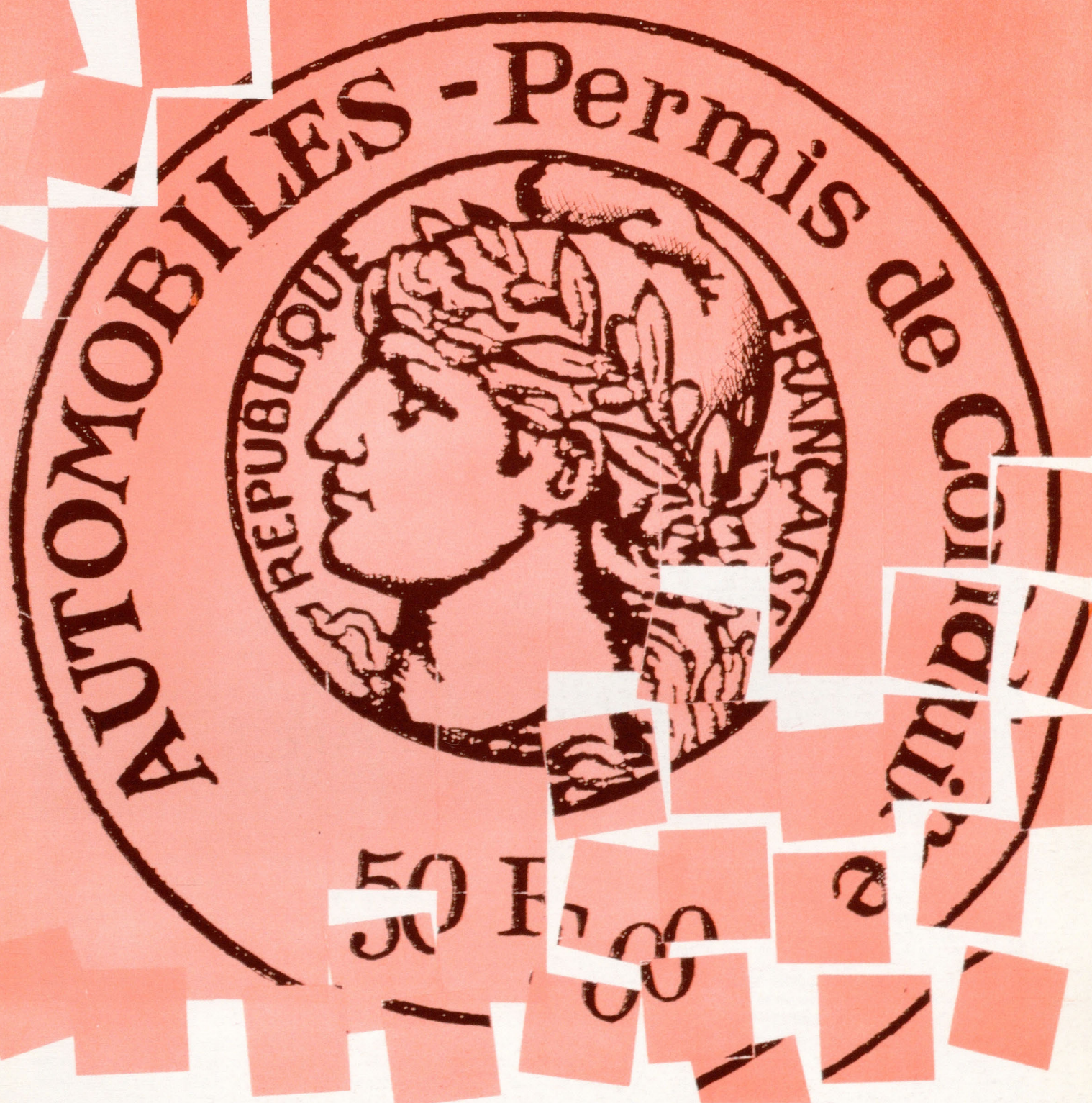


Prix : 50 Francs

N° 22

# PONDERATION

BULLETIN TRIMESTRIEL DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



## LE PERMIS À POINTS.

# SOMMAIRE

## Éditorial

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

## Témoignages

Ce soir... — Viviane VAREILLES .....	4
A Florence .....	4
Les mots .....	4
Mourir à quinze ans — Guy GILBERT .....	5
Dialogue vrai — Liliane TORRES-FAVRE .....	5

## Justice

La Ligue reconnue .....	6
Le délit de mise en jeu délibéré de la sécurité d'autrui — H. RENAULDON .....	6
Une audience « presque » ordinaire — Michel MASNEUF .....	7

## Dossier

Le drame bi-hebdomadaire des 24 heures moto du Mans — Jean LE FEVRE .....	8
Permis à points .....	14
Déjà en infraction — Francine CICUREL .....	14
Les nouveaux barbares — M. SENEGAS .....	14
Mode d'emploi .....	16
Rendre la route plus sûre — Luc GABRIELLE .....	17
Professionnel... pour le permis à points — Michel GERMAIN .....	18
Créer une philosophie des contrôles — Alain GUY .....	18
Les poids lourds .....	19
Les transports de fret — André CHATEAU .....	19
Les camions sont-ils dangereux? .....	20
Vous me faites peur — Denise BARNIER .....	22
Chez les Kangourous .....	23
Peut-on conduire de 18 à 100 ans? — Robert PADERN .....	23

## Autofolie

Sur le chemin de l'école — Liliane ROSSEEUW .....	24
Tel chauffard de père — Jacques MAURIN .....	25
L'ABS est-il dangereux? — Xavier BRASSENS .....	26

## Humeur

Pas de chance .....	28
Chauffards — Claude SARRAUTE .....	28

## Tribune libre

Et les boîtes noires? — J.M ARNAUDIES .....	29
S'attaquer aux portefeuilles — André CHAUVIN .....	30

## Nos Associations départementales

Val de Marne — Accrochez-les à la vie! .....	31
Hautes-Pyrénées .....	31
Drôme .....	31
Calvados: 121 bouquets... pas si anonymes .....	32
Des idées simples et pratiques .....	32

## Note de la rédaction

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

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

ou

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

Directeur de la Publication : Jean-Marie LEVERRIER  
Imprimerie CORLET S.A. Condé-sur-Noireau  
Dépôt légal n° 8 — 4<sup>e</sup> trimestre 1992 — n° CPPAP : 67845



# ÉDITORIAL

---

## Vas-y, et n'oublie pas...

C'est fait : le permis à points est en place. Dans sa première version à 6 points, appliquée au 1<sup>er</sup> juillet, il a déjà sauvé des vies par centaines. Dans sa seconde version à 12 points, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre, il en sauvera aussi, mais moins.

Entre ces deux versions, il s'est passé quelque chose de curieux. Rappelez-vous : les routiers paralysaient la France. Au début, ils ne savaient pas très bien ce qui les faisait enrager ainsi : ils avaient flanqué à tout hasard leurs camions en travers des routes. Petit à petit, ils se sont mis à grommeler que leur travail était dur, que patrons et clients les obligeaient à rouler trop longtemps, trop vite, et que le permis à points allait leur fondre dans la boîte à gants plus vite que pour les simples particuliers. En somme, ils trouvaient qu'étant donné leurs conditions de travail, ils avaient le droit de tuer plus de monde que les autres.

La population soutenait ces routiers. Ça peut vous surprendre, mais cela a été confirmé par deux sondages à l'époque. Les Français, qui en ont plus qu'assez de voir les camionneurs les terroriser à toute allure et défoncer leurs routes sans payer les taxes qui correspondent à ces dégâts, soutenaient pourtant leur action corporatiste, égoïste et brutale. La presse internationale en était stupéfaite.

Face à eux, qui ? Le ministre bien sûr, seul au début avec nous. Oui, nous, la Ligue, seule, unique association qui se soit indignée de ce qui se passait, et qui ait rappelé que le permis à points, c'était le permis de vivre, et que plus les chauffards perdraient de points, plus leurs potentielles victimes gagneraient de points de vie.

Je voudrais vous raconter quelque chose.

J'ai rencontré, pendant ce soulèvement de la tribu des routiers, le Président de la République et le Premier Ministre. J'ai parlé à toute la presse, télé, radio, journaux. Un soir, il a fallu que j'aille encore une fois à Antenne 2, en direct dans le journal de 20 heures. Je n'en pouvais plus, je voulais le calme, fuir toute cette anarchie ! Mais un ami était là, qui m'a dit : « Vas-y, et n'oublie pas qu'ils ont tué ma mère ». J'y suis allée. Et cinq mois après, on me parle encore de ce journal télévisé-là, où les téléspectateurs ont senti que je n'avais peur de rien, parce que notre association avait raison. La Ligue contre la Violence Routière, c'est ça. C'est quelqu'un qui vous dit « N'oublie pas ». N'oublie pas ma mère. N'oublie pas mon frère. N'oublie pas ma fiancée. N'oublie pas mon enfant. Nous sommes là pour eux, pour leur écrire un avenir malgré tout. Soulager le chagrin, le pouvons-nous vraiment ? Je n'en suis pas sûre. Mais donner un sens, oui.

Chaque numéro de Pondération est dédié à un enfant. Celui-ci le sera à Fanny Conet, qui traversait la rue en donnant la main à sa grand-mère, quand elle a été tuée. Juste devant la boulangerie de ses grands-parents, à Penchard, dans la Seine-et-Marne. Elle avait cinq ans. Comme mon ami m'a dit « Vas-y, et n'oublie pas qu'ils ont tué ma mère », je vous dis à mon tour : « Allez-y, et n'oubliez pas qu'ils ont tué Fanny ».

Geneviève JURGENSEN  
Présidente de la Ligue Contre la Violence Routière

# TÉMOIGNAGES

Ce soir sur le plateau m'en suis allée  
Pour voir le vaste ciel  
Ce ciel sombre profond tout troué de mystère  
Qui te fascinait tant

J'ai aimé bien des fois reprendre le chemin  
Qui te semblait mener aux confins de la terre  
Me rapprocher de toi  
Abolissant le Temps

Je pense à toi qui venais en août si souvent  
Contempler solitaire la nuit constellée  
Au rythme secret des poèmes spontanés  
Que tu te récitais

Autour de moi sans bruit je sentais ta présence  
Comme un signe de toi  
Une étoile a filé  
Sur le plateau des amours mortes j'ai pleuré

Viviane VAREILLES



le 13 octobre 82

## Florence,

Tu aimais Boissettes, son charme, ses bois, ses écureuils et tes minettes.  
Nous t'y avons réservé une place à côté de ta maison, où nous irons  
te voir.

Tu restes parmi nous, mais sache aussi que nous ne t'abandonnerons  
pas et que, dans la mesure du possible on ne laissera pas sans suites  
cet accident qui t'a brisée.

Au revoir, ma chérie.

Ta famille (21-2-92)

## Les mots

Les mots qui veulent reconforter peuvent  
angoisser

S'il vous plaît  
Ne me demandez pas si nous sommes gué-  
ris : nous ne le serons jamais.

S'il vous plaît  
Ne me dites pas qu'elle est dans un monde  
meilleur : elle n'est pas là.

S'il vous plaît  
Ne me dites pas « au moins, elle n'a pas  
souffert » : je ne vois pas pourquoi il aurait  
fallu qu'elle souffre.

S'il vous plaît  
Ne me dites pas que vous savez ce que je  
ressens, à moins que vous n'ayez perdu un  
enfant.

S'il vous plaît  
Ne me dites pas qu'il faut continuer à vivre,  
je suis toujours là, au cas où vous ne  
l'auriez pas remarqué.

S'il vous plaît  
Ne me demandez pas si je me sens mieux.  
Le deuil n'est pas comme la météo qui  
s'améliore.

S'il vous plaît  
Ne me dites pas que Dieu sait ce qu'il fait :  
aurait-il fait cela exprès ?

S'il vous plaît  
Ne me dites pas « au moins, vous l'avez  
eue pendant 28 ans » : quel âge est le bon,  
pour que votre fille meure ?

S'il vous plaît  
Ne me dites pas que Dieu ne vous envoie  
que ce que vous pouvez supporter : qui  
décide quel poids on peut supporter ?

S'il vous plaît  
Dites moi juste que vous êtes désolé.

S'il vous plaît  
Dites moi juste que vous vous souvenez  
d'elle, si c'est le cas.

S'il vous plaît  
Laissez moi juste parler si j'en ai besoin

S'il vous plaît  
Laissez moi pleurer quand je le dois.

NDLR : Aux Etats-Unis, une association proche de la  
nôtre et appelée MADD diffuse ce document, rédigé  
par une de leurs adhérentes, deux ans après que leur  
fille Karen ait été tuée par un automobiliste.

# Mourir à quinze ans...

« Je voudrais vivre les derniers instants de la vie de Sylvie ». A 2 heures du matin, me voilà avec Christine, sa sœur, remontant la longue rue bordée d'arbres d'une banlieue de Paris. Ma voiture avance doucement. Et puis, je m'arrête près de l'arbre déchiqueté. Le platane torturé, percuté à cent quarante kilomètres à l'heure, est le seul témoin des dernières secondes de la vie de Sylvie : le choc, le vol plané à travers le pare-brise et sa mort sur le trottoir pendant que son copain expirait au volant et que les trois autres jeunes recroquevillés dans les tôles appelaient au secours. Mourir à quinze ans. Pour rien. Pour le plaisir de voir son copain écraser l'accélérateur. Pour la joie de se griser de vitesse dans une voiture bondée. C'est le terrible martyrologue des milliers de jeunes qui meurent sur nos routes jour après jour.

Suicide déguisé ? Peut-être. Plus d'appel à l'effort, pas d'idéal, pas de travail ou des travaux rémunérés faiblement, conduisent paradoxalement des jeunes à tout investir dans un « tas de ferraille » le plus flambant possible, que l'on pousse au maximum de ses possibilités le samedi soir. Toutes les victimes de la voiture étaient des jeunes, travailleurs ou en stage. Pas même une trace d'alcool ou de drogue dans leur sang.

Terrible moment à la chapelle où j'ai rappelé la joie de vivre de Sylvie, son rire qui résonnait encore à nos oreilles, son cœur en or et sa vivacité exceptionnelle. Rappe-

ler aussi cette prescience étonnante sur sa mort prochaine : « Je mourrai jeune. Je veux tout griller maintenant ».

Autre dur moment devant la foule des jeunes au cimetière. Ces visages choqués, ces yeux stupéfaits qui regardent le cercueil qui glisse lentement dans la tombe, je les connais malheureusement trop bien. Dire, là aussi, quelques paroles d'espoir, de vie, d'amour, je sais que... ce n'est pas inutile.

Dire aux jeunes de ce temps qu'aller vite, trop vite, c'est entacher l'avenir, le rendre bancal et parfois l'arrêter brutalement dans l'effroyable chaos des tôles déchiquetées, n'est jamais perdu.

Ils attendent que nous disions, nous adultes, notre joie de vivre, la beauté du temps qui passe, la saveur du moment présent.

Leur dire aussi que le silence d'une forêt, où l'on marche, rêve ou court, c'est autrement plus beau et plus sain que de foncer à plein tube dans les rues de sa ville la sono à fond la caisse, la clope au bec, durant tout le week-end.

C'est trop tard pour Sylvie. Je vois en sortant du cimetière, dans les yeux de ses copains et copines, que le message est passé. Plus que jamais il faut savoir leur dire qu'il n'y a rien de plus grand que la vie.

Guy GILBERT

« Les Petits pas de l'Amour »

Stock 1990

## Dialogue vrai

La scène : deux mamies au téléphone, l'une à Grenoble, l'autre dans un village en Indre ; autant dire qu'à peu près personne ne connaît. Les mamies non plus ne se connaissent pas : se sont vues une fois, janvier 1992 pour la naissance « de la p'tite » Lorraine. Repartie deux mois plus tard avec maman, Véronique 25 ans, rejoindre papa Alex, Outre-Mer. Revenues pour un séjour ; c'est la joie à Grenoble, et dimanche au village, où vit la maman de Véro, Chantal, qui sera à Paris-TGV pour réceptionner sa descendance et le bazar qu'est le nécessaire d'un enfant de dix mois, la joie encore !

*Mamie-Valerbe (enthousiaste)* : alors, c'est à quelle heure ce train ? Elle le sait Véro ?

*Mamie-Grenoble (enthousiaste)* : finalement, c'est beaucoup plus simple, beaucoup mieux, elles vont à Paris en voiture, c'est « Papy » qui les emmène.

*Mamie-Valerbe (glaciale)* : mieux encore, je l'appelais aussi pour l'informer que son père et moi refusions pour notre part de les voiturer de Paris à Valerbe, et retour sur Paris-Aéroport, 660 km de route au total. Ce risque là, elle le prend si ça lui chante, c'est elle qui décide, c'est son enfant, mais avec d'autres que nous, les grands-parents. Nous, c'est SNCF ou Air-Inter, pas de mioches en voiture.

*Mamie-Grenoble* : mais enfin, il est très prudent mon mari ! Vous avez l'air de dire que mon mari est un mauvais conducteur !

*Mamie-Valerbe* : s'il l'était, je m'inquiérais déjà moins, ceux-là s'en tirent le plus souvent mieux que leur victime.

*Mamie-Grenoble (un peu chose)* : en somme, vous lui interdisez de ...

*Mamie-Valerbe (séchissime)* : du tout. C'est sa gamine, c'est

elle et le père que ça regarde, qui décident. Et si ça la branche, Véro, de monter à Paris avec bébé à dos de chameau, surtout, qu'elle ne se prive pas.

*Mamie-Grenoble (à part)* : elle est raide timbrée, la mère de Véro. Sûr et certain. (voix normale) : mais quand même, avec tous ces bagages qu'elle a avec elle. Et toute seule avec « la P'tite » tout le voyage ; Sans compter qu'avec le train, l'avion, y'a aussi des accidents. Si on... euh... on ne ferait plus rien.

*Mamie-Valerbe (superséchissime)* : mais on peut aussi faire, et ne pas faire n'importe quoi à la ligue. *Mamie-Grenoble (à part)* : et même pas polie, avec ça. (hésitante) : bon, alors je lui dis quoi à Véronique ? Je ne voudrais pas non plus qu'elle s'angoisse.

*Mamie-Valerbe (franchement gaie)* : mais elle n'a pas la moindre raison de s'en faire. Ni personne. Vous lui dites de ma part, seulement ceci : t'as le bonjour de Mathilde et Elise. Tout simplement. Un petit message d'affection, un peu fripon. Et c'est tout. Merci d'avance, et mes amitiés à votre mari.

Répondeur téléphonique à Valerbe, deux heures plus tard : maman, c'est moi, Véro. Changement de programme : TGV dimanche, j'te rappelle, vu que j'ai plus de pièces.

Elise et Mathilde étaient deux petites copines de Véro et de sa sœur aînée. De toutes petites copines, certes, mais on voyait déjà qu'elles étaient déterminées à changer le monde. Et c'est ce qu'elles font ensemble du haut du ciel, tout le temps. Quitte à le déranger un peu, le monde, pour son bien. Pour que vive Lorraine, dix mois. Née le jour des Rois.

Liliane TORRES-FABRE

# JUSTICE

## La ligue reconnue

La Ligue Contre la Violence Routière a adressé aux Présidents de tous les groupes parlementaires de l'Assemblée Nationale et au Président de la commission des lois, une proposition de loi à insérer dans le nouveau Code de procédure pénale qui permettra de reconnaître le droit à la Ligue Contre la Violence Routière de se constituer partie civile.

En effet, le droit de se constituer partie civile est depuis longtemps reconnu aux associations se proposant de combattre le racisme, la violence sexuelle, de défendre l'enfance martyrisée, de combattre les crimes contre l'humanité, de défendre les intérêts moraux et l'honneur de la résistance, de combattre la discrimination sexuelle, de défendre ou assister les personnes handicapées. En outre ce droit est reconnu aux syndicats et organismes professionnels, aux associations de défense de consommateurs. Les intérêts défendus par les associations luttant contre la délinquance routière et œuvrant pour la prévention de celle-ci ne sont pas moins légitimes que ceux des associations auxquelles la loi a déjà accordé le droit de se constituer partie civile.

La délinquance routière est en effet à l'origine du plus grand nombre des accidents graves ou mortels de la circulation. Actuellement les juridictions sont amenées à déclarer irrecevable l'action civile des associations luttant contre la délinquance routière sur le fondement de l'article 2 du Code de procédure pénale aux motifs que celles-ci ne subissent pas de préjudice distinct de celui des victimes. Le même raisonnement aurait pu être tenu quand la loi n'accordait pas le droit de se constituer partie civile aux associations énumérées ci-dessus et notamment celles visées aux articles 2-1 à 2-10 du Code de procédure pénale. L'Assemblée Nationale dans sa séance du 9 octobre 1992 a voté le texte suivant :

« Article 2-12 : Toute association régulièrement déclarée depuis au moins cinq ans à la date des faits qui se propose par ses statuts de combattre la délinquance routière et de défendre ou d'assister les victimes de cette délinquance, peut exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les infractions prévues par les articles L 1er à L 4 et L 19 du Code de la Route, les infractions d'homicide ou blessures involontaires, commises à l'occasion de la conduite d'un véhicule automobile terrestre à moteur lorsque l'action publique a été mise en mouvement par le ministère public ou la partie lésée. Toutefois, l'association ne sera recevable dans son action que si elle justifie avoir reçu l'accord de la victime, ou, si celle-ci est mineure, celui du titulaire de l'autorité parentale ou du représentant légal. »

Ce nouvel article du Code de procédure pénale devrait à son tour être adopté par le Sénat.

NDLR : Depuis le 1er janvier 1992, la Ligue Contre la Violence Routière a été reçue chaque fois qu'elle s'est constituée partie civile et notamment :

- au Tribunal Correctionnel de Caen
- au Tribunal Correctionnel d'Angers
- au Tribunal Correctionnel d'Albi
- au Tribunal Correctionnel des Sables d'Olonnes
- au Tribunal Correctionnel de Saint Malo
- au Tribunal Correctionnel de Lisieux
- à la Cour d'Appel de Montpellier
- à la Cour d'Appel de Colmar
- etc.

Ces acceptations de nos constitutions de partie civile par tous les tribunaux montrent que les juges sont de plus en plus sensibilisés aux problèmes de la violence routière et par là même reconnaissent notre autorité morale.

## Le délit de mise en jeu délibéré de la sécurité d'autrui

Après un long et difficile effort de persuasion et de pédagogie, l'évidence a enfin été prise en compte par la loi : il faut que les juges disposent d'un instrument approprié pour sanctionner les comportements de ceux qui « exposent directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement ». Tel est l'objet du nouvel article 223-1 du Code pénal résultant de la loi n° 92-684 du 22 juillet 1992 portant réforme des disposi-

tions du Code pénal relative à la répression des crimes et des délits contre les personnes.

Cette infraction sera punie d'un an d'emprisonnement et 100 000 F. d'amende. Le délit est constitué, et cela est important, même dans le cas où il n'y a pas de victime. Aussi, désormais chacun doit savoir qu'il peut être condamné même s'il n'a pas blessé ou tué une victime, simplement parce qu'il en a délibérément pris le risque. Rapporté à la circulation routière l'exemple le plus classique concerne l'automobiliste qui double en haut d'une côte sans se soucier de savoir ce qu'il rencontrera en face de

lui ou encore l'automobiliste qui ayant consommé de l'alcool sait qu'il est hors d'état de conduire sans danger son véhicule et prend délibérément le volant.

Cette nouvelle incrimination doit faire l'objet d'une large publicité dans un souci de prévention des accidents de la route, elle doit ne pas rester une virtualité mais être effectivement appliquée par les tribunaux.

Il faut en effet garder à l'esprit que le nombre des personnes qui meurent chaque année en France est beaucoup plus important du fait d'imprudences, de violations délibérées d'obligations de sécurité, que du fait de la criminalité dite volontaire et organisée.

Mais aussi le nouveau Code pénal permet désormais de rendre responsables les personnes morales du délit de mise en danger de la sécurité d'autrui, étant précisé que la responsabilité pénale des personnes morales n'exclut pas celle des personnes physiques auteurs ou complices des mêmes faits. Ainsi en termes de circulation routière, l'entreprise qui aura mis ses employés dans une situation de danger

grave pour la sécurité d'autrui (défaut d'entretien des véhicules, horaires impossibles à respecter sans violation délibérée du Code de la route) pourra être atteinte par les sanctions prévues à l'article 223-2 du nouveau Code pénal, qui prévoit des peines d'amende — des interdictions temporaires ou définitives d'exercer, la confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction, l'affichage de la décision.

Cette nouvelle incrimination fait incontestablement prendre conscience à chacun que des comportements potentiellement attentatoires à la sécurité des personnes ne sont plus tolérables par la société.

Chacun de nous, parmi les membres de la Ligue Contre la Violence Routière, sait aussi que c'est par un long effort de sensibilisation que l'on parvient jour après jour à modifier les comportements dangereux, et que si la répression est utile et doit jouer son rôle, elle est en tout cas insuffisante.

H. RENAULDON

## Une audience « presque » ordinaire

Pourquoi ce titre ?

Parce que d'habitude à ce genre d'audience, on retrouve toujours, ou presque toujours les mêmes personnes, j'allais dire acteurs. Comme au théâtre, où, pour une pièce, on retrouve les mêmes personnages.

Le Président, le représentant du Parquet, le greffier, les deux ou trois avocats, et le prévenu. C'est ce que l'on peut appeler une audience ordinaire, car inlassablement, tous les mardis, à LIMOGES, comparaissent des individus qui, au volant de leur véhicule, par imprudence, en état d'ébriété, « involontairement » ont bouleversé, voire détruit la vie d'une personne qui a eu l'imprudence de se trouver en face d'eux ce jour-là.

Parce que ce jour-là, alors que le Tribunal de LIMOGES aurait dû régler les différentes affaires les unes après les autres comme à l'accoutumé, ce jour-là, il n'y avait qu'une « affaire d'accident ».

Parce que ce jour-là, au lieu d'entendre les excuses habituelles que nous ne connaissons que trop bien de ces individus, sont venues s'ajouter l'hypocrisie, et la lâcheté.

L'accident par lui-même sortait de l'ordinaire. A l'alcool, la vitesse, s'ajoute une attitude tellement ignoble, que je n'ai, à ce jour, pas encore pu trouver de superlatif pour la qualifier. En effet le 29 février 1992, à 23h 45, une famille de l'Oise qui rentrait tranquillement de vacances, a été décimée par un individu, ivre, qui au volant de sa voiture, en compagnie de trois copains de virée avait décidé de faire la fête et de se livrer à un « jeu » consistant à traverser la RN 20, de nuit, tous phares éteints, à vive allure (entre 120 et 130km/h selon les experts, et avoué par le prévenu).

Bilan du « jeu » : LAURENCE, 25 ans et son bébé YOAN, 26 mois tués. DAMIEN, 5 ans grièvement blessé et qui n'a plus de maman.

A l'horreur de cet accident est venue s'ajouter l'attitude ignoble des deux principaux témoins passagers du véhicule incriminé, qui avaient avoué le principe du jeu au cours de leur audition par la gendarmerie, et qui, au cours

du procès se sont rétractés, accusant les gendarmes de les avoir menacés pour les faire avouer.

Dernière précision, l'âge du prévenu et de ses acolytes : 21 ans.

Quelle que soit la sanction infligée (3 ans de prison ferme pour le prévenu, mais appel du Parquet), elle ne remplacera jamais la maman et son bébé. Servira-t-elle seulement de leçon, je ne pense pas, puisque deux jours après la parution de la sanction dans la presse régionale et nationale, un autre accident causé par l'alcool a fait deux victimes supplémentaires dans notre département.

D'après notre Ministre des Transports, il paraît que le nombre des accidents est en baisse. Bizarre, car deux jours avant la parution de ces statistiques dans la presse, cette même presse (régionale) faisait état d'une augmentation de presque 40 % du nombre des accidents et des blessés sur les 6 premiers mois de l'année dans notre département de Haute-Vienne ; le nombre de tués étant « stationnaire » (chiffres fournis par la Préfecture).

Nous ne devons pas avoir les mêmes sources d'informations.

« Alors, Monsieur le Ministre, si vous me le permettez, arrêtons cette valse des chiffres et prenez les mesures qui s'imposent. Arrêtons cette polémique sur le permis à points. Sanctionnez les vrais coupables. Le principal fléau est l'alcool, alors sanctionnez les conducteurs en état d'ébriété, mais pas par ce genre de sanction que l'on a l'habitude de voir dans nos tribunaux. Donnez à la justice les moyens de vrais sanctions. Alcool au volant : annulation pure et simple du permis de conduire. Alcool, plus homicide : annulation à vie du permis de conduire. Et que l'on ne vienne pas nous dire que cela ferait des chômeurs supplémentaires, car à choisir, dans la mesure où il en aurait eu la possibilité, je pense que le mari de LAURENCE aurait préféré garder auprès de lui son enfant et son épouse même au chômage.

Michel MASNEUF

# DOSSIER

## *Le drame « bi-hebdomadaire » des 24 heures moto du Mans*

OU



## *Les boutefeux et collabos de l'hécatombe*

### **LA DEFAUSSE DE L'IMPREVISIBLE AU MANS**

A l'heure où vous lirez ces lignes, les 9 morts (déclarés) et 50 blessés des 24 heures-moto d'avril 92 au Mans seront oubliés. Comme l'avaient été les tués et blessés des années antérieures, victimes d'eux-mêmes et des retombées de l'honorable manifestation sportive qui, cette année, n'est rien d'autre que « la chronique d'un désastre annoncé » : environ 200 blessés graves, 2 tués de 1985 à 1991 mais pas de statistique de 1978 à 1984.

Contrairement à FURIANI — qui arrive à point nommé pour faire oublier leur mépris de la vie — les responsables du Mans auront eu beau jeu pour se déclarer innocents des rodéos sauvages qui se sont déroulés en marge, mais à l'occasion de la manifestation... pour se défausser sur « l'impossibilité de gérer la marginalité, l'imprévisible et la fatalité » (sic).

### **Mille motards tués en France en 1991**

Au Mans, au moins 9 motards ont péri, mais chaque année un millier (980 en 1991) d'entre eux laissent la vie sur

nos routes où nos jeunes se tuent, tuent et se mutilent à vie, chaque année davantage : **18 tués par semaine : c'est donc bien 2 fois par semaine le drame du Mans sur nos routes.** Rien à faire pour eux sur nos routes, rien à faire aux abords d'un circuit où la violence a été expérimentée pendant des années ? A d'autres !

Si la responsabilité individuelle des motards est bien en cause, il faut dénoncer les pousse-au-crime qui les arment, les boutefeux qui les fanatisent, comme tous les collabos de l'hécatombe qui comprennent aussi ceux qui se résignent sans rien faire.

La cascade des irresponsabilités ou des incitations à des comportements dangereux ou dévoyés est d'autant plus ahurissante qu'elle a sa source dans les autorités civiles ; lesquelles laissent jouer à plein mercantilisme débridé, lobbies passionnels et puissants, hédonisme effréné et perte des valeurs et enfilent, comme perles, les renoncements démagogiques.

### **Les renoncements des pouvoirs publics**

Faut-il admettre comme bienfait du pays de la liberté l'entrée en masse chez nous de monstres de puissance et d'accélération, ces gros cubes que nous fourguent les fabri-

cants japonais... en les interdisant chez eux. Quand importateurs et vendeurs se sentent blanc comme neige en vendant à un gamin de 18 ans, au permis tout frais, une arme de 70 000 F., de 100 CV et qui monte à 290 km/h (à raison de 1 460 F. par mois pendant 60 mois). Quand industriels, commerçants et autorités fabriquent, vendent en toute connaissance de cause et autorisent la mise sur le marché d'engins légers surgonflés et conçus pour aller au-delà des vitesses d'homologation... quand les kits de gonflage n'ont pas disparu de chez tous les gentils détaillants... quand le prolongement de l'autorité parentale (quand elle existe) que devraient être sur le terrain les forces de police sont, ou absentes ou laissent passer sans réagir le cyclo sans échappement (qui vrille les nerfs et apprend, déjà, l'incivisme à deux-roues) ou le motard qui s'éclate en zone urbaine sur moto-verte interdite en ville ou sur son gros cube « légal » (mais dont l'accélération, tout aussi légale, porte le son à 2 kilomètres et réduit le passage protégé à l'état de symbole ringard).

Il serait injuste de faire porter tout le poids du désastre français sur le Secrétaire d'Etat en charge de la Sécurité Routière. Il ne décide probablement pas de tout et, dans la ligne du Livre Blanc a tenu bon pour la décision du 50 km/h en ville (sans le faire, hélas, strictement respecter) et, en ce mois de mai, face au déchaînement passionnel ou corporatiste, semble faire front pour l'application effective du permis à points au 1er juillet.

Mais comment, au nom des Pouvoirs Publics, peut-on se dire soucieux de la jeunesse et ressasser le terme — inacceptable devant les souffrances — de « bilan inquiétant » (un bilan de guerre civile, chaque année, est-ce « inquiétant » ?). Après avoir laissé le sport — mécanique ou autre — devenir, au Mans en particulier, un « défouloir à pulsions », malgré les dommages gravissimes et répétés et les signes avant-coureurs du désastre... A-t-on le droit de se dire « horrifié » et impuissant en somme ? (« on ne peut pas mettre un policier derrière chaque motard »...).

D'autant qu'aux exemples de laisser-aller mercantile ou légal déjà cités s'en ajoutent tant d'autres. Avoir arrosé d'alcool votre invité qui va devenir un tueur au volant peut vous conduire en Amérique du Nord devant les tribunaux. Faire des prix promotionnels sur les packs de bière lors des 24 heures du Mans — impunément — est la symétrie caricaturale qu'offre notre rigueur humaniste. De la même logique procède le code de modération en matière de publicité sur la vitesse dont ont convenu Pouvoirs Publics et constructeurs : la « Rover 827 Vitesse », c'est son nom ! existe aux yeux de tous et connaîtra une nouvelle série ; le Bureau de Vérification de la Publicité, chargé par les autorités publiques de veiller au respect du Code ne semble pas, plus que celles-ci, avoir frémi. Les exemples abondent...

## MYTHES ET LOBBIES

Mais venons-en aux mythes et déviances passionnelles qui se concrétisent en lobbies assez puissants (par l'argent, les moyens médiatiques et autres prestiges usurpés) pour bloquer ou retarder, depuis des années les mesures de salut public que nécessite notre insécurité routière.

### Les compétitions auto et moto

Considérées par beaucoup comme un exutoire aux pulsions, **les compétitions auto et moto** sont loin d'être

de simples festivités légitimes ou de plaisants spectacles d'exploits sportifs et, comme tels, édifiants pour la jeunesse. Quand Frédérique BREDIN parle « d'atteintes graves au Mans aux valeurs du sport » je ne peux m'empêcher de nier dans les « sports mécaniques » la moindre analogie avec l'esprit du sport, au moins celui de Pierre de COUBERTIN. Ce sont des bancs d'essai pour la conquête du renom de marques commerciales, où des capitaux colossaux sont engagés ; souvent au mépris de la vie des pilotes qui sont des mercenaires surpayés. Et je ne connais pas de discipline sportive où on accepterait une liste d'athlètes-victimes aussi impressionnante que celle provoquée par les dits « sports mécaniques ».

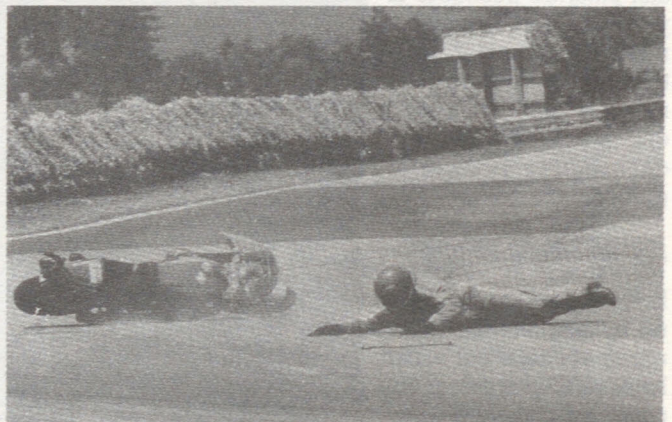
Prétendre qu'il y ait une différence radicale et aucune interférence entre ce qui se passe sur circuit et les comportements sur la voie publique procède aussi de l'illusion entretenue, et même du mensonge pourvoyeur de catastrophes : la vitesse sur piste, l'apologie de la vitesse, sont en elles-mêmes une incitation à la vitesse sur les routes et à la transgression des vitesses autorisées. Même l'alibi du défoulement des jeunes sur circuit, qui diminuerait leur agressivité sur la route, ne tient pas puisque seule une minorité a accès à ces circuits.

### Les pilotes de course : des héros qui nuisent

Ce qui est par contre aveuglant c'est la fascination qu'exercent les pilotes de course, peut-être parfois à leur insu (il serait malséant de faire conseil ou remontrance au héros pour lui donner d'autres points de repère sur sa relation à autrui que ceux que lui procure sa qualité de surhomme encensé). Cette influence est, trop souvent, doublement négative et redoutable :

1. sur les abords des circuits et bien au-delà, leurs exploits hypermédiatisés en font « des héros qui suscitent des vocations de motard fascinés » (selon l'envoyée spéciale de France-Soir au Mans).

2. leur vocation, leur adaptabilité et leur maîtrise stupéfiantes de l'aventure et de la vitesse en font des individus d'exception — sur circuit : il est sidérant de voir les médias, dégoulinants d'admiration, leur demander un diagnostic sur la sécurité routière pour le plus grand nombre : le transport individuel, plus que jamais de masse est caractérisé par l'hétérogénéité ou la médiocrité des savoir-faire et des savoir-être et de la dangerosité des véhicules (sous entretenus ou surpuissants et dépassant les compétences) ; caractérisé aussi par la présence des autres acteurs oubliés de la voie publique : les sans-véhicules et autres vulnérables et sans grade qu'on ne trouve pas en principe sur circuit.



Par effet d'interaction, car encouragés par l'absence de réprobation — et même la complicité — publiques (contrairement par exemple aux USA et aux pays anglo-saxons où la sagesse d'un Jackie STEWART, ancien pilote prestigieux a joué, en tant que « Monsieur Sécurité Routière » un très grand rôle préventif auprès des jeunes) voici qu'une grande majorité de nos pilotes français jouent un rôle de boutefeux tant par leurs comportements sur la voie publique que par leurs discours : « et que je te viole les limitations de vitesse sur route auxquelles je me proclame hostile, car je suis un champion (en cas d'urgence je suis au-dessus des lois de la cinétique, mon savoir-faire gère l'imprévu et mes distances de freinage faisons comme si elles étaient radicalement différentes de celles de Monsieur Tout-le-Monde); le souci d'exemplarité de l'idole n'étant pas ma tasse de thé, tant pis si certains m'imitent, convaincus du bien-fondé de mon comportement et de mes dires. J'exècre les interdits, l'épicurisme est ma valeur, ce qui explique qu'interrogé je réponde toujours sur le mode personnel : JE maîtrise mon véhicule, JE suis moins dangereux à 160 km/h que d'autres à 80 km/h (entre nous, je ne dirai jamais que ce serait une bonne raison pour ne pas les exciter à m'imiter d'autant que je n'arrête pas de dire qu'ils sont mal formés, que leurs guimbardes sont des dangers publics, que le réseau et la signalisation sont mal-foutus, mais que voulez-vous je raisonne comme sur circuit : les plus vulnérables dans leur corps ou dans leur tête, au volant ou à pied, ça n'entre pas dans mon champ visuel ; autrui non plus. C'est bien pourquoi je me suis bien gardé de crier casse-cou, c'est ma raison de vivre, quand j'ai appris que disparaissent chaque année un millier de motards sur les routes, que nos braves petits méprisent toujours davantage ces sacrés interdits des « pisse-froid » (de 1983 à 1990 leur taux de dépassement des limites de vitesse est passé de 14 à 25 %, leurs vitesses moyennes augmentent, le port du casque régresse). On comprend, la vie comptant si peu, que la sublime aventure du Paris-Dakar justifie, tous moteurs confondus, 29 tués en quelques années et que les héros n'en sont pas pour autant fatigués et que les médias en bavent d'aise.

## Les lobbies anti-sécuritaires

Se déclarant abusivement représentants des usagers, des groupes prétendent, par ailleurs, imposer leurs conceptions de la liberté de comportement aux autorités publiques et y réussissent partiellement en retardant l'instauration en France des mesures de sauvegarde qui caractérisent les pays de bonne sécurité routière.

### Les automobiles-clubs

Entrent dans cette catégorie les Automobiles-Clubs, malheureusement, car leur rôle précurseur et positif en matière d'entre-

tien des véhicules, leur implantation et leurs moyens montrent le rôle-phare que ces organismes pourraient jouer en faveur de la sécurité routière.

On ne peut que constater leur mépris viscéral envers les responsables de la sécurité publique, dès lors que les mesures prises ou envisagées dans l'intérêt général semblent porter atteinte à l'idolâtrie des véhicules motorisés, à l'élitisme que conforte l'engin surpuissant, à l'apartheid de la vitesse, à une soi-disant liberté mal comprise.

Il n'est donc en rien étonnant qu'une telle idéologie où le Bien Public, les données expérimentales et le bon sens n'ont guère de place (exemplarité, souci d'autrui, égalité devant la loi, danger réel de la vitesse...) donne plus de place à l'objet, à son luxe, à son usage dit « sportif » et débridé qu'à l'homme et à l'intérêt et à la sauvegarde de tous les usagers de la voie publique : c'est tout naturellement que les Automobiles-Clubs se font les champions de la défense des contrevenants et délinquants de la route, en arguant de la défense du Droit des automobilistes et en laissant sous silence leurs Devoirs... sauf en matière d'alcoolémie où l'apparence civique sert de paravent aux arguments irrationnels et meurtriers en faveur de la vitesse. Ce faisant ils incitent aux violations des lois et sont des boutefeux, sous l'apparence de l'honorabilité et le manteau de la compétence mécanique.

### L'automobile-club de l'Ouest

L'Automobile-Club de l'Ouest est particulièrement doué dans l'exaltation de l'illusoire valeur de la vitesse, dans l'art de fermer les yeux sur les dégâts qu'elle engendre au Mans, sans en tenir compte, mais aussi sur la voie publique nationale, en maniant la dérision mortelle dès que Georges SARRE eut mis en projet le 50 km/h en ville : « puisque la vitesse est dangereuse ; que le Secrétaire d'Etat supprime le mouvement et achète une brouette !... ».

Que le veau d'or de la vitesse et l'irresponsabilité de l'A.C.O. lui soient, cette année au Mans, revenus dans la figure ne serait que justice si ce n'avait été au prix de vies humaines et d'handicapés.

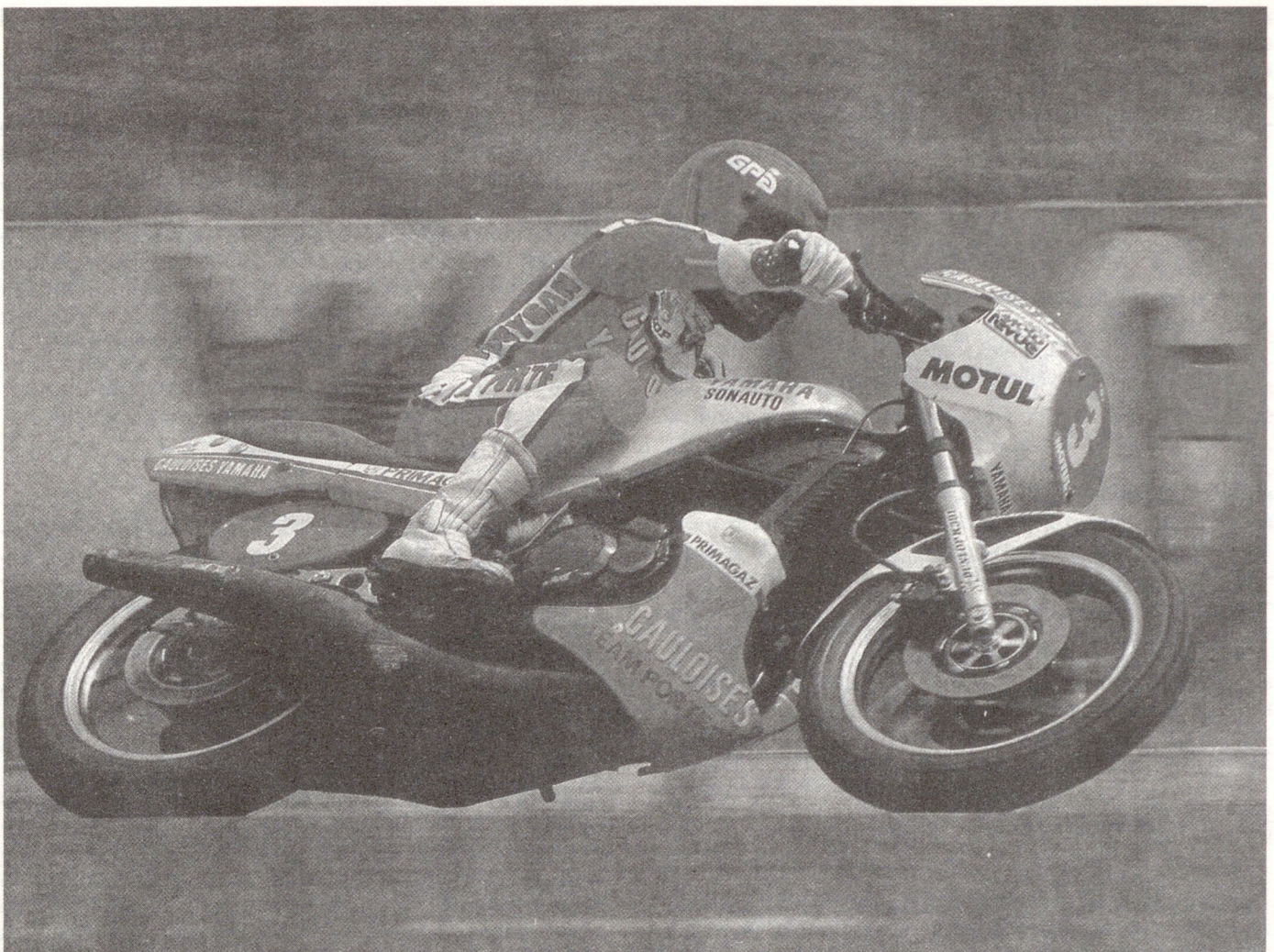
Mais la superbe des aimables organisateurs n'en a pas pour autant été désarçonnée : « fatalité... imprévisible... on ne peut gérer la marginalité » (marginale la masse des 491 PV infligés aux motards du Mans sur la route du retour ?) « arrêter la course ? pourquoi pas empêcher les départs meurtriers en vacances d'été... »

« Une telle muflerie ne pouvait que justifier le propos cinglant de notre Présidente dans la presse nationale : — question : « comment jugez-vous l'attitude de l'Automobile-Club de l'Ouest ? » — réponse : **« les morveux n'ont apparemment pas l'air pressés de se moucher ».**

## LE MANS-FURIANI : MÊME IRRESPONSABILITÉ MORALE

S'il n'y avait eu plus récemment la triste affaire de FURIANI on serait tenté d'arrêter là le





triste énoncé des responsabilités de l'hécatombe de motards, à côté de la leur qui est grande. Mais il y a trop d'analogies entre les deux catastrophes dans leurs causes profondes pour les taire, condamner à juste titre certains en Corse et blanchir injustement les autres au Mans : concentration humaine, passion débridée ou provoquée, argent-roi, aveuglement des autorités locales — clubs, préfets, élus — et nationales... irresponsabilité morale et défausses en cascade. Continuons donc l'insupportable énumération des collabos de l'hécatombe.

### Les associations et fédérations de motards

Comment ne pas citer le responsable des « **motards en colère** » reconverti en animateur de « **Pratique Sécurité Moto** » et ses adeptes, adversaire de toujours de la « répression » et des contraintes civiques ; promoteur des « run and burn out » (libération brutale de tous les chevaux de l'engin) — spectaculaire et dangereux spectacle en marge du circuit du Mans — et, sans complexe, dénonciateur de l'absence de prévention. Les Pouvoirs Publics ont toujours écouté, béats de considération, ce personnage au verbe fluide.

Que penser de la Fédération Française de la Moto qui regrette que les dégâts du Mans « nuisent à l'image de la moto », et de cette responsable du « **Guide du Motard**

d'Aquitaine » qui se plaint que « les Pouvoirs Publics n'ont qu'une seule idée en tête, la répression avec contrôles systématiques d'alcoolémie et de vitesse auprès de tous les motards ».

### Une certaine presse automobile

Il n'y a guère de différence d'attitude dans **une certaine presse automobile** (hormis « Auto-Moto » et « Auto-Plus », ce dernier hebdomadaire ratissant cependant trop large, en alternant modération et confrontation intéressante des points de vue avec admiration de la puissance et de l'accélération et défense, par trop démagogique, des contrevenants. La présence dans la rédaction d'Auto-Plus de Jean-Pierre BELTOISE, adversaire de toujours des limitations de vitesse et d'Eric de CAUMONT, avocat des droits mais jamais des devoirs de l'automobiliste, n'arrange pas les choses : tous deux mangent également au ratelier d'« Auto-Défense » (voir ci-dessous).

L'éloge de la vitesse libre et de la puissance systématiques, la critique acerbe des lois, et des projets de réglementation qui font leurs preuves dans les pays étrangers, la défense très organisée des délinquants routiers sont le lot de cette presse déjà ancienne — citons « l'Action Automobile » et « l'Auto-Journal » — très structurée, mais à laquelle le Liban routier français n'a rien appris.

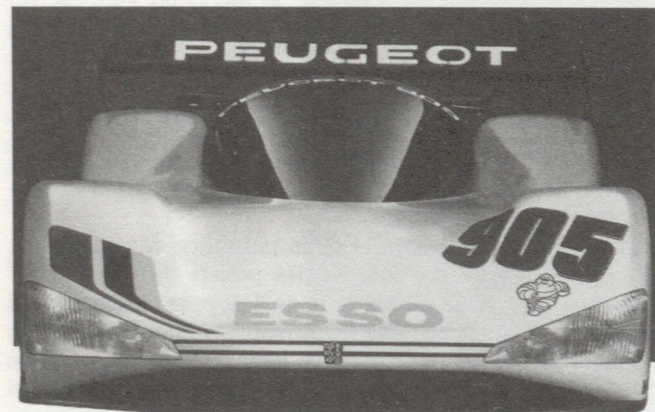
On aimerait ne plus avoir à parler d'« Auto-Défense » de Francis Rongier, le cartographe des radars, le subversif défenseur de l'indéfendable : les forcenés de la vitesse et autres adversaires comme lui, des lois d'intérêt général, mais sachant mettre en œuvre, à coup d'argent et d'avocats peu regardants, le caractère par trop procédurier de notre Justice (mais, après tout, le vice de forme permet bien de remettre dans la nature des pourvoyeurs de drogue bon teint). On serait curieux de savoir ce qui adviendrait d'un tel personnage face, par exemple, à l'Etat de droit norvégien. « Le Code de la Route est fait pour des minables, par des minables » a-t-il dit ; l'Etat français l'est-il aussi qui laisse localiser ses Polices et piétiner son autorité sans piper ?

## UNE DISSUASION NON DISSUASIVE

Contrairement justement à des pays tels que la Norvège **l'Etat Français** n'a pas su mettre en œuvre une « **dissuasion dissuasive** » tant au niveau des sanctions que de la densité des contrôles sur le terrain (un seul fait chiffré : pour un policier réellement à son poste il faut en compter 6 en formation, repos, ou récupération — avec ou sans travail au noir).

### Et une nouvelle presse opportuniste

Plusieurs causes s'ajoutant à l'absence de rigueur (puissance et confort des véhicules, publicité irresponsable, incivisme, lobbies, déplacements en accroissement constant) il n'y a qu'à puiser dans la nasse des infractions en tous genres pour atteindre, sans trop se fatiguer, un nombre de sanctions impressionnant : faut-il s'étonner qu'une **presse récente** ait flairé le filon juteux de la défense démagogique des contrevenants : « Le Meilleur », « Réponse à Tout », moyennant savoir-faire, marketing intelligent, constitution d'Association « de petits malins » (n'utilisons pas le terme « de voyous » que certains trouvent plus séant) quels tirages !



## La corruption de fonctionnaires : P.V. qui sautent

**L'interventionnisme de certains notables** pour faire annuler les procès-verbaux, par clientélisme électoral notamment, rentre dans le champ de la corruption de fonctionnaires ; avec toutes ses conséquences en chaîne : démotivation du policier de terrain, encouragement à la transgression des lois, minage de la démocratie, augmentation des victimes... Quand des élites se prêtent à ce jeu et tirent leurs concitoyens vers le bas ils méritent, plus que tout autre, le qualificatif de boutefeux de l'insécurité.

## L'Etat et les élites politiques

L'Etat, devant la montée des lobbies et de leurs destructions, devant la perte de valeurs essentielles : civisme, respect de soi, sens d'autrui et que dénoncent, à longueur de colonnes, les journalistes français de tous bords (sans oser trop prononcer le mot morale, curieusement suranné, mais en osant tout de même celui d'éthique, ce qui désole notre philosophe Michel SERRE) l'Etat n'a pas eu la force d'ériger un rempart devant la montée de la permissivité, de l'affairisme et de la violence : il a failli à sa mission première, la sécurité des personnes.

Gouvernants craintifs, législateurs hésitants, hommes publics silencieux, tribunaux par trop souvent d'une clémence désastreuse, font figure, eux aussi, ici et là, de collabos de l'hécatombe. Car enfin, si l'on peut savoir gré à Michel ROCARD du Livre Blanc sur la sécurité routière et des décisions très importantes qui ont suivi (ceintures obligatoires à l'arrière, systèmes de retenue pour les enfants en voiture, 50 km/h en ville, contrôle des véhicules...) pourquoi Michel DELEBARRE a-t-il atténué la rigueur du 50 km/h en ville et pourquoi Georges SARRE laisse-t-il par trop violer cette limitation et vider ainsi le formidable réservoir potentiel de vies sauvées ?

Pourquoi le silence des Présidents de la République devant la guerre civile au coup par coup de leurs compatriotes. Pourquoi les monstrueuses amnisties présidentielles suite à la pêche aux voix des candidats ?

Les députés et sénateurs sortiraient-ils de leur atonie si Jean-Paul FUCHS ne sollicitait pas leur mobilisation ? Pourquoi la lâcheté devant les lobbies de la vitesse et de l'alcool ? Combien parmi nos élus comprennent que la puissance des véhicules a dépassé la compétence des conducteurs ? Quel tribun d'exception va un jour servir de sa voix et de son envergure **la cause d'une jeunesse massacrée dans un pays en paix...**

## LE PERMIS A POINTS ET D'AUTRES MESURES DE SALUT PUBLIC

Même si l'instauration du **permis à points** apporte le changement qu'on attend dans le comportement de chacun de nous, notre guerre civile de la route (26 morts et 600 blessés chaque jour) exige d'autres barrages face à l'imperfection humaine et aux pulsions meurtrières : **d'autres mesures de salut public pour rendre lois et applications des lois totalement dissuasives** ; ce qui d'ailleurs soulagerait, à la fois, la mobilisation policière sur le terrain et les tribunaux :

Va-t-on manquer encore une fois l'occasion « historique » du déchaînement sauvage des 24 heures du Mans pour prendre des mesures radicales, celles d'un véritable Etat de droit ? Au nom de quelle argutie se refuserait-on à la saisie immédiate du véhicule comme « pour les armes ou instruments ayant servi à commettre un délit » (on a fait mine de la faire à dose homéopathique au Mans) ?

Pourquoi ne pas étendre le malus d'assurances aux conducteurs ayant commis des fautes graves ou répétées ? A quand l'introduction dans le Code de la notion de « mise en danger délibéré de la vie d'autrui », demandé depuis des années par les Associations œuvrant pour la sécurité. L'introduction dans le permis de conduire d'éléments de « savoir-être » (rôle de l'affectivité au volant, responsabilité morale) réclamés par des psychosociologues et des autorités morales, relève-t-elle de la mièvrerie sentimentale ?

### Courage des fonctionnaires

Quand donc les fonctionnaires chargés de la sécurité routière vont-ils prendre des risques en sortant de leur réserve : quand « Science et Vie » publie pour l'été 91, avec affiches à l'appui, un brûlot intitulé « non, la vitesse ne tue pas » on a pu mesurer en dialoguant autour de nous l'impact désastreux qu'il a eu sur le public. Les responsables de l'INRETS ont envoyé, c'est bien le moins, une lettre vengeresse à la direction de cette revue. Mais ils ont manqué une occasion pédagogique incroyable pour démonter le mythe de la vitesse dans les grands médias (vacan-

ces obligent ?) ; si on ne monte pas au filet quand on vous sert un monument de bêtise du style « on ne se fait pas plus mal en tombant du 4ème étage qu'en chutant de son tabouret » a-t-on le droit au refuge du « devoir de réserve » ou au qualificatif de « collabo par omission de l'hécatombe » ?

### Vers une citoyenneté active

Qu'il soit possible d'avoir énuméré une telle cascade de responsabilités au niveau de ceux qui ont pouvoirs ou puissances, dans un pays de droit, montre clairement que nous sommes tous responsables ; par notre connivence et notre passivité, par notre indifférence à la destruction des valeurs, nous aussi nous défaussons... sur les pouvoirs et lobbies, qui sont ce qu'ils sont car nous le voulons bien. A ne pas exercer une citoyenneté vigilante et exigeante nous avons permis le laisser-aller et la corruption.

**A force de silence, les malheurs subis, de nos jeunes en particulier, deviennent de notre fait des malheurs provoqués.**

Qui a dit « tous responsables donc pas de responsables'... certainement pas nous. Mais face à ceux dont nous avons dénoncé la culpabilité ou les insuffisances, si nous n'entrons pas de plus en plus nombreux en résistance, l'Histoire nous jugera, nous aussi, en COLLABOS DE L'HECATOMBE.

Jean LE FEVRE  
Mai 1992



# Le permis à points

## Déjà en infraction

Le permis à points est entré en vigueur le 1er juillet. Contre son application, il y a des voix, des gestes et des bagarres. Des hommes furieux qu'on entend grogner à la télévision et à la radio bloquent les routes ; c'est dans le hurlement et la gesticulation que se manifeste leur réprobation. Ils disent qu'ils risquent de perdre leur travail, car ils roulent davantage et ont donc plus de chances de voir leur nombre de points diminuer.

On peut s'étonner qu'ils aient davantage peur de perdre un point plutôt que la vie. Or le permis à points a été mis en place pour protéger les usagers de la route. Comme beaucoup de Français, j'ai perdu une jeune enfant à qui on avait dit que le feu rouge protège le piéton, et elle l'a cru. Désormais, le franchissement illicite du feu rouge va coûter deux points et, à cause de ces précieux deux points, on peut espérer que les conducteurs pressés n'accéléreront plus à l'orange et ne brûleront plus un feu, épargnant ainsi celui qui se trouve sur leur route au mauvais moment.

A mes oreilles, la colère des routiers, des chauffeurs de taxi et des ambulanciers résonne ainsi : déjà ils savent qu'ils vont être en infraction, déjà ils ont décidé de passer à l'orange et de dépasser les vitesses permises. Ce que révèle la révolte des professionnels de la route — car c'est d'eux qu'il s'agit — c'est qu'ils sont déjà déterminés à être dans la situation où ils vont perdre des points. Il ne s'agit pas alors d'un comportement qu'on ne pouvait maîtriser, mais d'un acte délibéré de mise en danger de la vie d'autrui.

Il me semble qu'il faut faire comprendre plus clairement aux Français la nature du message du permis à points. La circulation routière comporte des règles strictes qu'il faut suivre ; on pourrait faire la comparaison avec un jeu dans lequel le joueur qui ne suit pas la règle est sanctionné ou éliminé, mais ici il ne s'agit pas d'un jeu, car l'infraction à la règle risque de provoquer la mort d'autrui, et cet homme ou cette femme ou cet enfant, ce n'est pas un point ou deux qu'il perd mais la totalité de ses points. Il ne se relèvera, lui, jamais de l'accident.

Les professionnels de la route, par définition, ne sont pas des amateurs et donc savent mieux que les autres respecter les règles de la circulation. Si on ne veut pas suivre ces règles, si on ne peut pas, si cette incapacité est prouvée, la société a le devoir absolu et impérieux de leur imposer de ne plus faire partie de la circulation. Il s'agit là d'une obligation morale et de rien d'autre. On se doit de dire aux lecteurs, auditeurs, téléspectateurs que les points enlevés à des conducteurs indignes sont autant de chances pour les autres de vivre. Les points du permis sont des points de vie donnés à tous, car qui veut entendre au téléphone que ses deux enfants sont au bord de la route, inanimés ? Qui veut enterrer un fils de vingt-deux ans parti en vacances avec son amie ? Qui veut pousser le fauteuil d'un jeune tétraplégique ? Qui veut nourrir et soigner un enfant horriblement handicapé qui, il y a quelques jours encore, était l'espoir d'une famille ?

Francine CICUREL

## Les nouveaux barbares

La situation créée ces derniers temps par les camionneurs hostiles au permis à points a donné lieu à de multiples commentaires. Il ne semble pas, pour l'instant, que ces événements suscitent de la part des Français les réactions habituelles lorsque certaines catégories professionnelles perturbent leur vie quotidienne. On assiste même ici ou là à des manifestations de compréhension, de sympathie et de solidarité.

Peut-on s'en réjouir ? Je n'en suis pas sûr. Il ne s'agit pas, évidemment, de souhaiter la guerre civile, pas plus que d'ignorer les difficultés réelles que connaît une profession parmi les plus dures. Mais ce qui est en jeu, au-delà de l'anecdotique folklore des barrages, mérite qu'on s'interroge.

Il n'est plus temps, aujourd'hui, de juger de l'opportunité d'une loi en vigueur depuis le 10 juillet 1989. Que n'a-t-elle soulevé, à l'époque de sa préparation, l'opposition de ses détracteurs ? Le véritable coup de force auquel se livrent les camionneurs, au mépris de la loi, repose sur une logique tenant de la subversion pure et simple. Tout citoyen, automobiliste ou non, attaché à la démocratie et au respect de l'Etat de droit, devrait se sentir atteint par ce comportement.

Plusieurs responsables de l'opposition, toujours prompts à critiquer la faiblesse du Gouvernement, invitent paradoxalement les pouvoirs publics, en la circonstance, à différer

l'application du permis à points, voire même à introduire dans le dispositif des adaptations en faveur des camionneurs. En bonne logique d'abord, et en tout état de cause par principe, ils devraient au contraire leur demander d'assurer l'autorité de l'Etat : appliquer la loi, rétablir la libre circulation des citoyens, sanctionner les manquements. Il s'agit là d'un droit fondamental, si l'on considère que la constitution elle-même dispose qu'aucune section du peuple ne peut s'attribuer l'exercice de la souveraineté nationale. En prenant en otage tout un pays par le blocage des routes, les transporteurs ne font pas autre chose. Toute la velléité de négociation des pouvoirs publics avec telle ou telle catégorie d'automobilistes en vue de la dispenser des devoirs et obligations qui s'imposent à tous, s'agissant d'un sujet aussi grave, serait condamnable : lorsque la vie humaine est en jeu, on ne compose pas. Le scandale permanent que constitue l'acceptation, chaque année, de 10 000 morts et de 200 000 blessés par accident de la route est odieux. Tous les trois ans, c'est l'équivalent d'une guerre d'Algérie...

Quant au fond, le raisonnement avancé par les opposants au permis à points est aussi incohérent qu'illégitime. Pourquoi, en effet, ceux des automobilistes dont le métier les amène à utiliser plus que les autres leur véhicule jouiraient-ils d'un traitement de faveur en bénéficiant d'un capital de points plus important ? Les conducteurs de poids lourds,

les chauffeurs de taxis et les transporteurs publics étaient autrefois cités comme des modèles. Il est bien vrai que tel n'est plus le cas aujourd'hui, ceci expliquant sans doute cela...

En réalité, l'hostilité des camionneurs au permis à points est un aveu implicite : en effet, s'ils conduisaient, et se conduisaient correctement, qu'auraient-ils de plus à redouter du permis à points que les autres automobilistes ? Il s'agit donc bien, pour eux, d'être exonérés des règles de droit commun applicables à l'ensemble des citoyens. On est tenté d'en déduire que les intéressés posent le postulat selon lequel il se considèrent par avance comme de mauvais conducteurs et que l'application du permis à points leur serait de ce chef défavorable... C.Q.F.D.

Quant à l'argument reposant sur les contraintes que les conducteurs de poids lourds subissent de la part de leurs employeurs, il est révélateur d'un déplacement des responsabilités. Rien ni personne ne peut contraindre un employé à contrevenir à la loi pour exercer sa profession. Les pouvoirs publics seraient bien inspirés de le rappeler aux patrons routiers, et le cas échéant de sanctionner ce comportement. Le véritable problème est bien là.

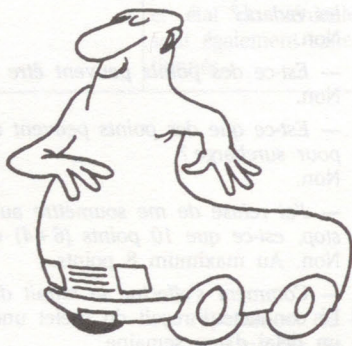
Il est absurde de mourir sur la route. D'autres, y compris à nos portes, meurent à cause de la guerre, plus loin de la famine, ailleurs de l'arbitraire. Mesure-t-on le monstrueux décalage des situations ? Comment peut-on prendre le risque de mettre en péril le fonctionnement d'un pays démocratique, prétendu civilisé, au nom de considérations aussi dérisoires, aussi imbéciles, que l'art et la manière de conduire une voiture ? Sommes-nous, enfin, un peuple adulte ? Il apparaît clairement que le phénomène automobile pose le problème de la civilisation vers laquelle nous allons. Une nouvelle forme de barbarie naît sous nos yeux. On place son honneur dans une moyenne kilométrique et on tient pour une insulte d'être dépassé ; c'est l'exaltation au cœur qu'on répond à l'ordre de mobilisation estivale qui jette sur les routes des millions de combattants à l'assaut de

FOURVIÈRE ou du PERTHUS qui pourront dire fièrement : « J'y étais ! » On meurt, aujourd'hui, pour une place de parking ou à cause d'une queue de poisson. Les faits divers l'attestent. L'homo-automobilis considère le piéton, ce curieux animal qui s'obstine à se tenir debout sur ses pattes de derrière, comme une espèce gênante en voie de disparition. Il devra bientôt être protégé comme l'ours des Pyrénées ou le gypaète barbu. La ville étouffe des bruits et pestilences de l'envahissant parasite monté sur roues. Tout est programmé, conçu, organisé, calculé, prévu, d'abord en fonction de l'automobile. La locomotion assistée constitue pour l'homme une préoccupation de tous les instants qui fait de lui un mutant : l'adaptation au milieu naturel, qui l'a fait passer de l'état de poisson à celui de primate, le conduit désormais à intégrer dans son évolution un chaînon mécanique que DARWIN n'avait pas prévu.

L'attitude bienveillante des Français automobilistes à l'égard des chauffeurs routiers ressemble furieusement à de la complicité. L'aspect corporatiste de l'affaire n'est manifestement pas son caractère essentiel. Les automobilistes, dans leur grande majorité hélas ! sont trop heureux de laisser le soin à des mercenaires d'exprimer ce qu'ils éprouvent et souhaitent sans doute la victoire de cette « armée de métier » de la route.

« Le vingt et unième siècle sera spirituel, disait MALRAUX, ou ne sera pas ? ». Si l'homme s'obstine à considérer sa voiture autrement que comme un épluche-légumes ou une machine à laver, ce qu'elle est, n'en déplaise aux maniaques, il y a peu de chance que la spiritualité dont il s'agit, s'épanouisse entre les bretelles d'autoroutes et les itinéraires de délestage. Les nouveaux barbares arrivent ; ils ne poussent pas encore de grognements, mais ils ont déjà quatre roues sous les fesses... »

M. SENEGAS



L'HOMME EST LA PLUS  
NOBLE CONQUÊTE DE  
L'AUTOMOBILE

# Mode d'emploi

## QUESTIONS... RÉPONSES

### DEMANDEZ LE BARÈME

Voici le nouveau barème des retraits de points :

#### Réduction de 6 points :

- homicide et blessures involontaires entraînant une incapacité de plus de trois mois ;
- conduite en état d'alcoolémie ;
- refus de se soumettre au dépistage d'alcoolémie ;
- délit de fuite ;
- refus d'obtempérer, d'immobiliser le véhicule, de se soumettre aux vérifications ;
- entrave ou gêne à la circulation ;
- conduite sans permis en période de suspension.

#### Réduction de 4 points :

- blessures involontaires n'entraînant pas une incapacité de travail de plus de trois mois ;
- demi-tour sur autoroute et marche-arrière sur autoroute, notamment en traversant la bande centrale ;
- circulation d'un véhicule sans éclairage ni signalisation la nuit ou par temps de brouillard ;
- dépassement de 40 km/h ou plus d'une vitesse maximale autorisée ;
- le non-respect de la signalisation des feux, des stops et des sens interdits.

#### Réduction de 3 points :

- franchissement caractérisé de la ligne continue ;
- circulation sur la bande d'arrêt d'urgence, sur la chaussée la nuit ou par temps de brouillard d'un véhicule sans éclairage ni signalisation en un lieu dépourvu d'éclairage public ;
- circulation sans motif sur la partie gauche de la chaussée ;
- changement important de direction sans que le conducteur se soit assuré que la manœuvre est sans danger pour les autres usagers et sans qu'il ait averti ceux-ci de son intention ;
- arrêt ou stationnement dangereux ;
- dépassement de moins de 40 km/h de la vitesse maximale autorisée pour un conducteur titulaire du permis depuis moins d'un an ;
- dépassement de vitesse de 30 à 40 km/h.

#### Réduction de 2 points :

- circulation ou stationnement sur le terre-plein central d'autoroute ;
- accélération de l'allure par un conducteur sur le point d'être dépassé ;
- dépassement de 20 à 30 km/h de la vitesse maximale autorisée.

#### Réduction d'un point :

- maintien des feux de route gênants pour les conducteurs venant en sens inverse, malgré leurs appels de phare ;
- chevauchement d'une ligne continue sans qu'elle soit franchie par la totalité du véhicule ;
- dépassement de 0 à 20 km/h de la vitesse maximale autorisée.

#### Cumul :

- Il peut y avoir cumul de retraits de points :
- pour des contraventions commises simultanément (6 points maximum)
  - pour cumul de délits (8 points)
  - pour cumul de délit(s) et de contravention(s) (8 points)

- Pourquoi le permis à points ?

L'objectif du permis à points est de promouvoir une conduite moins agressive grâce à la dissuasion et à la pédagogie. C'est une école de responsabilité. Il laisse aux conducteurs le droit à l'erreur, il sanctionne la récidive.

- Quand a lieu le retrait de points ?

Soit après le paiement de l'amende forfaitaire

Soit après une décision devenue définitive, c'est-à-dire que lorsqu'il y a un Appel possible, les points ne sont pas retirés tant que la décision n'est pas rendue.

- Est-ce que les points perdus sont inscrits sur le permis ?

Non, rien n'est inscrit sur le permis

Les permis actuels demeurent intacts. on ne s'en sert pas comme des timbres poste qu'on détache !

L'intéressé est simplement averti par lettre simple que les points sont retirés.

- Est-ce que les points sont attribués à chaque permis ou à chaque catégorie de permis ?

Des points retirés pour une infraction sur le permis B, en congés payés, par exemple, affectent l'ensemble du permis, donc aussi le permis C.

- Est-ce que la Commission de retrait du permis continue ?

Oui

- Est-ce que la Commission de retrait du permis peut retirer des points ?

Non

- Ne risque-t-on pas un engorgement des tribunaux ?

C'est possible. le gouvernement va simplifier un Code de la route qui date de 1958.

- Est-ce que les suspensions antérieures continuent ?

Oui. Les forces de l'ordre peuvent toujours retenir un permis, pour état d'ivresse, par exemple. Un juge, un préfet peut toujours suspendre un permis. Un juge peut annuler un permis même s'il reste des points.

- Est-ce que des points peuvent être retirés pour défaut de port de la ceinture ?

Non.

- Est-ce que des points peuvent être retirés pour un stationnement dans un endroit interdit ?

Non.

- Qu'appelle-t-on stationnement dangereux ?

Le stationnement sur la chaussée la nuit ou par temps de brouillard en un lieu dépourvu d'éclairage public, d'un véhicule sans éclairage, ni signalisation. Selon le ministère, il peut s'agir d'un véhicule masquant un panneau « stop » ou stationnant sur une voie ferrée ou dans un tunnel.

- Est-ce que des points peuvent être retirés pour utilisation d'un appareil à détecter les radars ?

Non.

- Est-ce des points peuvent être retirés pour conduite sans assurance ?

Non.

- Est-ce que des points peuvent être retirés pour non respect des barrières de dégel, pour surcharge ?

Non.

- J'ai refusé de me soumettre au dépistage d'alcoolémie (un délit) et j'ai « brûlé » un stop, est-ce que 10 points (6+4) vont m'être retiré ?

Non. Au maximum 8 points.

- Comment s'effectue le retrait du permis ?

Le conducteur reçoit du préfet une lettre recommandée pour restituer le permis dans un délai d'une semaine.

- Combien de temps avant de pouvoir repasser le permis de conduire ?

Six mois, sauf si le juge a décidé un temps plus long.

- Suffit-il de se présenter de nouveau à l'examen ?

L'examen médical et l'épreuve théorique du code de la route sont nécessaires et les conducteurs titulaires d'un permis de conduire depuis au moins 3 ans n'auront pas à repasser les épreuves pratiques. Un simple examen psychologique suffira.

- Des points m'ont été retiré, il y a maintenant deux ans et demi, quand me seront-ils restitués ?

Il faut trois ans sans infraction.

- Quatre points perdus, quelles conditions pour les regagner ?

En payant un stage de deux jours.

- J'ai perdu 8 points, puis-je suivre coup sur coup deux stages ?

Non. Deux ans doivent séparer les deux stages.

- Est-ce que dans ces stages on réapprend à conduire ?

Nullement. Par exemple dans l'enseignement axé sur la conduite des poids lourds, il s'agira de comprendre la nécessité d'anticiper et de prévenir les risques, de partager l'espace entre les divers usagers de la route.

## TABLEAU COMPARATIF DES PERMIS À POINTS

	FRANCE	GRANDE-BRETAGNE	ALLEMAGNE
Principe général	Retrait de points en cas d'infraction 12 maximum	Addition de points d'inaptitude 12 maximum	Addition de points d'inaptitude 18 maximum
Points attribués aux infractions	- 1 à - 6	1 à 10	1 à 4 (infractions mineures) 5 à 7 (actes criminels)
Modalités de la sanction	Retrait automatique selon barème après décision judiciaire	Décision judiciaire	Retrait automatique selon barème après décision judiciaire
Revalidation totale du permis (après une période sans infraction de...)	3 ans	3 ans (10 si alcool)	2 ans (5 pour certains délits)
Fichier informatique centralisé	oui	oui	oui
Annulation du permis	Totale (- 12 points)	non	partielle examen écrit si 14 points
Suspension du permis	non	oui	non
Durée de la sanction	6 mois	6 mois à 2 ans (récidivistes)	-
Recyclage/récupération de points	oui (4 points après stage)	non	oui (3 points après stage)
Remarques	Retrait de points : - pour les délits - pour les contraventions mettant en danger la sécurité des autres usagers.	Défaut d'assurance et état du véhicule sont également sanctionnés.	- 9 points : avertissement - 14 points : examen écrit et éventuellement stage. - 18 points : examen médical en plus. - Défaut d'assurance et état du véhicule sont également sanctionnés.

### Communiqué de presse

La Ligue Contre la Violence Routière considère que la mise en vigueur, 3 ans après le vote quasi unanime du Parlement de la loi du 10 juillet 1989 instituant le permis à points est une nécessité absolue de sécurité routière dans un pays où le nombre de tués et blessés graves dans un accident de la circulation est un des plus élevés d'Europe.

Tout en condamnant certains excès, elle est consciente des craintes formulées par les professionnels au sujet de leur outil de travail, mais elle estime que les problèmes auxquels les chauffeurs routiers sont confrontés du fait, notamment de leurs conditions de travail, ne doivent pas être résolus en opposant respect du code de la route et rentabilité mais exige une intégration de la sécurité dans la rentabilité.

La période expérimentale de 6 mois qui est prévue doit permettre, par un débat approfondi entre les Pouvoirs Publics, les Organisations professionnelles et les Associations, d'améliorer si nécessaire les modalités du texte sans remettre en cause ni son principe, ni son objectif. La sécurité sur la route est l'affaire de tous et spécialement des professionnels.

La Ligue Contre la Violence Routière

Le 1<sup>er</sup> juillet 1992

## RENDRE LA ROUTE PLUS SÛRE

La Ligue Contre la Violence Routière y est favorable. Elle a participé à l'élaboration du livre blanc pour la sécurité routière. Parmi les mesures qui la composaient, il y avait la limitation à 50 km/h de la vitesse en ville et le permis à points, deux mesures aujourd'hui appliquées. La Ligue a demandé à Monsieur Sarre que le permis à points, outil de sécurité efficace, soit mis en place dès le 1er juillet pour économiser des vies pendant les grands départs en vacances.

La sécurité routière concerne en premier chef les professionnels du transport qui sont durant toute l'année derrière leur volant. Eux, plus que d'autres, doivent être demandeurs de mesures favorisant la sécurité routière. En Allemagne, les camionneurs ont été à la tête du combat pour réclamer le permis à points. Ils ont ainsi prouvé leur

réputation de leaders de la conduite sûre. En France, les contraintes de travail des camionneurs les obligent souvent à transgresser les lois. Il est à souhaiter que le permis à points responsabilise leurs employeurs. Ce nouveau permis va peut-être entraîner une hausse du prix du frêt, mais la sécurité a un coût.

D'autre part, un permis à points européen serait une bonne chose car il faut une règle du jeu identique pour tous les conducteurs quel que soit leur pays d'origine. Les routiers français qui font un métier pénible et dangereux en tireraient bénéfice car ils ne seraient pas pénalisés par rapport à leurs collègues étrangers. Il faut absolument arriver à changer le comportement des français au volant, car si nous conduisons comme les Anglais, nous aurions déjà 1/3 de tués et de blessés en moins.

Luc GABRIELLE

## Professionnel... pour le permis à points

Depuis toujours l'éthique demeure pour moi une notion fondamentale dans notre société. Malheureusement ce concept est souvent bafoué pour faire place à l'égoïsme, l'indifférence ou l'absence de civisme.

### Le respect des autres

Le respect de la vie d'autrui, la courtoisie afin de partager la route pour une sécurité maximale doit devenir la préoccupation de chaque conducteur. Le respect mutuel doit entraîner un nouvel état d'esprit, une prise de conscience et un comportement différent chez certains automobilistes. Les professionnels de la route doivent avoir un regard nouveau sur le permis à points et montrer l'exemple. Ne voir que le côté répressif relève d'une mauvaise foi évidente. Le permis à points est à mes yeux une mesure salvatrice afin de responsabiliser les conducteurs.

### Le vécu des familles de victimes

Venir assister à l'Assemblée Générale de la Ligue Contre la Violence Routière permet de rencontrer, d'écouter, les adhérents confrontés au drame de la route. Comment ne pas être bouleversé par ces témoignages qui reflètent bien la dure réalité des conséquences de l'accident. Un équilibre familial détruit à jamais pour des familles très courageuses dans l'épreuve qui se battent pour faire reculer l'insécurité routière.

La lecture dans Pondération des témoignages des familles de victimes est régulièrement pathétique et affligeante.

Celui signé SANDRA dans le dernier numéro a une connotation, un ton qui génère chez nous tous une forte émotion. Je pense qu'à la lecture de ce message beaucoup d'automobilistes qui grondent contre le permis à points devraient avoir un autre regard vis à vis de ce dernier.

### L'image de la voiture

L'image de la voiture telle qu'elle est véhiculée actuellement par la publicité encourage la transgression des règles de sécurité et l'exaltation valorisante de la performance. L'automobile doit retrouver la place qui devrait être la sienne dans notre sécurité. Un arsenal de mesures ne remplacera jamais un comportement responsable au volant devant l'alcool que l'on sacralise ou de la vitesse que l'on vénère.

Depuis près de 30 ans je visite ma clientèle en respectant la législation en cours, principalement en matière de respect des limitations de vitesse. Cela n'a jamais été un obstacle dans l'exercice de ma profession, bien au contraire. Je ressens le permis à points comme une initiative heureuse des pouvoirs publics et non comme une brimade. Je souhaite que les professionnels de la route qui fustigent le nouveau permis comprennent le bien-fondé de ce dernier afin de gagner le combat de l'insécurité routière grâce à l'effort et à la prise de conscience de tous.

Michel GERMAIN

## Créer une philosophie des contrôles

Militant de la Paix sur les routes de France dès la première heure à vos côtés, j'ai abandonné le combat car écœuré du laxisme et de l'hypocrisie des pouvoirs publics qui, de peur d'être « impopulaires », laissent mourir les pauvres gens sur les routes par respect des « Droits de l'Homme » ou par respect de la loi de la jungle.

Puis, voilà l'œuvre du siècle « Le Permis à Points » ! J'ai déchiré trois lettres que je vous destinai en me disant « à quoi bon ? » Et, le constat étant tellement choquant, après une période d'observation et de réflexion, que je me décide à vous écrire ce que j'en pense.

Évidemment, je suis pour le permis à points. Je suis pour un vrai permis à points avec des sanctions sévères, des contrôles sur les routes et des suppressions de permis.

Vous remarquerez que ceux qui ont crié le plus fort ce sont ceux qui sont très dangereux sur les routes. Mais ils ne crient plus et pour cause. Ce permis à points est un gadget législatif sans sanction réelle. Tout simplement parce que sur nos routes il n'y a pas plus de contrôles aujourd'hui qu'il n'y en avait hier. Les points sont garantis à vie. Cette loi est une loi inappliquée, de plus.

Il est inutile de jouer les méchants alors qu'on est impuissants car désormais ils pourront inventer tous les permis à points qu'ils voudront, plus personne ne changera de comportement. Quand les gens auront compris que ce permis est un nuage de fumée, les routes deviendront un lieu de haute insécurité.

Constatez vous-même ! Il y a plus d'accidents graves en ce moment qu'avant ce permis bidon. Le comportement des gens sur la route est effrayant. Plus personne ne respecte quoi que ce soit et vous ne voyez pas un seul policier dans nos villes, pas un gendarme sur nos routes. Les points vont-ils sauter tout seuls ?

C'est scandaleux ! Ce permis, et ce qu'il a coûté, est un nouveau scandale. Aux informations télévisées à 13 heures, j'ai appris que dans le Gard une famille entière dont un bébé (5 personnes) a été rayée de l'état civil grâce à la route. Je ne sais pas ce que vous en pensez mais j'ai honte d'habiter un pays de sauvages. On tue plus en France qu'en Yougoslavie. A quand les casques bleus de l'O.N.U sur nos routes ? Rien n'arrêtera ce massacre de dix mille morts et 240 000 martyrs tant que la peur du gendarme ne sera pas réelle et jusqu'à ce que l'information, la formation, l'école, fassent changer les comportements.

Il faut créer une philosophie des contrôles, il faut une méthode juste, constante, avec la sévérité nécessaire mais rien de plus, (pas d'excès de zèle) pour une surveillance étendue comme hiver de nos rues et routes. Il faut cesser de mentir et de faire de la publicité mensongère. Il faut avoir la volonté de protéger la vie sur la route.

Alain GUY

## Les transports de fret

Les mouvements de protestation des chauffeurs routiers lors de la mise en place du permis à points ont mis en exergue le problème des transports de fret. C'est en France que la part de marché du transport routier est la plus grande : plus 70 %. Les poids lourds sont actuellement impliqués à hauteur de 15 % du nombre des tués. Est prévu le doublement du trafic en 10 ans... L'incidence sur la progression du nombre des tués a-t-elle été évaluée ? Les infractions commises par les poids lourds — tout un chacun peut le constater — ont progressé ces dernières années :

- non respect des limitations de vitesse
- non respect de la distance qui doit séparer le poids lourd du véhicule qui le précède.

- particulièrement sur autoroutes, clignotement des signaux et déboîtement simultanés, sans souci des véhicules légers qui suivent, obligés de freiner.

Dans quelle mesure le permis à points, en définitive, va-t-il mettre un terme à ces comportements dangereux ?

La SNCF, en ce qui la concerne, a perdu en quelques années 40 % de fret. Sa part de marché est descendue à ... 22 %. Le trafic des voies navigables en France a régressé en 12 ans de 40 %. Part de marché : moins de 4 %. A rapprocher de celui de l'Allemagne (ex RFA) plus de 20 % et des Pays-Bas : 57 %, pays économiquement développés s'il en est, et qui, pourtant, doivent subir eux aussi la contrainte des flux tendus...

En Allemagne, Suisse, Autriche, l'importance de l'utilisation des containers facilite les transports combinés route-rail-voies d'eau. Il n'est pour s'en convaincre que d'observer la navigation sur le Rhin.

S'agissant des coûts, (référence : « Quid 1992 ») :

- là où un camion coûte 10,
- un train complet coûte 8,
- un automoteur (péniche) coûte 5,

- une grande barge coûte 3.

Pourquoi ne pas faire payer les transports à leur coût réel ? Aux péages d'autoroutes, les camions paient deux fois plus que les voitures mais détériorent la chaussée 100 fois plus. Un convoi fluvial de 3 000 tonnes équivaut à 52 wagons de chemin de fer et à 100 camions de 30 tonnes !

S'il est dans l'air du temps, à juste titre, de parler d'économies d'énergie et de coûts, il faut déplorer que peu nombreux sont ceux qui se soucient « d'économies en vies

humaines ». Utiliser à plein les voies ferrées et les voies d'eau existantes, beaucoup moins dangereuses que la route, pourrait dans une certaine mesure y contribuer.

N'est-il pas paradoxal de considérer que la liaison directe par voie d'eau à grand gabarit entre Rotterdam et la Mer Noire vient d'être terminée, alors qu'il manque en France un tronçon de canal entre le Rhin et la Saône pour relier Marseille à l'Europe centrale et à Rotterdam ?

Qu'il me soit permis en revanche, de citer deux réalisations récentes et intéressantes en région Centre :

- la voie ferrée Orléans-Chartres était abandonnée. Grâce au financement conjoint de la SNCF (50 %) et des Conseils généraux d'Eure-et-Loir et du Loiret, elle a été restaurée. Ce qui permet, dans un premier temps, l'acheminement de 5 trains complets de céréales chaque jour, vers les ports de la Basse-Seine, la Bretagne et le Nord.

- la tranquillité et la sécurité des riverains de la R.N. 20 entre Orléans et Artenay était particulièrement affectée par le trafic des poids lourds. Par arrêtés municipaux des villes situées entre Orléans et Artenay, la circulation des camions a été interdite, de jour comme nuit : déviation obligatoire par l'autoroute A 10 parallèle, sur laquelle la circulation est beaucoup moins dangereuse et gênante que sur la nationale.

La société de transport PROST enregistre sur le plan national de surprenants résultats pour ce qui concerne la sécurité routière : 5 fois moins d'accidents, relativement, par rapport à la moyenne constatée pour les autres entreprises de transports (consé-

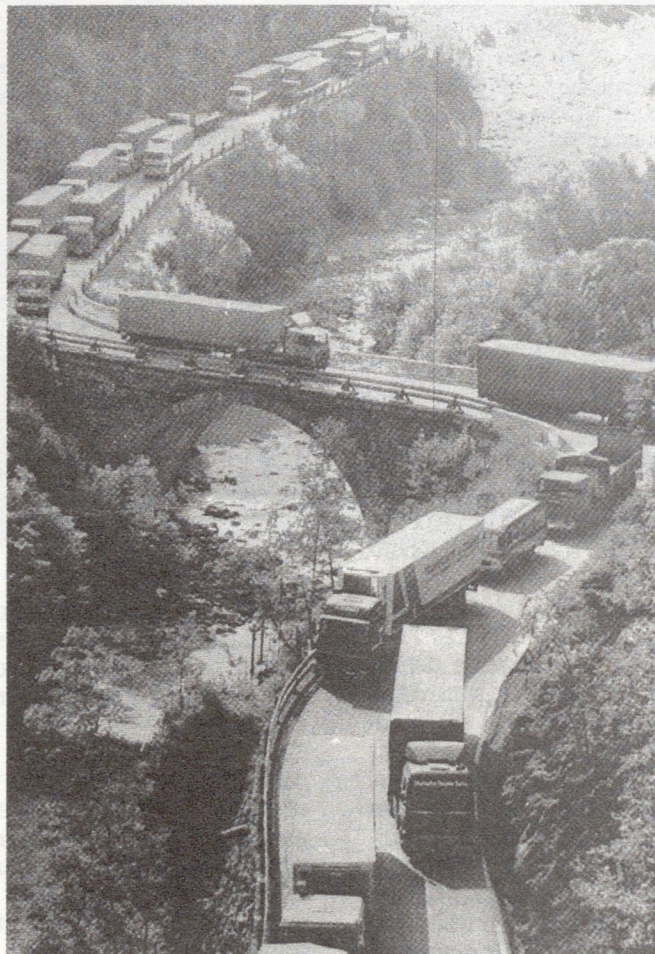
quence : primes d'assurance minorées...). Ne serait-il pas souhaitable que soient données en exemple les méthodes utilisées pour parvenir à ce résultat et menées des actions auprès des entreprises dangereuses ?

Ne conviendrait-il pas, enfin, que les pouvoirs publics adoptent une politique des transports plus soucieuse de la sécurité humaine, plus conforme à la vérité des prix, meilleure pour ce qui a trait à la protection contre les pollutions ?

Obtenir l'utilisation harmonieuse et rationnelle des transports fluviaux, maritimes, par route, par fer, par avion, par oléoduc, grâce à des mesures concernant investissement, subventions, tarifs, et fiscalité, c'est possible ?

En France ?

Dans l'Europe de demain ?



André CHATEAU

## Les camions sont-ils dangereux ?

**Les accidents de la route font 40 à 50 fois plus de victimes que les autres moyens de transport. Et, le coût de ces accidents est estimé à 100 milliards de francs. Quelle est la part des poids lourds dans ces accidents ? La Mission Transports 2002 a organisé le 5 mai à Bordeaux, avec la participation de Sud-Ouest, un débat sur la sécurité des transports routiers, en choisissant l'exemple du transport de marchandises. Des extraits de cette rencontre.**

**Yvon CHICH**, Directeur de Recherche à l'INRETS, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité :

« Quelques chiffres importants à connaître. La route provoque 10 000 tués par an en France, contre environ 130 pour le train, 85 pour l'aérien, et 150 pour le maritime. Toute réflexion sur les modes de transport doit prendre en compte ces différentiels, quand le choix existe. Pour leur part, les poids lourds, qui participent à hauteur de 7 % du trafic routier, sont impliqués dans 14,8 % des accidents mortels (même si en terme de fréquence d'accidents, l'implication des chauffeurs routiers est du même ordre de grandeur que les autres conducteurs). Cela veut pourtant dire que le professionnalisme du transport routier ne paraît pas produire une minoration de l'insécurité. Une industrie qui en France générerait 1 500 morts par an — c'est le cas du transport routier — serait très fortement mise en cause et interpellée, par tous les mécanismes sociaux. Or, l'industrie du transport routier est jusque là relativement peu concernée par l'insécurité qu'elle génère, à la différence d'autres industries, comme le nucléaire, l'industrie minière, car elle n'est touchée qu'à la marge. Cette situation est la source d'un grand espoir. Il existe en effet de grandes réserves d'actions efficaces à mettre en œuvre, qui résident notamment dans l'organisation du travail ».

**Michel PROST**, Directeur général de Prost Transports :

« La France bénéficie au niveau du transport routier d'une qualité de service exceptionnelle, et ceci, pour des prix très bas. Se pose pourtant la survie de nos entreprises. De 1989 à 1990, les faillites ont augmenté de 25 % et de 50 % de 1990 à 1991.

Qui exerce cette pression sur les transports ? Nous tous, les consommateurs, qui, en cherchant à gagner 2 % en nous rendant chez tel distributeur moins cher, sommes à l'origine de cette pression (...). Comment se pose pour les entreprises le problème ? Nous avons en face de nous des clients. Ils définissent des stratégies, réalisent des activités, en sous-traitent d'autres. Leur demande porte sur les flux physiques mais aussi de plus en plus souvent sur des flux d'informations. Et, les transporteurs sont là pour répondre à leurs besoins (...).

**Gérard BULL**, Secrétaire général syndicat CGT-CGFTE :

« Une révolution dans les camions est en marche depuis dix ans. D'une vitesse de 100 km/h, ceux-ci sont capables désormais de rouler à 160 km/h, et ceci, sur autoroute, et à pleine charge. Pourquoi ? La rentabilité a induit cette évolution. Pour leur part, les conducteurs sont de plus en plus obligés d'appuyer sur « le champignon », tout en ayant une situation de plus en plus précaire. Un chauffeur routier demeure 1 an, 2 ans, voire 5 ans maximum, dans une entreprise, sans pouvoir y suivre une formation. Des journées de 15 heures, voire 19 heures de travail, sont devenues fréquentes. Et, celui qui refuse ces horaires se

voit rétorquer qu'il y a des jeunes prêts à prendre le volant. Nous en avons assez de perdre des copains dans des accidents. Mais, notre salaire est lié conventionnellement au kilométrage parcouru. Ce qui se traduit finalement par des semaines de 60 à 70 heures de travail ».

**William BIARD**, Journaliste à Sud-Ouest :

« Peut-on combiner transport routier et rail pour éviter les longs trajets ? »

**Michel PROST :**

« Nous sommes demandeurs de transports intermodaux, mais cette solution comporte des points faibles. On remplace un transport unique par trois transports et deux manutentions supplémentaires. C'est très complexe à mettre en œuvre. Ceci se rajoutant à un service client qui nécessite déjà des réseaux d'informations complexes. Notre entreprise doit ainsi assurer quotidiennement 400 liaisons nocturnes. Nous traitons chaque jour 60 000 colis. Enfin, il y a les inconvénients du mode ferroviaire à prendre en compte. S'il vous faut une traction à Valenton, en région parisienne, vous êtes tenus à des horaires précis. Les voies spécialisées sont en effet rares, et les créneaux disponibles sur les voies classiques difficiles à trouver. Résultat : nous faisons appel de moins en moins au transport combiné. Les longues grèves de la SNCF n'ont pas arrangé la situation ».

**Yves AYRAUT**, Directeur commercial du fret de la SNCF en Aquitaine :

« La SNCF base son développement sur le transport combiné, mais il n'est pas question d'espérer que celui-ci va remplacer le trafic routier. Le transport combiné, c'est 15 % du transport marchandises de la SNCF, et quelques pourcents du trafic total. Il existe néanmoins des créneaux pour le transport combiné, telles que les longues distances de plus de 500 kilomètres ».

**Gilbert CARRERE**, Animateur de la Mission Transport 2002 :

« Le transport combiné stagne depuis deux ans en France, alors qu'il augmente partout ailleurs. C'est un problème technique, mais aussi de coûts. Pourquoi les transporteurs mettraient-ils leurs marchandises sur les rails quand cela leur revient plus cher ? ».

**Yves AYRAUT :**

« Il faut se poser la question de la sous-tarification du transport routier. Le marché est totalement déséquilibré. Cela affecte les sociétés, comme la compétition avec les autres moyens de transport ».

**Gilbert CARRERE :**

« La Cour des Comptes indique dans un rapport que le prix du transport a diminué de 15 à 20 %. Le transport est, si l'on peut dire, un aspect dominé de notre économie. Comment rétablir l'équilibre ? »

**Claude BAUDY**, FNAUT, Fédération Nationale des Usagers des Transports :

« La volonté de multiplier les infrastructures ne nous paraît pas supportable. Nous préfererions que l'on étudie la réduction du transport par la route. Nous voulons que la SNCF et les transporteurs soient placés dans les mêmes conditions. Cela permettrait peut-être d'augmenter les prix des transports ».

**Michel PROST :**

« La direction générale des transports au niveau européen a demandé à un cabinet d'évaluer le marché du transport combiné à l'horizon 2002. De cette étude, il ressort que le transport terrestre des marchandises devrait au minimum doubler par rapport au trafic de 1987 (4 millions de tonnes de marchandises pour le transport combiné et 74 millions de tonnes assurées par le transport routier). Ceci signifie que si le transport combiné voyait son volume tripler, le volume déplacé par les camions s'accroîtrait encore de 85 % au minimum d'ici là ».

**Michel MEOT, Président de l'Association des familles victimes de la route :**

« Le coût payé par les consommateurs masque la réalité du coût des transports routiers. La pollution a augmenté de 25 %. Le coût social représente 100 milliards de francs. Le transport combiné repose davantage sur un choix de société. La Suisse va dépenser à elle-seule, en cinq ans, quatre fois plus que la France pour le transport combiné, où, 1,5 milliard de francs d'investissement sont prévus sur cinq ans. Arrêtons le choix du transport combiné, et cessons de philosopher. Les Suisses, les Hollandais n'ont, eux, pas attendu ».

**William BIARD :**

« Les perspectives du transport combiné demeurant limitées, que faire d'autre en terme de sécurité des transports ? »

**Michel PROST :**

« Rechercher les risques pour agir avant qu'ils ne surviennent. Depuis trente ans, dans notre entreprise, nous collectons tous les éléments porteurs d'insécurité, et nous les classons en trois catégories. A partir de là, nous essayons d'intervenir sur tous les facteurs retenus, de la même manière qu'opère l'industrie nucléaire. Il faut également rechercher la meilleure synthèse. Quelle est notre responsabilité sociale? Comment associer efficacité et convivialité (salaires, conditions de travail, consommation d'énergie, pollution...) ».

**Philippe DABADIE, Président Aquitaine Sécurité Routière, responsable des services d'urgence au CHR :**

« Laisser circuler des poids lourds et des cyclomoteurs sur la même voie tient de la prouesse. Deuxième chose, tout aussi effrayante : l'augmentation du transport routier.



## Vous me faites peur

Il y a des prophètes chez nos journalistes. Je pense à un excellent article : Poids lourds... train d'enfer écrit dans « Le Point » du 13 juin 1992 par Jean-Pierre Adine et Frédéric Lewino. Je lis cette phrase qui vient en conclusion d'une analyse assez poussée sur la question des poids lourds : « On ne peut pas continuer comme ça, un jour ou l'autre le système va craquer. Le trafic poids lourds progresse implacablement engendrant un sillage de pollution impressionnant. A quand la thrombose routière ? ».

La thrombose routière vient de se produire... 15 jours après la parution de cet article, mais pas de la manière attendue... d'une façon incongrue. Comme une maladie inattendue qui se déclare dans un organisme surmené ou stressé et qui à première vue semble sans rapport avec ce qui l'a occasionnée. Les sociologues feraient bien de se pencher sur ce phénomène.

Je revois Geneviève JURGENSEN, la Présidente de la Ligue Contre la Violence Routière, toute menue, à la télévision, que l'on faisait dialoguer avec les énormes routiers en colère : « Rentrez chez vous, leur disait-elle, vous vous trompez de cible. Ce n'est pas le permis à points qu'il faut combattre, ce sont vos conditions de travail ».

Et personnellement j'ajouterai : ce qu'il faut combattre c'est la présence grandissante (on prévoit que dans moins de 20 ans le trafic routier aura encore doublé en Europe) de monstres dont certains atteignent 40 tonnes, pare-choc contre pare-choc, mêlé au flot des petites voitures.

Engagez-vous sur la route de St Jean de Maurienne si vous aimez les sensations. Les routiers ne conduisent pas plus mal que les autres... encore qu'ils dépassent sans sourcilier, les vitesses qui leur sont assignées par le disque hypocritement affiché à l'arrière de leur véhicule.

Mais ils sont dangereux par leur masse : « Vous me faites peur » leur disait Geneviève JURGENSEN. Et c'est vrai qu'ils font peur et qu'ils sont dangereux même quand les accidents ne leur sont pas imputables.

Quelques exemples tirés de la rubrique « faits divers » du Dauphiné Libéré de ces derniers mois :

- 10 janvier 1992 : à Grésy, un poids lourd percute une voiture. Un mort... celui de la voiture.
- 22 février 1992 : vers Mont Mélian, une R5 percute une camionnette. Deux morts.
- 3 avril 1992 : à Moûtiers, un automobiliste percute un camion : un mort.
- 26 avril 1992 : Ugine, un vélo déséquilibré par le passage d'un camion : un mort.
- 1<sup>er</sup> mai 1992 : à Aiguebelle, une voiture encastrée sous un camion : un mort.
- 21 mai 1992 : toujours à Aiguebelle, un camion avec semi remorque se met en travers de la chaussée. Il est percuté par 2 voitures : deux morts. Huit morts sans parler des blessés graves dans de petites voitures au cours de 6 accidents où étaient impliqués des poids lourds. Ces chiffres parlent d'eux-mêmes.

Les camionneurs ne sont pas conscients du danger que représente leur masse multipliée par leur vitesse. Ils ne regardent pas les statistiques. Ils pensent que leur travail est de livrer leur cargaison le plus vite possible comme on le leur demande trop souvent. On ne peut pas être d'accord sur leur combat contre le permis à points, timide essai pour qu'il n'y ait plus en France 10 000 morts par an et un nombre invraisemblable de blessés.

Merci pourtant, messieurs les routiers. Votre spectaculaire intervention nous invite à nous arrêter pour penser, réfléchir, écrire, parler... agir pour que nos routes ne soient plus chemin de mort mais chemin de vie.

Avec ou sans permis à points, le problème reste entier. C'est un problème qui mériterait d'être traité au niveau de l'Europe.

Denis BARNIER



# Chez les Kangourous

L'Australie, si peu peuplée, presque désertique connaît-elle des problèmes de sécurité routière ?

Les solutions qu'elle y apporte peuvent-elles nous intéresser ? Avons-nous des leçons à tirer de l'expérience d'un pays plein de Kangourous ? Lisez le texte suivant, résumé par notre adhérente, Aline LUNEL, il est tiré d'un texte de Christian GERONDEAU, qui avait été mandaté en 1991, par la CEE, pour une mission en Australie.

## Le gouvernement fédéral : un plan d'action en 10 points

En décembre 1989, le Gouvernement a demandé à chaque Etat ou Territoire de mettre en œuvre un plan d'action en 10 points, défini au niveau fédéral, en échange de l'octroi de subventions. Les principales dispositions de ce plan concernaient le niveau d'alcoolémie, les limitations de vitesse avec limiteurs pour véhicules lourds, le port de dispositifs de sécurité (casque, ceinture, y compris pour les enfants) et le renforcement des contrôles.

L'action volontariste du Gouvernement a permis d'harmoniser les législations des différents Etats et d'accélérer les progrès de la sécurité routière dans ceux d'entre eux qui étaient en retard.

Un tel schéma d'action ne pourrait-il être transporté au niveau de la Communauté Européenne ?

Par ailleurs, les ministres des Transports des différents Etats ont élaboré en commun en 1991 un plan global ayant pour objectif de réduire de 25 % le nombre de victimes d'ici à l'an 2 000 et englobant l'ensemble des domaines d'action de la sécurité routière : comportement de l'utilisateur, véhicules, routes et environnement, secours aux victimes.

## Les Etats : des exemples à suivre

Le rapport de Monsieur GERONDEAU décrit en détail la politique de sécurité routière en 2 Etats. De nombreuses mesures méritent de retenir notre attention.

## Peut-on conduire de 18 à 100 ans ?

Compte tenu de l'urbanisation, de l'intensité de la circulation depuis quelques années, de la puissance des moteurs (autos, motos, poids lourds) de la vitesse des véhicules, en zone urbaine et rurale, des modifications apportées au Code de la route, etc.

Certaines personnes très âgées sont-elles encore capables de tenir un volant et de maîtriser leur voiture ? Les jeunes sont trop sûrs de leurs réflexes, bien souvent, un pourcentage important d'adultes consomme des boissons alcoolisées avant de monter en voiture, de très nombreux français ne respectent pas le Code de la route, ce qui explique en partie, les dix mille morts et deux cents mille blessés chaque année en France. Il faut aussi attirer l'attention des personnes très âgées, qui ne veulent pas admet-

## État de Victoria

En 1989, un plan ambitieux a été adopté. Il s'est traduit par des résultats exceptionnels : — 29 % d'accidents mortels en 1990, cette diminution se poursuivant en 1991. Un des principaux axes retenus a été la lutte contre l'alcoolémie, appuyé par des campagnes publicitaires d'une densité exceptionnelle et par un accroissement considérable du nombre des contrôles (1 pour 2 conducteurs, principalement la nuit). Citons aussi la formation dispensée dans les écoles en matière de sécurité routière et le travail de réduction sur les accidents mené en commun par une université de l'Etat et les autorités.

Indiquons enfin qu'un organisme public d'assurance, financé par une partie des primes d'assurance obligatoire, a été créé en 1987 par l'Etat de Victoria pour indemniser les victimes indépendamment de tout problème de responsabilité. Cet organisme subventionne très largement les actions de prévention, en particulier sous forme de campagnes d'information télévisées diffusant des messages soit très durs en raison de leur aspect réaliste, soit insistant sur la probabilité de subir des contrôles d'alcoolémie ou de vitesse.

## État de New South Wales

Cet Etat est connu des spécialistes du monde entier pour les initiatives qu'il a prises depuis 20 ans en matière de sécurité routière.

Parmi les principaux domaines d'intervention, on peut citer :

- la fréquence très élevée des contrôles d'alcoolémie, auxquels le public réagit très positivement.
- la couverture massive par la télévision, mais sans recours aux messages violents.
- une planification stratégique depuis 1986, fixant des objectifs quantifiés du nombre et de la gravité des accidents, mais retenant aussi un grand nombre d'autres critères de performance mesurables.

Cette planification vise en outre à développer l'implication de l'ensemble de la population et à coordonner les efforts des différentes organisations travaillant dans le domaine de la sécurité routière.

tre que leur audition et leur vue déficiente les rendent incapables de conduire une voiture sans prendre des risques d'accidents aussi bien pour elles que pour les autres usagers de la route.

Les véhicules à moteurs sont maintenant soumis à un contrôle technique périodique. Pourquoi ne pas envisager un bilan de santé concernant en particulier les réflexes au volant pour les gens âgés, en priorité ceux qui suivent un traitement comportant certains médicaments agissant sur le système nerveux, psychique, etc. ?

La sécurité routière est un des éléments de la qualité de la vie !

Robert PADERN

# L'AUTOFOLIE

## Sur le chemin de l'école



— Tu es certain que tout ira bien ?

— Mais oui, maman, je te le promets...

Pour la première fois, PHILIPPE, 8 ans ce mois-ci, se rendra à l'école sans maman. Son petit frère est malade, maman attend le Docteur.

— Sois prudent mon chéri, traverse bien au feu rouge (petit bonhomme vert)

Un dernier baiser tendre et inquiet et PHILIPPE se retrouve sur le trottoir.

D'abord, tout droit jusqu'au feu, là, il devra traverser. En arrivant au dit « feu », PHILIPPE constate qu'une voiture s'est garée sur le passage marqué de jaune. Que faire ?

PHILIPPE s'avance sur la chaussée, pourtant maman l'a interdit, mais la voiture lui cache la visibilité. Les voitures passent sans cesse dans un bruit terrifiant, plus que d'habitude, lui semble-t-il.

Il ne voit rien. Il ne voit pas le feu. Il est si haut placé, les voitures si grande et lui... si petit.

Ah ! voilà enfin le « petit bonhomme vert »

PHILIPPE s'élançe...

Une voiture qui tentait sa chance entre l'orange et le rouge fonce sur PHILIPPE.

Le chauffeur ne l'a vu, surgissant d'entre les voitures, qu'à la dernière seconde.

Il freine brusquement, désespérément pour éviter PHILIPPE. Celui-ci panique. Il a peur. Il n'ose plus avancer, recule, ne comprend plus, mais enfin, là, il avait « le droit » de passer... Finalement, il se décide et c'est en courant et le cœur battant qu'il atteint l'autre trottoir.

Tout droit jusqu'au prochain carrefour. Mais là, il y aura l'agent de police qui l'aidera à traverser. Il reprend confiance.

PHILIPPE n'en croit pas ses yeux, l'agent qui est « toujours là » ne se trouve pas au carrefour. Que faire ? Il panique un peu...regarde à droite... cette voiture là-bas, elle avance ou pas, non, j'ai le temps, j'y vais... Un grand crissement de pneus et une voiture stoppe à deux mètres de lui.

— Petit C.. hurle le chauffeur, tu ne peux pas faire attention !

Comment ? Mais il ne fait que cela. Il l'a promis à maman.

Enfin l'école est là à 20 mètres, vite, il court...

— Idiot ! Je ne t'avais pas vu.

C'est encore à lui que cela s'adresse. Une maman qui vient de débarquer son enfant juste devant l'école, démarrait sans faire attention à PHILIPPE qui passait devant les voitures.

Enfin, il est dans l'école.

Toute la journée PHILIPPE sera inquiet, angoissé, il pense au retour. La nuit tombera et dans le noir on ne le verra pas. Le soir, maman est là ! PHILIPPE se jette dans ses bras... maman... maman...

— Ton petit frère va mieux, une voisine le garde, alors mon grand, ce matin, tout s'est bien passé ?

— mais oui maman chérie, tout s'est bien passé.

Liliane ROSSEEUW

# Tel chauffard de père...

Vraoum ! Démarrage en trombe. Attention devant ! Ligne droite, pas d'obstacle, je fonce ! Comme papa. Le couloir, c'est la voie rapide. Je pédale comme un dingue, à en attraper des crampes, je pédale tant que les oiseaux de la tapisserie s'éparpillent, épouvantés. Je rigole. Dans ma Ferrari à pédales, je crains personne.

Aïe ! La commode. Je la bouscule un peu avec l'aile arrière.

Pas grand-chose. Elle avait qu'à se garer ! Je roule tellement vite que j'ai même pas le temps de me reconnaître en passant devant le miroir : une ombre sur un bolide rouge.

Je surgis dans le salon comme une bombe. Je prends un virage sur les chapeaux de roues. Ça crisse pas comme papa, mais j'imagine, et je fais le bruit avec ma bouche. Ça irrite la gorge, et après je tousse un peu, mais c'est assez bien imité.

Le salon est vite traversé. Tu parles, à cette vitesse ! Faut surtout éviter le bar ; un verre, ça va, deux verres, bonjour les dégâts. Pour la casse, c'est la raclée assurée.

Et Kiwi, toujours en plein milieu !

— Tu-tuut ! Je vais pas m'arrêter pour un clebs, non ? Un clebs, c'est un chien qui énerve papa... Kiwi bondit à temps pour libérer le passage de la salle à manger. Je le frôle et il jappe de mécontentement. La prochaine fois, je lui roule sur la queue, ça lui apprendra.

La salle à manger ! Autour de la table, ça fait un super rond-point. Papa n'aime pas les ronds-points. Sûr, ça casse la moyenne. Il m'avertit chaque fois : « Cramponne-toi, ça va tourner » Et j'ai intérêt à m'accrocher parce que ça tourne pour de bon.

Vlam ! j'ai cogné le pied de la table. Là, j'y suis allé fort. Peut-être que j'ai enlevé un peu de vernis... Je me casse avant que maman ne s'en aperçoive. Maman, c'est le flic de la maison, avec elle ça rigole pas.

Je me faufile dans le couloir des chambres. Ambiance feu-trée. On roule sur la moquette, c'est un plaisir. Un plaisir interdit, ça n'en rajoute que davantage de piment. C'est comme papa, tous les matins il prend le sens interdit en face de l'école. Cinquante mètres, c'est vite fait. Sinon, il se paie tout le tour du quartier et trois feux rouges ! Il gagne au moins cinq minutes.

Je tourne dans ma chambre. Salut les robots, salut les Maîtres de l'Univers ! la porte-fenêtre est ouverte, maman aère. Je fais que passer ; Je surgis sur la terrasse en emportant dans mon sillage un pan de rideau.

Dix mètres de terrasse à fond la caisse, ça décoiffe. C'est grisant, la vitesse. Et puis, la catastrophe ! Ça pouvait pas durer. Comme je parviens au niveau de la cuisine, maman en sort. Et elle sort pas seule, elle plie sous le poids d'un plateau de vaisselle qu'elle s'apprêtait à disposer sur la table de jardin en prévision du déjeuner. C'est dire si elle est chargée. Je bloque les pédales de toutes mes forces, je me cramponne au volant. Malgré tous mes efforts, je la cueille à la pointe du pied : elle fait au moins trois tours sur elle-même en hurlant et en essayant ses assiettes à tout va. Ça explose dans tous les coins et je protège ma tête comme je le peux de mes deux bras. Le bouquet final, c'est lorsque, perdant définitivement son équilibre, elle s'étale par dessus la Ferrari en abandonnant le restant du plateau à son triste sort. Une apothéose !

Pauvre de moi, ça va chauffer !

Lorsque papa entre, il arbore une mine de papier mâché. Fatigué, le papa. Depuis qu'il se déplace en bus et métro, il est crevé. Sans prendre le temps d'enfiler ses pantoufles, il se laisse glisser sur le sofa en poussant un soupir à fendre l'âme d'un tartare. A ce moment, j'arrive à petits pas prudents ; je dois préparer le terrain avant que maman ne se mêle de l'affranchir. Une chance : elle ne l'a pas entendu, et lui-même n'a plus la force de manifester sa présence. Je viens me nicher tout contre lui, je me fais câlin.

— salut, P'pa ! Ca va ?

Il pose sa main paternelle sur mon épaule.

— toi, tu as quelque chose à te faire pardonner !

Vaseux mais complètement abruti mon papa. Va falloir finir.

— tu sais, je crois que je conduis trop vite.

Il attend, vaguement intéressé.

— c'est comme ça que tu as commencé quand tu as annoncé à ta maman ton retrait de permis de conduire, non ?

Il fronce le sourcil, soudain très attentif.

— eh bien, j'ai eu mon retrait moi aussi... Excès de vitesse !

Maman m'a confisqué la voiture pour un mois.

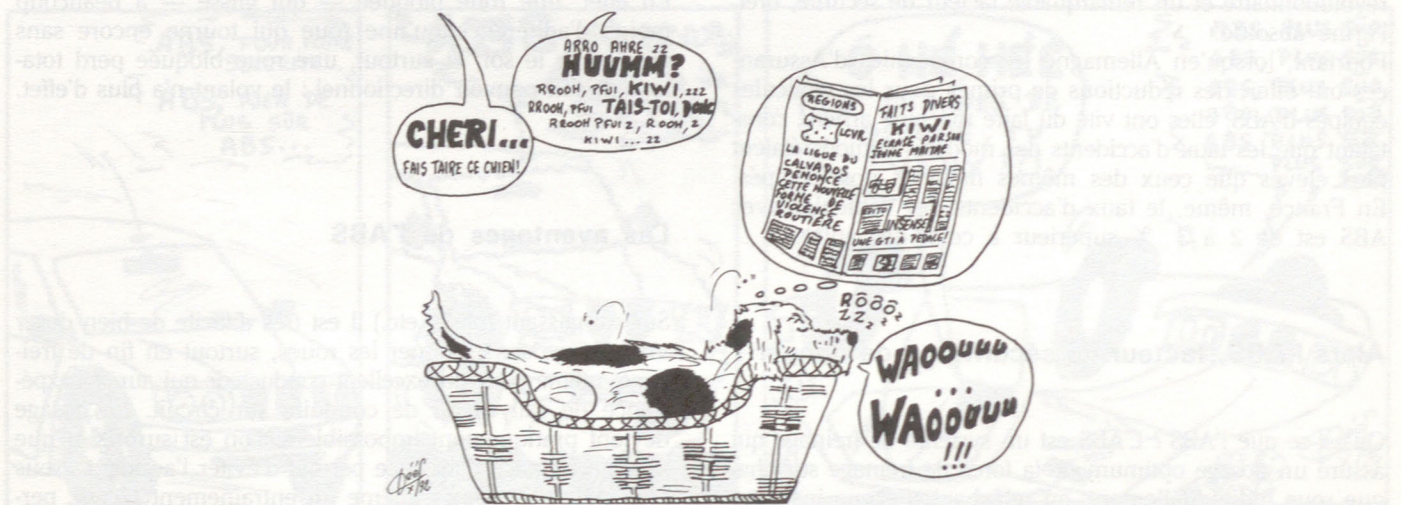
— un mois ? s'étonne-t-il. Tu as dû faire un malheur

— tu en as bien pour six mois, toi !

Il se marre. J'ai presque gagné. Et puis, il redevient sérieux, sa main pèse un peu plus fort sur mon épaule.

— écoute-moi bien, fiston..

Sa voix est grave, je dresse l'oreille.



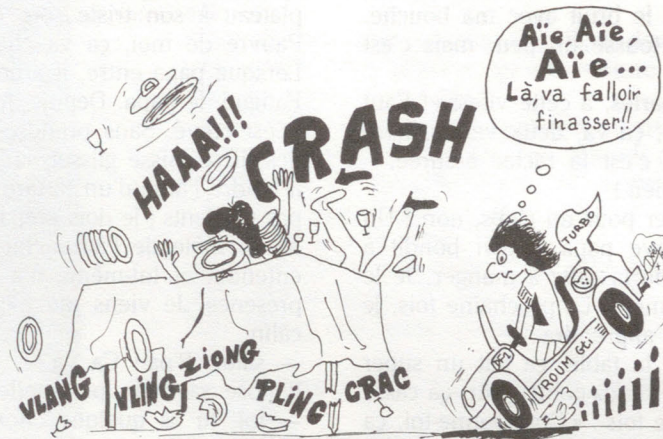
— casser un verre ou deux n'est pas une grande affaire...  
 — c'est que j'en ai cassé un peu plus que ça, avoué-je timidement. il ignore ma remarque. S'il savait...  
 — j'ai le désagréable pressentiment d'avoir été un exemple déplorable pour toi. Si aujourd'hui tu casses la vaisselle et des pieds de table, j'ai peur que ce soit aussi un peu de ma faute... Mais le pire, c'est que tu seras au volant d'une vraie voiture un jour, et alors... Il hésite.  
 — la route, c'est pas de la rigolade, et je ne voudrais pas que tu deviennes un chauffard... comme ton père.  
 — papa ! me révolté-je.  
 — eh oui, fiston. Maintenant que je suis piéton, je découvre chez les conducteurs beaucoup de mes propres défauts.

Il accuse un air triste qui me chagrine plus qu'une grande baffe retentissante. Nous demeurions silencieux, pensifs tous deux, honteux de notre inconséquence au volant,

jusqu'à ce que son visage enfin se fende d'un sourire conciliant.

— je parlerai à maman, elle te rendra ta voiture. Mais dorénavant, je promets de conduire cool, et tu t'efforceras de suivre mon exemple encore mieux que tu ne le faisais jusqu'alors, d'accord ?  
 — cool, P'pa ?  
 — ouais, et je t'apprendrai le code de la route. Tu verras, au volant, on sera en vacances toute l'année.  
 — c'est maman qui sera contente.  
 — on s'énerve pas, on prendra le temps d'arriver, et surtout... le temps de vivre !  
 Pour une route meilleure,  
 Pour une route intelligente,  
 Pour que cesse l'hécatombe !

Jacques MAURIN, Écrire Aujourd'hui n° 8  
 1<sup>er</sup> prix du Concours de Nouvelle



## L'ABS est-il dangereux ?

Certains articles de presse et bien des documentations commerciales de constructeurs automobiles présentent l'ABS (Anti Blocage Système) comme un système de freinage révolutionnaire et un remarquable facteur de sécurité, bref, l'arme absolue.

Pourtant, lorsqu'en Allemagne les compagnies d'Assurances ont offert des réductions de primes pour les véhicules équipés d'ABS, elles ont vite dû faire machine arrière, constatant que les taux d'accidents des modèles équipés étaient plus élevés que ceux des mêmes modèles non équipés. En France, même, le taux d'accidents des véhicules avec ABS est de 2 à 3 % supérieur à celui des autres.

### Alors l'ABS, facteur de sécurité ou de danger ?

Qu'est-ce que l'ABS ? L'ABS est un système de freinage qui assure un dosage optimum de la force de freinage sur chaque roue individuellement, en relâchant presqu'instanta-

nément la pression des freins lorsque celle-ci est trop forte, c'est-à-dire lorsque la roue se bloque (ce qui est signalé par un capteur de vitesse de rotation de la roue). En effet, une roue bloquée — qui glisse — a beaucoup moins d'adhérence qu'une roue qui tourne encore sans glisser sur le sol, et surtout, une roue bloquée perd totalement son pouvoir directionnel : le volant n'a plus d'effet.

### Les avantages de l'ABS

Sur sol glissant (pluie, etc.) il est très difficile de bien doser un freinage sans bloquer les roues, surtout en fin de freinage, même pour un excellent conducteur qui aurait l'expérience de rallyes ou de conduite sur circuit. Le dosage devient pratiquement impossible si l'on est surpris et que seul un freinage d'urgence permet d'éviter l'accident : sous l'adrénaline du stress, même un entraînement récent, per-

manent et à très haut niveau permet rarement un freinage optimal.

L'ABS permet ce freinage optimal.

De plus en cas de nécessité de manœuvre d'évitement d'obstacle, l'ABS permet aussi, tout en freinant, de garder le contrôle du véhicule, ce qui est un gros atout (à condition d'avoir appris à utiliser cet atout, par exemple dans un centre de conduite sécurité).

Enfin, lorsqu'un véhicule survient en face, vous contraint pour l'éviter à vous déporter avec deux roues sur le bas côté, l'ABS permet un freinage d'urgence sans dosage de la puissance de freinage et sans mise en travers ou tête à queue.

### Alors pourquoi ces accidents avec ABS ?

L'ABS est un gros facteur de sécurité si on ne l'utilise qu'« en réserve pour le cas où », et que l'on ne change pas ses habitudes de conduite, que l'on ne roule pas plus vite sous prétexte d'un meilleur freinage, car alors la sécurité réelle diminue. En fait, on ne devrait jamais mettre en action involontairement son ABS en action de freinage.

Une dangereuse illusion de sécurité très porteuse de risques est entretenue par les services commerciaux et marketing de certains constructeurs automobiles peu scrupuleux qui comme par exemple BMW installe des idées très « valorisantes » mais fausses et extrêmement dangereuses dans leur documentation.

En effet, l'ABS ne permet pas un freinage plus court d'un véhicule ; il ne fait que compenser ses fautes de freinage conduisant au blocage des roues (les distances de freinage avec ABS sont même allongées sur les pavés ou les chaussées déformées) ; un véhicule équipé d'ABS a la même distance d'arrêt que sans ABS avec un freinage bien dosé. BMW n'hésite pas à écrire en gras (P. 22, dans la documentation de son nouveau coupé série 3) : « Des décélé-

rations plus rapides : la façon fascinante (?!? sic!) dont le coupé BMW série 3 peut être freiné à partir de n'importe quelle vitesse (re-sic!), même en virage (!!!) est due à un nouveau système de freinage avec freins à disques surdimensionnés, présentant une grande résistance thermique et à un système antiblocage de roues perfectionnés ». Il faut savoir que même avec un ABS, si on tape brutalement dans les freins dans un virage près de la limite de dérapage du véhicule, cela déclenche un tête à queue instantané.

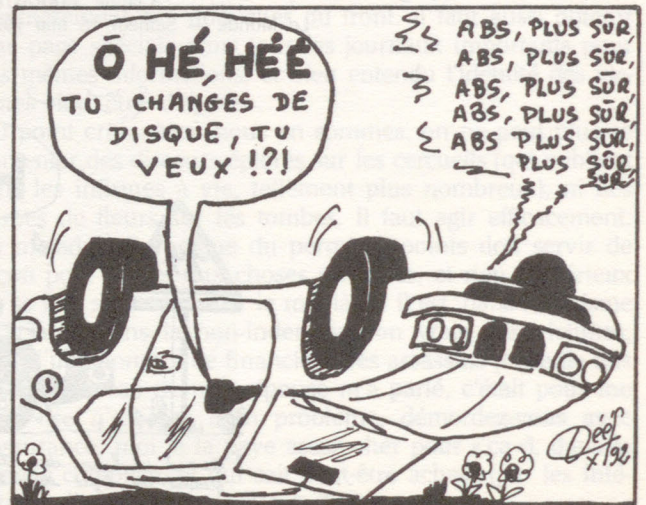
Certes, l'ABS aura empêché un blocage des roues et la perte du pouvoir directionnel des roues avant, mais l'effet de freinage déclenche ce que les pilotes automobiles appellent un transfert de masse : le poids se reporte vers l'essieu avant lors du coup de frein, donnant ainsi plus d'adhérence au train avant ; mais le train arrière est soudainement délesté, perd de son adhérence, ce que déclenche le tête à queue... même dans une BMW série 3 équipée d'ABS...

### En conclusion

L'ABS est une merveille de la technique qui accroît la sécurité à **vitesse égale**, dans les situations d'urgence. Mais il faut que ses avantages et ses limitations soient bien assimilés ! Quelques kilomètres heures supplémentaires que l'on aura cru pouvoir s'allouer font plus que perdre la marge supplémentaire donnée par l'ABS (problème de la conduite à risque perçu constant...).

Il est primordial que les constructeurs automobiles fassent une présentation honnête, objective de l'ABS dans leur documentation, sans laisser croire fallacieusement que l'ABS est le freinage miracle (en prenant ainsi une part certaine de responsabilité dans certains accidents).

Xavier BRASSENS



# HUMEUR

## Pas de chance

C'est insensé ce qu'il peut y avoir de fous en liberté dans ce pays ! Des gens relativement haut placés, à des postes de responsabilités qui vous sortent des trucs à tomber par terre. Tenez, tôt ce matin, j'allais pour prendre le métro, le transistor vissé à l'oreille. On parlait de Jocelyn Delecour, cet ancien champion d'athlétisme, un type épâtant, décoré par de Gaulle et condamné pour homicide involontaire. Après un dîner arrosé, il a écrabouillé trois personnes au volant de sa Land Rover, une bagnole pesant deux tonnes.

France-Info tend son micro à l'avocate de la Ligue Contre la Violence Routière. Et vous savez ce qu'elle sort, cette allumée, d'une petite voix claire, tranquille, assurée : « Quand on prend la route avec 1,64 gramme d'alcool dans le sang on doit être conscient du danger qu'on représente et si on est coupable d'homicide, je regrette, il n'est pas involontaire ».

Non, mais où elle va là ? Enfin, réfléchissez ! Je me bourre la gueule, je démarre, j'écrase une jeune femme enceinte de six mois, son mari et son petit garçon de quatre ans. La faute à qui ? A pas de chance. Avec six verres dans le nez, on zigzague, la ligne blanche, on la voit en pointillé, on multiplie les tête-à-queue, on double sans prévenir, ça passe ou ça casse, et si ça casse, on y est pour rien.

La preuve, c'est pas un gamin et demi, c'est trois que des chauffards avinés réussissent à envoyer chaque jour de l'année dans les tiroirs de la morgue sans le faire exprès. S'ils s'appliquaient davantage, ce score franchement minable serait quand même un peu plus élevé. Seulement voilà, l'alcool émousse les réflexes et brouille la vue. Résultat au lieu d'accélérer on freine, et il arrive qu'on rate la cible. Il n'est pas volontaire, justement, dans ces cas-là, l'homicide, il est velléitaire, indécis : Qu'est-ce que je pourrais bien me faire ? Cette Volvo ? Elle est peut-être un peu costaud pour moi. Cette R 5 ? Trop facile. Ah ! Tiens, ce break familial, ce serait pas mal ! Je fonce... Et c'est la Renault que j'enfonce. Vraiment pas de pot !

Claude SARRAUTE  
Le Monde — Samedi 16 mai 1992

## Chauffards !

Je ne sais pas ce qui m'a pris l'autre jour, c'était vendredi dernier, je suis partie bille en tête contre l'alcool au volant, j'aurais mieux fait de la boucler. Enfin quoi, il n'a jamais tué, depuis, que quatre-vingt deux personnes dont vingt-cinq gosses. Mais vous n'arrêtez pas de m'écrire, de me téléphoner : il y a six mois, il y a un an, on m'a fauché ma mère, mon môme, mon mari... Oui, bon, et puis ? Et puis rien ! Le meurtrier roule toujours.

Je prends des notes, bien obligée : Comment elle s'appelait votre fille ? Véronique. Quel âge ? Seize ans et demi... Elle venait de passer son bac C avec mention. Ca s'est passé où, quand, comment ? A Saint-Malo. Elle rentrait à vélo sur la piste cyclable de la chaussée du Sillon, un boulevard à trois voies. Elle a été projetée à 25 mètres par un chauffard, un récidiviste, il s'était déjà payé un jeune Américain de passage en 1981. Taux d'alcoolémie ? 1,10 gramme. Qui c'était, ce type ? Pas n'importe qui, un notable. L'affaire a été renvoyée. La reconstitution n'aura lieu que mercredi en huit.

Et on ne lui a pas retiré son permis.

Ça, c'est pas mal ! Et elle s'étonne, cette maman, faut vraiment qu'elle soit égarée par le chagrin, elle proteste : Vous vous rendez compte du danger ! Il peut faire d'autres victimes. Comment se fait-il que les enquêtes sur les excès de boisson et de vitesse traînent les pieds dans ce pays ? Les responsables de la Ligue Contre la Violence Routière, eux, ne sont pas surpris, ils parlent d'inadmissibles lenteurs. Et, pour parer au plus pressé, ils ont organisé cette semaine, dans le quinzième arrondissement de Paris, une opération « Sécurité Enfant », histoire d'attirer l'attention des pouvoirs publics sur l'absence d'agents de la circulation et de feux rouges à la sortie des écoles.

Il vont plus loin. Comme, apparemment, on ne peut pas empêcher ces assassins d'écraser les gamins, faut empêcher les gamins de se faire écraser par les assassins, en leur apprenant, en classe, à garer leurs abattis !

Claude SARRAUTE  
Le Monde — Samedi 23 mai 1992



# TRIBUNE LIBRE

## *Et les boîtes noires ?*

Sans remettre en cause le permis à points, à mes yeux il serait bien plus urgent et efficace d'étendre l'obligation de la boîte noire à tous les véhicules particuliers pour les raisons suivantes :

1 — Seules les boîtes noires permettent un contrôle total, sans un gendarme de plus, sans répression supplémentaire, sans discussion possible.

2 — Seules les boîtes noires peuvent changer en profondeur les déplorables mœurs judiciaires dont les familles des victimes font aujourd'hui les frais de façon insupportablement scandaleuse, en coupant court à la majeure partie des arguties d'avocats, car seules les boîtes noires donnent une information juste avant et au moment de l'accident, alors que les constatations de gendarmerie se font à posteriori, et sont souvent dérisoires par manque de témoins, d'où ces torrents de mauvaise foi en justice.

L'actualité me donne, hélas ! tragiquement raison. Le honteux chantage des transporteurs routiers va aboutir à une régression inadmissible, puisque le gouvernement vient de promettre que les boîtes noires ne seraient pas prises en compte pour le fonctionnement du permis à points ! Ce lâchage met ce gouvernement plus bas que terre, il est indigne d'un pays civilisé. Il signifie en effet qu'il sera interdit à la justice d'utiliser les preuves flagrantes des délits commis par les routiers. De plus, il enterre l'extension de la boîte noire, qui avait encore ses chances il y a peu. Voilà le résultat de s'être accroché à cette réforme mineure du permis à points...

La réalité routière dans notre pays est effrayante. Je fais souvent le voyage Paris-Carcassonne par la R.N 20. Près de 80 % des gens ne respectent pas les limitations de vitesse, et en ville, sauf encombrements, le taux passe à 95 %. C'est pourquoi je vous propose une initiative de combat : lors de mes trajets, je me mets à la disposition de la Ligue Contre la Violence Routière pour réaliser un film d'une dizaine d'heures, tout simplement le film qu'un professionnel prendra depuis mon véhicule, sans interruption pour chaque étape. Mon véhicule (CX « Evasion » Diesel) est équipé d'une boîte noire. Il faut en plus à bord une personne assermentée garantissant l'honnêteté du film. Ce film montrera la triste réalité sans fard : tous ces gens exaspérés par le 90 km/h qui n'hésitent pas à franchir les lignes jaunes pour doubler, ces poids lourds qui se doublent dans les côtes, qui vous « poussent » quand vous n'allez pas assez vite à leur gré. Ce fait que sur autoroute, à 130 et même à 140, on passe son temps à se faire doubler. Il montrera aussi la mascarade du contrôle, qu'en 800 km on rencontre 0 ou 1 contrôle, et qu'on ne subit JAMAIS d'alcootest (pour moi, jamais en 30 ans !...). Imaginez l'impact d'un tel film auprès des pouvoirs publics, et dans une émission télévisée, pour river leur clou aux gens sans scrupule genre CALVET...

Mais la lutte contre la délinquance routière ne se réduit pas à ce qui précède. Le fond du problème, ce sont les

victimes, et le calvaire judiciaire des rescapés. Votre numéro spécial de « Pondération » exposait une sorte d'état des lieux de la question, qui parlait de lui-même, mais ne donnait qu'une faible idée du scandale judiciaire permanent associé à la délinquance routière, et qui d'ailleurs contribue à la pérennité de cette délinquance.

Or un profond changement des mœurs judiciaires réduirait massivement le massacre routier. Si les compagnies d'assurance, qui aujourd'hui ont transformé l'accident en une immense source de profits, se trouvaient brusquement confrontées à l'obligation d'indemniser vite et décentement les victimes (contrairement à leur pratique actuelle), ne pouvant tout reporter sur l'augmentation de leurs tarifs (car leur clientèle ne pourrait plus suivre), elles seraient forcées de peser pour une législation sérieuse.

C'est pourquoi je suggère que la provision aux victimes soit obligatoire dans tous les cas et soit très importante, avec une progressivité selon la gravité : décès, comas, etc. Cette provision devrait être versée dans les 4 semaines suivant le diagnostic médical précis. En retour, on doit donner aux compagnies le droit de se retourner contre ceux des protagonistes de l'accident pour qui il y a preuve certaine qu'ils ont commis des infractions.

Ce droit de poursuite pourrait être assorti d'un plafond (par exemple 100 000 francs indexés). On voit la cohérence de cette disposition avec la boîte noire, qui permet une détermination infiniment plus sérieuse des vrais responsables d'accidents.

Je suggère aussi un combat médiatique d'envergure : outre les débats télévisés (voir l'idée du film exposée plus haut), je propose une lutte obstinée, sans relâche pour obtenir, sur l'une des chaînes, une heure d'antenne hebdomadaire où seraient relatés les accidents de la semaine, avec images (mêmes dures), interview des victimes et si possible de médecins. Il faut que cette émission entre dans les mœurs, exactement comme pour une guerre où l'on donne régulièrement des nouvelles du front. Il faut aussi obtenir une page spéciale dans tous les journaux importants pour ces mêmes informations, et bien entendu l'identité des victimes doit être diffusée.

Au point critique où nous en sommes, on ne peut plus se contenter des discours éplorés sur les cercueils (qui oublient tous les infirmes à vie, tellement plus nombreux), ni des gerbes de fleurs sur les tombes. Il faut agir efficacement. La maladresse tragique du permis à points doit servir de leçon pour passer aux choses sérieuses, et rien de sérieux ne se fera sans déraciner le mal là où il est, dans le laxisme judiciaire, dans la non-indemnisation vraie des victimes, dans l'irresponsabilité financière des assassins (la seule fois où le bourreau de mon épouse m'a parlé, c'était pour me dire « ce n'est pas mon problème, démerdez-vous avec l'assurance, moi je la paye assez cher pour « ça »), dans le silence complice, et qui sait peut-être acheté (par les intérêts de l'industrie automobile ?) des médias.

Il y a enfin une lutte sans merci contre l'hypocrisie à mener, car les bilans sont truqués : les fameux 10 000 morts de la route sont en réalité 15 000 ou 16 000, car seuls les décès dans les 5 jours suivant l'accident le font considérer comme mortel, l'honnêteté commande de porter ce délai à 4 mois. Ce truquage permet à des fanatiques de prétendre que la route nous coûte moins que les suicides (et là, le truquage devient de l'escroquerie, puisque ce raisonnement escamote les blessés...).

Je tiens que la mise en œuvre de ces idées de bon sens et d'équité diviserait par dix le massacre routier. Puisqu'on a la solution à portée de main, pourquoi est-il si difficile de l'imposer ? Il y a là un butoir révoltant, et la Ligue Contre la Violence Routière est la mieux placée pour mener ce combat et le gagner.

*Chauffards !* J. M. ARNAUDIES

## S'attaquer aux portefeuilles

**Il est prouvé que l'auto peut déséquilibrer un individu normalement constitué mentalement d'esprit, lequel devient au volant un dominateur.**

Que faire face à cette situation ? Une bonne formation ? Oui bien sûr Améliorer quelques points du réseau routier ? Oui bien sûr Prévoir une nouvelle réglementation ? Cela ne s'impose pas, le fou de la route ne respecte rien. Développer le sens civique ? Là encore, pour les désaxés c'est un coup d'épée dans l'eau...

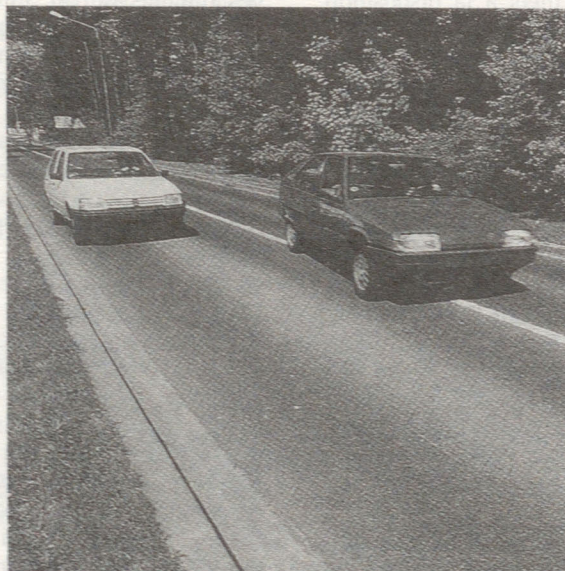
Quand j'étais maire, j'ai constaté souvent qu'il y avait des problèmes insolubles en raison de l'indiscipline de certains sujets. Exemples, non respect de la vitesse dans le bourg, également pour la divagation des chiens, aussi pour le bruit la nuit par les cyclos, les aboiements des chiens, la pollution des rues par des détritiques, etc. Des sanctions ? Impossible, pour ces méfaits, les tribunaux sont surchargés... A trois reprises je fus débouté. Demandez à Messieurs les Maires, ici et là, tous sont mécontents.

Pour ce qui est des sanctions vis à vis des dits « fous » de la route, à mon avis elles sont profondément injustes, pour un méfait grave ou non. Ainsi, pour un modeste citoyen quand il fait une gaffe, il devra payer la somme de X F., sur son salaire mensuel de 5 000 F. (un exem-

ple) cela sera lourd, lui imposera des privations... pour ce qui est d'un autre citoyen, bénéficiant d'un revenu cinq, dix, quinze fois plus par mois, il devra pour la même gaffe, payer une amende égale au premier fauteur, pour lui il s'agira d'une égratignure à son compte en banque. Quelques apéros en moins... L'amende à mon avis doit être basée sur la grosseur du portefeuille, c'est ça la justice. Et puis, partout de la vitesse on en parle, on la vante à la télé, la radio, les journaux, voyez le TGV, le Concorde, telle marque de voiture qui dévore des centaines de km. en quelques secondes, comme dans un fauteuil, pourquoi pas vous citoyens. Nous sommes au siècle où il faut bouger, bouger vite, brasser des affaires... J'ai de bons amis qui, pour un oui pour un non traversent la France en quelques heures. C'est comme à la guerre, qu'importe le temps, la distance, il faut y aller... (quelquefois à l'hôpital ou au cimetière).

Je crois que le seul remède pour calmer les désaxés, c'est tout simplement de s'attaquer aux portefeuilles, légers ou lourds, d'une façon juste, évidemment. Voilà ce que préconise un vieux bonhomme.

André CHAUVIN  
Maire Honoraire



# NOS ASSOCIATIONS DÉPARTEMENTALES

## VAL DE MARNE

### « Accrochez-les à la Vie ! »

Une action menée avec la Municipalité de Choisy le Roi (94) Dans le cadre de l'opération « Accrochez-les à la Vie ! », l'Association de la Ligue Contre la Violence Routière du Val de Marne a mis en place, en lien avec les services sociaux de la ville de Choisy le Roi, un système de location de lits-auto.

La Ligue Contre la Violence Routière a acheté 30 lits-nacelles dont elle a fait don au Centre Communal d'Action Sociale (CCAS). La Municipalité de Choisy subventionnant l'achat de 30 autres lits.

Le CCAS de Choisy dispose donc ainsi de 60 nacelles qu'il stocke et qu'il gère, et qui sont, depuis le début du mois de juillet 1992, mis en location (150 F. pour une période de 9 mois et 600 F. de caution). Les sommes recueillies sont destinées au nettoyage et à la remise en état du matériel ainsi qu'au renouvellement et à l'élargissement progressif de ce parc de lits.

Pour faire connaître la Ligue, le CCAS s'est engagé à distribuer en même temps que chaque lit, les documents que nous lui fournissons (triplyques de présentation de la Ligue, brochures « Accrochez-les à la Vie ! », voire numéros de Pondération).

Par ailleurs, le CCAS adhère, en tant que collectivité, à l'Association pour la somme de 2 000 F.

Au début de cette opération a été organisée une réunion d'information réunissant outre le correspondant local de la Ligue Contre la Violence Routière sur Choisy, le maire-adjoint chargé des affaires sociales et la directrice du CCAS, les responsables des services sociaux municipaux et départementaux travaillant sur Choisy (directrices des crèches, de la Halte-garderie, responsable des P.M.I, assistantes sociales, puéricultrices et pédiatres).

Cette réunion a eu pour but d'informer ces professionnels de la petite enfance :

— de l'importance des différents dispositifs de retenue des enfants en voiture

— du démarrage de la location des lits-nacelles. L'accent a été mis sur le côté social à donner à cette opération, l'importance étant de susciter des demandes de location par des familles qui de toutes façons n'auraient pas acheté de lits-auto.

Trop de bébés voyagent encore en voiture dans un couffin ou dans les bras d'un adulte. Il est vrai qu'à la naissance d'un enfant l'achat d'un lit-auto représente une somme importante pour beaucoup de familles. Les locations de nacelles sont donc à développer et des actions telles que celle qui eu lieu à Choisy le Roi peuvent être suscitées, les municipalités, grâce à leur réseau de crèches, PMI, fournissant des lieux privilégiés d'information et de rencontre avec les parents de jeunes enfants.

Anne LENOIR

## HAUTES-PYRÉNÉES

L'Association départementale a été l'un des partenaires actifs d'une semaine de sécurité routière qui s'est déroulée dans le département, du 18 au 22 mai 1992. Organisée par la Préfecture et « Réagir », elle a regroupé tous les personnels concernés par le problème et d'autres associations. La Ligue a inauguré la semaine par une remise officielle de 30 lits-auto de sécurité à Monsieur le Directeur des Hôpitaux de Lannemezan. La cérémonie s'est déroulée à la Mairie de cette ville, présidée par Monsieur le Maire et en présence de Monsieur le Sous-Préfet, de personnels de Police et de Gendarmerie, de médecins de l'Hôpital et d'élus. Une deuxième remise de lits-nacelles a eu lieu au profit de la maternité de l'Hôpital de Tarbes. Pendant toute la semaine, la Ligue fut présente dans une exposition mise en place par des militants au Foyer des jeunes travailleurs. Les parents ont pu se familiariser avec les différents dispositifs de retenue pour enfants : le lit, bien sûr, mais aussi les sièges Mustang-Major et Junior. Une démonstration (vivante, avec de petits acteurs) de ces dispositifs a été filmée et aura sa place dans le film vidéo qui a couvert toutes les opérations de la semaine. Une partie de l'exposition a été transportée au Service des Urgences de l'Hôpital de Tarbes pour y rester en permanence.

Paul MEYER

## DROME

La Ligue drômoise, soutenue logistiquement par l'Association drômoise d'Education de la Santé (ADES) a participé aux journées « Pierrelatte, ville de plus en plus sûre », à la foire de Sauzet et au Forum Santé Jeunes de Valence pour faire prendre conscience aux enfants des dangers de la route.

Pour rendre cette dernière plus sûre, nous avons mené la campagne « Accrochez-les à la vie ! ». Il s'agit d'encourager les parents à utiliser les dispositifs de retenue pour les enfants, lit-nacelle et siège dos à la route pour les moins de 9 mois et siège adapté pour les moins de 4 ans. Un service de prêt fonctionne chez nous avec des tarifs intéressants.

L'opération « Etre vu et vive la vie ! » menée avec l'aide du Conseil Général et la mairie de Valence, doit contribuer à la protection des enfants le soir et les matins d'hiver aux abords des écoles. Nous recommandons aux parents de placer des éléments réfléchissants sur les cartables des écoliers, pour leur permettre d'être vus à 135 m. Une voiture lancée à 70 km/h a besoin de 56 m pour s'arrêter. Sans cartable réfléchissant l'enfant n'est aperçu par le conducteur, de nuit, qu'à 30 m.

Nous voulons également faire connaître aux scolaires le

film « Les dérapages du samedi soir » réalisé par M. Rippe. Ce film évoque avec force les drames provoqués par l'alcool au volant. La cassette en est disponible auprès de l'ADES, au 9, rue du Lycée à Valence.

Une nouvelle opération sera montée à la rentrée. Nous espérons obtenir des restaurateurs et des responsables des discothèques qu'ils repèrent le conducteur parmi un groupe de clients pour lui offrir des boissons non alcoolisées et un billet de tombola. A la fin de l'année, une voiture pourra être gagnée : un méthode incitative pour développer la sécurité routière.

Luc GABRIELLE

## CALVADOS

### 121 bouquets... pas si anonymes

Tout a commencé par un coup de colère. Dès la fin juin 1991, la Préfecture annonçait que l'hécatombe sur les routes du Calvados allait enfin connaître une trêve, que les « chiffres » étaient à la baisse, que les mesures qui avaient été prises étaient bonnes et qu'enfin on en connaîtrait les bienfaits, que ses services étaient sur la brèche, que nous étions sur la bonne voie, etc. etc.

Pendant ce temps, nous égrenions notre chapelet de drames, d'accidents, de morts et de blessés graves et rien... pas d'accalmie, pas de rémissions, pas de concessions à cette folie meurtrière.

Nous avons suivi au jour le jour la situation, nous avons collé une pastille sur une carte du département à CHAQUE fois qu'il se produisait un accident mortel avec une date, le nombre de victimes et la localisation du site. Tragique carte de ces impacts synonymes de douleur, de sang et de larmes. Nous avons tiré la sonnette d'alarme à de nombreuses reprises depuis cette fin du mois de juin 1991 et JAMAIS nous n'avons baissé les bras. Chaque occasion était saisie pour rappeler à la Préfecture que des « mesures » devaient être prises, que nous devions en connaître les résultats.

Au 31 décembre 1991, 121 morts, un des plus mauvais bilan (puisqu'on appelle cela comme ça) de l'insécurité routière de notre département. 121 morts dans l'indifférence et l'habitude des faits divers.

Cette année, au moment traditionnel de la fête des mères en mai 1992, nous avons souhaité rappeler aux pouvoirs publics l'un de leur DEVOIR PREMIER, sinon le premier, assurer la sécurité des citoyens.

Toute l'équipe s'est mobilisée pour confectionner 121 bouquets champêtres. Chaque bouquet portait une étiquette avec un prénom : les 121 prénoms des victimes des routes du Calvados. Nous les avons disposés devant les portes de la Préfecture avec une carte géographique repérant les lieux où ses vie s'étaient arrêtées. Les bouquets formaient une espèce de tapis épais, long et large, chargés d'une émotion indéfinissable.

Les 121 bouquets restèrent tout le week-end. Le lundi d'autres bouquets avaient été déposés par des mains anonymes.

Regard, interrogation, réflexion et SURTOUT un immense respect de la part des passants... peut-être parce que cette fois, ces bouquets avaient un nom.

## Des idées simples et pratiques

Un montage de diapositives a été présenté à Paris lors de l'Assemblée Générale des 13 et 14 juin 1992 par l'Association Départementale du Calvados.

### Le Test aux chocs

Il s'agit d'un siège d'automobile monté sur rails qui dévale une pente (dont le pourcentage peut être réglé grâce à des pieds réglables en hauteur), et atteint en bout de course une vitesse de 5 à 10km/h. Le passager soigneusement sanglé peut ainsi « apprécier » la violence d'un choc même à faible vitesse. Il est possible de disposer un réhausseur de siège pour les bambins jusqu'à 10 ans, et de les sensibiliser au port de la ceinture.

L'appareil se transporte facilement derrière une voiture comme une remorque ordinaire. Il est monté sur roues. Sa longueur est de 5 mètres environ, il dispose de l'équipement de sécurité nécessaire et se branche sur la voiture.

### Conseils

- Prévoir pour le transport une plaque minéralogique (format plaque avant) aux numéros du véhicule remorquant.
- Prévoir deux à trois personnes pour l'animation, les contacts et la distribution de tracts.
- Il s'agit d'un matériel PEDAGOGIQUE qui nécessite de

la part des animateurs beaucoup de patience, de pédagogie et de fermeté pour éviter que la démonstration ne tourne au tour de manège, surtout si vous avez à faire à des classes entières.

— Prendre la précaution d'entourer le test aux chocs d'une « chaîne de chantier » rouge et blanche ou tout autre moyen pour empêcher les petits spectateurs d'approcher trop près et risquer de mettre les doigts sous le siège au moment de la descente.

Actuellement six associations départementales se sont équipées de ce matériel didactique : l'Aude, le Calvados, la Loire, le Loiret, le Haut-Rhin et la Haute-Vienne.

### La caravane

Une caravane pliante a été spécialement aménagée pour vos animations, démonstrations, manifestations. Il s'agit d'une caravane de type rigide, pliante, d'un maniement très simple.

Elle est équipée d'une téléviseur, d'un lecteur de cassette vidéo, d'un mini réfrigérateur, d'un évier et d'une table de cuisson.

Il est prévu un « coin presse » avec table, sièges et de nombreuses cases de rangement peuvent accueillir affiches, tracts et brochures.

Une fenêtre a été spécialement aménagée et comporte un présentoir de larges dimensions permettant de présenter divers « produits de sécurité ».

## Conseils

Le maniement et l'édification des panneaux pliants sont simples et sans surprises. Donc, vous ne devez à aucun moment forcer sur le matériel. Si vous rencontrez une résistance, ceci vous signale une anomalie et vous devez essayer de résoudre votre problème en douceur.

- un classeur regroupe les différents modes d'emploi des appareils que vous aurez à utiliser. Ne l'égariez pas !
- signalez aussitôt la moindre avarie, vous faciliterez la maintenance et accélérerez la remise en état éventuelle.
- la caravane est immatriculée sous son propre numéro.

Pour tous renseignements complémentaires (tarif de location, problème d'assurance et réservation) contacter :

Julien PICQUET  
Le Bourg Joli  
14260 — BONNEMAISON  
Tél. : 31-77-72-94

## IL FAUT COTISER !

La cotisation de votre association est de 150 francs. Si vous vous demandez pourquoi, en profondeur, il faut cotiser, je vous renvoie à mon éditorial en début de ce journal. Et si vous vous demandez, en pratique, ce que nous faisons de votre argent, je vous donne ces éléments de réponse :

- vous voulez que nous soyons nombreux, efficaces, compétents, documentés
- vous voulez que nous ayons des actions concrètes, visibles, mesurables
- vous voulez que nous répondions à votre courrier de manière rapide et argumentée
- vous voulez que Pondération vous tienne au courant de toute notre activité et de l'actualité de la sécurité routière.

Nous sommes d'accord. Mais nous n'avons pas de photocopieur. Pas de fax. Nous avons en tout et pour tout, pour toute la France, une secrétaire à mi-temps.

Vos 150 francs vont, pour moitié, à votre région, pour moitié, au bureau national. Nous publions évidemment nos comptes chaque année en Assemblée générale.

Il faut absolument cotiser. Pas de cotisation, pas de Ligue. C'est aussi bête que ça. Ne faites pas perdre de temps à vos délégués en relances et recherches de fonds. Ils ont mieux à faire. 10 000 personnes vont mourir en 93, si nous ne faisons rien. Cotisez tout de suite. Merci.

Geneviève Jurgensen

## ADHÉREZ FAITES ADHÉRER PAYEZ VOTRE COTISATION

### BULLETIN D'ADHÉSION

NOM .....

PRENOM .....

ADRESSE : .....

Cotisation simple : 150 F  Cotisation de soutien : 200 F

Bulletin d'adhésion à adresser avec son règlement par chèque au responsable de l'Association départementale de votre département de résidence (voir ses coordonnées, p. 34).

# ASSOCIATIONS DEPARTEMENTALES et CORRESPONDANTS DEPARTEMENTAUX

## 1 — Normandie

**CALVADOS** : Julien PICQUET Le Bourg Joli — 14260 BONNEMAISON  
**EURE** : Marc VAUCELLE 140, rue de la Charmille — 27240 DAMVILLE  
**OISE** : Didier MIREY 31, place du Général Leclerc Appt 6 — 60600 CLERMONT  
**ORNE** : Jean LAURENT 45, Avenue Wilson — 61000 ALENCON

## 2 — Ile-de-France

**PARIS** : Pierre WARNIER 85, rue d'Assas — 75006 PARIS  
**YVELINES** : Abdesslam El BAKALI 4, allée des Violettes — 78300 CARRIERES-SOUS-POISSY  
**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

**MARNE** : Margot LANSON 65, rue du Jard — 51100 REIMS  
**HAUTE-MARNE** : Claudette DUMORTIER 2, rue Darius Milhaud Bâtiment Armor n° 8 — 52100 SAINT-DIZIER  
**MOSELLE** : Jean-Yves LAMANT 36, Clos des Sorbiers — 57157 MARLY  
**BAS-RHIN** : Eliane WEIL ROSENBERG rue du Général Ducros — 67000 STRASBOURG  
**HAUT-RHIN** : Geneviève FUCHS 36, rue d'Eguisheim — 68000 COLMAR et André VOEGELE 3, rue de la Liberté — 68170 RIXHEIM  
**SAONE-ET-LOIRE** : (Par intérim) Elisabeth RIBEYRE 28, rue Lieutenant Colonel Girard — 69007 LYON

## 4 — Ouest

**COTE D'ARMOR** : Geneviève VOISIN 7, rue Lesage — 22000 SAINT-BRIEUC  
**FINISTERE** : Daniel THEAU 14, rue Traverse — 29200 BREST  
**ILLE-ET-VILAINE** : Rose-Marie TRIBALLIER Les Champs Blancs 35770 — VERN SUR SEICHE  
**LOIRE-ATLANTIQUE** : Philippe GERVOT rue Louis Gervot — 44500 LA BAULE  
**VENDEE** : Jean-Michel HARDOUIN 11, rue du Bois Sorin — 85190 VENANSULT

## 5 — Centre

**ALLIER** : Jean-Louis BLANC 17, av Michel de l'Hospital — 03100 MONTLUCON  
**INDRE** : Pierre AUGAY 7, rue Ampère — 36000 CHATEAUROUX  
**INDRE-ET-LOIRE** : Jean-Jacques DUPLAISIS 38, Av. H de Balzac — 37230 FONDETTES  
**LOIRET** : Aline ROLAND 25, rue de l'Orbette — 45000 ORLEANS

## 6 — Aquitaine

**DORDOGNE** : Dominique DUVERNEUIL 166 rue Combe des Dames — 24000 PERIGUEUX  
**GIRONDE** : Patrick POUGET 18, av des Martyrs de la Résistance — 33520 BRUGES

**LANDES** : Guy JACQUET 1, av Paul Doumer — 40100 DAX  
**LOT-ET-GARONNE** : Myriam GERAUD Villottes — 47400 VARES  
**PYRÉNÉES-ATLANTIQUES** : Michel TURRI 14, rue Porthos — 64000 PAU

## 7 — Languedoc-Roussillon

**AUDE** : Liliane ROSSEUW La Verdue — 11270 GENERVILLE  
**GARD** : Ginette BRUNEL 15, rue Bir-Hakeim Appt. 35 — 30100 ALES  
**HÉRAULT** : Jean-Louis LAVAL Route du Lac — 34800 CLERMONT-L'HERAULT  
**PYRÉNÉES-ORIENTALES** : Jean-Claude LLOBERES Chemin de la Pave — 66400 SAINT-JEAN-PLA-DE-CORTS

## 8 — Provence-Côte-d'Azur

**BOUCHES-DU-RHONE** : Richard MOUREN GRAND 160, Chemin du Four de Buze — 13014 MARSEILLE  
**VAUCLUSE** : Guy MARSEILLE 117, Bd Marcel Pagnol — 84260 SARRIANS

## 9 — Rhône-Alpes

**AIN** : (Par intérim) Elisabeth RIBEYRE 28, rue Lieutenant Colonel Girard — 69007 LYON  
**DROME** : Luc GABRIEL SAMU 26 11, allée Maurice Utrillo — 26000 VALENCE  
**ISERE** : Andre COSTE 28 bis, rue Ampère — 38000 GRENOBLE  
**LOIRE** : Gérard THIOLIER 106 B rue de la Richelandière — 42100 SAINT-ETIENNE  
**RHONE** : Elisabeth RIBEYRE 28, rue Lieutenant Colonel Girard — 69007 LYON  
**SAVOIE** : Daniel GOINEAU 50 Square d'Orgeval — 73000 CHAMBERY  
**HAUTE-SAVOIE** : Monique LAMANT 17, rue de la Paix — 74000 ANNECY

## 10 — Nord-Pas-de-Calais

**NORD** : Xavier PENET B.P. 7 — 59871 SAINT-ANDRÉ CEDEX

## 11 — Midi-Pyrénées

**ARIEGE** : Firmine ROUAIX Ranquet — 09420 CASTELNAU-DURBAN  
**AVEYRON** : Jacques LEVE Les Airelles BEL AIR — 12000 RODEZ  
**HAUTE-GARONNE** : Martine FEAUGAS En Martel 31450 — FOURQUEVAUX  
**LOT** : Jean-Claude VALOU 11 Bd Carnot — 46400 SAINT-CERE  
**HAUTES-PYRÉNÉES** : Paul MEYER 6, rue du Docteur Laënnec — 65000 TARBES  
**TARN** : Viviane VAREILLES 9, rue Fernandez — 81000 ALBI

## 12 — Limousin

**CREUSE** : Daniel PASTY Lascaux 23320 — SAINT-VAURY  
**HAUTE-VIENNE** : Michel MASNEUF Le Pré Bouaran — 87110 BOSMIE-L'AIGUILLE

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Max BADIER, Solance CHEREAU, Francine CICUREL, Frédéric DENIZOT, Jacqueline FURBEYRE, Annie FREYBOURGER, Myriam GERAUD, Geneviève JURGENSEN, Margot LANSON, Annie LE BOTLAN, Ghislaine LEVERRIER, Jean-Claude LLOBERES, Guy MARSEILLE, Michel MASNEUF, Denis MOREAU, Daniel PASTY, Aline ROLAND, Jacques TASIA, Gérard THIOLIER, Odile VAN HEE, Viviane VAREILLES, André VOEGELE, Pierre WARNIER, Maurice ZIMMAN. 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  
*Trésorière* : Annie LE BOTLAN  
*Chargée des Associations Départementales* : Aline ROLAND  
*Recherche et contacts avec sponsors* : Odile VAN HEE

---

## DELEGUES REGIONAUX

---

**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 — Deux-Sèvres — Eure-et-Loir — Indre — Indre-et-Loire — Loir-et-Cher — Loiret — Vienne) Aline ROLAND — 25, rue de l'Orbette 45000 ORLEANS — Tél. : 38.53.09.58

**6 — Aquitaine** (Dordogne — Gironde —

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

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

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

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

**10 — Nord-Pas-de-Calais** (Nord — Pas-de-Calais) Xavier PENET — B.P. 7 59871 SAINT-ANDRÉ — 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

**12 — Limousin** (Corrèze — Creuse — Haute-Vienne) Michel MASNEUF — Le Pré Bouaran 87110 BOSMIE L'AIGUILLE — Tél. : 55.39.09.41

# Appel pour la vie

**P**arce que nous aimons la vie et la joie de vivre, nous n'acceptons plus de voir, chaque jour en France, 27 tués et 600 blessés, sur les routes et dans les rues.

**P**arce que nous croyons que la route et l'automobile doivent servir les échanges entre les hommes, nous n'acceptons plus qu'elles soient des lieux de violence et d'indifférence aux autres.

**N**ous voulons que chaque automobiliste se sente responsable de sa vie et de celle des autres.

**N**ous voulons, et ceci n'est pas une entrave à la liberté individuelle, que les obligations du code de la route soient respectées et que la force publique les fasse respecter.

**N**ous soutenons l'application, au 1er juillet, de la loi sur le permis à points, comme une mesure d'auto-contrôle et d'incitation à une conduite maîtrisée.

**L**a France est un pays civilisé, où il fait bon vivre : 10 000 morts et 200 000 blessés chaque année sur ses routes, cela n'est pas tolérable !

**A**ssez de cette guerre meurtrière, de ce massacre au quotidien.

**T**ant d'autres fléaux nous scandalisent, mais nous ne voulons pas oublier celui qui, chaque jour, casse la vie de centaines de familles et fait le drame de tant d'enfants.

**L**e permis à points est une mesure de prévention qui a fait ses preuves à l'étranger. Il ne constitue nullement, comme certains le croient — à tort — une menace sur l'exercice du métier de conducteur professionnel, que celui-ci conduise une voiture légère ou un poids lourd, au contraire.

**L**es signataires de ce manifeste soutiennent cette mesure et vous demandent de les rejoindre, pour que nos routes soient enfin pacifiées.

## Premiers signataires :

Michel ALBERT PDG AGF, Professeur Geneviève BARRIER Directeur SAMU, Hervé BAZIN Ecrivain, Claude BEBEAR PDG AXA, André BERCOFF Editeur Journaliste, Jean-Claude BOULET PDG Associé BDDP, Professeur Christian CABROL Président France Transplant, Nicole CROISILLE Artiste, Patrick D'ELME Président Groupe Francom, Jean DRUCKER PDG M6, Paul GIANNOLI Directeur de la rédaction Télé 7 Jours, Alain GRANGE-CABANE Vice PDG Union des Annonceurs, Didier LECAT Journaliste, Maître de Conférence Sciences Politiques, Directeur de la Prévention Routière, Pierre LESCURE Directeur Général Canal Plus,, Maurice LEVY PDG Publicis Conseil, Roland LEJART Directeur Général UAP, Robert LION PDG Caisse des Dépôts et Consignation, Enrico MACIAS Artiste, Julia MIGENES-JOHNSON Artiste, Professeur Alain PATEL Chef du service de Chirurgie Orthopédique et Traumatologique Hôpital Raymond Poincaré (Garches) René-Victor PILHES Ecrivain, Denis PLOTON Directeur Général Goupama, Line RENAUD Artiste, Hubert REEVES Directeur de recherche CNRS, André ROUSSELET PDG Canal Plus, Jacques SEGUELA Vice-Président EURO-RSCG, Emmanuel de la TAILLE Président du Press-Club, Aroun TAZIEFF Ingénieur Géologue, Agronome, ancien ministre, Pierre ZEMOR Conseiller d'Etat.