trouve en ce moment dans le premier village, près d'une pompe à essence rouge. C'est un homme heureux qui, regardant dans son appareil photographique, voit sur le verre dépoli une petite voiture bleue et une jeune fille souriante debout près de la voiture. Elle ferme les yeux, et quand elle ferme les yeux elle voit la mer et l'homme assis à côté d'elle dans la barque.

Mais au moment même où, dans le premier village, l'homme referme la portière – sur sa gauche – et appuie sur le démarreur, dans le troisième village la femme ouvre le placard de la cuisine et constate qu'il n'y a plus de sucre. L'enfant a maintenant boutonné son gilet et lacé ses chaussures. Agenouillé sur la banquette, il regarde la rivière qui serpente entre les aulnes et la barque noire qu'on a remontée sur l'herbe. L'homme qui va perdre son enfant a fini de se raser ; il replie le miroir. Sur la table, il y a les tasses à café, la brioche, la crème, et des mouches. Il ne manque que le sucre. Alors la mère demande à l'enfant d'aller vite en emprunter quelques morceaux chez les Larsson. L'enfant, déjà, ouvre la porte. L'enfant traverse le jardin en courant. Il ne pense qu'à la rivière et aux poissons qui sautent hors de l'eau. Il n'est personne pour lui souffler à l'oreille qu'il n'a plus que huit minutes à vivre et que la barque ne bougera pas aujourd'hui de l'endroit où elle est, et y restera bien d'autres jours encore.

Ils n'habitent pas loin, les Larsson, juste de l'autre côté de la rue. A l'instant précis où l'enfant traverse la rue en courant, la petite voiture bleue atteint le second village...

Elle va très vite... C'est une sensation merveilleuse que de se laisser emporter lorsqu'on est tout à fait seul sur une route large et douce, surtout dans cette plaine. L'homme est heureux et fort.

Après, tout est trop tard. Après, une voiture bleue est arrêtée en travers de la route et une femme retire en hurlant sa main de sa bouche, et sa main saigne. Après, un homme ouvre une portière et essaie de se tenir debout malgré l'abîme d'horreur qu'il sent en lui. Après, il reste quelques morceaux de sucre absurdement éparpillés dans le sang et le sable, et un enfant gît, inerte, sur le ventre, le visage brutalement plaqué contre la route. Après, deux êtres pâles, qui n'ont pas encore pu prendre leur

café, passent une grille en courant, et ce qu'ils découvrent sur la route, ils ne l'oublieront jamais. Parce que ce n'est pas vrai que le temps guérit toutes les blessures. Le temps ne guérit pas les blessures d'un enfant mort, et c'est à peine s'il peut guérir la douleur d'une mère qui, parce qu'elle a oublié d'acheter du sucre, envoie son enfant en emprunter de l'autre côté de la rue ; et il ne guérit guère mieux le remords de l'homme qui, jusqu'alors heureux, a tué cet enfant... Après, tout est trop tard.

Stig DAGERMAN



Elles ne sont pas ici...

Vendredi soir, le 19 octobre 1990, vers 21 heures ma fille Victoria (26 ans) me téléphone de Paris pour me dire qu'elle et sa sœur Diana (21 ans) vont partir pour Reims. Comme Victoria n'était pas rentrée le week-end précédent, mais avait fait des tas de choses intéressantes, et comme Diana venait de passer quatre jours à Istanbul avec des amis, elles étaient toutes deux pleines de joie, d'envie de nous raconter des tas de choses.

21 h 30 – Le vent souffle un peu partout, ce soir d'automne. Il commence à pleuvoir très fort. Je regarde la télé.

22 h 30 – Elles vont rentrer d'une minute à l'autre. Je guette le bruit de l'ascenseur... ça y est ! ... mais c'est pour la porte d'en face. Il pleut de plus en plus fort.

22 h 45 – Un ami de Diana téléphone pour savoir si les filles sont rentrées. « Non, pas encore, mais il n'est pas très tard ». Il me dit « ne vous inquiétez pas, Madame, il y a beaucoup de monde sur la route le vendredi soir ».

Pourquoi m'inquiéterais-je ?

23 h – L'ascenseur encore, avec son drôle de bruit. Oui ?... non... c'est pour l'autre bout du couloir. Je ne peux plus regarder la télé, ni lire. Je tourne en rond.

23 h 30 – Je suis inquiète, très inquiète. Peut-être ont-elles eu une crevaison ? Sous la pluie, deux filles, ce serait difficile... pas de téléphone... ou peut-être sont-elles sorties de Paris plus tard que prévu ? Le vent souffle fort, et la pluie devient torrentielle.

23 h 45 – Je devrais téléphoner au Commissariat, pour savoir si... il y a eu un accident. Je commence à regarder dans l'annuaire sur la table de chevet. De toute façon, elles vont rentrer.

0 h 10 – Le téléphone me fait sursauter ! Je sais... avant même d'entendre la voix d'homme qui s'annonce gendarme et qui me demande si j'ai bien une fille nommée Victoria. Il me dit qu'elle a eu un très grave accident, qu'elle est à l'hôpital de Château Thierry et qu'il faut venir tout de suite. Je m'entends dire, « Mais il y a une autre fille avec elle – il répond oui, mais nous n'avons pas d'identité

pour cette personne ». Je lui dis « C'est sa sœur » et le silence devient énorme, s'étire dans le temps, tellement épais que je suffoque. Après une éternité, il me semble, il demande leurs dates de naissance, et me répète plusieurs fois que c'est très très grave, qu'il faut venir tout de suite. Je parle à travers des couches épaisses de coton-ouate : « Pouvez-vous me dire si elles sont ... (quoi, Madame ?)... mortes ? Je ne peux pas vous donner des détails au téléphone, Madame » Des détails ! Je sais...

Sur la route de Château Thierry leur père me dit qu'il ne faut pas se faire trop de souci avant de savoir. Peut-être que ce n'est pas trop grave après tout. « Oh, François, je crois que c'est très grave ». Il n'y a rien d'autre à dire. Nous savons.

Arrivés à l'hôpital personne en vue. Ni ambulance, ni réceptionniste, ni infirmière, seulement quelques lumières blafardes dans le hall. Pas d'activité, pour deux gravement blessées, dans un petit hôpital de campagne. Nous savons.

Une infirmière sort d'une pièce

– Pardon, Madame, nous sommes les parents des filles qui ont été gravement blessées ce soir.

– Il n'y a personne ici, Madame ! (surprise)

– (Désarroi) Mais les gendarmes ont dit de venir ici

– (Compréhension soudaine) Je vais vous chercher quelqu'un, Madame

Nous recommençons avec une nouvelle infirmière qui nous dit : « Elles ne sont pas ici, Madame, Elles sont dans le vieil hôpital » J'ai tout compris, tout.

Nous savons.

– Pouvez-vous nous dire si elles sont mortes ?

– Oui, Madame.

– Toutes les deux ?

– Oui, Madame.

Margot LANSON

Égalité devant la mort

Deux policiers viennent d'être tués et le troisième grièvement blessé par un chauffard ivre : c'est horrible, dramatique. Ce fait tragique a été relaté dans tous les bulletins radio, à la télévision le soir, dans la presse le lendemain. C'est bien : il faut dénoncer tous les assassins de la route afin qu'ils soient lourdement et sévèrement pénalisés.

Trois jeunes gens de 18 et 19 ans ont été tués par un semi-remorque de 35 tonnes qui roulait à une vitesse excessive le 5 juillet dernier, vers 20 h 15. Quelques lignes dans de rares journaux locaux le lendemain, et c'est tout...

Pourquoi cette inégalité devant la mort ?

Je suis le père d'un de ces jeunes gens et je suis choqué et révolté par la différence de traitement de l'information.

Dans un cas, le silence et la banalisation, dans l'autre cas le bruit et le tapage médiatique.

Je tenais à le faire savoir par l'intermédiaire de votre journal.

Merci de bien vouloir publier ma lettre.

Roger LUSSIGNOL

A Frédéric

« Renversé par l'auto » titre des journaux à la rubrique des « faits divers », au lendemain de l'accident survenu à FRÉDÉRIC.

Combien de personnes ont fait attention à ce fait divers devenu malheureusement tellement habituel de nos jours.

Seulement, cette fois-ci, c'est un enfant qui a été renversé. Un de plus. Un de trop.

Il s'appelait FRÉDÉRIC. Il avait 8 ans. Sa vie s'est arrêtée sur une route alors qu'il venait de pratiquer son loisir préféré, le football. Il aimait le foot, Frédéric. Il aimait la vie. Seulement, voilà, l'imprudence de ses aînés a coupé net tous ses élans.

Loin de nous d'accuser qui que ce soit. Comme tout accident, on n'arrête pas de nous répéter : « mais que voulez-vous y faire ? » C'est un concours de circonstances malheureuses qui a coûté la vie à FRÉDÉRIC.

Tout d'abord, le match qui se termine à 15 h 30, soit 1/2 heure avant l'heure prévue. Puis l'entraîneur de FRÉDÉRIC qui n'a pas attendu avec lui le retour de la maman prévu à 16 heures. Maman qui était à un rendez-vous pour un emploi, alors qu'elle restait avec lui d'habitude. Puis, FRÉDÉRIC, qui, resté seul sur le stade a eu peur des « grands » venus s'entraîner et qui quitte celui-ci en direction de son domicile. Seulement entre le stade et son domicile, il y a cette route à grande circulation à traverser, route où les accidents sont fréquents.

FRÉDÉRIC a peur sur le bord de cette route. Quand il voit sa maman arriver en sens inverse, une seule idée dans sa tête, la rejoindre, se réfugier près d'elle. Et c'est le drame. Sous les yeux horrifiés de sa maman, FRÉDÉRIC se fait renverser par une voiture. Il restera 8 jours dans le coma avant de nous quitter sans avoir repris connaissance. Nous venons de l'accompagner aujourd'hui pour la dernière fois.

Le prêtre a dit tout à l'heure que tes yeux étincelaient de joie de vivre.

La rue est pour l'enfant un lieu d'angoisse où il se sent continuellement en danger, à juste titre.

L'enfant n'est pas un adulte en miniature et ses réactions sont celles d'un enfant, spontanées et rapides. Quand il voit sa maman de l'autre côté de la rue, il oublie tout le reste.

Alors, nous automobilistes, nous savons cela ; c'est donc à nous de savoir maîtriser nos chevaux à l'approche d'un enfant.

Michel MASNEUF

Sécurité routière et justice

« Notre fille, Virginie, a été tuée le 24 juillet 1990 par un automobiliste conduisant en état d'ivresse, à quelques centaines de mètres de notre domicile. L'affaire a été jugée en novembre 1990 et le coupable alors en détention préventive, condamné à deux ans de prison dont six mois avec sursis. Bénéficiant d'un maximum de clémence, il a été libéré sous conditions, fin mars 1991, n'ayant effectué ainsi que huit mois de prison. Il était pourtant récidiviste et avait déjà été condamné en 1983 pour conduite en état d'ivresse. Il est aujourd'hui libre mais notre fille repose au cimetière près de notre demeure ; elle aurait 18 ans ce printemps.

Vous comprenez notre révolte ; nous pensons que dans cette affaire la justice a fait preuve d'un comportement laxiste qui n'a rien de commun avec le discours ferme et résolu que tenait récemment le ministre, Georges Sarre... »

Notes désabusées d'audience de circulation routière

D. LEMOINE,
magistrat à Montmorillon

Non loin du théâtre que constitue parfois la cour d'assises, il est des salles dans lesquelles se déroulent aussi des drames.

Mais les pièces qu'on y joue sont moins prisées : le suspense est faible, la mise en scène inexistante, les acteurs moins bons, le public clairsemé, les journalistes absents. Les audiences consacrées aux infractions au Code de la Route n'intéressent pas grand monde. Pourtant il y a bien là aussi tous les ingrédients pour construire quelque chose de fort : le sang, les larmes, la mort, l'alcool, la violence et la vitesse en plus. Hélas « la mayonnaise ne prend pas » et il n'y a que succession longue et fastidieuse de dossiers.

Tableau décevant de moments qui devraient être forts et pendant lesquels on se préoccupe bien trop d'argent et de papiers.

Les « invités », victime ou prévenu, assistent avec intérêt mais aussi consternation à ce spectacle trop long où le temps consacré à l'étude de leur affaire leur paraît bien court.

Les professionnels n'y croient pas et n'y ont jamais cru. Ils font cette audience par devoir, par conscience professionnelle.

Les invités

Seul point commun entre les deux catégories de personnes extérieures conviées à l'audience : la désagréable surprise que constitue pour eux cette invitation à participer aux activités du Tribunal.

Pour la victime, l'accident est le début d'un difficile parcours, mauvais souvenir rarement oublié, mais aussi parfois chemin de croix : l'audience constitue une étape qui devrait être réconfortante mais qui se transforme fréquemment en épreuve supplémentaire.

Le prévenu est par définition un honnête citoyen. Comme la victime il est mal à l'aise, car, s'il n'a pas mal, il a peur. Toutefois, n'ayant pas beaucoup à perdre, il sort souvent soulagé du prétoire, estimant à juste titre, qu'il s'en est bien tiré.

LA VICTIME

Absente la plupart du temps des débats, pour des motifs au demeurant faciles à comprendre, la victime a presque intérêt à ne pas assister à un procès qui ne la concerne déjà plus.



Une victime rarement présente

Dans la plupart de ces infractions au Code de la Route, il n'existe pas à proprement parler de victimes (excès de vitesse, conduite sous l'empire d'un état alcoolique sans accident, etc...). On sait parfaitement que tout comportement déviant n'induit pas automatiquement de victime et qu'en particulier, en matière de circulation routière, c'est l'accumulation des infractions qui augmente le risque d'accident et donc de victimes. Mais la justice étant tenue d'individualiser les comportements, le prévenu aura beau jeu de dire et surtout de penser : « où est le mal ? ».

Autre explication de l'absence de victime : les améliorations constantes apportées depuis quelques années au système d'indemnisation des dommages. L'aspect positif du règlement amiable des sinistres a une contrepartie négative : il dissuade la victime de se déplacer au procès. Or les face-à-face prévenu-victime, la présence d'une personne diminuée physiquement (paralysée, amputée, boiteuse, ...) a pour effet de réveiller le Tribunal. Dans ces rares moments, il n'est plus question de numéro de dossier, de fête trop arrosée ou de 205 GTI achetée uniquement pour rouler à 90 km/h. Mais très vite la tension retombe. « Affaire suivante » – la victime est absente – le prévenu a écrit « qu'il ne pouvait pas perdre une journée de travail pour cet accident ». La routine.

Une présence dérangeante

La victime est bien vite oubliée. Par habitude ou déformation professionnelle, magistrats et avocats ont tendance à sous-estimer les dommages causés. Le prévenu n'insiste pas. A vrai dire, le sujet semble gêner tout le monde.

Seules les personnes qui ont connu les dures réalités d'un accident de la route ou d'un autre drame de la vie sont sensibles au sort de la victime. Pour elles, les quelques dizaines de milliers de

francs accordés pour la mort d'un parent apparaissent dérisoires. Les autres en sont toujours à se demander pourquoi l'on indemnise les personnes accidentées qui n'ont passé qu'une journée à l'hôpital dans lequel elles avaient été transportées.

Si elle s'avise de demander un peu (trop) d'argent, la victime se verra vite reprocher de battre monnaie. Abominable expression, trop fréquemment employée, comme si l'argent avait le pouvoir de réparer le dommage causé par la perte d'un enfant, l'amputation d'un membre, le préjudice sexuel ou tout simplement la douleur.

Mais le moment le plus désagréable est celui du prononcé de la sanction.

Sans vouloir la mort du pécheur, la victime attend de la juridiction qu'elle lui fasse justice.

Quelle désillusion lorsque la peine lui paraît faible, faiblarde, dérisoire. Un mois d'emprisonnement avec sursis, un mois de suspension de permis de conduire et 1 000 F. d'amende pour un homicide involontaire suite à un feu rouge brûlé : pas de suspension de permis de conduire ou aménagement total pour ne pas gêner le prévenu : pas de prison pour l'homicide avec conduite sous l'empire d'un état alcoolique.

Pour certains, le prononcé d'une sanction insignifiante, notamment au niveau du permis de conduire, s'apparente à une deuxième mort de l'être cher : ils avaient l'impression que la vie de ce dernier valait infiniment plus, et espéraient surtout que le responsable de leur malheur serait pour longtemps privé du droit de conduire.

En vérité, la victime ne raisonne pas comme les autres intervenants au procès.

Elle néglige l'aspect involontaire de la faute et ne voit que le résultat : la mort, les blessures.

Pour tous les autres au contraire, il y a avant tout infraction non intentionnelle, le dommage passant au second plan.

Le prévenu sera le (grand) bénéficiaire de cette façon d'aborder le problème.

LE PRÉVENU

Comme tout un chacun, le prévenu pense naturellement et avant tout à lui, à sa personne, à sa voiture, à son permis.

Mais il se caractérise d'abord par son incapacité à réaliser la gravité de ses actes.

Le refus de s'assumer :

Cette particularité se remarque déjà dans les infractions sans victime apparente. Le prévenu semble alors incapable de comprendre que son comportement est dangereux malgré ses 150 km/h sur une route départementale ou ses 2 g d'alcool par litre de sang. L'argument « il n'y a pas eu de dégâts, donc ce n'était pas grave » remporte un franc succès et semble convaincre (?) la majorité des contrevenants. Néanmoins ces mêmes personnes seront unanimes, après un accident, pour déclarer aux gendarmes qu'elles circulaient à 80-90 km/h maximum ! Faux paradoxe qui tendrait à prouver que les sinistres ne concernent que les automobilistes qui respectent les limitations de vitesse.

Lorsque l'accident se produit, le prévenu semble se désintéresser du sort de la victime et donne l'impression d'être étonné de ce qu'on lui reproche. Certes il est humain de se dire qu'« il vaut mieux que ce soit lui que moi ». Mais au-delà de la loterie que constitue une collision, nombre de responsables ont l'air de considérer qu'après tout c'est la fatalité, ou plutôt que à l'instar des tirs au but après prolongations dans un match de football, il faut un vainqueur et un vaincu.

Le vaincu sera indemnisé par les assurances.

Quant au vainqueur, il arrive souvent qu'il ne se considère pas comme un délinquant, encore moins comme un criminel : il ne voit donc pas pourquoi il serait sanctionné si ce n'est par une peine symbolique.

En d'autres termes, l'accident a déjà fait une victime. Il ne faudrait pas que par le biais de la répression, il en fasse une seconde.

L'indispensable permis :

Le prévenu ne connaît qu'une sanction.

Il sait que l'emprisonnement ferme est réservé à quelques rares cas gravissimes. L'emprisonnement avec sursis ou l'amende ne signifie pas grand-chose pour lui.

Seule compte une sanction, la sanction par excellence : la suspension du permis de conduire.

Ce permis est d'ailleurs considéré comme un acquis et non comme un droit susceptible d'être retiré provisoirement ou définitivement. L'annulation de ce titre apparaît inconcevable.

Pour les commerciaux, la relation avec le carton rose est très forte, quasi-pathologique. Elle se fonde sur l'équation vie = travail = voiture = permis.

Dans ces conditions, toute atteinte au permis devient sacrilège, en tant qu'elle signifie chômage et/ou difficultés en tous genres : l'aménagement est un droit, une obligation pour le juge qui se veut juste.

Ainsi une peine de 9 mois de suspension de permis de conduire pour avoir provoqué la mort d'un homme avec faute de conduite caractérisée est ressentie comme une injustice flagrante si un « permis blanc » n'est pas accordé.

L'argumentation développée par le prévenu est pertinente et le juge se laisse facilement convaincre car il n'ignore pas les conséquences que peut entraîner un retrait de permis de conduire pour certaines personnes. On a vite fait d'oublier les sanctions administratives qui sont la plupart du temps exécutées sans drame, mais non sans gêne, par les mêmes contrevenants. Après tout, il est normal de profiter de la sagesse (ou de la faiblesse) de l'autorité judiciaire, gardienne des libertés.

Tout irait pour le mieux si cette construction apparemment logique n'était viciée à la base.

D'abord il semble difficile de verser des larmes sur le devenir du prévenu si on a refusé de pleurer sur le sort de la victime.

Mais surtout, on ne peut accepter de ne parler de la vie qu'en termes de travail, voiture et permis.

La vie c'est bien plus, c'est autre chose, ça n'est pas seulement le boulot : la victime l'a appris à ses dépens.

Le prévenu ne veut pas l'admettre.

L'avocat et le juge l'ont-ils compris ?

LES PROFESSIONNELS

Face aux amateurs, les professionnels ont des caractères communs qu'on étudiera avant de voir les spécificités de chacun.

TRAITS COMMUNS

Lassitude

Cette première caractéristique est la contrepartie de l'effet de masse, de répétition propre au contentieux de la circulation routière. Les excès de vitesse se traitent par centaines, les conduites sous l'empire d'un état alcoolique par cinquantaines. Inévitablement se produit une impression de déjà vu, de rabâchage, presque de travail à la chaîne. Les professionnels ont alors du mal à ne pas se laisser gagner par la lassitude ambiante causée par l'accumulation de dossiers similaires.

En principe, il n'existe en aucune matière de petites affaires. En fait, les audiences consacrées à la circulation routière sont une corvée pour beaucoup. Tout le monde est bien sûr d'accord pour dire pis que pendre « des préfets et de leurs sbires ». Mais passé le mouvement d'humeur, bien peu réalisent que l'administration n'occupe que la place qu'on a bien voulu lui laisser.

Lassés, blasés avant même d'entrer dans la salle d'audience, les professionnels s'étonnent que la seule privation de liberté qui concerne tous les Français soit ordonnée, en pratique, par un représentant de l'exécutif et non par un juge.

Quand les tribunaux s'assoupissent, les commissions (ré)agissent.

Désintérêt

Plus encore que la lassitude dont il est en même temps le corollaire et un des facteurs, le désintérêt est bien le caractère dominant des professionnels.

Alors que les accidents de la route constituent un phénomène de société qui touchent les citoyens, tous âges et catégories sociales confondus, avocats et magistrats paraissent mettre un point d'honneur à ne considérer la chose qu'avec condescendance voire dédain.

Combien d'entre eux portent un intérêt même lointain à ce problème ? Qui a une idée de l'importance des divers facteurs dans les accidents ? Qui s'est interrogé sur le rôle de la répression en la matière ? Toujours la même réponse : personne, hormis quelques passionnés et ceux qui ont été touchés personnellement. Est-il vraiment nécessaire d'attendre que le toit de sa maison fuit pour s'intéresser au droit de la construction ? Faut-il obligatoirement avoir un fils drogué et une fille prostituée pour mesurer la gravité de ces fléaux ?

La désignation des personnes chargées d'assurer la

tenue des audiences correctionnelles de circulation routière donne un bon exemple de la situation. Au mieux, on trouve un volontaire ou l'on décide d'un roulement entre juges ; au pire, on prend le dernier arrivé quand ce n'est pas celui que l'on refuse de voir siéger aux audiences civiles.

Les avocats montrent le même enthousiasme pour ce genre d'exercice. Seule différence notable, l'attribution d'affaires par les compagnies d'assurances permet à un petit nombre de cabinets de défendre la quasi-totalité des prévenus. Il n'est pas sûr que la constitution de ces oligopoles motive grandement les hommes de loi.

Délinquance involontaire

À la sainteté, nul catholique n'est tenu.

Il n'est pas question, ni d'ailleurs envisageable ou même souhaitable que le citoyen en général et le professionnel en particulier respectent en tout lieu et à toute heure l'intégralité des dispositions légales en vigueur sur le territoire de la République.

Cependant pour les avocats et les magistrats, le respect de la loi est une attitude naturelle, un réflexe : ils ne volent, ne violent, ni ne tuent : un tel comportement ne leur viendrait même pas à l'esprit.

Curieusement, il existe en matière de circulation routière des règles qui peuvent ne pas être respectées. Ainsi, il est souvent de bon ton de ne pas tenir compte des limitations de vitesse (et parfois de s'en vanter). De même, il est possible de prendre le volant après un dîner bien arrosé sans état d'âme particulier.

Sauf infraction trop flagrante, trop énorme, un tel comportement déviant ne choque pas.

Est-il possible d'espérer un réel progrès tant que cet état d'esprit perdurera ?

SPÉCIFICITÉS

L'avocat

En défense

L'avocat ne croit pas beaucoup à l'utilité de son intervention devant les juridictions répressives dans ce type de contentieux. Il n'a pas fondamentalement tort.

À l'exception des accidents dans lesquels la diversité des fautes et des dommages a pour conséquence la variété des sanctions, la marge de manœuvre du juge est des plus limitée.

Tenu de rendre une décision dans des délais extrêmement brefs, le magistrat se réfère nécessairement à un barème qui apporte homogénéité et cohérence à sa jurisprudence. Dans ces conditions, il est peu réaliste d'espérer qu'une plaidoirie de quelques dizaines de secondes dans un dossier désespérément banal puisse avoir une influence significative sur le jugement.

L'avocat n'aime pas jouer les procureurs avant le procureur : il n'apprécie guère le rôle difficile de partie civile dans les audiences d'accident. Pourtant ce n'est pas la position de demandeur qui le gêne, lui qui est si à l'aise, justement en demande, pour la femme dans un divorce ou pour la famille dans un autre procès civil. Ce n'est pas non plus la situation de partie civile qui le trouble, lui qui aux assises plaidera avec talent, sachant attirer l'attention de la cour sur le comportement de l'accusé et les conséquences de l'acte criminel. Mais en matière de circulation routière, la veuve et l'orphelin sont souvent vite expédiés. Seuls comptent la famille du prévenu et le carton rose magique. Sans larmoyer, sans jouer les justiciers, n'est-il pas possible de mettre fin ou, à tout le moins, d'atténuer cette différence de traitement ?

Le juge

Celui qui en fin de compte décide est gêné par les particularités des affaires qu'il a à juger. Mais ces éléments n'expliquent qu'en partie les caractéristiques des sanctions prises.

Le contentieux

À première vue, l'audience pénale consacrée aux infractions en matière de circulation routière est facile. Elle ne nécessite que peu de connaissances en droit, un temps de préparation variable mais limité et un effort de rédaction très modeste. La difficulté est ailleurs : elle tient à la nature du contentieux qui désoriente le citoyen-magistrat.

Première particularité

Le juge-conducteur est susceptible de commettre, a commis et commettra inévitablement des infractions au code de la route. Différence fondamentale avec le contentieux pénal général puisque le magistrat sait que les chances pour qu'il enfreigne ses lois sont négligeables. Gêne considérable pour un homme qui réalise que, même s'il respecte la loi, il peut être à l'origine d'un accident simple accrochage ou bien collision mortelle.

Il n'y a pas de lien entre la gravité du comportement et l'importance des conséquences. On rencontre tous les cas de figure depuis la faute insignifiante qui est à l'origine d'une catastrophe jusqu'au comportement monstrueux qui ne cause aucun dommage. Certes la loi opère une différence selon la gravité des conséquences (décès, I.T.T -invalidité temporaire de travail- supérieure ou inférieure à 3 mois). Néanmoins cette classification n'apporte que peu d'aide : il faut juger en même temps la faute et ses conséquences.

Troisième particularité

On juge celui qui ne connaît pas l'emplacement du radar, qui n'a pas vu les appels de phares, qui a été arrêté au beau milieu d'une file de voitures, et surtout celui qui n'a pas voulu, su ou pu arrêter le cours de la justice par une intervention efficace. Tant que les élus, notables et autres personnes influentes utiliseront leur pouvoir pour faire « sauter » au minimum les 2/3 des procès-verbaux d'excès de vitesse, le juge ne pourra s'empêcher de se poser des questions sur l'utilité de son action.

La décision

Les faits ne sont pas contestés, il n'y a pas de problème de droit. Reste seulement à prononcer une sanction en fonction des éléments du dossier, de la personnalité du prévenu, des textes légaux... et de l'idée que l'on se fait de la répression en matière de délinquance routière. Deux éléments caractérisent les décisions rendues : l'inefficacité des peines et le défaut de prise en considération de la notion de danger.

L'inefficacité de la peine

Comme tout contrevenant, le délinquant de la route a droit à l'application des principes généraux qui régissent le droit pénal français dont celui de l'individualisation de la peine. Le juge doit donc tenir compte non seulement de la nature du comporte-



ment mais aussi de la personne du condamné et de l'adéquation de la peine à cette dernière.

Une perversion fréquente de ce principe est la disparition de la peine par excès d'individualisation. à cet égard, les décisions prises par le juge constituent souvent une caricature de non-sanction. L'exemple le plus frappant est l'aménagement automatique et total des suspensions de permis de conduire qui, pour éviter de déstabiliser le condamné, aboutissent à priver la peine de tout effet. Or la sanction doit obligatoirement apporter une gêne à celui auquel elle est destinée sous peine de perte de crédibilité.

Accorder un permis blanc du lundi 7 heures au vendredi 19 heures revient en général à prononcer une non-peine. Mieux vaut dans ces conditions avoir le courage d'aller jusqu'à la dispense de peine, aboutissement logique du raisonnement.

Plus inquiétante encore est la difficulté pour certains magistrats de prendre leur responsabilité en cas de récidive ou de réitération d'infractions au Code de la route.

Si le sursis est toujours envisageable pour une première infraction, il est singulier de l'accorder pour une deuxième et encore plus de procéder dans cette hypothèse à des aménagements à la carte. Sans tergiverser, le juge doit tirer les conséquences du comportement dangereux du délinquant récidiviste.

A moins que la notion de danger ne signifie rien pour lui ?

Le défaut de prise en considération de la notion de danger

Une personne qui brandit dans la rue un couteau ou une arme à feu, même non chargée, est une personne dangereuse.

Un individu qui commet un hold-up avec un pistolet en plastique est un individu dangereux.

Un citoyen qui conduit son véhicule en état d'ivresse ou qui circule à 160 km/h n'est pas considéré comme vraiment dangereux... tant qu'il n'a pas causé d'accident.

Le magistrat ne voit souvent que le danger subjectif lié au sentiment qu'il éprouve vis-à-vis d'un comportement ou d'une chose. Comme beaucoup de personnes, il estimera que l'avion est plus dangereux que la voiture tout simplement parce qu'il a peur en avion et est rassuré au volant de son véhicule.

Il a du mal à intégrer le danger objectif lié, lui, à la notion de risque.

En pratique, le juge qui sanctionne un chauffeur routier qui a conduit son 38 tonnes avec un taux d'alcool de 1,5 g par litre de sang dispose fondamentalement de deux possibilités : l'annulation du permis de conduire ou la suspension du permis de conduire avec aménagement pour conduire le poids lourd. Même problème pour le chauffeur de car avec 1 g ou le conducteur de voiture en état d'ivresse.

Le choix est simple. En l'état actuel de la jurisprudence, le fautif a de fortes chances de conserver son permis de conduire.

Dans le même ordre d'idée, on remarque que le législateur a instauré un système d'annulation automatique du permis de conduire pour les infractions gravissimes et les récidives de l'état alcoolique. Pourquoi ? Parce que sans cette disposition il se serait encore trouvé un nombre non négligeable de magistrats pour prononcer des peines de suspension de permis de conduire avec aménagement après une quatrième conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou un accident mortel commis par un conducteur ivre.

Le juge donne en réalité l'impression d'attendre l'accident pour se décider à sévir. Mais si, par malheur, il y a dégâts corporels, il est obnubilé par le caractère involontaire du délit, refusant alors de se laisser impressionner par l'importance des dommages pour s'attacher principalement à la faute.

Démarche fort honnête mais peu convaincante dans laquelle on parle de faute quand les conséquences sont considérables, et de dégâts (nuls ou négligeables) lorsque la faute est grave.

Pauvre raisonnement d'un magistrat-conducteur que l'audience a transformé en conducteur-magistrat. Loin des constructions subtiles du juriste et de la sagesse de l'homme de loi, il se contente de réagir « normalement », comme un Français moyen qui n'aurait pas encore eu d'accident grave.

Fin d'un portrait aussi partial que pessimiste d'une audience qui, terrible miroir, renvoie à la victime l'image de son malheur et aux autres celle de leur vanité.

Reflète peu reluisant mais somme toute fidèle d'une société qui espère encore pouvoir lutter contre les drames de la route sans avoir à consentir les sacrifices nécessaires.

L'inobservation du Code de la Route cause presque tous les accidents graves. Des sanctions nombreuses sont prévues pour l'interdire.



Pour des sanctions efficaces

Mais la plupart des auteurs d'un homicide routier ne sont plus poursuivis, et une fraction énorme des peines prononcées contre ceux qui sont déclarés coupables d'avoir tué ou blessé ne sont pas exécutées.

Contre la plus meurtrière des délinquances, notre Justice est souvent si tolérante qu'une majorité croissante d'usagers demande plus de sévérité contre les chauffards.

Dans un passé récent, la faiblesse de la répression s'expliquait par l'ignorance des antécédents : la plupart des délits de violence routière antérieurs à mai 1981 ayant été amnistiés, tous les conducteurs qui les avaient commis bénéficiaient d'un casier judiciaire vierge.

Sur la citation, on lisait :

« X... prévenu d'homicide ou/et de blessures involontaires... JAMAIS CONDAMNE », mention contraire à la vérité, mais imposée par la Loi d'août 1981.

En décidant, en juillet 1988, d'exclure de l'amnistie nouvelle tous les délits d'homicide ou de blessures involontaires des conducteurs, comme ceux de conduite en état alcoolique, l'Assemblée Nationale, qui a déclaré maintes fois insuffisante la répression des tueries routières, a invité la magistrature à une plus rigoureuse application de notre loi pénale à leurs auteurs.

Désormais connus des Procureurs et des Juges, les récidivistes des délits commis en conduisant bénéficient néanmoins le plus souvent de l'indulgence automobiliste, surtout pour les délits dits involontaires. La plupart des magistrats répugnent à sévir pour des fautes qu'ils pourraient avoir eux-mêmes commises. Extrêmement inégale d'un ressort à l'autre (particulièrement faible près de la Méditerranée) la répression des délits routiers graves est peu efficace, malgré sa publicité en Province. Elle est encore dans la plupart des Tribunaux plus théorique et routinière que réelle et contraignante. Et la rééducation des délinquants est inexistante dans la plupart des Régions.

L'exclusion du bénéfice de l'amnistie que nous avons obtenue des députés en juillet 1988, si elle a considérablement accru le nombre des récidives légales n'a pas entraîné une répression beaucoup plus sévère des homicides routiers. Il y a un choquant décalage entre la demande du Parlement d'une plus grande sévérité pour les auteurs des homicides routiers d'une part, et les décisions à leur égard des Procureurs et des juridictions pénales, des grandes agglomérations surtout d'autre part.

Nous constatons en effet :

1 - dans les grandes agglomérations, qu'aux familles de victimes des vitesses très excessives, les Procureurs font notifier leurs décisions à ne pas donner suite à leur plainte. Une vitesse de 100 km/h en ville qui a tué n'y entraîne plus l'inculpation du conducteur homicide ! (nombreux cas récents)

2 - dans les dossiers des poursuites pour homicide involontaire contre des chauffeurs routiers que certains conduisaient des ensembles semi-remorque alors que leur permis avait été suspendu ou même

annulé, par une condamnation pour un délit antérieur semblable ou de conduite en état alcoolique !...

3 - que des hommes condamnés pour un tel délit sont au volant de toutes sortes de véhicules, y compris des poids lourds, qu'ils ne sont pas en état de récidive légale quand ils le commettent de nouveau, un premier juge ne les ayant condamnés qu'à une amende, et obtiennent d'un second ou troisième, qui ordonne la suspension de leur permis, l'autorisation néanmoins de conduire les jours ouvrables pour leurs besoins !

Les magistrats doivent veiller à l'exécution des peines qu'ils prononcent contre les récidivistes et les adapter. Complétées par de nombreuses lois récentes, nos Codes leur donnent de nombreux moyens pour en imposer le respect.

Le Comité du Droit de la Route demande :

1 - à la JUSTICE d'exercer sur tous les récidivistes des délits de violence routière les surveillances prévues par le Code de Procédure Pénale : contrôle judiciaire, mise à l'épreuve sous diverses conditions par le jugement de condamnation.

2 - au GOUVERNEMENT

- d'interdire toute imprégnation alcoolique

- aux conducteurs débutants

- aux conducteurs des transports routiers et des véhicules de transport en commun

- de développer considérablement et d'exiger réellement le contrôle et la surveillance des conditions horaires de conduite des gros transports routiers de marchandises, des titres et des aptitudes de leurs conducteurs et de prendre toutes mesures utiles pour rendre les employeurs pleinement responsables des infractions commises par les conducteurs de leurs véhicules.

Le comité demande aussi :

1 - une pénalisation très fortement accrue de la vitesse très excessive. Que celle-ci devienne un délit lorsqu'elle aura causé la mort ou des blessures, les peines des Art. 319 et 320 du Code Pénal seraient doublées.

2 - pour combattre la très grande vitesse en état euphorique, imprudence la plus meurtrière, qu'une alcoolémie de 0,30 gramme ou 0,50 gramme au plus dans le sang constitue le délit de conduite en état alcoolique pour l'auteur d'une infraction de vitesse très excessive.

3 - que tous les véhicules de transports en commun soient équipés d'un éthylotest.

Claude-Maxime BERTRAND

Juge Honoraire

Président du Comité du Droit de la Route

À l'audience du 9 janvier devant le Tribunal Correctionnel de Belley, nous étions présents mais sans constitution de partie civile, la Ligue Contre la Violence Routière ayant été avertie trop tard.

L'audience avait quelque chose d'irréel. La salle

(petite) était pleine de gens debout : parents, amis, adhérents de la Ligue.

Tout au début, on a perçu un moment d'inquiétude : s'agissait-il d'une manifestation, pour qui ? pour quoi ? 3 morts sur la route, c'est presque banal. Un conducteur en état d'ivresse, on en voit tous les jours... Nous attendons près d'une demi-heure puis on fait entrer le prévenu et sa famille par une porte dérobée (celle réservée aux avocats, greffiers, etc...) La foule pourtant parfaitement calme les aurait peut-être lynchés, qui sait ?

Pendant la plaidoirie de l'avocat des familles, Monsieur le Substitut semble s'ennuyer profondément et donne l'impression de somnoler. Enfin, il requiert en 2 ou 3 phrases : « quelle sanction appliquer puisque l'irréparable est fait ! et puis le prévenu est si jeune ... (23 ans) ».

Chaque fois qu'il y a mort, l'irréparable est fait et pourtant tiendrait-il ce raisonnement en face d'un braqueur de banque qui aurait tué pour protéger sa fuite ?

Je croyais que le Parquet représentait l'État et avait pour fonction, entre autres, de demander des sanctions qui se sont substituées dans un pays « civilisé » à l'ancienne vendetta : 1 mort pour

1, 3 morts pour 3 morts. Douterait-il de sa fonction ? Pourtant, la loi le dit : la conduite en état d'ivresse, c'est sérieux et ça n'arrive pas par hasard.

Si la prison n'améliore pas les conducteurs irresponsables, il reste au moins les peines de substitution. De toutes façons, la prison n'améliore personne mais on hésite beaucoup moins à y recourir pour d'autres délinquants (les vrais !).

Après réquisitions, « annulation du permis (obligatoire), 2 amendes de 1 000 F. (il circulait en C X) et 2 ans de prison dont 18 mois avec sursis », la majorité des présents avait le sentiment d'un déni de justice. Beaucoup pleuraient. On pouvait avoir honte du « spectacle » qui venait de se dérouler. Quelle que soit la peine prononcée, c'est l'attitude du Parquet qui a choqué.

À la sortie du Tribunal, un homme qui semblait effectivement avoir bu mais qui était à pied et ne faisait de mal à personne fut vivement emmené par les 2 policiers (ou gendarmes, je ne sais plus) qui étaient de service...

Le jugement a été rendu le 6 février : 2 ans de prison dont 20 mois avec sursis, 2 amendes de 1 000 F., le permis annulé pour 3 ans.

Élisabeth RIBEYRE

Mortel dimanche

Le tribunal correctionnel de Strasbourg a condamné à six mois de prison ferme et à l'annulation de son permis de conduire -avec interdiction de se représenter à l'examen avant trois ans- Jean-Marc Paléta, un ouvrier de 28 ans, auteur le 1er décembre 1991 d'un accident mortel.

Procès à la fois banal et ordinaire, salle 6 du tribunal de Strasbourg, où le président expédiait l'audience hebdomadaire consacrée à la délinquance routière. Autant dire, pour l'essentiel à l'examen de la conduite sous l'empire d'un état alcoolique. « Notre juridiction a vu progresser de 29,4 % le nombre d'ouvertures de procédures dans ce domaine au cours de l'année écoulée », soulignait le procureur.

Parmi ces procédures, celle de Jean-Marc Paléta. Le 1^{er} décembre dernier, avec un copain, Jean-Marc tue son dimanche à coups de rouge limé, un mélange de vin rouge et de limonade. D'abord dans une cafétéria, puis dans un bistrot de village. Chaque tournée vaut 10 verres d'un tiers de litre. Puis Jean-Marc embarque son copain en voiture, pour le conduire à son domicile. « En prenant le volant, ça allait. Ce n'est qu'en ouvrant la vitre pour avoir un peu d'air que j'ai senti l'alcool » se borne à indiquer Jean-Marc, placé en détention depuis les faits. Il a alors quelque 2,13 grammes d'alcool dans le

sang. Sur la route, à 110 km/h, alors que la vitesse limite est de 90, il entreprend de franchir une ligne continue pour effectuer un dépassement sans visibilité dans un virage. En face, arrivent Caroline 19 ans et son fiancé, Renaud. Caroline est tuée sur le coup ; Renaud, grièvement blessé. Jean-Marc s'en sort, lui, sans une égratignure. « L'horreur totale », raconte à l'époque le substitut de permanence ce dimanche soir, qui a à faire face à la famille de Caroline et à la compagne Patéla. Outre les circonstances de l'accident, il ajoute celles d'un précédent en matière d'alcool au volant, qui lui avait valu une condamnation en 1983. Enfin, il roulait lors des faits sans assurance.

La famille de ce délinquant est à la limite de la misère, avec sa compagne et ses 5 enfants, ils vivent dans une caravane. Sa dernière petite fille d'un an est atteinte de mucoviscidose.

Caroline, étudiante en pharmacie : « Une chic fille qui promettait d'être une femme dynamique et épanouie est tuée par ce délinquant... la prison rassure tout le monde mais quel est le résultat ? » s'interroge Geneviève Fuchs de la Ligue Contre la Violence Routière qui s'est constituée partie civile aux côtés de la famille de Caroline.

Association Départementale du Haut-Rhin

Le chauffard pompier passe au rouge

Ce vendredi 16 mars 1991, vers 0 h 30, peu après la sortie du cinéma, notre fils Pascal et sa fiancée à bord d'une Renault 5 s'arrêtent à un feu rouge dans le centre de Gien. Le feu passe au vert, Pascal démarre lentement. Plus loin, un camion de pompiers à plus de 60 km/h passe au feu rouge sans avertisseur sonore. Les pompiers se dirigent vers un feu de cartons. Ce camion percute de plein fouet la voiture de Pascal et Véronique.

Véronique meurt durant son transport à l'hôpital et Pascal meurt après 19 jours d'agonie.

Dès le lundi, Monsieur Moray, le pompier conducteur du camion, qui n'appréciait pas la narration des faits par la République de Centre porte plainte contre ce journal et contre Monsieur Mary, le père de Véronique, qui venant de voir la R 5 avec tout le sang de sa fille lui avait téléphoné de quitter Gien.

Le 12 juin c'est le procès. Abasourdis par le chagrin et les médicaments, on nous a ordonné de ne pas faire scandale.

À notre stupeur, Monsieur Moray n'a pas manifesté le moindre regret, il n'a pas eu l'ombre d'une émotion. Monsieur le Président lui a reproché sa vindicte.

Verdict : 2 mois de prison avec sursis, 6 000 F. d'amende et 6 mois de retrait de permis de conduire. Monsieur Moray a continué son service à Gien. Cet

été, il jouait au ballon dans la cour de la caserne. Mon mari le voyait chaque jour en se rendant au cimetière. Pourtant calme et sans haine, mais après les journées terribles de la Toussaint, un matin, il s'est trouvé dans la rue face à face avec Monsieur Moray. Après quelques mots et une bousculade, il lui a donné un coup de poing. C'était la première fois qu'il frappait quelqu'un.

Monsieur Moray a de suite porté plainte. Le procureur a accepté sa plainte et mon mari a été condamné par le tribunal correctionnel à 3 500 F. d'amende et 1 F. de dommages et intérêts.

Le cabinet de Monsieur Georges Sarre nous a répondu : « face à l'indignation de ses collègues et aux tensions internes provoquées par son inconscience criminelle, le Caporal Moray a présenté une demande de mutation. Le comportement grave de ce sapeur pompier coupable d'une faute professionnelle inadmissible qui a endeuillé douloureusement vos deux familles ne doit pas porter un préjudice moral à ce corps d'élite dont les qualités humaines et exceptionnelles sont reconnues par tous ».

Depuis fin janvier, Monsieur Moray a été muté à Poitiers. j'ose espérer qu'il ne conduira plus dans l'exercice de ses fonctions.

Mauricette GUITON
Le maman de Pascal

Notre « Multiple Splendeur »

C'était il y a un an, pour nous, c'était hier, Pascal et Véronique avaient 20 ans !

Mais qui étiez-vous Véronique et Pascal ?

Deux enfants simples, aimés de tous, vous représentiez l'amour des autres, de la nature, de la musique, des choses simples de la vie. Vous étiez la jeunesse, la beauté, la gentillesse, le sens de la justice !

Pascal, moi ta maman, je suis scandalisée par votre mort dans des conditions intolérables !

Scandalisée par la banalisation de l'accident de la route !

Scandalisée par vos 20 ans à jamais anéantis, en quelques secondes !

Scandalisée par le laxisme, par l'incompréhension et l'indifférence !

La vie de deux enfants pour le sommeil de quelques habitants !

La vie de deux enfants pour un feu de cartons !

Ce soir-là, le chauffard inconscient ne vous a laissé aucune chance, il a tué notre seule raison de vivre, notre seule joie de vivre ! Serait-il passé au feu rouge en 4 L ou en R 5 ?

Pense-t-il quelquefois à votre martyr, au 19 jours d'agonie de Pascal. Nous, nous y pensons jour et nuit, notre vie est devenue un enfer !

Pascal et Véronique, vous aimiez tant la vie !

Véronique et Pascal, vous étiez toute notre vie !

Deux jeunes de 20 ans n'ont pas de valeur nous a-t-on dit ! Mais pour vous, nous aurions donné notre vie et tout ce que nous possédons, nous nous serions battus contre des montagnes !

Le pompier maudit n'a pas eu de blâme, il n'a pas versé une larme ! Il se croit dans son droit !

Ton papa, Pascal, pour un coup de poing est allé en correctionnelle. A lui, on lui a demandé de se repentir ! Il pleurait, nos amis nombreux pleuraient, les jeunes qui, pour la première fois, venaient dans une salle d'audience, envoyés par leur école, pleuraient !

Le souvenir de Véronique et Pascal planait dans la salle silencieuse !

En souvenir de Pascal et Véronique

DOSSIER

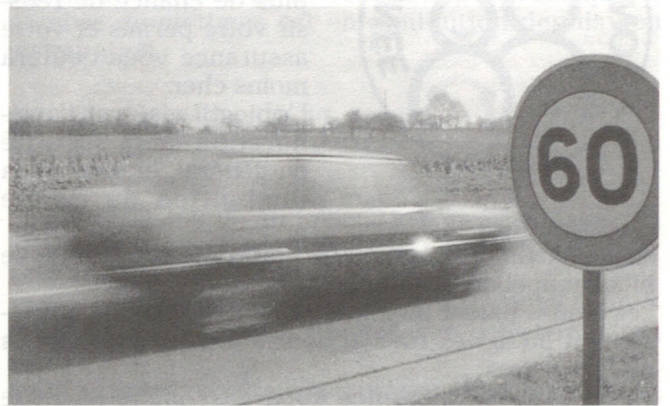
Attention, radar

La police cantonale de Bâle-ville a procédé lundi à des contrôles radar de vitesse, de 16 h à 18 h, dans la Wettsteinallee et de 21 h 30 à 24 h dans la Gundeldingerstrasse, itinéraires bien connus des frontaliers. Dans le premier cas, sur 540 automobilistes contrôlés, 80 roulaient trop vite, soit près de 14 % d'infractions. Dans le second cas, 40 automobilistes ont dépassé la vitesse limite de 50 km/h.

Les sanctions tombent vite chez nos voisins bâlois, dès le dépassement de quelques kilomètres/heure. Elles sont progressives. Amende légère de 20 FS (78 FF) si vous avez roulé de 50 à 55 km/h, de 55 à 60 km/h, tarif doublé : 40 FS (156 FF), de 60 à 65 km/h, la note passe à 100 FS (390 FF). Jusque là les amendes sont encaissées sur place. Vous payez et vous repartez au volant de votre voiture, le pied plus léger sur l'accélérateur. Au-delà de 65 km/h, c'est le tribunal qui va vous infliger une amende de 1 000 FS (3 900 FF)

Pour un dépassement de 30 km/h de la vitesse limite autorisée, c'est-à-dire à partir de 80 km/h en ville, les policiers ont la possibilité de vous retirer le permis immédiatement. Vous devez abandonner votre véhicule et rentrer chez vous à pied. Le tribunal précisera ensuite la durée du retrait (trois mois au minimum) et le montant de l'amende souvent salée. Lors des contrôles radar de lundi, trois automobilistes ont ainsi été « épinglés » pour des vitesses de 92 km/h, 103 km/h et 104 km/h.

Côté français, on ignore les petites amendes pour automobilistes-pêcheurs véniels, et on est plus souple avec les tolérances de dépassement.



Le commissariat de police de Saint-Louis, commence à sévir lorsque la vitesse limite autorisée est dépassée de 15 à 20 km/h. Si vous êtes surpris roulant entre 65 et 70 km/h en ville, où la vitesse maximale est de 50 km/h, le policier peut – une nouveauté qui vient tout juste de sortir – rédiger à votre endroit une « amende forfaitaire » de 900 F. réduite à 600 F en cas de paiement dans les trois jours.

En cas de dépassement de plus de 40 km/h de la vitesse limite autorisée (90 km/h donc en ville) vous êtes cité par ordonnance pénale devant le tribunal qui vous infligera une amende de 4^e catégorie (1 300 à 3 500 F.).

Les suspensions de permis en cas d'infraction grave peuvent être prononcées par deux voies : le tribunal ou la commission préfectorale.

En résumé, il faut savoir, si l'on est automobiliste transfrontalier, ajuster sa vitesse aux panneaux et au terrain. Ne jamais dépasser les 65-70 km/h en ville côté français. Rester sous les 51 km/h à Bâle.

Ainsi traversera-t-on sans encombre les foudres du radar.

Région Frontalière
Mercredi 29 janvier 1992

Au Mexique, les autorités exposent les voitures accidentées.

Le monument de l'imprudence

Apprentissage anticipé à la conduite

Apprendre à conduire dès 16 ans



Vous avez 16 ans...
Vous pouvez dès maintenant apprendre à conduire. Vous aurez plus de chance de réussir votre permis et votre assurance vous coûtera moins cher.
L'objectif visé est l'amélioration de la sécurité en général, et surtout la diminution du risque

d'accident des 18-24 ans.

Actuellement plus de 10 000 morts, c'est le terrible bilan annuel des accidents de la route.

Les jeunes paient un lourd tribut à la route, ils représentent 30 % des tués et sont 3 fois plus impliqués que les autres.

Le manque d'expérience apparaît comme la cause principale de ce phénomène.

Dans le permis traditionnel, après une vingtaine d'heures d'apprentissage le jeune se retrouve seul au volant de sa voiture, sans avoir acquis l'expérience suffisante pour analyser toutes les situations de conduite susceptibles de se présenter à lui.

C'est pour tenter de remédier à cette situation qu'il a été décidé la mise en place d'une formation plus approfondie fondée sur un nouveau comportement.

Le principe de cette formation présente 2 étapes :

- la formation initiale
- les rendez-vous pédagogiques

La formation initiale sera en tout point identique à la formation traditionnelle :

- on procède à une évaluation de départ afin de déterminer le volume de formation
- un contrat prévoyant le nombre d'heures nécessaires sera signé par les parents et l'établissement d'enseignement
- on ne pourra pas dispenser moins de 20 heures de pratique
- l'élève devra posséder un livret retraçant toute sa formation
- pour obtenir son attestation de fin de formation, le jeune devra obtenir l'Examen Théorique Général

De plus, l'attestation lui permettant de conduire avec ses parents lui sera remise après sa dernière leçon de conduite en présence de son futur accompagnateur (parents, ami tuteur ayant signé le contrat).

Cette formation peut être contrôlée à tout moment par un inspecteur des permis de conduire appelé aussi, Conseiller évaluateur, qui vérifiera aussi le contrat et son application.

Les rendez-vous pédagogiques ou conduite en milieu familial, comportent 6 heures dont 4 heures d'entretien en salle et 2 heures de conduite effective.

Ils peuvent être pris en 2 ou 3 fois pendant les 3 000 km effectués par le jeune en présence obligatoire de son accompagnateur âgé de plus de 28 ans et détenteur du permis de conduire depuis plus de trois ans, sans avoir commis d'infractions graves.

Pendant cette formation, l'Auto-École, toujours présente joue le rôle d'intermédiaire, elle mesurera les progrès réalisés, conseillera les parents.

Les thèmes obligatoirement abordés seront :

- la vitesse
- la fatigue
- l'alcool

Enfin à 18 ans, l'élève passera son permis de conduire. Le taux de réussite est actuellement de 80 à 85 % contre 50 % pour la méthode traditionnelle.

Après réussite, il recevra son attestation de fin de conduite accompagnée qui lui permettra d'obtenir auprès de son assureur une réduction très importante de la surprime jeune conducteur, pouvant aller jusqu'à l'exonération de la 1ère et 2^e année.

Le champ d'application reste partiel : 15 % des jeunes seulement choisissent l'Apprentissage Anticipé à la Conduite, pourtant après 4 ans d'expérience les jeunes ayant bénéficié de cette formule ont 6 à 7 fois moins d'accidents. L'enjeu est donc important, et cette formation mérite une meilleure campagne d'information auprès des parents et des enfants.

Le permis traditionnel tel qu'il est ne devrait plus exister. Il faudrait après la réussite à l'examen, une formation probatoire de un ou deux ans pendant lesquels ce conducteur novice devrait respecter certaines règles : suivi pédagogique, interdiction de conduire des véhicules puissants, ...C'est seulement à l'issue de cette période que serait délivré le permis de conduire définitif. Bien entendu cette formation ne concernerait pas les candidats ayant opté pour l'Apprentissage Anticipé à la Conduite à 16 ans.

Rien ne remplacera une formation plus longue et influencée par le milieu familial, sous contrôle d'instructeur spécialisé avec livret et rendez-vous pédagogique.

C'est la seule façon de modifier durablement le comportement de nos jeunes et pourquoi pas celui du conducteur en général.

Jean-Claude LLOBERES



Le permis à points

Fonctionnement

Tous les permis seront gérés par le Fichier National des Permis de Conduire. Chaque conducteur aura un capital initial de 6 points

Les pénalités

Le nombre de points perdus sera fonction de la gravité et des infractions. Par exemple :

Les infractions	les pertes de points
délit	
- homicide	3 points
- blessure involontaire	3 points
- délit de fuite	3 points
- conduite en état d'ivresse	3 points
contravention	
- gros excès de vitesse plus de 20 km/h sur les routes limitées à moins de 130 km/h plus 30 km/h sur les routes limitées à 130 km/h	2 points
- franchissement de ligne continue	2 points
- non respect des feux	2 points
- non respect des stops	2 points
- non respect de la priorité	2 points
- petits excès de vitesse moins de 20 km/h sur les routes limitées à moins de 130 km/h moins de 30 km/h sur les routes limitées à 130 km/h	1 point
- feux de brouillard provoquant gêne	1 point
- feux de route provoquant gêne	1 point

Dans le cas où plusieurs infractions sont commises simultanément, les pertes de points se cumulent dans des limites qui ne peuvent excéder :

- 3 points pour plusieurs contraventions
- 4 points pour plusieurs infractions dont au moins un délit

La perte de points est automatique, soit après le paiement de l'amende, soit après la décision de justice définitive.

Réattribution des points :

- nouveau permis de conduire : on peut le repasser 6 mois après avoir remis son permis qui n'a plus de points.

- récupération des points :

- 3 ans après la dernière condamnation ou amende et retrait de points, on récupère tous les points manquants
- si on se soumet à un stage spécifique (pas plus d'un stage tous les 2 ans), on récupère 2 points. Ce stage de 2 jours coûte 1 200 F.

- au bout de 10 ans sont réattribués les points perdus du fait des contraventions passibles d'une amende forfaitaire

À l'étranger

Le système du permis à points existe depuis plusieurs années en Allemagne, aux États-Unis, au Japon, au Québec et les résultats prouvent que le nombre de victimes est en diminution depuis son instauration.

Position de la Ligue

La loi n° 89 469 du 10 juillet 1989, prévoit dans son article 21-II : le permis à points pour le 1er janvier 1992 au plus tard.

Le gouvernement s'est déjà attribué un délai supplémentaire de six mois. Peut-être s'en octroiera-t-il un autre ?

Pour protester contre l'instauration de cette mesure, des transporteurs et les syndicats FO, CGT et CGC des salariés professionnels de la route ont lancé le 30 mars 1992 un mouvement de contestation tout à fait révélateur : « respecter le code de la route ». Ce qui est l'aveu même que beaucoup de ces professionnels ne le respectent pas. Ils estiment que « ce système est injuste car il traite de la même façon les particuliers et les professionnels de la route. Ces derniers auraient vite fait d'épuiser leur capital de six points. Ils n'auront plus de permis et se retrouveront au chômage ».

Ce message a été entendu par le Parlement qui veut que lui soit remis un rapport six mois après l'entrée en vigueur du système.

La Ligue Contre la Violence Routière estime que le code de la route est un des piliers de la sécurité routière, et les professionnels qui revendiquent le droit de ne pas le respecter dénie le droit à la sécurité routière de tous les usagers de la route.

Le problème des déplacements professionnels sur la route ne doit pas être posé comme une opposition entre le respect du code de la route, donc de la sécurité, et la rentabilité mais comme une intégration de cette sécurité dans la rentabilité.

Communiqué de presse du 13 mars 1991

La LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE accueille favorablement la mise en place du permis à points et les stages de recyclage offerts aux conducteurs sanctionnés.

Elle rappelle toutefois, que le permis ne sera réellement « FONDANT » que si une vraie politique de contrôle est créée et si les sanctions sont appliquées, ce qui demande un changement radical par rapport à la situation actuelle où l'absence de contrôle est aggravée par le fait que la majorité des amendes, en particulier pour excès de vitesse reste impayée.

Geneviève JURGENSEN
Présidente de la Ligue

Le cri d'alarme d'Haroun Tazieff

Quelle importance accorder aux difficultés de la vie urbaine ?

Haroun Tazieff : Elles constituent le problème numéro un de notre société. Elles doivent devenir prioritaires dans les préoccupations de nos gouvernants. Elles constituent une menace gravissime. Elles réclament, pour les traiter, des chefs d'État de la trempe d'un Churchill.

Première série de difficultés : la circulation automobile

Haroun Tazieff : Il n'y a pas, en France de politique rationnelle ni sérieuse des transports. Et nous courons, d'ici à l'an 2 000, au désastre.

Les transports sont délibérément détournés vers la route. La batellerie est délibérément moribonde et la SNCF ferme délibérément la plupart des petites gares et une quantité de lignes secondaires.

La SNCF est désormais le plus gros transport routier de France avec la Sernam et ses services de cars qui remplacent les chemins de fer vicinaux ! Depuis quarante ans, dans notre pays, une politique délibérée du tout par la route est menée pour le plus grand profit du plus puissant des lobbies : celui qui rassemble l'industrie du pétrole, celle de la route et celle de la construction automobile et qui n'hésite pas à contrer toute évolution par, entre autres, du chantage à l'emploi. Nos gouvernants doivent passer outre à ces pressions. Quels qu'ils soient, ils sont, depuis l'après-guerre, écrasés par ce lobby. Ils n'ont pas eu, comme commencent à le manifester ceux de Hollande et de Suisse, le courage de revenir au chemin de fer et au fer-routage (transport de camions et conteneurs par trains).

Et nos maires ne font pas assez – c'est une litote – limiter le stationnement des véhicules en ville.

Revenons à l'auto

Haroun Tazieff : D'ici à dix ans, si l'on n'administre pas les grands remèdes, il va y avoir, à la fois dans et

en dehors de nos villes, une thrombose quasi totale de la circulation. Cela à cause de l'augmentation continue sur notre territoire du nombre de véhicules, tant ceux immatriculés en France que dans les divers pays d'Europe.

Les conditions de la circulation automobile nous coûtent les yeux de la tête. Dans les villes, le temps perdu, et fatalement toujours facturé par chacun, se chiffre en centaines de millions de francs rien que pour les embouteillages. Les routes sont de plus en plus onéreuses à entretenir en raison d'un trafic croissant, notamment de poids très lourds ; mais surtout les milliers de victimes d'accidents – une dizaine de milliers de tués et 230 000 blessés graves par an – entraînent une charge colossale pour la collectivité. J'ajoute que les voitures polluent.

Votre solution ?

Haroun Tazieff : Il faut multiplier les lignes électriques de chemin de fer, rouvrir celles qui ont été fermées, en créer pour le tramway dans les villes comme à Grenoble, par exemple... Quant à la batellerie, il faut la réserver pour les transports les moins urgents.



La sécurité vue par les Français

Une majorité d'automobilistes (51 %) estime que les deux mesures de sécurité routière prises en 1991 – limitation de vitesse à 50 km/h en ville et port obligatoire des ceintures de sécurité arrière – n'ont que peu amélioré la sécurité.

La limitation de vitesse en ville est loin d'être entrée dans les mœurs, puisque 69 % des conducteurs avouent dépasser cette limite, 30 % souvent et 39 % de « temps en temps ».

Pire, 90 % des personnes interrogées ont l'impression que la plupart des automobilistes ne respectent pas les 50 km/h en ville.

Le score est à peine meilleur pour les ceintures de

sécurité obligatoires à l'arrière puisque 57 % des conducteurs reconnaissent que leurs passagers ne bouclent pas leurs ceintures, 39 % souvent et 18 % de temps en temps.

Aux yeux d'une large majorité d'automobilistes, la conduite en état d'ivresse reste le premier fléau à combattre. « Punir » plus sévèrement les conducteurs conduisant avec un taux d'alcoolémie élevé aurait dû être la mesure à prendre en 1991, estiment 65 % des conducteurs interrogés, 15 % pensent également qu'on aurait dû « limiter volontairement la vitesse des voitures dès leur construction ».

L'hécatombe sur les routes européennes

Deux millions de morts en 34 ans

Un rapport d'experts estime que, depuis 1957, le nombre de tués sur les routes européennes est proche de deux millions. Celui des blessés dépasse 40 millions. Karel Van Miert, commissaire européen aux Transports, préconise soixante mesures, dont l'instauration d'un code européen de la route, pour réduire ce « véritable bilan de guerre ».

Deux millions de morts, 40 millions de blessés sur les routes de l'Europe depuis l'instauration de la CEE en 1957. Cette estimation d'experts, parue dans un rapport publié mardi et qualifié de « véritable bilan de guerre » est l'occasion pour Karel Van Miert, commissaire européen aux Transports, de faire soixante propositions qui, selon lui, devraient réduire de 25 000 par an le nombre de morts.

Une estimation qui semble bien optimiste, car cela représente la moitié de la moyenne annuelle européenne... Mais ce n'est pas une raison pour ne pas réfléchir aux propositions qui sont faites. Voici quelques exemples :

La vitesse : que la limitation sur les autoroutes d'Europe soit comprise dans une fourchette de 100 à 130 km/h. Même en RFA, où BMW, Mercedes et Audi foncent à plus de 180... Sur ce point, Karel Van Miert

est rejoint par certains ministres de l'Environnement de la CEE qui font valoir que la pollution causée par les automobiles augmente à partir de 90 km/h...

L'éclairage : que les Douze obligent les véhicules à rouler de jour avec les feux de croisement allumés.

Le permis : que le permis de conduire à points soit généralisé.

Ceinture : qu'elle soit obligatoire pour tous les passagers dans tous les pays.

Deux-roues : que les cyclistes circulent avec casque adapté et que des protections pour les jambes équipent les cyclomoteurs et les motos.

Piétons : que soient développés des programmes de modération de la circulation automobile dans les agglomérations.

Outre les habitudes à changer, l'instauration de telles mesures dans toute l'Europe coûterait très cher. Mais, rappelle le commissaire européen, les accidents de la route ont coûté 70 milliards d'écus (500 milliards de francs), soit le Produit Intérieur Brut du Portugal.

OUEST-FRANCE du 21 février 1992



Fédération Européenne des Victimes de la Route

Monsieur Pierre Warnier, représentant la Ligue Contre la Violence Routière à la Fédération Européenne des Victimes de la Route communique :

« Angleterre : les contrôles d'alcootest sont supprimés pour une raison bien simple, lors de tout accident mortel une prise de sang est effectuée. Si le test

est positif au-delà de 0,8 le conducteur passe en justice comme criminel.

Qu'attend le Ministre des Transports en accord avec le Garde des Sceaux pour prendre de telles mesures.

Angleterre : 5 000 morts par an

France : 9 617 + 10 % des accidentés décédés dans les 3 semaines qui suivent l'accident » .

Chez les Norvégiens

La Norvège n'est pas un pays pour les maniaques de la vitesse. Les routes sont bonnes, mais très sinueuses. Ce n'est qu'aux abords des grandes villes qu'il y a des autoroutes. Les limitations de vitesse sont rigoureuses, sur les nationales, hors des agglomérations, la vitesse est limitée à 80 km/h, sur quelques tronçons à 90 km/h, dans les agglomérations à 50 km/h et parfois à 30 km/h.

Vous devez aussi rouler feux de croisement allumés, de jour comme de nuit, et le port de la ceinture est obligatoire à l'avant comme à l'arrière.

Quelques mesures de prévention :

- ceintures de sécurité obligatoires avant et arrière, même pour les enfants.
- passages protégés des piétons sur route et en ville signalés par 4 panneaux (2 de chaque côté, à droite et à gauche).
- ralentisseurs (gendarmes couchés, bosses) dans toutes les rues où il peut y avoir des enfants (zones résidentielles).
- éclairage de nuit très complet
- aux carrefours proches des écoles, les feux rouges sont simultanés aux 4 rues lors des sorties et rentrées des enfants. Les voitures doivent s'arrêter ensemble et libérer le carrefour pour laisser la priorité aux enfants.
- aux passages piétons, synchronisation d'un signal sonore pendant le « piéton vert » avec ralentissement de la durée du signal à la fin du temps de passage.
- aménagements de haricots directionnels surélevés à tous les carrefours où la circulation est importante ; en ville comme en rase campagne.
- pistes cyclables en grand nombre avec passages sous la route en cas de besoin.
- siège spécial très enveloppant avec ceinture de sécurité, adaptable aux bicyclettes pour la protection des tout-petits.
- casque spécial protecteur pour les enfants à bicyclette ou tricycle.
- pédales des vélos réfléchissantes
- bandes de tissu réfléchissant à coudre ou coller sur les vêtements et cartables des enfants.
- vérification des voitures : obligatoire chaque année pour les véhicules de plus de 5 ans.

La gendarmerie peut à sa guise, arrêter une dizaine de voitures et les obliger à la vérification immédiate dans un garage. Dans le cas d'une réparation ou réglage à faire, la facture réglée et l'attestation de réparation doivent obligatoirement être envoyées à la gendarmerie.

- pneus cloutés obligatoires sur les véhicules du 1^{er} octobre au 1^{er} mai, même s'il n'y a pas encore de neige.
- alcoolémie. On tolère 0,5 gramme, mais les gendarmes peuvent exiger un dosage sanguin en hôpital en attendant le résultat, retrait du permis provisoire. L'alcool ne peut être vendu dans les magasins spécialisés, seulement un jour par semaine, le vendredi. Si les Norvégiens veulent faire la fête, et il la font, un du groupe s'abstient de boire pour pouvoir reconduire ses amis, ou on fait appel à un taxi.
- les accidents graves et mortels sont relatés en 1^{re} page dans les journaux, en très grosses lettres avec photos et relation des causes de l'accident.

Sanctions des infractions

- Pour une vitesse limitée à 60-50-40 ou 30 km/h :
- dépassement de 1 à 10 km/h : 600 couronnes ou 4 jours de prison

- dépassement de 11 à 20 km/h et plus : 1 200 couronnes ou 8 jours de prison
- Pour une vitesse limitée à 70-80-90 km/h :
- dépassement de 1 à 10 km/h : 400 couronnes ou 2 jours de prison
 - dépassement de 11 à 20 km/h : 1 000 couronnes ou 8 jours de prison
 - dépassement de 21 à 30 km/h : 1 800 couronnes ou 8 jours de prison

Si les amendes ne sont pas payées dans les 8 jours : retrait de permis et confiscation des plaques d'immatriculation du véhicule.

Alcoolémie : tolérée jusqu'à 0,5 gramme.

- de 0,5 g à 1 g : retrait de permis 2 ans, 21 jours de prison.
- au-dessus de 1 g : amende proportionnelle au salaire et prison (salaire moyen norvégien 15 000 à 18 000 couronnes : amende de 3 mois de salaire moyen soit 45 000 couronnes).

Pneus usés : 400 couronnes par pneus

Se garer sur une piste cyclable ou dans une rue réservée aux riverains ou sur un trottoir : 1 000 couronnes.

Emprunter un « défense de tourner » à droite ou à gauche : 1 000 couronnes.

Changer de direction sans mettre le clignotant : 400 couronnes

Griller un feu rouge ou un stop : 1 000 couronnes ou 6 jours de prison.

Stationner devant une entrée, un bateau, sur un passage piéton ou tout autre endroit interdit : 1 000 couronnes.

Etc..., etc...

Nota : 1 couronne norvégienne = 0,80 F.

Madame LAURENT

Un fait réel

Une dame française résidant en Norvège, amie de mes enfants, attrape une amende pour s'être garée dans un endroit interdit. Furieuse, elle va au commissariat de police et, devant les policiers, déchire son amende en râlant et sort en claquant la porte (réaction française). 3 policiers « super-costauds » sortent, la rattrapent et lui disent : « Maintenant, madame, donnez-nous votre permis de conduire » (réaction norvégienne). La dame finit par s'excuser et paye son amende. En Norvège on ne badine pas avec les règlements. En France... on vient d'apprendre que, à Bordeaux, un gendarme en état d'ébriété a renversé deux jeunes motards, les blessant grièvement, au volant de la voiture de la gendarmerie !... on marche sur la tête !...

L'Allemagne brise le tabou de la vitesse illimitée

Les Allemands roulent-ils trop vite ?

Alors que s'ouvre à Francfort la grand-messe du salon de l'automobile, le 13 septembre 1991, le ministre de l'Environnement Klaus Töpfer a brisé un tabou en suggérant de limiter la vitesse sur les autoroutes. Au nom de la sécurité, de l'écologie, mais aussi de l'unité européenne.

M. Töpfer, soutenu par l'opposition sociale-démocrate (SPD) et les Verts, plaide que la vitesse illimitée, exclusivité mondiale de l'Allemagne, est devenue trop dangereuse sur des autoroutes surchargées : « Avec l'ouverture de l'Europe de l'Est, l'Allemagne est désormais le premier pays de transit de la planète », souligne-t-il.

A cet argument de sécurité, le ministre ajoute des préoccupations écologiques : « on consomme moitié moins d'essence en roulant à 120 km/h plutôt qu'à 160 km/h. Les émissions de dioxyde de carbone (CO₂), qui détruisent la couche d'ozone, diminuent en conséquence ». L'Allemagne, qui se veut championne européenne dans ce domaine, s'est engagée à réduire de 25 % ses émissions de CO₂ d'ici l'an 2 000. Aux yeux de M. Töpfer, Bonn ne pourra pas imposer à la CEE ses normes exigeantes en matière de pollution si en contrepartie, les Allemands ne s'alignent pas sur les limitations de vitesse de leurs voisins dans l'Europe de 1993.

Levée de boucliers

Ce pavé dans la mare a scandalisé la toute puissante fédération de l'industrie automobile (VDA), qui a contre-attaqué à coups d'arguments économiques. Au salon de Francfort, le président de BMW Eberhard

Von kuenheim a sonné le tocsin des « centaines de milliers d'emplois menacés » par les projets de M. Töpfer.

« Notre réputation de fiabilité, principal argument de vente, tient au fait que nos voitures sont conçues pour des autoroutes sans limitation de vitesse », explique le numéro un de Mercedes-Benz Werner Niefer, qui craint pour ses exportations. Selon un porte-parole du constructeur, « si l'on ne peut plus rouler vite, l'automobile va subir de plein fouet la concurrence du rail et de l'avion ».

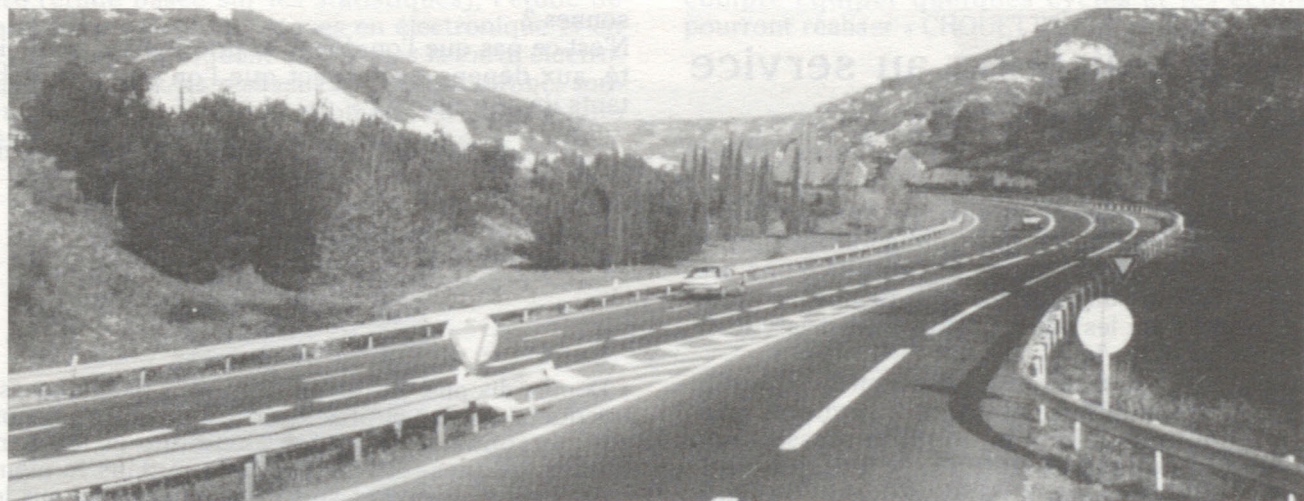
Au chapitre de la sécurité, Mercedes-Benz brandit une étude de l'assureur Huk-Coburg, selon laquelle 95 % des accidents mortels surviennent à moins de 130 km/h. « Moins vous roulez vite, plus vous conduisez longtemps. Votre attention se relâche, vous êtes donc plus dangereux », raisonne un porte-parole du constructeur à Stuttgart.

Selon lui, « une limitation de vitesse unifiée en Europe serait une ineptie : il faut moduler en fonction de l'état des routes et de la circulation ».

Sur le chapitre écologique, les constructeurs allemands se drapent dans leur dignité, soulignant qu'ils ont largement contribué à la généralisation du pot catalytique. De plus, selon un porte-parole de la VDA, « un plafonnement à 130 km/h ne diminuerait que de 1 % les émissions de CO₂ ».

Devant cette levée de boucliers, le ministre des Transports Guenther Krause et son collègue de l'Économie Juergen Moellmann se sont empressés de contredire M. Töpfer : le gouvernement « n'envisage en aucun cas de limiter la vitesse sur la totalité du réseau autoroutier », a assuré M. Krause.

Mais la guerre de l'automobile est déclarée. Greenpeace a qualifié le salon de Francfort d'« obscène et pervers ». L'influente fédération écologiste (BUND) accuse le lobby des constructeurs « d'abrutir le public en lui cachant la vérité sur le massacre de l'environnement ». Et à Hambourg, les mères de familles manifestent chaque semaine pour un limitation de vitesse en ville à 30 km/h.



Innovation et simplicité

Pour beaucoup, la modération de la circulation se limite à la pose de seuils de ralentissement, improprement appelés « gendarmes couchés » ou à la mise en place de giratoires. Nous allons montrer ici d'une part que la pratique évolue rapidement dans ce domaine et d'autre part que des mesures simples et peu coûteuses ou ingénieuses et innovatrices peuvent être efficaces.

La Commune de Satigny (Suisse) avait, dans un excès de zèle, proposé de mettre en place un immense et coûteux giratoire sur une route à faible circulation, devant une école enfantine, ce qui aurait nécessité la disparition de la place de jeux et l'élargissement des routes. Le choix de la commune a été attaqué avec succès par référendum – soutenu d'ailleurs par l'AST (Association Suisse des Transports) –.

les 4 stops, ça marche.

Effrayée par ce référendum, la commune retire son projet et demande à l'OTC (Office des Transports et de la Circulation du canton de Genève) de lui proposer des mesures plus simples. L'association de parents avait de son côté, en collaboration avec l'AST, élaboré des variantes moins coûteuses. Finalement, ce fut la mesure la plus simple qui a été retenue : la mise en place de 4 stops

Cette mesure très répandue dans les quartiers résidentiels en Amérique du nord n'était pas encore appliquée en Suisse. Elle oblige les véhicules venant des 4 directions à stopper ou à ralentir de façon très significative. Par ailleurs, elle est très peu coûteuse (les frais de peinture et de signalisation seulement) et efficace.

Une signalisation au service de la sécurité

la croisée des 6 chemins sur la route du Grand Lancy conduisant de Bernex-Confignon à Lancy et Carouge est le théâtre depuis le 7 mai 91 d'une première en Suisse : une signalisation lumineuse passe au rouge lorsque les véhicules dépassent la vitesse prescrite de 60 km/h.

Suite aux contrôles de police montrant que plus de 50 % des automobilistes dépassaient la vitesse autorisée et pour répondre à la demande pressante de l'association de parents d'élèves, l'Office des transports et de la circulation (OTC) a décidé d'aménager rapidement ce nouvel équipement dans l'attente d'un éventuel giratoire, actuellement à l'étude.

Le fonctionnement

Un panneau d'information prévient les automobilistes qu'une vitesse supérieure à 60 km/h déclenche automatiquement les feux tricolores de la croisée des 6 chemins et le met au rouge. Par contre si le véhicule se présente à une vitesse égale ou inférieure aux 60 km/h le feu reste vert.

La vitesse des véhicules est calculée par l'analyse de deux boucles inductives placées dans le sol. Pour prévenir d'éventuelles infractions, des appareils photos contrôlent le respect de la signalisation et dissuadent l'automobiliste de brûler le feu rouge.

Association Suisse des Transports
Juillet-août 1991

Routes qui tuent : la faute à qui ?

« Qui est responsable ? La pluie ? Le brouillard ? Le destin ? Non. Tout concourait à cette fin tragique. Pourquoi les poids lourds n'ont-ils qu'une minuscule cabine placée tout à l'avant du véhicule, non équipée de longerons de sécurité ? Pourquoi nos routiers sont-ils sous-payés ? Pourquoi un camion accidenté prend-il feu si souvent ? Pourquoi les disques de la boîte noire sont-ils détruits par le feu ? Pourquoi la nationale 12 traverse-t-elle encore les cœurs des villages en un boyau étroit ? Est-ce que la limitation de vitesse met leurs habitants à l'abri de tout danger ? Pourquoi le programme en cours n'a-t-il qu'un budget de 320 millions sur quatre ans ? Pourquoi n'utilise-t-on pas plus rapidement les voies désaffectées SNCF alors que celle-ci rejette sur les routes les voyageurs ? Pourquoi accumule-t-on les retards en ce qui concerne la sécurité des personnes ?

N'est-ce pas que l'on donne la priorité à la rentabilité, aux dépens du respect que l'on doit aux habitants de notre pays ? »

Madame PIERRE

Conductrice de voiturette et heureuse

« Depuis dix ans, je suis une de ces « dangereuses » conductrices de voitures sans permis qui n'a encore tué personne. Dans notre commune et les communes voisines, il y en a beaucoup dans le même cas. Nous n'allons pas sur les autoroutes, ni sur les voies-express, seulement sur nos routes secondaires. Si les conducteurs avec permis respec-

taient la vitesse de 90 km/h il y aurait moins d'accidents.

M. Sallebert a sûrement une voiture et un permis depuis longtemps ; il ne sait pas les services que peut rendre une voiturette à ceux qui n'ont pas pu passer leur permis, faute de moyens. Quand on habite à 3 ou 4 km du bourg, on peut faire ses

courses, aller à la messe, au club du troisième âge, voir ses amis ! sans déranger personne, c'est très agréable. Je lui souhaite autant de plaisir que j'en prends au volant ».

Madame CORBINEAU

Le projet CHOUETTE

La chouette est un animal qui a la faculté de voir et d'entendre la nuit comme chacun le sait.

Heureuse opportunité pour appeler un appareil voué à la sécurité qui sera utilisé la nuit.

En effet « CHOUETTE » est un avertisseur lumineux qui, situé à l'arrière d'une bicyclette, s'enclenche lorsque le cycle est à l'arrêt ou bien lorsque le système d'éclairage est déficient par une avarie de dynamo, par l'absence d'éclairage due à une ampoule grillée ou un câble sectionné.

De plus, cet appareil offre l'avantage de se mettre en fonctionnement dès lors que l'éclairage généré par la dynamo est jugé insuffisant.

Dans l'éventualité où il y a déraillement ou crevaison, et où le cycliste ramène son vélo en marchant, la dynamo ne fournit plus une énergie suffisante pour un éclairage sécurisant. Dès lors « CHOUETTE » s'enclenche et fournit une signalisation nettement supérieure, (seuil de déclenchement environ 5 km/h).

la société Soubitez, leader de l'éclairage du cycle, a apporté son expérience pour concevoir le boîtier et l'a homologué auprès du Ministère des Transports en vue de le commercialiser.

C'est dans un cours de technologie avec des élèves de collège que « CHOUETTE » prit son envol.

Aujourd'hui ces mêmes élèves étudient : la raison d'être de cet appareil avec l'aide de la Sécurité Routière (étude basée sur les statistiques), l'étude de marché, les points techniques en électronique et en mécanique et fabriquent eux-mêmes la carte électronique en atelier. Ils réalisent le circuit imprimé, soudent les composants et câblages en suivant une méthode pédagogique propre à ce cours.

Tout ce travail scolaire, a été présenté au concours national, le Défi Technique, et a remporté le premier prix académique de Bordeaux dans la catégorie collège.

Ceci a incité la société Électronique Diffusion à Lille à publier le manuel pédagogique dès la prochaine rentrée scolaire afin d'en faire profiter tous les collégiens de France désireux de réaliser ce projet.

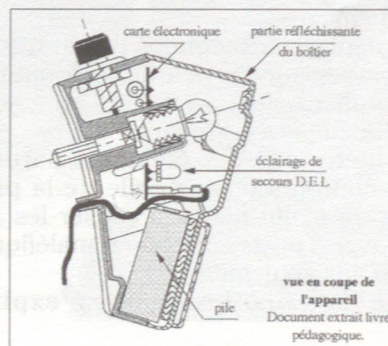
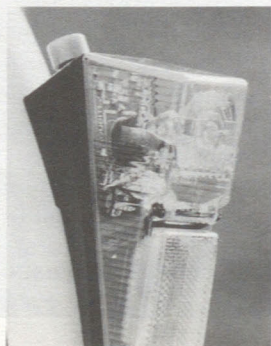
Tout ceci fait que « CHOUETTE » est maintenant un appareil acrédié par le monde industriel et par son utilité. Les médias en font eux aussi de larges échos et le passage sur Canal + et France Inter Infos ne font qu'attester la prospérité de ce produit.

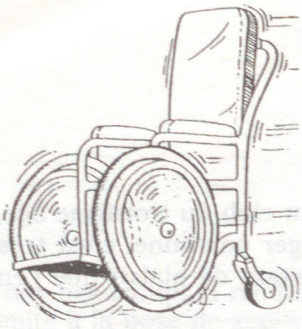
Les plus grands utilisateurs de cycles sont des enfants. Ce sont aussi des enfants, ceux du Conseil Municipal de la Ville de PAU qui ont décidé de faire fabriquer 100 appareils « CHOUETTE » dans 5 collèges de la ville de Pau et d'équiper gratuitement 100 jeunes cyclistes scolarisés avec l'aide de partenaires financiers.

Cette opération terminée a été un réel succès avec le concours de la Sécurité Routière, la Préfecture des Pyrénées Atlantiques, la Mairie de Pau et les sponsors : la Caisse d'Épargne du Béarn et Électronique Diffusion. Les organisateurs comptent maintenant mettre en place la même opération sur la ville de Lille.

Aujourd'hui cet appareil est disponible, un fabricant compte équiper quelques cycles et les écoliers pourront réaliser « CHOUETTE » en classe.

L. VIGNEAU





HUMEUR

Encore un ministre trop pressé

La République du Centre du 2-3 novembre 1991 nous apprend que Michel GILLIBERT, pour inaugurer les nouveaux locaux du C.R.E.A.I (Centre pour personnes inadaptées) « a rejoint Orléans par l'autoroute A 10 à 180 km/h.

Cet « exploit » ne peut manquer de renvoyer à chacun l'image valorisante du handicapé casse cou. Mais qui pourra encore accorder crédit aux efforts de Monsieur SARRE pour réduire la mortalité sur nos routes, grâce aux limitations de vitesse et au contrôle des infractions ? De l'avis de tous les spécialistes officiels, l'excès de vitesse est la cause majeure de la gravité des accidents et elle est impliquée dans 50% d'entre eux, dépassant l'imprégnation alcoolique.

Après le ministre FAUROUX, sur la route de Tours à

Chinon, et le ministre RAUSCH de Metz à Paris en 1988, la Secrétaire d'Etat chargé des handicapés, a pris lui aussi le risque d'ajouter quelques unités aux 60 000 handicapés à vie que l'irresponsabilité et l'incivisme des conducteurs français, épris de vitesse, envoient chaque année à Garches, Berk et autres services pour grands blessés de la route.

De tels comportements, de la part de nos plus hauts responsables, dans l'exercice de fonctions purement honorifiques, ne peuvent que conforter l'opinion publique dans le sentiment que les lois sont « à deux vitesses » et encourager chacun à les transgresser au nom de sa « liberté » ou de son autorité.

Aline ROLAND

La presse est avec nous

Dans un précédent bulletin « Pondération », il était fait appel à l'avis et au témoignage des lecteurs. Coïncidence du courrier, je reçois aujourd'hui le n° 20 de votre bulletin, le jour même où le journal « Ouest-France » fait un compte rendu inhabituel d'un carambolage autoroutier.

Inhabituel et étonnant... et l'espoir qu'il contient a déclenché chez moi l'envie de vous écrire.

Le ton de cet article a un aspect de vérité inhabituelle... une très bonne base de départ cette vérité... Le titre d'abord : « Démonstration d'imprudence sur l'A 6 »

Et vlan ! c'est presque une accusation !... Alors que nous étions habitués à des propos moins accrocheurs du genre :

« Il n'avait pas vu les barrières ... » (c'est pas sa faute)

« Perte de contrôle du véhicule. » (vous avez vu comme une voiture s'échappe)

« Elle était pressée... » (priorité à droite + à gauche sans gyrophare)

« Il roulait au pas... je ne comprends pas » (accident de camions à La Lacelle - vous en voyez beaucoup des camions qui roulent au pas ?)

Le brouillard ensuite :

Alors là, pendant deux secondes j'ai eu très peur. Peur de retomber sur l'article bateau habituel : « A cause du brouillard » etc « verglas » : « ... ». La pluie ayant rendu la chaussée glissante »...

Vous savez bien, tous ces éléments naturels dont l'origine est confondue avec celle de la planète, et qui prennent un malin plaisir à causer les accidents de l'homme-avec-sa-caisse : couple maléfique formé, lui, depuis 40 ans seulement.

Mais non, je lis : « Le brouillard n'explique pas tout... »

Flûte alors, pas possible d'attaquer le brouillard en justice, de demander des dommages et intérêts à Cofiroute ou d'accuser les pouvoirs publics... et il va falloir expliquer le reste...

Ce que le journaliste fait très bien : c'est d'un réalisme affreux... et ceux qui conduisent le savent depuis pas mal d'années, bien avant que les journalistes n'en parlent : « Imprudence, incivisme, manque de savoir-vivre, non-respect du code »

Et bien voilà, ouf, enfin, tout est écrit.

Ce n'est pas joli-joli, quel gâchis humain, économique, écologique ; mais il faut le faire savoir.

Je vous le disais, la vérité apparaît, toujours un peu tard...

J'espère que c'est le signe avant-coureur d'un profond changement.

Maintenant on peut travailler, la presse est avec nous !

Le mal est dans l'homme, ce que les plus fins savaient depuis le début, ce que les plus hypocrites essaient toujours de cacher :

- le haut fonctionnaire qui se félicite de la diminution des accidents de 0,9 % sur je ne sais plus quelle période et quelle portion de route.

- la brigade de gendarmerie de « X » qui après contrôle de 156 véhicules n'a relevé que très peu d'infractions et rien sur l'alcoolémie.

La presse est avec nous !

Oh ! ce n'est pas Watergate,... pas chez nous !

Mais d'expérience, lorsque la presse « s'y » met (juste avant l'opinion publique, ou juste après, je ne sais pas trop) c'est signe d'un profond changement.

Voilà, je termine sur cette note d'espoir.

Jean TOUTAIN

ACCROCHEZ-LES À LA VIE !

Attachez-nous !

Nous avons interviewé Isabelle PHAM, infirmière dans un bloc opératoire de chirurgie infantile

A quelle occasion as tu été amenée à voir des enfants victimes d'accidents de la route ?

Infirmière spécialisée en anesthésie réanimation, j'ai travaillé dans un bloc opératoire de chirurgie infantile pendant 8 ans.

Quelle sont les caractéristiques générales de ces cas ?

Les enfants victimes d'accidents de la route sont dirigés dans le service de chirurgie infantile sauf ceux victimes de traumatismes crâniens, qui eux sont dirigés dans le service de neurochirurgie.

La caractéristique des enfants passagers arrière d'un véhicule est l'éjection en cas de choc lorsqu'ils ne sont pas attachés, ou la projection à l'avant sur le tableau de bord en général. Les lésions peuvent être gravissimes : traumatisme crânien avec coma plus ou moins réversible, fractures du rachis, des membres, lésions internes,... sur lesquelles nous devons intervenir alors même que les passagers avant n'ont subi que des lésions minimales, voire même sont indemnes, alors que l'enfant non attaché à l'arrière a subi un traumatisme beaucoup plus important parce qu'il a été précipité à l'avant ou éjecté.

J'ai le souvenir par exemple d'une petite fille de 9 ans passagère à l'arrière et au milieu. A un brusque coup de freins, elle a été projetée sur le tableau de bord, ce qui a provoqué un traumatisme crânien avec coma irréversible d'emblée et décès. Les autres n'ont subi aucun dommage.

Je me souviens aussi d'une petite fille de 5 ans pas-

sagère arrière d'une voiture, sans ceinture, et éjectée lors d'une collision. Ses parents n'ont été que légèrement blessés, ils étaient attachés, elle, a subi une grave lésion interne (rupture de rate et plaie au foie) et un traumatisme du rachis entraînant une paraplégie irréversible.

Attacher un enfant est une sécurité absolue à respecter pour ne pas en faire un « projectile » en cas de choc ou de freinage brutal. Il faut habituer l'enfant tout petit à être attaché en voiture, dans un siège adapté et conforme aux normes ou avec une ceinture en bon état et fiable. Cette habitude doit devenir un réflexe dès que l'enfant s'installe à l'arrière du véhicule.

Ainsi notre enfant Paul, habitué tout petit à être attaché, réclame de boucler sa ceinture dès qu'il est assis dans son siège auto, et demande aux autres passagers de s'attacher eux aussi !

Il est nécessaire que les sièges soient confortables et adaptés à l'âge de l'enfant.

Il faut sensibiliser les parents à ce problème car souvent les nourrissons voyagent en siège auto et à partir de 3 ans ne sont plus attachés et circulent au milieu des 2 sièges avant. Problème aussi du coût d'un lit-auto pour les nouveaux-nés empêchant les parents d'investir dans un achat si onéreux. L'action actuelle de la Ligue Contre la Violence Routière peut apporter une solution dans ce domaine.

Je pense qu'il faut donc toujours boucler la ceinture d'un enfant, donner soi-même l'exemple bien sûr, faire des pauses détente en cas de long voyage pour que l'enfant se dégourdisse les jambes, prévoir des occupations dans la voiture et ne jamais autoriser l'enfant à se détacher.



Comment faire voyager les enfants en voiture

Par Yvette PINCEMAILLE

Le Laboratoire d'Accidentologie et de Biomécanique associé à Peugeot SA/Renault a évalué la majorité des dispositifs de retenue existants en tests dynamiques simulant des accidents de voitures. Il en a tiré un certain nombre d'enseignements relatifs aux performances de ces dispositifs en fonction de l'âge de l'enfant.

Pour les plus petits, de la naissance à 9 mois environ

Deux solutions permettent d'assurer une bonne protection :

- **les nacelles** bien connues en France qui doivent être utilisées en position transversale sur la banquette arrière.

Elles se fixent par des sangles spécifiques, sur les points d'ancrage bas des ceintures.

La protection est efficace uniquement lorsque le filet recouvrant le bébé est complètement fermé.

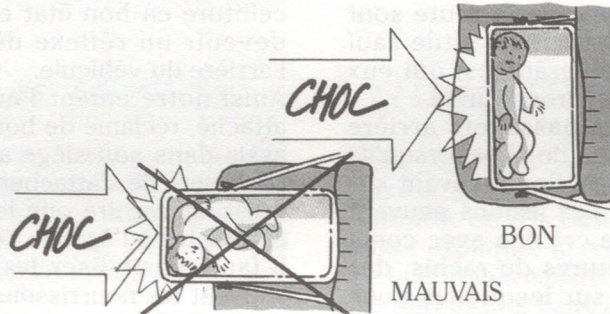
- **les porte bébés** : dispositifs dans lesquels les bébés sont en position semi-allongée, DOS A LA

ROUTE.

Ces dispositifs peuvent être installés à l'avant ou à l'arrière. Ils se fixent à l'aide des ceintures de la voiture, en général ceintures 3 points.

Certains peuvent être utilisés avec une ceinture 2 points seule et peuvent donc être mis en place centrale arrière dans les véhicules équipés à cette place.

Le bébé est retenu dans ce dispositif par un petit harnais à 3 brins.



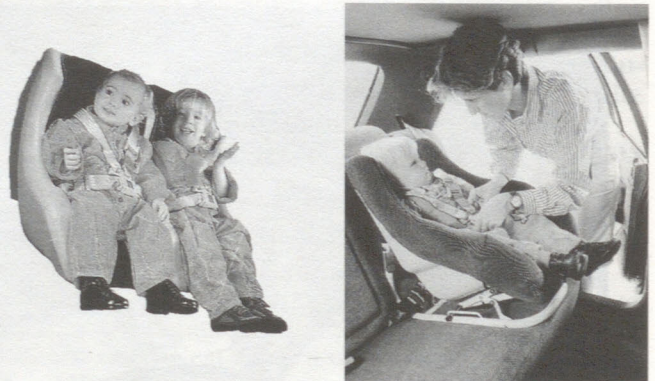
Pour les enfants de 9 mois à 3 ans environ

- **les sièges baquet à harnais** utilisés face à la route.

Ces sièges doivent être installés aux places arrière des voitures. Ils sont fixés à la voiture par la ceinture de sécurité de la voiture pour la plupart ; certains peuvent cependant être fixés avec des sangles

spécifiques.

L'enfant y est retenu par un harnais à 4 brins en général ; le réglage de ce harnais est important pour bien s'adapter sur le corps de l'enfant et la boucle de fermeture doit être le plus bas possible par rapport à l'abdomen de l'enfant.

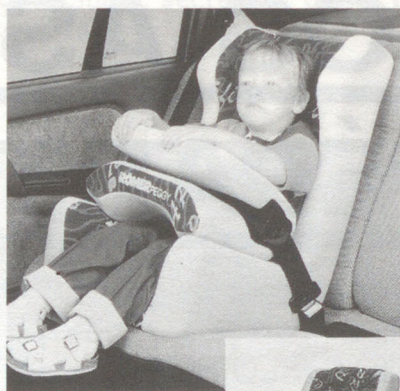


Une meilleure protection est offerte par de tels sièges équipés d'un harnais à 5 brins, le cinquième brin passant entre les jambes de l'enfant et empê-

chant la boucle de remonter sur le thorax ou l'abdomen de l'enfant.

• **les sièges avec « tablette bouclier »** utilisés aussi face à la route et aux places arrière. L'enfant et le dispositif sont retenus tous les deux par la ceinture du véhicule. Le dispositif est constitué d'une tablette bouclier qui vient se plaquer contre le thorax et l'abdomen de l'enfant, et autour de laquelle passe la ceinture, ainsi que d'une assise avec dossier, sur laquelle l'enfant est assis

Avec ce dispositif, l'enfant n'est plus attaché avec un harnais à son siège, mais seulement retenu avec la tablette bouclier. Ce siège est maintenu à la voiture avec une ceinture 2 ou 3 points, donc à toutes les places arrière.



Au-delà de 3 ans et jusqu'à 10 ans environ

• **les « tablettes bouclier »** qui sont posées devant l'enfant. La ceinture passe autour de la tablette, et la maintient avec l'enfant. Ces dispositifs peuvent s'utiliser soit avec une ceinture 3 points, soit avec une ceinture 2 points, donc à toutes les places arrière.



Au-delà de 10 ans environ

Lorsque la taille de l'enfant est suffisante il peut utiliser comme l'adulte la ceinture 3 points du véhicule.

Nota :

- la ceinture 3 points c'est la ceinture qui sert au conducteur par exemple.
- la ceinture 2 points c'est la ceinture ventrale qui est bien souvent à la place arrière centrale d'une voiture ordinaire.

• **les réhausses** qui, comme leur nom l'indique, réhaussent l'enfant et permettent d'adapter sa taille à l'utilisation de la ceinture 3 points prévue pour l'adulte.

Ces réhausses doivent impérativement être utilisées avec une ceinture 3 points. Elle doivent de plus comporter sur le côté des guides sangles, assurant un passage correct de la ceinture de bassin à plat sur la racine des cuisses de l'enfant et évitant la remontée de cette sangle sur le bassin en cas de décélération brutale.

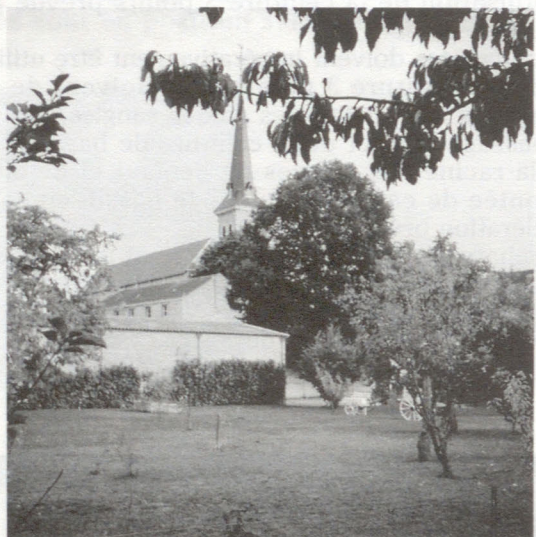
Les réhausses avec dossier apportent un plus sur le plan du confort. Elles doivent aussi permettre un guidage de sangle correct au niveau de l'épaule, empêchant l'enfant de se dégager.



NOS ASSOCIATIONS DÉPARTEMENTALES

LOIRET

Une première à la Ligue : un recours devant le tribunal administratif d'Orléans



Saint-Marc à Orléans offre à ses habitants l'agrément et le charme d'un urbanisme équilibré alliant heureusement maisons d'habitations, jardins privés ou ouvriers, terrains de sport autour d'un clocher. Les noms de rues et venelles y rappellent l'histoire rurale : « rue du pressoir neuf » ou d'ancien site naturel : « rue de l'Orbette » (petit affluent de la Loire) ; en somme tout un patrimoine à protéger, le « poumon vert » d'Orléans à dix minutes de la cathédrale d'Orléans.

Reprenant un projet d'après-guerre, reformulé dans le SDAU (Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme) de 1974, le SIVOM d'Orléans a décidé de construire dans ce quartier une nouvelle pénétrante à quatre voies (représentant 25 000 véhicules/jour), bordée de 27 ensembles d'immeubles. Cette voie appelée « urbaine » par ses concepteurs remplira deux fonctions qui paraissent incompatibles : desservir le quartier ; assurer le transit Nord-Est/Sud par le pont Thinat, troisième pont de la ville sur la Loire.

Les riverains de la voie, associés en collectif « voie G rue de l'Avenir » avec la Ligue Contre la Violence Routière du Loiret, la Rue de l'Avenir, la Fédération Française de Cyclotourisme, les Naturalistes Orléa-

nais, l'Association de Défense et Aménagement du Quartier Saint-Marc, ont demandé à Maître Fabre-Luce, avocat de la Ligue, de saisir le tribunal administratif d'Orléans afin que l'arrêté du 21 octobre 1991, par lequel le Préfet du Loiret a déclaré d'utilité publique les travaux de construction de la voie G, soit annulé.

En effet cette voie relève d'une conception archaïque de l'urbanisme, en vogue sous la Présidence de Monsieur Pompidou qui déclarait que « la ville doit s'adapter à la voiture ». Cette voie autoroutière, conçue pour la « fluidité » et non la convivialité, va encourager un trafic vers le centre ville et vers le pont Thinat déjà saturé. Elle va couper par l'ampleur de la circulation automobile les quartiers en deux et créer des nuisances majeures en termes d'accidents, compte tenu du tracé de la voie et l'importance de la circulation, de bruit et de pollution. Il faut préciser que cinq à six mille enfants et adolescents fréquentent les nombreuses écoles du quartier et seront amenés à traverser cette voie.

Le collectif Voie G Rue de l'Avenir a tenté de reprendre les négociations interrompues pour obtenir au minimum la réduction de la chaussée à deux fois une voie et l'intégration de la nouvelle voie modifiée dans la réflexion sur le futur schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de 1992, avec priorité au contournement Est de la ville.

Plusieurs réunions dans le quartier et en ville, en présence des principaux élus, une réunion avec les responsables du projet n'ont pas encore permis d'aboutir à un moratoire et à une prise en compte des propositions du collectif. C'est pourquoi les riverains ont demandé au tribunal administratif l'annulation de l'arrêté préfectoral déclarant la ZAC d'utilité publique. Et maintenant le collectif introduit une demande de sursis à exécution.

Entre temps une campagne d'information a été systématiquement menée auprès de la population (5 000 tracts), des candidats aux élections, des divers responsables avec des demandes d'audience. De nombreuses adhésions à la Ligue viennent soutenir financièrement le recours administratif. Une lettre a été adressée au Président de la République,



à Monsieur Bianco, ministre de l'Équipement, à Madame Ségolène Royal, ministre de l'Environnement, à Monsieur Tapie, ministre de la ville, à Monsieur Georges Sarre, secrétaire d'État chargé des Transports ainsi qu'à des personnalités, telles que Haroun Tazieff, le Commandant Cousteau, Brice Lalonde et à la grande presse nationale.

Pour poursuivre la mobilisation nous prévoyons une exposition de banderoles sur les maisons du quartier et sur l'emplacement d'un « espace boisé à protéger » qui sera couvert par la future voie ; ensuite nous organiserons un pique-nique avec animation du quartier sur le site.

Cet investissement de l'énergie militante de la Ligue, aux côtés de l'Association Rue de l'Avenir, présidée par Denis Moreau, et de tous les autres partenaires s'inscrit dans le mouvement de protestation de plus en plus fort des usagers contre des projets d'aménagement qui n'intègrent pas, à la conception, la sécurité routière, la protection de l'environnement et la qualité de vie urbaine et ce, malgré de nombreuses déclarations ministérielles de Michel Delebarre, Brice Lalonde, Georges Sarre. Par ailleurs le collectif constate que la politique d'ouverture vis-à-vis du monde associatif, préconisée par la Mission Carrère, « Transports 2002 », est ignorée dans sa propre ville

par Monsieur Sueur, secrétaire d'État chargé des collectivités locales.

Aline ROLAND

La pathologie de l'urbanisme

Monsieur Jean-Louis Bianco, ministre de l'Équipement a rendu public le jeudi 16 avril à Paris un rapport du Conseil d'État qui avait été demandé en 1990 par Michel Rocard. Ce rapport formule plus de soixante propositions pour renforcer sévèrement le code de l'urbanisme. En effet les rapporteurs ont constaté que, du fait de la déconcentration, les Maires ont à leur discrétion des schémas d'aménagement, les plans d'occupation des sols, les autorisations de lotissement, ZAC, permis de construire, droit de préemption. Ils abusent souvent du droit que la loi leur confère de modifier le Plan d'occupation des sols. Selon un article du Monde du 17 avril 1992, signé par Marc Ambroise Rendu, « les préfets, auxquels on a confié le contrôle de légalité de ces pratiques sont d'une timidité qui frise la complaisance ». Le rapport observe que « pour plusieurs centaines d'actes dont ils connaissent parfaitement l'illégalité, les préfets s'abstiennent chaque année de former un référé ».

VAUCLUSE

Le samedi 1^{er} juin, Carpentras accueillait la grande fête départementale annuelle de la FOL (Fédération des Œuvres Laïques) qui a réuni environ 2 000 enfants venus de tout le Vaucluse.

La Ligue Contre la Violence Routière était présente à cette journée. Plusieurs Puzzles de panneaux de signalisation étaient mis à la disposition des enfants avec distribution d'autocollants ainsi que des dépliants de panneaux routiers.

Le nombre d'enfants ayant participé à la reconstitution d'éléments était impressionnant, les enseignants qui les accompagnaient ont apprécié cette forme d'éducation.

Cette journée a été pour nous une réussite, fatigante mais très enrichissante de part les questions posées par ces enfants qui seront les conducteurs de demain.

Alcool

La lutte contre l'alcool au volant se poursuit dans le comtat : pour preuve, l'importante opération nocturne conduite les vendredis soir.



Depuis quelques minutes, le calendrier affiche la date de samedi ; mais malgré cette heure avancée de la nuit, la circulation est relativement dense autour de Sarrians.

Au carrefour de la gare, il y a même une file de voiture ; autour de ces dernières, s'agitent plusieurs gendarmes de la compagnie de Carpentras.

« Gendarmerie nationale. Bonsoir. Est-ce que vous voulez bien vous prêter à un contrôle d'alcoolémie ? »

Au volant des véhicules, tout comme sur les banquettes, se trouvent essentiellement des jeunes gens. C'est l'heure de la rentrée... dans les nombreuses boîtes de nuit que compte la région.

Au fur et à mesure que les automobilistes se soumettent au contrôle et soufflent dans les ballons, nous nous livrons à une rapide enquête. Peur du gendarme ou crainte du journaliste ? Toujours est-il que toutes les personnes que nous avons pu interroger se sont déclarées favorables à de telles opérations.

Durant cette nuit de vendredi à samedi, l'opération en question, au nom de code évocateur « Hibou », avait mobilisé toutes les compagnies de gendarmerie du département.

Pour celle de Carpentras, placée sous le commandement du capitaine Sorel, elle a consisté en de nombreux contrôles, tels que celui pratiqué à Sarrians. Au total plus de 200 conducteurs ont été visés.

Deux d'entre eux seulement se trouvaient sous l'emprise d'un état alcoolique. Ce qui semblerait prouver que les nombreuses sorties nocturnes des gendarmes commencent à avoir un effet dissuasif.

Guy MARSEILLE

HAUTE-VIENNE

Des pin's pour SÉBASTIEN

Il s'appelle SÉBASTIEN. Il a 10 ans. Le 26 novembre 1987, alors qu'il refermait la portière arrière du minibus qui venait de le déposer devant chez lui (il revenait de l'école), sa veste s'est accrochée au système de fermeture de cette portière.

Le chauffeur du minibus, qui était resté au volant, ne s'est aperçu de rien, et a redémarré sans se rendre compte que SÉBASTIEN était toujours accroché au car.

SÉBASTIEN a été traîné sur plus de 900 m, et ce, sous les yeux horrifiés de sa maman.

Grièvement blessé, 80 % d'invalidité, SÉBASTIEN traîne d'opération en opération. Malheureusement pour lui, bien peu d'espairs demeurent pour qu'il redevienne comme avant. Ses parents font tout pour qu'il récupère au maximum, mais doivent se battre

sans relâche pour obtenir ne serait-ce que le minimum pour le faire soigner.

Aujourd'hui, SÉBASTIEN a toujours besoin de soins, et commence à désespérer. Il s'accroche grâce à une de ses passions : les collections et notamment celle des pin's. Aussi, avons-nous pensé par l'intermédiaire de Pondération, faire appel à tous les enfants de nos adhérents, pour qu'ils envoient chacun 1 pin's avec une petite carte d'encouragement à SÉBASTIEN, l'incitant à se battre, à ne pas abandonner. Pour lui, merci d'avance

Vos envois sont à adresser au siège de l'Association Départementale qui transmettra :

Ligue Contre la Violence Routière
Pour SÉBASTIEN

Le Pré Bouaran
87110 - BOSMIE-L'AIGUILLE

CALVADOS

Comment inciter nos enfants à attacher leur ceinture à l'arrière des voitures sans les entendre trop protester ? En leur montrant la violence d'un choc à 7/8 km/h !

L'Association Départementale du Calvados a fabriqué un testochoc (ou test aux chocs) qui circule

dans les écoles du département.

C'est efficace et convaincant pour les petits et pour les grands.

Julien PICQUET



INDRE ET LOIRE

Comme beaucoup d'Associations départementales, l'Indre et Loire va son petit bonhomme de chemin. Il est toujours aussi difficile d'augmenter le nombre d'adhérents et surtout le nombre de militants. Appel est lancé aux bonnes volontés.

Notre action « Accrochez-les à la vie ! » a pu se réaliser dans le département grâce aux subventions de la Préfecture, de la Caisse d'allocations Familiales et du Syndicat du Val de Vienne (Chinon).

Cent nacelles de sécurité ont donc ainsi été données aux 3 maternités d'Indre et Loire.

L'opération « Être vu et vive la vie » continue.

Quatre mille francs de subvention de la municipalité de Montlouis nous ont permis d'équiper les cartables de 700 petits écoliers environ, de bandes réfléchissantes et fluorescentes. De nombreuses affiches ont été apposées sur les panneaux de la municipalité. Des réunions d'information avec cassette vidéo, en présence de Monsieur Brault 1er adjoint, nous ont permis de sensibiliser parents et enfants.

Jean-Jacques DUPLAISIS



Naissance de la délégation des Côtes d'Armor

Après quelques articles de presse en septembre dans « Ouest-France » et « Le Télégramme », la Ligue Contre la Violence Routière a tenu un premier stand lors de la Foire aux Associations de PLERIN (banlieue de Saint-Brieuc) Du 8 au 13 novembre, lors du remarquable salon de l'Enfance de Saint-Brieuc, la délégation départementale a pu développer une action bien structurée, sur le thème de la sécurité des enfants en voiture et sous le sigle « Accrochez-

les à la vie ! ». L'appui des services municipaux et des commerçants nous a permis de présenter sur notre stand des matériels de retenue et leurs supports pédagogiques.

Le dialogue a été fructueux pendant ces 6 jours, tant avec les familles (que de questions de parents de 3 enfants !) qu'avec les représentants des collectivités locales – dont Monsieur le Maire de St Brieuc et sa déléguée à l'enfance – et d'organismes intéressés.

Le 6 décembre, la délégation a engagé sur le Département les préliminaires de l'opération dons de lits-auto à des maternités : le partenariat de l'Etat, via le PDASR et les collectivités, locales a été sollicité grâce à un dossier exhaustif.

Notre département se distingue par l'un des taux d'accidents les plus (sinon le plus) faibles de France et par un engagement spectaculaire des collectivités concernées (campagne sur le thème d'un œuf sympathique « la vie est fragile ne la brisez pas » avec ses multiples et exemplaires panneaux publics) : nous avons bon espoir dans ce contexte, et malgré un démarrage tardif « d'Accrochez-les à la vie ! », d'une réponse positive de nos partenaires.

Geneviève VOISIN

HAUT-RHIN

Appel au civisme

La section locale de Mulhouse soumet le texte ci-dessous à l'approbation des lecteurs de Pondération et demande de lui retourner le papillon prévu avant le 8 juin 1992 afin que l'Assemblée Générale Nationale de la Ligue Contre la Violence Routière du 14 juin 1992 puisse en discuter.

« Partant du principe qu'une loi n'est crédible que si elle est respectée la Ligue Contre la Violence Routière devrait axer sa politique sur un principe fondamental : l'application de la loi !

Afin de mettre un terme à toute polémique stérile et inutile avec les apologistes de la vitesse et les lobbies de toutes sortes, il faut que le gouvernement fournisse enfin aux Français la preuve irréfutable du bien-fondé du code de la Route en général et des limitations de vitesse en particulier.

Voici notre proposition :

« Que le gouvernement décrète une « Année de Haute Sécurité Routière », année pendant laquelle TOUS les moyens légaux devront être mis en œuvre pour que le Code soit scrupuleusement respecté, y compris et surtout les limitations de vitesse. Cette année devra être précédée, obligatoirement, d'une

campagne TOUS AZIMUTS d'information (en particulier sur les dangers et les méfaits de la vitesse), de sensibilisation, d'explication. A partir des résultats obtenus, lesquels ne pourraient être que largement positifs (plusieurs milliers de vies sauvées tous les ans), les différents aspects du code de la Route pourraient être analysés, étudiés, disséqués. Le Code pourrait ainsi révéler ses lacunes, ses insuffisances. A partir de là et de là seulement, pourraient être prises les nouvelles mesures qui s'imposent : réglementation, éducation, formation des conducteurs, abaissement ou relèvement des limitations de vitesse à certains endroits, campagnes de sensibilisation bien ciblées, etc.

Afin que cette année de haute sécurité routière ne soit pas un échec et afin que la loi soit la même pour TOUS il faudra prendre les mesures d'accompagnement indispensables qui s'imposent, en l'occurrence lutter avec énergie contre : les P.V. qui sautent, le permis blanc, les appels de phares, l'apologie de la vitesse, les excès de certains poids lourds, etc. »

Afin de nous permettre de faire pression sur les pouvoirs publics, veuillez nous renvoyer la partie concernée en mettant une croix dans la case correspondante :

Je soutiens cette proposition

Je ne soutiens pas cette proposition

Nom et Prénom :

Adresse :

A retourner à : Monsieur Andre VEGELE
Ligue Contre la Violence Routière
3, rue de la Liberté
68170 - RIXHEIM

Date :

Signature :

ASSOCIATIONS DÉPARTEMENTALES et CORRESPONDANTS DÉPARTEMENTAUX

1 – Normandie

CALVADOS : Julien PICQUET Le Bourg Joli – 14260 BONNE-MAISON

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

OISE : Didier MIREY 12, rue Paul-Deflandre – 60230 CHAMBLY

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

YVELINES : Abdesslam EL BAKALI 4, allée des Violettes – 78300 CARRIÈRES-SOUS-POISSY

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

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

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 – SAINT DIZIER

MOSELLE : Jean-Yves LAMANT 36, clos des Sorbiers – 57157 MARLY

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

HAUT-RHIN : Geneviève FUCHS 36, rue d'Éguisheim – 68000 COLMAR et André VOEGELE 3, rue de la Liberté – 68170 RIXHEIM

SAONE-ET-LOIRE : (Par intérim) Élisabeth RIBEYRE 28, rue Lieutenant Colonel-Girard – 69007 LYON

4 – Ouest

ILLE-ET-VILAINE : Rose-Marie TRIBALLIER Les Champs-Blancs 35770 – VERN SUR SEICHE

LOIRE-ATLANTIQUE : Philippe GERVOT rue Louis-Gervot – 44500 LA BAULE

VENDÉE : Jean-Michel HARDOUIN 11, rue du Bois-Sorin – 85190 VENANSULT

CÔTE D'ARMOR : Geneviève VOISIN 14, rue Lesage – 22000 SAINT BRIEUC

5 – Centre

ALLIER : Jean-Louis BLANC 17, av. Michel de l'Hôpital – 03100 MONTLUÇON

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 ORLÉANS

HAUTE-VIENNE : Michel MASNEUF Le Pré-Bouaran – 87110 BOSMIE L'AIGUILLE

6 – Aquitaine

DORDOGNE : Dominique DUVERNEUIL, 166, rue Combe-des-Dames – 24000 PERIGUEUX

GIROUDE : 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 Cedex 58 B – 64230 POEY-DE-LESCAR

7 – Languedoc-Roussillon

AUDE : Liliane ROSSEEUW La Verdue – 11270 GENERVILLE

GARD : Ginette BRUNEL 15, rue Bir-Hakeim Appt. 35 – 30100 ALES

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

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

AIN : (Par intérim) Élisabeth RIBEYRE 28, rue Lieutenant Colonel-Girard – 69007 LYON

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

ISERE : (Par intérim) Élisabeth RIBEYRE 28, rue Lieutenant Colonel-Girard – 69007 LYON

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

RHONE : Élisabeth 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 B.P. 7 – 59871 SAINT-ANDRÉ CEDEX

11 – Midi-Pyrénées

ARIEGE : Firmine ROUAIX Ranquet – 09420 CASTELNAU-DURBAN

AVEYRON : (Par intérim) Viviane VAREILLES 9, rue Fernandez – 81000 ALBI

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 BADIÉ, Bernard DELARUE, Frédéric DENIZOT, Robert EPSTEIN, Jacqueline FURBEYRE, Annie FREYBOURGER, Myriam GERAUD, Florence GISSEROT, Annie LE BOTLAN, Ghislaine LEVERRIER, Guy MARSEILLE, Denis MOREAU, Daniel PASTY, Aline ROLAND, Jacques TASIA, Gérard THO-LIER, Odile VAN HEE, André VOEGELE, Pierre WARNIER.

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

BUREAU NATIONAL

Présidente : Geneviève JURGENSEN.
Vice-Présidente : Ghislaine LEVERRIER.
Secrétaire Générale : Jacqueline FURBEYRE.
Trésorier : Max BADIÉ.
Trésorière adjointe : Annie LE BOTLAN.
Chargée des Associations Départementales : Aline ROLAND.
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 COLMAR - 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 - Rue Louis Gervot 44500 LA BAULE - Tél. : 40.60.09.65.

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

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

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

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

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

10 - Nord-Pas-de-Calais (Nord - Pas-de-Calais) Xavier PENET - B.P. 7 - 59871 SAINT ANDRE - tél. :

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.

**SUR LA ROUTE
NE JOUONS PAS AVEC LA VIE**



LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

5, Impasse Bon-Secours
75011 Paris - Tél. 43.48.96.09