



OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT

Ligue Contre La Violence Routière

15, rue Jobbé-Duval, 75015 PARIS - Tél : 45.32.91.00 Fax : 45.32.91.01 - Minitel : 3615 CNALCVR

PONDÉRATION

Lettre trimestrielle aux adhérents

n° 27

Poème de haine et de désespoir

Depuis qu'un jour, un abruti
Ma pauvre Elsa t'a violentée
Comme pour toi, nos vaines vies
Dans le néant ont basculé
Comme dans les contes, l'ogre est passé
Pas dans la forêt, où ils vont
Mais juste devant ta maison
Toi tu revenais du Lycée.

Quinze ans sur une bicyclette
Des cahiers plein le sac à dos.
Des rêves, des projets plein la tête
Et l'amour qui viendra bientôt
Tout cela ne résiste pas
A la violence d'un demeuré
Qui vit l'instant et qui n'a pas
Conscience de vivre en société.

Ils sont nombreux, ces impuissants
Ces assassins de jeunes enfants
Qu'un long capot et un volant
Subliment un sexe défaillant
Leur représentation du monde
Tourne autour de l'automobile
Qu'ils vénèrent d'un amour immonde
C'est l'érotisme des imbéciles.

Ils ne se sentent jamais coupables
Même vis-à-vis d'un enfant
Bien plus, il te rend responsable
Chacun pour soi, on se défend
Mais les trente-quatre mètres de freinage
Qu'il a marqué dans le bitume
Sont la signature des outrages
Qu'il te laisse à titre postume.

Parents, protégez vos enfants
Les assassins sont parmi nous
Ils sont armés très légalement
De tôles, de moteurs et de roues
Ils sont des dangers permanents
Qu'il faut mettre hors d'état de nuire
Car dans leur mépris décadent
Ils nous fabriquent un monde à fuir.

Marc BLANCHIN (papa d'Elsa)

Le 13-05-1994 Elsa 15 ans revient de son lycée à bicyclette. A quelques mètres de sa maison dans un quartier où vivent beaucoup d'enfants, elle est heurtée par un automobiliste. Malgré les déclarations de celui-ci, l'expert mandaté par le Procureur a évalué sa vitesse entre 75 et 80 km/h. Depuis un an Elsa est dans le coma, le traumatisme crânien qu'elle a subi est d'une gravité extrême. Ghislaine LEVERRIER se porte partie civile au nom de la Ligue lors du procès du responsable le jeudi 18 mai au tribunal de Grande Instance de Caen.

Campagne présidentielle

Démarches entreprises

- 13/3/95 Rendez-vous avec le Secrétaire Général de la présidence de la République
- 20/3/95 Envoi de lettre aux trois principaux candidats (demande de rendez-vous)
- 30/3/95 Envoi de lettres aux autres candidats

Trois points principaux ont été évoqués :

- 1 - L'Amnistie présidentielle.
- 2 - La loi créant le délit de grand excès de vitesse. M. Balladur s'était engagé à ce que ce texte soit examiné par le Sénat dès la reprise de ses travaux.
- 3 - La création dans le futur Gouvernement d'un Secrétariat d'État à la Sécurité Routière de telle sorte que tous les problèmes la concernant puissent relever d'une structure autonome et spécifique.

Seules deux réponses nous sont parvenues avant les élections présidentielles, plus une lettre de Jacques CHIRAC datée du 4 mai 1995.

Elles ont été communiquées aux Présidents des associations départementales. Nous ferons de même pour les réponses parvenues ultérieurement.

EN ATTENDANT, SE MOBILISER POUR ÉVITER LES CONSÉQUENCES TRAGIQUES D'UNE « AMNISTIE ESPÉRÉE ET ATTENDUE » PAR CERTAINS.

Sommaire

L'Amnistie présidentielle	2 et 3
Rappel de quelques statistiques	3
Colloque de La Baule	4
Nouvelles des associations départementales ..	4
Deux poids, deux mesures	4
Une rubrique pour tous	4

Note de la rédaction

Depuis la parution du N° 26, notre Secrétaire Générale Aline Roland qui assumait également les fonctions de Directrice de la publication de « PONDÉRATION » a dû abandonner toutes ses responsabilités pour raisons de santé.

Nous la remercions du fond du cœur pour son activité, sa compétence et son grand dévouement. Nous souhaitons qu'un repos bien mérité lui permette de recouvrer rapidement une meilleure santé. Nous ne l'oublierons pas.

Le conseil d'Administration du 25/03/1995 l'a remplacée par Jacqueline FURBEYRE, précédente Secrétaire Générale, aidée par le Comité de rédaction.

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE
15, rue Jobbé-Duval - 75015 PARIS

Directrice de la publication : Jacqueline Furbeyre
Comité de rédaction : G. Jurgensen - J. Le Fèvre - J. Levé - F. Ouaché - J. Robin - V. Vareilles.
Imprimerie Corlet S.A. Condé-sur-Noireau

L'amnistie présidentielle

« Tradition républicaine » ou incitation à la délinquance routière

Quatre extraits de presse permettent de se faire une opinion sur cette tradition – d'une élection présidentielle – tous les candidats se montrent d'une manière générale favorables.

Lors de la précédente élection

(Nouvel Observateur du 23-06-1988
Courrier des lecteurs)

« Comme j'ai regretté de ne pas me trouver en France la semaine dernière ! A cause de l'amnistie, bien sûr ! Car il y a eu, dans ce domaine, un progrès évident : autrefois l'amnistie consistait à passer l'éponge sur les délits que l'on désirait pardonner. Mais cette fois, on nous annonce d'avance l'amnistie de délits non encore commis. Les médias nous ont régales d'informations : jusqu'à samedi, vous pouvez griller les feux rouges, commettre des excès de vitesse à tout-va, etc. Vous ne risquez rien, il paraît même que cela couvrira les délits passibles de 5 000 F d'amende et 6 mois de prison.

Alors, allez-y gaiement les enfants ! Pour qu'on comprenne bien, la télévision nous montrait des automobilistes déchirant les contraventions et les jetant dans les ruisseaux. Autrefois, les monarques faisaient à leur bon peuple des dons de joyeux événement, maintenant les cadeaux sont réservés aux délinquants, quant aux imbéciles qui n'en auront pas profité pendant la joyeuse semaine, ils n'auront rien, ça leur apprendra à être « honnête ».

Amnistie des contraventions

Les candidats répondent (Match 9-03-1995)

A gauche comme à droite, les candidats à l'élection présidentielle sont au moins d'accord sur un point : l'amnistie des contraventions impayées. Ce geste de mansuétude coûtera plusieurs centaines de millions de francs au Trésor public. Mais en pleine campagne électorale, difficile pour un candidat de s'afficher contre cette tradition à laquelle les Français sont si attachés. Visiblement, le sujet est sensible. Questionné par *Paris Match*, Édouard Balladur constate « l'amnistie est devenue une tradition républicaine ». « Au début de chaque septennat, dit-il, le Parlement adopte une loi d'amnistie. Elle concerne pour l'essentiel certaines infractions mineures au Code de la route. Mais, nuance-t-il, la loi d'amnistie ne saurait en aucun cas effacer les infractions qui portent atteinte grave à la société, ni les faits qui ont légitimement troublé le corps social (1).

C'est pourquoi je suis particulièrement attaché à ce qu'une éventuelle loi d'amnistie exclue de son champ d'application les délits de corruption et de trafic d'influence.

Depuis 1993, vous le savez, j'ai veillé, en accord avec le Garde des Sceaux, à ce que la justice suive son cours, quelle que soit la personne mise en cause. Il ne faudrait pas effacer d'un seul coup les efforts voulus par le gouvernement pour combattre la dégradation de la morale publique et rétablir l'égalité devant la loi. » De son côté, Jacques Chirac confirme ses précédentes déclarations. S'il jure de ne pas amnistier les affaires politico-financières, le champion du RPR assure à propos des PV : « Il est des traditions qui, même si elles ne sont pas justifiées, doivent être maintenues. » Lionel Jospin, le candidat du Parti socialiste, affiche la même ligne prudente : « Cette tradition républicaine sera strictement appliquée, sans plus », indique-t-il,

sans vouloir pour l'instant se prononcer sur les délits les plus graves. Au Parti communiste, Robert Hue se montre particulièrement catégorique : « la loi d'amnistie va bien au-delà des infractions liées à la circulation automobile », insiste-t-il. « Elle est une tradition républicaine qui ne doit pas être remise en cause. Par conséquent, dans les limites actuelles de la loi, je suis pour le maintien de cette tradition. J'en exclus bien entendu les délits de corruption. » Une prise de position qui, pour une fois, le rapproche de son concurrent Philippe de Villiers.

S'il souhaite en exclure les infractions pour conduite en état d'ivresse, le leader du Mouvement pour la France, est un fervent partisan de l'amnistie des PV qui sont, dit-il « une sorte d'impôts ». Le chevalier de la lutte anticorruption est en revanche farouchement opposé à l'amnistie des « affaires », qui signifierait « une nouvelle auto-amnistie des hommes politiques ». « Les automobilistes devront tenir jusqu'en juillet, date à laquelle la loi devrait être votée. Le suspense demeure pour la remise à zéro des permis à points.

La Sécurité Routière s'inquiète du « syndrome » de l'amnistie

(Le Monde du 19-20-03-1995)

La baisse du nombre de victimes en 1994 ne doit pas faire illusion. La perspective d'une amnistie crée des effets pervers : en 1988, plus de six cents personnes ont trouvé la mort sur la route dans un contexte psychologique d'incitation à l'infraction. Meilleur résultat obtenu depuis trente-huit ans, le bilan dressé pour 1994 par la Sécurité Routière prend depuis quelques mois des allures de trompe-l'œil. Si le nombre de tués est en baisse de 5,7 % sur l'ensemble de 1994, il a au cours des trois derniers mois de l'année fortement progressé. Cette dégradation tient à une moindre crainte des sanctions qui se traduit par une augmentation nette, des vitesses moyennes enregistrées. Après l'abandon par le gouvernement de M. Balladur du projet de délit de très grande vitesse, la « peur du gendarme » souffre aussi du contexte électoral qui fait espérer aux automobilistes une large amnistie après l'élection présidentielle. Or, c'est de plus en plus sur les petites routes, qui sont aussi les moins surveillées, que se produisent les accidents mortels. Ces constatations imposent une réflexion sur l'amnistie.

« L'ensemble des vies épargnées l'an passé (1994) l'a été entre mai et août... sur la dernière période les choses ont tendance à se dégrader » admet Jean-Michel Bérard délégué interministériel à la Sécurité Routière. Le nombre de morts qui a baissé de 5,7 % sur l'ensemble de l'année 1994 a tout de même augmenté de 3,8 % en octobre, de 6,5 % en novembre et de 8 % en décembre, « plus ou moins ouvertement, les experts mettent en cause le "syndrome de l'amnistie présidentielle" ». Dans les mois qui ont précédé – et qui ont suivi – la traditionnelle amnistie votée par le Parlement au lendemain d'une élection prési-

(1) Dans sa réponse à Ghislaine LEVERRIER, le Premier ministre a repris cette même phrase en y ajoutant « ce dont relève indiscutablement un comportement irresponsable au volant d'un véhicule automobile ».



OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT

Ligue Contre La Violence Routière

15, rue Jobbé-Duval, 75015 PARIS - Tél : 45.32.91.00 Fax : 45.32.91.01

PONDÉRATION

Lettre trimestrielle aux adhérents

Janvier 1996 n° 27

Abonnement annuel : 75 F

Sommaire

• Éditorial	1
Les colloques du 3 ^e quadrimestre 1995	
• Le « Monde de l'Enfant », le 4/9/1995.....	2
• Colloque de l'INAVEM, Lyon, les 17-18/11/95.	2
Conseil d'administration du 21/10/1995.....	3
Interview d'Alain Bodon, revue de la Sécurité Routière oct.-nov. 1995	3
Rencontre avec Alain Bodon, délégué interministériel de la Sécurité Routière.....	4
Le school bus ou la volonté de la sécurité optimale.....	4-5
La mise en danger d'autrui, colloque du 18/11/95	6
Tribunal correctionnel du Mans.....	6
Informations et statistiques.....	6
Contrôle technique.....	7
Courrier des lecteurs	7
La vie des associations	8

Chers adhérents

Le rythme de *Pondération* devient trimestriel : 2 numéros relativement courts comme celui-ci, et 2 numéros plus importants, consacrés si possible à un dossier spécifique (comme celui d'octobre 1995).

Nous espérons que cette formule vous conviendra. N'hésitez pas à nous faire part de vos remarques et de vos suggestions.

Et n'oubliez pas de nous faire parvenir vos écrits, vos témoignages, les échos de la vie de votre association départementale.

Merci à tous

Merci aussi à tous ceux qui ont bien voulu nous faire part de leurs encouragements à l'occasion de la publication de *Pondération* n° 26 d'octobre 1995, consacré principalement aux accidents de poids lourds et d'autocars.

Éditorial

Le 20 novembre 1995, dans l'Orne, 2 jeunes collégiennes, Lætitia et Julia sont tuées en traversant la route pour aller prendre leur car de ramassage scolaire.

Chaque jour, des milliers d'enfants sont ainsi transportés matin et soir.

Pour la grande majorité, le chemin entre la maison et l'arrêt du bus, ressemble au parcours du combattant. Trop souvent les enfants doivent cheminer le long des routes à grande circulation, non aménagées pour les piétons, la nuit, sur des bermes détrempeées, pleines de trous et de bosses, encombrées par les ronces.

Au point de ramassage, il n'y a aucun abri leur permettant de se protéger de la pluie ou du froid ; aucune signalisation ne prévient l'automobiliste de la présence d'enfants ; aucun ralentissement de la circulation.

Lors de notre rencontre avec Madame IDRAC, le 13 juillet 1995, nous lui avons fait part de notre grande inquiétude à ce sujet (voir *Pondération*, 26, p. 17).

Nous lui avons demandé d'expérimenter le système américain de feux rouges⁽¹⁾ sur les bus, qui interdit toute circulation aux abords du bus quand il est arrêté. « *Réglementairement, c'est très compliqué, et de plus cela pourrait donner aux enfants un sentiment de fausse sécurité* » (sic).

Dans l'état actuel, nous offrons à nos 2 millions d'écoliers, une véritable *insécurité*.

Pour Lætitia et Julia, c'est une vraie mort que nous leur avons offert. En pensant à elles aujourd'hui, nous, militants de la Ligue Contre la Violence Routière, nous avons de la révolte.

Ghislaine LEVERRIER,
Présidente

(1) Voir pages 4 et 5 « Le school bus ».

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE
15, rue Jobbé-Duval - 75015 PARIS

Directrice de la publication : Jacqueline Furbeyre
Comité de rédaction : J. Le Fèvre - J. Levé - J. Robin - P. Solviche - V. Vareilles.
Imprimerie Corlet S.A. Condé-sur-Noireau
Dépôt légal n° 9 - Janvier 1996 - n° CPPAP : 67845

LES COLLOQUES DU 3^e QUADRIMESTRE 1995

« Le monde de l'enfant »

Colloque organisé le 4 septembre 1995 par le CIRPAE (Comité d'information et de Rencontre pour la Prévention des Accidents d'Enfants) présidé par le professeur B. Lévêque sur les dispositifs de retenue des enfants dans les voitures. La Ligue était représentée par J.-M. Leverrier, dont l'intervention est résumée ci-après :

A Paris, tous les ans à la rentrée de septembre, les industriels de la puériculture organisent un salon réservé de fait aux professionnels et particulièrement aux commerçants. En 1995, les organisateurs ont retenu le principe de mettre sur pied une table ronde publique au cours de laquelle seront débattues des questions relatives au monde de l'enfant. Le premier thème traité fut le transport des enfants en voiture ; ce qui montre que la protection des enfants dans les voitures et d'une façon plus générale sur la route, est devenue l'une des premières préoccupations du public et par conséquent un argument de vente.

A cette table ronde présidée par le Professeur Lévêque du CIRPAE (Centre d'Information et de Rencontre pour la Prévention des Accidents d'Enfants) furent invités, entre autres, des représentants du Ministère des Transports, du laboratoire de biomécanique Renault-Peugeot et de la Ligue Contre La Violence Routière.

Les spécialistes rappelèrent que tous les dispositifs du genre lit-nacelle et autres étaient dépassés. Aujourd'hui, le moyen le plus sûr pour transporter un nouveau-né est le siège dos à la route. Ce type de siège doit être utilisé le plus longtemps possible, au moins pendant les 8 ou 9 premiers mois de l'enfant (jusqu'à ce que l'enfant pèse 10 kg). Ils rappellent aussi que le siège doit être adapté à la morphologie de l'enfant, c'est-à-dire que la grandeur du siège doit correspondre à la taille de l'enfant. Nous avons compris que les sièges « polyvalents », 0 à 4 ans et au-delà sont déconseillés du fait qu'ils ne sont pas toujours adaptés à la taille de l'enfant et de plus les parents ont tendance à les utiliser en position « face à la route » trop tôt (avant les 8 ou 9 mois de l'enfant).

Au cours de cette table ronde nous avons présenté notre action « Accrochez-les à la vie » et ses prolongements. Nous avons insisté sur son caractère pédagogique et social : sensibiliser les jeunes parents et

mettre la sécurité à la portée de tous. Nous avons aussi montré que globalement ce système de prêt de sièges 1^{er} âge ne portait pas préjudice à la vente des sièges auto. Au contraire, des parents qui ont transporté leur nouveau-né dans nos sièges dos à la route, ne voudront plus se passer de cette protection et achèteront des dispositifs de retenue 2^e et 3^e âge.

Colloque de l'INAVEM à Grenoble (la Ligue était représentée par O. Van Hee)

L'INAVEM (Institut National d'Aide Aux Victimes et de Médiation) organisait à Grenoble les 17 et 18 novembre 1995 un colloque sur le thème « les accidents de la circulation : de l'indemnisation à la réparation ». (Bilan de 10 ans de la loi du 5 juillet 1985 - dite « loi Badinter ».)

Cet organisme a pour objectif la définition et l'évaluation des missions d'aide aux victimes, la coordination et le soutien des services d'aide aux victimes avec le concours du Ministère de la Justice, de l'association des Maires de France, etc.

Il est ressorti des différentes interventions que la loi du 5 juillet 1985 peut être considérée comme une loi de compromis, ayant donné lieu à une jurisprudence très importante, qui n'a pas abouti à une homogénéité de l'indemnisation des victimes, mais a permis de raccourcir les délais de procédure. Certaines dérives ont été relevées :

- dérives informationnelles (il n'existe pas de « barème » d'indemnisation),

- dérives transactionnelles : l'évaluation monétaire des préjudices d'indemnité transactionnelle est souvent inférieure à l'indemnité judiciaire.

M. Bodon, délégué Interministériel de la Sécurité et de la Circulation Routière, a rappelé le bilan scandaleux de la France en matière de Sécurité Routière et mis en avant l'importance de la formation, de la prévention.

Odile VAN HEE Secrétaire Générale de la Ligue Contre la Violence Routière (LCVR) a insisté sur le bouleversement, voire la destruction des familles face à la mort injuste sur la route mais aussi parlé de ceux qui, surmontant leurs propres peines, se battent pour débanaliser l'accident, agissent positivement pour faire évoluer les lois et les comportements et de tous ceux, non concernés directement, qui partagent leur lutte.



Conseil d'Administration du 21 octobre 1995

Après l'examen et le vote de modifications de fond et de forme à apporter aux statuts de la Ligue pour qu'elles puissent être soumises à l'approbation de l'Assemblée générale de 1996, le Conseil s'est essentiellement penché sur l'attitude à prendre vis-à-vis des pouvoirs publics et des médias devant les positions décevantes du gouvernement actuel, lesquelles sont en retrait par rapport à celles de ses prédécesseurs.

– Après un débat approfondi, il est décidé que la Ligue devra se montrer ferme, notamment :

• quant au projet de loi créant un délit de grand excès de vitesse retiré par le gouvernement alors

qu'il avait été approuvé par l'Assemblée Nationale à la fin de 1994. La Ligue avait reçu à l'époque des lettres positives de nombreux parlementaires ;

• quant à la mise en application effective des dispositions du nouveau Code pénal relatives à la mise en danger délibérée d'autrui.

– Vis-à-vis des médias, elle devra saisir toutes les occasions de les alerter (accident, événement public...) à l'aide d'un réseau d'information (*Réseau Dominique*) à organiser.

– Prévoir une journée « accident » à médiatiser l'année prochaine.

– Être le plus possible présent à la Télévision pour diffuser notre message sans pour autant « passer » à tout prix dans n'importe quel programme, ou se borner à fournir des témoins aux journalistes.

Interview d'Alain Bodon⁽¹⁾

(Extrait de la revue de la Sécurité Routière – oct.-nov. 1995)

La tendance actuelle est davantage à la prévention qu'à la répression. Partagez-vous cet état d'esprit ?

A. Bodon : Le ministre Bernard Pons et le Secrétaire d'État Anne-Marie Idrac ont clairement indiqué leurs axes de travail prioritaires : favoriser la prévention, améliorer la formation du conducteur et l'éducation à la Sécurité Routière, développer le sentiment de responsabilité de la part de tous les usagers de la route. Quand la réglementation est justifiée, il faut se donner les moyens de l'appliquer ; lorsqu'elle est inadaptée, il convient de la simplifier et, seulement lorsque cela apparaît nécessaire, il faut en prendre une autre. Il ne faut pas perdre de vue le destinataire des mesures que l'on prend. L'utilisateur ne doit pas être considéré comme un délinquant potentiel mais comme un citoyen qui a des droits. Le rôle des pouvoirs publics est de faciliter sa circulation et de renforcer les conditions de sécurité.

Croyez-vous à la responsabilité du conducteur ?

A. Bodon : J'y crois dans le domaine de la conduite comme dans beaucoup d'autres. Chacun sait qu'en prenant un certain nombre de précautions, en faisant preuve de prudence, il est possible d'échapper, dans une certaine mesure, à la maladie, à l'agression, au chômage ou encore à la mort sur la route. Aujourd'hui, la route n'est plus considérée seulement comme le dernier espace de liberté où tout est permis car on a appris que, trop souvent, cette liberté peut se terminer par une blessure, une incapacité permanente, une souffrance pour ses proches ou par la mort.

La campagne de communication actuelle visant à encourager l'auto-contrôle de l'alcoolémie fait directement appel à la responsabilité personnelle. L'alcoolémie au volant ne doit pas avoir pour seule réponse un cortège de sanctions. La prise de conscience du risque est fondamentale.

En dehors de l'alcoolémie, quelle va être l'actualité des prochains mois ?

A. Bodon : Un Comité interministériel de Sécurité Routière devrait se tenir début 1996. Un certain nombre de thèmes comme la formation du conducteur y seront abordés.

Par ailleurs, un livre blanc faisant le point sur l'influence des drogues et des médicaments sur la Sécurité Routière a été rendu public récemment.

J'ai aussi bon espoir que soit publié prochainement le Schéma directeur d'exploitation de la route.

Vous étiez présent au Mondial du deux-roues, vous avez rencontré les motards, les amateurs de vélo et les constructeurs. Que retenir-vous de cette rencontre ?

A. Bodon : J'ai effectivement eu la chance, dès mon arrivée, d'être en contact avec le monde du deux-roues que j'ai trouvé extrêmement dynamique et solidaire. Dynamique dans le sens où l'on perçoit très bien de nouvelles motivations dans l'accès aux deux-roues. Le vélo par exemple n'est plus uniquement un instrument de loisirs. Il répond également à des préoccupations en terme de santé, d'environnement et représente un moyen de contourner les contraintes de la circulation automobile. La population attirée par ce mode de transport évolue, elle est plus âgée et intègre de nouvelles catégories socio-professionnelles. Il en va de même pour la moto qui n'est plus uniquement utilisée dans une optique sportive ou ludique mais aussi comme un moyen d'éviter les encombrements. La décision annoncée par le Ministre de permettre la conduite d'une 125 cm³ aux titulaires d'un permis auto depuis plus de deux ans répond parfaitement à la demande de ces nouveaux adeptes de la moto.

Nous avons la volonté d'aider et de soutenir l'usage du deux-roues qui ne doit plus seulement, comme c'était trop souvent le cas, être considéré comme perturbateur pour les automobilistes mais comme une pratique soumise à des contraintes de sécurité très spécifiques. La Sécurité Routière travaille en partenariat avec le Club des villes cyclables, l'association « deux-roues dans la ville » et différentes fédérations de motocyclistes. Les liens se développent. Le réseau des « Messieurs et Mesdames Moto » permet de traiter certains problèmes localement.

Par ailleurs le réseau de la Sécurité Routière repose sur la compétence, la volonté et souvent l'enthousiasme de ceux qui y participent. Il contribue à créer un nouveau mode de relation État-citoyens, fondé sur l'écoute et la réponse aux attentes exprimées. Cela va dans le sens de la réforme de l'État voulue par le gouvernement.

Vous semblez plébisciter la concertation. Est-ce là votre méthode de travail ?

A. Bodon : Il faut être à l'écoute des idées exprimées, que ce soient par les associations, les citoyens eux-mêmes et les élus qui sont au contact des réalités. J'irai également rencontrer les fonctionnaires qui travaillent sur le terrain.

(1) Nouveau Délégué Interministériel à la Sécurité Routière en remplacement de Jean-Michel Bérard.

Compte rendu d'une délégation de la Ligue chez Alain Bodon

Le 17 novembre, G. Leverrier, J.-M. Leverrier et Ch. Perrichon ont été reçus par A. Bodon, le nouveau délégué interministériel.

La réunion a porté essentiellement sur 3 points :

Dans un premier temps J.-M. Leverrier a exposé les lignes directrices d'un dossier qui lui tient particulièrement à cœur : à savoir le non-respect de la limitation de vitesse à laquelle sont astreints les cyclomoteurs à la construction, ainsi que la vente illégale de kits par correspondance (d'après des revues spécialisées dans ce type de négoce) dans le but d'augmenter encore leur puissance. Il a demandé une intervention rapide sur le plan juridique en arguant du fait que cette pratique causait la mort de dizaines de jeunes adolescents chaque année. Un dossier a été remis à A. Bodon qui a semblé désireux d'intervenir à ce sujet.

Puis Ch. Perrichon lui a demandé si au vu des expériences étrangères telles l'Angleterre, l'Australie, il était possible d'envisager une communication plus incisive, plus dure. A. Bodon a admis que l'on pouvait envisager un changement dans le mode d'approche, tout en affirmant un refus clair et net d'images et de concepts trop crus et trop violents. Il abordera le problème avec son responsable de la communication.

Enfin G. Leverrier a rappelé l'énorme impact de la Ligue tant pour l'information, que pour la mise en pratique des mesures de sécurité centrées sur la protection des enfants en voiture : elle a cité l'exemple de l'association spécifique qui a dû être montée pour répondre aux demandes faisant suite aux campagnes d'« Accrochez-les à la vie ! » en Basse-Normandie. Elle a demandé qu'une information spécifique soit donnée aux forces de l'ordre sur la route, qui n'ont pas tendance à verbaliser les manquements, alors qu'elles semblent maintenant plus mobilisées sur le non-respect du port de la ceinture de sécurité. A. Bodon a dit qu'il était particulièrement sensible à cette préoccupation et qu'il interviendrait sur ce point.

En conclusion : accueil favorable, écoute attentive de nos brèves interventions et discours élogieux de la Sécurité Routière où il vient d'être nommé : « Il s'agit de la seule administration qui peut voir rapidement les résultats des mesures qu'elle a prises... Je suis ravi de découvrir l'enthousiasme de ces nouveaux collaborateurs. »

Affaire à suivre dans ses développements maintenant !

Chantal PERRICHON

LES TRANSPORTS SCOLAIRES AUX U.S.A.

Le school bus ou la volonté d'une sécurité optimale

Jaune, invariablement et spécifiquement jaune bouton d'or, le véhicule destiné au transport des scolaires ne peut passer inaperçu. En uniformisant l'aspect et la couleur de ce véhicule, tous les États nord-américains ont sacrifié l'esthétique à la sécurité.

Une sécurité à toute épreuve

Construit et aménagé à partir d'un châssis camion choisi pour sa solidité, le school-bus américain est d'une sécurité à toute épreuve. Habillage des flancs de tôles d'acier, renforcement des parois latérales et pose de vitres de petites dimensions.

Le car ou le bus (difficile de faire la différence) reste avant tout un camion avec moteur avant, suspension, freinage, direction, d'un porteur fabriqué à la chaîne, en grandes séries !

Ces éléments rendent évidemment son prix de revient très bas (de l'ordre de 250 000 F).

Passons en revue quelques accessoires hautement sophistiqués qui contribuent aussi à la sécurité des passagers.

Des accessoires sophistiqués

Il n'est pas rare de compter sept rétroviseurs sur le même autocar : un à l'intérieur, de très grande dimension et panoramique, trois de chaque côté dont, inconnus en France et en Europe, des rétroviseurs semi-sphériques, déformant les images reçues,

mais ne laissant aucun endroit sans surveillance, excepté le cône arrière du véhicule. En haut, en bas, devant, sur les côtés, loin, près, tout est exposé à l'œil vigilant du conducteur.

Autre élément qui ne manque pas de surprendre ; l'« arm-stop » : bras articulé, installé sur le côté gauche du véhicule, replié contre la carrosserie pendant le temps de route. Mais dès que le school-bus ralentit, ce bras, muni de feux rouges, sort sur le côté gauche du véhicule, interdisant toute circulation. Difficile, très difficile d'enfreindre ce dispositif bloquant la circulation dans les deux sens, ou alors c'est la sanction : l'une des plus sévères.

Au moment où le véhicule reprend son axe de circulation, le bras (le arm-stop) vient se ranger, éteint, contre la carrosserie.

Lui ressemblant un peu, mais différent dans ses fonctions, voici le bras d'éloignement. Plaqué aux pare-chocs avant et arrière, ce bras se déplie à 90° à l'avant ou derrière le véhicule pour obliger les enfants à rester dans le champ visuel du conducteur, en les éloignant du school-bus lors de leur passage, devant ou derrière. Pas question de se soustraire, là non plus, à la vigilance du conducteur ! Que d'accidents ainsi évités lors de manœuvres pour quitter le stationnement !

La signalisation et les feux du véhicule

Aux États-Unis tout est grand, très grand, on ne compte pas ! 5, 6, 7, 8 lampes s'allument en même temps à l'arrière. Une intensité énorme s'échappe des

boîtiers surdimensionnés. L'usager ne peut se retrancher derrière le fait qu'il n'a pas vu ! Impossible ! Aucun sacrifice, aucune économie la plus petite soit-elle, pour indiquer avec efficacité un changement de direction, un ralentissement, un arrêt, une mauvaise visibilité par temps de brouillard. Partout, Sécurité, Sécurité avant tout, SÉCURITÉ en majuscule !

En prime : évacuation en partie haute par lanternes, verrouillage des accès principaux depuis le poste de conduite, motorisation, freinage au-dessus de tout soupçon.

On pourrait penser, à la lecture de ces quelques lignes, que le confort, souvent assimilé à une bonne qualité de transport, est aussi une préoccupation majeure des concepteurs. Eh bien là, surprise !

Un confort précaire

Banquettes recouvertes de skaï de couleur foncée uniforme, rembourrage léger, accoudoirs absents, confort très rudimentaire...

Rien à voir avec le confort moelleux des pullmans mis, ou supposés être mis, à la disposition des petits Français !

Il est vrai aussi que les temps de transport sont relativement courts et que le school-bus est réservé uniquement aux scolaires. Aucune possibilité de réemploi pour les transports de ligne, transports d'ouvriers ou occasionnels.

Important : les véhicules sont attachés aux établissements et les conducteurs sont des personnels des établissements scolaires. Comme on peut le constater, il existe des différences importantes avec nos conceptions du transport scolaire et surtout dans le choix des véhicules.

La priorité est donnée à la sécurité ; une recherche constante est développée pour parfaire cette sécurité et des investissements importants réalisés pour rendre les transports d'enfants, de scolaires et de jeunes les plus sûrs.

Des enseignements à tirer...

Il n'y a que très peu d'accidents de transport d'enfants (une dizaine de morts aux États-Unis) compte tenu du « potentiel risque » existant. Ces résultats sont très bons sachant que chacun des États, pris isolément, est aussi grand que la France. Sachant aussi que les véhicules se comptent par centaines de milliers, 30 000 en France !... Les Américains ne lésinent pas sur les moyens, l'enfant étant roi au pays de Disneyworld.

L'exemple de la prévention et de l'éducation des jeunes à leur sécurité montre parfaitement que les Américains savent concilier les impératifs d'efficacité et de participation des enfants. Cette pédagogie active, bien souvent basée sur le jeu, permet d'impliquer le jeune dans toute action concourant à sa sécurité.

Films, vidéo, concours, jeux, autant de médias utilisés pour communiquer avec l'enfant... Le coût de tels programmes se justifie amplement par l'impératif de convaincre les petits usagers de la réalité des dangers qui les entourent et des moyens de s'y soustraire.

Alors, faut-il envier, copier purement et simplement ce qui se fait aux États-Unis ? Certes non ! Mais par contre, il est de notre devoir de connaître ce qui se passe ailleurs, d'avoir présent à l'esprit, les techniques et les solutions trouvées et mises en œuvre dans un contexte certes différent, avec des contraintes et des moyens autres que les nôtres, mais où les préoccupations dominantes sont voisines. Nous devons prendre en compte les études très approfondies menées par les chercheurs américains sur des sujets précis qui nous concernent également.

Notre approche est plus globale, parfois empirique et intuitive, à partir de notre connaissance de la réalité des situations. Nous avons à apprendre auprès des États d'Amérique du Nord, mais nous avons aussi à donner. Nos idées intéressent.

William PAJOT



« Mise en danger »

Colloque du 18 novembre 1995, à propos de la mise en œuvre des dispositions du nouveau Code Pénal relatives à la mise en danger délibéré d'autrui.

Le nouveau Code pénal a créé un nouveau délit de *mise en danger délibéré d'autrui*.

L'article 221-6 augmente les peines encourues **en cas d'homicide involontaire** « en cas de manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements ». Il s'agit là d'une circonstance aggravante.

L'article 223-1 prévoit que « le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures... par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, est puni d'un an d'emprisonnement et de 100 000 F d'amende ».

Dans ce deuxième cas, il y a délit, même sans victime. Jusqu'à présent, ces textes ont été peu appliqués et la circulaire gouvernementale publiée s'avère plutôt restrictive.

Le Colloque, animé par Me CHASLOT, avocat au Barreau de Paris, comprenait outre des représentants du ministère de la Justice et de la DSCR, des magistrats, des inspecteurs du travail, des juristes et des militants de la Ligue.

Il s'agissait, dans l'imprécision des textes et l'absence de jurisprudence, de trouver une interprétation permettant que les nouveaux articles, longtemps réclamés par la Ligue, puisse s'ajouter aux textes répressifs existants pour devenir un important instrument de dissuasion.

Des décrets comportant une liste (non limitative) de cas d'application s'avérant impossibles, on a longue-

ment discuté non seulement sur l'interprétation des textes, mais sur la stratégie à adopter par la Ligue. Un compte rendu détaillé va être prochainement diffusé.

Tribunal correctionnel du Mans

Vendredi 22 septembre 1995

C'était la première fois que je rentrais dans une salle d'audience et j'ai 60 ans ; ceci pour vous expliquer l'importance des lignes qui suivent. Je venais pour soutenir une famille éprouvée, et une fois de plus par la conduite irresponsable d'un chauffard : Patrick Duvéré. J'appris à l'audience que non seulement ce conducteur avait tué Guillaume 19 ans, le fils de M. et Mme Langlet, mais aussi son propre fils David 16 ans et grièvement blessé sa fille Emmanuelle.

Ces conducteurs nous indignent de plus en plus avec leurs propos infantiles et lâches « j'étais fatigué, je parlais avec mon fils, je n'allais pas vite, je ne me souviens plus... » La litanie est connue. Ces conducteurs crânent au volant, ils se surestiment mais sont incapables de prendre des responsabilités d'homme.

La Ligue Contre La Violence Routière (par la voix de Ghislaine Leverrier) s'était constituée partie civile aux côtés de M. et Mme Langlet. Cette présence a d'ailleurs beaucoup perturbé le défenseur de l'inculpé. Au chagrin des parents, frère et sœurs de Guillaume, s'ajoutait celui de l'ex-épouse du responsable qui est la maman de David et d'Emmanuelle.

A la fin de l'audience, un groupe nombreux sortit de la salle recueilli et silencieux créant la surprise de la Cour qui regardait partir ces auditeurs attentifs et accusateurs.

Liliane COLLET
Adhérente de la Ligue (Sarthe)

Informations 3^e quadrimestre 1995

• A compter du 15/9/95, réduction du niveau maximum d'alcool de 0,7 à 0,5 g par litre de sang. Taux compris entre 0,5 et 0,7 g : retrait de 3 points et amende de 600 F si elle est acquittée dans les trois jours. A défaut, elle est portée à 900 F, puis à 2 500 F (plus de 30 jours).

A partir de 0,8 g : délit sanctionné par un retrait de 6 points pouvant déboucher sur une suspension de permis pouvant aller jusqu'à 5 ans et des peines de prison en cas de récidive.

Les « autotest » sont à présents disponibles dans divers points de vente. Une campagne incitant à leur utilisation a été mise en place par la DSCR. Une brochure a été envoyée à toutes les Associations départementales.

• Transport routier : **La convention d'objectifs est prolongée.**

La convention nationale d'objectifs de sécurité, signée par la Chambre des loueurs et transporteurs industriels (CLTI) avec la Caisse nationale de l'Assurance Maladie (CNAM) est prolongée. A la suite d'une décision prise par le Comité technique national des transports et de la manutention, des contrats pourront être signés jusqu'au 4 octobre 1996 (et non plus jusqu'en mars). Rappelons que par ces contrats, une aide financière est accordée aux entreprises de trois cents salariés au plus pour améliorer les conditions de sécurité.

• Jean-Michel BERARD a quitté son poste de délégué interministériel de la Sécurité Routière pour la présidence d'une société d'autoroutes. Il est remplacé par Alain BODON, diplômé de l'ENA et de l'Institut d'études politiques de

Grenoble, ancien Sous-Préfet et conseiller technique auprès de Philippe SÉGUIN, président de l'Assemblée nationale.

Au moment de son départ, J.-M. BERARD a souligné le travail accompli par ses services avec le concours des militants des associations dont l'objet est la prévention des accidents de la route. Nous souhaitons que notre collaboration – qui se veut active, mais aussi vigilante et critique – puisse se poursuivre avec son successeur.

• Une proposition de loi, visant à réprimer la conduite automobile sous l'emprise de stupéfiants, a été déposée le 5/10/1995 sur le bureau de l'Assemblée nationale par Jean-Pierre POUCHER, député.

Statistiques

Le mois de septembre 1995 peut être caractérisé par rapport à septembre 1994 par :

- une nette diminution du nombre de tués (– 10,7 %) et de blessés graves (– 10,7 %) ;
- la confirmation de l'entrée dans un cycle favorable.

En revanche la moyenne mobile fin septembre 1995 qui s'établit à 8 589 tués à 6 jours (ou 9 079 tués à 30 jours est en augmentation par rapport à septembre 1994 (+ 2,3 %).

Contrôle technique

Depuis le 1^{er} janvier 1996 de nouvelles mesures de contrôle sont obligatoires pour les voitures âgées de 4 ans et plus. Elles concernent la direction et les roues, les suspensions et essieux, la carrosserie, les équipements de sécurité et s'ajouteront au freinage, à l'éclairage et à la signalisation, aux pneumatiques et à la pollution dont la réparation est déjà exigée. La réparation de ces nouveaux points ne sera obligatoire que lorsque la sécurité sera

effectivement mise en jeu. Les défauts mineurs ou d'un coût excessif compte tenu des enjeux de sécurité (châssis) ou ceux qui peuvent difficilement être mesurés avec précision (amortisseurs) seront tolérés. Jusqu'à présent, seuls 15 points étaient soumis à réparations obligatoires. 16 points nouveaux seront concernés par l'extension, ce qui porte à 31 sur 52 le nombre de points soumis à réparations obligatoires.

Nouveaux points soumis à l'obligation de réparation

Points concernés	Défauts soumis à obligation de réparation
Organe : direction – roues	
<ul style="list-style-type: none"> - Volant de direction - Boîtier crémaillère de direction - Timonerie de direction 	<ul style="list-style-type: none"> - Jeu important - Fixations déserrées - Organes déserrés, usure des articulations ou accouplements flexibles, fêlures ou déformations - Déformations importantes
Organe : suspension - essieux	
<ul style="list-style-type: none"> - Suspension-amortisseurs - Essieux 	<ul style="list-style-type: none"> - Rupture d'éléments majeurs - Rupture, jeu important dans les rotules
Organe : éléments de carrosserie	
<ul style="list-style-type: none"> - Réservoir de carburant - Pare-chocs - Carrosserie - Portes-capots 	<ul style="list-style-type: none"> - Fuites - Dommages susceptibles de blesser des tiers - Parties saillantes, absence d'aile ou de capot - Ouverture intempestive ou fermeture impossible
Organe : équipement de sécurité	
<ul style="list-style-type: none"> - Sièges - Ceintures de sécurité et ancrages - Rétroviseurs réglementaires - Pare-brise 	<ul style="list-style-type: none"> - Fixation défaillante ou absente - Absence ou détérioration - Absence, bris, fixation défaillante - Absence de visibilité ou bien affectant la rigidité - Non-fonctionnement - Non-fonctionnement

Challenge Nico/Mino

Une démarche émouvante des « potes » de Nicolas et Manu tragiquement décédés lors d'un accident de la route il y a 2 ans.

Ils organisent chaque année, depuis la disparition de leurs copains, un challenge « Nico/Mino ».

Baloo, Christian et tous les autres se sont activement démenés pour que le match de football du 11/06/1995 soit une réussite.

Celui-ci se déroulait le 11 juin 1995 sur le stade de la Faisanderie à Fontainebleau (77). L'équipe « Houston » était opposée aux pompiers bellifontains en présence du Maire de la Ville, d'un public nombreux et de M. ROLLAND, membre du Bureau de la Ligue Contre La Violence Routière des Yvelines qui a présenté notre association et ses actions en faveur de la Sécurité Routière.

Tous les bénéfices de cette journée (entrées buvette, dons souvent importants) soit 10 050 F ont été remis à la Ligue par Baloo et Monsieur GLIZE, le père de Nicolas.

Que tous ceux qui ont contribué à la réussite de cette journée en soient chaleureusement remerciés.

Courrier des lecteurs

Alcool provocation !

D'une adhérente des Yvelines, Sylviane LEYGONIE, nous recevons cette affiche placardée dans un café du Val-de-Marne :

INFORMATION

17 % de tous les accidents automobiles sont provoqués par des automobilistes ivres. Cela veut dire que 83 % de tous les accidents sont provoqués par des automobilistes sobres...

CECI EST AFFOLANT !

Pourquoi ces enfoirés de sobres ne peuvent-ils pas se retirer de la circulation afin que notre sécurité augmente de plus de 400 % ?

Elle ajoute dans sa lettre : « Ceci n'est pas à prendre, hélas, au deuxième degré... Il s'agit d'un vrai café, plein d'ivrognes au bar, surtout en fin d'après-midi. J'ai exprimé ma révolte auprès du personnel et aussitôt arraché la feuille. »

Nous avons reçu un témoignage extrêmement important de M. DESUCHE à La Roche-sur-Yon. Victime d'un très grave accident en 1969, il est depuis 1971 « consolidé » c'est-à-dire sans espoir d'amélioration – il nous décrit sa vie douloureuse, mais aussi le côté « positif » qu'il a voulu en retirer. Ce message émouvant fait prendre conscience de ce que peut être la vie « après l'accident » des milliers de victimes « consolidées ».

Faute de place, nous publierons l'intégralité de cette lettre ultérieurement. Merci à lui.

VIE DES ASSOCIATIONS

La route. On partage

Des extraits d'une lettre de J. LAURENT, président de l'Association départementale de l'Orne sur les manifestations cyclistes préparatoires au Paris-Brest au cours de laquelle quatre cyclistes ont été tués.

« La randonnée à bicyclette était leur passion dont ils connaissaient parfaitement les règles de sécurité qu'ils appliquaient scrupuleusement. Pourtant dans la nuit du 20 au 21 mai, leur passion leur a coûté la vie. Alain, 46 ans, Jean-Jacques 31 ans, Michel 52 ans, Paul 58 ans ont été assassinés !...

Leurs assassins, de pauvres types ivres de vitesse et d'alcool, récidivistes au moins pour l'un d'eux. Les cyclistes s'entraînaient pour la célèbre randonnée Paris-Brest qui se déroule de jour et de nuit et rentraient chez eux dans l'Eure.

Peu de temps après, notre association était contactée par la Fédération Française de Cyclo-Touristes (FFCT) pour organiser une manifestation commune. Notre présidente, son époux, délégué régional et un

membre de notre bureau assistaient alors à deux réunions préparatoires à Fyé. Le sérieux des propositions permirent de convaincre le Président de la FFCT de décider d'une grande manifestation à la veille du procès du principal chauffard. La Ligue apportant son expérience en matière de messages médiatiques, de conseils juridiques...

Début septembre, stupeur ! nous apprenons par un courrier du Président de la FFCT que son association se devait d'organiser seule cette manifestation. La Ligue de l'Orne s'engage à soutenir modestement... sous forme de communiqués et distribution de tracts de la FFCT... Le dimanche 1^{er} octobre... à la sortie d'Alençon... à 10 h, trois groupes constituant un bon millier de cyclistes vont parcourir les 12 km qui les séparent du lieu du drame. Le cortège est peu banal : cyclos en tenue sportive. Vététistes, simples cyclistes de tous âges... vont aller déposer une rose sur le site et se recueillir à l'écoute des intervenants : Maire, responsables associatifs et compagnons des disparus... »

Trop vite ? Danger !

D'André VEGELÉ, Haut-Rhin, nous recevons l'article suivant paru dans L'Alsace du 5/10/95. La Ligue Contre La Violence Routière poursuit sa croisade contre la vitesse et organise une réunion publique samedi

La vitesse est la cause de nombreux accidents – et elle les aggrave tous : inlassablement, La Ligue Contre La Violence Routière organise des actions de sensibilisation – en particulier en direction des jeunes – et tente de faire passer le message au sein des commissions municipales ou départementales où elle siège. Une nouvelle réunion publique aura lieu samedi à Mulhouse.

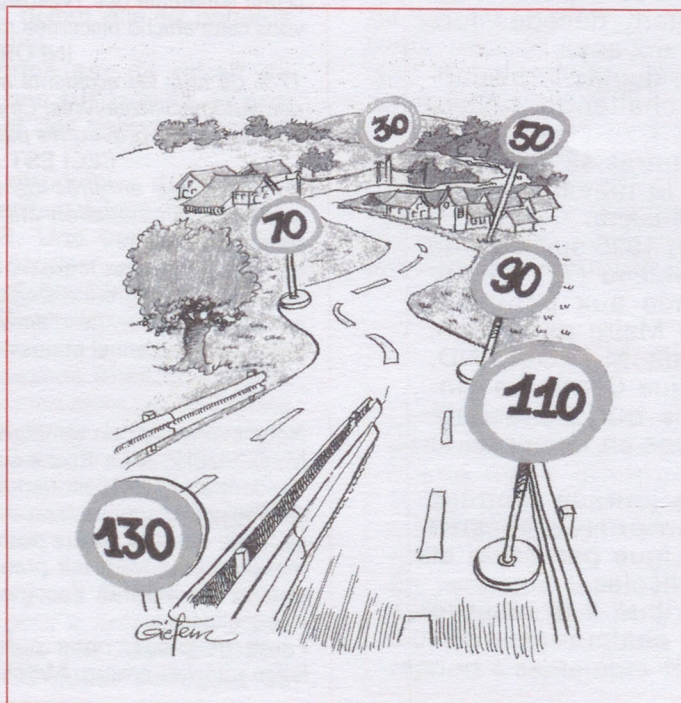
La LCVR n'est pas, comme on pourrait le penser, une association de familles de victimes d'accidents de la circulation. « La grande majorité de nos adhérents sont des gens qui n'ont pas été touchés (pas encore...) par la mort d'un être cher mais qui veulent lutter avant que cela leur arrive... », explique le président André Voegelé. En ayant présent à l'esprit une angoissante réalité : « Statistiquement, si rien ne change, un bébé sur dix naissant aujourd'hui sera tué ou grièvement blessé dans un accident de la circulation avant d'avoir atteint 18 ans... »

Catastrophisme ? Non, répond la Ligue : « Si nous luttons pour que les limitations de vitesse soient respectées, ce n'est pas pour embêter qui que ce soit. Notre seule ambition est de sauver des vies par une information objective des usagers de la route... »

Toutes les données chiffrées disponibles amènent à la même conclusion : « Quelles que soient les autres causes de l'insécurité routière (alcool, drogue, médicaments, vue, état du véhicule et de la route, signalisation routière, formation du conducteur...), c'est dans le respect des limitations de vitesse que se

trouve le gisement le plus important de la Sécurité Routière. Chaque km/h de plus ou de moins de vitesse moyenne, c'est 3 à 4 % de victimes de plus ou de moins... »

Cette croisade a pour adversaires, « les lobbies de la vitesse, les associations anti-Sécurité Routière, la presse automobile et tous ceux qui minimisent sans apporter de preuves les effets de la vitesse ». Mais aussi, d'une certaine manière, chacun de nous « ceux qui ne sont pas encore persuadés que la vitesse est dangereuse » et que rien, aucune hâte, aucun plaisir ne justifie des vies brisées dans les amas de tôles que deviennent toutes les voitures après un accident.



dentielle, la Sécurité Routière se souvient avoir observé une dégradation de ses statistiques, en 1981 comme en 1988. De leur côté, les cinq "sages" (les professeurs Dubois, Got, Gremy, Hirsch et Tubiana précisent dans un mémorandum adressé à l'ensemble des candidats que "le nombre des tués sur les routes a augmenté de 652 au cours des cinq premiers mois de 1988 par rapport à 1987" dénonçant "une véritable incitation à l'infraction", ils leur demandent par conséquent d'annoncer qu'il n'y aura pas d'amnistie pour les infractions à la sécurité routière mettant en jeu la sécurité des usagers. »

Citoyenneté

(Le Monde des 19-20-03-1995)

Selon l'expression consacrée, l'amnistie est un geste « d'apaisement et de clémence ». C'est aussi, plus prosaïquement, une remise à zéro des compteurs, fort appréciée des contrevenants aux règles du stationnement urbain ou de la circulation routière. On pourrait en rester là et sourire d'une tradition républicaine fort bien adaptée au supposé tempérament français.

Or, au fil des années, l'amnistie a changé de statut. Le pardon s'est transformé en un dû et, comme tel engendre des comportements d'anticipation. Prévoir l'amnistie, c'est se donner les moyens d'en profiter. Combien d'accidents et – ce sont les chiffres de la Sécurité Routière qui le constatent – de victimes supplémentaires sur les routes procèdent de ce réflexe ?

Dans un pays où la violence routière reste un fléau, impossible de passer tout cela – plus de six cents morts en plus en 1988 ! par pertes et profits.

L'enjeu n'est pas le principe général de l'amnistie mais son ampleur. A l'heure actuelle, le prix à payer s'évalue en accidents de la route supplémentaires et en anarchie urbaine accrue. C'est pourquoi il est souhaitable que le grand pardon présidentiel – qui en 1988, n'avait été critiqué que pour ce qui concernait le financement des partis politiques – évolue en termes autrement plus restrictifs, pour ne pas dire davantage, s'agissant des infractions et délits automobiles. Parmi les candidats à l'élection présidentielle, un seul sera élu. Mais tous, dès à présent, feraient acte de citoyenneté en annonçant qu'il n'y aura pas d'amnistie pour les infractions à la sécurité routière mettant en jeu la sécurité des usagers.

Jean-Michel NORMAND

*Alors, nous comptons sur vous tous pour agir auprès de tous vos élus et personnalités politiques locales, ainsi que nous allons le faire auprès du nouveau Président pour que son élection ne soit pas indirectement la cause d'une hécatombe supplémentaire, qu'il sache que ce n'est pas ce que veulent les Français.
Et qu'il le fasse savoir très vite !*

Quelques statistiques pour 1994

Les chiffres clés de 1994

- 132 726 accidents corporels,
- 9 019 tués à 30 jours,
- 8 533 tués à 6 jours,
- 180 832 blessés, dont 40 521 graves,
- circulation sur le seul Réseau National : + 3,5 %,
- parc de véhicules immatriculés au 31-12-1993 : 29 450 000 « quatre roues », 998 000 motocyclettes,
- taux de tués sur autoroutes aux 100 millions de kilomètres parcourus : 0,6,
- taux de tués sur routes nationales aux 100 millions de kilomètres parcourus : 2,6,

Le coût de l'insécurité routière est estimé à 120,3 milliards de francs en 1994, soit égal au déficit actuel de la Sécurité Sociale.

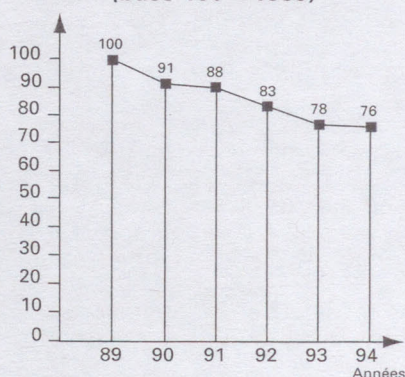
Évolution du bilan des victimes par classes d'âges

En 1994, par rapport à 1993 :

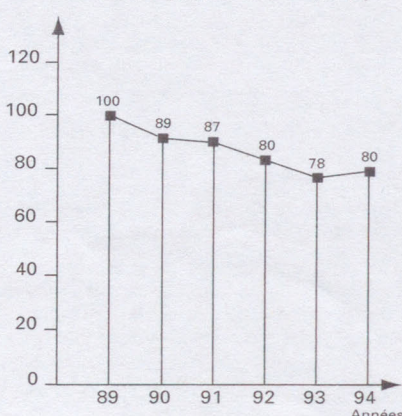
- le nombre de tués diminue pour les 45-64 ans (– 4,3 %) mais principalement pour les 25-44 ans (– 8,5 %) et les 15-24 ans (– 10,2 %). En revanche, il augmente pour les enfants de moins de 15 ans (+ 2,0 %) et les personnes âgées de 65 ans et plus (+ 3,6 %),

- la gravité, en tués pour 100 victimes (tués + blessés), diminue de façon homogène pour toutes les classes d'âges (de – 3,1 % à – 3,9 %) sauf pour les moins de 15 ans (+ 5,2 %) et les 65 ans et plus (+ 4,8 %).

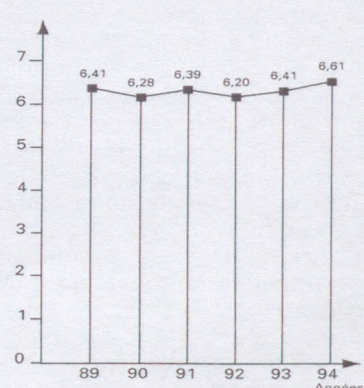
ÉVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS CORPORELS
(base 100 = 1989)



ÉVOLUTION DU NOMBRE DE TUÉS (base 100 = 1989)



ÉVOLUTION DE LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS
(tués pour 100 accidents corporels)



« Il faut changer les aménagements »

La configuration de l'espace joue un grand rôle sur les comportements. Pour améliorer la sécurité des routes et des centres urbains, la solution est dans son aménagement.

« 95 % des automobilistes ne respectent pas les règles du jeu en matière de circulation routière », observe la présidente nationale de la Ligue Contre la Violence Routière Ghislaine Leverrier. Pour résoudre le problème, elle suggère de créer des aménagements routiers qui induisent le ralentissement (comme des zones 30), plutôt que de se contenter de verbaliser ou de multiplier les panneaux indicateurs : « il y a des endroits où cela ne sert à rien de mettre des panneaux de limitation de vitesse », a-t-on entendu.

Exemple avec le remblai en hiver. La voie est large, et rien ne vient empêcher les conducteurs de rouler à vive allure. Bilan : 27 personnes y sont décédées depuis 1978. « Les ralentisseurs ne sont pas la solution adaptée au problème », ont fait remarquer les intervenants au cours de leur exposé.

Autour de la question de la sécurité évoquée au colloque des Océanes, l'enfant tenait une place de choix. La Ligue est claire, on ne peut pas demander à un enfant d'agir

comme un adulte : « Jusqu'à neuf ans, son champ de vision est de 70 degrés alors que le nôtre est de 180. Un enfant va mettre 4 secondes pour s'apercevoir qu'une auto roule alors qu'il faut seulement 1/4 de seconde à un adulte », a indiqué Ghislaine Leverrier. Conclusion : il faut adapter la rue à l'enfant et non l'inverse.

C'est ce message que souhaite faire passer la Ligue. En relançant ce type de colloques qui mettent en présence différents professionnels dont le métier est lié à l'aménagement urbain et à la sécurité, la Ligue veut avant tout sensibiliser les élus, les techniciens et concepteurs de l'aménagement : « Les enfants ne se déplacent plus seuls dans la rue parce que les parents savent qu'ils n'ont pas les moyens d'y être autonomes. C'est dommage. Il ne faut plus que l'enfant soit oublié dans l'aménagement de l'espace public », souhaite la Ligue. Pour leur apporter davantage de sécurité, mais aussi pour qu'ils puissent s'épanouir dans un espace fait pour eux.

Deux poids, deux mesures

J'habite le département de la Lozère, dans une commune rurale située à une quarantaine de kilomètres de Mende. J'ai trois enfants âgés de 3, 8 et 10 ans qui fréquentent l'école de La Bastide, distante de 15 km du domicile familial. Chaque jour, mes enfants comme d'autres de la commune sont transportés par un véhicule particulier pour se rendre à l'école. Ce ramassage scolaire est mis à la disposition des utilisateurs par le Conseil général de la Lozère qui prend à sa charge la quasi-totalité des frais de fonctionnement. Jusque-là tout serait parfait, si ce n'est que le véhicule servant au transport possède huit places assises et transporte en plus du chauffeur 12 enfants de 3 à 10 ans. Cela revient à dire qu'aucun d'entre eux n'est attaché avec la ceinture de sécurité et que de surcroît, les plus petits voyagent sur les genoux des aînés. Mais jusque-là, on ne peut, paraît-il rien dire, puisque le code de la route permet de telles aberrations sous le vocable de « dérogation famille nombreuse ».

Dans le même temps, ce même Conseil Général fait éditer des brochures traitant de la sécurité des enfants transportés dans les véhicules, et relatant avec force détails tout ce que les enfants encourent en cas d'accident dit de proximité ou à faible allure, concluant enfin, que le non-port de cette ceinture de sécurité est la cause première de mortalité chez les enfants de 0 à 12 ans. L'État, jamais en reste, pour dispenser les bonnes paroles, a fait paraître une brochure identique assortie des peines encourues en cas de non-respect de ce règlement. Inutile de préciser ici mes démarches entreprises auprès des administrations concernées mais sans succès. J'ai donc eu recours au Tribunal Administratif de Montpellier, que j'ai saisi de cette affaire le 24 octobre dernier, lui demandant au mieux l'abrogation de cette dérogation dite famille nombreuse pour le transport scolaire, au pire l'obligation de faire apparaître sur toutes les parutions à venir traitant de la sécurité des enfants, cette dérogation qui permet dans un véhicule de huit places, le transport de douze gamins en plus du chauffeur. Il est scandaleux de laisser les choses en l'état et de faire croire aux citoyens qu'on se soucie de leur sécurité. Dans d'autres domaines, on pourrait qualifier cette démarche de publicité mensongère. L'affaire est en cours et je ne manquerai pas de transmettre le jugement que j'obtiendrai à l'association LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE de qui j'ai obtenu un soutien bénéfique.

Nouvelles des associations départementales

M. Robert PADERM (Loiret) rappelle que si l'on doit apprendre la « Rue aux Enfants », éduquer les adultes est indispensable. Les adultes sont la meilleure protection des enfants, si leur conduite automobile est prudente et responsable.

M. Paul MEYER (Hautes-Pyrénées) : La Ligue a organisé dans plusieurs communes du département (Bagnères – Vic-en-Bigorre – Bordères) des colloques sur la sécurité routière avec le concours des municipalités et d'autres associations locales.

Mme J. FURBEYRE (Val-de-Marne) indique deux actions menées par cette association dans le département qui pourraient être reprises ailleurs. Utilisation par les services de l'Éducation Nationale de la « mallette pédagogique » créée par Daniel GOINEAU (Savoie) à l'intention des enseignants et action de promotion du port du casque chez les jeunes cyclistes. Informations ou téléphone, Mme Jacqueline FURBEYRE.

Tél. : (16.1) 43.28.97.05 du 19-06 au 30-06-95 – en août 35.90.81.37 aux heures des repas.

Une rubrique pour tous

Le cercle de famille de la LCVR

Pour resserrer les liens entre nous, qui ne nous connaissons pas bien toujours, s'ouvre pour chacun cette rubrique : elle sera ce que nous en ferons. Nous avons hélas, souvent bien des points communs, dans le cours de la vie. Mais pourquoi ne pas nous faire participer aux événements heureux ?

Annoncez, brièvement les naissances qui vous touchent de près, le disque que vous venez de sortir, votre succès aux élections municipales (votre couleur ne nous regarde pas), le triomphe de la chorale que vous dirigez... Il est essentiel de montrer que la vie doit continuer, de redonner un peu de courage à nous tous qui pouvons fléchir un jour ou l'autre.

Vous pouvez envoyer votre message au siège national – avec une écriture bien lisible, surtout pour les noms – ou à mon adresse, 9, rue Fernandez, 81000 Albi.