



OBJECTIF:
ZÉRO ACCIDENT

Sommaire

Éditorial.....	1
Justice : Mise en danger délibéré Saint-Étienne Cyclomoteur Peugeot Les « Runs » Caennais.....	2-3
Stages, Conseil d'administration, A.G.	4
Les Médias : TF1, Que choisir, France-Inter.....	5
Informations, statistiques	5-6
Poèmes et témoignages	6-7
Vie des Associations	7-8

Chers adhérents,

Nous recevons de votre part de nombreux témoignages relatant la tragédie subie par leurs auteurs, souvent accompagnés de poèmes.

Quoi qu'il nous en coûte, il ne nous est pas possible de les publier tous en fonction de leur date d'arrivée, faute de place, et nous sommes conduits à des choix hélas arbitraires.

Que les autres nous pardonnent, nous nous efforçons d'en tenir compte dans les numéros suivants, selon les possibilités.

Jacqueline FURBEYRE

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

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

Éditorial

En ces premiers jours de vacances, je voudrais vous raconter des histoires d'enfants qui illustrent les limites de notre éducation en matière de sécurité routière.

Mon ami Jacques m'a raconté l'histoire suivante.

Un dimanche matin, il part faire du vélo dans la banlieue de Lyon, près de chez lui. Il pédale dans une rue, toute petite, déserte. Pas une voiture, pas un moteur, pas un pot d'échappement n'en trouble le silence et la tranquillité. Il y a seulement une toute petite fille sur le bord du trottoir et lui. Ils sont là comme deux rescapés d'un monde mécanisé. En passant devant l'enfant, Jacques croit percevoir des sanglots. Pas plus que moi, mon ami ne reste indifférent au chagrin d'un petit d'homme. Il fait demi-tour, revient vers elle et lui demande la raison de sa grande détresse. « **Je dois traverser la rue et il n'y a pas de passage pour les piétons...** »

A l'autre bout de la France, dans ma campagne normande, je traverse un village au volant de ma voiture. Devant moi, une petite fille d'une dizaine d'années, pédale de bon cœur. Elle a sur son porte-bagages un petit panier.

Prudente, je reste derrière elle et renonce à la dépasser, d'autant que je connais plus loin sur la gauche l'existence d'un supermarché. En un clin d'œil, elle tend son bras, jette un rapide regard derrière, ce qui la fait zigzaguer, rattrape son guidon et d'un coup, traverse la rue pour aller à l'épicerie. Je n'ose imaginer, si à ma place, il y avait eu ce jeune homme dans sa turbo, qui tous les matins traverse le village sans même ralentir.

Je descends de ma voiture et lui dis avec beaucoup de précautions : « tu sais mon petit lapin... heureusement que... une dame prudente... » Je me sens ridicule devant ses grands yeux clairs pleins de confiance et d'innocence. Percevant mon trouble elle me dit réconfortante : « **N'ayez aucune crainte Madame, la semaine dernière à l'école, j'ai réussi toutes les épreuves de sécurité routière, j'ai eu 10 sur 10** » et sortant une petite attestation de sa poche elle ajoute « **vous voyez bien que je ne risque rien, qu'il ne peut rien m'arriver...** »

Nous tous adhérents de la Ligue Contre la Violence Routière savons que les consignes données aux enfants par les adultes ne suffisent pas. La complexité de notre système de circulation est telle que nos enfants ne peuvent pas s'y retrouver. Et nous ? y sommes-nous toujours à l'aise ?

Messieurs les aménageurs, ingénieurs et techniciens, aménagez nos rues pour que nos enfants, si fragiles, puissent y évoluer et grandir en toute sécurité.

NÉPHÉLIE était fragile.

NÉPHÉLIE avait 7 ans et commençait tout juste ce difficile apprentissage de la rue. Elle n'a jamais atteint la boulangerie pour acheter ses bonbons.

L'automobiliste trop pressé ne lui a pas laissé le temps de franchir ce trop long passage pour piétons. Petite fille au prénom de princesse nous pensons à toi.

Ghislaine LEVERRIER,
Présidente

Mise en danger délibéré d'autrui

Le nouveau Code Pénal de mars 1994* comporte deux nouveaux articles concernant la mise en danger d'autrui (maintes fois réclamé par la Ligue).

Le premier (Article 221-6) prévoit des circonstances aggravantes au délit d'homicide ou de blessures involontaires, le deuxième (Article 223-1) prévoit un délit alors même qu'il n'y a pas d'accident « en cas de violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements... »

La jurisprudence est encore fluctuante.

Nous publierons dans notre prochain numéro une étude très documentée de Maître Olivier CHASLOT, qui a organisé pour la Ligue un colloque sur le sujet en novembre 1995.

En attendant, nous vous signalons que, sur ce sujet, notre ami M^e Michel MOULARD, avocat honoraire à Saint-Étienne nous a adressé :

1° Trois jugements du Tribunal de Grande Instance (TGI) de Saint-Étienne, condamnant trois chauffeurs de poids lourds de plus de 11 tonnes sur la base de l'article 223-1 du Code Pénal pour avoir – sans causer d'accident – enfreint délibérément une interdiction d'emprunter une portion très dangereuse de la RN82 (Col de la République/Saint-Étienne).

Les trois arrêts de la Cour d'Appel de Lyon qui ont infirmé ces jugements – mais pour des raisons de fait –, ne remettent pas en cause l'interprétation de l'art. 223-1 présentée par M^e CHASLOT dans son argumentation.

2° L'état de la procédure devant le TGI de Saint-Étienne contre le chauffeur routier qui sur la même portion de route interdite a occasionné en 1994 la mort de deux jeunes automobilistes brûlées vives dans leur voiture, ainsi que plusieurs blessés graves – chauffeur poursuivi en invoquant l'art. 221-6 (circonstances aggravées par le non-respect des règlements).

Cette affaire, qui viendra devant le tribunal à la rentrée, a donné lieu à une expertise défavorable au conducteur et à son employeur. La Ligue s'est portée partie civile par l'intermédiaire de Gérard THIOILLIER mandataire de M^e MOULARD.

Affaire à suivre attentivement...

Par ailleurs, l'Ordre des Avocats du barreau stéphanois a pris l'initiative d'une pétition préconisant 7 mesures précises de sécurité pour la circulation sur la RN 82 :

La première, c'est l'interdiction immédiate de circuler à tous les camions de plus de 3,5 tonnes, y compris dans la desserte locale. Elle demande ensuite la vigilance des services de police et de gendarmerie pour que cette interdiction soit strictement respectée. En outre, les avocats aimeraient une clarification de la signalisation, formulée en 5 langues, un grand carrefour giratoire à la Digonnière et, dans l'attente, la création de chicanes (ou autres installations provisoires) pour éviter que pareil drame ne se reproduise à l'approche des vacances.

Enfin, ils revendiquent l'aménagement des 3 derniers kilomètres avant le pont et en appellent à l'État et la Commune « pour qu'ils ne se renvoient plus la balle » (Extraits du journal *Le Progrès* du 22 juin 1996).

Cyclomoteur Peugeot – Assignation de la Société Peugeot Motocycles

En 1993, La Ligue a fait constater par un huissier que Peugeot vendait un cyclomoteur acheté dans le commerce par nos soins qui pouvait circuler à 65 km/h, alors que le Code de la Route (art. R. 188) impose une vitesse maximale de 45 km/h par construction.

Quand on sait que la gravité des blessures est liée de façon exponentielle à la vitesse de la victime au moment du choc, Peugeot en violant la réglementation relative à la vitesse maximale des cyclomoteurs expose les usagers et notamment les adolescents, qui sont les principaux utilisateurs, à des risques très graves. De plus pour un adolescent, acheter une telle machine non réglementaire en toute quiétude, et l'utiliser en transgressant en toute impunité les règlements de sécurité (la limitation de vitesse à 45 km/h) est en fait un apprentissage socialisé de la fraude qui a des effets sur son futur comportement d'automobiliste ou de motocycliste.

La Ligue Contre la Violence Routière a donc demandé au TGI de Caen de faire retirer du marché tous les cyclomoteurs ne respectant pas les prescriptions légales et réglementaires relatives à leur vitesse maximale.

Peugeot a fait « traîner l'affaire » en invoquant en vain l'incompétence territoriale du Tribunal de Caen, et maintenant remet en cause auprès de la Cour d'Appel, le jugement du 1^{er} juillet 1996 qui reconnaît l'action de la Ligue.

Communiqué

Le mercredi 22 novembre 1995, le Tribunal correctionnel de Caen reportait au 10 avril 1996 l'examen du dossier qui concerne les cinq motards accusés de mise en danger délibéré de la vie d'autrui. Ceux-ci ont violé la limitation de vitesse en ville en effectuant des « Runs » à plus de 140 km/h sur la voie publique au milieu d'une foule de spectateurs.

La Ligue Contre la Violence Routière qui a œuvré pendant 10 ans pour faire reconnaître ce nouveau délit dans le code pénal se constitue partie civile à l'encontre de ces motards au Tribunal correctionnel de Caen, le mercredi 10 avril 1995, à 14 heures. La Ligue dénonce le caractère particulièrement dangereux de ces « Runs » sauvages sur la voie publique et le mauvais exemple donné aux adolescents.

Jean-Marie LEVERRIER

* Bibliographie : le nouveau Code pénal, introduit et commenté par Henri LECLERC. Seuil. Points Essais.

Historique des Runs Caennais

Depuis l'automne 1994 des motards se rassemblent le vendredi soir à Caen et ses environs et font des courses sur la voie publique.

Les maires de Mondeville et de Grentheville ont dû agir pour éviter que les motards poursuivent leurs Runs sur leur commune. Les commerçants et notamment les hôteliers de ces communes se plaignaient des nuisances qu'engendraient ces hordes de motards.

Le 18 avril 1995 : création du « Run Club Normand I ».

A la fin juillet 1995, Monsieur Pardini, Secrétaire Général de la Préfecture promet une piste provisoire.

Le vendredi 4 août 1995, ils étaient 250 motards à bloquer la route de Falaise pour faire ces Runs devant 600 spectateurs. Cinq motards sont inculpés.

La Ligue Contre la Violence Routière fait paraître un communiqué de presse le 11-09-95.

Réponse du Run Club Normand par communiqué de presse le 14-09-95, dans lequel il appelle à une manifestation le 23-09-95.

Manifestation du 23-09-95 :

- dans un tract ils poussent le chantage auprès des pouvoirs publics : « Bordeaux : 2 morts/Caen 0. (Pour combien de temps encore ?)
- à l'issue de la manifestation les élus caennais n'ont pas reçu les motards en colère.

Après le drame prévisible de Bordeaux du 1^{er} septembre 1995 (2 morts de 22 et de 25 ans), le samedi 2 septembre le Maire de Bordeaux, Premier ministre :

- a souligné l'illégalité de ces rassemblements hebdomadaires,
- a fait savoir que cela ne pouvait plus durer,
- a indiqué qu'il fallait prendre les mesures nécessaires pour interdire tout rassemblement similaire dans l'avenir.

(Sud-Ouest du 4 septembre 1995)

Le vendredi 29 septembre 1995 les organisateurs des Runs et des manifestations associées dissolvent le Run Club Normand.

Le 7 novembre 1995, les motards à nouveau créent une structure, le « Run Club Normand II », sous la présidence de Christine Rémond (ex-trésorière du Run Club Normand I).

Le 22 novembre 1995, les 5 motards inculpés le 4 août 1995 comparaissent devant le tribunal. Compte tenu de la constitution de partie civile de la Ligue et de la surcharge de l'audience, le Président du tribunal reporte l'audience au 10 avril 1996.

Le 22 décembre 1995, la Présidente du Run Club Normand II, Christine Rémond, est poursuivie pour organisation de manifestations illicites. Le « Run Club Normand II » est contraint de se dissoudre.

Les riverains de l'endroit où les motards font leurs courses, s'organisent en « comité de défense contre les Runs » et déposent une plainte auprès du Procureur de la République le 16 janvier 1996.

Audience du 10 avril 1996 : le Substitut du Procureur de la République « se fait l'avocat inattendu de la cause des motards » (sic la presse), et néanmoins demande une sanction à l'encontre de ces 5 motards.

Le Tribunal a rendu son jugement le 15 mai 1996.

- 1 500 F d'amende + 1 000 F de frais de justice pour chacun des motards.
 - Suspension du permis de conduire : 4 mois pour les trois qui ont reconnu les faits, 6 mois pour les deux qui ne les ont pas reconnus.
- Chaque motard doit verser 1 000 F de dommages et intérêts à la LCVR.

Argumentaire de la Ligue Délit de mise en danger

Discussion sur le délit de mise en danger
(voir page 3)

Art. 223-1 « le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement est puni d'un an d'emprisonnement et de 100 000 F d'amende ».

Violation délibérée d'une obligation de sécurité

Ils avaient conscience qu'ils violaient manifestement la limitation de vitesse : ils reconnaissent qu'ils roulaient à 140 km/h en ville.

Ils faisaient la course : à celui qui roule le plus vite.

Risque immédiat de mort (et non-risque de mort immédiate)

Le risque de mort existe bien : le 1^{er} septembre à Bordeaux, 2 jeunes se sont tués en pratiquant ce type d'infraction : ils ont reconnu ce risque.

Les motards utilisent cet argument « le risque de mort dans ces courses sauvages » pour faire pression sur les pouvoirs publics, afin qu'ils leur octroient une piste plus sûre pour faire ces courses dans de meilleures conditions de sécurité.

Le délit est constitué

A notre sens, les faits reconnus par les inculpés, rapportés dans la presse et publiés par les motards sur leur tract justifient l'application du délit de mise en danger de la vie d'autrui. La violation délibérée à une obligation de sécurité et l'exposition d'autrui à un risque grave sont pleinement démontrées.

Ce nouveau délit de mise en danger de la vie d'autrui est une révolution dans le code pénal, car il permet à la justice d'agir à titre préventif avant la réalisation du danger.

Conclusion

Les motards réclament la liberté de prendre des risques en sécurité. Il existe bien des sports à risque et à sensation (alpinisme ou escalade, tour du monde en solitaire à la voile...) mais ce qui caractérise ces pratiquants-là, c'est qu'ils sont capables d'évaluer le danger et d'assumer seuls les risques. Il existe aussi des compétitions motocyclistes avec des circuits (de différents types : vitesse, cross...) qui existent et les pratiquants participent à la sécurité, mais il faut alors se mesurer à des pilotes expérimentés. Il s'agit ici d'autre chose qui n'est pas un sport mais un **spectacle de mort et un acte de transgression** : l'intérêt des réunions si possible nocturnes est de se retrouver en frôlant la mort non seulement comme spectateur mais aussi comme acteur sur le trajet. Lorsque des motards demandent à la collectivité d'assumer leur désir, ils tiennent un double langage. Ce n'est pas à la collectivité de mettre en place ces activités et on peut se demander si ce ne serait pas en pure perte dès lors que la sécurité rendrait vain le spectacle (spectateurs éloignés, alcool interdit...). L'attitude des démagogues pour qui « du pain et des jeux » occupent sainement le peuple et particulièrement la jeunesse, doit donc être fermement dénoncée, et les faits rappelés.

Les faits ont, hélas, leur dure réalité : la route est la première cause de mortalité et de handicap des jeunes. Le respect de la loi qui protège les plus vulnérables et des limites de la vitesse, voilà ce que devrait être le comportement de tous.

La moto pourrait redevenir un moyen de rencontrer les autres et non l'expression de la misère et du ressentiment social, comme les armes ou les chiens d'attaque, c'est-à-dire un moyen de s'affirmer contre les autres.

STAGES

La Ligue Contre la Violence Routière a organisé les 3 et 4 février 1996, un week-end « RENCONTRE et FORMATION ». Des échanges extrêmement fructueux ont eu lieu entre plus de 70 participants et intervenants dont Christine BON, chargée de recherche à l'IRTS (Institut Régional de Travail Social) et Jacques ROBIN, responsable du Département Sécurité, Voirie, Espace Public au CERTU (Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme). Deux ateliers ont travaillé pendant une après-midi et vous en avez ci-dessous un bref compte rendu. L'atelier n° 3 : « Arbre des Causes » a été reporté : le sujet est trop complexe et nécessite plus d'une demi-journée.

Atelier « Accueil des familles »

L'article 1 de nos statuts ne prévoit pas l'accueil des familles mais la lutte contre la violence routière et la prévention des accidents. Cependant, la Ligue est de plus en plus sollicitée par des familles durement éprouvées et délaissées par la société. La Ligue a-t-elle la capacité d'accueillir de plus en plus de familles ? Doit-elle exiger que les personnels des institutions reçoivent une formation plus spécifique d'accueil ?

L'atelier a d'abord abordé les différents types d'accueil : téléphone 24h/24 par exemple, qui nécessite un don exceptionnel de l'écoute et de la parole et produit une certaine usure morale. On ne peut se référer à des modèles et la Ligue pourrait faire appel à des bénévoles « initiés ». Mais il faut être dans une philosophie d'échange : « j'ai reçu, donc je redonne... ». Il est difficile de garder l'équilibre entre la compétence d'accueil et l'expérience du deuil partagé.

L'action collective de soutien à la situation individuelle se traduit par le fait de se porter partie civile et d'être présent au côté des familles. La douleur et la colère peuvent être canalisées par la Ligue ; le désir de militer pour la collectivité peut redonner un sens à la vie. Un stage en 1993 avait identifié trois types de comportement : militant engagé, adhérent et simple « usager » de la Ligue. On avait pensé faire appel à toutes les institutions « ressources » qui peuvent aider.

La Ligue doit se reconnaître des compétences d'écoute. Elle doit explorer les expériences extérieures et en faire le bilan et informer les autres associations. Elle doit être un réseau d'entraide contre l'oubli. Elle doit être un lieu où l'on se parle.

Une discussion très riche en réflexions et en suggestions a suivi : vous en aurez le compte-rendu détaillé par ailleurs.

Atelier « Aménagements Urbains »

Dans les villes, les voies routières ont des fonctions différentes selon l'importance plus ou moins grande du trafic, ou au contraire de la vie locale. Dans chaque ville, une hiérarchie s'est établie de fait, mais ne correspond pas toujours bien aux nécessités de toutes les parties concernées : des aménagements permettent de modifier les caractéristiques et l'environnement dans le but d'obtenir une bonne adéquation entre les cinq données suivantes : la fonction, la fréquentation des piétons, les caractéristiques dimensionnelles, l'aspect de la rue et des abords, et le comportement des automobilistes.

L'atelier a donc examiné tous les aménagements susceptibles de réduire l'accident et surtout d'apprécier l'efficacité ou les effets pervers des différents dispositifs. La grande expérience pratique de l'animateur, son don pour les formules-chocs comme « les usagers vulnérables ne sont pas des ralentisseurs de vitesse » ont permis un débat riche en questions/réponses. Une partie des informations techniques se retrouve dans le dossier « Zone 30 école » qui accompagnait le dernier Pondération n° 28. Un tableau récapitulatif des différents aménagements : « 1 000 cases à choisir ou à rejeter pour améliorer la qualité de la vie, les déplacements urbains et la sécurité » a été distribué, ainsi que les quatre principes de sécurité : « réduire la vitesse des véhicules, assurer la visibilité entre véhicule et piéton (ou vélo), réduire la largeur de la chaussée à traverser par les piétons, détecter et supprimer les pièges, tant pour les voitures que pour les piétons et cyclistes ».

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 23 MARS 1996

Comme chaque année, le conseil d'administration du 1^{er} trimestre a eu pour principal objet de préparer des propositions d'orientation pour l'année suivante (en l'occurrence 1997) qui seront soumises à l'assemblée générale de juin. Celles-ci sont les suivantes :

- 1) Continuer les constitutions de partie civile de la Ligue.
- 2) Travailler sur des propositions concrètes en ce qui concerne les poids-lourds (notamment avec le groupe de spécialistes constitué à Lyon).
- 3) Accueil des familles : réalisation d'une brochure pour 1997.
- 4) Action globale « l'enfant dans la rue ».
 - Pour ce faire, recueillir des informations sur les accidents d'enfants au cours du ramassage scolaire (proposition à faire au gouvernement).

– Expériences locales relatées (exemple : casques cyclistes).

- 5) La violence routière et les jeunes : proposition à faire pour toucher les 15/25 ans.

Le conseil a entendu un compte-rendu des « 5^e rencontres parlementaires sur la sécurité routière » du 8-2-96.

Certains pays européens ont obtenu des résultats spectaculaires sur la réduction du nombre des tués (Espagne, entre 1990 et 1994 : -35 %. Angleterre entre 1989 et 1994 : divisé par 3 !).

Projet de réalisation d'un spot cinéma/TV de 50'' à 2 minutes sensibilisant à l'insécurité routière, piloté par Chantal PERRICHON.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE, 22/23 JUIN 1996

L'assemblée générale statutaire a rassemblé une soixantaine de personnes représentant les associations départementales, les délégations régionales et de simples membres. Les débats, dirigés par notre Présidente, Ghislaine LEVERRIER, douce ou ferme selon le contexte, ont été extrêmement animés et fructueux, notamment lors de l'intervention de notre avocat, M^e FABRE-LUCE qui a su très clairement analyser les problèmes juridiques, théoriques et pratiques qui lui ont été soumis.

Le rapport d'activité, les comptes, présentés par Annie LE BOTLAN, et le rapport du commissaire aux comptes Jacques COLLIBERT, la modification des statuts ont été approuvés et votés à l'unanimité. Un bref Conseil d'administration avait auparavant fixé la dévolution des biens de la Délégation Île-de-France, précédemment dissoute, par répartition entre le siège national représentant les 4 départe-

tements où il n'y a pas d'association (75, 77, 93, 95) et les 3 associations existantes (78, 91, 92) ; le Val-de-Marne (94) était autonome depuis son origine.

Nous pouvons vous donner déjà les orientations d'action pour 1997 : *Justice* (formation/information, réglementation/législation, contrôle/sanction), *transports routiers-poids-lourds*, *accueil des familles par la Ligue et les institutions*, *l'enfant dans la rue*, *la violence routière et les jeunes* (15-24 ans) et *la formation des militants*. Sur ce dernier point, deux stages seront organisés les 12/13 octobre à la demande des précédents stagiaires : « enquêtes RÉAGIR » et « comportement du conducteur ». Le stage « arbre des causes » « nécessitant au moins deux jours à lui seul, sera organisé en 1997. Vous recevrez le compte rendu détaillé de l'assemblée générale dans quelque temps.

TF1

Le 20 mai 1996, dans la série d'émissions en direct « Unis pour vaincre » sur TF1, était programmé le sujet « Halte au massacre » sur les accidents de la route.

Vous aviez été prévenus de ce qui se présentait pour nous comme un « événement » : le générique s'ouvrait sur l'image de nos « dames en blanc » ; notre présidente y participait et avait contribué à sa préparation. Enfin, l'heure de programmation – 20 h 50 – promettait une très forte audience et donc un grand retentissement.

Serait-ce la formule de l'émission : des reportages filmés entrecoupés de très brefs interviews d'un nombre important de personnes très diverses (en plus de Ghislaine LEVERRIER et de Christiane CELLIER, représentant avec M^e COLLARD la Fondation Anne CELLIER, on trouvait des victimes et familles de victimes, le Professeur PATEL pour la médecine, un Lt-Colonel de la Gendarmerie, le conducteur du « camion fou » qui a fait de nombreuses victimes à Andorre en 1994, un représentant des auto-écoles et enfin M. BODON, Délégué Interministériel à la Sécurité Routière.

Mais cette formule nous a malheureusement laissé une certaine impression de dispersion : beaucoup de sujets évoqués, mais aucun traité à fond. Toutefois, saluons le courage de TF1 de programmer un tel sujet à une telle heure de grande écoute. Souhaitons qu'il y ait des réponses positives aux questions qui ont été posées, par les réactions et les propositions des spectateurs de l'émission sollicités en ce sens par l'animatrice J.-P. PERNAUT.

Celles du représentant du gouvernement se sont bornées à reprendre des propos déjà tenus par le ministre des Transports B. PONS : Formation et Communication doivent être privilégiées par rapport à la répression (ne pas oublier que cette proposition a abouti au retrait du projet de loi créant un délit de grande vitesse).

Notre Présidente a pu lui faire remarquer qu'au mot « répression », il faudrait substituer celui de « faire appliquer la loi », ce serait la moindre des choses ! Peu de réaction en réponse ; ce n'est qu'après plusieurs témoignages de victimes qu'il a reconnu la nécessité d'une « répression » pour les récidivistes.

La télévision est un des moyens de communication qui a le plus d'impact massif : d'où une expérience à renouveler sans doute. Qu'en pensez-vous ?

QUE CHOISIR N° 328-Juin 1996

L'Union Fédérale des Consommateurs (UFC) avait déjà publié dans le n° 308 de sa revue « Que Choisir » de septembre 1994, une enquête très détaillée sur la sécurité des sorties d'écoles. Plus de 750 sorties d'écoles avait été visitées et répertoriées par les unions locales grâce à 13 critères objectifs. L'objectif de ce nouveau numéro était d'actualiser une enquête faite en 1988 sur les « points noirs ». Malheureusement ce concept avait évolué et l'évolution de la sécurité en 8 ans n'était pas mesurable puisque l'on parle maintenant de « points gris », de zones sensibles, ou d'itinéraires dangereux. Fabienne MALEYSSON, la journaliste, a donc

utilisé les projets de travaux d'aménagements prévus sur les routes nationales et identifié 100 points dangereux.

Son article : « Des routes qui ne pardonnent pas – les aménagements de sécurité font trop souvent défaut » comporte de nombreuses informations comme le prix de la vie humaine pour la société, le coût de divers aménagements, qui fait quoi et donc contre qui se retourner, informations que nous lui avons généreusement fournies au cours d'un entretien qui a duré plusieurs heures.

Le Pr. Claude GOT, interviewé précise « A vouloir mettre la responsabilité de l'insécurité routière sur le dos des conducteurs, on a sous-estimé le rôle de l'infrastructure. » Celle-ci est en effet impliquée dans plus de 50 % des accidents. Le contrôle de sécurité des routes et des rues proposé en 1989 dans le « Livre blanc de la sécurité routière » n'en est toujours qu'au stade expérimental. L'expérimentation humaine elle, continue sur nos routes même si elle « n'exige » pas (comme le précise la note d'information sur le point noir) 10 morts ou blessés graves en 5 ans sur une zone de moins de 850 m ! La publication de cet article nous a valu d'être invité à participer à une émission sur France-Inter dont nous donnons ci-dessous un bref aperçu.

France-Inter : Bouillon de 10 heures

Le lundi 17 juin 1996, à l'occasion de la sortie de l'article de « Que Choisir » sur les infrastructures dangereuses, la Ligue était invitée en compagnie de Fabienne MALEYSSON et de Jean-Louis SEHIER chargé de la sécurité à la Direction de la circulation et voirie de la communauté urbaine de Lille. Il s'agissait de traiter en quelques minutes un sujet sur lequel les responsables se cassent les dents depuis des dizaines d'années et dont la « littérature » remplirait une bibliothèque. L'exercice s'apparentait au « ball-trap ». Sur les dizaines de questions posées par les auditeurs, Marie-Laure VEYRET et Fabienne CHAUVIÈRE en choisissaient une au vol, et en une minute, il fallait trouver la solution à un problème délicat et grave, non résolu depuis des années.

Mis à part les informations développées ci-dessus (Que Choisir), la question litigieuse, qui, d'ailleurs, a fait l'objet de nombreuses discussions à notre assemblée générale, est celle de savoir qui doit-on alerter quand il y a un aménagement défectueux et dangereux. La réponse est forcément simpliste, mais peut-être la plus efficace, c'est-à-dire le Maire qui est le premier magistrat chargé de la sécurité dans la commune. A lui de trouver le responsable « ad hoc ».

Sans doute pourra-t-il s'abriter derrière la loi qui vient de modifier le tout nouveau code pénal dans son article 121-3 qui exonère de la responsabilité de la mise en danger d'autrui l'auteur des faits (qui) a accompli les diligences normales compte tenu..., de la nature de ses missions ou de ses fonctions ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait.

Au moins ne pourra-t-il pas dire qu'il ignorait les faits : c'est « délibéré » qu'il a pris le risque de ne rien faire.

Le très précieux dossier n° 1 de PONDÉRATION « Zone Scolaire » joint au n° 28 devrait nous permettre d'être mieux armé face aux responsables de la sécurité de nos enfants.

INFORMATIONS-STATISTIQUES

Sécurité Routière : Orientations prioritaires de l'État

Un certain nombre de thèmes prioritaires ont été retenus tant au niveau national que départemental :

- Actions en faveur des jeunes de 14 à 25 ans : attestation scolaire et brevet de sécurité routière, apprentissage anticipé de la conduite y compris les jeunes en difficulté en voie d'insertion professionnelle.
- Les motards : enquête RÉAGIR, propositions concernant l'infrastructure, délégué « MOTO ».
- La prévention en milieu professionnel.

La modération de la vitesse : signalisation crédible, plans de modération avec proposition de Zones 30 et axes à 70, la lisibilité de la route, une politique de contrôle sanctions, communication sur le thème de la vitesse.

Programme RÉAGIR

Le réseau des IDSR (Inspecteur Départemental de la Sécurité Routière) doit continuer à s'élargir vers de nouveaux partenaires, être en contact avec les jeunes, les motards, les associations locales, les collectivités locales et leurs services techniques, les assurances, les entreprises, la CRAM et l'inspection du travail.

Les enquêtes RÉAGIR doivent être améliorées, en particulier sur leur délai de réalisation : *le rapport remis moins de trois mois après la date de l'accident*. La résorption des retards pris dans la saisie des rapports d'enquête doit être terminée en 1996 afin d'alimenter la banque de données. Les suites données aux propositions locales des enquêtes RÉAGIR seront portées à l'information des IDSR.

Enfin, la nécessité d'une meilleure connaissance des accidents de poids lourds implique des enquêtes sur tous les accidents mortels dans 10 départements.

Écoute après un deuil

L'association « Vivre son deuil » vient de mettre en place un service d'aide par écoute téléphonique sur le (1) 42.23.15.00. Des entretiens individuels ou en groupes sont également proposés à tous ceux qui le souhaitent. De son côté, la Fondation de France publie un répertoire « Aide aux personnes endeuillées », avec la liste, classée par département, des organismes qui proposent un suivi psychologique, médical, juridique et spirituel, notamment sur des problèmes de maladie, suicide, violence routière... *Écrire : Fondation de France, 40, avenue Hoche, 75008 Paris, Tél. : (1) 44.21.31.00. Prix : 86,50 F franco de port.*

Statistiques de mars et avril

(Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière)

Globalement les résultats de mars 1996 comparés à ceux de mars 1995 peuvent paraître satisfaisants : baisse importante du nombre d'accidents corporels (- 17 %) et du nombre des blessés (- 16,8 %), mais une baisse moindre du

nombre des tués (- 6,9 %). Il faut toutefois nuancer ces chiffres :

- Le mois de mars 1995 est un de ceux où s'était fait sentir l'effet nocif de l'annonce de l'amnistie liée à l'élection présidentielle. Si l'on compare à mars 1994, le nombre des tués est de + 52 !
- Le mois de mars 1996 a connu une situation météo meilleure qu'en 1995.
- Enfin, si l'on compare non plus le mois de mars, mais la période de 12 mois s'achevant fin mars 1996 à celle s'achevant fin mars 1995, les différences sont beaucoup plus faibles et marquent plutôt une certaine stabilité : accidents - 2,1 %, tués - 4,2 %.

Il faut enfin remarquer que les progrès sont surtout marqués en *milieu urbain*. En rase campagne, entre mars 95 et mars 96, le nombre des tués ne diminue que de 1,8 %.

En avril 96, c'est le contraire : le milieu urbain ne baisse que de 2,1 % (- 17,5 % en mars), mais la gravité seulement de 0,69 %, malgré une augmentation de la circulation de 4,1 % sur le seul réseau national. Il faut dire que la météo a été favorable et que l'encombrement des routes diminue la vitesse donc la gravité.

POÈMES ET TÉMOIGNAGES

M^e Michel MOULARD, avocat honoraire à Saint-Étienne, évoque le souvenir de deux jeunes filles dont il est question plus haut en rubrique « Justice » :

En hommage à VÉRONIQUE (25 ans) et à SANDRINE (24 ans) victimes d'un camion fou (38 tonnes) le 7 juin 1994, place Bellevue à Saint-Étienne, brûlées vives dans leurs voitures à l'entrée Sud de la ville, où depuis plusieurs années de nombreux accidents graves de circulation ont eu lieu à cet endroit qui, malgré certaines interdictions de circulation, mérite d'être enfin aménagé de toute urgence dans le respect impératif des normes de sécurité et de civilisation.

« MOURIR A SAINT-ÉTIENNE - BELLEVUE, AUJOURD'HUI

S'il vous plaît,

Ne dites pas qu'elles sont dans un monde meilleur.

Elles ne sont plus là.

S'il vous plaît,

Ne dites pas qu'elles n'ont pas souffert.

Qu'en savez-vous ?

On ne voit pas pourquoi il aurait fallu qu'elles souffrent.

S'il vous plaît,

Ne dites pas qu'il faut malgré tout continuer à vivre.

Les parents et fiancés heureusement sont toujours là.

S'il vous plaît,

Ne dites pas « au moins les parents les ont connues pendant plus de vingt-ans.

Quel âge est le bon pour qu'une fille meure ?

S'il vous plaît,

Dites seulement que vous êtes désolé, affligé,

Dites que vous vous souviendrez d'elles, si c'est le cas.

S'il vous plaît,

Ne dites pas « c'est le destin ».

C'est vraiment trop facile. Soyez honnête et conscient.

Rappelez-vous : « Il n'y a pas de hasard » (Bossuet).

S'il vous plaît,

Ne dites pas « c'est la fatalité ».

Ne soyez pas superstitieux. En effet : « La fatalité triomphe dès qu'on croit en elle » (Simone de Beauvoir).

N'oubliez jamais que Voltaire a raison de dire :

« On doit des égards aux vivants.

On ne doit aux morts que la vérité. »

Véronique et Sandrine sont parties, mais elles ne nous ont pas quittées. Alors, pour que leur mort serve à réaliser d'urgence les travaux utiles,

S'il vous plaît,

Dites au besoin par lettres et par pétitions, pour ingérence dans la justice et l'humanité :

« Gens intelligents, RESPONSABLES TOUTES CATÉGORIES, Occupez-vous ENFIN de nous et de nos enfants. »

Car il est si vrai que : « Tant que le possible n'est pas fait le devoir n'est pas rempli » (Victor Hugo).

De Philippe LAVILLE (92)

Le 20 novembre 1994, Edward HENNMAN, 20 ans, étudiant britannique venu à Paris pour suivre ses études, était tué sur un passage piéton proche de la place de l'Étoile par un automobiliste ivre qui roulait à 120 km/h pour tenter d'échapper au véhicule de police qui le poursuivait pour franchissement de 6 feux rouges successifs.

Le 8 novembre 1995, cet automobiliste était condamné à un an de prison et un retrait de permis de 5 ans. L'article 221-6 du code pénal prévoit dans le cas d'un homicide involontaire jusqu'à 5 ans de prison et 500 000 F d'amende, le double en cas de récidive. De quelles circonstances atténuantes cet automobiliste a-t-il pu bénéficier ? Ou plutôt le tribunal n'a-t-il pas pensé encore une fois que ce meurtre ne résultait que de « la faute à pas de chance » ?

Ci-dessous des extraits de deux témoignages émouvants sur l'abîme qui sépare la justice et les familles des victimes :

De Mme Irène SABY (94)

Mon mari faisait du vélo sur la nationale 4, il a été tué par un automobiliste. Le procès a eu lieu au Tribunal de Grande Instance de Melun le 29 mai 1996. Le président a prouvé que cet automobiliste ne savait pas conduire, il ne savait pas reconnaître la droite de la gauche ; il roulait dans le même sens que mon mari qu'il avait vu à 300 m devant lui sur la route à 4 voies, toute droite, par une belle journée ensoleillée. Il roulait à 100 km/h et n'a pas eu le temps de se mettre sur la file de gauche. Il a essayé tout de même de doubler mon pauvre époux... et l'a percuté du côté gauche : il a été brisé comme une poupée de porcelaine.

Pour moi, ce n'est pas un accident, c'est un meurtre... Le verdict a été donné le jour même après une délibération d'environ 5 minutes : 4 mois de prison avec sursis, 3 000 F d'amende amnistiée (l'accident a eu lieu avant l'élection présidentielle), un an de retrait de permis. La justice a tué mon mari une 2^e fois. Depuis une colère profonde submerger la peine que j'ai... On ne peut faire appel de ce jugement. Mon mari, mes enfants et moi sommes victimes d'un « assassin de la route, mais en plus de ma justice »...

De Françoise et Daniel PRIOL (49)

Madame le Juge,

Ce 11 janvier 1995, jour anniversaire de la naissance de Damien, nous aurions dû fêter avec lui ses cinq ans.

Seulement, le jeudi 7 juillet 1994, un automobiliste peu soucieux du respect des règles élémentaires du code de la route n'a pas hésité à franchir le passage pour piétons sur lequel nous cheminions, fauchant ainsi notre enfant de quatre ans qui, sur son petit vélo, nous accompagnait.

Il était cérébralement mort à son arrivée à l'hôpital et de nombreuses fractures dont le certificat médical fait état, témoignent de la violence du choc.

Le 15 décembre dernier, vous avez présidé l'audience au cours de laquelle cette affaire a été appelée, et nous nous

sommes posé de nombreuses questions sur les propos qui ont été tenus.

Quand vous avez abordé notre dossier, Madame le Juge, vous avez parlé d'enfant blessé alors que notre enfant était décédé.

L'erreur est insultante pour les parents que nous sommes, car elle met en évidence le peu de connaissances que vous aviez du dossier.

Nous avons entendu les déclarations erronées du conducteur qui disait nous avoir vu arrêtés alors que nous cheminions sans nous presser au milieu de la chaussée, témoin en est la personne qui suivait la camionnette.

Celui-ci a dit aussi avoir effleuré l'enfant alors que le choc a été tel que son petit vélo s'est trouvé projeté loin en arrière (le même témoin disait avoir craint de recevoir le vélo sur son pare-brise), et que Damien gisait à dix mètres en avant du lieu du choc.

Nous n'avons pas compris, Madame le Juge que l'avocat du conducteur évaluant lui-même la vitesse du véhicule entre 60 et 70 km/h (rien ne prouve qu'elle n'était pas supérieure), ait banalisé à l'extrême cet excès de vitesse criminel en le qualifiant de « peu grave », alors qu'il a été la cause principale de la mort de notre enfant.

En s'approchant ainsi très dangereusement d'un passage pour piétons où manifestement tout un groupe de personnes (composé de deux adultes, deux enfants à pied, d'une poussette, d'un landau et de Damien sur son vélo) était en train de traverser, **le conducteur a pris tous les risques de ce qui est arrivé.**

Nous voudrions préciser qu'habituellement, ce passage protégé est renforcé par la présence d'un feu que les piétons peuvent actionner. Habitué à traverser, à cet endroit, notre enfant avait appuyé sur le bouton, comme à l'accoutumée.

Ce jour-là, le feu ne fonctionnait malheureusement pas (la mairie d'AVRILLE avait l'habitude de le supprimer hors période scolaire).

Quand nous nous sommes engagés, il n'y avait aucun véhicule ni à gauche, ni à droite. Au moment où j'ai aperçu le véhicule, il ne m'a pas inquiétée, car là où nous en étions dans notre traversée j'ai trouvé normal de terminer celle-ci. Forçant le passage la voiture a frôlé le landau que poussait mon amie, lui causant une vive émotion. J'ai eu alors le sentiment d'une accélération.

Nous avons vu ainsi, impuissants, la voiture faucher Damien qui, situé à notre gauche, était en léger décalage. **Nous avons été témoins là d'une scène d'une grande violence et d'une terrible cruauté. C'est pour toujours inoubliable !**

Le slogan en faveur de la limitation de vitesse en ville ne disait-il pas : « à 50 ça passe et à 60 ça casse » ? Nous n'avons pas compris qu'aucun homme ou femme de loi n'ait pu contester les arguments de l'avocat du conducteur, qui défendait ainsi scandaleusement l'excès de vitesse. La justice serait-elle prête à le légitimer ? Nous nous interrogeons...

La limitation de vitesse doit être respectée de façon impé-

native. Elle **ne souffre aucune concession ni aucun passe-droit. Chaque conducteur est tenu de s'y conformer.** Seulement, dans les faits, **cette règle est régulièrement bafouée et violée.**

Sachez Madame le Juge que, comme à l'accoutumée, nous avons fait un détour avec les enfants pour traverser sur l'endroit soi-disant protégé afin de nous y sentir en sécurité... Comprenez mon immense amertume et ma révolte. Les piétons ont des devoirs et des droits. Ils ont le devoir de passer sur les passages protégés, ils ont le droit, une fois engagés **de terminer leur traversée sans être menacés, ni blessés et encore moins tués.**

Nous n'avons pas compris Madame le Juge, que l'avocat du conducteur ait tenu des propos mensongers en précisant que l'automobiliste avait freiné, et que des traces de frein étaient visibles sur la chaussée ; **quel mensonge éhonté ! Oui** il a freiné, mais après le choc, pour s'arrêter une vingtaine de mètres plus loin, sans laisser de traces sur la chaussée.

Tous les témoins sont unanimes : aucune décélération, aucun ralentissement n'ont été constatés et **notre enfant a été fauché par un véhicule passant en pleine vitesse. C'est tout de même bien différent.**

Là encore, nous n'avons pas compris que personne n'ait réagi, pas même notre avocat à notre très grande consternation.

Nous n'avons pas compris Madame le Juge, que vous ayez été seule à juger cette affaire et ainsi seule à délibérer. En nous restituant le fruit de votre réflexion, vous avez réduit la situation à une fatalité, inévitable, considérant en substance que le conducteur n'avait pas vu l'enfant. Nous étions tout de même un groupe important.

En fait le conducteur a délibérément choisi de passer, **il ne s'est pas donné les moyens d'éviter qui que ce soit, voilà la réalité des faits.**

Nous avons eu le sentiment à l'audition de votre délibéré, qu'une affaire différente de la nôtre venait d'être jugée.

Nous n'avons pas souhaité porter plainte, car nous avions conscience que le conducteur n'avait pas choisi ni de nuire, ni de tuer. Nous dénonçons un comportement de chauffard sans pour autant avoir le désir d'attaquer une personne. Nous avons fait confiance à la justice.

La douleur de la situation nous incitait également à nous protéger d'une audience que nous avons cependant subie. Monsieur le Procureur de la République ayant lui-même engagé l'action, nous espérons que cette affaire serait traitée avec sérieux et respect.

Nous avons constaté une **banalisation intolérable.** Seule Madame le premier substitut du Procureur de la République a eu une parole d'équité en retraçant clairement la situation.

Nous attendions, de votre part, Madame le Juge au nom de la justice que vous représentiez une parole juste et forte, mais elle n'est pas venue. Nous en sommes profondément déçus et indignés.

Nous sommes sortis de ce tribunal avec l'amer sentiment d'être doublement victimes.

VIE DES ASSOCIATIONS

De Luc GABRIELLE (26)

Appel pour la vie

- Nous souhaitons que chaque automobiliste se sente responsable de sa Vie et de celle des Autres
- Nous demandons que le Législateur prenne les Dispositions Légales et Réglementaires, pour protéger la Vie et l'Intégrité Physique des Citoyens sur la Route
- Nous voulons que les obligations du Code de la Route soient respectées et que la force publique les fasse respecter
- Nous attendons que la Justice, par ses Jugements, rappelle, en permanence, le niveau de responsabilités des conducteurs et la gravité des fautes
- Nous demandons que les Autorités Locales (Préfet, Maire...) prennent les Arrêtés de Circulation qui s'imposent pour protéger les Habitants des villes et des villages
- Nous voulons que l'État et les Collectivités Locales accordent la priorité aux travaux d'infrastructure routière en fonction de leur impact sur la Sécurité

De Michelle GONON (69)

Ouvrons les yeux avant qu'ils ne se ferment

Un enfant de trois ans tue son père et meurt dans ce drame

L'enfant était attaché à son siège, mais pas à la structure du véhicule, lors de l'accident, l'ensemble a été projeté sur le conducteur.

- En cas d'accident sans ceinture, l'indemnité peut être réduite de 30 %.
- Chaque semaine 4 enfants passagers non ceinturés meurent.
- Lors d'un tonneau : éjection mortelle 9 fois sur 10. Avec la ceinture le risque est divisé par 10.
- En cas d'incendie : avec la ceinture le risque de mort est divisé par 5.
- En cas d'immersion : la ceinture multiplie par 3 les chances de survie.

J'ACCEPTÉ DE MOURIR POUR ME PROUVER QUE JE SUIS LIBRE... C'EST INACCEPTABLE

Avant de démarrer, exigez que tous vos passagers soient ceinturés. Pour ceux que vous aimez, pour ceux qui vous aiment, vous êtes RESPONSABLE !

De Jacques LEVÉ, Aveyron (12)

« Tiens... mais ça fait 3 ans ! »

Pour le numéro 25 de *PONDÉRATION*, j'avais envoyé un court article que j'avais intitulé : « Un an, déjà ! ».

Et je m'aperçois que notre association existe maintenant depuis un peu plus de trois ans : ne pas « rendre compte », pour un ex-fonctionnaire, c'est inadmissible. Voici donc, de mémoire, quelques repères sur 93, 94, 95...

Fin 92, lorsque l'Association a été constituée, nous étions 5 adhérents, 8 après la première réunion d'information et de mise en place. Nous sommes aujourd'hui une trentaine, 32 personnes à jour de cotisation, je crois. C'est peu, mais en même temps, c'est intéressant par la diversité des personnes. Quelques parents de victimes, des bénévoles qui ont senti « qu'il y a quelque chose à faire ». De plus, nous avons pensé qu'il convenait d'avoir des relations, des alliés : à la suite de nos actions, des élus se sont inscrits, mais surtout des associations « amies » : UDAF, MSA, Secours populaire, AGF de MILLAU, ADMR, Bébés Dauphins... qui nous versent une cotisation, nous aident matériellement pour les prêts des systèmes de sécurité pour enfants.

Nous avons placé, en tout, depuis 1991 (c'est V. Vareilles qui avait commencé) 320 lits-nacelles, achetés par les maternités, achetés par subvention au PDASR, donnés par le GEMA...

Cette année, c'est le Conseil général qui nous permis de disposer de 50 sièges-auto, répartis entre les associations amies.

L'opération « Être vu, et vive la Vie » a touché 400 enfants en 93, 4 000 en 94, environ 2 000 en 95, en liaison avec l'Inspecteur d'Académie, les inspecteurs départementaux, les directeurs d'école et les instituteurs.

La Brochure « Les personnes âgées dans la circulation » a été diffusée à plusieurs milliers d'exemplaires auprès de divers organismes : MAIF, MGEN, Club des retraités de l'Éducation nationale, Clubs des aînés ruraux, aussi souvent que possible au cours de réunions du type « Exposé-discussion ».

La LCVR/AVEYRON est intervenue auprès des « pouvoirs » (préfet, DDE, DIR, Président du comité Sécurité routière du Conseil général, Municipalités) pour demander des aménagements de rues ou de routes. Dans trois cas - débouché d'une école sur une rue très passante en ville, virage très dangereux dans un village, passages pour piétons dans un autre village traversé par une départementale - nous avons obtenu satisfaction. D'autres actions sont en cours, des promesses sont faites...

Je dis les choses comme elles me viennent, un peu au hasard, en en oubliant beaucoup...

Quelquefois, on se dit : « La LCVR n'est pas connue, ça n'avance pas... » Mais la transformation de la quantité en qualité se produit sans que l'on sache exactement pourquoi, il y a des indices, des signes :

- 2 auto-écoles sollicitent la LCVR pour des interventions devant des candidats au permis de conduire, puis des candidats au monitorat des écoles de conduite ;
- un Lycée organise une « Journée portes ouvertes » sur la sécurité routière et n'oublie pas d'inviter la Ligue (le président a parlé pendant 6 heures devant des classes de seconde, première et terminale, à tour de rôle. Rude épreuve !);
- après une brève intervention devant 120 représentants des Aînés ruraux, le soir même, un monsieur durement éprouvé - un fils tué, l'autre handicapé à vie - envoie son adhésion avec une lettre très émouvante ;
- une dame, éprouvée elle aussi, téléphone, s'indigne que nous ne fassions pas plus (elle a raison)... Elle est maintenant avec nous et nous aidera, je le sais, de tout son cœur ;
- aux vacances de Noël, au cours des obsèques de son fils motard âgé de 25 ans, mort sur la route, un monsieur prend la parole et demande que le produit de la quête soit versée à la LCVR/12 ; l'existence de notre association venait de lui être révélée par un ami. Dans les jours qui suivent les copains de Jean-Christophe envoient un chèque, accompagné d'un mot de leur délégué...

Alors, voilà : il faut continuer, ramer, comme disent les jeunes, parler, distribuer, discuter...

J'attends le prochain coup de fil : « Dites, Monsieur, c'est vous la Ligue pour la violence routière ? - Oui, Madame, la

Ligue CONTRE la violence routière... - Dites, Monsieur, vous pourriez pas aller voir à..., parce que les enfants peuvent pas traverser la route... »

...

De Joëlle TARPIN, Flavien SEUX, Pascal TREFFORT, Ain (01)

En 1995 diverses manifestations ont été organisées : deux animations au collège de Belley, au Lycée Paul-Painlevé à Oyonnax ; deux interventions pour un appel à la vie sur nos routes à Radio Plastics Vallée, Oyonnax avec des jeunes lycéens, le dialogue reste capital. Passage sur une chaîne de télévision avec Joëlle TARPIN, présidente de la Ligue de l'Ain.

A la demande des familles victimes, nous avons été présents dans les tribunaux de Bourg-en-Bresse, Lyon, Mâcon, plusieurs fois dans l'année. Notre présence, bien sûr, est toujours digne et silencieuse.

Nous avons organisé plusieurs distributions de tracts dans le département de l'Ain. Nous ciblons souvent les jeunes. Pour l'année 1996, cela restera encore notre plus importante action : les protéger contre eux-mêmes, contre cette vitesse excessive qui les grise et qui les brise. Parents, grands-parents, nous, adultes de bonne volonté, aidons-les.

Nous étions présents pendant 3 jours au Salon « Primevère » à Lyon.

Nous avons participé à de nombreux stages organisés par la Fédération nationale.

Nos futures actions 96 ressembleront à celles de 95 : tracts de messages, dialogues sur les places publiques, dans la rue.

La réduction de la vitesse n'est pas le seul moyen de lutter contre les accidents, mais c'est celui qui a les effets les plus massifs et les plus rapides.

C'est notre grand combat pour les années à venir à la Ligue Contre la Violence Routière.

...

De Jean-Luc CARL, Loir-et-cher (41)

A l'occasion du lancement de la nouvelle association du 41, une journée de table ronde a été organisée le 11 mai 1996, les statuts ayant été déposés en novembre 1995. Une quinzaine d'intervenants : journalistes, médecins, gendarmes, avocats, chauffeur routier, pompiers, techniciens de la route et représentants d'associations ont traité les thèmes de la sécurité routière. Saluons cette belle initiative et félicitons le président, son équipe et tous ses adhérents pour ce coup d'envoi réussi.

...

De Jacqueline FURBEYRE (94)

L'association de Val-de-Marne a tenu son Assemblée Générale le 23/5/95. Ses actions menées en 1995 et continuées en 1996 sont :

- Une action de sensibilisation sur la vitesse, par une distribution de la brochure « la vitesse première cause d'accidents » auprès des auto-écoles du département. Peu de réponses, mais extrêmement positives (demandes d'un nombre important de brochures).
- « Être vus et vive la vie ». Deuxième année scolaire dans 1/4 des écoles du département. A renouveler l'an prochain.
- Opération de promotion du casque en vélo chez les enfants et les pré-adolescents, en partenariat avec la Commission de Sécurité des consommateurs, création d'une BD « Tim et Tom en vélo »*.
- Mallettes pédagogiques créées par notre ami Daniel GOINEAU (Savoie). Succès auprès de la Préfecture et de l'Inspection d'Académie. Mais cette affaire est encore à poursuivre en 96 et 97.
- Opération « Accrochez-les à la vie ». La dernière a été faite en 1995. L'Association projette de doter de sièges dos à la route les maternités qui avaient reçu des lits nacelles devenues obsolètes depuis janvier 1995. L'année 1997 verra la continuation de ces actions si les crédits le permettent !

* NDLR : par suite d'une modification de dernière minute, le dépliant « Tim et Tom » signalé à la p. 23 du *Pondération* d'avril n'a pas été placé au dos de sa couverture. Le réclamer auprès de l'AD du Val-de-Marne.