

# Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

**25 morts**  
chaque jour  
sur les routes  
de France



Photo : APESTEGUY - GAILLARDE (AGENCE GAMMA)



**LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**

15, rue Jobbé-Duval - 75015 PARIS - Tél. : 16.1.45.32.91.00 - Fax : 16.1.45.32.91.01

**OBJECTIF: ZÉRO ACCIDENT**

# SOMMAIRE

## Éditoriaux

Ghislaine LEVERRIER — Présidente .....	3
Jacqueline FURBEYRE — Directeur de la Publication .....	3

## Les accidents de poids lourds et d'autocars

### Extraits de presse

L'accident de car de l'A 9 (Nuit du 9 au 10-07-95) } .....	4
L'accident de car de Troussay (Meuse) }	
Compte rendu de l'atelier « Poids-Lourds » organisé par la Ligue les 20/21 mai 1995	10
Extrait du PV de l'Assemblée générale du 17/06/1995 .....	12

## Nos entrevues avec les Ministres du nouveau Gouvernement .....

15

## L'amnistie .....

19

## Courrier des lecteurs .....

21

## Témoignages et poèmes .....

22

## La Vie des Associations .....

24

## Le cercle de famille .....

25

## Délégués régionaux et présidents d'Associations départementales .....

26

### Note de la rédaction

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

PONDÉRATION est un bulletin de liaison entre les adhérents de la Ligue Contre la Violence Routière. Il est donc ouvert à tous, et chacun peut s'y exprimer, y apporter son opinion, son témoignage, son action, etc. Cette circulation de l'information enrichira notre réflexion et permettra de mieux sensibiliser l'opinion publique et les pouvoirs publics à la nécessité d'agir pour supprimer les dangers sur la route.

Nous vous demandons de ne pas hésiter à nous faire parvenir vos écrits à :

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE  
15, RUE JOBBÉ-DUVAL — 75015 PARIS

Directeur de la Publication : Jacqueline Furbeyre  
Imprimerie CORLET S.A. Condé-sur-Noireau  
Dépôt légal n° 9 — Octobre 1995 — n° CPPAP : 67845

### COMMUNIQUÉ

Philippe MOREAU nous a quittés début septembre, après une longue maladie.

Responsable du Service de la Communication du GEMA, nous l'avons connu en 1990 à l'occasion de l'opération « Accrochez à la Vie ».

Il nous a depuis lors constamment aidés, soutenus, encouragés. La cause de la sécurité sur les routes, notre combat pour atteindre un jour notre objectif « 0 accident » étaient devenus sa cause et son combat, et grâce à sa persévérance, ceux du GEMA.

Philippe MOREAU était notre ami. Nous ne l'oublierons pas.

La Rédaction

Odile VAN HEE, notre Secrétaire générale, a représenté la Ligue à ses obsèques le 12 septembre.

# ÉDITORIAUX



Il y avait ce jour-là, début juillet, une compétition de motos sur le circuit des 24 heures du Mans. Le spectacle n'était pas uniquement sur la piste, mais également sur les routes avoisinantes et aux terrasses des bistros. Il faisait chaud. En traversant Arnage, je n'ai vu que des vestes de cuir noir, des pantalons de cuir noir, des bottes de cuir noir, des hommes je crois ; les uns énervés, canette de bière à la main, les autres agités faisant des démonstrations de décibels et d'acrobaties autour des jardinières de fleurs. Si j'avais hâte de sortir de cette atmosphère, je ne fus pas plus sécurisée sur la route vers Alençon où des hordes de motocyclistes montaient à l'assaut en dépassant à droite, à gauche, sur les lignes continues, dans le haut des côtes... et circulant même sur les bandes d'arrêt d'urgence.

En arrivant près de Fyé, petit village de la Sarthe, je me suis arrêtée quelques instants près d'un bouquet de fleurs fanées sous une pancarte en carton, accrochée à un poteau : « Ici, 5 de nos camarades cyclotouristes ont été écrasés par un automobiliste ivre, sans permis. 3 sont morts, les 2 autres resteront lourdement handicapés ».

Ce soir-là, je suis rentrée dans ma campagne avec l'envie de ne plus en ressortir. Mais c'était sans compter sur l'énergie de mon copain, Jean le Routier : « allons, ma Présidente, me dit-il avec affection, tu ne vas pas baisser les bras, tu vois tout le boulot qu'il nous reste à faire... » Il sait de quoi il parle, lui qui sillonne toutes les routes de France et d'Europe avec son 40 tonnes. Sur l'arrière de son camion il n'y a pas d'autocollant « les routiers sont sympas », lui c'est dans son cœur que c'est inscrit. Depuis 20 ans, il mène au sein de sa profession un combat sans complaisance contre l'insécurité routière. Depuis 10 ans, il mène ce combat au sein de la Ligue.

Motards, cyclistes, routiers, automobilistes, piétons, tous nous avons le droit de circuler sur les routes en toute sécurité. Tous, aussi, nous avons le devoir de respecter l'autre.

Depuis le début de l'année, la vitesse moyenne des véhicules augmente ainsi que le taux de gravité des accidents. L'amnistie et le retrait du délit de grand excès de vitesse ont contribué à cette détérioration. Il faut déplorer le manque évident de volonté politique de s'attaquer à l'ennemi n° 1 de la sécurité routière : LA VITESSE. Il est regrettable que les

pouvoirs publics ne déploient pas la même énergie et les mêmes moyens pour lutter contre les attentats quotidiens sur nos routes qu'ils le font pour ceux, tout aussi inacceptables, dans le RER. Ni les uns, ni les autres ne doivent être tolérés. L'horreur est la même. Le traumatisme et la violence pour les victimes également.

La majorité des Français souhaite voir le climat s'apaiser sur les routes et sont prêts à diminuer leur vitesse pour peu qu'on les oblige. Il faut augmenter le nombre des contrôles et afficher clairement, sans démagogie électoraliste, une volonté de faire respecter la loi sur la route et donc la vie. Les réponses des députés aux lettres que nous leur avons adressées pour dénoncer l'amnistie des infractions au code de la route traduisent, sauf quelques exceptions, à quel point la sécurité routière ne leur apparaît pas comme une priorité.

Près de Roquemaure, dans le Gard, le 10 juillet, un car se dirigeant vers le sud de l'Espagne heurte un poids lourd et se renverse sur le côté gauche. 23 personnes sont tuées. Parmi eux, Baptiste, 15 ans, et sa cousine Florence, 14 ans.

En dédiant ce numéro de *Pondération* à ces deux enfants, cousins, unis dans la même mort, je voudrais offrir, au nom de tous les adhérents de la Ligue, ma fraternelle amitié à Michèle et Jean-Luc GOBERT, les parents de Baptiste.

Ghislaine LEVERRIER  
Présidente

---

L'été 1995 est terminé. Et la période des vacances, qui devrait être pour tous une période heureuse, et qui comme chaque année, entraîne des morts et des blessés à vie. La destruction de vies, qui provient des erreurs, de l'inconscience et de l'égoïsme, de l'absence du sens des responsabilités des uns et des autres.

Cette année, après les conséquences désastreuses d'une amnistie prévue et annoncée (le relèvement du nombre des accidents et des victimes qui avait tendance à diminuer après la mise en vigueur du permis à points), plusieurs accidents graves d'autocars ont, pour peu de temps hélas, attiré l'attention des médias, car il n'y a que le « spectaculaire » qui en est capable.

Celui de l'autoroute A 9 à Roquemaure dans le Gard, entre l'Espagne et les Pays-Bas survenu à un autocar la nuit du 9 au 10 juillet 1995 (bilan 23 morts) a mis en évidence le rapport entre les conditions de travail des conducteurs de certains cars et celles de chauffeurs routiers, liées dans l'un et l'autre cas à des raisons économiques avec leurs conséquences inévitables : fatigue, excès de vitesse, etc. Aussi, avons-nous jugé utile, pour le numéro de la rentrée de publier divers documents sur ces graves problèmes et **de demander à tous nos amis lecteurs leurs réactions et leurs suggestions.**

Nous devons en effet reprendre le contact avec les pouvoirs publics et pas seulement sur ce point, car les réponses ministérielles ne sont guère encourageante (voir page 15)

Merci de vos réponses. Un échange entre tous les militants de la Ligue est indispensable pour soutenir nos démarches.

Jacqueline FURBEYRE  
Directrice de Publication

# LES ACCIDENTS DE POIDS LOURDS ET D'AUTOCARS

## Extraits de presse

*En mai 1995, la Ligue a organisé un stage de formation et de discussion entre militants, qui comportait notamment un atelier « poids lourds » animé par un chauffeur routier professionnel, habitué des longs trajets, J. Langlois, celui-ci a mis en évidence l'impact des motifs économiques (urgence due aux clients – concurrence – rentabilité) sur les conditions de travail des conducteurs, la fatigue et le stress qui en résultent, causes majeures des accidents. Nous publions ci-après le compte rendu de cet atelier. On retrouve hélas des causes analogues dans les deux accidents de car survenus cet été. Nous commençons donc par quelques extraits de presse concernant :*

### L'ACCIDENT DE L'A 9 (NUIT DU 9 AU 10 JUILLET 1995)

#### LES FAITS

S. BLAKOVSKI (journaliste) - L'autocar accidenté est un véhicule espagnol. Il assurait une liaison entre Amsterdam et Barcelone avec à son bord 59 personnes. La plupart des passagers étaient des étudiants espagnols regagnant leur pays. Il y avait aussi quelques Néerlandais, des Belges et des Français. L'accident est survenu vers 1 h 30 du matin, alors que le car se trouvait dans le département du Gard sur l'autoroute A 9 entre Travel et Roquemaure. Très rapidement, un plan de secours d'urgence a été déclenché avec de très gros moyens, ainsi 5 hélicoptères et 19 ambulances ont été mobilisés. Les gendarmes de leur côté cherchent à établir les circonstances exactes de l'accident.

J. MERCIER (responsable Opération CODIS 30) - Apparemment le car doublait un camion, en doublant le camion il a voulu se rabattre, mais son arrière a touché l'avant du camion. Touchant l'avant du camion, il a été déséquilibré, le chauffeur était-il assoupi ou pas, on ne peut pas encore le déterminer. Et le car a été déporté sur les barrières latérales de sécurité, et il s'est couché sur ces barrières. Par la vitesse et l'inertie, le poids du car, toute la partie gauche du car a été un peu arrachée. Et là, les gens ont été éjectés, c'est pour ça qu'il y a un grand nombre de morts en fait. Puisque vous voyez en fait, les barrières métalliques, je pense que c'est particulièrement dangereux à grande vitesse.

S. BLAKOWSKI - Le dernier bilan fait état de 22 morts et 20 blessés dont 15 dans un état grave. Le chauffeur du car figure au nombre des rescapés. Il a été placé en garde à vue et devrait être entendu dans la matinée. Les gendarmes doivent aussi entendre le témoignage du conducteur du poids lourd avec lequel le car s'est accroché.

M.C. COURTILOUX - Le conducteur du car est soupçonné d'après les premiers témoignages de s'être endormi au volant et d'avoir été réveillé par un choc. Le véhicule, le car venait de heurter un camion, ce conducteur est toujours en garde à vue à Orange.

F. MAZOUAYER (journaliste) - Le chauffeur de l'autocar, Salvator RECHE-SANCHEZ, 42 ans, vient d'être amené au garage Bernard à Sorgues où se trouve la carcasse. Il a été interrogé pendant plus de dix heures par les enquêteurs, les gendarmes du peloton motorisé d'Orange. Après audition le copilote Antonio ZARKO a été remis en liberté et Philippe DEPRET le chauffeur de poids lourds de la Société MERMET est toujours interrogé ici à Orange. Ce matin, les gendarmes ont fait les mesures d'usages, études du disque de l'autocar. Résultat-vitesse et fatigue sont bien à l'origine de l'accident. A une heure dix ce matin, le chauffeur de l'autocar se serait bien endormi au moment de dépasser le poids lourd, dépassement à cent kilomètres-heure, la vitesse maximale pour un autocar qui dispose du freinage ABS.

Réveil en sursaut avant de se déporter sur la gauche et de se coucher sur le flan gauche. Le dernier bilan, fait état de vingt-deux morts et de trente-deux blessés dont six graves.

#### Témoignage du conducteur du poids lourds heurté par le car

LE ROUTIER - Le camion là, il venait juste de s'arrêter sur le parking, ça faisait qu'il démarrait, quoi, il roulait à 60 à l'heure. Et puis le car quand il est venu, il a dû s'endormir j'ai l'impression. Il a tapé l'arrière ça, ce n'est pas ça qui va déséquilibrer un car, c'est mon rétroviseur qui s'est emmanché dans sa porte arrière, le gars a dû se réveiller je pense, quand il a vu ça, il a mis un coup de volant à gauche et il partit des balustrades. Il a essayé de revenir, on a vu qu'il essayait de revenir, mais c'est trop tard, le car s'est couché.

## **Le point de Madame A.M. IDRAC, secrétaire d'État aux Transports, RTL (10-07-1995)**

J.-M. LEFEVBRE - Anne-Marie IDRAC, d'une manière générale, faudrait-il à l'avenir apporter de nouvelles modifications aux règles déjà existantes ?

A.-M. IDRAC - Écoutez, lorsque l'on parle des autocars et des réglementations techniques, elles sont comme vous le savez, européennes. Il est exact qu'aujourd'hui la Commission Européenne est en train de mettre au point un certain nombre de mesures en la matière, elles ne sont pas encore prêtes, mais ce dont je peux vous assurer évidemment, c'est que la France pour sa part contribuera très activement au débouché de ces réflexions en cours.

M. LEFEVBRE - Alors parmi les idées avancées au niveau européen, enfin au niveau de Bruxelles, la possibilité d'instaurer des ceintures de sécurité dans les bus et dans les cars ?

A.-M. IDRAC - Oui, c'est effectivement l'une des propositions actuellement discutée, avec la Commission européenne.

J.-M. LEFEVBRE - Vous pensez que ça serait un élément positif ?

A.-M. IDRAC - Laissons les discussions techniques se poursuivre. Ce qu'il faut savoir quand même, c'est que même si aujourd'hui nous sommes tous évidemment bouleversés par ce drame, le transport par autocar est en général parmi les plus sûrs, et donc il faut certes réglementer, mais aussi d'abord faire appliquer l'ensemble des réglementations qui existent.

J.-M. LEFEVBRE - Anne-Marie IDRAC, est-ce que cette catastrophe ne repose pas également la question de la conduite la nuit ?

A.-M. IDRAC - Je ne suis pas sûre qu'elle pose la question de la conduite la nuit. Ce qu'elle pose comme question, c'est celle du respect de l'ensemble des réglementations, y compris comme vous le savez, celle sur la durée de travail, et sur le respect des différents textes, et à cet égard je crois qu'il y a un sujet tout à fait important sur lequel il faut réfléchir, c'est celui de l'emploi lié à la sécurité dans les transports. C'est une des questions qui a été évoquée ce matin même par Alain JUPPÉ, en réunion du Comité interministériel sur l'emploi, et j'ai demandé aux organisations professionnelles et aux fédérations professionnelles de nous faire des propositions sur ce double plan.

J.-M. LEFEVBRE - C'est-à-dire d'avoir plus de chauffeurs.

A.-M. IDRAC - D'avoir plus de chauffeurs, d'avoir éventuellement des accompagnateurs, bref tout ce qui peut contribuer à accroître à la fois la sécurité et l'emploi.

## **Le point de vue d'un médecin, le Dr P. PHILIPPE (Laboratoire du Sommeil à Bordeaux)**

G. MARTINET - Le trafic, la fatigue au volant, le docteur PHILIPPE connaît bien. Depuis plusieurs années à Bordeaux le Laboratoire du Sommeil mène des études afin de mieux connaître les seuils de vigilance des conducteurs. Une de ses conclusions, c'est qu'il ne suffit pas de con-

duire à heure fixe pour être en forme, il faut aussi et surtout s'être bien reposé durant les 48 heures précédant le voyage, sinon on s'expose à des pertes de connaissance passagère. Un phénomène qui curieusement se manifeste lors des dépassements, et c'est bien ce qui aurait pu se produire la nuit dernière.

P. PHILIPPE (Laboratoire du Sommeil, Bordeaux) - Absolument, on peut s'endormir en doublant, sur une période très très brève mais suffisante pour perdre le contrôle de son véhicule.

Le journaliste - Conséquence ?

P. PHILIPPE - Conséquence, bien entendu on va avoir des chocs, on va pouvoir heurter le véhicule qu'on double, comme je crois c'est le cas de cet autocar qui a percuté le rétroviseur du véhicule qu'il doublait, et puis on va se réveiller et généralement, un des moyens de dépistage des accidents dus à l'endormissement, c'est que les véhicules ont une trajectoire incohérente, c'est-à-dire qu'au moment du réveil le chauffeur, visualise la situation, voit sur sa droite soit un véhicule qu'il a percuté, soit le bas-côté qu'il est en train de mordre avec son véhicule, il corrige par un coup de volant excessif à gauche et donc soit il traverse la route, et il percute un autre véhicule, soit il va rentrer dans la barrière de sécurité comme c'est le cas pour ce bus qui, je crois, a atterri dans le terre-plein central de l'autoroute.

## **Le point de vue des routiers**

Ici des milliers de voyageurs, souvent des jeunes, partent chaque semaine en autocar à l'étranger. Les conducteurs eux sont soumis à une réglementation visant à écarter deux dangers majeurs, la vitesse et surtout la fatigue.

Un conducteur belge - On peut rouler quatre heures d'affilée, maximum.

Le journaliste - Et il y a un repos après ?

Le conducteur - Il y a un repos, automatiquement. On s'arrête dans une aire de repos, on arrête au minimum trois quarts d'heure.

Le journaliste - Et dans votre journée, vous avez le droit de rouler combien en tout ?

Le conducteur - Huit heures.

Un conducteur tchèque - Nous avons un lit, c'est possible de dormir.

L. BAILLY - Oui, mais voilà la fatigue c'est moins facile à contrôler que la vitesse. Bien sûr pour les longs trajets, il y a toujours deux chauffeurs qui peuvent se relayer. Mais parfois on est seul, pressé par les horaires, et alors là tout peut arriver.

Le journaliste - On a entendu dire qu'il y avait des conducteurs qui avaient enchaîné 2 500 kilomètres sans s'arrêter ?

R. GARCIA - Un conducteur français — Certainement, oui. Mais je pense que ce n'est pas leur faute, c'est la faute de l'employeur, parce que si vous dites non, vous êtes menacé de la porte.

Le journaliste - C'est contraire à la loi, ça ?

R. GARCIA - C'est contraire à la loi, mais c'est pas pour les employés les lois !

L. BAILLY - Ici pour chaque conducteur le drame de Roquemaure plane comme une menace latente, mais pour eux-mêmes, ils se refusent à envisager le pire.

Conducteurs suédois - D'abord si j'avais peur, je ne pourrais pas conduire un car, parce qu'avec 60 personnes à bord, si j'avais peur, je ne pourrais pas conduire.

L. BAILLY — Difficile de contrôler chaque homme derrière chaque machine. En France, 75 000 autocars et autobus sont en circulation.

### **Celui du syndicat CFDT de chauffeurs routiers (AFP 10-07-95)**

Paris, 10 juillet (AFP) - La Fédération CFDT des transports et de l'équipement a estimé lundi qu'il « faut imposer le respect de la réglementation à tous les conducteurs qui travaillent sur le territoire français », après l'accident d'un autocar espagnol (22 morts) survenu dans la nuit de dimanche à lundi dans le Gard.

La CFDT estime qu'il est « temps de mettre en place un contrat de progrès pour les transports de voyageurs », comme celui qui est progressivement mis en place depuis le 1<sup>er</sup> juillet pour les transports de marchandises (formation, repos récupérateur, paiement de tous les temps effectués, décompte des heures...).

« Les pouvoirs publics, ajoute la fédération cédétiste, doivent prendre les mesures qui s'imposent pour une meilleure prise en compte des temps de conduite et travail ainsi que pour une transparence des bulletins de salaires » en précisant qu'il « faut améliorer le décret 83/40 qui régit la profession ».

B. MASURE - Dramatique loi des séries, un autre autocar est mis en cause dans un grave accident survenu dans la Meuse cette fois. Quatre morts, vingt-cinq blessés dont six grièvement touchés, cela à la suite de la collision entre un bus slovaque et un poids lourds français.

### **Celui « d'experts »**

B. MASURE - Ces accidents dramatiques reposent à nouveau la question du renforcement des normes de sécurité, à commencer par le port obligatoire des ceintures pour les passagers. Une nouvelle législation au niveau européen devrait entrer en vigueur d'ici octobre 96. Le point de ce dossier avec Françoise David.

F. DAVID - Douze mètres de long en moyenne, une hauteur de plus en plus importante, les autocars de tourisme sont devenus de véritables mastodontes. En cas de choc ces deux éléments cumulés provoquent le plus souvent le renversement du véhicule. Des tests réalisés il y a quelques mois ont permis d'étudier notamment la résistance de la structure même des autocars. Mais ils ont surtout révélé combien le débat sur le port de la ceinture de sécurité était majeur.

A. ENGEL (directeur études Renault Véhicules Industriels) - Dans nos essais de renversement, nous avons mis des mannequins à l'intérieur du véhicule pour voir quel était l'effet des ceintures et comment les ceintures pouvaient contribuer à la sécurité du passager.

F. DAVID - Et les conclusions sur les ceintures ?

A. ENGEL - Les conclusions sur les ceintures, c'est que la ceinture est un élément favorable à la sécurité, c'est quelque chose qui a trait à la sécurité des passagers.

F. DAVID - Certains autocars très récents sont équipés de ceintures, mais uniquement aux places avants. L'installation sur tous les sièges serait possible, mais rien ne prouve que les voyageurs s'attacheraient pendant toute la durée du trajet.

S. KOUATOUKA (directeur des Cars Estournet) - Ce serait un bien de mettre des ceintures de sécurité partout, mais encore faut-il que les passagers, ceux qui aiment bien l'autocar, acceptent cette contrainte, et à mon avis c'est un long débat, c'est pas maintenant qu'on y arrivera, en France en tout cas.

## **PROPOSITIONS**

*Libération (11-07-95)*

### **La ceinture de sécurité dans les cars sera bientôt obligatoire en Europe**

Le port de la ceinture de sécurité aurait-il épargné des vies dans l'accident meurtrier de Roquemaure ? Il est pour l'heure difficile de répondre à la question « parce que nous n'avons pas encore tous les détails de l'accident » explique Lochen Kubosz, porte-parole de Martin Bangemann, le commissaire européen chargé des affaires industrielles. Difficile aussi d'affirmer que si la ceinture de sécurité avait été rendue obligatoire dans les cars de tourisme, elle aurait évité les carnages que l'Europe a pu connaître sur ses routes.

Pourtant, la Commission de Bruxelles devrait adopter d'ici quelques mois, une fois les questions techniques résolues, une directive qui rendra obligatoire la ceinture de sécurité à toutes les places des cars de tourisme. Ensuite, chaque État membre décidera si oui ou non il adopte et adapte cette directive au niveau national.

Mais il y a débat sur l'utilité de la ceinture de sécurité à toutes les places d'un autocar. Tout le monde est d'accord pour les places avant, proches du pare-brise. Idem pour les places du fond qui donnent directement sur la travée centrale et peuvent provoquer des vols planés mortels. En principe, tous les cars européens sont conformes à la directive de 1976 équipant ces places-là de ceintures de sécurité.

Des mesures complémentaires sont venues renforcer l'ancrage des sièges, afin qu'ils ne soient pas éjectés en même temps que le passager et sa ceinture. De même a-t-il été demandé que les dossiers de sièges soient rendus moins rigides, afin d'éviter la fracture du crâne sur le dossier de devant en cas de projection.

Le port de la ceinture évite les chocs, les projections, mais « certains experts avancent qu'en cas de feu la ceinture peut être un facteur aggravant, parce que les passagers peuvent rester bloqués et périr brûlés », poursuit Jochon Kubosz. Autre réserve : « Les experts se demandent aussi

si le gain en sécurité peut compenser la perte en confort des passagers. » Évidemment, rester attaché tout au long d'un trajet Paris-Berlin (environ 18 heures) paraît inconfortable.

« Nous pensons que la ceinture de sécurité doit être obligatoire, explique Sarah Lambert, porte-parole de la direction des Transports à la Commission européenne. D'ailleurs, de tels cars existent déjà, mais ils sont plus chers. Et les tours opérateurs ont tendance à aller au moins cher pour pouvoir proposer des prix concurrentiels. » Économie d'argent ou de vies humaines, « la future directive ne concernera de toute façon que les autocars à venir. Elle ne sera pas rétroactive.

« Rien n'empêchera donc un opérateur d'aller acheter des cars dans un autre pays, si le sien a décidé d'obliger les constructeurs à s'équiper », poursuit Sarah Lambert. La ceinture de sécurité n'a pas fini de faire parler d'elle. Problème de marchés internes, mais aussi question d'harmonisation : « Si un État membre décide de rendre les ceintures obligatoires sur son sol, il ne pourra pas interdire à un car venant d'un pays où ça n'est pas le cas de rouler sur ses routes », conclut Sarah Lambert.

Emmanuelle PEYRET

## Faut-il mettre sa ceinture ?

Les autocars ne sont pas équipés de ceintures. Est-ce un tort ? Même si les spécialistes de la Sécurité routière reconnaissent qu'un tel dispositif empêcherait l'éjection des passagers (qui figurent souvent parmi les victimes), aucune recherche sur les transports et la sécurité. « A chaque fois qu'il y a un accident important, le débat revient sur le tapis », relève un ingénieur.

Les accidents graves de transport en commun sont statistiquement assez rares : pour 100 millions de kilomètres parcourus, il y a 0,72 tués en car contre 1,6 en voiture (sachant que le nombre de passagers n'est pas le même). Mais bien sûr, ils sont plus spectaculaires. Aucun car des pays européens ne dispose de ceintures de sécurité. Mais la France, la Grande-Bretagne et l'Allemagne se montrent parmi les pays les plus mobilisés par le sujet.

Ainsi, une directive est en cours d'élaboration et devrait être signée par les ministres des Transports européens à la fin de l'année : elle obligerait l'installation de ceintures de sécurité sur de nouvelles gammes de véhicules. La conception d'un car demandant entre quatre et cinq ans, les premiers cars équipés ne devraient pas sortir des chaînes de montages avant l'an 2000.

Sur le plan technique, la pose de ceintures de sécurité n'est pas simple et les véhicules anciens ne pourront pas être équipés. « Il faut trouver des points d'ancrage, revoir toute la conception d'ensemble des véhicules, précise un spécialiste. Devra-t-on garder les tablettes, qui peuvent être dangereuses en cas de collision ? », ajoute-t-il.

Les experts réfléchissent à la conception d'un siège suffisamment rigide pour fixer la ceinture, mais assez souple pour amortir le choc des passagers.

Restera alors à inciter les voyageurs à boucler la ceinture. Comme ils le font dans l'avion.

Christophe DUBOIS

## Autocars : l'impossible réglementation européenne

Deux accidents d'autocars provoquant la mort de vingt-six personnes dans la nuit de dimanche à lundi, soulignent

une fois de plus l'insuffisance des contrôles routiers. Et la faiblesse de la réglementation en Europe.

A peine les vacances d'été entamées, le bilan des victimes sur la route est déjà lourd. Dans la seule nuit de dimanche à lundi, l'accident d'autocar espagnol a coûté la vie à vingt-deux personnes et en a blessé trente-deux sur l'autoroute A 9 près de Roquemaure dans le Gard. C'est le plus meurtrier en France depuis la catastrophe de Beaune (Côte-d'Or) où cinquante-trois personnes avaient péri en 1982.

La même nuit, la collision entre un car de touristes slovaques et un poids lourd à Troussey (Meuse) a provoqué la mort de quatre personnes et a fait vingt-cinq blessés. En attendant les premières conclusions des enquêtes, ces deux accidents seraient liés à la négligence des conducteurs. Dans le premier cas, le chauffeur espagnol, qui effectuait la liaison Alicante-Amsterdam, se serait assoupi au volant. L'entreprise espagnol Starbus, mise en cause, avait, toujours dans le Sud de la France, déjà eu un accident sur la même ligne en septembre 94 (un mort et quatorze blessés). Dans le second cas, le chauffeur du car slovaque aurait tenté de faire un demi-tour sur la RN 4 pour aller se ravitailler en gazole à une station-service située de l'autre côté.

Selon la fédération CFDT des transports et de l'équipement, « il faut imposer le respect de la réglementation à tous les conducteurs qui travaillent sur le territoire français ». C'est-à-dire mieux vérifier les temps de conduite et de travail effectifs.

## Les autocaristes présenteront un rapport fin septembre

Si la réglementation française est plus sévère que celle appliquée dans la communauté européenne, le contrôle des cars sur route n'est en effet pas suffisant. Par ailleurs, les compagnies d'autocars étrangères qui transitent par la France posent un réel problème. Sur une journée de vingt-quatre heures de travail, le conducteur français se voit imposer dix heures de repos. Plus précisément, il ne peut conduire plus de quatre heures et demie sans s'arrêter quinze minutes au minimum, rappelle la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV).

Or, la réglementation européenne autorise les entreprises à réduire le temps de repos à huit heures seulement, et cela deux fois par semaine. Dans ce contexte, la profession des autocaristes mène actuellement une réflexion dans le cadre d'une mission ministérielle sur le renforcement des contrôles et des sanctions dans les entreprises et sur la route.

Le rapport devrait être présenté fin septembre au Gouvernement. Un débat a été également ouvert sur les normes de sécurité technique d'un autocar, parmi lesquelles figure le port de la ceinture de sécurité. Son usage aurait pu éviter que de nombreuses victimes dans l'accident du Gard soient éjectées.

En attendant, la FNTV n'oublie pas de plaider pour sa paroisse : « Pour l'ensemble des pays européens, affirme-t-elle, le taux de sécurité de l'autocar est supérieur à l'avion, alors que le risque des autres moyens de transport est de cinq à vingt fois plus élevé (vingt étant celui de la voiture particulière). » Reste que le trafic de plus en plus dense sur les routes augmente le risque de collision », réplique un représentant de l'Association des Voyageurs.

Chantal COLOMER  
La Tribune Desfossés (11-07-95)

### 19/20 — Extrait

G. LECLERC - Les suites de l'enquête après le dramatique accident du car espagnol lundi dernier. Le chauffeur du bus et les deux gérants de la compagnie ont été écroués à Nîmes. L'expertise du car démontre en effet que dix jours avant l'accident, les deux chauffeurs n'avaient pas respectés les trente-six heures de repos hebdomadaire, ni les huit heures d'arrêt obligatoire pour trente heures de travail. Aujourd'hui, d'autre part, les corps des passagers tués dans l'accident ont commencé à être rapatriés en Espagne pour y être inhumés.

*La voix des médias (10-07-95)*

### Carnage de l'A 9 : le chauffeur écroué

Le chauffeur de l'autobus accidenté lundi sur l'autoroute A 9 qui a provoqué vingt-deux morts ainsi que les deux gérants de la société d'autocars espagnols ont été mis en examen mardi à Nîmes et écroués.

L'examen du chronotachygraphe de l'autocar, sorte de « boîte noire », accidenté lundi sur l'autoroute A 9 qui a provoqué vingt-deux morts, près de Roquemaure dans le Gard, a permis d'établir que la liaison Amsterdam-Alicante était assurée depuis le 29 juin par le même véhicule et les mêmes chauffeurs qui n'avaient pas pris de repos réglementaire, a indiqué mardi le procureur de Nîmes.

Selon le procureur, l'accident survenu lundi est dû à un « cocktail fatigue-vitesse » en raison essentiellement de fautes dans l'organisation du travail.

D'après l'examen du « mouchard » du car, sur une période remontant au 29 juin, les deux chauffeurs et l'autocar au moment de l'accident avaient effectué près de 9 000 km pratiquement sans interruption, depuis cette date.

### « Mouchard » trafiqué

En effet, depuis dix jours les conducteurs n'avaient pas pris leur repos hebdomadaire de 36 heures. Ils n'avaient pas non plus respecté les huit heures d'arrêt réglementaire pour 30 heures de travail, en vertu d'une réglementation communautaire applicable aussi bien en France qu'en Espagne. Ainsi, en dix jours, les conducteurs ont roulé en alternance en dormant dans l'autocar ou sur une aire de repos, mais sans avoir passé une nuit complète hors du véhicule. Celui-ci, faute d'avoir été mis à l'arrêt, n'a pas été révisé.

De plus, lors de l'accident, la vitesse réglementaire des 100 km/h avait été dépassée de 7 à 10 km/h.

Par ailleurs, durant cette période, les chronotachygraphes ont été débranchés par moments, selon le parquet, et qui pourrait entraîner des poursuites pour fraude. Toutes ces fautes dans l'organisation du travail expliquent les poursuites engagées contre les deux dirigeants de la société d'autobus Monllor d'Alicante (sud-est de l'Espagne), Juan Manuel Monllor Lillio, 59 ans, et Vincente Pico Garcia, 55 ans, également déférés au parquet de Nîmes en compagnie du chauffeur Salvador Recher Sanchez, 39 ans, au volant du car lors du drame.

En 1992, 15 688 infractions ont été enregistrées, selon les statistiques. Les amendes pour infraction sur la durée du travail sont de 5 000 francs et peuvent aller jusqu'à 10 000 francs

en cas de dépassement de plus de 20 % des normes en vigueur. La jurisprudence actuelle tend désormais à tenir compte de la responsabilité de l'employeur quand il est jugé responsable des cadences imposées aux chauffeurs.

### Une réglementation plus sévère en France

La réglementation applicable au transport routier de voyageurs est plus restrictive en France que celle de l'Union européenne, dans la mesure où il prend en compte le temps effectif passé par le chauffeur au service de l'employeur (attente, travaux divers...) et pas uniquement le seul temps de conduite qui est le critère de la réglementation européenne. De toute façon, en ce qui concerne le car accidenté, c'est la loi européenne qui est valable. Rappelons tout de même la loi française. Un chauffeur d'un car de voyageurs ne peut dépasser 10 heures de travail effectif par jour et pour un autocar conduit par deux chauffeurs, l'amplitude maximale de la journée de travail ne doit pas dépasser 18 heures. La durée de travail maximale par semaine isolée est de 48 heures alors que le règlement européen établit à 56 heures sur 6 jours la durée hebdomadaire maximale de conduite seule. Le repos obligatoire est de 45 heures qui peut être réduite à 36 heures (repos à domicile) ou à 24 heures (repos à l'extérieur). Pour un équipage à deux, la durée maximale de travail est de 30 heures suivies d'un repos obligatoire de 8 heures. La période de conduite ne peut dépasser 9 heures par jour, 10 heures deux fois par semaine.

*Le Quotidien de Paris (13-07-1995)*

### Le chauffeur du car espagnol a été écroué avec ses deux employeurs Les temps de repos n'avaient pas été respectés

Le chauffeur du car espagnol dans lequel vingt-deux personnes ont trouvé la mort, lundi 10 juillet sur l'autoroute A 9, à hauteur de Roquemaure (Gard) et les deux cogérants de la société espagnole qui l'employaient, ont été mis en examen et écroués, mardi 11 juillet, à Nîmes, dans le cadre d'une information judiciaire ouverte pour homicide et blessures involontaires et infraction à la législation dans les transports.

L'enquête de gendarmerie a révélé que les deux chauffeurs conduisaient sans relâche depuis le 29 juin dernier. Au total, en onze jours, ils avaient parcouru environ neuf mille kilomètres sur le trajet Amsterdam-Alicante... Les deux conducteurs se répartissaient les temps de conduite sans jamais pouvoir passer une nuit entière hors de leur véhicule comme l'exige pourtant la réglementation européenne. Celle-ci prévoit un repos hebdomadaire de trente-six heures et huit heures d'arrêt pour trente heures de travail. La fatigue et la vitesse semblent être à l'origine du drame. Pourtant, le chauffeur, Salvador Recher Sanchez (trente-neuf ans) nie s'être assoupi au moment de l'accident. Il fait porter la responsabilité du choc sur le conducteur du poids lourd qu'il doublait (alors que le car dépassait de près de dix kilomètres-heure le seuil de la vitesse réglementaire). Mais cette version est contredite : le conducteur du poids lourd mis en cause affirme avoir vu celui du bus « piquer du nez », plusieurs dizaines de kilomètres avant l'accident. Le patron de la société de transport basée à Alicante et propriétaire du car, Lilio Juan Manuel Monllor, cinquante-

neuf ans, et son associé, Pico Garcia Vicente, cinquante-cinq ans, ainsi que le chauffeur ont été conduits mardi soir à la maison d'arrêt de Nîmes après six heures d'audition dans le bureau du juge Christian Lernoult. Les trois hommes seront également poursuivis pour « *emploi irrégulier des dispositifs de contrôle* ». Non seulement les deux limiteurs de vitesse du car accidenté avaient volontairement été mis hors service, mais l'enquête de gendarmerie a permis en outre de déceler des anomalies dans le chronotachygraphe du car qui aurait été débranché afin de dissimuler les temps de conduite.

## Réactions syndicales

Cet accident a provoqué de vives réactions syndicales. La CGT dénonce la « *scandaleuse loi d'amnistie* » qui « *passé l'éponge sur le comportement criminel d'employeurs qui font faire des durées de conduite excessives à leurs chauffeurs* ». Alors qu'un accord de 1992 prévoyait quarante-cinq postes supplémentaires d'inspecteurs et de contrôleurs du travail, quinze postes ont en tout et pour tout été débloqués. Selon Force ouvrière, le règlement européen « *permet au patronat d'imposer tous les excès* ». Quant à la Fédération nationale des associations d'usagers de transports (FNAUT), elle considère que « *pour les déplacements à longue distance, seul le chemin de fer garantit une véritable sécurité* ».

Une douzaine de parents des victimes de l'accident ont assisté, mardi matin, à une messe improvisée. La veille, ils avaient dû reconnaître les corps de leurs proches. Quatre corps sont toujours en cours d'identification. Mardi soir, le bilan était toujours de vingt-deux morts et trente-deux blessés, dont onze étaient encore hospitalisés.

Richard BENGUIGUI  
*Le Monde*

## Roquemaure : le chauffeur et son patron libérés

Salvador Recher Sanchez et Juan Miguel Monllor ont été libérés contre versement de deux cautions, respectivement de 20 000 et 700 000 F. Le premier est le chauffeur de l'autocar espagnol accidenté le 10 juillet (22 morts, 32 blessés) sur l'autoroute A 9, à Roquemaure (Gard). Le second est le cogérant de la société Monllor d'Alicante, propriété du véhicule. Les deux hommes sont astreints à un contrôle judiciaire leur interdisant de rencontrer d'autres employés de la société. Le parquet a fait appel de cette décision. Le deuxième cogérant, Vicente Pico-Garcia, avait été remis en liberté le 19 juillet, également contre l'avis

du parquet. Les trois hommes sont en examen pour « *homicides et blessures involontaires, emploi irrégulier de dispositif de contrôle* ».

*Ouest-France* (3-08-95)

## ACCIDENT DE TROUSSEY (MEUSE)

### Quatre morts dans la Meuse

Une très grosse faute de conduite serait à l'origine de l'accident qui s'est produit hier vers 1 heure entre un camion et un car de touristes slovaques à Troussey (Meuse). La collision s'est soldée par la mort de quatre personnes. Les deux chauffeurs et une jeune passagère du car, étudiante, ainsi que le conducteur du poids lourd, ont été tués. Vingt autres passagers du car — sur trente-trois occupants — ont été blessés, dont cinq grièvement. La passagère du camion, fille du chauffeur, a également été blessée.

Selon les premiers éléments de l'enquête, le poids lourd n'a pu éviter le car, qui faisait demi-tour sur une bretelle en travaux de la RN 4 Paris-Strasbourg. Le chauffeur aurait voulu aller se ravitailler en gazole à une station-service située de l'autre côté. Les blessés ont été évacués sur les hôpitaux de Bar-le-Duc, Toul et Nancy.

### Collision meurtrière dans la Meuse

Quatre personnes ont trouvé la mort et 25 ont été blessés, dont cinq gravement, hier matin, au cours d'une collision entre un autocar slovaque et un poids lourd sur la RN 4 Paris-Strasbourg à hauteur de la commune de Troussey (Meuse). Selon les premiers éléments de l'enquête, les deux chauffeurs du car et une passagère âgée de 23 ans, étudiante, ainsi que le chauffeur du poids-lourd ont été tués lors de la collision qui s'est produite peu avant 01 h 00. Le dernier bilan provisoire fait état de 25 blessés, dont cinq dans un état grave.

Parmi les blessés, figure la fille du chauffeur du poids-lourd, âgée de 15 ans, qui dormait dans la couchette de la cabine au moment de l'accident. Les sauveteurs — 120 hommes sur place au total — ont mis plusieurs heures pour la désincarcérer de l'amas de ferrailles. Les gendarmes privilégient la thèse d'une grosse faute de conduite commise par le chauffeur de l'autocar qui circulait dans le sens Paris-Strasbourg. D'après les premières constatations — les traces de freinage au sol et le point d'impact —, le chauffeur du car avec 33 passagers à bord aurait en effet tenté de faire demi-tour sur la RN 4, à deux fois deux voies à cet endroit, pour aller se ravitailler en gazole à une station-service située de l'autre côté.

## Conclusion

La ceinture de sécurité dans les cars : une bonne mesure, mais une fois de plus, on la dit très difficile à faire respecter !

Mais même si on l'adopte, il n'en reste pas moins indispensable de contrôler :

- l'application des règles concernant le temps de travail,
- les délais imposés pour les livraisons et donc la vitesse,
- de sanctionner sévèrement employeurs et employés,
- d'aligner les réglementations européennes.

*Info-Matin* (11-07-95)

# Compte rendu de l'Atelier poids lourds organisé par la Ligue les 20-21 mai 1995

**EXPOSÉ DE JEAN LANGLOIS  
MILITANT ET CHAUFFEUR ROUTIER**

## **Législation européenne**

Un règlement européen a été mis en place en 1995 pour améliorer la sécurité routière, favoriser les conditions de travail des conducteurs et harmoniser les conditions de concurrence de la profession.

Depuis cette date, plusieurs améliorations ont été apportées par rapport aux évolutions constatées dans tous les domaines liés à cette profession, directement ou pas.

Ce règlement étant complexe en apparence, son interprétation sur le terrain est souvent détournée dans un but de rentabilité et de concurrence sauvage, dans le mépris des règles de sécurité élémentaires et des conditions de travail par une profession qui le connaît sous tous ses aspects sur le bout des doigts. Certaines dérogations restent appliquées dans certains pays de la CEE.

Exemple : en France, une tolérance Caillavet reste applicable sur le repos journalier minimum continu, qui de 9 heures consécutives minimum passe à 8 h.

## **Politique des pouvoirs publics**

Suite aux grandes grèves de juillet 1992, un livre blanc et le rapport Dobias ont été rédigés ; les conclusions faisaient apparaître l'état catastrophique de la déréglementation dans la profession.

Depuis la libération des prix en 1986 avec la suppression de la Tarification Routière Obligatoire (TRO) fixant des prix planchers minimum et la modification de la fiscalisation sur la gestion des stocks entre autres. Dans le même temps apparaissent des flux tendus, stock dans les camions.

Dans la même période, une quantité impressionnante de licences de transports publics a été distribuée dans la profession, aussi bien aux transporteurs publics qu'à ceux du privé et cela gratuitement, avec pour effet un surparc sur le marché qui subissait dans le même temps la crise économique.

Les prix ont chuté irrémédiablement, entraînant une déréglementation totale et incontrôlable par les pouvoirs publics faute de moyens en hommes et de budget en conséquence. Le rapport Dobias a permis la création supplémentaire de postes d'inspecteurs du travail transport : avant cette timide réforme, on comptait un inspecteur du travail pour trois départements en moyenne ; vu le nombre d'entreprises inscrites au registre du commerce, cela reste largement insuffisant. Sans la grève de l'été 1992, ces inspecteurs auraient été dispersés avec l'ensemble des autres inspections sans spécialisation avec la loi quinquennale.

## **Approche technique des transports**

On constate que les constructeurs sont soumis à des

cahiers des charges stricts en vue de l'homologation de leurs véhicules avant de pouvoir les commercialiser ; des différences sur les normes subsistent d'un pays à l'autre au sein de la CEE aujourd'hui. L'amélioration des techniques et des performances des véhicules font que les conducteurs doivent être de plus en plus qualifiés.

Un calendrier a été mis en place en vue d'harmoniser un règlement unique.

Le freinage, les dimensions en longueur et largeur sont déjà harmonisés. Ce ne sont pas les seuls actuellement. Les recherches de demain sont la sécurité active, la pollution, le recyclage et les performances de consommation à puissance égale.

Les chronotachygraphes deviendront inviolables ainsi que les limiteurs de vitesse ; une nouvelle génération d'appareils arrivera progressivement sur le marché.

L'évolution des « poids total roulant » autorisés a progressé de 35 t à 38 t et de 38 t, 40 t et 44 t pour le transport de containers actuellement ; le rapport Dobias préconise encore une nouvelle évolution dans la limite des poids maxi.

Le freinage n'a progressé en puissance qu'avec l'adjonction d'un cinquième essieu de 35 t à 38 t ; après seule une amélioration de la technique a fait progresser celui-ci style ABS entre autre.

## **Le procès de Sens**

Un début timide mais prometteur : cet accident ayant eu lieu avant le 1<sup>er</sup> mars 1994, date d'application de la loi sur la mise en danger d'autrui.

Nous constatons qu'une connaissance plus approfondie du milieu du transport routier aurait peut-être pu changer la stratégie de la Ligue ; toutefois, lorsque l'on sait le poids des transporteurs face aux pouvoirs publics des interrogations subsistent.

La condamnation de l'employeur a été prise comme exemple dans le milieu des chauffeurs sans pour autant changer leurs habitudes ; celle du chauffeur a été plus mitigée. Malheureusement, l'employeur avec un prête-nom continue dans la même illégalité de bafouer les lois en vigueur sans le moindre souci de la sécurité la plus élémentaire. L'affrêteur, dans cette affaire, n'a pas été inquiété en l'absence de règlement précis au moment des faits.

## **Le point de vue d'un chauffeur routier**

Depuis plus de 20 ans, je sillonne les routes d'Europe au volant d'un semi-remorque, peut-être ai-je eu la chance de ne pas avoir eu d'accident corporel tout en parcourant 100 000 km par an. Ces années d'expérience m'ont apporté beaucoup de questions sur la déréglementation de la profession avec toutes les situations que l'on voit sur les routes aujourd'hui. Je suis venu à la Ligue en étant IDSR ; à cette période, j'ai fait la connaissance de M. et Mme LEVERRIER, nous avons collaboré sur quelques dossiers. A cette époque, je leur ai fait entrevoir les conditions de

travail appliquées dans la profession. Je me suis même permis d'inviter Mme LEVERRIER à l'une de nos réunions sur la sécurité où plusieurs chauffeurs ont exprimé leur ras-le-bol et leur désarroi face à une situation intenable dans l'exercice de leur profession.

Il y a quelques mois, jour de la naissance du petit-fils de Ghislaine et Jean-Marie, je me trouvais à Paris pour exposer notre profession aux membres de la Ligue. Après ces deux jours passés en votre présence à écouter mes remarques, lors de vos retours dans vos foyers, une question a dû vous venir à l'esprit : « Quelle catégorie je représente, chauffeur routier ou hors la loi inconscient des risques ? » Aujourd'hui, j'ai répondu très favorablement à votre demande, me sachant accepté au sein de votre association qui n'a plus à faire ses preuves de crédibilité et d'efficacité dans de nombreuses affaires. Je viens donc apporter mon expérience d'homme de terrain et en même temps de passer de simple sympathisant en militant actif au sein de la Ligue. Je pèserai de tout mon poids pour faire progresser ce combat sur la sécurité qui est devenu le nôtre pour que demain une autre image des poids lourds soit ressentie du grand public. Je vous remercie du courage que vous avez eu d'écouter mon discours qui, malheureusement est le quotidien dans cette profession.

Les remarques que je pourrai faire sont nombreuses, mais j'espère qu'elles pourront fixer les priorités à tenir face à cette déréglementation. Le travail sera long mais nous avons le courage et la foi.

La législation européenne est respectée différemment selon les pays où l'on circule ; les sanctions étant différentes d'un pays à l'autre.

#### Repos journaliers

Pays	Immobilisation	Amendes	Temps fourrière
Grande-Bretagne	automatique	forfait	11 h
République fédérale d'Allemagne	x "	"	9 h
Belgique	x "	"	9 h
Pays-Bas	x "	"	9 h
France	à l'appréciation	"	

#### Repos hebdomadaires

Pays	Immobilisation	Amendes	Temps fourrière
Grande-Bretagne			48 h
République fédérale d'Allemagne	Peu de contrôle		
Belgique	" " "		
Pays-Bas	" " "		
France	" " "		

#### Excès d'heures journalières

Pays	Immobilisation	Amendes
Grande-Bretagne		
République fédérale d'Allemagne	"	"
Belgique	"	"
Pays-Bas	"	"
France	à l'appréciation	

#### Surcharges

Pays	Immobilisation	Amendes
Grande-Bretagne	Immobilisation et déchargement sur place, Tribunal et forte amende	
République fédérale d'Allemagne	Très peu de contrôle	
Belgique	" " "	
Pays-Bas	" " "	
France	" " "	

A l'étranger, les infractions au code de la route sont payables immédiatement pour les étrangers.

Lors d'un contrôle routier, le chauffeur, pour le respect de la législation européenne doit présenter les disques de la semaine en cours plus le dernier précédent le repos hebdomadaire avec l'attestation de repos correspondant minimum à trois disques en moyenne.

Malheureusement, ces attestations de repos manuscrites sont souvent le moyen de tricher en l'absence de contrôle possible des renseignements y figurant par les forces de l'ordre. Dans le bénéfice du doute, elles ne verbalisent pas. En France, un conducteur se fait contrôler en l'absence d'infraction au code de la route en moyenne deux fois par an par les forces de l'ordre et une fois par an par les coordinations sur la législation des temps de travail et repos. A l'extérieur de la France les contrôles sont en moyenne triplés.

Le manque de contrôles routiers en France est dû à l'absence de moyens en hommes, en matériel, en sites aménagés. Les étrangers sont souvent verbalisés au forfait minima. Une meilleure coordination avec les différentes autorités serait souhaitable.

Le cheminement des procès verbaux vers les zones d'inscription des transporteurs n'aide pas à recouvrir le paiement de ceux-ci : 30 % seulement sont payés.

Les infractions au temps de repos et de conduite devraient se solder par l'immobilisation immédiate et sans possibilité de sortir le véhicule de fourrière avant la fin du temps imposé. Ce système aurait le mérite de casser l'escalade de la déréglementation avec un préjudice incontournable sans possibilité de faire marcher les relations, avec la menace de supprimer les licences et autorisations de transport.

L'harmonisation des peines sur la réglementation européenne devrait être mise en place immédiatement.

Les amendes actuelles sont peu dissuasives en France pour les transporteurs qui les provisionnent dans leur budget d'entreprise.

La politique des pouvoirs publics est plus que timide face à la force des transports routiers.

La loi leur permet de supprimer les autorisations et licences et même le droit d'exercer dans les cas les plus graves, mais ce n'est pas en nommant une trentaine d'inspecteurs du travail-transport et en mettant une dizaine d'hommes sur le terrain par région que les contrôles et leur suivi pourront être efficaces.

Les amendes n'ont généralement pas d'effet dissuasif.

La technique tend à évoluer vers la rentabilité en priorité. Les dernières mesures sur les poids maximum autorisés n'ont pas été accompagnées de mesures pour augmenter les capacités de freinage ; l'ABS n'a fait qu'améliorer le confort de freinage sans l'augmenter.

Des ralentisseurs hydrauliques ou électriques existent sur le marché mais ne sont pas obligatoires sur les poids lourds.

La puissance des véhicules a plus que doublée en vingt ans, de 240 chevaux à 520 chevaux, leurs tonnages sont passés de 35 t à 44 t, leurs dimensions de 11,5 mètres de longueur pour un semi-remorque isolé à 14 mètres, de 15 mètres pour un attelage à 16,5 mètres.

Arrêtons cette escalade qui ignore que la sécurité se réduit au fur et à mesure des nouvelles directives précitées.

Harmonisons les protections des poids lourds envers les autres usagers avec pare-chocs anti encastrement, protection latérale, signalisation lumineuse, sécurité active, ralentisseurs, limiteurs de vitesse, bruiteur en marche arrière. Les ralentisseurs devraient être obligatoires au-dessus de 12 t, les limiteurs devraient être soumis comme les contrôlegraphes à des visites périodiques.

En mars 1994, une loi est apparue dans la panoplie de la répression. Cette loi a sensibilisé la profession mais au-delà de la peur d'être soumis à celle-ci, les habitudes ne changent pas, jusqu'au jour où une jurisprudence apparaîtra. Les dernières inculpations de chauffeurs suite à des accidents vont vers une sensibilisation plus grande des infractions, mais les contraintes patronales face au chômage sont plus fortes.

En novembre 1994, un accord sur les chauffeurs grandes lignes a été conclu entre représentants du patronat et du personnel avec une entrée en application le 1<sup>er</sup> octobre 1995.

Toutes les heures devront être payées jusqu'à concurrence de 240 h, mais rêve ou réalité par rapport au travail réellement effectué dans les entreprises de transports ?

En février 1995, un accord sur la formation continue a été signé avec mise en application au 1<sup>er</sup> juillet 1995.

Ces deux accords vont vers une amélioration de la sécurité, mais sans une volonté des pouvoirs publics sur le plan européen, rien ne sera possible.

En 1992, la vitesse maxi est passée de 80 km/h à 90 km/h, résultat : l'année suivante 10 % de morts en plus au volant des poids lourds.

Poids et vitesse accrus, sécurité active inchangée, résultat : la première des mesures que je proposerais serait de sensibiliser les enfants face au danger de cohabiter avec les poids lourds en agglomération en étant piéton ou en deux roues.

## Débats

*Philippe Bartier* relate l'accident qui a coûté la vie aux parents de sa femme Isabelle : le 13-11-1993 un chauffeur

de poids lourds irlandais en excès de vitesse et en état d'ébriété (1,6 g 1 heure après) tue le couple qui quittait la foire de Cavaillon.

*Maître O. Chaslot* défend la famille.

La Ligue pourrait se constituer partie civile en allant au-delà de l'unique responsabilité du chauffeur : la foire attire sur trois jours 80 000 personnes.

La sortie se fait sur une route laissée, sous signalisation, à une circulation normale, il n'y a ni aménagement, ni parking (ce qui oblige à marcher sur la route).

Interpeler le maire, les organisateurs de la manifestation qui n'ont prévu aucune mesure de sécurité.

*Élisabeth Ribèyre* rappelle l'« affaire » Hautières, accident dû à des travaux qui ont obligé l'enfant à marcher sur la chaussée : mise en cause de l'entreprise et de la mairie.

*Jacques Tasia* : La mairie n'a pas été sanctionnée mais la responsabilité est retombée sur le chef d'entreprise qui devait organiser la sécurité du chantier.

*Maître Chaslot* : Cette affaire met en évidence le rôle de la Ligue, d'une affaire au jugement « simple », les véritables responsabilités vont être mises en lumière.

Un tel jugement amènerait à faire réfléchir les maires, les organisateurs de manifestations, à créer peut-être une jurisprudence.

Il faut rester vigilant. Un responsable a été trouvé depuis le départ, l'instruction est terminée, la Ligue dérange vraiment (mais risque le recul du jugement).

*Ghislaine Leverrier* : La constitution de partie civile de la Ligue dans ce cas est tout à fait claire.

En accord avec la famille : partir d'un accident qui pourrait être jugé de façon « banale » pour mettre en évidence les autres responsables et faire avancer les choses au plan national.

## Extrait de procès-verbal de l'Assemblée générale du 17 juin 1995

*M. JOUVEAU* : Demande que les sanctions soient partagées entre le chauffeur, l'entreprise et le donneur d'ordre.

*Jean-Marie LEVERRIER* : Le donneur d'ordre est complice.

*Pierre SOLVICHE* : Consulter le guide des poids lourds et le guide du chauffeur routier.

Les grosses entreprises respectent davantage les lois et soustraient ce qui n'est pas rentable.

*Philippe LAVILLE* : Le transport routier est un secteur économique hors normes — il n'a rien à voir avec le code du travail.

Le temps de travail est largement plus élevé qu'ailleurs et dépassé. C'est la même chose pour les excès de vitesse et les charges limitées (cf. rapport Daubia).

*Philippe GERVOT* : dont les parents ont été tués le 15 août par un chauffeur routier ivre, considère la responsabilité individuelle totale, ce qui n'empêche pas la remise en cause des autres responsables.

*Ghislaine LEVERRIER* nous dit son émotion devant le chauffeur d'Andorre qui se dit « assassin » et n'avait osé refuser ce camion *par peur du chômage*.

*M. CARL* : Il faudrait une *réglementation de la CB* terriblement redoutable contre la présence de la police.

*Ghislaine LEVERRIER* : *L'apprentissage militaire* représente 50 % de la formation, réalisé avec des camions vides, c'est insuffisant.

*Odile VAN HEE* : Le sujet suscite un débat très animé qui sera poursuivi en atelier car il y a nécessité de propositions précises auprès des ministères concernés.

# Réglementation sur les poids lourds

## LA RÉGLEMENTATION DU FREINAGE DES POIDS LOURDS

(Directive CEE du 6-9-71)

- C'est une des plus anciennes réglementations européennes à s'appliquer à la construction des poids lourds.
- Il faut noter la très grande précision de la définition des caractéristiques à obtenir.
- Aucun véhicule ne peut être commercialisé sans avoir obtenu une « homologation » officielle par les Services des Mines.

### Construction et montage d'une installation de freinage

- La réglementation impose une installation comportant :
  - \* un *dispositif principal* agissant sur l'ensemble des roues qui doit être réalisé en *double circuit indépendant*, l'un pour les freins avant, l'autre pour les freins arrière ;
  - \* un *dispositif de secours*, distinct du circuit principal, agissant sur les roues arrière, commandé à la main ;
  - \* un *dispositif de parcage* ;
  - \* des *correcteurs de freinage* qui répartissent les forces de freinage entre les roues avant et arrière, en fonction de leur état de charge, afin d'éviter le blocage des roues qui réduit la force de freinage d'environ 25 %.

Un véhicule avec roues avant bloquées ne peut plus être dirigé, il suit la tangente à sa trajectoire au moment du blocage et il peut donc quitter la route.

Un véhicule avec roues arrière bloquées devient instable et se met en travers de la route à la moindre sollicitation. Ces corrections ayant néanmoins des limites, *un véhicule à vide reste toujours dangereux, quel que soit l'état de la route*, et se comporte comme ci-dessus.

Il existe des *ralentisseurs* :

- \* *Ralentisseur sur échappement* du moteur : décélération faible, environ 7 % de la décélération maxi au frein principal.

- \* *Ralentisseur sur transmission*, électrique ou hydraulique : décélération moyenne, mais continue d'environ 20 % de la décélération maxi au frein principal. Ce dispositif est imposé par la réglementation pour les transports en commun : > 4 t, circulant en région accidentée et pour le transport de matières explosives.

### Caractéristiques et performances imposées

pour les véhicules neufs, sortie d'usine

#### • Efficacité freins froids

— *Frein principal* : Essais véhicule à vide et en charge  
Effort sur la pédale < 70 kg.  
Décélération — Distance d'arrêt — Écart de trajectoire pour une valeur de vitesse initiale donnée.

Projet de directive prévoyant une efficacité conservée à 90 % pour les véhicules en service.

— *Frein de secours* : Essais véhicule à vide et en charge  
Effort sur la commande < 60 kg.  
Distance d'arrêt pour une valeur de vitesse initiale donnée.  
Projet de directive prévoyant une décélération mini pour les véhicules en service.

#### — Frein de stationnement

Doit maintenir le véhicule en charge sur une pente de 18 %.

#### • Efficacité freins chauds

Après 20 freinages espacés de 60 secondes, véhicule en charge, pour passer du  $V_1 = (0,8 V_{max})$  à  $(0,5 V_1)$ , la valeur de l'efficacité résiduelle des freins doit être > 80 % des valeurs prescrites pour freins froids.

#### • Comportement dans longues descentes

Essai à 30 km/h, sur pente de 5 % de 6 km, avec freins quand nécessaire : après descente efficacité freins doit être > 75 % de celle prescrite pour freins froids.

#### • Capacité réservoirs

L'efficacité prescrite pour le frein de secours doit être possible après 8 actionnements à fond de course de la commande du frein principal.

#### • Temps de réponse

Il faut un temps < 0,6 seconde entre le début d'action sur la pédale et le moment où la pression d'action sur le frein atteint 75 % de sa valeur nominale.

## CONTRÔLOGRAPHES

Code de la route art. R78

**Attention :** La circulaire du 28 août abolit le contrôle « a posteriori » de la vitesse sur les disques de contrôlographes.

### Définition

C'est un appareil de contrôle qui doit permettre :

- \* le contrôle de vitesse
- \* le contrôle des conditions de travail :
  - distances parcourues
  - le temps de conduite
  - le temps de présence au travail
  - les interruptions et temps de repos journalier.

### Obligations

- Les feuilles sur lesquelles sont inscrites les données (les « disques ») ont une durée de 24 heures et sont personnalisées au nom du conducteur.
- Le conducteur doit avoir à bord du véhicule les disques de la semaine en cours et celle du dernier jour de la semaine précédente.
- L'employeur doit conserver les disques 1 an et les tenir à disposition des agents de constatation.

### Contrôle de l'appareil

- L'appareil doit être homologué CEE.
- Il doit être contrôlé au moins tous les 2 ans.

## Responsabilité pénale

• *Au code de la route* : Défaut d'équipement, d'utilisation, de vérification, de fonctionnement, de présentation des disques.

AMENDE DE 4<sup>e</sup> CLASSE : \* 1 300 à 3 000 F  
(3 000 à 6 000 F si récidive)  
\* Prison < 5 j.

• *A la législation du travail* (directive communautaire) : Refus de présentation des disques. Falsification. Détériorations. Emploi irrégulier des appareils de contrôle.

DÉLIT (si actes intentionnels)  
— amendes 500 à 15 000 F  
— prison 15 jours à 3 mois.

• *Personne responsable* L'EMPLOYEUR sauf si la responsabilité directe du conducteur est prouvée.

## Contrôle de la vitesse par lecture sur le « disque »

- Possible sur route, en cas d'« excès caractérisé ».
- Par lecture directe, sans appareil de lecture.
- 2 conditions réunies :
  - $V > + 10$  km/h par rapport à la vitesse astreinte au véhicule,
  - au moins 2 fois en 30' ou constante sur 5'.

## ÉVOLUTIONS A L'ÉTUDE

### Évolution pénale

La fraude de contrôlogue passible de poursuites pénales.

### Évolutions technologiques

*Évolutions des règlements CEE*

- Renforcement du blindage du câble, application en Europe en 1996.
- Mémoire magnétique par « carte à puce » personnalisée au chauffeur, prévision : 1998-2000.

### Limiteur de vitesse

Directive CEE 92-02-1992 et JO 02/03/92  
2 arrêtés JO 30-12-92 (p. 18417) et JO 03-11-94 (p. 15615)  
Obligatoire en France depuis 1984

### Obligatoire par construction

sur les véhicules industriels

	Depuis 01-94
• Transport de marchandises > 12 t	85 <sup>+5</sup>
• Transport en commun > 10 t	100 <sup>+5</sup>
• Transport matières dangereuses > 10 t	75 <sup>+5</sup>

### Débridage ou truquage du limiteur

Art. L9-1 du code de la route « Loi de la Sécurité et Modernisation des Transports ».

- Le modifier, faire ou laisser modifier le limiteur pour dépasser la vitesse maxi autorisée :

Sanctions :

\* Amende de 200 000 F.

\* Prison : 1 an.

\* Immobilisation possible du véhicule jusqu'à réparation du limiteur.

Personne responsable

Le chauffeur ou le propriétaire « responsable de l'exploitation ».

## Reprise du parc

Elle est prévue par la réglementation, pour équiper ou corriger *TOUS les véhicules en circulation*.

Elle est en cours actuellement.

## Attention

Le limiteur est réglé, par construction, sur la vitesse maximum autorisée sur autoroute.

## Grille des vitesses maximales autorisées pour les poids lourds depuis le 1<sup>er</sup> décembre 1992

Hors agglomération		Auto- routes	Routes prioritaires et signalées comme telles	Autres routes	
Transport de marchandises	de 3,5 à 12 tonnes	110	80 (100 sur routes à chaussées séparées uniquement)	80	
	+ 12 tonnes non articulés	90	80	80	
	+ 12 tonnes articulés (semi-remorques)	90	80	60	
Transports de matières dangereuses	de 3,5 à 12 tonnes	110	80 (100 sur routes à chaussées séparées uniquement)	80	
	+ 12 tonnes	Non munis d'un freinage ABS	80	60	60
		Munis d'un freinage ABS	80	70	60
Transports en commun	+ 10 tonnes	Non munis d'un freinage ABS	90	90	90
		Munis d'un freinage ABS	100	90	90

**En ville,  
sauf signalisations spécifiques,  
la vitesse est limitée à 50 km/h**

# NOS ENTREVUES AVEC LES MINISTRES DU NOUVEAU GOUVERNEMENT

---

*Notre Présidente, accompagnée d'Odile VAN HEE et de Chantal PERRICHON, a obtenu de rencontrer les Ministres en charge de la Sécurité Routière, M. PONS et Mme IDRAC, le 24 juin et le 13 juillet.*

*Nous tenons à ce que vous tous, adhérents et lecteurs preniez connaissance du compte-rendu de ces rendez-vous — bien décevants dans leur ensemble, et notamment en ce qui concerne la disparition du projet de loi créant le délit de grand excès de vitesse. En fait, un recul par rapport aux deux Gouvernements précédents.*

*Affaire à suivre : notre participation à une réflexion sur la mise en œuvre du délit de mise en danger de la vie d'autrui (art. 223-1 et 221-6 du nouveau Code pénal).*

## COMPTE RENDU DU RENDEZ-VOUS AU MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

69, rue de Varenne, 75007 Paris  
Le samedi 24 juin 1995 à 11 h

Étaient présents :

Monsieur Bernard PONS : Ministre.

Monsieur Étienne GUYOT : Chef de Cabinet du Secrétaire d'État aux Transports.

Ghislaine LEVERRIER, Chantal PERRICHON, Odile VAN HEE.

Monsieur Bernard PONS fait part de sa préoccupation devant l'augmentation récente (depuis novembre 1994) du nombre des morts et blessés graves dans les accidents de la route.

— Souhaite agir par la formation, la prévention plutôt que la répression.

— Va faire des recommandations à Monsieur le Garde des Sceaux pour ne plus classer les « affaires » concernant les transports routiers.

— Estime l'« arsenal répressif » existant suffisant.

— « Il faut rappeler les lois, faire appliquer ce qui est applicable plutôt que d'en créer de nouvelles », (« gel » du projet de délit de grand excès de vitesse).

— Insiste sur le taux d'alcoolémie ramené à 0,5 g/l. pour la contravention (0,8 g/l étant un délit).

Ghislaine LEVERRIER présente la Ligue, son historique, le pourquoi de son existence, les personnes présentes, les actions. (Monsieur Bernard PONS ponctue chaque phrase d'un « je sais »).

Monsieur le Ministre des Transports fait part d'une certaine

gratitude à l'égard de la Ligue, souhaite son soutien et fait part de certains projets :

— Des emplois vont être créés pour l'entretien des aires d'autoroutes et une sensibilisation des usagers.

— Des panneaux rappelant les vitesses autorisées vont être apposés aux sorties des stations-services et aires de repos des autoroutes.

— Il faut informer dès l'école, en insistant au niveau des 1<sup>res</sup>/terminales (juste avant l'âge du permis).

— Nous signale que Madame IDRAC a alerté Monsieur TOUBON sur la loi d'amnistie lui demandant une grande fermeté.

— Chantal PERRICHON pose le problème du gel du délit de grand excès de vitesse.

— Monsieur PONS : la Commission des lois aurait dû être consultée auparavant, le Parlement n'aimant pas être mis devant le fait accompli.

Il nous conseille de prendre le plus possible contact avec les parlementaires au niveau des départements et, au niveau national, avec les présidents de commissions, les présidents de groupes parlementaires, de rencontrer Monsieur MAZEAUD qui est un juriste constitutionnaliste. Sur le problème de la vitesse, Monsieur PONS rappelle qu'il y a des lois, des règlements, qu'il n'existe rien de pire que de faire une loi sachant qu'elle ne sera pas respectée.

— Odile VAN HEE évoque le cas de récidivistes provoquant des accidents mortels, en état d'alcoolémie, sous l'effet de suspension ou retrait de permis.

— Monsieur PONS précise que le juge peut exiger la confiscation du véhicule ainsi qu'un suivi médical du contrevenant. Il insiste sur une indispensable coordination interministérielle.

— Les préfets vont être réunis dans quelques jours et certaines opérations pilotes seront développées.

— A propos d'un fait local, Monsieur PONS souligne la responsabilité des services techniques de l'État.

L'entretien se termine à 11 h 45.

# RENCONTRE AVEC MADAME ANNE-MARIE IDRAC, SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX TRANSPORTS ROUTIERS)

Jeudi 13 juillet 1995

Étaient présents :

- Madame Idrac — Secrétaire d'État aux Transports Routiers.
- Monsieur Durand — Délégué adjoint à la DSCR.
- Monsieur Guyot, Conseiller Technique pour les transports routiers.
- Madame Leverrier, Présidente de la Ligue Contre la Violence Routière.
- Monsieur Leverrier — Délégué Régional de la LCVR.

La Ligue Contre la Violence Routière a retenu et posé 6 questions :

1. Excès de vitesse
2. Amnistie
3. Article R 266 du Code de la Route
4. Délit de mise en danger de la vie d'autrui
5. Les bus scolaires
6. Conseil Économique et Social

Nos sentiments sur l'état d'esprit de nos interlocuteurs.

## 1 — EXCÈS DE VITESSE

L'été dernier, la DSCR et le Ministre des Transports ont demandé l'appui de La Ligue pour convaincre le parlement sur la nécessité de voter le délit de grand excès de vitesse. La Ligue au travers d'actions très médiatisées a fait pression sur l'Assemblée Nationale pour que celle-ci vote ce délit.

En janvier 1995, M. Ballardur, pour des raisons réelles qui nous échappent, reporte le vote de cette loi à une prochaine session du Sénat.

En juin 1995, M. Pons « gèle » carrément ce délit prétextant que c'était une affaire mal engagée.

### Notre demande

Quand on sait que l'alcool au volant il y a plus de 25 ans était le facteur d'accident le plus meurtrier et que pour lutter contre, il a fallu considérer la conduite alcoolique comme un délit afin que cette lutte devienne plus efficace, quand on sait que la vitesse excessive est aujourd'hui le facteur le plus meurtrier, quelles mesures efficaces comptez-vous prendre pour lutter contre la vitesse excessive, premier facteur d'accident grave ?

### Synthèse de la réponse

L'Assemblée Nationale a voté cette loi dans de mauvaises conditions et juridiquement cette loi est mal engagée. Aujourd'hui le délit pour un grand excès de vitesse est perçu comme **infamant** et **politiquement** l'affaire est mal

emmanchée. Cependant c'est un sujet majeur qu'il faut dégelé et on doit pouvoir trouver une solution.

## Commentaires de la Ligue

Nous faisons remarquer à nos interlocuteurs que 63 % des Français (chiffres de la DSCR) sont favorables à cette sanction supplémentaire pour les très grands excès de vitesse et que cette loi a été votée par l'Assemblée Nationale le 18 novembre 1994.

Il faut se souvenir de la lutte fratricide entre les Chiraciens et les Ballarduriens lors de la campagne présidentielle, qui s'est aussi illustrée au moment du débat de cette loi à l'Assemblée Nationale pour comprendre que les Chiraciens reprennent leur revanche et que les Ballarduriens sont en situation de capitulation sans condition.

Madame Idrac proche du Ballardurien Bernard Bosson et appartenant au gouvernement de Jacques Chirac est dans une position très délicate : elle est tenue d'appliquer une politique en matière de vitesse diamétralement opposée à celle qu'elle soutenait il y a quelques mois.

Elle ne paraît pas à l'aise dans cet exercice. Elle n'est pas encore une politicienne rompue à toutes ces opportunités.

## 2 — AMNISTIE

Nous n'avons pas du tout apprécié la loi d'amnistie qui a été jusqu'à amnistier des fautes qui ont un caractère dangereux :

- franchissement d'une ligne continue,
- stationnement dangereux,
- 90 km/h en ville,
- non respect du temps de travail des chauffeurs routiers et autres conventions liées au transport routier,
- etc.

A notre sens tout relâchement en matière de sécurité est nocif et l'annonce de cette amnistie a eu les mêmes effets que les précédentes, c'est-à-dire des morts et des blessés en plus.

### Suggestion

Proposer une disposition pour que la prochaine amnistie ne s'applique pas aux contraventions et aux délits routiers.

### Synthèse de la réponse

Personnellement, je partage les hésitations à l'égard de l'amnistie que certains députés ont évoquées. L'amnistie pose des questions et pour ma part j'aurais préféré qu'il n'y en ait pas. Cependant il faut bien comprendre que tout le monde s'attendait à cette loi et personne n'aurait compris qu'elle ne fut pas votée.

Puisqu'il y a amnistie, je considère qu'elle reste acceptable, en ce sens qu'elle ne perturbe pas le permis à points : l'Assemblée Nationale n'a pas permis de rendre les points supprimés aux infractionnistes. Cependant je regrette l'élargissement des infractions amnistiées.

La mise en place d'une prochaine amnistie dans 7 ans ne relève pas de mes compétences, elle appartiendra au Président de la République du moment.

## Commentaires de la Ligue

Madame Idrac a bien insisté sur le fait que ce sont les députés qui ont élargi l'amnistie aux fautes sanctionnées par un retrait de 3 points du permis de conduire.

### 3 — ARTICLE R 266 DU CODE DE LA ROUTE

Cet article prévoit 19 fautes qui donnent lieu à la suspension du permis de conduire.

Le 5 mai 1995, le Gouvernement allège cet article en supprimant 10 de ces fautes, comme par exemple :

- circulation à gauche,
- franchissement ligne continue,
- dépassement dangereux,
- stationnement dangereux,
- le dépassement de la vitesse de 30 km/h est repoussé à 40 km/h,
- ...

Ces fautes reconnues dangereuses qui mettent la vie des autres en danger ne méritent plus à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1995, une suspension du permis de conduire.

Par contre le non-respect des barrières de dégel, le défaut d'assurance, donnent toujours lieu à la suspension du permis de conduire.

#### Notre observation

Ce décret présente une analogie avec la loi d'amnistie : plus de clémence à l'égard des conducteurs pressés qui commettent des fautes dangereuses.

#### Synthèse de la réponse

Ce décret a été émis le 5 mai 1995, c'est-à-dire par le Gouvernement précédent entre les deux tours de l'élection présidentielle. A cette date Madame Idrac n'ayant pas en charge la sécurité routière a demandé à Monsieur Durand qui était déjà responsable à la DSCR à cette époque d'apporter les explications nécessaires.

Toutes ces infractions sont très nombreuses. Les tribunaux de police sont très encombrés et beaucoup de ces fautes ne sont pas sanctionnées. A partir du 1<sup>er</sup> septembre 1995 ces contraventions seront soumises à une amende forfaitaire. Les contrevenants paieront directement leurs amendes et les trois points liés à ces fautes seront retirés de leur permis de conduire. Seules les contraventions contestées seront examinées par la justice. Ce système forfaitaire qui est dans la logique du permis à points permettra de traiter rapidement ces infractions. Le permis sera supprimé quand il n'y aura plus de points.

Madame Idrac et Monsieur Durand nous disent que cette décision a été prise à l'issue d'un débat difficile.

#### Commentaires de la Ligue

Nous avons insisté sur le fait que ces fautes codifiées comme dangereuses étaient devenues moins punissables que certaines autres fautes qui ne mettent pas la vie des gens en danger. Nous avons aussi fait remarquer que ce décret du 5 mai 1995 (c'est-à-dire après la défaite de Monsieur Balladur à la

présidentielle et juste avant l'élection de Monsieur Chirac) était annonciateur du contenu de l'amnistie.

### 4 — DÉLIT DE MISE EN DANGER DE LA VIE D'AUTRUI

Cette innovation du nouveau Code pénal, en général n'est pas prise en compte par les Tribunaux qui semblent agir dans le cadre de l'ancien Code pénal. Et ceci aussi bien dans le cas d'une infraction autonome (art. 223-1) que dans le cas de circonstances aggravantes (art. 221-6, alinéa 2, et les autres).

#### Nos propositions

1 — Nous demandons à Madame IDRAC d'agir auprès des Parquets pour qu'ils utilisent cette nouvelle conception du droit, notamment en tant que circonstance aggravante.

2 — Nous souhaiterions avoir le concours de la DSCR pour étudier entre juristes la possibilité de repérer et codifier des comportements qui tombent sous le coup de ces nouvelles dispositions.

#### Synthèse de la réponse

Nous ne pouvons pas agir auprès des Magistrats, la jurisprudence se mettra en place naturellement. Monsieur Durand a résumé la circulaire du Ministère de la Justice du 24 juin 1994 qui tente de définir quelques comportements qui pourraient tomber sous le coup de ce nouveau délit. Dès que le Ministère de la Justice aura dépouillé tous les jugements relatifs à ce délit, Madame Idrac autorise la DSCR à nous fournir toutes les statistiques ainsi que les jugements consécutifs à ces poursuites. Toutes ces informations nous seront transmises légalement dans un souci de transparence.

Madame Idrac propose que des juristes de la DSCR s'associent à notre réflexion sur la mise en œuvre de ce délit de mise en danger de la vie d'autrui, notamment en participant à un colloque que la Ligue pourrait organiser sur ce sujet.

#### Commentaires de la Ligue

La DSCR ne semblait pas très informée du peu d'enthousiasme des magistrats à mettre en application ce nouveau délit.

### 5 — LES BUS SCOLAIRES

Plusieurs millions d'enfants sont ramassés chaque jour par des bus scolaires. Dans le cadre de ces ramassages, le problème numéro 1 de sécurité n'est pas lors du transport mais aux abords du bus au moment de la montée ou de la descente des enfants, et surtout au moment de la traversée de la chaussée au niveau de l'arrêt du bus.

En 1986, nous avons saisi le Ministre des Transports, Pierre Méhaignerie et lui avons proposé un équipement de feux rouges sur les bus dont le fonctionnement imposerait l'arrêt des véhicules circulant à proximité.

Sa réponse fut navrante.

Quelques années plus tard, un député posa la même question et la réponse du Ministre de l'époque fut la même : — les bus utilisés en France n'ont pas une silhouette remarquable,

— la signalisation spécifique demandée poserait de nombreux problèmes (on ne sait pas lesquels).

Pour ces raisons le Gouvernement préfère l'usage des feux de détresse plutôt que des gros feux rouges qui donneraient aux écoliers un sentiment de fausse sécurité (sic).

### Notre proposition

Nous insistons pour que soit expérimenté un système qui imposerait l'arrêt de tous les véhicules à proximité des bus scolaires lors de la montée ou de la descente des enfants. L'expérimentation pourrait se limiter à un département comme ce fut le cas pour la mise en place des gyrophares sur les tracteurs.

### Synthèse de la réponse

Monsieur Durand nous a informé que certains départements avaient équipé les bus de ramassage scolaire de signalisation type « triflash » beaucoup plus visibles que les feux de détresse des bus, seuls obligatoires et par conséquent, attiraient mieux l'attention des autres conducteurs. Madame Idrac lui demande de faire connaître ces expériences.

Madame Idrac reconnaît qu'il y a des initiatives à prendre en matière de transport scolaire et notamment propose que des accompagnateurs soient aux côtés des enfants.

Quant à notre proposition très concrète qui existe dans des pays anglo-saxons (installation de feux spécifiques sur l'autocar, dont le fonctionnement imposerait l'arrêt des autres véhicules circulant à proximité) Madame Idrac estime que c'est une solution très compliquée sur le plan réglementaire et préconise dans le cadre de la décentralisation des actions diverses.

## 6 — CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

Par an l'insécurité routière coûte économiquement 122 milliards de francs et socialement 10 000 morts et plus de 50 000 blessés graves.

Il nous semble intéressant que ce domaine de la sécurité routière soit reconnu au sein du Conseil Économique et Social.

### Notre proposition

Si cette idée mérite un intérêt nous suggérons qu'un membre de la LCVR soit nommé au CES.

### Synthèse de la réponse

Monsieur Durand a précisé que jusqu'alors, aucune communication spécifique sur la sécurité routière n'avait été faite par le Conseil Économique et Social. Seule une information de sensibilisation fut apportée au CES par Madame Yvette Chassagne alors Présidente de la Prévention Routière et membre du CES à un autre titre.

Madame Idrac se renseignera des modalités de nomination au CES et étudiera la candidature d'un membre de la ligue Contre la Violence Routière.

**Notre rencontre s'est déroulée de 16 h 30 à 17 h 30.**

## Nos sentiments sur l'état d'esprit de nos interlocuteurs

Nous avons rencontré Monsieur Bernard PONS, Ministre des Transports, et Madame IDRAC, Secrétaire d'État aux Transports Routiers, sur leur demande.

Ces rencontres nous ont inspiré les réflexions suivantes : En 1992, avec le Secrétaire d'État à la Sécurité Routière, Georges SARRE, la Ligue Contre la Violence routière a affronté les transporteurs routiers et aidé à la mise en place du permis à points dont on voit aujourd'hui tout l'intérêt. La Ligue a été la seule organisation à monter sur les barricades pour soutenir cette initiative gouvernementale. En 1994, la DSCR avec le Ministre des transports, Bernard BOSSON, s'attaque au lobby vitesse et en particulier à ces jeunes et moins jeunes cadres dynamiques qui sont toujours pressés. Là encore la Ligue Contre la Violence Routière a été la seule organisation à soutenir cette initiative gouvernementale.

L'action médiatique très forte de la Ligue a permis le vote du délit de grand excès de vitesse à l'Assemblée Nationale malgré l'opposition des députés chiraquiens face aux députés balladuriens. Lors de la séance du 17-18 novembre 1994 à l'Assemblée Nationale, l'affrontement entre Monsieur Bernard BOSSON, Ministre des Transports (Balladurien), et Monsieur Pierre MAZEAUD, Président de la Commission des lois (Chiraquien), en fut une illustration sans équivoque.

Pour mettre en place ces mesures importantes de sécurité (permis à points et délit de grand excès de vitesse) la DSCR, qui est l'organe technique à la disposition du pouvoir en place, a fait preuve d'imagination et de compétence pour argumenter la position des gouvernements. Mais les temps ont changé et ces mêmes fonctionnaires ont dû remiser leurs engagements et se faire les interprètes de mesures qui nous semblent davantage des mesures démagogiques que des mesures de sécurité routière. Pour la Ligue Contre la Violence Routière, il apparaît clairement que cette politique « anti-répression » menée par Monsieur Pons est destinée à faire plaisir aux passionnés d'automobiles extrêmement influents dans les milieux décisionnaires.

Après cette lecture, que nos lecteurs soient juges. Et, à l'heure où la répression ne paraît pas « à la mode », reprenons à notre compte l'extrait suivant d'un article de J.-F. Revel dans *Le Point* du 26.08.95 signalé par notre ami Jean LEFEVRE.

Tout droit est l'envers d'un devoir. Car tous les citoyens étant égaux devant la loi en démocratie, je ne suis jamais seul à conquérir un nouveau droit. Si je l'ai, c'est que les autres l'ont aussi. *Donc, le reconnaissant à tous mes concitoyens, je m'engage à le respecter envers eux comme eux envers moi, ce qui borne d'autant la liberté de chacun.* Jean-Jacques Rousseau le démontre dans le « Contrat social » avec une irrécusable précision géométrique : *en acceptant de jouir d'un droit, j'accepte aussi par avance de subir la punition assortie au viol de ce droit, proportionnelle au tort que j'inflige au corps social.* Mais l'idée de cette intime corrélation entre le droit et l'obligation est impopulaire dans les démocraties modernes. L'illusion y prévaut que chacun peut à l'infini étendre le champ de ses libertés sans envahir celui des libertés d'autrui. *Le droit n'est que pour moi, jamais à mon détriment.* Cette excommunication de sa sanction déborde la politique. *Bien que la France souffre de la plus forte mortalité routière d'Europe, aucun de nos ministres des Transports n'ose user de répression.* On n'entend parler que de « prévention », comme si les poids lourds et les motards qui dépassent les vitesses limitées ne savaient pas lire les panneaux.

# L'AMNISTIE

***La loi sur l'Amnistie, à la suite de l'élection du nouveau Président de la République, même si elle n'est pas revenue sur les « points » retirés, a eu des effets pervers, au moins par anticipation. Elle avait provoqué des recommandations de l'Observatoire National de Sécurité Routière, des réactions individuelles de parlementaires et des journalistes. Nous en publions ci-joint quelques-unes : puisse-t-on s'en souvenir... dans 7 ans et ne pas renouveler une erreur criminelle.***

## RECOMMANDATIONS DU CONSEIL D'ORIENTATION ET D'ÉVALUATION DE L'OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

De 1989 à 1994 le nombre de tués a été constamment inférieur à celui de l'année précédente. Au cours des 9 premiers mois de 1994, la réduction de la mortalité a été particulièrement importante, 655 tués de moins qu'en 1993. Fin 1994, des publications ont décrit les mécanismes de l'amnistie accompagnant l'élection présidentielle. Au cours des 7 mois suivants, la poursuite espérée de la réduction de la mortalité s'est transformée en un accroissement de 263 du nombre des tués.

Nous avons déjà observé ce phénomène en 1988. Pendant les cinq premiers mois, le nombre de tués sur les routes avait dépassé de 645 celui de la période correspondante de l'année précédente. Au cours des 7 derniers mois de l'année, le nombre des victimes ne dépassait que de 36 tués celui de 1987.

En conséquence, nous recommandons au Parlement de ne

pas amnistier les fautes de conduite, mettant en jeu la vie humaine, quel que soit leur niveau de gravité et de maintenir toutes les suppressions de points du permis de conduire. Il faut maintenir la logique et la crédibilité de la loi sur le permis à points qui a pour but de dissuader la récidive. Nous avons pour mission et pour devoir de donner notre avis sur le drame humain que constitue l'augmentation récente de la mortalité sur les routes de notre pays. Le conseil d'orientation et d'évaluation de l'observatoire national interministériel de sécurité routière ne peut engager par un silence coupable sa responsabilité dans la surmortalité provoquée par les effets pervers d'une amnistie annoncée. L'élection présidentielle est un acte important de notre démocratie. Elle ne doit pas être à l'origine de plusieurs centaines de morts évitables en 2002.

## LE POINT DE VUE D'UN MILITANT

### **Coût de l'amnistie présidentielle la vérité des chiffres**

*Le Monde* du 19-20 mars 1995 chiffre l'effet pervers de l'amnistie présidentielle à « six cents personnes tuées sur la route » (cf. *Pondération*, n° 27). Certes, c'est approximativement la différence entre le bilan de 1988 et celui de 1987. Il n'en demeure pas moins, qu'à mon avis, c'est une façon singulièrement réductrice d'interpréter des résultats statistiques que de ne tenir aucun compte de l'évolution favorable constatée pendant les années précédant 1988 (1). Et pas davantage de la dégradation et de la stagnation qui ont suivi trois années durant, au lieu et place de la minoration normalement envisageable (preuve à été faite que les mauvaises habitudes prises en raison de la « perspective » d'amnistie durent et perdurent).

Donc, en toute objectivité, c'est 515 tués — qui auraient été épargnés si l'amélioration avait continué — qu'il convient d'ajouter aux 693 tués supplémentaires de 1988 : soit ...1 208 personnes.

— pour 1989, 8 852 tués au lieu de 10 528, soit 1 676 personnes.

— pour 1990, 8 390 tués au lieu de 10 289, soit 1 899 personnes.

### **Au total ce sont 4 783 vies qui auraient pu être épargnées**

car, ce n'est qu'en 1991 que le bilan s'est révélé comparable à celui de 1987... (meilleure années depuis 1961). Pour la même période, par utilisation de la même procédure comptable, il ressort que 73 000 personnes auraient pu ne pas être blessées.

Il convient de préciser que le coût humain de l'amnistie serait apparu plus important encore s'il avait été tenu compte, d'une part des tués à 30 jours (au lieu de 6 jours), d'autre part de l'évolution défavorable du 4<sup>e</sup> trimestre 1987 (qui s'est renouvelée au cours du 4<sup>e</sup> trimestre 1994).

Le moment venu, il conviendra de chiffrer de la même manière le bilan de l'amnistie 1995, d'en tirer la leçon : longtemps à l'avance obtenir enfin promesse des candidats à la prochaine élection présidentielle de faire exclure du champ de l'amnistie toutes les infractions susceptibles de mettre en péril la vie d'autrui.

(1) Pendant la période 1985-1986-1987, évolution moyenne annuelle de -5,23 % pour les tués et de -5,87 % pour les blessés.

## LETTRE D'UN PARLEMENTAIRE

Pierre ALBERTINI  
Député de la Seine-Maritime

à Jacqueline FURBEYRE  
Le Haut Manoir  
76220 La Feuillie

Madame,

*Votre lettre dans laquelle vous exprimez votre indignation concernant le projet d'amnistie présidentielle, a retenu toute mon attention.*

*Le projet de loi soumis à l'Assemblée Nationale le 27 juin dernier constitue déjà, en matière de sécurité routière, un net progrès par rapport à la dernière loi d'amnistie adoptée en 1988. En effet, si l'article 1 précise que « sont amnistiées les contraventions de police commises avant le 18 mai 1995 », les alinéas 8 et 9 de l'article 26 excluent expressément du champ de l'amnistie « les délits prévus au code de la route » ainsi que « les contraventions concernant la conduite des véhicules visées à l'article R.256, 2 et 3 du code de la route dans sa rédaction en vigueur le 18 mai 1955 ». Les contraventions les plus graves, comme la conduite en état d'ivresse, ne sont pas amnistiées.*

*Les auteurs du projet de loi d'amnistie font référence à une longue tradition qui se serait précisée depuis l'élection du Président de la République au suffrage universel. Cet argument ne me paraît pas l'emporter car, de ce fait, l'amnistie devient un encouragement à l'incivisme quotidien, dommageable, à la fois, à l'ensemble de nos concitoyens exposés, à tout moment, aux dangers de la route mais aussi, pour les finances publiques des collectivités locales comme de l'État.*

## LA PRESSE

### VITESSE EXCÈS DE CLÉMENTICE

*Effet anticipé de la loi d'amnistie ? Entre octobre 1994 et avril 1995, la route a fait 600 victimes de plus que l'année précédente. Pourtant, à la différence de certains élus, les Français sont d'accord pour réprimer les abus.*

Vive les vacances, à bas les pénitences ! Les migrations d'été ont commencé sous le double signe de la clémence routière : l'amnistie des infractions correspondant à un retrait de 3 points du permis de conduire et l'enterrement par Bernard Pons, le nouveau ministre des Transports, du projet de loi instaurant le délit de très grande vitesse. Du coup, les associations pour la sécurité enragent et craignent un carnage.

Le Pr Claude Got, spécialiste des accidents de la route, ne décolère pas : « Alain Juppé vient de battre tous les records de rapidité en matière de mauvaises mesures ! » Le champion de la limitation de vitesse exagère. « Contrairement aux apparences, cette loi d'amnistie est moins laxiste que celles de 1981 et de 1988 », estime la commission des lois

de l'Assemblée nationale. Jacques Toubon, le ministre de la Justice, a, certes, jeté du lest par rapport à son objectif initial (qui limitait l'amnistie aux infractions égales ou inférieures à un retrait de 2 points). Mais les députés qui demandaient une réintégration des points perdus ont dû en rabattre. « Si le garde des Sceaux avait cédé, c'en était fini du permis à points », commente un responsable de la Sécurité routière.

Les associations des victimes de la route, les assureurs, qui se lancent dans des campagnes de prévention, et les spécialistes n'en dénoncent pas moins les effets pervers qu'a déjà produits l'amnistie. Pour la fondation Anne-Cellier contre l'insécurité routière, « la seule perspective d'être blanchis a provoqué chez les conducteurs un relâchement de l'attention ». Les chiffres lui donnent raison : alors que le nombre de tués dans des accidents de la route avait baissé de 70 par mois jusqu'en octobre 1994, il y eu, entre octobre 1994 et avril 1995, de 500 à 600 morts de plus que l'année précédente.

On redoute aussi les effets de l'« après-amnistie ». « Les automobilistes vont maintenant penser que les véritables infractions commencent à partir de 4 points », s'inquiète un membre de la Ligue contre la violence routière. Et de mettre en cause « l'incroyable irresponsabilité d'élus dont on attend qu'ils soient soucieux du bien public plutôt que de divers lobbies ».

Lobbies ? Le grand mot est lâché. Y aurait-il d'influents groupes de pression qui feraient capoter toutes les lois en faveur de la sécurité en France ? Les amateurs de « combinaison » risquent d'être déçus. Les députés, peu nombreux, qui ont défendu la thèse de l'amnistie la plus large possible ne représentaient qu'eux-mêmes, et les groupes UDF et RPR avaient laissé leurs membres libres de leur vote. En novembre 1994, l'Assemblée nationale avait d'ailleurs voté en faveur du projet de loi de Bernard Bosson relatif au délit de très grande vitesse. Mais c'est Édouard Balladur qui le retira de l'ordre du jour. Certes, pendant six mois, l'automobile-Club national et ses réseaux de province, ou la presse spécialisée emmenée par le vibrant « Auto Plus », avaient travaillé au corps tous les possibles relais d'opinion. Mais, même s'ils s'attribuent aujourd'hui le mérite de l'enterrement officiel du projet, leur influence n'est pas décisive.

La vérité est plus inquiétante. Certains hommes politiques n'ont nul besoin d'être poussés par le club des amateurs de grande vitesse. Ils en font eux-mêmes partie. Pour eux, les PV ne posent guère de problèmes, parce qu'ils peuvent les payer. « Ou parce qu'ils savent les faire sauter », accuse le Pr Got. Et aussi parce qu'un élu a plus de chances de dîner en ville avec un propriétaire de bolide, apte à le convaincre que sa passion est sans danger, qu'avec un conducteur moyen, plutôt favorable à la limitation de vitesse. Même si ce dernier représente 80 % de ses concitoyens.

La position de ces élus est d'autant plus incompréhensible que, pour la première fois, les Français sont d'accord pour réprimer les excès. Et que les constructeurs automobiles nationaux y sont moins opposés que par le passé ; les grosses cylindrées demeurent, pour l'essentiel, fabriquées à l'étranger. Mais le consensus social et économique semble de peu de poids. Incertain de ses troupes, le gouvernement n'est pas encore prêt à engager le grand débat sur la vitesse. Il préfère parler d'« éducation » et d'« information ». Claude Got ne désarme pas : « Si la route des grandes vacances est noyée dans le sang, qui assurera le bilan ? »

Georges DUPUY,  
avec Romain ROSSO  
L'Express (12-7-1995)

# COURRIER DES LECTEURS

M. AUXENFANS  
26, rue de Tourville  
78100 St-Germain-en Laye

le 22/05/1995

à Éric BHAT  
Auto-Plus

Monsieur,

Avec un peu de retard je réagis à votre édito du 18 avril (*Auto Plus* n° 345) sur lequel je suis récemment tombé chez mon coiffeur.

Mme CELLIER et JURGENSEN ont effectivement — comme vous le reconnaissez — connu l'horreur absolue (comme hélas bien d'autres après elles). Quoi qu'on fasse rien ne pourra effacer leur blessure. A ce titre elles ont payé très cher le droit de s'exprimer, de régir et d'agir pour essayer d'éviter que d'autres connaissent le même malheur.

Et même si cela se traduisait par une certaine véhémence dans le ton — ce qui ne me paraît pas être le cas — elles auraient droit à notre indulgence au lieu de les renvoyer — comme vous le faites — au psychiatre.

Si vous vous étiez relu, à tête reposée, vous auriez sans doute perçu l'odieux et l'ignoble de votre texte et l'auriez amendé, conscient que votre plume avait dépassé votre pensée.

Vous dites mal accepter l'insécurité routière qui empile les morts sur les bas côtés de la route : un toutes les heures que Dieu fait, l'équivalent de 10 (dix) Furiani chaque semaine. Alors si vous êtes sincère, comme je le pense, ne cherchez pas à disqualifier ceux qui tentent plus modestement de faire quelque chose pour faire évoluer — trop lentement hélas — une situation proprement insupportable — mais aidez-les. Je n'ai pas vu votre programme pour réformer la vie automobile. Je ne suis pas certain qu'en plaignant les automobilistes (les plus taxés — en butte à la punition et à la répression à tout va) vous alliez dans la direction convenable.

Aussi longtemps que l'on parlera de la « nervosité » des voitures et qu'on jugera leur qualité sur les quelques dixièmes de secondes qui les séparent sur 1 km départ arrêté, nous aurons une vie automobile de névrosés cherchant à se prouver que leur véhicule est le plus performant.

Le culte de la vitesse auquel vous contribuez — sciemment ou non ? est le plus mauvais service qu'on puisse rendre aux automobilistes français. La presse (générale et spécialisée) a un rôle (et un devoir) pédagogique à remplir en expliquant à nos concitoyens qu'aujourd'hui pour réduire l'hécatombe routière qui nous place en dernière position juste avant le Portugal, **seul un changement de leur comportement** au volant peut faire évoluer significativement le bilan de l'insécurité routière.

Aujourd'hui l'infrastructure, la conception des véhicules et leur contrôle technique, les dispositifs de sécurité (ceinture — Air-bag...) l'inévitable et nécessaire peur du gendarme ont pratiquement produit leurs effets et ce qui peut encore être grignoté est faible même s'il ne doit pas être négligé.

L'essentiel maintenant sur quoi il faut agir **c'est le comportement, c'est-à-dire la vitesse**. Ferez-vous une place à ce point de vue dans votre journal ? Si oui le grand-père que je suis sera prêt à marcher à vos côtés pour une véritable sécurité sur des routes paisibles.

Sincères salutations.

## Virginie

*« Le petit chat est né 6 mois après Virginie,  
Le petit chat est mort 6 mois après Virginie.  
Tous les deux avaient 14 ans.*

*Le plus difficile, c'est le soir à table.*

*Sa place est vide.*

*Virginie aimait faire la pâtisserie, elle la faisait bien.*

*Chaque dimanche son plaisir était de nous faire un gâteau.*

*C'était un mercredi midi, début décembre, il pleuvait beaucoup.*

*J'ai décidé d'aller la chercher à la descente du car de ramassage scolaire.*

*Quand je suis arrivée elle était couchée dans le fossé.*

*Elle portait les vêtements de sa sœur.*

*A cet âge, on aime échanger ses vêtements. »*

La maman s'arrête de parler, Les mots ne sortent plus de sa bouche.

Stéphanie, la sœur aînée de quelques années, est à côté d'elle, silencieuse, figée. Elle ne fait pas un mouvement pour ne pas accentuer la douleur de son corps et de son âme.

Leur souffrance est si grande qu'elle m'envahit comme si la chaleur torride de cette journée entraînait brutalement dans la maison fraîche.

Le papa de Virginie écoute. Son visage est marqué par les larmes qui ne peuvent pas couler, par la peine qui ne peut pas s'exprimer avec des mots. Je reconnais la grande pudeur des hommes à qui notre éducation a refusé le droit d'exprimer leur chagrin et qui leur fait un mal.

*« Pourtant dit-il, 2 ans auparavant, j'ai demandé au maire de la commune de faire un abri à cet endroit pour les enfants. Il faut nous aider... il reste encore 17 enfants...*

*Le jeune mécano qui a tué Virginie connaît bien les lieux puisqu'il habite le village voisin. Il essayait une voiture en réparation et n'a pas ralenti à l'approche du car arrêté près de la berne, feux de détresse allumés pour signaler que des enfants descendaient. »*



Sur la table basse, dans le classeur tous les papiers sont méticuleusement rangés sous des pochettes transparentes.

A la première page, la photo de Virginie.

Elle est belle et sérieuse comme le sont nos adolescentes à 14 ans. Ses longs cheveux sont bruns, son regard est droit, et le cœur me fend.

GHISLAINE

# TÉMOIGNAGES ET POÈMES

Mon Amour,

J'ai mis 33 mois et 19 jours pour t'écrire dans le livre « Pondération », bien sûr je t'écris souvent mais c'est dans une boîte, c'est notre secret, j'écris pour te dire que j'ai la rage de voir tous ces jeunes partir mon Fred depuis que tu nous as quittés le 4 juillet 1992, beaucoup de tes copains que tu connais sont allés te rejoindre. Que faire mon fils, de la prévention bien sûr mais les hommes sont égoïstes et méchants, je n'aime plus le monde depuis que tu es parti, heureusement Papa et Didie sont là pour me sortir de ce trou noir car je m'enfonçais de plus en plus, chaque jour qui passe est un jour de tristesse.

A mon Frédéric,

J'attends le moment quand Dieu l'aura décidé (J'aimerais mon fils chéri, que ce soit toi qui vienne me prendre la main et me serrer très très fort). Je prie pour toi pour que tu sois très heureux là où tu es. Je t'aime. A bientôt, mon enfant, ma vie.

Mme RIGAUD  
01150 LEYMENT

— Comme le dit le poème

On est bien peu de chose  
C'est la rose qui me le dit ce matin  
La rose était belle, trop belle  
pour être cueillie si vite,  
Laisant dans nos cœurs, une épine plantée  
à tout jamais !

Un papa qui souffre

## Camille

### En France, des panneaux qui en disent long

Le 19 novembre, Camille, tu es sorti à vélo du chemin qui bordait ta maison et tu as tourné, tu t'es dirigé droit devant poussé par la curiosité, il y avait des travaux devant ta maison. Le 19 novembre, le camion qui arri-

vait en sens inverse n'a pas pensé que tu pouvais surgir sur cette route étroite de derrière le véhicule qui chargeait des gravats et qui était garé devant chez toi.

Car vois-tu Camille, un camion ça ne pense pas, un camion ça roule pour livrer vite. Sur cette jolie route qui longe la Dordogne, il y a deux panneaux dont l'un dit qu'il faut pas rouler à plus de 30 km à l'heure et l'autre qu'il est interdit au plus de 3 T de circuler à cet endroit. Le camion n'a eu cure des panneaux, car vois-tu Camille ces panneaux n'ont pas de sens. Ce camion de 10 tonnes avait une dérogation, quant à l'idée de rouler à 30 à l'heure sur une route aussi étroite (qui plus est, est une impasse) c'est de la provocation, le minimum normalement c'est à 50 à l'heure. Je ne sais toujours pas pourquoi « interdit de rouler à plus de 30 à l'heure » a été planté là sans raison.

Un camion, mon fils, ça n'imagine pas qu'on peut freiner quand on a la visibilité cachée : « Je ne pouvais voir à cause des véhicules garés à gauche »... (donc j'ai filé comme à l'accoutumée car moi, les travaux ça ne m'intéresse pas).

Si seulement le camion avait imaginé, pensé et vu, il aurait vu ton regard noir magnifique, ta beauté insolente, il aurait été ému comme ta maîtresse à la maternelle qui allait pour te gronder et à qui tu faisais trois battements de cils faisant taire toute remontrance

Mais vois-tu, enfant un camion ne pense pas, n'imagine pas, ne voit pas. Un étranger a fermé tes paupières à jamais sur ton regard moribond privé de vie.

Le procureur a envoyé une lettre à peine lisible, où il disait qu'il classait la plainte « sans suite ». Pas de suite pour toi mon ange, c'est un accident, rien d'anormal. Pourquoi faire la différence entre celui qui un jour, tue un enfant sur la route et celui qui l'évite. N'allons pas accabler un père de trois enfants, le pauvre... c'est ce que m'a dit le gendarme, celui qui m'a reçu, celui qui faisait des fautes à tous les mots et renversait les phrases que je m'évertuais à corriger... si bien que je prétendais dans ma déposition avoir fait don de tes organes et avoir appris ta mort ensuite.

Violence, violence routière, violence bête des mots. Et cependant, le jour de ton enterrement quelle était cette douceur inhabituelle du ciel qui teignait le monde de rose, qui soulevait nos cœurs nous interdisant de pleurer... et cette profusion extraordinaire de fleurs achetées par des adolescents, des enfants, des adultes, tous ces cœurs vibrants à l'unisson pour toi. Dis-moi Camille, dis-moi qu'il n'est pas encore trop tard, que je te reverrai un jour dans un autre monde comme nous l'a dit le ciel ce jour-là.

Dis-moi que ce vide plein de toi raisonnera un jour de ta voix, de tes cris de joie, dis-moi qu'un jour daignera se pencher sur la sécurité de ses enfants.

Maman

C'était l'habituel repas avant le bac  
 Ce devait être l'ultime en ce soir d'été  
 Au moment où les voies qui vont se séparer  
 S'enveloppent de promesses tant répétées  
 De continuer à se voir de temps en temps  
 Au moment où les vies qui vont s'émanciper  
 Hors du nid, ivres d'impatiente liberté,  
 Se croient encore fidèles à leurs rires passés,  
 On ne peut ainsi rompre les liens de l'enfance.

Avant de démarrer sur le vieux vélo bleu  
 Tu m'as regardée, un sourire dans les yeux,  
 Avec un petit geste de la main, joyeux.

Paisible sur le seuil, je t'ai laissé partir  
 Oubliant alors l'agaçante litanie  
 Des conseils maternels si souvent entendus  
 « Ne buvez pas, soyez prudents,  
 Ne va pas en voiture  
 Avec quelqu'un trop fou »

La seule fois, peut-être pour marquer  
 — tu avais dix-sept ans —  
 Que tu devenais « grand »...

Je ne t'ai pas revu vivant.

Viviane VAREILLES  
 le 31 mai 1988

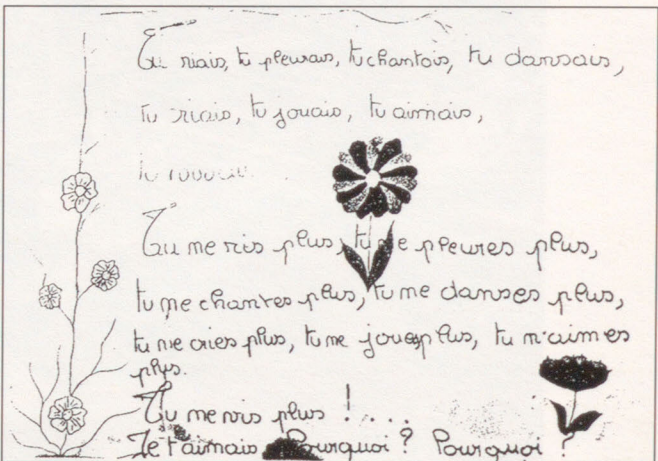
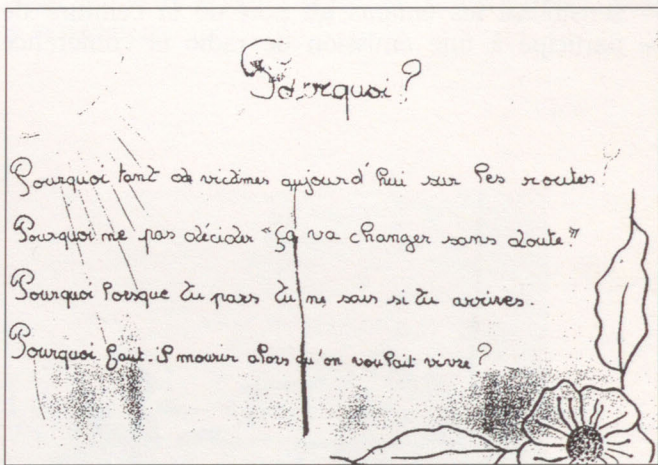
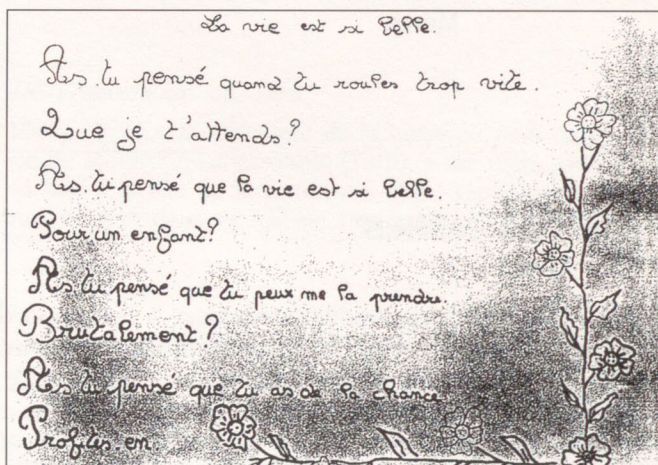
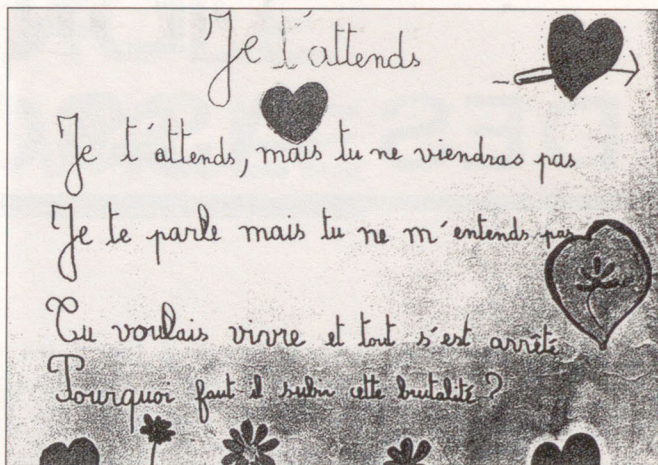
**Tant de souvenirs**

Tant de souvenirs m'assaillent en même temps  
 Images se heurtant sans nul ordre apparent  
 Superpositions transparences  
 Croquis se chevauchant  
 Cernés par un trait incisif  
 Ou lavés embrumés surgis de ton regard

Images sonores j'entends encore ta voix  
 Et ton rire joyeux  
 Je peux toucher ta joue  
 Caresser tes cheveux  
 Et tes longs doigts nerveux  
 Je crois même retrouver l'odeur de ta peau  
 Quand longtemps au jardin tu venais de jouer

Tant de souvenirs m'assaillent en même temps  
 J'ai peur de les laisser s'enfuir  
 De te perdre encore une fois

Viviane VAREILLES  
 4 juin 1988



# LA VIE DES ASSOCIATIONS

---

Nous avons demandé à toutes les associations si certaines sont intéressées par la « mallette pédagogique » mise au point pour les enseignants par Daniel GONNEAU (Savoie) et exploitée par l'Association du Val-de-Marne avec l'approbation de l'Inspecteur d'Académie de Créteil.  
Pouvez-vous répondre par oui ou par non  
Merci

Jacqueline FURBEYRE

---

## FÊTE DES MÈRES

La LCVR du Calvados, traditionnellement à l'occasion de la Fête des Mères, organise une action de sensibilisation. Le samedi 27 mai 1995 la Ligue a profité de l'ouverture d'un hypermarché à la périphérie de Caen pour sensibiliser les enfants et leurs parents à l'utilisation de dispositifs de retenue en voiture, de la naissance à 10 ans. Pour ce faire, de 8 h 30 à 19 h une vingtaine de militants a :

- distribué tracts, autocollants rétro réfléchissants et ballons,
- animé une exposition pour montrer à l'enfant combien la rue est dangereuse,
- sensibilisé les enfants au port de la ceinture de sécurité à l'aide d'un test aux chocs,
- participé à une émission de radio et conférence de presse.

Julien PICQUET



# LE CERCLE DE FAMILLE

---

Nous inaugurons aujourd'hui avec plaisir cette rubrique qui est la vôtre. N'ayez aucune fausse pudeur et envoyez-nous des nouvelles de vous, faites-nous participer à notre vie, il n'est pas de « petites » annonces.

*La première à se manifester, avec sa joyeuse nouvelle, souriante, a été Odile VAN HEE, au Siège national.*

Guy et Odile VAN HEE souhaitent partager avec tous ceux qui les ont soutenus, aidés, depuis la mort de Philippe, une Grande joie, le mariage de leur fils Bruno et de Véronique Hauteœur, le 4 mars 1995.

*De Mme THERY, 40, rue Gabrielle, 94220 Charenton*

Adhérente depuis l'origine de la LCVR, je reçois aujourd'hui votre dernière brochure. Très âgée, j'ai autour de moi de nombreux enfants, des tous petits que je vois toujours menacés. Un nouvel arrière-petit enfant naîtra en août, et c'est pour lui, que je vous écris, pour sa protection, au milieu de tous les autres pour lesquels il faut frémir.

*De l'Association du Tarn*

Michel DELSAUX, adhérent de la Ligue au nom de la mairie de Montrdon-Labessonnié (Tarn), a été réélu avec toute sa liste à la tête de la commune. Nous espérons continuer nos actions dans ce village très actif.

*De Paulette ROUSTIT et Viviane VAREILLES, Albi*

Avec l'Association des Amis de Louisa PAULIN, Réalmont, nous nous sommes donné pour tâche de mieux faire connaître un bon poète encore méconnu, et nous mettons la dernière main à un travail collectif, une vidéo professionnelle, qui verra le jour à la rentrée, si tout va bien. Nous y reviendrons.

# ASSOCIATIONS DÉPARTEMENTALES ET CORRESPONDANTS DÉPARTEMENTAUX

## 1 — Normandie

**CALVADOS** : Julien PICQUET, Le Bourg Joli — 14260 BONNEMAISON  
**OISE** : Brigitte GIRY, Chemin du Bois-Dolu — 60530 NEUILLY-EN-THELLE  
**ORNE** : Jean LAURENT, 45, avenue Wilson — 61000 ALENÇON

## 2 — Ile-de-France

**YVELINES** : Michel AUXENFANS, 26, rue de Tourville — 78100 SAINT-GERMAIN-EN-LAYE  
**ESSONE** : Bernard DAUBENFELD, 32, rue Guillaume-Apollinaire — 91220 BRÉTIGNY-SUR-ORGE  
**HAUTS-DE-SEINE** : Isabelle PAOUR, 38, rue de Neuilly — 92110 CLICHY  
**VAL-DE-MARNE** : Jacqueline CHATELAIN, 30, rue Parmentier — 94130 NOGENT-SUR-MARNE

## 3 — Est

**BAS-RHIN** : Éliane WEIL ROSENBERG, rue du Général-Ducros — 67000 STRASBOURG  
**HAUT-RHIN** : Geneviève FUCHS, Maison des Associations, 6, route d'Ingersheim — 68000 COLMAR et André VOEGELE 3, rue de la Liberté — 68170 RIXHEIM

## 4 — Ouest

**ILLE-ET-VILAINE** : Rose-Marie TRIBALLIER, Les Champs Blancs — 35770 VERN-SUR-SEICHE  
**LOIRE-ATLANTIQUE** : Philippe GERVOT, rue Louis-Gervot — 44500 LA BAULE  
**VENDÉE** : Jocelyn LOUINEAU, 90, rue Beauséjour — 85110 CHÂTEAU-D'OLONNE

## 5 — Centre

**ALLIER** : Jean-Louis BLANC, 17, av. Michel-de-l'Hospital — 03100 MONTLUÇON  
**INDRE** : Pierre AUGAY, 7, rue Ampère — 36000 CHÂTEAUROUX  
**INDRE-ET-LOIRE** : Jean-Jacques DUPLAISIS, 38, av. H.-de-Balzac — 37230 FONDETTES  
**LOIRET** : André Château, 230, allée du Clos de la Roche — 45160 OLIVET

## 6 — Aquitaine

**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 GÉRAUD, Villottes — 47400 VARES  
**PYRÉNÉES-ATLANTIQUES** : Jean LE FÈVRE, 5, rue de la Cendrée — 64320 BIZANOS

## 7 — Languedoc-Roussillon

**AUDE** : Liliane ROSSEEUW, La Verdue — 11270 GENERVILLE  
**GARD** : Ginette BRUNEL, 15, rue Bir-Hakeim, Appt. 35 — 30100 ALÈS  
**HÉRAULT** : Francis LEURENT, Résidence Château-Levat, Bât. 7, 44, av. St Lazare — 34000 MONTPELLIER  
**PYRÉNÉES-ORIENTALES** : Jean-Claude LLOBERES, Chemin de la Pave — 66400 SAINT-JEAN-PLA-DE-CORTS

## 8 — Provence-Côte-d'Azur

**BOUCHES-DU-RHÔNE** : Françoise DEWAVRIN, Quartier St-Joseph — 13950 CADOLIVE  
**CORSE** : Jean ALESSANDRI, rue du Dr-Pelligrino n° 10 — 20090 AJACCIO

## 9 — Rhône-Alpes

**AIN** : Joëlle TARPIN, 14, Lotissement La Pie — 01800 LOYES  
**DRÔME** : Luc GABRIEL LCVR, 36 B, rue de Biberach — 26000 VALENCE  
**ISÈRE** : André COSTE, 28 bis, rue Ampère — 38000 GRENOBLE  
**LOIRE** : Gérard THIOLIER, 106 B, rue de la Richelandière — 42100 SAINT-ÉTIENNE  
**RHÔNE** : Michèle GONON, 22, rue Pernon Les Tilleuls — 69004 LYON  
**SAVOIE** : Daniel GOINEAU, 50, Square d'Orgeval — 73000 CHAMBÉRY  
**HAUTE-SAVOIE** : Monique LAMANT, 17, rue de la Paix — 74000 ANNECY

## 10 — Nord-Pas-de-Calais

Siège national

## 11 — Midi-Pyrénées

**ARIÈGE** : Firmine ROUAIX, Ranquet — 09420 CASTELNAU-DURBAN  
**AVEYRON** : Jacques LEVE, Les Airelles Bel Air — 12000 RODEZ  
**LOT** : Jean-Claude VALOU, 11, bd Carnot — 46400 SAINT-CÉRÉ  
**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

## 13 — Champagne-Lorraine

**MOSELLE** : Jean-Yves LAMANT, 36, Clos des Sorbiers — 57157 MARLY

## 14 — Bourgogne

Siège national

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

Nicole BOURGEOIS, Francine CICUREL, Jacqueline FURBEYRE, Philippe GERVOT, Daniel GOINEAU, Geneviève JURGENSEN, Jean-Yves LAMANT, Margot LANSON, Philippe LAVILLE, Annie LE BOTLAN, Ghislaine LEVERRIER, Jean-Claude LLOBERES, Paul MEYER, Chantal PERRICHON, Julien PICQUET, Jacques ROBIN, Pierre, SOLVICHE, Jacques TASIA, Odile VAN HEE, Viviane VAREILLES, André VOEGELE, Christine WEIL.

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

## BUREAU NATIONAL

*Présidente* : Ghislaine LEVERRIER

*Secrétaire générale* : Odile VAN HEE

*Secrétaire général adjoint* : Jacques TASIA

*Trésorière* : Annie LE BOTLAN

*Membres du Bureau* : Philippe LAVILLE,  
Chantal PERRICHON

## DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

**1 — Normandie** (Aisne — Calvados — Eure — Manche — Oise — Orne — Seine-Maritime — Somme)

Jean-Marie LEVERRIER — Creuley — 14410 VIESSOIX — Tél. : 31.68.44.27 (P) — 31.68.51.59 (T) — Télécopie 31.68.35.50

**2 — Ile-de-France** (Essonne — Hauts-de-Seine — Seine-et-Marne — Seine-Saint-Denis — Val-de-Marne — Val-d'Oise — Ville de Paris — Yvelines)

Siège national

**3 — Est** (Bas-Rhin — Haut-Rhin — Territoire de Belfort — Vosges)

Geneviève FUCHS — Maison des Associations, 6, route d'Ingersheim — 68000 COLMAR — Tél. : 89.23.64.12

**4 — Ouest** (Charente-Maritime — Côte-d'Armor — 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)

André CHATEAU — 230, allée du Clos de la Roche — 45160 OLIVET

**6 — Aquitaine** (Dordogne — Gironde — Landes — Lot-et-Garonne — Pyrénées-Atlantiques)

Jean LE FÈVRE — 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)

Siège national

**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-ÉTIENNE — Tél. : 77.21.71.20

**10 — Nord-Pas-de-Calais** (Nord — Pas-de-Calais)

Siège national

**11 — Midi-Pyrénées** (Ariège — Aveyron — Gers — Haute-Garonne — Hautes-Pyrénées — Lot — Tarn — Tarn-et-Garonne)

Siège national

**12 — Limousin** (Corrèze — Creuse — Haute-Vienne)

Siège national

**13 — Champagne-Lorraine** (Marne — Meurthe-et-Moselle — Meuse — Moselle)

Jean-Yves LAMANT — 36, Clos des Sorbiers — 57157 MARLY

**14 — Bourgogne** (Ardennes — Aube — Côte-d'Or — Doubs — Haute-Marne — Haute-Saône — Jura — Marne — Meurthe-et-Moselle — Meuse — Moselle — Nièvre — Saône-et-Loire — Yonne)

Siège national

