

pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



Photo Camille Schneider

dossier zone scolaire



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

Abonnement annuel : 75 F

Avril 1996 - N° 28

SOMMAIRE

Éditorial

Ghislaine LEVERRIER — Présidente 3

Témoignage 4

Justice 5

Où l'on reparle des cars et des poids lourds 6-7

Et l'alcool ? 8-9

Et la vitesse ? 10-11

Qu'est-ce qu'un « consolidé » ? 12-13

Informations 14-15

Statistiques 16-22

La vie des Associations 23-24

Courrier des lecteurs 25

*Délégués régionaux, présidents d'Associations départementales
et correspondants locaux* 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
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 — Avril 1996 — n° CPPAP : 67845

ÉDITORIAL



« Maman, je veux aller à l'école tout seul maintenant, Caroline et François y vont bien tous seuls, et puis je suis à la grande école, et puis tu sais bien que je vais faire attention... »

Tous, un jour, nous avons entendu cette demande. Tous nous avons frémi sans savoir quelle réponse apporter. Et pourtant, tous, nous savions qu'un jour il faudrait commencer à les laisser voler de leurs propres ailes.

Mais quelle angoisse !

Depuis ce jour de grand bonheur où ils sont entrés au milieu de la famille, nous avons veillé à tout, les dents, les vaccins, l'alimentation, les vêtements. Chaque fois nous avons pu décider de ce qui nous paraissait le meilleur choix.

Mais aujourd'hui, quelle est la meilleure décision. Nous ne savons pas et surtout nous ne savons pas à qui nous adresser pour avoir un conseil.

Bien sûr, au début nous allons juste lui donner le droit d'effectuer seul les dix derniers mètres de trottoir en surveillant jusqu'à l'arrivée à l'école. Nous savons déjà, que très vite il nous faudra en céder davantage.

Combien de fois, les tartines de nutella sur la table, l'œil sur la pendule, avons-nous dû refouler notre inquiétude et puis la porte s'ouvre d'un coup et notre angoisse disparaît. Nous nous traitons de stupides froussards. C'est d'ailleurs ce que l'on nous dit si souvent : « Vous n'allez pas le couvrir jusqu'au service militaire. »

Il est vrai qu'au lieu de trembler chaque jour comme nous le faisons, il serait plus efficace de réclamer avec force, pour nos enfants, des rues aménagées pour leur sécurité.

La sécurité des enfants c'est la responsabilité de tous les adultes : adultes-parents, mais aussi adultes-décideurs, adultes-aménageurs. La rue telle qu'elle est n'est pas adaptée à l'enfant. Il faut adapter la rue à l'enfant et cesser de vouloir adapter l'enfant à la rue.

La création de zone 30 devant, autour des écoles et des lieux fréquentés par les enfants doit leur permettre de circuler dans ces quartiers et d'y apprendre la rue en toute sécurité.

Le dossier détachable de cette brochure vous aidera à exiger des responsables, ces aménagements appropriés limitant à 30 km/h la vitesse des véhicules. Il y va de la sécurité de nos enfants.

*

* *

***Diane CHAMARANDE a 12 ans le 17 mai 1995. Le jeune automobiliste responsable de sa mort a 19 ans.
Magali COURIC a 12 ans le 29 septembre 1995. Le jeune conducteur responsable de sa mort a 29 ans.
Samia CHAHAT-BAIS a 13 ans le 20 octobre 1995. Le jeune automobiliste responsable de sa mort a 23 ans.
Jeunes hommes ayez pitié de nos enfants. Roulez moins vite dans nos rues et sur nos routes.
Diane, Magali et Samia ne se connaissaient pas. L'une habitait l'Essonne, l'autre la Gironde et la troisième le Loir-et-Cher.***

Aujourd'hui, nous, militants de la Ligue Contre la Violence Routière, nous réunissons ces 3 petites filles dans une même pensée affectueuse.

Ghislaine LEVERRIER

TÉMOIGNAGE

Égoïsme, quand tu nous tues !...

L'égoïsme au volant, la préoccupation, le stress, l'emploi du temps compressé ? ont frappé une fois de plus dans notre société malade de trop d'individualisme.

Nous savons, ou peut-être pas assez, que les voitures sont des monstres dangereux et qu'à tout moment ils peuvent donner la mort. Nous l'oublions trop souvent !

Mon petit enfant de 7 ans aux boucles blondes, au regard d'un bleu si profond a été écrasé rue Bonnabaud à Clermond-Ferrand, par un après-midi chaud d'été, alors que nous traversions tranquillement une rue déserte ce 24 juillet. Ma petite fille dans les bras, endormie dans l'attente du cabinet médical d'où nous sortions, un cabas sur l'épaule, mes deux plus jeunes garçons m'accompagnaient.

Il n'y a pas de passage piétons prévu là. Après plusieurs accidents à ce même endroit, il a été réclamé mais pas encore accepté ! Il faudra sans doute encore un certain nombre de morts pour y parvenir ! Bref quand on est chargé de famille et de sac on ne remonte pas 150 m en amont ou en aval pour prendre les passages « protégés » et regagner sa voiture juste en face de soi.

150 m de visibilité de la rue Eugène-Gilbert d'où cette voiture a débouché. 150 m pour avoir le temps de réagir par rapport à notre petit groupe familial qui avait entamé la traversée de cette rue parfaitement dégagée à ce moment-là.

Aucune réaction de freinage avant de percuter mon fils ! Aucun réflexe de dégagement sur les parkings vides de droite !

Et le choc fut fatal. Les roues sont passées sur son petit corps.

Le souvenir de ses cris déchirants de douleur pendant un long moment qui me parut une éternité, me font témoigner aujourd'hui.

Des adultes ou des enfants plus grands ont le réflexe de s'arrêter devant le danger.

Un enfant de 7 ans lorsqu'on hurle « ATTENTION » précipite le pas en vous regardant confiant.

800 kg de machine qui passe sur un petit corps frêle... Comment ne pas penser quand nous sommes au volant de nos véhicules que la priorité n'est pas à l'automobiliste mais aux piétons sur les routes de nos villes.

En Australie, en Argentine... pour un automobiliste qui oublie de s'arrêter à hauteur d'un enfant ou d'un groupe d'enfants, même si ces enfants sont sur le trottoir, pour cet automobiliste, il y a retrait de permis de conduire.

Quelle leçon pour la France, pays où le respect de l'enfant n'est pas de mise !

Nos enfants ont des droits, le DROIT DE VIVRE.

Notre société a tendance à l'oublier ! Que ce soit dans les collectifs ou dans les rues de nos villes.

Attention à cette société qui mourra par manque d'amour ! Depuis le décès de mon mari, j'habite dans un immeuble.

La politique pratiquée par l'organisme n'a rien de reluisant : rien n'est prévu pour les enfants et les exigences des règlements sont telles qu'il faudrait, pour bien faire, que les enfants restent enfermés dans leur cage sans bouger.

Interrogeons-nous sérieusement, quel monde d'intolérance fabriquons-nous au quotidien ?

Au nom de nos angoisses du lendemain...

Au nom du stress qui nous habite...

Au nom de l'égoïsme qui nous fait tout simplement oublier d'aimer.

Madame Christine CHAPDELAINÉ

Notre petit frère

Quand ils sont arrivés tous les deux, j'ai été impressionnée par leur stature de rugbymen.

A peine entrés dans la maison, je vois leur souffrance dans leurs yeux, dans leurs mains puissantes, dans leur dos vouté, dans leurs épaules tombantes.

Les premiers mots parlent d'assurance, d'avocat, de procès-verbal.

« Vous comprenez, c'est la première fois, on ne sait pas comment faire et on ne sait pas qui croire.

Il était content notre petit frère, après son contrat emploi solidarité à mi-temps, il devait être embauché définitivement à la commune, à temps complet, le lendemain... le lendemain...

Il roulait à vélo sur le bord de la route et l'automobiliste très âgé ne l'a pas vu, ou n'a pas pu maîtriser sa GTI, et n'a pas fait un écart pour le dépasser.

C'était notre petit frère.

Et puis, il vivait avec papa et maman, à la maison, comme l'un de nous. Chez nous il n'y a pas beaucoup de sous avec le chômage, mais on était heureux.

On vivait tous les quatre. Maintenant il est parti. Que vont devenir papa et maman. »

Je suis démunie devant ces deux hommes.

Leurs bras puissants sont capables de soulever des poids énormes mais la douleur les écrase.

Je voudrais adoucir avec des mots, avec un sourire.

Je voudrais soulever, quelques minutes, quelques instants le poids qui les empêche de respirer.

Et puis on explique, les assurances, les avocats, le procès verbal.

Plein de douceur et d'affection ils racontent leurs souvenirs d'enfance. Ils parlent de leurs angoisses pour leur papa et leur maman. Ils racontent le grand vide le soir que personne ne trouble par une parole car on ne sait pas quoi se dire. Ils sont pleins de tendresse, de désespoir et de dignité.

Ni Jean-Marie, ni moi ne sommes capables d'être secourables. Nous nous sentons modestes, petits. Ils refusent une tasse de café, ils ne veulent pas déranger.

Ils repartent avec leur peine et l'amitié qu'ils nous témoignent nous fait chaud au cœur car nous leur avons donné si peu.

GHISLAINE
Août 1995

JUSTICE

Le procès de Blois

Tout d'abord, je me présente : Mme Chahat-Baïs Corinne, secrétaire de la Ligue Contre la Violence Routière de Blois, département du Loir-et-Cher.

Je suis également la maman de la jeune Samia, 13 ans, qui a trouvé la mort le 20 octobre, renversée par un automobiliste en sortant du collège.

Le procès a eu lieu le 12 mars dernier, auprès de notre avocat nous avons eu la grande chance de compter sur la LCVR (par la voix de M^e Chaslot) qui s'était constituée partie civile.

Nous avons rendez-vous à 16 h 30 au palais et notre affaire n'a commencé qu'à 19 h (2 h 30 d'attente interminable).

La salle d'audience était comble, réunissant nos familles ainsi que la classe de 4^e de ma fille accompagnée de professeurs.

L'avocat de l'Association M^e Chaslot est applaudi par une salle très tendue, ce qui amène le Président à menacer de faire évacuer la salle...

Suit la plaidoirie de notre avocat qui dénonce le risque évident (vitesse excessive, 33 mètres de marque de freinage, endroit fréquenté par beaucoup d'élèves) qu'a pris ce jour-là l'automobiliste.

Écœurés nous entendons la peine requise par le procureur : 6 mois de prison avec sursis, et une année de suspension du permis de conduire, ainsi que des dommages et intérêts demandés par les différentes parties civiles.

L'avocat de la partie adverse n'est pas convaincu de la crédibilité de la Ligue pour éviter des morts, il préfère entendre parler de prévention plutôt que de répression, pour lui tous ces calculs énoncés par M^e Chaslot (vitesse, distance de freinage...) ne sont que des chiffres.

Seulement si ces chiffres avaient été respectés ma fille serait encore en vie.

La séance s'est terminée à 20 h 15.

A Samia

*Cela fait deux semaines que tu es partie
et ton sourire demeure à jamais
gravé dans nos mémoires.*

*A la question qui revient sans cesse :
Pourquoi toi ?
Il n'y aura sans doute jamais de
Réponse.*

*Toi, si pleine de vie, on te suivait dès
que tu nous le demandais !*

*Les trajets de l'école ne seront plus
jamais égayés par ta présence.*

*On attendait avec impatience le
11 décembre*

*Pour fêter ton anniversaire mais le
destin en a décidé autrement.*

*Pourtant, ce jour-là, tous tes amis
auront une pensée pour toi, Samia.*

Les camarades de classe de Samia

NDLR : le jugement fut rendu le 2 avril 1996 : 3 mois de prison avec sursis.

OÙ L'ON REPARLE DES

Le numéro 26 de notre journal (octobre 1995) était consacré notamment au tragique accident survenu cet été sur l'autoroute A9, un autocar accroché par un poids lourd. Bilan : 22 morts et 32 blessés. Depuis, d'autres accidents mettant en cause poids lourds et cars sont survenus encore récemment en Belgique et en Espagne mettant notamment en cause la vitesse, la fatigue, le manque de visibilité. Nous pensons nécessaire de vous faire connaître :

LA SUITE DE L'ENQUÊTE SUR L'ACCIDENT DE L'A9

Reconstitution sur l'autoroute (extrait du Midi Libre du 29-11-95)

« Le juge nîmois Christian Lernoald a employé les grands moyens pour reconstituer, hier, l'accident d'autocar espagnol qui avait coûté la vie à 22 personnes et avait fait 32 blessés sur l'autoroute A9 le 10 juillet dernier, à hauteur de Roquemaure dans le Gard.

Cent quinze gendarmes de l'escadron du peloton de l'autoroute, basé à Orange et commandé par le colonel Grech, avait été dépêchés sur les lieux, où étaient présents, également, de nombreux avocats et le chauffeur de l'autocar, Salvador Reche-Sanchez, mis en examen dans cette affaire.

Outre l'autocar accidenté, remis en service pour l'occasion, trois autres camions se sont positionnés sur le site du drame, dans le sens Orange-Roquemaure.

La circulation n'a pas été coupée sur l'autoroute, mais simplement rabattue, quelques kilomètres sur la voie contraire.

Cette reconstitution spectaculaire devait permettre aux instructeurs de déterminer avec le plus de précision possible, la trajectoire de l'autocar en cette tragique nuit estivale.

A plusieurs reprises, celui-ci, avec soixante gendarmes à bord, a refait les quelques cent cinquante mètres fatidiques qui l'ont conduit à percuter la glissière de sécurité du terre-plein central.

Un chauffeur spécialisé réquisitionné pour la circonstance, a refait les gestes de Salvador Reche-Sanchez, frôlant un, puis deux camions, avant d'aller toucher du bout du rétroviseur, la porte arrière d'un troisième poids-lourd. Et de basculer dans l'horreur.

Cent cinquante mètres et quelques secondes qui constituaient la trame centrale d'une reconstitution que le juge envisageait de poursuivre alors que la nuit tombait. Des groupes électrogènes étant même acheminés sur place. Mais la lumière sera-t-elle jamais faite sur ce drame qui coûta la vie à 22 personnes, la plupart des jeunes qui rentraient d'un voyage d'études ? »

RENFORCEMENT DE LA RÉGLEMENTATION TECHNIQUE CONCERNANT PL ET CARS

A compter du 1-1-96

- Tous les PL devront être équipés d'extincteurs.
- Les autocars de + de 7,5 t devront être équipés de feux latéraux de signalisation.
- Les voitures et PL mis en circulation à partir du 1^{er} janvier répondront à des normes plus strictes de conception des réservoirs de carburant : meilleure résistance à la corrosion, étanchéité renforcée et assurée même en cas de retournement.

Décret du 6-9-95

« Art. 1/4^o *Limitation par construction de la vitesse des véhicules*

Tout véhicule de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge supérieur à 12 tonnes et tout véhicule de transport en commun de personnes d'un poids total autorisé en charge supérieur à 10 tonnes doit être construit ou équipé de telle manière que sa vitesse maximale ne puisse pas dépasser respectivement 85 km/h et 100 km/h. Un arrêté du ministre des Transports fixe les modalités techniques de cette disposition. »

Immobilisation du véhicule (art. 278) : deux cas supplémentaires

« 16^o Lorsque l'appareil de contrôle permettant l'enregistrement de la vitesse a été l'objet d'une modification affectant son fonctionnement normal » et « 17^o Lorsque le dispositif de limitation de vitesse par construction a fait l'objet d'une modification affectant son fonctionnement normal ».

Limitation de la circulation des poids lourds les jours de forte circulation

L'arrêté précisant les restrictions complémentaires de circulation pour les poids lourds de transport de marchandises et les transports de matières dangereuses, pour l'année

CARS ET POIDS LOURDS

1996 a été publié au Journal Officiel du 31 janvier 1996. Ces interdictions, définies en concertation avec les organisations professionnelles du transport routier, viennent compléter les restrictions habituelles de circulation en vigueur chaque fin de semaine. Pour l'année 1996, ces mesures sont plus simples et plus claires :

— **elles s'appliqueront dans tous les cas sans dérogation ;**

— les interdictions concerneront **uniquement** les poids lourds de plus de 7,5 tonnes et les véhicules affectés au transport de matières dangereuses ;

— elles s'appliqueront **uniquement dans les zones les plus encombrées** du réseau routier, les jours et **aux heures du plus fort trafic.**

En 1996, la circulation des poids lourds de plus de 7,5 tonnes et les véhicules de transport de matières dangereuses sera ainsi interdite sans aucune dérogation sur les axes les plus chargés :

Pour la région Rhône-Alpes (réseau A) — *routes nationales les plus chargées entre : Bourg-en-Bresse/Chambéry, Lyon/Chamonix, Chambéry/frontière italienne, Chambéry/Bourg-Saint-Maurice :*

— **les samedis 24 février et 2 mars de 8 heures à 12 heures** dans les deux sens de circulation.

Pour la zone nord (réseau B) — *routes ou autoroutes les plus chargées de Paris à Orléans, Rouen, Le Mans et Montargis :*

— **le samedi 6 avril de 8 heures à 12 heures et le mercredi 15 mai de 16 heures à 22 heures** dans le sens des départs de Paris.

Pour les zones sud (réseau C) — *routes ou autoroutes les plus chargées : convergeant vers Lyon à partir d'Auxerre, Langres et Besançon ; axes desservant la Méditerranée à partir de Lyon et Clermont-Ferrand jusqu'aux frontières espagnoles et italiennes ; Poitiers-Bordeaux et Bordeaux/frontière espagnole :*

— **les samedis 13, 27 juillet et 3 août de 8 heures à 12 heures** dans les deux sens de circulation.

— A partir du 20 février, un dépliant d'information sera disponible dans les CRICR, DDE et préfectures.

Contacts DSCR : Danielle SUTOUR (1) 40.81.81.10
Gérard GRAND'HAY (1) 40.81.81.37.

**TOUT CELA EST BIEN,
MAIS PAS SUFFISANT !
ET LES CONDITIONS DE TRAVAIL ?**

Aussi la Ligue du département du Rhône qui compte parmi ses membres plusieurs anciens cadres de Renault Véhicule

les Industriels a constitué un groupe « **Sécurité Poids Lourds** » ouvert à tous, dont le but est d'aider à définir :

- Les actions que peut engager ou proposer la Ligue à l'échelon national et éventuellement européen, pour améliorer la Sécurité Routière impliquant les Poids Lourds (Camions et Autocars).

- Les arguments à défendre et les attitudes à prendre par la Ligue lors des accidents impliquant des Poids Lourds (Camions et Autocars).

Pour cela nous nous proposons :

- de diffuser, par l'intermédiaire de la revue Pondération, des informations et des commentaires sur la Réglementation concernant la construction et l'utilisation des Poids Lourds du point de vue de la sécurité (voir Pondération n° 26).

- De spécialiser notre activité sur l'accidentologie du Camion :

- engagement dans RÉAGIR sur les accidents plus spécifiquement de Poids Lourds dans notre région ;

- connaissance et analyses des statistiques nationales dans ce domaine ;

- suivi de l'application de la Loi et des infractions.

*En tant que de besoin,
vous pouvez nous contacter*

**Guy PANICI (78.47.42.86
et Fax 78.64.94.57)**

Pierre SORET (78.69.12.97)

Jean THIÉRY (78.33.51.44)

Ce groupe a publié un document sur le thème :

LES VÉHICULES DE TRANSPORT
DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES

•
RÉGLEMENTATION - DÉRÉGLEMENTATION
FAISONS LE POINT

Nous publierons ce texte dans un prochain numéro.

ET L'ALCOOL ?

LES TRIBUNAUX SONT QUELQUEFOIS BIEN INDULGENTS POUR LES BUVEURS !

Témoignage cet article qui nous est envoyé par J.-J. Duplais, délégué d'Indre-et-Loire :

Justice : Tribunal Correctionnel. Le garagiste avait « explosé » le radar.

L'incident jugé par le Tribunal Correctionnel de Tours pourrait prêter à rire s'il n'avait coûté plus de 5 000 F à l'État et s'il ne dénotait l'euphorie parfois agressive que connaissent certains automobilistes le samedi soir.

Ce jour-là, en février dernier, un garagiste de l'agglomération tourangelles roulait à plus de 170 km/h sur la RN 10 entre Sorigny et Montbazou lorsqu'un flash le surprit au bord de la route. Faisant demi-tour, il constata s'être fait piéger par une patrouille de la brigade motocycliste de la gendarmerie de Tours. Le conducteur, qui a reconnu avoir bu cinq apéritifs avant de prendre le volant, fut alors encouragé par ses passagers à « effacer » la trace de son passage. Et d'un coup de calandre, la grosse voiture explosa le radar.

Le lendemain matin, après une longue nuit en boîte de nuit, l'homme se présenta (en état d'ivresse mais à pied) à la gendarmerie de Montbazou pour reconnaître les faits. Le Procureur requit neuf mois de suspension du permis de conduire et une amende, mais l'avocat du prévenu, M^e Morin, plaida « le repentir actif de son client qui s'était présenté spontanément alors que la photo ne permettait pas de l'identifier, et qui avait ensuite payé la réparation du radar ».

Il a été condamné à six mois de suspension de permis et à 1 500 F d'amende.

La Nouvelle République (30-09-95)

Et pourtant, comme le remarque le « Comité du Droit de la Route » (Président : C.M. Bertrand, ancien magistrat) dans son *Bulletin*, n° 15 de février/mars 1996 :

L'ALCOOL ET LA ROUTE

En l'absence d'une statistique d'ensemble sur l'année 1995, on ne peut affirmer une grande amélioration nouvelle de la sobriété des conducteurs depuis l'abaissement à 0,50 gramme d'alcool par litre de sang du taux pénal de l'alcoolémie. Un regain de l'alcoolomanie, favorisé par un climat de déprime, fait craindre le contraire. En Belgique, des tests positifs plus nombreux en 1995 ont révélé une alcoolémie supérieure à 0,50 ‰ dans le sang chez un conducteur sur quinze (plus qu'en 94). Mais les contrôles ont été plus nombreux en 95, et aussi beaucoup plus nombreux les retraits immédiats du permis de conduire. Parmi les conducteurs en infraction, plus de cinq pour cent avaient une alcoolémie dépassant 0,80 ‰.

Le Soir (20-01-96)

Rien ne permet de penser qu'il y a moins d'alcool au volant (ou au guidon des motos) sur notre hexagone. Cependant nos médias diffusent moins d'avertissements aux conducteurs qu'ils n'en reçoivent chez nos voisins du Nord et de l'Est. Une action des familles des victimes pourrait être suscitée. En effet, les jeunes de chez nous, avec leur fureur de vivre et leur goût de la vitesse, continuent à s'anéantir par demi-douzaine, collectivement, dans des chocs effroyables, en fin de semaine, principalement au sortir des discothèques.

Dans la région parisienne tout comme dans le reste de la France, la méconnaissance chez les adolescents de la folie d'une conduite pied au plancher sur nos routes et jusque dans la traversée des agglomérations est consternante. Que fait-on pour les mettre en garde ? Des mesures ont été prises auprès de certaines discothèques. Et certains préfets procèdent à des distributions gratuites d'éthylotests. On peut demander lesquels à l'Association Nationale de Prévention de l'Alcoolisme (membre du CDR), 20, rue Saint-Fiacre, 75002 Paris.

Plusieurs milliers de vies seraient sauvées en France chaque année si tous les véhicules rapides étaient équipés d'un dispositif qui rendrait impossible le démarrage d'un conducteur exhalant des vapeurs éthyliques.

Les tribunaux correctionnels d'Île-de-France, ceux de la grande couronne (Versailles, Évry et Pontoise) surtout, répriment sévèrement la conduite en état d'ivresse, principalement par des années de suspension du permis de conduire. Alors que pour plus d'une année, l'annulation du permis, qui ne permet aucun accommodement, exclut toute restitution du droit de conduire, serait préférable. Ce qui a changé dans la conduite en état éthylique, c'est la proportion des femmes s'y adonnant. Autrefois rarissime, la délinquance routière féminine est devenue banale : désormais un délinquant de la route sur trois est du sexe féminin.

*
**

La DSCR a entamé fin 1995 une campagne « L'ALCOOL AU VOLANT » sur le thème :

« AUTOTESTEZ-VOUS »

Cette campagne reprendra fin mars/début avril 96 (2 spots TV et 3 affiches). La campagne 95 a semble-t-il, été bien reçue mais

30 % seulement du public s'est senti concerné personnellement

5 % disent avoir acheté un éthylotest

15 % envisagent de le faire ! C'est peu !

La DSCR a publié un intéressant « **Guide d'information de l'alcool au volant** » daté de septembre 1995. On a intérêt à se le procurer*. Il contient notamment des informations sur la réglementation, les sanctions et les idées reçues dans ce domaine.

* S'adresser au Siège.

TRAVAIL D'ÉLÈVES DE LYCÉE DANS LE CADRE D'UNE FORMATION « ACTION ET COMMUNICATION COMMERCIALE »

Kévin TEA
Arnaud DUPLAISIS
Sous couvert de Mme MICHEL Claire
Lycée René-Descartes
4, boulevard Copernic
77420 Champs-sur-Marne

Champs-sur-Marne,
le 20-03-96

Madame Ghislaine LEVERRIER
Présidente de la LCVR

Madame la Présidente,

Nous sommes des élèves de Terminale STT (option Action et Communication Commerciale) et, dans le cadre du bac STT, nous avons réalisé cette affiche contre l'abus de l'alcool.

Celle-ci représente le danger occasionné par l'alcool envers les enfants.

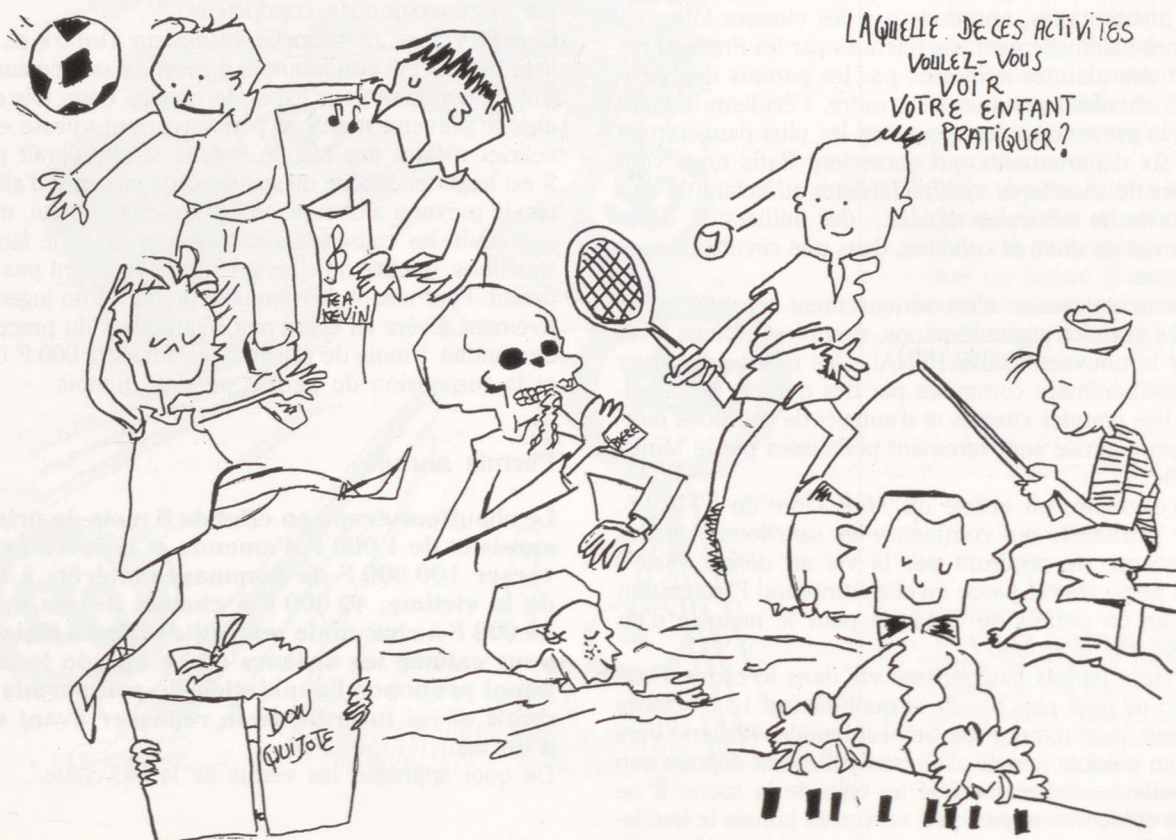
En effet, nous voulons montrer aux parents, qu'éduquer d'une certaine manière leurs enfants est primordial pour que ceux-ci soient conscients que l'absorption massive d'alcool nuira à leur développement tant au point de vue mental qu'au point de vue physique.

De plus, un individu incapable de se prendre en charge n'est pas à même de mesurer les conséquences qu'il génère ou qu'il peut générer sur lui-même ou sur son entourage.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de nos sentiments distingués.

Kévin TEA

Arnaud DUPLAISIS



ET LA VITESSE ?

La vitesse excessive, principale cause d'accidents est moins mise en cause, moins médiatisée, moins punie que l'alcool au volant.

C'est ce que pense Jacqueline Geneyton, 23, rue Schweitzer, 43130 Boen, qui pense que le sujet est peut-être tabou : « Je m'intéresse depuis longtemps aux problèmes de la sécurité routière et j'ai suivi attentivement l'émission de la "Marche du Siècle" sur ce sujet, intitulée "Zéro de conduite", diffusée récemment sur la chaîne de télévision FR3. On a entendu des accidentés de la route et leurs proches, il a été beaucoup question de l'alcool au volant, aussi de l'état du réseau routier, mais, grande déception et aussi indignation, aucune séquence sur l'excès de vitesse en tant que tel. Pourquoi cette impasse ? Le sujet est-il tabou ? *Pourtant, si je me base sur ce que j'observe autour de moi, il me semble que le danger de la conduite en état alcoolique est à peu près acquis (sanctions plus sévères aidant) alors que sur le problème de la vitesse, aussi important je crois, tout reste à faire !*

Avis partagé, en ce qui concerne la « tolérance » de certains tribunaux envers les homicides dits « involontaires » entraînés par les vitesses folles en ville, dans cet extrait du « Bulletin du Comité du Droit de la Route » déjà cité :

LA TOLÉRANCE AUTOMOBILISTE DE L'HOMICIDE ROUTIER

Mais dans notre pays, seul L'ALCOOL AU VOLANT expose à une certaine sévérité judiciaire. Au contraire, les homicides, dits involontaires, entraînés par des vitesses folles en ville ne sont habituellement pas retenues par les Procureurs : la plupart des plaintes adressées par les parents des victimes sont classées sans suite ! En outre, l'évidente insuffisance de la prévention des conduites les plus dangereuses dans les six départements qui encerclent Paris nous vaut des milliers de chauffards multirécidivistes au volant de toutes catégories de véhicules rapides... des milliers de *délinquants privés du droit de conduire*, dans une circulation souvent intense.

Et si l'homicide routier n'est sérieusement réprimé qu'en dehors des grandes agglomérations, rien n'est changé à cet égard par le nouveau CODE PÉNAL : les mises en danger d'autrui délibérément commises par des milliers de fanatiques des très grandes vitesses et d'auteurs de collisions mortelles chaque année sont rarement pénalisées par le Ministère Public.

A titre d'exemple, un article du *Midi Libre* du 17-01-96. Même le journaliste qui commente les sanctions « quelles qu'elles soient, ne rendront pas la vie au défunt » (*sic !*) trouve la peine sévère parce qu'elle comprend l'annulation pour un an du permis de conduire pour le meurtre d'un piéton, tué sur le trottoir !

La mort vient parfois faucher une vie dans le cadre d'une activité on ne peut plus banale et quotidienne. Le 8 octobre dernier, sur la commune de Saint-Julien-des-Rosiers, vers 20 h 30, un paisible retraité allait tranquillement déposer son sac poubelle au container situé au coin de la route. Il ne se doutait évidemment pas qu'il ne verrait jamais le feuilleton télévisé du soir.

En sens inverse une 205 GTI déboile à grande vitesse. Elle sort d'un virage sec, est déportée sur la gauche, et, malgré un freinage désespéré, le chauffeur ne peut éviter le malheureux octogénaire figé sur le bas-côté. Celui-ci est heurté de plein fouet, porté sur le capot pendant quelques mètres avant d'être projeté au sol.

Le drame s'est joué en quelques secondes mais il est irrémédiable. La victime décédera durant son transport à l'hôpital, laissant son épouse éplorée et ses enfants plongés dans l'accablement.

Poursuivi pour « homicide involontaire suite à un défaut de maîtrise du véhicule », le chauffard n'a rien d'une brute épaisse. Ouvrier de 23 ans et père d'une petite fille née deux semaines après l'accident, il présente toutes les apparences du jeune homme « bien-comme-il-faut », et nul doute qu'il regrette amèrement d'avoir perdu le contrôle de sa 205, ce soir-là, à cet endroit-là...

« Monsieur Turbo »

M^e Joutard, avocat du jeune homme, tente de sauver les meubles en invoquant la présence de gravillons sur le bord de la route et l'état glissant de la chaussée, suite à de fortes pluies. « *Cela explique le défaut de maîtrise, même si cela ne l'excuse pas* », dit-elle.

Mais le procureur et M^e Vezon, avocat du défunt, insistent plutôt sur la vitesse excessive du véhicule, attestée par les importantes traces de « ripage » et de freinage et corroborée par la réputation du conducteur.

Dans le village, on l'appelle « Monsieur Turbo », et, en 1994, il avait déjà été condamné à 4 mois de suspension du permis de conduire pour excès de vitesse. Cette fois en revanche, le prévenu n'est pas poursuivi pour vitesse excessive, celle-ci n'étant pas établie, même si elle paraît probable. Il est toujours difficile de statuer dans ce genre d'affaire. Certes, le prévenu a commis une faute de conduite, mais il n'a pas voulu les conséquences tragiques de cette faute, et les sanctions, quelles qu'elles soient, ne rendront pas la vie au défunt. Pour autant, le tribunal a prononcé un jugement relativement sévère eu égard aux réquisitions du procureur, qui demandait 1 mois de prison avec sursis, 2 000 F d'amende et la suspension du permis pendant 6 mois.

Permis annulé

Le chauffeur écope en effet de 8 mois de prison avec sursis et de 1 000 F d'amende et il devra également verser 100 000 F de dommages-intérêts à la veuve de la victime, 40 000 F à chacun de ses enfants et 15 000 F à chacun de ses petits-enfants. Mais surtout, pour calmer les ardeurs de ce Fangio local, le tribunal prononce l'annulation de son permis de conduire et lui interdit de le repasser avant un délai d'un an.

De quoi apprécier les vertus de la bicyclette...

Christine ZANELLA

La vitesse en question

La Ligue Contre la Violence Routière organise ce vendredi à Durmenach une soirée-débat sur les dangers de la route et sur les comportements. Principal accusé : la vitesse, facteur présent dans 50 % des accidents.

Un enfant sur dix est susceptible d'être tué ou grièvement blessé avant d'atteindre l'âge de 18 ans si les conditions de la sécurité routière (ou de l'insécurité routière) restent ce qu'elles sont aujourd'hui. Le chiffre est effarant. En voici d'autres encore. En 1994, dans le département du Haut-Rhin, 81 personnes sont mortes sur les routes, et 582 gravement blessés. En France, elles ont été 9 020 à être tuées. 50 % des accidents en France sont liés à une vitesse excessive, 40 % à l'alcool, les 10 % restants ayant d'autres causes. Et dans les accidents provoqué par l'alcool, une majorité combinent aussi une trop grande vitesse. Les jeunes sont bien sûr les plus touchés ; on compte 148 morts pour un million d'habitants, et 272 quand il s'agit de 15-24 ans.

50 OU 60 KM/H, LA DIFFÉRENCE COMPTE

Toutes ces données devraient faire réfléchir. Apparemment ce n'est pas le cas, puisque nous continuons tous, chacun de nous, à dépasser allègrement les limitations de vitesse

qui nous sont imposées. Qui peut jurer n'avoir jamais traversé un village à 90 km/h ? Ou n'avoir jamais roulé à 130 km/h sur une nationale ? La Ligue contre la violence routière section Haut-Rhin sud* organise ce vendredi 26 janvier à 20 h au foyer de Durmenach une soirée information-débat sur le thème « La route pour tous en toute sécurité », où la vitesse sera au centre des questions.

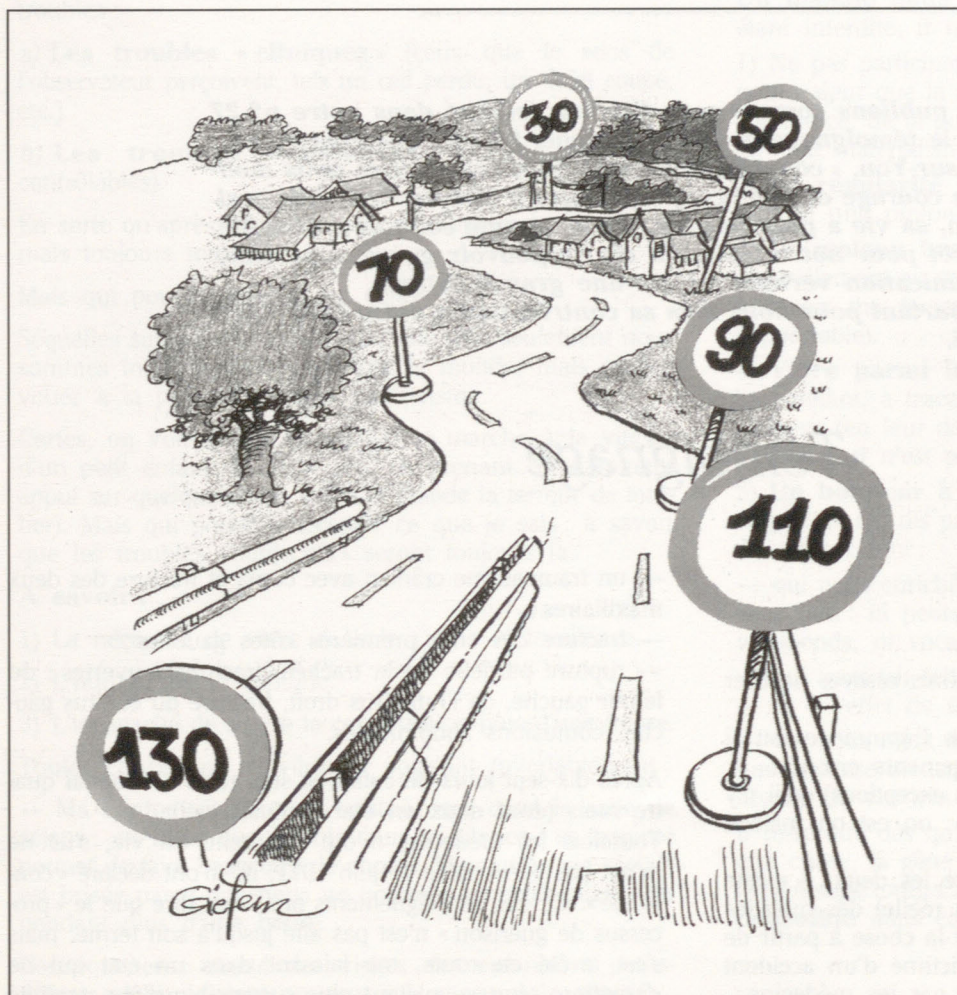
Les membres de la Ligue ont fait un exposé et ont distribué une brochure qu'ils ont réalisée, où l'on peut trouver des informations extrêmement intéressantes. Entre autres, sur la « vitesse résiduelle ». Par exemple, la distance de freinage devant un obstacle d'un véhicule roulant à 90 km/h est de 65 m. Si ce même véhicule roule à 130 km/h, la distance nécessaire est de 120 m. Non seulement il percutera l'obstacle qu'il aurait évité en respectant la limitation, mais en plus il percutera celui-ci à 105 km/h. C'est-à-dire que le choc sera mortel. Cette vitesse à 105 km/h est ce qu'on appelle la « vitesse résiduelle ». En ville, la distance d'arrêt à 50 km/h est de 26 m, et de 34 m à 60 km/h. La voiture qui allait à 60 km/h aura encore 42 km/h en heurtant un piéton à 26 m.

« Nous ne demandons pas une nouvelle limitation de vitesse », explique M. Voegelé, membre de la Ligue qui sera

présent à la soirée, « tant que celle-ci n'est pas respectée on ne peut savoir si elle est bonne ou pas. Nous demandons justement que cette limitation soit respectée ». La Ligue fait actuellement une pétition pour demander au gouvernement d'instaurer une « année de sécurité routière intense » où le code sera respecté scrupuleusement. La pétition pourra d'ailleurs être signée par ceux qui le désirent lors de la soirée.

Enfin, notons que la légendaire discipline des Alsaciens bat de l'aile : le pourcentage de gravité (tué ou blessé grave) dans les accidents corporels est de 37 % en France, et de... 53 % dans le Haut-Rhin.

F.M.



* La Ligue Contre la Violence Routière a été créée en 1983 à Paris et Colmar par des mères d'enfants tués sur les routes. Aujourd'hui elle comprend bien sûr des familles de victimes, mais en majorité des gens qui, sans avoir été directement touchés par un accident, veulent favoriser la prévention.

QU'EST-CE QU'UN CONSOLIDÉ ?

Un « consolidé » dans le vocabulaire administratif de la Sécurité sociale et des assurances, c'est quelqu'un qui a été atteint par un accident ou une maladie. Il a été soigné et en a retiré une amélioration, mais au bout de plusieurs mois, voire de plusieurs années, la médecine ne peut rien de plus pour lui et il garde des séquelles physiques ou morales irrémédiables : il est classé « consolidé ».

Ce qui lui vaut une rente ou un capital et aussi, après un certain temps l'oubli. Il n'est pas guéri, mais après tout il est indemnisé... !

Philippe Gervot, délégué de Loire-Atlantique écrivait au moment de la prise d'otages de Neuilly, il y a plus d'un an :

Aider les traumatisés de la route

M. Philippe Gervot, de La Baule (Loire-Atlantique), se réjouit du soutien apporté aux victimes de la prise d'otages de Neuilly. Il aimerait que l'on consacre autant d'énergie à secourir ceux qui ont souffert des accidents de la route :

« Malgré le nombre éloquent de Français concernés par les

dramas de la route, rien n'est fait pour les aider à se relever. Pas de groupes de parole, ni de thérapeutes spécialisés. La société pense peut-être que ces victimes trouvent une compensation à leur douleur avec les indemnités versées par les compagnies d'assurances... Mais, peut-on réduire le prix de la vie d'un proche à un montant de préjudice ? Ce mécanisme d'indemnité ne constitue-t-il pas une "bonne conscience" de la société, la déchargeant de sa propre responsabilité à l'égard de l'accident de la route ? La violence routière produit des effets destructeurs en aval de l'accident... Combien de dépressions nerveuses ? de suicides ? de situations économiques difficiles ? »

A ce sujet, nous publions comme nous l'avons indiqué dans notre n° 27 de janvier 1996, le témoignage de M. J. Desuché, 98, rue des Pervenches, 85000 La Roche-sur-Yon, « consolidé » depuis 1971. Cette lettre nous montre que malgré le courage de celui-ci, qui parvient à trouver des côtés positifs à sa situation, sa vie a pourtant été brisée comme celle de sa famille. Malgré son intérêt pour notre action, il dit ne pouvoir guère nous aider car toute communication verbale lui est une grande fatigue. Cet article est pourtant pour nous tous sa contribution à notre lutte. Qu'il en soit remercié.

Témoignage

« CONSOLIDÉS » OU UN MALADE EN VILLE

« Pour les autres et pour moi je voudrais essayer de tirer ma situation au clair... »

« Ce qui me frappe d'abord c'est que l'ignorance soit si grande : ce qui explique tant de jugements erronés. Ainsi croit-on (sauf quelques très rares exceptions) qu'il n'y a que deux catégories de personnes : on est ou malade ou bien-portant.

Ce qui est totalement faux : car entre les deux, il existe la 3^e catégorie (certes rarissime, mais réelle) des malades « consolidés ». Je voudrais expliquer la chose à partir de mon cas : le 30 mai 1969, je suis victime d'un accident d'auto. Voici le bilan médical établi par les médecins :

- un traumatisme crânien avec coma et fracture des deux maxillaires ;
- fracture des cinq premières côtes gauches ;
- rupture partielle de la trachée, fractures ouvertes : du fémur gauche, de l'humérus droit, fracture du cubitus gauche, contusions abdominales.

Après dix-sept jours de coma, je suis resté à l'hôpital quatre mois (dont deux en état confusionnel).

Toutefois les médecins m'ont maintenu en vie, s'ils ne m'ont pas guéri. Et le 1^{er} juin 1971, ils m'ont déclaré « consolidé ». Ce qui, renseignements pris, veut dire que le « processus de guérison » n'est pas allé jusqu'à son terme, mais s'est arrêté en route, me laissant dans un état qui ne s'améliore plus, — n'étant plus susceptible d'être modifié

par quelque traitement que ce soit (cf. la Direction des Études et Statistiques de l'APSAP).

En sorte que sont restées des séquelles qui ne disparaîtront jamais. Et me voilà toujours malade, lancé dans la Cité, au milieu des « normaux » (qui n'y connaissent rien) : exposé aux interprétations les plus fantaisistes (car tous ignorant leur propre ignorance — estimant évidemment avoir les bonnes clés pour déchiffrer la réalité).

Les médecins ont fait leur travail : je vis — que demander de mieux ? La vie n'est-elle pas la valeur suprême ?

Pour le reste, que je me débrouille — mon malheur étant d'avoir l'air comme « tout le monde » alors que ce n'est pas vrai.

Ignorance générale : car précisément les gens ne savent pas.

1) Dans les dictionnaires on ne dit pratiquement rien en ce qui concerne les « consolidés ». Il ne s'agit toujours que de la « consolidation » d'une fracture (ou d'une dette).

En 1993, mon assurance me disait qu'après toutes sortes de recherches, il leur semblait qu'il n'y a pas de données globales au sujet des « consolidés ». Et un responsable d'une Société d'Assurances me disait en 1994 que le « nombre de consolidations arrivent chaque année à dépasser le chiffre de 100 000 ».

2) L'échelle des séquelles est très diverse : allant de l'incapacité modérée (78 % des cas) à des handicaps très lourds (1 % seulement s'étant vu reconnaître une incapacité permanente supérieure à 50 % (moi-même étant reconnu à 100 %).

3) Or, chez les consolidés on distingue deux types de troubles :

a) **Les troubles « cliniques »** (ceux que le sens de l'observateur perçoivent, tels un œil perdu, un doigt coupé, etc.).

b) **Les troubles « subjectifs »** (c'est-à-dire non contrôlables).

En sorte qu'après 25 ans je ne suis toujours pas « guéri » : mais toujours malade.

Mais qui pourra comprendre cela ?

Séquelles subjectives : c'est-à-dire que non seulement nous sommes inintéressants pour tout le monde, mais encore voués à la plus totale incompréhension.

Certes, on voit que je parle mal et marche à la vitesse d'un petit enfant de deux ans, en prenant constamment appui sur quelque chose (étant si grande la terreur de tomber). Mais qui pourrait accepter ce que je sais : à savoir que les troubles « subjectifs » seront toujours là.

A savoir :

- 1) La nécessité de vivre dans le calme et le silence.
- 2) L'horreur de la solitude.
- 3) L'incapacité de suivre la conversation plus d'une heure.

Toutes choses qui se vérifient pourtant invariablement :

— Ma femme vit dans sa cuisine, moi dans la salle de séjour ; en sorte que je suis dans le silence : ce qui me permet de faire beaucoup de choses. Mais notre vie sociale est brisée parce que nous ne pouvons recevoir quelqu'un pendant plus d'une heure.

Conséquences : rareté des visites des enfants et petits-enfants (épreuve dont on peut mal mesurer la gravité)...

— Dès que ma femme me quitte plus d'une heure, je vis comme un fou. D'où une dépendance épouvantable.

C'est dire qu'avec cet accident je suis devenu un être profondément marqué et négatif.

Je fais tout ce que je peux pour m'arracher à cela : mais je sais bien que tout va bien seulement lorsque je suis assis dans mon fauteuil, face au jardin. En sorte que, depuis des mois et des mois, je ne suis plus sorti de la maison.

• Ce tableau est-il trop sombre ? — sans doute, si l'on regarde du dehors : on n'apparaît qu'en « homme blessé ». Mais, sans doute pas si j'entends parler du fonds quotidien de ma vie : qu'il n'est pas facile de décrire avec ce que vivent les « bien-portants ».

Chances : ma chance dans cette aventure a été d'être un intellectuel. Professeur de philosophie, rien n'avait à m'être étranger. Je me suis intéressé au théâtre, au cinéma et à la musique : ayant participé à la fondation et à l'animation du Ciné-club de la ville ; ayant participé au Festival de Musique de Royan ; et travaillé sur cette lancée au développement de la musique en Vendée, par suite de l'ethnomusicologie (la musique de l'Inde ou de la Chine n'étant pas moins importante que celle de Mozart ou de Debussy).

Dans ce contexte les choses ne sont pas sans intérêt, car si à peu près tout m'est interdit, ma tête m'est restée et j'entends bien ne pas rester étranger aux problèmes de ce temps.

D'où ce que j'appelle mes combats : pour le développement de l'enseignement artistique à l'école (et, donc le développement de la sensibilité à côté de l'intelligence), pour la transformation de l'Église, pour la vie politique en France, etc.

Un malade dans le monde : toute vie pratique nous étant interdite, il nous reste diverses satisfactions.

1) Ne pas participer à la folie de ce temps : qui n'a plus pour valeur que la recherche du plaisir (d'où le succès du commerce, de la publicité — qui envahit la TV — c'est-à-dire du matérialisme).

2) **La régularité de la vie :** vivre après l'accident a imposé une profonde réorganisation de la vie.

3) **La maison bonheur :** cette réorganisation met tout naturellement au centre la seconde victime de l'aventure : à savoir ma femme (sans que tout cela ne serait pas supportable).

4) **Vivre parmi les bien-portants :** nous reste donc, maintenant, à tracer une « nouvelle vie » parmi les bien-portants (en leur demandant le moins de sacrifices possibles ce qui n'est pas facile).

5) **Un bonheur à éclipse :** si l'on pèse le positif et le négatif, je me dis parfois qu'il faudrait presque nous louer de cet accident :

— qui nous enrichit peu à peu (parce que nous ne dépensons rien : ni petits déplacements quotidiens en auto, ni week-ends, ni vacances ;

— qui nous fait échapper à la folie automobile de ce temps — et à l'effet de serre... ;

— qui nous a fait découvrir les vertus de l'ascétisme : avec une dépense mensuelle avoisinant le SMIC nous avons un niveau de vie très élevé.

Il reste que dès qu'il s'agit de « bouger » et de faire quelque chose, la gêne physique rappelle qu'elle est toujours là (qui sape tout). Car on n'est pas impunément un malade **consolidé** dans ce siècle...

J. DESUCHÉ

INFORMATIONS

Départ de Bernard DURAND, Adjoint du Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routière et Délégué Interministériel à la Sécurité Routière.

Bernard DURAND, qui occupait cette fonction depuis octobre 1990, a été nommé Directeur Départemental de l'Équipement du Val-d'Oise au 1^{er} février 1996. Anne BERNARD-GELY, actuellement Directeur de l'Exploitation au Syndicat des Transports Parisiens, lui succèdera à partir du 1^{er} mars.

LES RADARS VONT-ILS ÊTRE « VISIBLES » ?

Un entretien de Bernard PONS, ministre de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement et des Transports sur Europe 1, le 14-2-1996 : S. SOUMIER - Bonjour monsieur le Ministre. Vous donnez une interview à l'hebdomadaire « l'Auto Journal », dans laquelle vous évoquez les contrôles radars sur les routes. Je vous cite : « Il faut cesser de jouer au chat et à la souris. » Vous voulez que les radars soient bien visibles sur les routes ?

B. PONS - Oui, parce que vous savez, notre bilan n'est pas bon en matière d'accident de la route, et en matière de victimes, et je crois qu'on arrivera à l'améliorer si on responsabilise les Français, et les conducteurs en particulier. Et je crois beaucoup plus à l'information, à la prévention, à l'éducation, qu'à la répression. Je dis qu'il ne faut plus jouer au chat et à la souris, parce que nous connaissons tous des radars cachés, et nous avons tous en tant qu'automobiliste vu les appels de phares de ceux qui les avaient détectés. Je crois que ce n'est pas quelque chose d'adulte, et à partir du moment où on a franchi le radar, on a plutôt tendance à vouloir faire des excès de vitesse. Donc je crois qu'il faut appeler que la vitesse est limitée sur nos routes et sur nos autoroutes. Et qu'il faut dire aux Français que circuler aujourd'hui compte tenu du nombre de véhicules, ce n'est pas quelque chose de simple, d'évident, qu'il faut prendre un minimum de précautions. Qu'on ne peut pas conduire dans n'importe quelle condition, et que si on ne respecte pas les règles, on risque de mettre sa vie en danger, celle de ses passagers, et celle des autres.

S. SOUMIER - Mais alors qu'en est-il de la peur du gendarme, si les radars ne sont pas cachés, est-ce que vous pensez qu'il seront aussi efficaces ?

B. PONS - Vous savez je crois que la vue du gendarme c'est le début de la sagesse. Et je souhaite qu'on voit beaucoup plus les gendarmes sur nos routes et sur nos autoroutes, je souhaite qu'il y ait des contrôles mobiles, c'est-à-dire des gendarmes qui circulent sur les autoroutes et je souhaite que de temps en temps les contrôles radars soient bien évidents, bien visibles.

S. SOUMIER - Monsieur PONS vous n'êtes pas le premier ministre des Transports à tenir de tels propos, on se souvient notamment que Bernard BOSSON avait lui aussi demandé à ce que les radars soient plus visibles sur les bords des routes. Votre proposition, sera suivie des faits cette fois-ci ?

B. PONS - Écoutez, le ministère des Transports participe grandement sur le plan financier à la présence des forces de police et de gendarmerie sur l'ensemble du système routier et autoroutier, donc à ce titre, il peut demander que telle ou telle disposition soit prise. C'est dans ce sens d'ailleurs que je vais avoir des contacts tout à fait précis avec la direction de la gendarmerie, et la direction de la Police Nationale.

Mais si « la vue du gendarme est le début de la sagesse », ne vaudrait-il pas :

- Qu'il y en ait davantage (car on nous a toujours répondu : manque de crédits).
- Que le non-respect de certaines règles soient vraiment sanctionnés (exemple : avez-vous déjà vu sanctionner l'absence du port de la ceinture à l'arrière... ?).

DES VIDÉOTHÈQUES RÉGIONALES POUR LA DIFFUSION DE FILMS SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

• Bagneux

Ile-de-France

Chargé de mission Sécurité Routière : Schlachter J.-L., Tél. : 30.88.73.02
Gestionnaire : Truffault C., Tél. : (1) 46.11.35.53 — Fax : (1) 46.11.34.00
Adresse : Setra, 46, avenue Aristide-Briand, 92220 Bagneux

• Blois

Centre

Chargé de mission Sécurité Routière : Pruvost B., Tél. : 54.55.49.90
Gestionnaire : Vignaud E., Tél. : 54.55.49.80 — Fax : 54.74.20.18
Adresse : Cete Normandie Centre, 55, rue Laplace, 41000 Blois

• Bordeaux

Aquitaine — Poitou-Charentes — Limousin

Chargé de mission Sécurité Routière : Schoell A., Tél. : 56.70.64.43
Gestionnaire : Galles B., Tél. : 56.70.64.84 — Fax : 56.70.67.33
Adresse : Cete Sud-Ouest, Caupian, BP C, 33165 Saint-Médard-en-Jalles

• Lille

Nord-Pas-de-Calais — Picardie

Chargé de mission Sécurité Routière : Laine J.-J., Tél. : 20.49.61.09
Gestionnaire : Beupertuis M., Tél. : 20.49.61.01 — Fax : 20.53.15.25
Adresse : Cete Lille, 2, rue de Bruxelles, BP 275, 59019 Lille Cedex

• Lyon

Auvergne — Bourgogne — France-Comté

Rhône-Alpes

Chargé de mission Sécurité Routière : Latorre M., Tél. : 78.41.81.25
Gestionnaire : Murgeat G., Tél. : 78.41.81.25 — Fax : 78.26.99.64
Adresse : Cete Lyon, 109, avenue S.-Allende, case n° 1, 69674 Bron Cedex

• Marseille

Corse — Provence Alpes — Côte-d'Azur

Chargé de mission Sécurité Routière : Devaux D., Tél. : 42.24.77.60
Gestionnaire : Lévêq A., Tél. : 42.24.77.73 — Fax : 42.24.77.78
Adresse : Cete Méditerranée, BP 37000, 13791 Aix-en-Provence Cedex

• Metz

Alsace — Champagne-Ardenne — Lorraine

Chargé de mission Sécurité Routière : de Gonneville P., Tél. : 87.20.45.07
Gestionnaire : Thomas J., Tél. : 87.20.45.26 — Fax : 87.20.46.99
Adresse : Cete Est, 1, boulevard Solidarité, BP 5230, 57076 Metz Cedex 03

• Montpellier

Languedoc-Roussillon

Chargé de mission Sécurité Routière : Baudry J.-L., Tél. : 67.20.90.47
Gestionnaire : Baudry J.-L., Tél. : 67.20.90.47 — Fax : 67.65.98.32
Adresse : Cete Méditerranée, antenne de Montpellier, 233, rue Marconi, 34000 Montpellier

• Nantes

Bretagne — Pays-de-Loire

Chargé de mission Sécurité Routière : Blet Charaudeau J.-P., Tél. : 40.12.85.04
Gestionnaire : Morand Y., Tél. : 40.12.85.19 — Fax : 40.12.84.44
Adresse : Cete Ouest MAN, rue Viviani, 44062 Nantes Cedex

• Rouen

Basse-Normandie — Haute-Normandie

Chargé de mission Sécurité Routière : Courtois M., Tél. : 35.68.81.18
Gestionnaire : Cornière M., Tél. : 35.68.81.00 — Fax : 35.68.13.37
Adresse : Cete Normandie Centre, chemin de la Poudrière, BP 245, 76121 Le Grand Quevilly Cedex

• Toulouse

Midi-Pyrénées

Chargé de mission Sécurité Routière : Gambet E., Tél. : 61.58.53.08
Gestionnaire : Pouban D., Tél. : 61.58.58.68 — Fax : 61.23.99.21
Adresse : DRE Midi-Pyrénées, cité administratives, bât. B, boulevard A.-Duportal, 31074 Toulouse

PROPOSITION DE LOI DE J.-P. FOUCHER VISANT A RÉPRIMER LA CONDUITE AUTOMOBILE SOUS L'EMPIRE DE PRODUITS STUPÉFIANTS

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Les accidents de circulation routière sont encore beaucoup trop nombreux en France malgré les mesures prises depuis quelques années pour les réduire. Quotidiennement, et notamment en période de congés lorsque la circulation est intense, des familles sont décimées et comptent leurs morts ou leurs blessés graves.

Les campagnes d'information, de prévention et de dépistage se multiplient et les résultats sont certes sensibles. Cependant, ces campagnes visent particulièrement l'alcoolisme, qui, s'il est un facteur de poids comme le démontrent les statistiques, n'est pas la seule raison des accidents. Le décret n° 95-962 du 29 août 1995 a établi le taux maximum d'alcoolémie pour la conduite à 0,50 gramme pour mille et la loi n° 95-97 du 1^{er} février 1995 a augmenté notablement les peines encourues. Par ailleurs, la mise en place du permis à points, qui a réduit le nombre d'accidents dans un premier temps, voit maintenant ses effets induits se stabiliser, sans doute pour des raisons d'habitude.

Il est une raison qui, hélas, devient plus courante chaque année : les stupéfiants, les substances psychotropes et les somnifères, souvent d'ailleurs associés à l'alcool qui amplifie leurs effets. Or, la lutte contre la toxicomanie est une des priorités de santé publique. Depuis 1990, les statistiques démontrent que les interpellations sont en nette progression, ainsi que les saisies de stupéfiants. Quant au nombre des usagers, il a progressé de façon alarmante.

En France actuellement, notre législation ne considère pas comme constitutive d'une infraction particulière la conduite sous l'empire de la drogue ou de médicaments prescrits. Cependant, l'article 222-37 du nouveau Code pénal dispose que le transport, la détention, l'offre, la cession, l'acquisition ou l'emploi illicites de stupéfiants sont punis de lourdes peines d'emprisonnement et d'amende. Puisque l'usage et le trafic de stupéfiants sont prohibés, la conduite sous leur empire devrait logiquement être également réprimée puisqu'elle met en péril la vie des autres usagers de la route. Face à l'amplification des phénomènes de drogue et à la consommation plus largement répandue notamment auprès de jeunes, plusieurs pays européens commencent à réagir. Très récemment, la Belgique et l'Allemagne ont engagé une réflexion sur la répression de la conduite sous l'empire de drogues, après avoir remarqué que de nombreux jeunes conduisaient en état anormal à la sortie des discothèques. L'adage « mieux vaut prévenir que guérir » est de circonstance, et il ne semble pas utile d'attendre les effets sur la conduite des ravages de la drogue pour agir en matière de sécurité routière.

Les opérations de dépistage sont déjà depuis longtemps organisées pour vérifier le taux d'alcoolémie des conducteurs. L'article premier de la loi n° 95-97 du 1^{er} février 1995 précise que les officiers ou agents de la police administrative peuvent soumettre aux épreuves de dépistage de l'imprégnation alcoolique toute personne conduisant un véhicule, « même en l'absence de tout signe manifeste d'ivresse ». Il semble important de pouvoir coupler ce dépistage avec celui de stupéfiants ou médicaments. Par ailleurs, il est nécessaire d'instituer, comme cela est le cas pour l'alcoolémie, des moyens légaux de contrôle et d'établir des garanties. A l'inverse, des sanctions doivent pouvoir être prononcées en cas de refus de dépistage. C'est pourquoi je vous propose, Mesdames, Messieurs, d'adopter la proposition de loi suivante.

PROPOSITION DE LOI

Article unique.

Après l'article premier du code de la route, il est inséré un article L. premier-1-A ainsi rédigé :

« Article L. premier-1-A. — I. — Toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait, même en l'absence de tout signe manifeste, sous l'empire de stupéfiants, de substances psychotropes ou de médicaments de nature à altérer gravement son com-

portement, sera punie d'un emprisonnement de deux ans et d'une amende de 30 000 F ou de l'une de ces deux peines seulement. « Les officiers ou les agents de la police administrative ou judiciaire soumettront à des épreuves de dépistage le conducteur impliqué dans un accident de la circulation ayant occasionné un dommage corporel et tout conducteur impliqué dans un quelconque accident de la circulation ou auteur présumé de l'une des infractions aux prescriptions du présent code relatives à la vitesse des véhicules et au port de la ceinture de sécurité ou du casque.

« Lorsque les épreuves de dépistage permettront de présenter l'existence d'une altération grave du comportement due à l'usage de stupéfiants, de substances psychotropes ou de somnifères, ou lorsque le conducteur aura refusé de les subir, ils feront procéder aux vérifications destinées à établir la preuve de cet état. Ces vérifications seront établies au moyen d'analyses et d'examen médicaux, cliniques et biologiques ; un échantillon devra être conservé.

« II. — Toute personne qui aura refusé de se soumettre aux vérifications sera punie des peines prévues au premier alinéa.

« En cas d'application des articles 221-6 et 222-19 du code pénal à l'encontre de l'une de ces infractions, les peines prévues par ces articles seront doublées.

« III. — Un décret en Conseil d'Etat déterminera les conditions dans lesquelles seront effectuées les opérations de dépistage et les vérifications prévues au présent article. »

JUSTICE

Nous avons relevé dans *Le Monde* du 6-1-96 l'« entrefilet » suivant : « **Aviation : un pilote**, qui avait survolé Nice à très basse altitude en début d'année aux commandes d'un avion de tourisme, a été mis en examen jeudi 4 janvier pour « *Mise en danger d'autrui* ». Albert BIDER, un ressortissant suisse âgé de cinquante ans, a été laissé en liberté moyennant le versement d'une caution de 30 000 F. Cet homme d'affaires s'était rendu avec des amis sur la Côte-d'Azur pour les fêtes du nouvel an à bord d'un Cessna-421 loué à Bâle, en Suisse. Il avait survolé Nice, Villefranche, puis Monaco à une altitude si basse — moins de 150 mètres — que l'écran radar de l'aéroport international de Nice ne l'avait pas repéré. Le pilote a expliqué qu'il s'était perdu après avoir été victime d'une panne de radio. La justice a estimé qu'il avait mis en danger la vie de ses passagers. » Le tribunal a considéré qu'il y avait « mise en danger délibérée d'autrui » non pas parce qu'il avait l'intention de mettre celle-ci en danger, mais par le seul fait de « non-respect d'une règle de sécurité » et sans qu'il y ait eu de victime.

N'est-ce pas souvent le cas en matière routière ? (franchissement d'un feu rouge, d'une ligne continue, par exemple).

Un directeur de la Poste condamné

(*Le Monde*, 11/12-96)

Le gérant d'une entreprise de transport toulousaine et l'ancien directeur départemental de la Poste du Tarn ont été reconnus coupables du délit de mise en danger d'autrui par le tribunal d'Albi, à la suite d'un accident mortel provoqué par un chauffeur qui s'était endormi en transportant le courrier. Le transporteur a été condamné à un an de prison, dont trois mois ferme, et 100 000 francs d'amende, le directeur de la Poste à neuf mois avec sursis et 50 000 francs d'amende alors que le chauffeur du camion a été également condamné à neuf mois avec sursis et 4 000 francs d'amende. Le procureur avait refusé la causalité du drame avancée par M^e Jeusset au nom des parties civiles. L'avocat avait montré que le délai imparti pour effectuer les trajets entre les centres de tri d'Albi et de Toulouse-Blagnac obligeait le chauffeur à rouler à plus de 110 km/h.

VÉLO

L'association « Rue de l'Avenir », 18, rue de Varenne, 75007 Paris — Tél. : (16.1) 45.48.21.98 — Fax : (16.1) 45.434.53.16 a consacré son numéro 10 de décembre 95 au thème, « **Le vélo... véhicule d'avenir** ».

STATISTIQUES

Année 1995

- 8 412 tués (- 121 soit - 1,4 % par rapport à 1994);
(8 891 morts 30 jours après l'accident)
- 181 403 blessés (+ 571 soit + 0,3 %);
dont 39 257 blessés graves (- 1 264 soit - 3,1 %);
et 142 146 blessés légers (+ 1 835 soit + 1,3 %);
- 132 949 accidents (+ 223 soit + 0,2 %).

L'évolution est faible : on peut considérer que 1995 ressemble étrangement à 1994. Mais en affirmant, on constate selon la DSCR :

« Le profil général de l'année est simple : *dégradation progressive* au cours des sept premiers mois, *due en grande partie à un effet d'anticipation des bénéfices espérés de l'amnistie*. Reprise d'une évolution favorable au cours des cinq derniers mois sous l'effet de plusieurs événements, promulgation de la loi d'amnistie au contenu finalement plus restrictif qu'escompté, instauration du plan VIGIPIRATE

qui a pu contribuer sur certains axes à augmenter la vigilance des usagers, et surtout l'application de la mesure de baisse du taux d'alcoolémie au volant, et les campagnes de communication associées.

Bilan 1995 et bilan des vingt précédentes années

	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS		GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
	Nombre	Évolution (%)	Nombre	Évolution (%)			Nombre	Évolution (%)	
1975	258 201	- 0,8	13 170	- 2,6	105 316	248 414	353 730	+ 0,2	5,10
1976	261 275	+ 1,2	13 787	+ 4,7	102 059	255 392	357 451	+ 1,1	5,28
1977	257 698	- 1,4	13 104	- 5,0	101 907	252 998	354 905	- 0,7	5,09
1978	247 785	- 3,8	12 137	- 7,4	96 659	241 855	338 514	- 4,6	4,90
1979	253 208	+ 2,2	12 480	+ 2,8	99 084	248 834	347 918	+ 2,8	4,93
1980	248 469	- 1,9	12 543	+ 0,5	95 099	244 533	339 632	- 2,4	5,05
1981	239 734	- 3,5	12 428	- 0,9	90 973	243 316	334 289	- 1,6	5,18
1982	230 701	- 3,8	12 410	- 0,1	84 532	236 853	321 385	- 3,9	5,38
1983	216 139	- 6,3	11 946	- 3,7	79 447	221 987	301 434	- 6,2	5,53
1984	202 637	- 6,2	11 685	- 2,2	73 314	211 593	284 907	- 5,5	5,77
1985	191 132	- 5,7	10 448	- 10,6	66 925	203 874	270 799	- 5,0	5,47
1986	184 615	- 3,4	10 960	+ 4,9	63 496	195 507	259 003	- 4,4	5,94
1987	170 994	- 7,4	9 855	- 10,0	57 902	179 734	237 636	- 8,2	5,76
1988	175 887	+ 2,9	10 548	+ 7,0	58 172	185 870	244 042	+ 2,7	6,00
1989	170 590	- 3,0	10 528	- 0,2	55 086	180 913	235 999	- 3,3	6,17
1990	162 573	- 4,7	10 289	- 2,3	52 578	173 282	225 860	- 4,3	6,33
1991	148 890	- 8,4	9 617	- 6,5	47 119	158 849	205 968	- 8,8	6,46
1992	143 362	- 3,7	9 083	- 5,6	44 965	153 139	198 104	- 3,8	6,34
1993	137 500	- 4,1	9 052	- 0,3	43 535	145 485	189 020	- 4,6	6,58
1994	132 726	- 3,5	8 533	- 5,7	40 521	140 311	180 832	- 4,3	6,43
1995	132 949	+ 0,2	8 412	- 1,4	39 257	142 146	181 403	+ 0,3	6,33

Évolution des principales infractions entre 1987 et 1994

Évolution des contrôles

	HEURES DE CONTRÔLES	
	Nombre	Évolution
1994	2 327 826	128
1993	2 234 050	122
1992	2 256 671	124
1991	2 256 800	124
1990	2 176 478	119
1989	2 252 377	123
1988	2 148 021	118
1987	1 824 612	100

Source : Bilan annuel 1995. Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière.

Infractions relevées - répartition contraventions/délits

	CONTRAVENTIONS		dont STATIONNEMENT		DÉLITS	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1994	21 732 744	119	9 781 920	105	251 379	137
1993	21 732 395	119	9 046 893	97	274 620	150
1992	20 586 038	112	8 414 630	90	222 375	122
1991	20 531 892	112	8 217 215	88	187 761	103
1990	20 601 975	112	9 142 125	98	201 617	110
1989	19 527 804	107	8 833 775	94	180 278	99
1988	17 308 843	94	8 150 853	87	128 307	70
1987	18 316 505	100	9 354 947	100	182 867	100

Suspensions administratives du permis de conduire

	PV SUSCEPTIBLES D'ENTRAÎNER SUSPENSIONS		SUSPENSIONS PRONONCÉES	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1994	620 270	69	181 442	57
1993	613 914	68	183 118	58
1992	973 918	108	297 883	94
1991	1 087 223	121	390 625	123
1990	1 101 930	122	469 275	148
1989	1 099 340	122	472 881	149
1988	927 442	103	350 843	110
1987	899 567	100	317 886	100

Alcoolémie

	DÉPISTAGES		dont PRÉVENTIFS		dont POSITIFS	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1994	8 105 975	330	6 163 480	556	129 910	165
1993	7 439 078	303	5 547 117	501	122 779	156
1992	6 615 717	270	4 638 200	419	119 601	152
1991	6 393 439	261	3 830 563	346	125 866	160
1990	4 868 579	198	2 907 551	262	116 613	148
1989	3 956 734	161	2 310 553	208	105 027	134
1988	3 234 997	132	1 673 381	151	111 510	142
1987	2 452 932	100	1 108 221	100	78 601	100

Autres infractions

	INFRACTIONS VITESSE		NON PORT DE LA CEINTURE		NON PORT DU CASQUE	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1994	1 145 778	116	656 561	171	121 682	78
1993	1 107 112	113	659 404	172	142 153	91
1992	1 273 184	129	610 595	159	157 721	101
1991	1 259 590	128	628 712	164	159 274	102
1990	1 153 539	117	612 862	160	189 773	121
1989	1 190 403	121	468 956	122	186 121	119
1988	1 168 378	119	412 455	108	165 679	106
1987	983 719	100	383 528	100	156 205	100

	FRANCHISSEMENT FEUX ROUGES		FRANCHISSEMENT STOP	
	Nombre	Évolution	Nombre	Évolution
1994	227 963	82	97 652	90
1993	256 909	92	99 160	91
1992	273 095	98	106 476	98
1991	254 183	91	121 548	112
1990	358 540	129	152 826	141
1989	295 618	106	134 030	123
1988	286 745	103	97 058	89
1987	277 824	100	108 759	100

Source : Bilan annuel 1995. Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière.

Vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme

	1991	1992	1993	1994	1995	1995 intempéries
Autoroutes de liaison (1) (130 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	110	117	121	122	120	118
% de dépassement de vitesse limite	15	24	38	37	35	62
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	7	12	22	20	19	45
Autoroutes de dégagement (2) (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	99	105	105	107	106	100
% de dépassement de vitesse limite	27	39	42	49	43	52
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	12	19	24	29	23	34
Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées (110 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	105	104	106	109	110	107
% de dépassement de vitesse limite	43	36	44	48	52	64
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	24	18	25	27	30	41
Routes nationales (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	89	87	89	89	90	89
% de dépassement de vitesse limite	49	45	52	49	52	67
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	24	22	28	27	29	45
Routes départementales à grande circulation (90 km/h)						
Vitesse moyenne (km/h)	92	89	92	91	93	91
% de dépassement de vitesse limite	54	47	58	58	58	69
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	30	25	34	35	34	50
Traversées d'agglomérations (- 5 000 habitants) par RN (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)						
Vitesse moyenne (km/h)	63	61	62	61	62	61
% de dépassement de vitesse limite	83	79	80	81	82	82
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	57	51	52	51	52	50
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par artères en agglomération (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)						
Vitesse moyenne (km/h)	51	51	52	53	52	ND
% de dépassement de vitesse limite	50	51	56	58	55	ND
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	21	23	24	27	24	ND
Traversées d'agglomérations (20 000 à 100 000 habitants) par voies d'entrée en agglomération (60 km/h puis 50 km/h depuis le 1/12/90)						
Vitesse moyenne (km/h)	62	60	60	62	60	ND
% de dépassement de vitesse limite	81	78	77	81	79	ND
% de dépassement de vitesse limite + 10 km/h	52	47	47	51	46	ND

(1) Autoroutes généralement concédées et surveillées par la Gendarmerie nationale.

(2) Autoroutes généralement non concédées et surveillées par les Compagnies républicaines de sécurité.

ND : non disponible

Source : Bilan annuel 1995. Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière.

Évolution du nombre de victimes par catégories d'usagers

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
Piétons	Année 1995	1 027	5 507	15 690	21 197	4,62
	Année 1994	1 126	5 745	16 065	21 810	4,91
	Différence	- 99	- 238	- 375	- 613	-0,29
	Évolution	-8,8 %	-4,1 %	-2,3 %	-2,8 %	
Cyclistes	Année 1995	374	1 881	5 800	7 681	4,64
	Année 1994	321	1 922	5 507	7 429	4,14
	Différence	+ 53	- 41	+ 293	+ 252	+ 0,50
	Évolution	+ 16,5 %	-2,1 %	+ 5,3 %	+ 3,4 %	
Cyclomotoristes	Année 1995	471	4 956	16 531	21 487	2,15
	Année 1994	472	4 835	15 237	20 072	2,30
	Différence	- 1	+ 121	+ 1 294	+ 1 415	-0,15
	Évolution	-0,2 %	+ 2,5 %	+ 8,5 %	+ 7,0 %	
Motocyclistes	Année 1995	780	4 524	12 724	17 248	4,33
	Année 1994	816	4 750	12 294	17 044	4,57
	Différence	- 36	- 226	+ 430	+ 204	-0,24
	Évolution	-4,4 %	-4,8 %	+ 3,5 %	+ 1,2 %	
Usagers de voitures de tourisme	Année 1995	5 389	20 946	85 344	106 290	4,83
	Année 1994	5 423	21 846	84 895	106 741	4,83
	Différence	- 34	- 900	+ 449	- 451	0,00
	Évolution	-0,6 %	-4,1 %	+ 0,5 %	-0,4 %	
Usagers de poids lourds	Année 1995	128	406	1 418	1 824	6,56
	Année 1994	122	399	1 483	1 882	6,09
	Différence	+ 6	+ 7	- 65	- 58	+ 0,47
	Évolution	+ 4,9 %	+ 1,8 %	-4,4 %	-3,1 %	
Autres usagers *	Année 1995	243	1 037	4 639	5 676	4,11
	Année 1994	253	1 024	4 830	5 854	4,14
	Différence	- 10	+ 13	- 191	- 178	-0,03
	Évolution	-4,0 %	+ 1,3 %	-4,0 %	-3,0 %	
Ensemble	Année 1995	8 412	39 257	142 146	181 403	4,43
	Année 1994	8 533	40 521	140 311	180 832	4,51
	Différence	- 121	- 1 264	+ 1 835	+ 571	-0,08
	Évolution	-1,4 %	-3,1 %	+ 1,3 %	+ 0,3 %	

* Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voitures, engins spéciaux...

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
Poids lourd	Année 1995	1 276	2 645	6 741	9 386	11,97
	Année 1994	1 250	2 682	7 049	9 731	11,38
	Différence	+ 26	- 37	- 308	- 345	+ 0,59
	Évolution	+ 2,1 %	-1,4 %	-4,4 %	-3,5 %	

Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 1995

VÉHICULES	NOMBRE DE TUÉS DANS LES VÉHICULES (1)	PARC (2) (au 1-1-1995)	TUÉS DANS LES VÉHICULES PAR MILLION DE VÉHICULES
Bicyclettes	374	20 000 000 (3)	19 (3)
Cyclomoteurs	471	1 785 000	264
Motocyclettes	780	983 000	793
Voiturettes	19	84 000 (4)	226
Voitures de tourisme	5 389	24 900 000	216
Camionnettes	126	4 513 000	28
Poids lourds	128	549 000	233
Transports en commun	41	78 000	-(5)

(1) Tués à l'intérieur des véhicules impliqués.

(2) Chambre des constructeurs français d'automobiles ou Assemblée Plénière des Sociétés d'Assurances Dommages.

(3) Le parc des bicyclettes comporte une grande part de véhicules non utilisés, non chiffrable.

(4) Enquête Transports-Communications INSEE - 1993/1994.

(5) Sans connaissance du taux moyen d'occupation de ces véhicules et vu la « faiblesse » des effectifs, l'indicateur n'est pas utilisable.

Source : Bilan annuel 1995. Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière.

Répartition des accidents corporels et des victimes par départements

Une typologie des régions et départements français, à partir de nombreuses données démographiques, géographiques et socio-économiques a été élaborée et publiée en novembre 1995. Cette typologie doit permettre à chaque département (ou région) de savoir à quel(s) autre(s) département(s) (ou régions) se comparer en termes d'insécurité routière, toutes choses égales par ailleurs. Des problèmes globaux d'insécurité routière, spécifiques à un département ou une région, pourront ainsi être mis à jour. Voir le document **Typologie des régions et départements français, pour l'aide à l'analyse en accidentologie**.

	POPULATION TOTALE	POPULATION URBAINE (1)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
			1995	1994	1995	1994	1995	1994
	(en milliers) sans double compte (2)							
Ain	498	288	1 143	1 058	128	136	1 664	1 502
Aisne	541	309	983	1 079	107	103	1 393	1 504
Allier	352	211	929	967	82	103	1 278	1 320
Alpes-de-Haute-Provence	136	70	358	358	26	29	559	544
Hautes-Alpes	118	63	259	253	29	30	391	381
Alpes-Maritimes	1 003	946	4 294	4 069	119	99	5 673	5 468
Ardèche	281	139	547	533	44	40	752	751
Ardennes	295	183	606	612	37	55	856	830
Ariège	139	60	232	267	26	38	343	393
Aube	292	173	781	731	53	69	1 060	1 023
Aude	307	165	579	735	75	69	814	1 042
Aveyron	268	116	491	497	49	61	764	702
Bouches-du-Rhône	1 798	1 730	7 227	7 240	275	246	9 675	9 683
Calvados	631	388	1 344	1 383	90	102	1 921	1 997
Cantal	157	56	224	245	20	23	348	336
Charente	342	159	647	705	61	75	922	996
Charente-Maritime	544	287	1 230	1 248	114	129	1 720	1 674
Cher	322	188	847	932	72	69	1 207	1 312
Corrèze	237	117	542	553	45	39	717	711
Corse-du-Sud	120	73	632	564	26	20	915	814
Haute-Corse	133	71	583	586	41	42	963	912
Côte-d'Or	503	326	1 278	1 173	98	84	1 767	1 591
Côtes-d'Armor	540	245	677	663	81	72	920	952
Creuse	128	30	200	254	15	29	281	363
Dordogne	388	165	902	991	72	71	1 307	1 410
Doubs	491	322	1 129	1 163	65	68	1 514	1 560
Drôme	426	281	1 124	1 164	81	99	1 614	1 625
Eure	533	284	1 198	1 171	113	126	1 831	1 683
Eure-et-Loir	407	251	943	1 005	100	108	1 396	1 418
Finistère	840	537	1 298	1 324	105	110	1 685	1 737
Gard	605	443	1 826	1 708	177	133	2 707	2 492
Haute-Garonne	974	773	2 369	2 474	160	169	3 062	3 214
Gers	174	60	399	381	47	42	543	570
Gironde	1 246	952	3 530	3 588	204	192	5 017	5 005
Hérault	843	678	1 971	1 878	194	177	2 719	2 695
Ille-et-Vilaine	824	515	1 548	1 535	108	128	2 102	2 042
Indre	235	129	316	367	51	65	468	565
Indre-et-Loire	541	389	1 438	1 479	84	89	1 994	2 134
Isère	1 054	795	1 996	1 842	134	157	2 908	2 627
Jura	251	112	502	474	54	55	733	671
Landes	319	159	930	882	101	92	1 314	1 286
Loir-et-Cher	309	168	759	862	80	92	1 047	1 204
Loire	749	593	1 420	1 444	82	82	1 992	1 979
Haute-Loire	206	104	414	376	38	29	616	557
Loire-Atlantique	1 083	817	2 167	2 062	154	166	2 881	2 736
Loiret	598	436	1 538	1 498	134	116	2 108	2 020
Lot	158	54	411	439	45	40	574	645
Lot-et-Garonne	307	184	708	750	75	70	934	1 056

(1) Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE (2) actualisation 1994 du recensement de 1990 - chiffres INSEE.

Répartition des accidents corporels et des victimes par départements

	POPULATION TOTALE	POPULATION URBAINE (1)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte (2)		1995	1994	1995	1994	1995	1994
Lozère	73	24	207	197	15	16	317	276
Maine-et-Loire	720	436	1 051	1 135	96	97	1 466	1 609
Manche	485	226	956	1 052	75	68	1 378	1 551
Marne	563	385	1 059	1 208	103	108	1 512	1 650
Haute-Marne	202	98	429	400	42	45	615	566
Mayenne	283	134	401	390	59	40	567	593
Meurthe-et-Moselle	709	550	1 785	1 689	96	96	2 418	2 188
Meuse	194	88	616	656	31	55	867	890
Morbihan	631	327	791	812	95	110	1 102	1 141
Moselle	1 009	747	1 966	1 915	128	133	2 689	2 575
Nièvre	230	122	546	589	41	67	750	799
Nord	2 546	2 269	3 673	3 689	183	186	4 896	4 983
Oise	760	494	1 121	1 209	145	147	1 687	1 805
Orne	293	127	464	504	52	61	674	725
Pas-de-Calais	1 442	1 154	2 148	2 123	170	159	2 898	2 982
Puy-de-Dôme	599	394	1 605	1 639	85	94	2 113	2 216
Pyrénées-Atlantiques	598	414	1 307	1 332	67	84	1 705	1 758
Hautes-Pyrénées	224	131	643	616	32	27	920	834
Pyrénées-Orientales	376	289	658	691	66	73	961	1 006
Bas-Rhin	977	709	1 918	1 850	118	85	2 595	2 443
Haut-Rhin	685	518	1 245	1 252	81	81	1 632	1 665
Rhône	1 536	1 402	3 521	3 291	108	121	4 709	4 433
Haute-Saône	231	96	347	490	53	70	492	725
Saône-et-Loire	552	323	1 384	1 347	118	87	1 950	1 942
Sarthe	521	313	1 189	1 257	101	87	1 587	1 751
Savoie	368	240	712	719	63	64	994	1 010
Haute-Savoie	609	441	1 085	1 146	115	113	1 523	1 569
Paris	2 155	2 155	9 413	9 146	88	102	11 317	11 112
Seine-Maritime	1 234	920	3 073	3 360	152	145	4 200	4 500
Seine-et-Marne	1 161	932	2 533	2 408	253	210	3 670	3 551
Yvelines	1 357	1 263	2 894	2 854	136	131	3 937	3 850
Deux-Sèvres	347	169	528	538	66	68	733	762
Somme	557	320	1 485	1 352	119	124	2 164	1 975
Tarn	341	213	735	690	79	77	1 023	1 001
Tarn-et-Garonne	203	100	545	545	45	50	755	774
Var	865	744	2 853	2 842	146	161	3 767	3 891
Vaucluse	484	377	1 114	1 180	92	90	1 623	1 672
Vendée	525	257	978	922	126	109	1 361	1 244
Vienne	392	211	849	845	65	55	1 210	1 158
Haute-Vienne	354	223	841	819	51	60	1 220	1 149
Vosges	382	258	846	814	71	78	1 238	1 228
Yonne	328	147	706	687	80	86	980	911
Territoire-de-Belfort	137	108	278	282	14	22	353	390
Essonne	1 133	1 077	1 988	1 882	92	103	2 839	2 641
Hauts-de-Seine	1 408	1 408	2 722	2 891	43	53	3 355	3 507
Seine-Saint-Denis	1 415	1 415	3 398	3 230	54	55	4 159	4 008
Val-de-Marne	1 238	1 238	2 944	2 762	50	60	3 885	3 508
Val-d'Oise	1 099	1 043	1 930	1 917	81	82	2 628	2 583
Total France	57 779	42 625	132 949	132 726	8 412	8 533	181 403	180 832

(1) Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE (2) actualisation 1994 du recensement de 1990 - chiffres INSEE.

Comparaisons internationales

Résultats de l'année 1995

PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE	NOMBRE DE MOIS DISPONIBLES	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
		Nombre	Évolution 1995/1994 (en %)	Nombre	Évolution 1995/1994 (en %)	Nombre	Évolution 1995/1994 (en %)
Allemagne	11	358 934	0	8 639	- 2	474 556	+ 1
Autriche	10	30 524	- 9	1 005	- 8	39 852	- 7
Belgique	6	25 023	- 3	652	- 9	34 721	- 3
Danemark	12	8 326	0	592	+ 5	9 837	+ 2
Espagne	10	67 939	+ 5	4 739	+ 2	98 698	+ 5
Finlande	12	7 227	+ 47	405	- 9	9 526	+ 50
France	12	132 949	+ 0,2	8 412	- 1,4	181 403	+ 0,3
Grèce	11	20 715	+ 2	1 804	+ 7	28 074	+ 2
Irlande	10	5 916	+ 6	356	+ 5	8 143	+ 7
Italie	8	119 415	+ 13	4 109	+ 2	169 029	+ 14
Luxembourg	12	1 076	- 9	68	- 8	1 412	- 2
Pays-Bas	9	32 398	+ 6	944	- 3	38 696	+ 6
Portugal	5	18 516	+ 4	1 034	+ 9	24 017	+ 4
Royaume-Uni	9	171 982	- 2	2 703	- 1	230 691	- 2
Suède	12	13 415	- 6	476	- 4	18 213	- 3

ND : non disponible.

Source : indicateur rapide de sécurité routière de l'Union Européenne/ Direction générale des Transports (DG VII B du 21/2/1996) sauf pour la France, origine ONISR.

Évolution du nombre de tués (à 30 jours) par million d'habitants

Pays de l'Union Européenne	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994*
Allemagne**	167	138	146	130	134	128	126	117	133	123	119
Autriche	-	184	-	-	-	-	194	210	196	180	164
Belgique	192	183	198	195	198	201	199	186	167	165	169
Danemark	130	151	141	136	139	130	123	117	113	108	109
Espagne	163	165	181	196	211	239	230	223	200	163	142
Finlande	-	106	-	-	-	-	129	126	119	95	92
France***	228	206	217	194	206	205	198	183	172	166	155
Grèce	192	192	163	169	196	191	194	195	194	219	202
Irlande	132	116	109	ND	131	ND	139	126	118	122	116
Italie	134	134	132	ND	129	119	ND	136	130	124	115
Luxembourg	191	216	215	184	223	178	185	208	188	195	190
Pays-Bas	112	99	105	101	92	98	92	86	82	82	85
Portugal	256	263	267	304	335	317	ND	357	334	291	265
Royaume-Uni	103	95	99	94	92	94	92	81	75	68	66
Suède	-	92	-	-	-	-	94	86	87	72	67

ND : Non disponible.

* Données susceptibles de légères variations en attente des chiffres officiels de la CEMT.

** Jusqu'en 1991, République Fédérale d'Allemagne.

*** Depuis 1993, le coefficient de correction pour passer au tué à 30 jours est 1,057.

Sources : CEMT, DG VII

Coût global de l'insécurité routière en 1995

1. Estimation du coût des accidents corporels en 1995

Nombre de tués à 30 jours : 8 891 ; coût des tués : 33,6 milliards de francs (coût d'un tué : 3 774 000 F).
 Nombre de blessés graves : 38 778, coût des blessés graves : 15,1 milliards de francs (coût d'un blessé grave : 388 620 F).

Nombre de blessés légers : 142 146 ; coût des blessés légers : 11,7 milliards de francs (coût d'un blessé léger : 82 620 F).

Soit un coût de **60,4 milliards de francs 1995**.

2. Estimation du coût des accidents matériels non corporels

Coût des réparations remboursées ou non par les compagnies d'assurance : **60 milliards de francs 1995**.

Le coût de l'insécurité routière est estimé à 120,4 milliards de francs en 1995 dont 10 milliards payés par la Sécurité sociale.

En recoupant certaines sources, il est possible de répartir le coût global de l'insécurité routière supporté par les différents agents économiques :

- les assurances paieraient en indemnités ou provisions 70 milliards (50 milliards pour les sinistres matériels et 20 milliards pour les sinistres corporels) en ayant toutefois un recours de 5 milliards de francs auprès de la Sécurité sociale ;
- les usagers paieraient 10 milliards de francs en charges de sinistres matériels non déclarés ;
- la Sécurité sociale paierait 5 autres milliards de francs en frais de soins ;
- la perte de production correspondant alors à 35 milliards de francs.

LA VIE DES ASSOCIATIONS

DE MME GIRY, LCVR DE L'OISE

Organisation d'une soirée « **Code de la Route** » à la mairie de Neuilly-en-Thelle le 17-11-95 avec la participation de deux **Auto-Écoles**, extrait du *Parisien-Oise Matin* :

Ils ont repassé leur Code de la route

L'association Stop Danger, comité de l'Oise de la Ligue Contre la Violence Routière, a organisé à la salle des fêtes de Neuilly-en-Thelle un contrôle de connaissance gratuit du Code de la route avec le concours bénévole de deux auto-écoles, l'une de Neuilly-en-Thelle, l'autre de Chambly. Trente-trois adultes et une dizaine d'enfants participaient à cette soirée au cours de laquelle un seul adulte, Véronique Wagenaar, de Dieudonné, aurait réussi l'examen avec le maximum de cinq fautes admises à l'épreuve écrite si elle avait été celle du permis de conduire.

Projection de diapositives sur laquelle une situation de tous les jours sur la route se présente, l'animateur pose la question : « Je dépasse, réponse A, je ne dépasse pas, réponse B. » Si la plupart des participants ont mal répondu aux questions portant sur les priorités, tous ont pu se rendre compte de leurs lacunes.

Après deux ans de permis, Nathalie, vingt-trois ans, de Neuilly, est venue « pour voir si elle est toujours à la page ». Cette célibataire, qui veut se tenir « informée des modifications du Code de la route », est aussi venue « pour le plaisir de rencontrer des gens ». Elle a à son actif un accident, suite à un refus de priorité, qui n'a fait heureusement aucun blessé.

Norbert Peralta, lui, est conseiller municipal à Neuilly. A 55 ans, il n'a jamais eu d'accident. Il conduit depuis 35 ans. Il est venu « se recycler ». Cela lui semble « normal à partir d'un certain moment ». Corinne, elle, a 29 ans. Célibataire, elle a son permis de conduire depuis dix ans. L'un de ses amis est décédé dans un accident de la circulation. « Je trouve que je roule un peu vite. J'ai l'impression de bien respecter le Code de la route, mais je ne suis pas toujours sûre de ma vitesse. »

La soirée a permis à chacun d'entre eux de mesurer l'état de leurs connaissances. Voire de mesurer leur retard par rapport aux évolutions du Code de la route.

Avec quelques observations puisque les 18-25 ans obtiennent une moyenne d'erreurs de huit fautes contre dix chez les 25-35 ans, et quinze fautes pour les 35-45 ans. Après 50 ans, la moyenne diminue et repasse à dix fautes. Quant aux moins de 18 ans qui pratiquent la conduite accompagnée, ils comptent en moyenne seize fautes.

A la sortie de cet examen factice, les participants étaient d'accord sur un point : tous faisaient remarquer qu'après le passage officiel de l'examen du Code de la route il fallait impérativement se remettre à niveau « au bout de quelques années » ne serait-ce que pour apprendre les nouvelles règles de conduite. Ce que n'a pas manqué de rappeler Brigitte Giry, la présidente du comité de l'Oise de la Ligue, qui compte bien renouveler cette expérience à Chambly et à Mouy dans les prochains mois.

Daniel VERNET

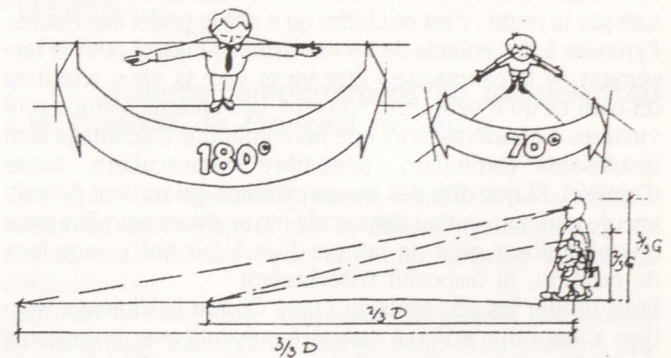
DE J. FURBEYRE ET F. DALLOT, LCVR VAL-DE-MARNE

La LCVR du Val-de-Marne a contribué, par des textes et dessins, à la réalisation du Dépliant intitulé « **Tim et Tom à vélo** » édité par la Commission de Sécurité des Consommateurs (dos de couverture). Se renseigner auprès du Siège ou de la LCVR du Val-de-Marne : (16.1) 43.28.97.05.

DE MME JACQUELINE CHATELAIN, LCVR DU VAL-DE-MARNE

Une opération « **Être vus, vivre la vie** » a été menée pour la 2^e fois avec les écoles primaires de 10 communes du département.

A la suite de cette opération, un écho lui a été donné par certaines de ces communes : article extrait du « Magazine de Nogent-sur-Marne » :



Le champ visuel de l'enfant est limité par sa petite taille

Sécurité aux abords de l'école : comment l'enfant voit-il la route ?

Prêter à l'enfant les perceptions, les réflexes, les raisonnements et les comportements d'un adulte est une erreur grave qui est à l'origine de la plupart des accidents.

• La sécurité de l'enfant

Il faut savoir qu'**avant 9 ans**, l'enfant est inapte, physiologiquement et psychologiquement, à assumer sa propre sécurité.

Avant l'âge de 8 ans, l'enfant ne voit que ce qui est en face de lui. L'angle de son champ visuel est inférieur à 70° alors qu'il peut dépasser 180° chez l'adulte.

Il faut 4 secondes à un enfant pour constater qu'une voiture roule, alors qu'il faut 1/4 de seconde à l'adulte. L'enfant ne sait apprécier ni la distance, ni la vitesse, donc le temps d'approche des voitures.

Par ailleurs, la valeur affective qu'il attache à l'objet perdu (ballon), à l'être cher de l'autre côté de la rue, lui fait oublier la notion de danger.

Il faut donc l'aider à se protéger en lui expliquant certaines priorités, certaines techniques concernant les dangers de la circulation.

• L'exemple des adultes

Le premier devoir des adultes, c'est de mettre la circulation à portée de l'enfant en supprimant les dangers de toute sorte, par une conduite responsable et une vigilance constante, par le respect du code.

En particulier aux abords des écoles, on constate quotidiennement le sans-gêne, l'irresponsabilité de parents qui stationnent en double file, sur les passages piétons et mettent ainsi en danger la vie de leurs propres enfants.

Sources : Ligue Contre la Violence Routière.

Extrait de documents « Circulation enfant danger » édités par cette association.

**Correspondante pour le Val-de-Marne : Mme Chate-
lain, 30, rue Parmentier-Nogent. Tél. : 43.28.97.05.**

Extrait du Magazine de Nogent — Janvier 96

DE M. PAUL MEYER, LCVR DES HAUTES-PYRÉNÉES

Les actions menées par cette association ont été largement diffusées dans la presse locale. Elles sont résumées dans l'article ci-joint, extrait de *La Dépêche* du 17-10-95 :

Être vu et vive la vie !

Faire échec à l'insécurité routière

La Ligue Contre la Violence Routière et la Sécurité Routière lancent avec le préfet une campagne de prévention des accidents nocturnes qui touchent surtout les enfants.

En France, en 1993, 400 enfants de moins de 14 ans ont été tués sur la route : c'est ce chiffre qu'a cité le préfet des Hautes-Pyrénées à des enfants de l'école Ormeau-Figazol pour le lancement de la campagne « Être vu et vive la vie ». L'intitulé dit bien ce qu'il veut dire. Souvent, des enfants piétons sont victimes d'accidents alors que les conditions d'éclairage sont insuffisants (brouillard, pénombre crépusculaire, zones d'ombre). Et que dire des jeunes cyclistes qui roulent de nuit, encore plus souvent au crépuscule (en se disant peut-être pour se tranquilliser qu'il ne fait pas tout à fait noir), sans feux de position, ni dispositif réfléchissant ?

Pour limiter les accidents, la Ligue Contre la Violence Routière a lancé une action à caractère préventif avec le concours de la Sécurité routière : des autocollants réfléchissant la lumière des phares de voitures sont distribués aux enfants qui n'ont plus qu'à les coller sur leur cartable pour être mieux vu des automobilistes. Selon M. Meyer, de la Ligue Contre la Violence Routière, 10 200 élèves du département ont été ainsi équipés ; il en resterait 3 000 vers Lannemezan. Quant aux jeunes équipés de deux-roues, surtout les VTT, ils ont fait l'objet d'une campagne de sensibilisation, mise en place par la préfecture, les forces de l'ordre et l'Éducation nationale.

Des tracts

Des tracts ont été distribués en mars sur le thème « Les deux-roues... Danger ! » à tous les élèves des collèges et lycées du département. Par ailleurs, une action systématique de contrôles-sanctions est en cours et devrait s'intensifier au cours de l'hiver. Selon le préfet, une infraction sur quatre constatée sur les deux-roues concerne les feux. Les VTT sont particulièrement dans le collimateur ; des courriers vont être adressés aux marchands de vélos pour qu'ils incitent la clientèle à s'équiper correctement. A partir de la Toussaint, il faudra faire attention avant d'aller pédaler ; les parents devront faire preuve de moins de laxisme. Dans les vingt-cinq ans à venir, si le niveau d'insécurité routière reste le même, 2 enfants sur 100 auront été blessés ou tués dans un accident avant d'avoir 10 ans, 4 avant d'avoir 15 ans, 10 avant d'avoir 20 ans et 15 avant d'avoir 25 ans.

J.M.

Cette association a entrepris une campagne d'information sur la vitesse au Lycée de Bagnères et dans tous les lycées de Tarbes, « La Nouvelle République des Pyrénées » du 19-2-1996.

DE MME MICHÈLE GONON, LCVR DU RHÔNE

« L'excès de vitesse grise et brise »

PRÉVENTION DES ACCIDENTS DÛS A LA VITESSE

Objectifs : Faire prendre conscience des dangers liés à la vitesse excessive et particulièrement sur les autoroutes où les automobilistes se sentent plus en sécurité et où les limitations de vitesse ne leur semblent pas nécessaire (Action PDASR 1995).

Action : Distribution de 15 000 tracts sur Autoroute A6 au Péage de Villefranche-sur-Saône à la barrière de Limas le 2 et 3 juin 1995 (Pentecôte).

Les deux périodes de distribution se sont faites dans de bonnes conditions aux entrées et sorties du péage, les personnes de la LCVR ont été bien accueillies par le personnel de la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône et par les automobilistes. Beaucoup ont dit, après avoir regardé rapidement le tract en attendant de payer, que c'était bien de sensibiliser les conducteurs.

Nous avons constaté très peu de refus de recevoir le tract, un bon dialogue, quand cela était possible... Un seul constat négatif et de taille, reconnu unanimement : *le non-port de la ceinture de sécurité à l'arrière des véhicules*, autant pour les adultes que pour les enfants, ceci pour environ une personne sur trois : ce qui est catastrophique et qui conduira la LCVR à créer un nouveau tract et une nouvelle distribution en 1996 sur le thème de la ceinture de sécurité.

DE J.-M. HARDOUIN ET J. LOUINEAU, LCVR DE LA VENDÉE

Action éducative du 25 au 29-3-96 pour les élèves des classes de première d'un lycée avec la collaboration de moniteurs d'Auto-école, des Sapeurs-Pompiers, de la Gendarmerie, de la LCVR et d'une association de motards, la CASIM. Thèmes : *Les jeunes et la route, vitesse et accidents en Vendée • Sommeil, fatigue et accidents de Week-end • La moto, le plaisir et les risques • Tests de code vidéo • Enfin, la route : un espace de liberté à partager.*

CRÉATION D'UNE ASSOCIATION DANS LA SARTHE

L'Association Départementale de la Sarthe est créée. Son Assemblée Générale constitutive s'est tenue le samedi 16 mars.

Cette réunion comptait une vingtaine de personnes. Après un tour de table permettant à chacun de se présenter, une discussion s'est engagée sur les objectifs de la Ligue. Un Conseil d'Administration puis un Bureau ont été élus.

Le Bureau est constitué comme suit :

Président : Michel Coutelle — *Vice-Président :* Gilbert Allard — *Secrétaire :* Dominique Langlet — *Secrétaire adjointe :* Nelly Coutelle — *Trésorière :* Roberte Garnier-Tuau — *Trésorière adjointe :* Jeannine Renard

Dans un premier temps, la Ligue Contre la Violence Routière Sarthoise souhaite augmenter le nombre de ses adhérents. Pour cela, plusieurs actions de sensibilisation ont été évoquées pour permettre à la Ligue de se faire connaître du public et des pouvoirs publics. Une première sensibilisation a déjà été faite auprès de la Justice, puisque la Ligue nationale s'est constituée partie civile dans deux procès au Tribunal de Grande Instance du Mans.

L'équipe LCVR sarthoise

COURRIER DES LECTEURS

**DE JEAN-YVES LAMANT,
LCVR DE MOSELLE**

Article paru dans une revue gratuite d'Annecy.

« La violence routière ou la vie au lance-pierre »

Elle existe, je l'ai vécue ; j'en ai souffert et je souhaite de toutes mes forces que cette délinquance, la plus meurtrière en France, cesse. Selon moi, il existe sept principales formes de violence routière. Toutes se traduisent par de l'agressivité vis-à-vis d'autrui.

Les 8 500 morts et les 180 000 blessés par an sur les routes de France, nous imposent de réagir, ne serait-ce que parce que nous serons un jour ou l'autre touchés directement.

1. La violence-affirmation de soi ou « la violence du frimeur »

Elle est souvent le fait des jeunes à qui le système actuel n'impose pas encore un permis de transition entre la non-conduite et la responsabilité sur la route.

Chevauchées folles à plusieurs pour épater les filles. On se moque des autres : queue de poisson, appels de phare, on fonce sur autrui « gratuitement ».

2. La violence-jalousie ou la violence du « mal dans sa peau »

Ce type de conducteur ne tolère pas qu'un autre le dépasse. Il s'arrange pour harasser l'autre conducteur par toutes sortes de manœuvres très dangereuses qui se terminent souvent par un accident dramatique. S'en trouve-t-il rasséréiné pour autant ?

3. La violence-vengeance ou « violence du rancunier »

Les irascibles dans la vie expriment souvent leur vengeance en faisant du stock-car avec leurs voitures, sur les parkings des grandes surfaces commerciales, sur des petites routes où l'ennemi est guetté, filé, puis coincé et souvent frappé physiquement ou rançonné. Ces cas sont plus fréquents qu'on ne le croit. La mort attend parfois au bout de ces équipées sauvages.

4. La violence-évasion ou « la violence de l'euphorique » en recherche d'extase

L'alcool, la drogue, les médicaments sont autant de moyens qui permettent aux conducteurs d'oublier leurs soucis, sur-

monter les dépresses physiques, oublier les autres sur la route, au point de leur arracher la vie. « Je ne l'avais pas vu ! », « je ne l'ai pas fait exprès ! » Qui est l'autre, dans ce cas ?

5. La violence-plaisir ou « la violence du jouisseur égoïste »

Conditionné par les médias qui sacralisent la vitesse et la performance en toute circonstance, ce conducteur confond route départementale et circuit automobile pour, grisé par la vitesse, satisfaire des bas instincts.

6. La violence-délire ou « la violence du loubard »

On fait le pari de prendre des voies rapides à contre-sens. Violence profondément débile qui fait des victimes innocentes.

7. La violence-comportement au quotidien ou « la violence du Français moyen »

La plupart des accidents mortels résultent de comportements agressifs, inspirés par le désir de puissance ou de vitesse, ou influencés par une imprégnation alcoolique déraisonnable.

Qui peut affirmer qu'il n'a jamais été stressé ou paniqué en imaginant ses enfants rentrer seuls à la maison, traverser seuls des routes fréquentées... Ce stress quotidien imposé à la population entière par des conducteurs au comportement déviant est une forme de terrorisme qu'il faut avoir le courage politique de réprimer. Au nom de quoi tolère-t-on, banalise-t-on des comportements déviants aussi extrêmes.

Essayons de faire sur la route, ce que nous devrions faire dans la vie : « lever le pied », profiter en harmonie avec son entourage de l'instant qui passe et refuser cette vie au « lance-pierre ».

Jean-Yves LAMANT et Monique LAMANT

DE JACQUES LEVÉ, LCVR AVEYRON

« A la fin des grandes vacances, rentrant chez moi dans une côte avant Charolles (deux voies), un automobiliste pressé nous double en franchissant la ligne continue. Arrivé sur la butte, je le vois devant son véhicule, en présence d'un motard qui consulte ses papiers.

Ma femme conduisait : je baisse ma vitre et j'applaudis la force publique ostensiblement. Le motard a un petit sourire et un petit geste, discret.

Depuis, j'aime beaucoup les motards... »

ASSOCIATIONS DÉPARTEMENTALES ET CORRESPONDANTS LOCAUX

1 — Normandie

CALVADOS : Julien PICQUET, Le Bourg Joli — 14260 BONNEMAISON
EURE : Annie LE BOTLAN, 3, rue de la Petite-Garenne — 27950 SAINT-JUST
OISE : Brigitte GIRY, chemin du Bois-Dolu — 60530 NEUILLY-EN-THELLE
ORNE : Jean LAURENT, 45, avenue Wilson — 61000 ALENÇON
SEINE-MARITIME : Francine ROLAND-VILLERMAUX, 45, rue A.-Roussel — 76000 ROUEN

2 — Ile-de-France

YVELINES : Michel AUXENFANS, 26, rue de Tourville — 78100 SAINT-GERMAIN-EN-LAYE
ESSONNE : 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

CÔTE-DU-NORD : Geneviève VOISIN, 7, rue Lesage — 22000 SAINT-BRIEUC
ILLE-ET-VILAINE : Rose-Marie TRIBALLIER, Les Champs Blancs — 35770 VERN-SUR-SEICHE
LOIRE-ATLANTIQUE : Philippe GERVOT, rue Louis-Gervot — 44500 LA BAULE
FINISTÈRE : Daniel THÉAU, 14, rue Traverse — 29200 BREST
SARTHE : Michel COUTELLE, La Brardière — 72200 SAINT-GERVAIS-EN-BELIN
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
LOIRE-ET-CHER : Jean-Luc CARL, 20, rue des Jonquilles — 41000 BLOIS
LOIRET : Gérard PÉTIN, 260, rue des Glycines — 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 : Odile ARNAUD, Claret — 34270 ST-MATHIER-DE-TREVIERS
PYRÉNÉES-ORIENTALES : Jean-Claude LLOBÈRES, chemin de la Pave — 66400 SAINT-JEAN-PLA-DE-CORTS

8 — Côte-d'Azur

ALPES-MARITIMES : Martine BELLANGER, 5, rue Saint-Véran — 06140 VENCE
BOUCHES-DU-RHÔNE : Françoise DEWAVRIN, quartier Saint-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 GABRIELLE, 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

11 — Midi-Pyrénées

ARIÈGE : Firmine ROUAIX, Ranquet — 09420 CASTELNAU-DURBAN
AVEYRON : Jacques LEVÉ, Les Airelles Bel Air — 12000 RODEZ
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

MARNE : Margot LANSON, 65, rue du Jard — 51100 REIMS
MOSELLE : Jean-Yves LAMANT, 36, Clos des Sorbiers — 57157 MARLY

14 — Bourgogne

CÔTE-D'OR : Catherine PÉPOZ, 17, av. Raoul-Follereau — 21000 DIJON

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 FÈVRE, Jean-Marie LEVERRIER, Liliane ROSSEEUW.

BUREAU NATIONAL

Présidente : Ghislaine LEVERRIER
Secrétaire générale : Odile VAN HEE
Secrétaire générale adjointe : 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 — 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-du-Nord — Finistère — Ille-et-Vilaine — Loire-Atlantique — Maine-et-Loire — Mayenne — Morbihan — Sarthe — Vendée)

Philippe GERVOT — Rue Louis-Gervot — 44500 LA BAULE — Tél. : 40.60.09.65

5 — Centre (Allier — Charente — Cher — Deux-Sèvres — Eure-et-Loir — Indre — Indre-et-Loire — Loir-et-Cher — Loiret — Vienne)

Siège national

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 GÉNERVILLE — 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 — Nièvre — Saône-et-Loire — Yonne)

Siège national



zone 30



OBJECTIF: ZÉRO ACCIDENT