

# pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



**justice : mise en danger délibérée  
de la vie d'autrui**



**LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**

15, rue Jobbé-Duval 75015 Paris

Tél. : 01 45 32 91 00 - Fax : 01 45 32 91 01

Abonnement annuel : 75 F

Octobre 1996 - N° 30

# SOMMAIRE

## *Éditorial*

Ghislaine LEVERRIER — Présidente .....	3
--	---

## *Assemblée générale 22-23 juin 1996*

Compte rendu .....	4
--------------------	---

## *Justice*

Atelier Justice : journées des 20-21 mai 1995 .....	8
Rapport du colloque « Quelle mise en route pour la mise en danger » LCVR 18-11-95	15
Témoignage de Marcelle RAFFIN au procès du Tribunal correctionnel de Mâcon, le 19-6-96 .....	23

## *Informations*

Rapport de la Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR).....	25
2 roues motorisés : du brevet de Sécurité routière au permis moto .....	26
Colloque « Villes, la solution 2 roues », Sénat, 12 septembre 1996.....	26
« VULNÉRABILIS 97 ». Colloque européen sur les usagers vulnérables dans la circulation, 14-15 janvier 1997, Lyon .....	27

## *Statistiques*

Mai, juin, juillet 1996 .....	27
-------------------------------	----

## *La vie des Associations*

13 Bouches-du-Rhône : Marie-Paule BROFIGA .....	29
45 Loiret : Robert PADERN .....	29
65 Hautes-Pyrénées : Paul MEYER .....	29
68 Haut-Rhin Sud : Christine WEIL.....	30

<i>Courrier des lecteurs</i> .....	31
------------------------------------	----

<i>Poèmes, témoignages</i> .....	32
----------------------------------	----

<i>Délégués régionaux, présidents d'Associations départementales, correspondants locaux, Bureau national, Conseil d'Administration</i> .....	34
--	----

## Note de la rédaction

La sécurité routière n'est pas seulement une affaire de spécialistes, chacun est concerné et un vaste 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 de 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. Furbeyre - J. Le Fèvre - P. Laville - J. Levé - J. Robin - P. Solviche - V. Vareilles.

Imprimerie CORLET S.A. Condé-sur-Noireau

Dépôt légal n° 10 — Octobre 1996 — n° CPPAP : 67845

ISSN : 0297-5874

# ÉDITORIAL



Les pouvoirs publics nous annoncent que le nombre de morts sur la route a diminué au mois d'août 1996 par rapport à août 1995. Le nombre des tués pendant ces douze derniers mois est de 8 003 approchant ainsi le seuil des 8 000. Il est inacceptable que la politique actuelle soit limitée à observer et espérer, plutôt que d'agir avec des objectifs à atteindre.

Monsieur Pons estime que cette baisse est « *le résultat d'une politique à très long terme qui commence à prouver son efficacité, qu'il s'agisse du port de la ceinture ou du permis à points et la preuve que la politique de prévention, d'information, de responsabilisation des conducteurs ainsi que la baisse du taux d'alcoolémie portent leurs fruits* ». A aucun moment Monsieur Pons n'évoque une politique de contrôles et de sanctions, qui reste, quoi qu'on en dise, **la mesure immédiate**, la plus efficace qui sauverait bien des vies.

Une politique de prévention ne peut être véritablement efficace que si elle est accompagnée d'une politique de contrôles et de sanctions.

Cet été, j'ai accompagné des jeunes au cimetière américain « Omaha Beach », à Colleville-sur-Mer, sur les côtes normandes. Dans ce cimetière reposent 9 386 soldats américains. 9 386 croix en marbre blanc les unes contre les autres sur une pelouse verte et douce. Sous chaque croix, un homme, jeune.

Le regard a du mal à se détacher.

Je pense que si toutes les victimes de la violence routière reposaient ainsi, les unes contre les autres dans un même cimetière, il y aurait presque autant de croix. Un cimetière « Omaha Beach tous les ans » dans notre pays en paix. Quelle monstruosité !

Mais la guerre sur nos routes n'est pas terminée, d'autant que les constructeurs automobile ont mis au point une nouvelle arme : la sixième vitesse. Au salon automobile 1996, la nouvelle Peugeot 306, 16 soupapes est la première voiture française équipée en série d'une « boîte six ». Elle peut être enclenchée à 170/190 km/h et permet d'atteindre 220 km/h !...

Patricia est la petite dernière, elle a presque 3 ans. Elle est blottie dans les bras de sa maman. Toutes les deux sont venues chercher le grand frère de 5 ans et la grande sœur de 10 ans à la sortie de l'école. Chaque soir, elles viennent ainsi car ce chemin d'école sur la grand-route, sans trottoir, sans sécurité est trop dangereux. Demain c'est le premier jour des vacances, il fait si beau.

Pour l'instant Patricia est blottie dans les bras de sa maman.

Est-il un endroit plus protégé que ces bras-là.

Est-il un endroit où on se sent plus à l'abri des souffrances et des cruautés des hommes que ces bras câlins. Et pourtant, ce 30 juin 1996, la voiture folle, conduite par un jeune homme de 22 ans les a tuées toutes les deux.

Richa et Andréa n'ont plus de maman, plus de petite sœur.

Un homme reste seul avec ses deux petits rescapés.

Monsieur le Ministre, la vitesse tue sauvagement dans ce pays.

Ghislaine LEVERRIER  
Présidente

**Attention !... Lire en page 27, l'annonce du colloque européen « Vulnérabilis 97 »**

# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

## 22-23 JUIN 1996

### *Assemblée générale du 22 juin 1996*

Ghislaine Leverrier ouvre la séance à 10 heures et rappelle l'ordre du jour.

L'assemblée entend tout d'abord le :

#### **RAPPORT D'ACTIVITÉ PRÉSENTÉ PAR ODILE VAN HEE**

(se reporter au document accompagnant la convocation)

Puis s'ouvre un premier débat concernant les différentes actions.

**Action n° 1 — Justice :** Il est précisé qu'un premier aperçu des conclusions figurera dans le numéro de Pondération à paraître en juillet et que le rapport de M<sup>e</sup> Chaslot sera envoyé à tous les Présidents d'association et fera probablement l'objet d'un dossier spécial.

**Action n° 2 — Poids-Lourds :** Un groupe constitué d'anciens de Renault Véhicules Industriels et de Jean Langlois, chauffeur routier, est au travail. Un dossier spécial sur ce sujet est en préparation.

**Action n° 3 — Partenariat avec la presse :** L'année 1995 ayant été une année électorale, qui a fourni beaucoup de matière à la presse, ce projet d'action s'est en effet révélé trop ambitieux. Cette action s'est en réalité ramenée à l'exploitation des constitutions de partie civile. Ne pas oublier d'adresser Pondération à la presse locale et de suivre les demandes en retour, ce qui est un gros travail. La revue de presse faite par Jean Le Fèvre est une bonne chose, mais il reste à organiser la documentation, ce que Pierre Solviche se propose de faire.

**Action n° 4 — Le Chemin de l'École :** Des colis « Être vu » ont été envoyés. Dans le Val-de-Marne, la Préfecture prend en charge les mallettes.

**Action n° 5 — Juniors :** Ce n'est pas facile de les motiver de façon durable. Peut-on leur proposer une adhésion gratuite ? Non, car ce n'est pas gérable et pas motivant.

**Action n° 6 — Communication :** Le comité de rédaction de Pondération ne fonctionne actuellement qu'avec trois parisiens. Il faudra coupler ses réunions avec celles du Conseil d'Administration ou de l'Assemblée Générale. Puis l'assemblée entend la :

#### **PRÉSENTATION DES COMPTES**

(se reporter aux documents accompagnant la convocation)

M. Colibert précise le contenu de quelques intitulés : autres produits (il s'agit des cotisations), produits exceptionnels (ce sont les dommages et intérêts résultant des actions en justice). Il précise également que le compte présenté n'est que celui du National.

Il n'est pas aujourd'hui possible de consolider les comptes des associations départementales. Annie Le Botlan estime à environ 800 000 F les dépenses et recettes des 26 associations sur les 50 dont elle a reçu les comptes. Le résultat, 185 536,50 F positif en 1995, sera mis en report à nouveau sur l'exercice 1996.

Ghislaine Leverrier précise que toute association nouvelle a droit à une dotation de départ de 2 000 F, et qu'elle peut ne reverser les 75 F de cotisation dus au National que pour 80 % de ses adhérents.

M. Colibert met en garde l'assemblée sur le fait que seuls les dons sont déductibles fiscalement, les cotisations et abonnements ne l'étant pas. Tout versement supérieur à 200 F, montant de la cotisation de soutien, peut donner lieu à un reçu fiscal pour la somme excédant 200 F. Les documents d'adhésion devront être modifiés.

Gérard Pétin (45) souligne que les comptes ne reflètent pas l'activité économique de la Ligue, puisque n'est pas valorisé le bénévolat, ne sont pas évalués les résultats sur le nombre des victimes. M. Colibert est d'accord sur une telle approche, déjà adoptée par d'autres associations, l'UFCS notamment, et propose que les associations fournissent une évaluation du temps consacré par leurs adhérents aux activités de la Ligue.

Ghislaine Leverrier remercie M. Colibert, rappelle que chaque Président est pleinement responsable de son association, que le nom de la Ligue a été déposé et que le National se réserve le droit d'interdire son usage à une association qui ne respecterait pas l'éthique de la Ligue.

Puis Ghislaine Leverrier présente les **ORIENTATIONS** pour 1997 (voir document joint à la convocation).

Avant que la discussion ne s'engage, divers intervenants rapportent les faits qu'ils ont vécus et qui les ont poussés à militer contre la violence routière. Deux intervenants manifestent également leur désillusion de ce que les choses n'avancent pas assez vite.

Le débat s'engage après le déjeuner.

**Justice :** 80 cas de poursuite judiciaire au titre de la mise en danger délibérée de la vie d'autrui ont été enregistrés jusqu'à présent. Mais en général les magistrats restent réticents à poursuivre sur cette notion car elle reste encore étrangère à leur schéma de pensée. Ne serait-ce pas à nous de les aiguillonner ?

Gérard Pétin (45) rappelle que c'est à partir du moment où l'on a fortement sanctionné les responsables des accidents du travail que le nombre de ceux-ci a fortement

diminué. Il est vrai que l'accident du travail est beaucoup plus ancien que l'accident de la route et que l'arsenal judiciaire a eu le temps de se mettre en place pour le combattre. La mise en danger délibérée de la vie d'autrui ne comporte pas de règlement d'application : Ce sera donc à la jurisprudence de jouer.

Le Livre des deux juges est évoqué : Jean-Marie Leverrier résume ainsi sa thèse : la route, ce n'est pas l'affaire de la justice, c'est celle de l'État.

Le projet de loi de Jehanne Collard est également évoqué : il sera discuté plus longuement le dimanche avec l'aide de Henri Fabre-Luce.

**Poids-Lourds** : La Ligue cherche à mettre en cause la responsabilité du donneur d'ordre. L'émission de TF1 a mis scandaleusement en vedette le routier auteur de l'accident d'Andorre, alors qu'on ne parle pas de cet autre routier qui a préféré diriger son camion en rupture de freins vers un mur et se tuer plutôt que de débouler dans une rue piétonne.

Par ailleurs la levée des scellés sur véhicules accidentés, par chantage à l'emploi, est pratique courante.

**Accueil des familles** : Margot Lanson (51) a traduit une brochure américaine, qui va servir pour la rédaction d'une brochure française. Par ailleurs Ghislaine Leverrier se propose de prendre contact avec divers ministères pour que ceux-ci organisent une formation de leurs personnels qui ont à accueillir des accidentés et leurs familles.

Armelle Grand (13) rappelle que dans les Bouches-du-Rhône deux groupes de parole, de 10 personnes maximum chacun, vont très prochainement fonctionner avec des psychologues et psychiatres et sous la responsabilité de ceux-ci, pas de la Ligue. Une opération similaire, est envisagée en Loire-Atlantique (44).

**L'Enfant dans la Rue** : 3 millions d'enfants sont transportés chaque jour par car, dans des conditions insatisfaisantes, notamment pour ce qui concerne la signalisation des arrêts et l'aménagement des bas-côtés des routes. Jacques Robin (69) rappelle que, pour les ingénieurs des routes, l'herbe verte est plus belle que le gravillon d'un cheminement piétonnier. C'est auprès des DDE qu'il faut agir et faire remonter tous les accidents d'enfants. On peut aussi envisager une action nationale.

**Les jeunes** : Cette action est difficile à mener. Pour la tranche d'âge des 15-18 ans, c'est sur l'usage des 2 roues qu'il faut porter l'effort : cassette vidéo et conseillers pédagogiques peuvent être utilisés en milieu scolaire. Jean-Yves Lamant évoque le slogan : « Zéro accident. » Et s'il s'en produit un, on examine ses causes avec les jeunes eux-mêmes. Le handicap semble plus redouté que la mort. Pour les plus de 18 ans, il faut insister pour que l'apprentissage de la conduite soit accompagné d'une forte sensibilisation à la sécurité. Geneviève Fuchs (68) suggère que l'on propose à la Cinq de sensibiliser les jeunes à la sécurité routière. Jean-Marie Leverrier rappelle le procès fait à Peugeot (dont il sera rendu compte plus loin).

Le débat étant clos, Ghislaine Leverrier rappelle les modalités de remboursement des frais, précise que la modification des statuts proposée a pour but de permettre l'engagement en urgence par le Président de la fédération d'actions en justice, et informe l'assemblée qu'en vertu du règlement, Jean-Luc Prigent (68) qui a présenté sa candidature au Conseil d'Administration, mais n'est pas présent (pour des raisons indépendantes de sa volonté, semble-t-il), n'est pas éligible. Elle invite alors les participants à voter à l'aide de bulletins préparés.

Pendant le dépouillement, Chantal Perrichon rend compte d'une réunion organisée par la DSCR à laquelle elle a participé et dont l'objet, apparemment large, la communication de la DSCR, était en fait réduit à sa propre revue interne « Les infos ». Chantal Perrichon a cherché à élargir l'objet de la réunion et à faire passer les idées suivantes :

- la communication de la DSCR passe à côté des jeunes ;
- le handicap fait plus peur que la mort ;
- les messages de la DSCR à la radio en 1995 étaient bons ;
- l'agglomération des jeunes pourrait être utilisée pour les appeler à un meilleur respect des règles ;
- les gendarmes en ont ras le bol : attention, il faut les revaloriser.

Un éditorial d'Alain Bodon dans « Les infos » n'est pas nécessaire.

Et Odile Van Hee rend compte d'une réunion tenue à l'Observatoire Interministériel de Sécurité Routière, consacrée à la préparation du prochain Comité Interministériel, à laquelle elle a participé. Anne-Bernard Gely a présidé cette réunion, remplaçant Alain Bodon empêché. L'ordre du jour de ce prochain Comité pourrait comporter :

- un rapport sur l'amélioration de la formation du conducteur ;
- une nouvelle rédaction du Code de la Route pour la rendre plus compréhensible ;
- un projet de loi sur la conduite en état de drogue ;
- la création d'un fonds interministériel de sécurité routière alimenté par l'affectation des amendes forfaitaires de 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> catégories (250 millions F/an) ;
- la création d'un permis moto en 2 étapes (moins de 350 cm<sup>3</sup> pendant 2 ans de 18 à 21 ans, toute puissance après 21 ans) pour mettre la France en conformité avec les règles européennes ;
- éventuellement une proposition de loi établissant la présomption de la responsabilité du propriétaire du véhicule, mesure existant en Grande-Bretagne et en Suisse, mais qui n'a pas l'accord du Premier ministre et du ministre de la Justice.

Ghislaine Leverrier communique les résultats du vote :

	Pour	Contre	Abstention
Rapport d'activité	3 180		20
Rapport d'orientation	3 180		20
Quitus au trésorier	3 180		20
Affectation des résultats	3 180		20
Mandat du Commissaire aux Comptes	3 180		20
Modification des statuts	3 089		111

Enfin tous les membres du Conseil d'Administration qui demandaient leur renouvellement et les candidats éligibles sont réélus ou élus avec 3 180 voix.

Un débat s'engage enfin à propos de l'émission de TF1. Jean-Marie Leverrier pose la question en ces termes : TF1, ou *Paris-Match*, c'est une grosse diffusion pour un message transmis de qualité médiocre. Faut-il alors se marginaliser, ou accepter de se salir les mains.

Ghislaine Leverrier rappelle que les conditions de la préparation de cette émission ont été très difficiles : non-respect du programme établi, conflits aigus entre réalisateur, présentateur, preneur de son, cameraman, etc. Plusieurs intervenants font état des retombées de l'émission : coups de téléphone disant : on a entendu parler de vous, adhésions.

Du débat, il ressort que :

- la Ligue ne peut pas se couper des médias, même TF1 et *Paris-Match*, mais il faut tenter d'en tirer le meilleur profit : ne chercher à faire passer qu'un tout petit nombre

d'idées en force, et les marteler (la Fondation Anne-Cellier a bien réussi à cette émission). Pourquoi ne pas constituer une petite équipe TV qui apprendrait les comportements à avoir ?

— il faut travailler beaucoup avec la presse locale, lui fournir des documents, des articles ou communiqués de presse courts pour qu'ils ne soient pas coupés n'importe comment.

## *Compte rendu du Conseil d'Administration extraordinaire du 22 juin 1996*

Ce Conseil est consacré exclusivement à la dévolution des biens de l'ancienne association Paris-Île-de-France. Un accord intervenu entre les associations des départements 78, 91, 92, prévoit que les sommes restant sur les comptes, à savoir 57 366,33 F sur le compte Barclays et 2 645 F sur le CCP, seront partagées en 7 parts égales, chacun des départements 78, 91, 92, recevant 1/7<sup>e</sup> ; le National, qui gère les adhérents des départements 75, 93, 95, 77, recevant 4/7<sup>e</sup> ; le département 94 étant hors course car auto-

nome depuis longtemps. C'est cet accord qui est soumis au Conseil pour ratification.

Le résultat du vote est le suivant :

Pour	15
Contre	1
Abstention	1

L'accord est ratifié et sera mis en application selon les modalités ci-dessus.

## *Compte rendu du Conseil d'Administration ordinaire du 22 juin 1996*

A la suite du renouvellement des membres du Conseil intervenu au cours de l'Assemblée Générale du même jour, le Conseil a à renouveler son bureau. Les membres actuels, à savoir Philippe Laville, Annie Le Botlan, Ghislaine Leverrier, Chantal Perrichon, Jacques Tasia, Odile Van Hee, se représentent. Bernard Daubenfeld fait acte de candidature. Le nouveau Bureau est donc composé de 7 membres. Ghislaine Leverrier reste Présidente. Odile Van Hee reste Secrétaire Générale. Annie Le Botlan reste Trésorière.

Les réunions du Bureau se feront tous les mois pour un petit nombre de membres, tous les deux mois pour tous.

La prochaine réunion du Conseil d'Administration est fixée au samedi 16 novembre 1996 à 10 heures.

La commission de rédaction de Pondération est constituée de Jacqueline Furbeyre, Pierre Solviche, Jean Le Fèvre, Philippe Laville, Jacques Levé, Jacques Robin, Viviane Vareilles. On fera coïncider ses réunions avec les réunions du Bureau ou du Conseil d'Administration.

## *Compte rendu des débats du dimanche 23 juin 1996*

La matinée a été consacrée à l'examen de quelques affaires dans le domaine de la **JUSTICE**.

### **LE DÉLIT DE MISE EN DANGER DÉLIBÉRÉE DE LA VIE D'AUTRUI**

— **Les « runs » de Caen** : Pendant un an, 250 motards ont manifesté régulièrement pour obtenir la construction d'une piste, sans que personne s'en émeuve beaucoup. Puis un nouveau commissaire de police, pour mettre fin à ces manifestations, a fait arrêter 5 motards pris au hasard et les a fait poursuivre pour mise en danger de la vie d'autrui, bien qu'il n'y ait eu aucun accident.

En septembre 1995, la Ligue a fait paraître un communiqué de presse musclé. Lors du procès des 5 motards, la constitution de partie civile de la Ligue a été jugée recevable, bien qu'un article du Code pénal précise que les associations ne peuvent se porter partie civile que lorsqu'il y a homicide ou blessure, que lorsque les familles des victimes sont d'accord, et que lorsque la procédure judiciaire a été déclenchée soit par le procureur, soit par les familles.

Il y a donc là un précédent sur lequel il faudra s'appuyer ultérieurement.

De pareils « runs » se font ailleurs : Bordeaux, Soissons, etc. A Soissons, le procureur a poursuivi pour vitesse excessive : c'est donc le simple Tribunal correctionnel, et la Ligue n'a pu intervenir.

D'autres cas sont évoqués : A Saint-Étienne, trois chauff-

feurs routiers empruntant une route interdite aux poids-lourds en raison de sa forte déclivité ont été poursuivis au titre de cet article 223-1 (Mise en danger de la vie d'autrui), et condamnés. Toutefois, le jugement a été cassé en Cour d'appel au motif que la circulation restait autorisée à la desserte locale.

A Grenoble, il y a eu aussi condamnation au titre du 223-1, mais le procureur est M. Albarède.

— Dans le cas où l'on repère un chauffard empruntant régulièrement certaines voiries (résidences, abords d'écoles) à une allure largement excessive, on peut toujours écrire au Maire et au Préfet. Mais il faut s'appuyer sur des faits vérifiés et vérifiables. A ce sujet Jean-Marie Leverrier signale qu'il existe un radar portatif, dont le prix est de 21 000 F (27 000 F avec enregistreur) : on peut s'adresser à lui pour connaître l'adresse des vendeurs. Un enregistrement effectué par un huissier avec cet appareil constitue une preuve recevable devant un tribunal.

L'action d'une association, ou d'un groupe de personnes a, dans de tels cas, beaucoup plus de poids que celle d'une personne seule.

— Jean Le Fèvre (64) rappelle également qu'il existe un enregistreur de vitesse affichant la vitesse à l'arrière du véhicule. Ne pourrait-on trouver des volontaires, respectueux des limites de vitesse, pour monter, à titre d'exemple, un tel dispositif sur leur voiture ?

— **L'affaire Peugeot** : Fin 1992, la Ligue a acheté un cycle Peugeot chez un concessionnaire de Caen. Après rodage et révision des 500 km, une mesure précise de la vitesse maximum a été faite sur la piste de l'aérodrome de Caen par un huissier dans les conditions des essais officiels : on a mesuré 65 km/h au lieu de 45 autorisés (article R188 du Code de la Route). La Ligue a assigné la société Peugeot Motocycles devant la Chambre civile du Tribunal de grande instance de Caen.

Peugeot a fait valoir des arguments de procédure : incompétence territoriale du tribunal de Caen, incompétence de la Ligue à se saisir d'un tel problème. La Ligue a plaidé que l'engin n'étant pas conçu pour rouler à plus de 45 km/h, il est dangereux et que ceci est de l'objet social de l'association. Le jugement est attendu pour le 1<sup>er</sup> juillet.

La Ligue a donc réussi, avec ces deux affaires des « runs » et du cyclo Peugeot, à se créer un espace juridique dont il faut maintenant profiter et que l'on peut encore élargir.

— **Un mouvement se dessine également qui tend à mettre en cause ceux qui ont rendu possible un accident par leur inaction.**

Exemple : Un accident mortel par dépassement dangereux sur une route de campagne s'est révélé avoir deux causes : le dépassement en l'absence de visibilité effectué par un conducteur, mais aussi l'absence de ligne continue en milieu de chaussée à cet endroit. Il n'y avait qu'une ligne de peinture discontinue, dont la signification aux yeux de la DDE interrogée est : dépassement interdit sauf de véhicules lents. Mais ce dispositif est inconnu du Code de la Route. La DDE a fait repeindre une ligne continue... après l'accident.

Toutefois, pour protéger les responsables d'équipements collectifs d'une mise en cause systématique lors d'accidents, le 13 mai 1996 a été adopté un correctif à l'article 121-3

qui disait dans sa version d'origine : « Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre. Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas d'imprudence, de négligence ou de mise en danger délibérée de la personne d'autrui. » Cette rédaction a été remplacée par la suivante : « Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a un délit en cas de mise en danger de la personne d'autrui. » Il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou les règlements, sauf si l'auteur des faits a accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences, ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait. Ce mouvement de remontée en amont des responsabilités a déjà touché les tenanciers de bars et de discothèques, et les donneurs d'ordre en transport de marchandises et de voyageurs.

Au-delà de toute procédure, la presse peut constituer un moyen de pression efficace pour obtenir d'un Maire, d'un Préfet, l'aménagement d'un point dangereux sur une voirie.

— **Le projet de loi de Jehanne Collard** (Vice-Présidente de la Fondation Anne-Cellier et avocate) : Ce projet de loi, présenté au Parlement par un député des Bouches-du-Rhône, prévoit que les victimes peuvent demander des dommages et intérêts exemplaires, jusqu'à 500 000 F payables seulement par le coupable, et reversés à 80 % au fonds de garantie des accidents.

Henri Fabre-Luce précise qu'il y a là un vrai problème, mais que ce projet est une mauvaise réponse. En fait, la loi actuelle prévoit des amendes jusqu'à 500 000 F (les assurances ne prennent jamais en charge les amendes), prévoit également la confiscation du véhicule. Mais la loi n'est jamais appliquée dans toute sa rigueur, de telle sorte que les coupables ne supportent aucune conséquence financière de leur faute, autre que de modestes amendes de quelques milliers de francs. Henri Fabre-Luce est donc opposé à ce projet, position que partage Ghislaine Leverrier qui va s'efforcer de rencontrer Mme Cellier à ce sujet.

— **Le livre des Juges** : C'est un amalgame de choses diverses, sous-tendu par la philosophie suivante : les automobilistes sont victimes d'un acharnement de l'État qui ferait mieux de s'occuper de la « vraie » délinquance. Le mieux est de ne pas lui faire de publicité en l'ignorant délibérément.

L'après-midi est consacrée à des questions diverses, dont quelques-unes sont ici rappelées :

— la Ligue va refaire un guide du militant ;

— la Ligue va étudier la possibilité d'avoir une page sur Internet : c'est un moyen de faire passer des messages auprès des jeunes. La DSCR et l'INRETS y sont déjà ;

— un organigramme de la Sécurité routière en France va être établi et diffusé : mais cela change rapidement ;

— un stage de formation aura lieu les 12 et 13 octobre. Les sujets : L'arbre des causes, RÉAGIR, le comportement des conducteurs.

Le Secrétaire de Séance  
Philippe LAVILLE

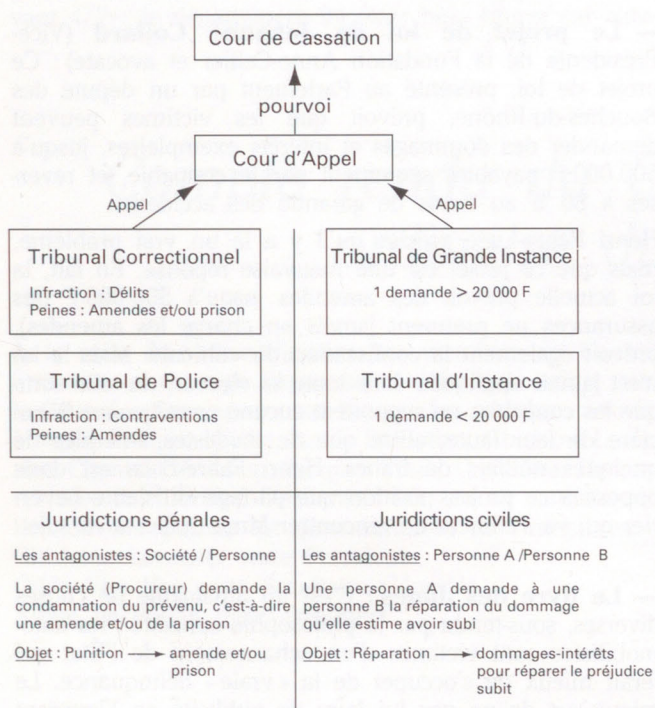
La Présidente  
Ghislaine LEVERRIER

# JUSTICE

## Atelier Justice journées des 20 et 21 mai 1995

### 1 — LE FONCTIONNEMENT DE L'APPAREIL JUDICIAIRE

#### 1.1. Organisation judiciaire



En règle générale les accidents de la route concernent les juridictions de l'ordre judiciaire, c'est-à-dire les juridictions civiles et les juridictions répressives.

Les juridictions civiles connaissent les litiges entre particuliers, entre personnes privées (physiques et morales). Elles ont pour objet de porter, auprès des victimes, réparation des préjudices qu'elles ont subis. Dans les faits, les victimes ou leurs conseils, évaluent leurs dommages-intérêts (somme d'argent) que les auteurs des accidents (en fait leurs assurances) doivent leur verser en réparation des préjudices causés. Le juge accorde, au plus, ces sommes d'argent.

Les juridictions répressives ou pénales ont pour fonction de juger les auteurs d'infractions, de prononcer des peines envers les délinquants. En ce qui concerne les accidents de la route, ces juridictions sont au nombre de deux. La répartition des dossiers entre ces deux juridictions dépend de la gravité de l'infraction commise et donc de la sanction encourue :

- le Tribunal de police est chargé de la répression des contraventions (stationnement interdit, non-respect d'un stop, franchissement d'une ligne continue, vitesse excessive...);
- le Tribunal correctionnel juge les délits, fautes plus graves dans l'esprit du législateur que les contraventions (homicide involontaire, blessure involontaire avec ITT supérieure à 3 mois, délit de fuite, conduite en état d'ivresse, mise en danger délibérée d'autrui...).

#### 1.2. Le procès-verbal (voir schéma page suivante)

Immédiatement après l'accident les policiers ou les gendarmes préviennent :

- le Procureur de la République qui leur donne les directives pour la poursuite de l'enquête ;
- le Préfet qui prend d'éventuelles mesures au titre de la sécurité à l'encontre de l'auteur de l'accident et peut demander une analyse de cet accident à quelques Inspecteurs Départementaux de la Sécurité Routière (enquête RÉAGIR).

Les policiers dressent un constat de ce qu'ils ont vu (plans, photos...) et relèvent les déclarations des impliqués et des témoins. La somme de tous ces documents constitue le procès-verbal dont un exemplaire est adressé :

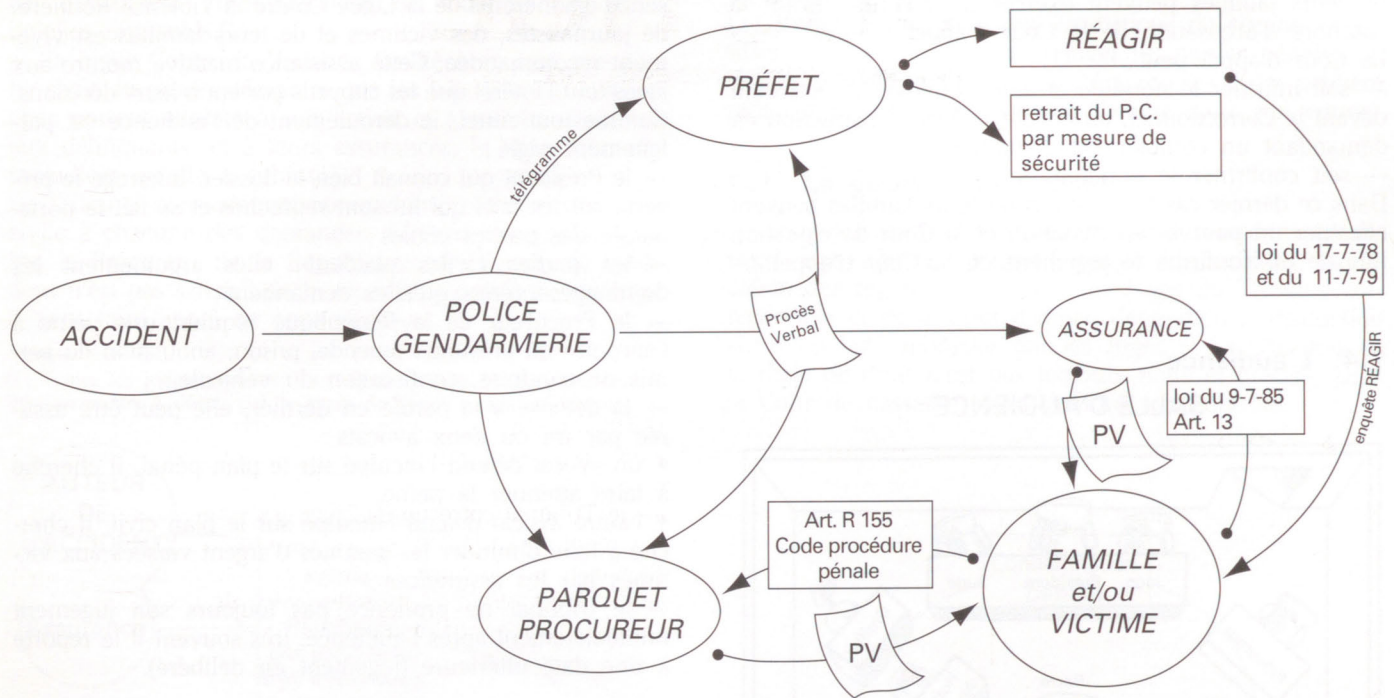
- au Procureur de la République qui lui permet de prendre la décision de poursuivre les fautifs ;
- au Préfet qui lui permet de prendre des mesures administratives de sécurité à l'encontre de l'auteur de l'accident (suspension du permis de conduire) ;
- aux assurances qui leur permet d'étudier les dommages-intérêts dus aux victimes.

Les victimes ou leurs familles peuvent demander une copie du procès-verbal à leur assurance (article 13 de la loi du 5-7-85) ou au Procureur de la République conformément à l'article R155 du Code de Procédure pénale.

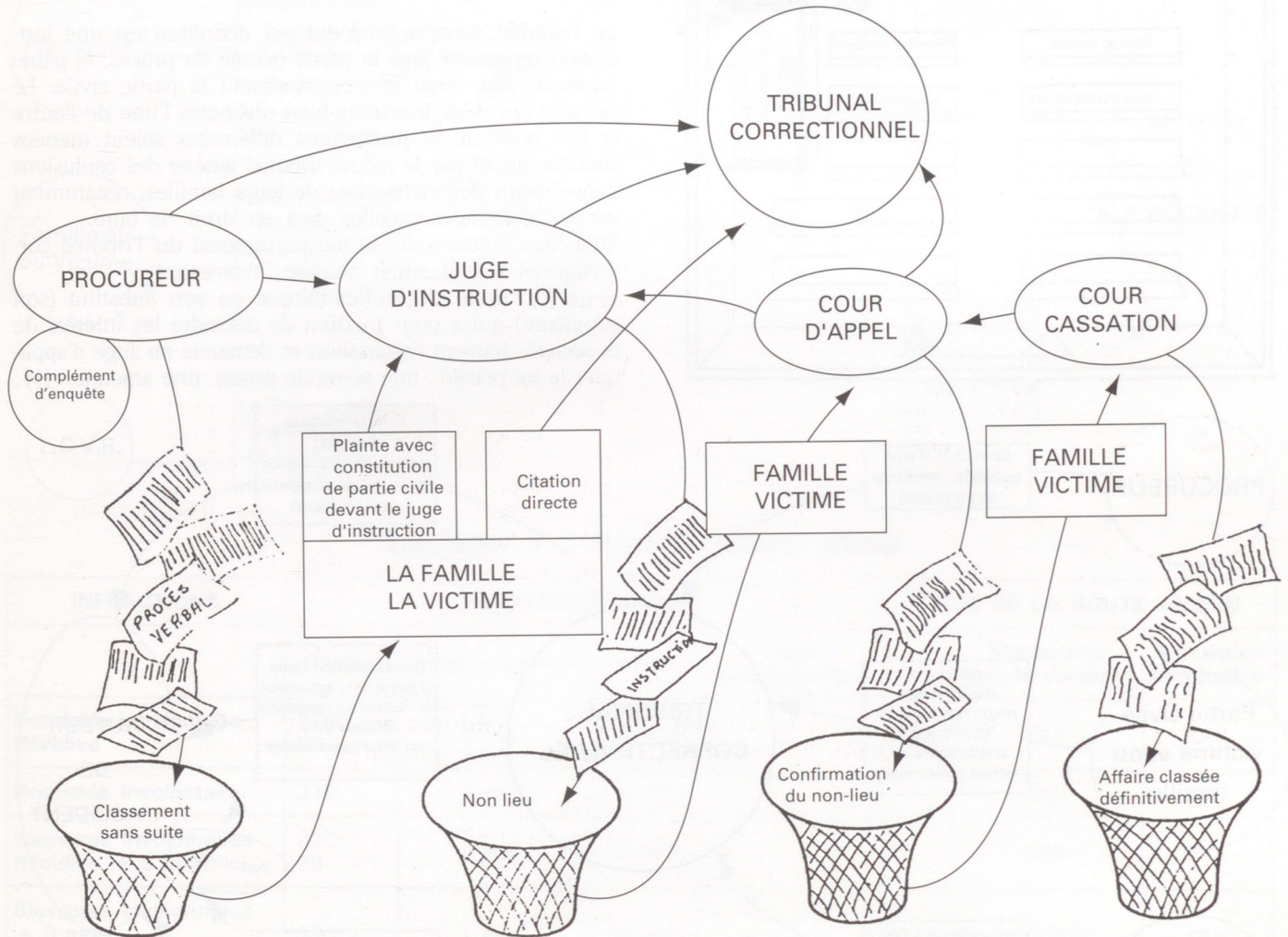
#### 1.3. Procédures pour saisir le Correctionnel (voir schéma page suivante)

Le Procureur de la République étudie le procès-verbal et peut décider :

- un complément d'enquête (témoignage, expertise...);
- de poursuivre en Correctionnel les auteurs de fautes pénales au regard du Code pénal, du Code de la Route, du Code des Communes... ; il faut que ces fautes soient incontestables ;
- de saisir le Juge d'instruction pour qu'il reprenne et approfondisse l'enquête en s'entourant d'experts le cas échéant ;
- de classer sans suite pénale s'il juge qu'il n'y a pas de faute pénale à reprocher à quiconque.



Procédures pour saisir le Correctionnel



Au cas où le Procureur de la République a classé sans suite, les victimes ou leurs familles peuvent saisir le Juge d'instruction en portant plainte avec constitution de partie civile, ou bien citer directement l'auteur de l'accident devant le Tribunal correctionnel.

Le Juge d'instruction saisi peut inculper l'auteur de l'accident s'il juge que les fautes pénales commises par ce dernier sont incontestables, ou prononce un non-lieu s'il n'est pas sûr de la réalisation de la faute pénale (non-respect du Code de la Route).

Si le Juge d'instruction prononce un non-lieu, les victimes ou leurs familles peuvent exercer un recours devant la chambre d'accusation de la Cour d'appel.

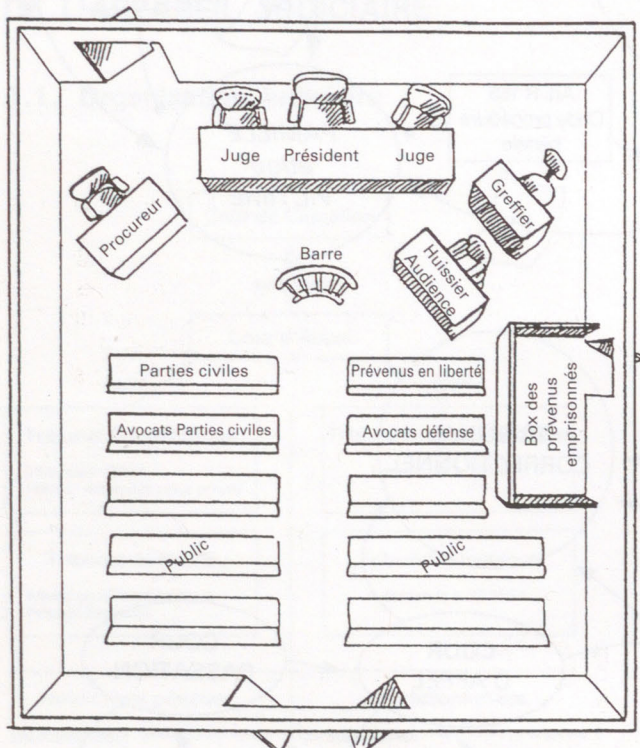
La Cour d'appel peut :

- soit infirmer le non-lieu et alors renvoyer directement devant le Correctionnel, ou devant le Juge d'instruction en demandant un complément d'enquête ;
- soit confirmer le non-lieu.

Dans ce dernier cas les victimes ou leurs familles peuvent effectuer un pourvoi en cassation et la Cour de cassation infirme ou confirme le jugement de la Cour d'appel.

#### 1.4. L'audience

##### SALLE D'AUDIENCE



L'audience est publique, et en ce qui nous concerne la présence d'adhérents de la Ligue Contre la Violence Routière, de journalistes, des victimes et de leurs familles est vivement recommandée. Cette assistance massive montre aux juges tout l'intérêt que les citoyens portent à leurs décisions. Comme tout rituel, le déroulement de l'audience est parfaitement réglé :

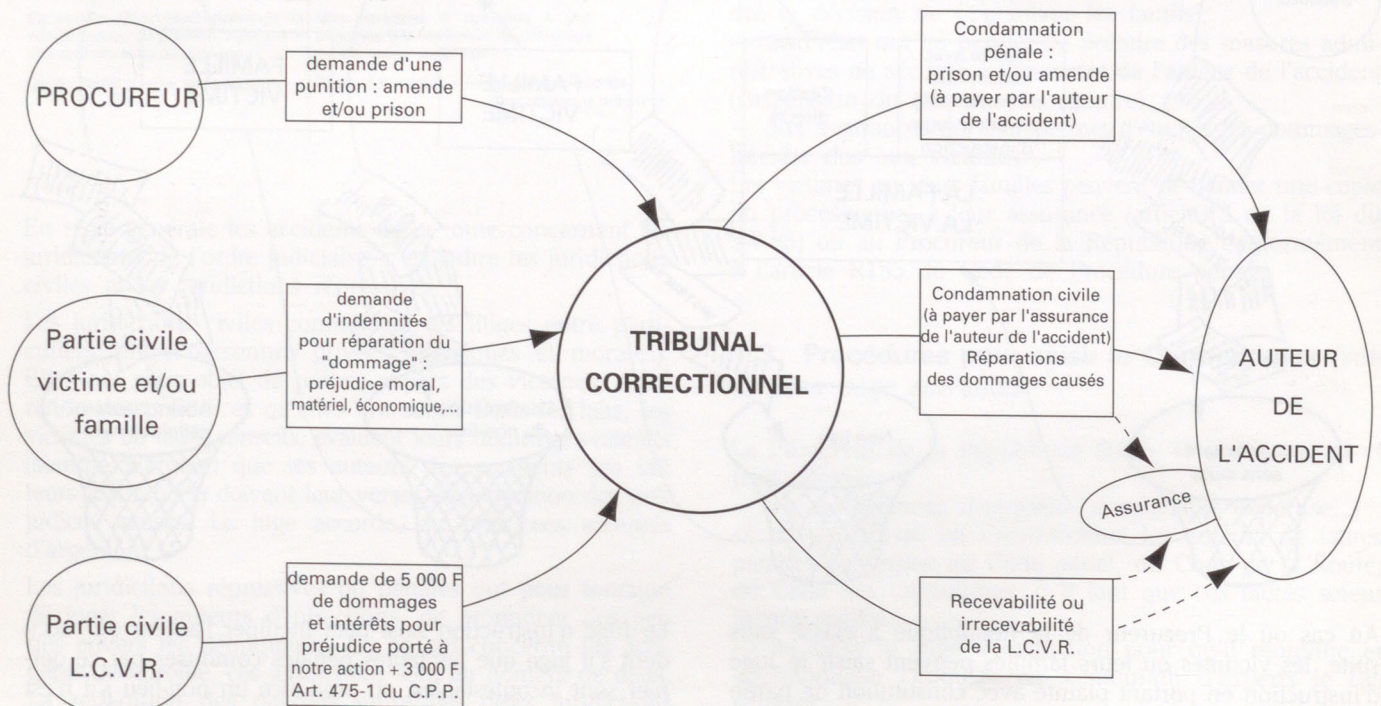
- le Président qui connaît bien le dossier, interroge le prévenu sur les faits qui lui sont reprochés et se fait le porte-parole des parties civiles ;
- les parties civiles plaident : elles argumentent les dommages-intérêts qu'elles demandent ;
- le Procureur de la République requiert une peine à l'encontre du prévenu : amende, prison, annulation du permis de conduire, confiscation du véhicule... ;
- la défense a la parole en dernier, elle peut être assurée par un ou deux avocats :
  - un avocat défend l'inculpé sur le plan pénal, il cherche à faire atténuer la peine,
  - l'autre avocat défend l'inculpé sur le plan civil, il cherche à faire diminuer les sommes d'argent versées aux victimes par les assurances ;
- le tribunal ne prononce pas toujours son jugement immédiatement après l'audience, très souvent il le reporte à une date ultérieure (jugement en délibéré).

#### 1.5. Fonctionnement du Correctionnel

Le Tribunal correctionnel qui par définition est une juridiction répressive juge la partie pénale du procès, et généralement juge aussi et simultanément la partie civile. Le fait que ces deux fonctions bien distinctes l'une de l'autre et qui relèvent de juridictions différentes soient menées simultanément par le même tribunal amène des confusions dans l'esprit des victimes et de leurs familles, notamment sur les demandes qu'elles sont en droit de faire.

Pour bien comprendre le fonctionnement du Tribunal correctionnel il faut situer chaque intervenant :

- le Procureur de la République ou son Substitut (son suppléant) qui a pour mission de défendre les intérêts de la société, soutient l'accusation et demande au Juge d'appliquer la loi pénale : une peine de prison, une amende... (1) ;



(1) Les amendes sont à la charge du délinquant, elles ne peuvent pas être payées par les assurances.

— les parties civiles, c'est-à-dire les victimes et leurs familles demandent l'indemnisation de tous les préjudices qu'elles ont subis (1) ;

— la Ligue Contre la Violence Routière en tant que partie civile au procès démontre que les faits délictueux reprochés portent atteinte à son action et à ce titre demande aux délinquants, et à leurs assurances, la réparation des préjudices qu'elle a subis (1).

Le Tribunal correctionnel apporte une réponse pénale et civile à chacune des demandes. Si l'une des parties civiles, le Procureur de la République ou l'auteur de l'accident n'est pas satisfait de la réponse apportée par le Juge, il peut faire appel de cette décision.

(1) Toutes les indemnisations des préjudices subis sont payées par les assurances, ou à défaut par le fonds de garantie des assurances.

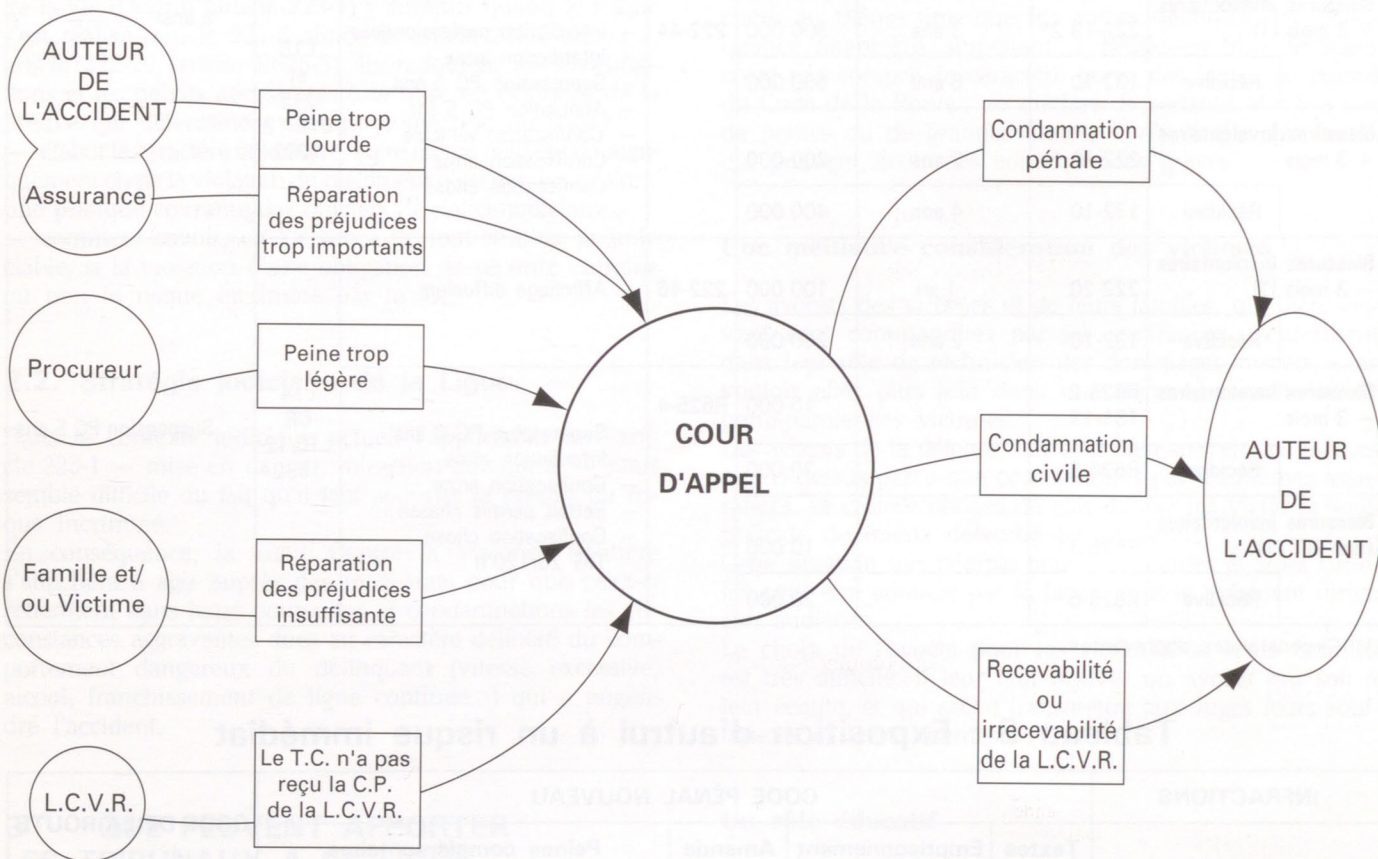


Tableau 1 : Ancien Code pénal

INFRACTIONS	CODE PÉNAL ANCIEN				CODE DE LA ROUTE ANCIEN		
	Textes	Emprisonnement	Amende	Peine complémentaire		Suspension permis conduire	Annulation facultative
Homicide involontaire Récidive	319 58	4 ans	30 000		L14 L15	OUI	OUI
Homicide involontaire	319	2 ans	30 000			OUI	OUI
Blessures involontaires Récidive + 3 mois	320 58	2 ans	20 000			OUI	OUI
Blessures involontaires + 3 mois	320	1 an	20 000			OUI	OUI
Blessures involontaires Récidive - 3 mois	R40-4° R25-15°	2 mois	12 000			OUI	OUI
Blessures involontaires - 3 mois	R40-4°	1 mois	6 000			OUI	OUI

## 1.6. L'appel

Les Cours d'appel sont des juridictions du second degré. Elles ont pour mission de rejurer les parties pénales ou civiles de l'affaire qui lui ont été soumises. Elles peuvent même être amenées à rejurer l'affaire dans son entier.

## 1.7. Le pourvoi en Cassation

La Cour de cassation n'est pas une juridiction de troisième degré, elle contrôle la valeur juridique des décisions, l'application des règles de droit par les Juges du Tribunal correctionnel et de la Cour d'appel. Cependant la distinction entre les faits appréciés par les Juges et l'application de la règle de droit n'est pas toujours nette et précise, ainsi la Cour de cassation peut étendre son contrôle.

**Tableau 2 : Nouveau Code pénal**

	CODE PÉNAL				CODE DE LA ROUTE		
	Textes	Emprisonnement	Amende	Peines complémentaires		Peines complémentaires	
Homicide involontaire (1)	221-6 2°	5 ans	500 000	221-6	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Interdiction professionnelle</li> <li>– Interdiction d'armes</li> <li>– Suppression PC 5 ans</li> <li>– Annulation PC 5 ans</li> <li>– Confiscation arme</li> <li>– Retrait permis chasse</li> </ul>	L14 CR et 212 L16/12 1992	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Suspension PC 5 ans (L14)</li> <li>– Annulation PC (L15-I pour une durée de 5 ans)</li> </ul>
	Récidive	132-10	10 ans				
Homicide involontaire	221-6 1°	3 ans	300 000	221-10	– Affichage diffusion	L15 et 212 L16/12 1992	
	Récidive	132-10	6 ans				
Blessures involontaires + 3 mois (1)	222-19 2°	3 ans	300 000	222-44	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Interdiction professionnelle</li> <li>– Interdiction arme</li> <li>– Suppression PC 5 ans</li> <li>– Annulation PC 5 ans</li> <li>– Confiscation véhicule</li> <li>– Confiscation arme</li> <li>– Confiscation chose</li> </ul>	L15 et 212 L16/12 1992	
	Récidive	132-10	6 ans				
Blessures involontaires + 3 mois	222-19 1°	2 ans	200 000	222-46	– Affichage diffusion	L14 CR L16/12 1992	– Suspension PC 5 ans
	Récidive	132-10	4 ans				
Blessures involontaires – 3 mois (1)	222-20	1 an	100 000	R625-4	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Suppression PC 3 ans</li> <li>– Interdiction arme</li> <li>– Confiscation arme</li> <li>– Retrait permis chasse</li> <li>– Confiscation chose</li> <li>– TIG 20/120 h</li> </ul>	L14 CR L16/12 1992	
	Récidive	132-10	2 ans				
Blessures involontaires – 3 mois	R625-2 131-13		10 000	R625-4	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Suppression PC 3 ans</li> <li>– Interdiction arme</li> <li>– Confiscation arme</li> <li>– Retrait permis chasse</li> <li>– Confiscation chose</li> <li>– TIG 20/120 h</li> </ul>	L14 CR L16/12 1992	– Suspension PC 5 ans
	Récidive	R625-6	20 000				
Blessures involontaires sans ITT (1)	R625-3		10 000	R625-4	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Suppression PC 3 ans</li> <li>– Interdiction arme</li> <li>– Confiscation arme</li> <li>– Retrait permis chasse</li> <li>– Confiscation chose</li> <li>– TIG 20/120 h</li> </ul>	L14 CR L16/12 1992	
	Récidive	R625-6	20 000				

(1) Circonstances aggravantes.

**Tableau 3 : Exposition d'autrui à un risque immédiat**

INFRACTIONS	CODE PÉNAL NOUVEAU				CODE DE LA ROUTE	
	Textes	Emprisonnement	Amende	Peines complémentaires		
Risques causés à autrui	223-1	1 an	100 000	223-18	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Interdiction professionnelle</li> <li>– Interdiction arme</li> <li>– Suppression PC 5 ans</li> <li>– Annulation PC 5 ans</li> </ul>	
	Récidive	223-1 132-10	2 ans	200 000		

**2 – LES SANCTIONS**

**2.1. Mise en danger de la personne. Risques causés à autrui**

**Article 223-1 du Code pénal**

« 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. »*

C'est-à-dire que l'auteur de cette infraction a conscience du danger qu'il crée et de la possibilité de l'accident, sans pour autant vouloir cet accident. C'est une infraction comprise entre l'infraction intentionnelle et l'infraction non intentionnelle.

## Article 221-6 du Code pénal

*« Le fait de causer par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, la mort d'autrui, constitue un homicide involontaire puni de 3 ans d'emprisonnement et de 300 000 F d'amende.*

*En cas de manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, les peines encourues sont portées à 5 ans d'emprisonnement et à 500 000 F d'amende. »*

L'introduction de la notion de mise en danger constitue une des innovations du nouveau Code pénal qui n'est pas encore prise en compte par les tribunaux, lesquels semblent toujours agir dans le cadre de l'ancien Code pénal. Les magistrats hésitent à poursuivre au titre de la mise en danger de la vie d'autrui (article 223-1) y compris quand le risque s'est réalisé (article 221-6 alinéa 2, article 222-6 alinéa 2, article 222-20, article R625-3). Ils redoutent les investigations et les débats nécessaires à la mise en évidence de la preuve qui déterminera l'intime conviction du Juge :

— établir le caractère volontaire, voire même délibéré du manquement ou de la violation du règlement n'est pas, jusqu'alors, une pratique courante des officiers de police judiciaire ;  
— comment savoir, en l'absence de tout résultat préjudiciable, si la violation d'une obligation de sécurité entraîne ou non le risque incriminé par la loi.

## 2.2. Stratégie judiciaire de la Ligue

Dans le contexte judiciaire actuel, l'application de l'article 223-1 — mise en danger, infraction autonome — nous semble difficile du fait qu'il faut apporter la preuve du risque incriminé.

En conséquence, la Ligue Contre la Violence Routière s'attachera à agir auprès des magistrats pour que ceux-ci retiennent dans leurs poursuites et condamnations les circonstances aggravantes dues au caractère délibéré du comportement dangereux du délinquant (vitesse excessive, alcool, franchissement de ligne continue...) qui a engendré l'accident.

## 3 — QUE PEUVENT APPORTER LES TRIBUNAUX A LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE ?

### 3.1. Évolution du Code pénal

On note deux évolutions importantes du Code pénal :  
— la prise en considération du caractère délibéré de l'infraction ce qui permet de moins déculpabiliser l'infractionniste : il ne peut plus dire qu'il ne l'a pas fait exprès puisque la faute est intentionnelle ; il faut rappeler les réticences des tribunaux devant cette nouvelle notion pénale ;  
— les peines maximales prévues sont plus sévères : la sévérité plus grande des peines a un effet pédagogique tout à fait favorable, mais encore faut-il que les peines effectives soient plus sévères qu'auparavant.

### 3.2. Inadéquation entre les peines réelles et l'attente de la Ligue

Pour certains, les peines sont insuffisantes et montrent le peu de prix que la justice porte à la violence routière. Pour

d'autres, les peines ne pourront jamais être adaptées aux conséquences de la faute. Toutes ces appréciations montrent les limites des réponses pénales que la justice peut apporter à notre attente. Cependant le traitement par les tribunaux des drames de la route mérite d'être amélioré.

### 3.3. Quelles réponses les tribunaux peuvent-ils apporter à la Ligue ?

#### Une reconnaissance de la gravité de la délinquance routière

La délinquance routière étant la plus meurtrière de toutes les délinquances, devrait être reconnue par l'appareil judiciaire au même titre que les autres délinquances (délinquance financière, stupéfiant...). Beaucoup trop de Juges n'ont pas compris le caractère grave des fautes au regard du Code de la Route ; en matière de sécurité, il n'y a pas de petites ou de grandes fautes, il n'y a que des fautes qui peuvent avoir des conséquences graves.

#### Une meilleure considération des victimes

Les avocats des victimes et de leurs familles, qui bien souvent sont commandités par les assurances, s'enferment dans leur rôle de technicien des dommages-intérêts, sans vouloir aller plus loin dans une démarche militante de porte-parole des victimes.

Les avocats de la défense, qui sont bien souvent les mêmes que ci-dessus parce que commandités par les mêmes assurances, se croient obligés de culpabiliser les victimes sous prétexte de mieux défendre les prévenus.

Cette situation très pénible pour les victimes et leurs familles peut être adoucie par la façon dont le président dirige son audience.

Le choix de l'avocat pour les victimes ou leurs familles est très difficile. Il leur faut trouver un avocat qui soit à leur écoute, et qui sache transmettre aux Juges leurs souffrances et leurs attentes.

#### Un rôle éducatif

Pour le condamné, bien souvent la gravité de la faute qu'il a commise est proportionnelle à l'importance de la peine qu'il subit et à la façon dont celle-ci lui est appliquée. La tenue de l'audience, la forme du jugement et l'importance des sanctions peuvent avoir une grande importance auprès du prévenu.

## 4 — POURQUOI LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE SE CONSTITUE-T-ELLE PARTIE CIVILE ?

### 4.1. Pour conforter la Justice

En assistant les victimes et leurs familles à l'audience, en apportant à la barre notre témoignage de souffrance, notre vécu collectif, nous confortons l'institution judiciaire dans son action. Bien souvent le Procureur de la République reprend nos propos. Cette approche émotive en dehors des normes est nécessaire pour faire avancer notre cause.

## 4.2. Pour mieux responsabiliser les délinquants

L'intensité, la dignité et la solennité inhabituelles que la Ligue Contre la Violence Routière donne aux audiences permettent une meilleure responsabilisation des délinquants.

## 4.3. Pour avoir une tribune

Les constitutions de partie civile de la Ligue Contre la Violence Routière sont exceptionnelles et judicieusement opportunes. La presse locale souligne toujours le caractère pondéré et sans concession des interventions de la Ligue. De plus la publicité des débats et des condamnations a un effet dissuasif sur les délinquants potentiels. Dans l'avenir, la Ligue Contre la Violence Routière devra veiller à conserver cette éthique pour maintenir l'attention des médias.

# 5 — MISE EN ŒUVRE DES CONSTITUTIONS DE PARTIE CIVILE DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

## 5.1. Fondement juridique

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 1993, l'article 2-12 du Code de procédure pénale reconnaît à la Ligue Contre la Violence Routière le droit de se constituer partie civile.

## Article 2-12 du Code de procédure pénale

« Toute association régulièrement déclarée depuis au moins 5 ans à la date des faits qui se propose par ses statuts de combattre la délinquance routière et de défendre ou d'assister les victimes de cette délinquance peut exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les délits d'homicide ou blessures involontaires commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule automobile terrestre à moteur lorsque l'action publique a été mise en mouvement par le ministère public ou la partie lésée. Toutefois, l'association ne sera recevable dans son action que si elle justifie avoir reçu l'accord de la victime ou, si celle-ci est mineure, celui du titulaire de l'autorité parentale ou du représentant légal. »

## 5.2. Opportunité des constitutions de partie civile de la Ligue

Généralement la Ligue Contre la Violence Routière se constitue partie civile quand l'accident est dû à un délinquant routier (alcool, vitesse excessive...) et que l'action publique a été mise en mouvement par le ministère public. Dans les autres cas, après étude technique et juridique du dossier, la constitution de partie civile de la Ligue Contre la Violence Routière n'est qu'exceptionnelle.

## 5.3. Qualité des intervenants

Les intervenants doivent porter le discours émotionnel et argumenté de la Ligue Contre la Violence Routière. Lorsque ce sont des avocats, ceux-ci devront avoir été reconnus au sein de la Ligue. Si ce sont des militants, ceux-ci devront avoir suivi un stage de formation.

# MISE EN DANGER DÉLIBÉRÉE DE LA PERSONNE D'AUTRUI

Ainsi que nous l'avons rappelé dans notre dernier numéro (n° 29, juillet 1996), lors de la modification du Code pénal en mars 1994, a été introduit un nouveau *délit*, la « mise en danger délibérée de la personne d'autrui » qui s'applique notamment dans le cas de certaines infractions routières. Ce nouveau délit fait l'objet de deux articles du Code :

- article 221-6 (circonstances aggravantes de l'homicide et des blessures involontaires) et
- article 223-1 (délict autonome même en l'absence d'accident).

Ces textes étaient de longue date souhaités et réclamés par la Ligue.

Devant les difficultés de leur mise en cause, la Ligue a organisé, par l'entremise de notre ami M<sup>e</sup> Olivier Chaslot,

avocat à Paris, un colloque sur ce sujet regroupant des représentants des ministères concernés, des magistrats, avocats, policiers, gendarmes qui ont confronté leurs expériences et leurs réflexions avec celles de praticiens de la Ligue.

Afin que les débats puissent servir à nos militants qui se trouvent amenés à demander (ou à conseiller aux victimes) l'application de ces nouveaux articles, nous publions ci-après le compte rendu intégral de ce colloque, qui comporte en conclusion l'ébauche d'une stratégie et les axes d'action de la Ligue dans ce domaine.

La technicité juridique de ce rapport très documenté ne doit pas rebuter les lecteurs — ils y trouveraient un argumentaire qu'ils pourront utiliser — ou communiquer à leurs avocats.

## Compte rendu et rapport concernant le colloque du 18 novembre 1995

### « QUELLE MISE EN ROUTE POUR LA MISE EN DANGER ? »

#### Ligue Contre la Violence Routière, Paris, 1995

Création issue des nouveaux textes entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1994, la notion de « mise en danger délibérée » est présentée dans l'article 121-3 du nouveau Code pénal comme le troisième et nouveau cas de délit non intentionnel :

— *Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre.*

Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas d'imprudence, de négligence ou de mise en danger délibérée de la personne d'autrui.

« Il n'y a pas de contravention en cas de force majeure »(1).

Cette caractéristique essentielle ne doit jamais être perdue de vue, au cours de l'étude technique de cette nouvelle incrimination qui comprend deux catégories d'applications :

— d'une part, la mise en danger délibérée d'autrui est érigée en délit autonome, prévu et réprimé à l'article 223-1 du nouveau Code pénal :

— *Le fait d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessure 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.

— d'autre part, la mise en danger délibérée d'autrui constitue une circonstance aggravante des infractions d'homicide ou de blessures involontaires, telles que réprimées notamment à l'article 221-6 (à rapprocher des articles 22-19, 220-20 et R625-3) du nouveau Code pénal :

— *Le fait de causer par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements la mort d'autrui constitue un homicide involontaire puni de trois ans d'emprisonnement et de 300 000 F d'amende.*

« En cas de manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements, les peines encourues sont portées à 5 ans d'emprisonnement et à 500 000 F d'amende. »

Dès avant leur entrée en vigueur et plus encore depuis lors, ces textes nouveaux ont suscité de nombreux commentaires et études.

Outre une circulaire du 24 juin 1994 du ministère de la Justice, et la présentation des nouveaux textes dans les ouvrages de droit pénal spécial (cf. Michel Véron, « Droit pénal spécial », Masson, 4<sup>e</sup> édition, spc., p. 68 sqq. ; Jurisclasseur pénal, « Risques causés à autrui », articles 223-1 et 223-2, par Jean Dumont), de nombreuses chroniques et études leur ont été consacrées, parmi lesquelles on peut notamment citer à titre d'exemples :

— Bruno Bourdeau, « Mise en œuvre de l'article 223-1 du Code pénal : autrui en danger et dogmes en péril », ALD, 1994, p. 188 sqq.

(1) Ce texte a été modifié, par remplacement de son 2<sup>e</sup> alinéa par deux nouveaux alinéas distinguant la mise en danger délibérée des autres cas par la loi n° 963-93 du 13 mai 1996 — JO du 14-05-1996) qui n'a pas encore donné lieu à jurisprudence.

A notre avis et celui des juristes consultés, ce texte ne devrait rien changer à l'analyse qui va suivre. Nous publierons ultérieurement une étude sur ces nouveaux textes.

— Marc Puech, « De la mise en danger d'autrui », D 94, p. 153 sqq.

— Michel Tralus, « Le délit de risques causés à autrui dans ses rapports avec les infractions voisines », JCP, 1994, n° 3830.

— « Le point sur la mise en danger d'autrui », La Jurisprudence automobile, octobre 1994, p. 439 sqq.

Une mention spéciale revient par ailleurs à la remarquable et très minutieuse étude de quatre-vingt-dix pages consacrée à ce thème en janvier 1994 par Monsieur Michel Albarède, Procureur général près la Cour d'appel de Grenoble, sous le titre « La mise en danger, une nouvelle réponse aux atteintes contre les personnes ».

En l'état de ces nombreux et savants travaux, l'objet du colloque organisé à Paris le 18 novembre 1995 par La Ligue Contre la Violence Routière, sous le titre « quelle mise en route pour la mise en danger ? », ne pouvait être d'offrir aux juristes une exégèse supplémentaire, aussi intéressante soit-elle, des textes nouveaux.

Bien au contraire, et de façon plus pragmatique, notre Association se devait, après plus d'une année de mise en œuvre de ces textes qu'elle avait ardemment souhaités (et qu'à la différence du délit de très grand excès de vitesse elle avait réussi à voir inscrire dans la loi), de savoir si leur application répondait dans la pratique aux attentes qui les avaient inspirés.

Pendant une journée de débats passionnés, représentants du ministère, magistrats, avocats, policiers et gendarmes ont confronté leurs expériences et leurs réflexions avec celles des praticiens de la Ligue.

Le constat qui en est résulté incite à la vigilance.

Certes, certaines difficultés, factuelles, étaient prévisibles : tel est le cas notamment du peu d'empressement de certains parquets à mettre en œuvre ces dispositions nouvelles, ou encore des difficultés liées à la constatation matérielle du délit (voir chapitre I).

Mais d'autres obstacles, d'ordre intellectuel, sont également apparus, et de façon plus inattendue : ils proviennent de certaines interprétations malencontreuses que d'aucuns, à l'encontre de la volonté manifeste du législateur, offrent des textes nouveaux (voir chapitre II).

Face à ces deux dangers, il ne restait plus aux représentants de la Ligue qu'à adopter une stratégie pour l'avenir, reposant sur quelques idées simples destinées à ce que notre Association, autant que faire ce peut, puisse contribuer à ce que ces textes trouvent la place qui leur revient dans l'ordonnement juridique, et deviennent un nouvel instrument efficace de lutte contre la violence routière (voir chapitre III).

## I — PREMIER DANGER : LE FAIT

L'obstacle factuel apparaît avec autant d'acuité devant les tribunaux (voir paragraphe A ci-dessous) qu'au moment des constatations matérielles recueillies dans les procès-verbaux (voir paragraphe B ci-dessous).

### A — Les tribunaux

La déception vient aussi bien du nombre des décisions rendues (1) que du sens (ou contresens ?) de certaines d'entre elles (2).

#### 1. Le nombre des décisions

Monsieur Heitz, Chef du Bureau Action publique à la Direction des Affaires criminelles de la Chancellerie, a

donné le chiffre de quatre-vingt-quinze poursuites (sur lesquelles quatre-vingt-douze en matière de circulation routière) lancées sous le visa de l'article 223-1 entre le 1<sup>er</sup> mars 1994 et le 1<sup>er</sup> mars 1995.

A ce nombre peu élevé, les participants au colloque ont proposé de donner plusieurs explications, parmi lesquelles on peut notamment relever :

#### — La (mé)connaissance du nouveau texte

L'existence de la nouvelle incrimination n'est peut-être pas encore parfaitement maîtrisée par tous les agents de constatation, voire peut-être par certains parquets, qui se contentent encore de faire application des seules incriminations qui existaient déjà sous l'empire de l'ancien Code pénal.

Au demeurant, la question de la connaissance par tous de la loi nouvelle redevient d'actualité à chaque grande réforme, comme la Ligue Contre la Violence Routière a pu le constater voici dix ans lors de la promulgation de la loi de juillet 1985 sur les accidents de la circulation : des années plus tard étaient encore rendus des jugements sur la base de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil...

D'ailleurs, le nouveau Code pénal n'a-t-il pas lui-même consacré cette ignorance, en ajoutant par l'article 122-3 une nouvelle cause d'irresponsabilité pour « erreur sur le droit » ?

#### — La présentation des formulaires de poursuites

La présentation matérielle de certains formulaires de poursuite a donné lieu à des critiques.

En effet, on constate dans ces formulaires que la ligne relative à l'homicide involontaire ne vise expressément que l'article 221-6 alinéa 1, cependant que ce n'est que sur une autre ligne, au verso de la page, qu'est visé l'article 221-6 alinéa 2.

Dès lors, ce second alinéa n'apparaît pas comme une circonstance aggravante du précédent, sur laquelle on doit s'interroger après avoir décidé de poursuivre sur l'homicide involontaire, mais comme une autre infraction, si bien que le fonctionnaire qui a rempli la première case sur l'alinéa 1 n'est pas appelé à s'interroger sur l'éventuelle application de l'alinéa 2.

#### — Une moins grande nécessité de verbaliser

Lorsque s'est produit un grave accident de la circulation, ayant entraîné des blessures ou *a fortiori* un homicide, les agents de constatation sont dans l'obligation factuelle de dresser un procès-verbal, car un tel drame ne passe pas inaperçu, et les responsables ont peu de possibilités d'échapper à l'établissement d'un procès-verbal.

Par contre, les comportements de mise en danger délibérée visés à l'article 223-1, n'ayant par hypothèse même entraîné aucun accident, et n'ayant généralement qu'un caractère fugitif en un lieu donné, n'appellent pas aussi nécessairement un procès-verbal pour que soit respecté l'ordre public.

De la même façon, si dans l'hypothèse de blessures graves ou d'homicide seront visés quasi systématiquement les articles 221-6 alinéa 1 ou 222-19 alinéa 1 correspondant directement aux conséquences physiques constatées sur les victimes (qui continuent dans le temps), il n'en sera pas de même des alinéas 2 de ces articles, correspondant à l'attitude du délinquant (qui est désormais dans le passé).

## 2. Le sens des décisions

Face à la volonté répressive des nouveaux textes, et à l'attente des Associations qui veulent voir assurée la répression de certains comportements particulièrement accidentogènes, certaines des premières décisions connues peuvent paraître décevantes.

Parmi ces décisions surprenantes, on peut citer par exemple :

### — En matière d'excès de vitesse

*« Il ne saurait toutefois être posé pour principe que le fait pour un automobiliste de rouler à plus de 200 km/h sur un certain type de voie constitue une violation de la réglementation présentant une particulière gravité qui est, à elle seule, et quelles que soient les circonstances, objectivement de nature à créer un risque direct et immédiat. (...) »*

*« Le juge pénal ne saurait tirer du seul dépassement d'un certain seuil de vitesse (...) une présomption simple de mise en danger. (...) »* (Douai, 26 octobre 1994, D 95, p. 172.)  
*« Attendu cependant que l'excès de vitesse même volontaire ne saurait à lui seul suffire à caractériser le délit de mise en danger délibérée de la vie d'autrui. »* (Chambéry, 11 mai 1995.)

### — Sur un carambolage volontaire

L'incrimination de mise en danger délibérée est écartée, aux motifs que *« l'enquête approfondie effectuée a permis de s'assurer, notamment par l'audition du comparse accompagnant le prévenu, que si celui-ci avait eu la volonté d'endommager le premier véhicule percuté, il n'avait pas eu l'intention d'attenter à l'intégrité physique de son conducteur »*. (Douai, 28 septembre 1994, LJA 94, p. 446.)

Le pessimisme généré par la connaissance des décisions précitées a heureusement été tempéré par la lecture d'autres arrêts et jugements, entrant en voie de condamnation pour mise en danger délibéré d'autrui.

Ont ainsi été notamment fustigés des comportements aussi divers que :

— alcoolémie et excès de vitesse (Grenoble, 8 mars 1995, « May ») ;

— course poursuite devant les gendarmes (Versailles, 3 février 1995, « Coursier ») ;

— conduite sans permis et sans assurance, avec excès de vitesse (Douai, 17 janvier 1995, « Sauvage ») ;

— vitesse excessive, sens interdit et dépassement dangereux (Aix-en-Provence, 23 juin 1994, « Garnero »).

Il est au demeurant significatif de relever que dans toutes ces décisions de condamnation, le prévenu avait commis plusieurs infractions différentes au Code de la Route, et avait donc méconnu *plusieurs* obligations de sécurité (ce que le texte n'exige pas)...

On peut par ailleurs constater avec intérêt que des mises en examen pour mise en danger délibérée sont également prononcées dans des hypothèses autres que la circulation routière, comme celle d'un pilote qui avait survolé Nice à très basse altitude aux commandes d'un avion de tourisme, et mis en examen le 4 janvier 1996 sous le visa de l'article 223-1.

*Après deux années écoulées depuis les nouveaux textes, on constate :*

- que ceux-ci ont suscité relativement peu de décisions de justice, en raison notamment de leur méconnaissance par certains tribunaux et de la présentation critiquable des formulaires de poursuite ;
- que les décisions prises sont trop contradictoires pour établir une jurisprudence.

## B — Les procès-verbaux

Les débats du colloque ont permis de mettre en lumière la difficulté particulière que rencontrent les agents pour constater les éléments caractérisant la mise en danger délibérée d'autrui.

En effet, à la différence de certains comportements qui, par leur durée, peuvent pendant un certain temps faire l'objet de constatations aisées (comme par exemple l'alcoolémie, la conduite sans permis de conduire, ou, lorsqu'il y a eu un accident et que véhicules et traces de freinage peuvent être expertisés, l'excès de vitesse), ceux caractérisant la mise en danger délibérée sont le plus souvent fugitifs et immatériels, et ne peuvent alors être attestés que par des témoignages.

Cette difficulté particulière a bien été pressentie par le ministère de la Justice.

Ainsi, la circulaire du 24 juin 1994 consacre un paragraphe spécifique à la rédaction des procès-verbaux, et précise qu'*« afin de caractériser les infractions de mise en danger, les agents de constatation devront veiller à consigner tous les éléments de faits de nature à permettre la distinction entre la simple violation d'une règle légale ou réglementaire et l'existence d'une violation délibérée »*.

A titre d'exemple, il est suggéré qu'*« en cas de franchissement d'une ligne continue par un véhicule, il conviendra de noter que ce franchissement a eu lieu, par exemple, en haut d'une côte, sur une route n'offrant au conducteur aucune visibilité depuis une portion de route franchie précédemment à vitesse élevée, etc. »*.

Cette difficulté de constatation et de consignation des éléments de fait n'a pas manqué d'être rappelée avec insistance par les policiers et gendarmes participant au colloque.

De même, les décisions de justice déjà rendues en la matière permettent d'apprécier quelle incidence essentielle a dans ces affaires la rédaction des procès-verbaux.

Ainsi, dans l'arrêt susvisé du 26 octobre 1994 refusant de faire application du nouveau texte, la Cour d'appel de Douai a fustigé tout particulièrement le *« procès-verbal de constatation des plus succincts (...) qui ne faisait état d'aucune des circonstances dans lesquelles l'interpellation était intervenue et n'apportait aucune précision sur la fluidité de la circulation et l'état de la chaussée »*, de même que les *« constatations effectuées par les enquêteurs qui n'ont donné aucune précision sur les circonstances de leur intervention »*.

De la même façon, mais en sens contraire, l'arrêt précité de la Cour d'appel d'Aix du 23 juin 1994 a pris la peine de relever que *« les constatations du policier établissent formellement l'existence de ce risque (de mort ou de blessures), au moment où Garnero s'est engagé sur la route nationale »*.

Par ailleurs, le colloque a permis de mettre l'accent sur une difficulté que l'on ne soupçonnait pas, et qui peut conduire à une certaine démotivation des agents de constatations.

Ceux-ci, comme il a été rapporté par l'un d'entre eux, ne sont en effet pas tenus d'être informés du suivi des procédures qu'ils ont initiées.

Alors qu'il a pris la peine de relever une infraction susceptible de tomber sous le coup du nouveau délit (ce qui, comme il a été exposé précédemment, suppose déjà un effort notable de sa part), et qu'il a transmis ce procès-verbal au Parquet, l'agent verbalisateur ne connaîtra plus rien de la suite de la procédure, et ne peut donc pas savoir si l'effort qu'il a accompli a permis d'aboutir effectivement à un jugement de condamnation.

L'absence de toute information sur l'utilité réelle du travail qu'il a accompli, dont on a vu précédemment qu'il ne répondait pas toujours à une nécessité incontournable (surtout en ce qui concerne le délit autonome), est un facteur de démotivation qui peut conduire l'agent verbalisateur à limiter son travail aux seuls accidents, pour lesquels son intervention est inévitable, sans se donner la peine de mettre également en œuvre des procédures lorsqu'aucun accident n'a été causé.

Ainsi, par-delà une information générale sur la nouvelle législation, de même que sur la jurisprudence que peu à peu vont initier les tribunaux, il serait souhaitable qu'une information spécifique soit donnée à chaque agent sur la suite qui a été effectivement donnée aux constatations qu'il a lui-même effectuées.

*La rédaction des procès-verbaux de police ne permet pas toujours la distinction entre la simple violation d'une règle légale ou réglementaire et l'existence d'une violation délibérée.*

*Il apparaît nécessaire que soit donnée à chaque agent de constatation (policier, gendarme) une information sur la nouvelle législation, ainsi qu'une information spécifique sur la suite effectivement donnée aux constatations effectuées par lui-même, ceci afin de lui montrer l'utilité de son travail.*

## II — SECOND DANGER : LE DROIT

Le second obstacle auquel risque de se heurter l'application des textes relatifs à la mise en danger délibérée provient de ce qu'ils peuvent donner lieu, de façon erronée mais néanmoins efficace, à différentes interprétations particulièrement favorables aux délinquants routiers, alors que leur lettre même devrait permettre d'éviter une telle dérive (voir paragraphe B ci-dessous).

Un exemple particulièrement révélateur de ce propos a été mis en lumière lors du colloque, à propos des différences rédactionnelles existant entre le délit autonome et la circonstance aggravante (voir paragraphe A ci-dessous).

C'est sur cette question d'interprétation que la Ligue Contre la Violence Routière, qui figure parmi les instigateurs des nouveaux textes, se doit d'être vigilante pour éviter que l'interprétation qui en sera donnée par les tribunaux ne conduise à les priver de toute réelle effectivité.

### A — L'interprétation de la différence

Comme tous les commentateurs l'ont relevé, le libellé de la mise en danger délibérée délit autonome (article 223-1 du Code pénal) n'est pas le même que celui de la mise en danger délibérée circonstance aggravante d'un autre délit, tel l'homicide involontaire (article 221-6 du Code pénal).

Ainsi, là où la circonstance aggravante parle de « *manquement délibéré* », le délit autonome parle de « *violation manifestement délibérée* ».

De même, là où la circonstance aggravante parle d'une « *obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements* », le délit autonome parle d'une « *obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements* ».

On pourrait certes être tenté de ne voir dans ces différences que de simples scories, nouvelle manifestation de l'incapacité, de plus en plus prononcée depuis deux siècles, du

législateur à rédiger des textes de loi clairs et cohérents. Tel est sans doute la raison de la différence entre le singulier et le pluriel pour la référence faite au(x) règlement(s) dans les deux textes.

Mais telle n'est pas la seule explication, et les participants au colloque sont convenus du caractère volontaire de ces subtilités textuelles ; restait à trouver l'explication de cette volonté, pour laquelle ont été proposées deux interprétations.

### 1. Une interprétation dangereuse

Certains participants ont suggéré de voir dans ces différences une volonté du législateur de ne sanctionner, dans le cadre du délit autonome, que des comportements routiers beaucoup plus graves que ceux donnant lieu à la circonstance aggravante.

L'examen des deux différences précitées développe cette explication :

— *Une obligation particulière de sécurité ou de prudence*

Tel serait notamment le sens de la référence faite par l'article 223-1 à une « *obligation particulière de sécurité et de prudence* », une simple obligation *générale* pouvant suffire dans le cadre de l'article 221-6.

Ainsi, comme l'indique la circulaire ministérielle du 24 juin 1994, la mention d'une obligation *particulière* renvoie aux seules exigences précises édictées de façon ponctuelle à des fins de sécurité, telles par exemple les règles précises du Code de la Route (comme la limitation de vitesse ou l'interdiction de franchir une ligne blanche), règles imposant dans une situation donnée une action déterminée.

A l'opposé, un comportement qui n'est pas expressément interdit pour des motifs de sécurité ou qui ne constituera qu'un principe général (par exemple le devoir pour l'automobiliste de rester en toutes circonstances maître de son véhicule) ne relèverait sans doute pas de la violation d'une obligation particulière au sens de ce texte, et ne tomberait donc pas sous le coup de l'incrimination édictée à l'article 223-1.

Pour la circonstance aggravante au contraire, tout comportement prohibé par la loi ou les règlements, et dont la méconnaissance peut entraîner un risque pour la sécurité ou la prudence (quand bien même ce règlement n'aurait pas été édicté à seule fin de veiller à la sécurité et à la prudence), peut tomber sous le coup de l'article 221-6 alinéa 2. C'est en ce sens que l'on peut notamment interpréter l'application faite par le Tribunal de grande instance de Vesoul de ce texte, dans une hypothèse où le comportement litigieux était l'absorption de stupéfiants, dont aucune disposition du Code de la Route ne prohibe spécifiquement l'usage pour des motifs de sécurité, mais qui a pourtant été considérée, à la suite d'un accident mortel de la circulation, comme la violation d'une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements.

En tout état de cause, les débats du colloque ont permis d'établir que cette notion d'« *obligation particulière de sécurité ou de prudence* », par opposition à celle d'obligation en général, risque de poser de difficiles questions d'interprétation dont la circulaire ministérielle précitée s'affranchit très légèrement en disant « *qu'il appartiendra à la jurisprudence de (les) définir* »...

Il a donc été proposé au cours du colloque, pour éviter une telle incertitude jurisprudentielle, qu'un décret, voire une simple circulaire, propose une liste des obligations « *particulières* » au sens de ce texte, laquelle liste pourrait au demeurant ne pas être limitative, en étant présentée par l'adverbe « *notamment* ».

Il a cependant été objecté à cette proposition qu'une telle démarche, si elle était susceptible de simplifier la tâche des tribunaux dans maintes espèces, n'était cependant pas sans complexité, en raison notamment de la longueur importante que la liste devrait avoir...

Mais une autre interprétation peut également être donnée (cf. *infra*) à ce terme « particulière », tout comme le terme « manifestement » peut recevoir deux analyses.

#### — Une violation manifestement délibérée

Comme pour le terme « particulière », certains participants ont proposé de voir dans le terme « manifestement » la volonté du législateur de ne réprimer, dans le cadre du délit autonome, que des comportements plus graves que ceux relevant de la circonstance aggravante.

En ce sens, le mot « manifestement » serait l'équivalent de « gravement » ou « très ».

Aboutissement paroxysmique de cette analyse, d'aucuns ont cru pouvoir déduire de l'emploi du terme « manifestement » qu'il fallait, pour que le délit soit constitué, que soit établi de la part du délinquant « le mépris délibéré de la mort d'autrui ».

Les débats du colloque ont ainsi permis de constater que les termes employés par les nouveaux textes, spécialement au sujet du délit autonome, pouvaient conduire à de véritables erreurs d'interprétation.

D'où la nécessité de revenir à l'essence même de la nouvelle loi, par une interprétation à la fois conforme à son esprit et compatible avec sa lettre.

## 2. Une interprétation favorable

Pour donner une explication aux différences de rédaction existant entre la définition du délit autonome (article 223-1) et celle de la mise en danger délibérée circonstance aggravante (article 221-6), il convient de rappeler la différence factuelle essentielle existant entre les hypothèses d'application de ces deux textes.

En effet, dans l'hypothèse visée à l'article 223-1 du Code (délit autonome), aucun accident ne s'est produit.

Par contre, dans celle de l'article 221-6 (circonstances aggravantes), le manquement à l'obligation de sécurité a donné lieu à un accident (de surcroît mortel dans l'incrimination de l'article précité).

Dès lors, et ce point a déjà été évoqué précédemment, il est incontestable que dans l'hypothèse de l'article 221-6, où un accident grave s'est produit, il ne peut y avoir aucun doute sur la nécessité, ni sur la légitimité de l'intervention des agents de constatation, ni même sur le bien-fondé de leurs interrogations relatives au comportement du délinquant, et à son éventuel manquement à une obligation de sécurité.

Par contre, l'hypothèse de l'article 223-1, dans laquelle aucun accident n'est à déplorer, ne pourra, tant aux yeux du public que pour d'évidentes raisons de preuve, donner lieu à procès-verbal que lorsque aucun doute n'est permis sur la réalité du comportement répréhensible du délinquant, sur son manquement à l'obligation de sécurité.

Dès lors et en tout état de cause, seules pourront donner lieu à intervention les situations susceptibles, par référence aux principes fondamentaux du droit pénal, de porter atteinte à l'ordre public, soit par la réalisation d'un risque (première hypothèse), soit par la manifestation évidente d'un comportement répréhensible (seconde hypothèse).

Les différences textuelles existant entre la définition du délit autonome et celle de la mise en danger circonstance aggravante s'expliquent alors sans difficulté au vu de ce constat. ALD3 Loin de constituer une différence de nature entre ces deux incriminations, elles ne seraient, dans cette seconde interprétation, que la manifestation du souci du législateur de faciliter et de légitimer l'intervention des forces de l'ordre dans le cas d'absence d'accident, visé par le délit autonome.

Ainsi s'explique le terme « obligation particulière », employé à l'article 223-1.

Ce n'est que lorsque l'on peut viser, sans qu'une quelconque interprétation soit nécessaire sur le caractère sécuritaire d'une obligation générale, une obligation particulière de sécurité, que procès-verbaux et poursuites pourront être initiés sous le visa du délit autonome.

Ainsi s'explique également le terme « manifestement », employé à l'article 223-1.

Ce n'est que lorsqu'il n'y a aucun doute possible, à l'aune du bon sens, sur le fait que le délinquant a méconnu de façon délibérée, manifestement, une obligation de sécurité, que procès-verbaux et poursuites pourront être initiés sous le visa du délit autonome.

Restreignant peut-être le champ d'application du texte, cette analyse renforce par contre son efficacité.

En effet, la précision de l'obligation particulière de sécurité méconnue, et le caractère manifeste de comportement litigieux, établiront sans contexte possible que la violation de l'obligation de sécurité ne pouvait pas être fortuite, mais été délibérée.

Si besoin était, l'on pourrait conforter cette analyse, seule conforme à la lettre et à l'esprit des textes nouveaux, par deux exemples proches :

*Le premier* est issu du droit du contentieux administratif, où le critère du contrôle restreint du Juge est celui de l'erreur manifeste d'appréciation, c'est-à-dire qui apparaît aux yeux de tous sans avoir besoin d'explication particulière, tant elle est flagrante et caractérisée.

Seule cette référence au « manifeste » pouvait légitimer que le Juge substitue son appréciation personnelle (qui rejoint celle de tous car elle constate le « manifeste ») à celle des experts, tel par exemple l'architecte des Bâtiments de France, pour des questions aussi subjectives que l'impact d'une construction neuve sur les abords d'un monument historique ou l'atteinte portée à un site par un projet immobilier...

*Le second* est à chercher dans le Code de la Route lui-même, où la notion de « manifeste » figure à l'article L1, qui distingue à juste titre le comportement de « toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait, même en l'absence de tout signe d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique » (article L1-I), de celui de « toute personne qui aura conduit un véhicule alors qu'elle se trouvait en état d'ivresse manifeste » (article L1-II).

Dès lors apparaît l'évidence de cette interprétation des différences de textes : elles ne visent qu'à légitimer et en même temps faciliter la tâche tant des agents de constatation que du ministère public, qui pour la mise en œuvre des poursuites en matière de délit autonome pourront se contenter de la simple constatation de l'évidence d'un comportement.

Au demeurant, la circulaire ministérielle du 24 juin 1994 elle-même écarte la première interprétation susanalysée, en ne laissant donc possible que la seconde, puisqu'elle

confirme l'« absence de la spécificité de la faute de mise en danger dans le délit de risque causé à autrui », en expliquant que « par l'adverbe manifestement, le Parlement a donc mis l'accent sur l'impérieuse nécessité pour le ministre public de démontrer l'existence d'une faute de mise en danger, mais il n'a pas modifié la nature de cette faute par rapport à celle exigée pour aggraver les homicides ou les blessures involontaires ».

Mais si le premier danger en Droit peut être ainsi écarté, un second plus redoutable encore a été mis en lumière par les travaux du colloque.

Se pose en effet la question essentielle, susceptible de susciter les plus grandes inquiétudes quant à l'application future du texte, de l'intention du délinquant.

*La rédaction de la définition de la mise en danger délibérée d'autrui est différente aux articles 221-6 (circonstances aggravantes) et 223-1 (délict autonome) : — le premier vise le manquement délibéré à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou les règlements ;*

*— le second mentionne une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence.*

*Il ne s'agit pas de différences de fond — si dans le cas de l'article 221-6 le risque a été réalisé (et est donc constatable), il en va différemment dans le second cas, où le comportement répréhensible doit pouvoir être constaté facilement par les forces de l'ordre. Dès lors, il doit être manifeste (et non pas plus grave). Le manquement doit de plus concerner une obligation d'action précise dans une situation déterminée, et non une obligation de portée simplement générale.*

## B — Les différences de l'interprétation

Deux analyses radicalement opposées des textes, et spécialement de l'article 223-1 du nouveau Code pénal, sont apparues au cours des débats du colloque.

Elles opposaient les tenants d'une lecture subjective (voir paragraphe 1 ci-dessous) à ceux d'une lecture objective (voir paragraphe 2 ci-dessous).

De ce conflit dépend l'avenir de la notion même de mise en danger délibérée.

Certes, il est un aspect sur lequel la nécessité de se référer à l'intention du délinquant et de la caractériser est incontestable : c'est celui de la conscience qu'avait le prévenu de violer une obligation particulière de sécurité ou de prudence.

La nécessité de cette conscience est impliquée par le terme « délibéré » (« violation délibérée d'une règle (particulière) de prudence ou de sécurité »), qui renvoie sans aucun doute possible à la notion d'intentionnalité.

Ainsi, si le prévenu a par inadvertance (ce qui pourrait par exemple être le cas dans l'hypothèse de faibles dépassements de la limitation de vitesse), ou à la suite d'un cas de force majeure (par exemple un malaise imprévisible), méconnu la règle de sécurité, le délit ne sera pas constitué. C'est en effet cette violation volontaire de la loi de sécurité qui constitue l'essentiel du comportement punissable. On doit ici rappeler que la preuve du caractère intentionnel de la violation de la loi a été facilitée dans l'hypothèse de l'article 223-1, comme il a été indiqué précédemment, par la référence à la notion de « violation manifestement délibérée », cette référence au « manifeste » limitant la pos-

sibilité d'intervention aux seuls cas où aucun doute n'est possible, pour lesquels la preuve du caractère intentionnel sera accessible (par exemple, l'hypothèse du délinquant qui conduit à 150 km/h dans un sens interdit en centre-ville).

La question fut alors posée au cours des débats du point de savoir si le nouveau délit supposait également que soit caractérisé chez le prévenu l'intention, ou à tout le moins la conscience, de ce que son comportement aboutissait à « exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente ».

Le prévenu, dont il est établi qu'il a sciemment et volontairement méconnu l'obligation de sécurité, doit-il en plus savoir que ce comportement est dangereux pour autrui pour tomber sous le coup de la nouvelle incrimination ?

### 1. La lecture subjective

A cette question essentielle, d'aucuns ont choisi de répondre par l'affirmative.

Ainsi, l'un des participants considérait que le texte exige « de démontrer l'existence de la faute (...) qui implique le mépris délibéré de la mort d'autrui ».

C'est aller assurément très (trop) loin !

Plus grave encore, cette motivation a été d'ores et déjà adoptée par certaines décisions de justice.

Ainsi, la Cour d'appel de Chambéry a cru pouvoir affirmer « que pour que le délit soit constitué, il faut en effet que l'infraction ainsi commise ait mis en danger de manière immédiate et évidente la vie d'autrui et que le prévenu en ait eu conscience » (Chambéry, 11 mai 1995, « Dougoud »).

De la même façon, la Cour d'appel de Douai a considéré que le délit de mise en danger d'autrui « implique seulement que son auteur, tout en envisageant la survenue de la mort d'autrui ou de blessures graves à même de lui être infligées comme un risque qu'il espérait éviter a néanmoins persisté dans son action » (Douai, 28 septembre 1994, « Moudar »).

Une telle analyse, qui ne repose sur aucune justification textuelle ni sur l'esprit de la loi, est particulièrement dangereuse.

En effet, comme le faisait remarquer avec bon sens un participant au colloque, l'article 223-1, par la complexité de son libellé et l'abondance des qualificatifs employés, est « le royaume des plaideurs », pour qui « il y a au moins cinq moyens de s'en sortir facilement ».

Exiger pour que soit constitué le délit que soit démontrée la conscience qu'avait le prévenu du risque causé à autrui revient à condamner le texte.

En effet, si la preuve peut être apportée de la volonté délibérée de violer l'obligation légale de sécurité (on ne conduit pas à 150 km/h en ville sans le faire exprès), le doute subsistera toujours sur la conscience réelle qu'avait, au moment des faits, le prévenu sur le risque mortel qu'il pouvait faire courir à autrui.

C'est la raison pour laquelle une autre analyse a été présentée, qui non seulement correspond au but du texte, mais encore est la seule compatible avec sa lettre même.

### 2. La lecture objective

Le libellé de l'article 223-1 ne peut laisser aucun doute sur le caractère critiquable de la lecture subjective qui vient d'être présentée, et sur la pertinence de la seule lecture objective.

En effet, ce texte sanctionne « le fait d'exposer directement à autrui un risque (...) par la violation manifestement délibérée d'une obligation »

Pour que soit ainsi caractérisée l'infraction, n'est donc requis qu'un seul élément intentionnel (la volonté consciente de violer l'obligation de sécurité), les deux autres éléments constitutifs du délit n'étant que des éléments matériels : — d'une part, le fait de la violation de l'obligation de sécurité ;

— d'autre part, le fait d'exposer autrui à un risque.

Par contre, le texte ne requiert aucunement la conscience d'avoir exposé autrui à un risque.

La construction juridique est au demeurant exactement la même en matière d'homicide involontaire, puisque l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 221-6 du Code sanctionne « le fait de causer, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence (...) la mort d'autrui », le délit étant ainsi caractérisé dès lors qu'est établi cette maladresse, imprudence, inattention, négligence ou ce manquement, sans qu'il soit besoin de savoir si le délinquant a eu, ou non, conscience de causer la mort d'autrui...

Le caractère purement factuel de l'exposition d'autrui à un risque, indépendamment de toute conscience de ce risque, est d'ailleurs rappelé dans la circulaire du 24 juin 1994 qui précise que « soit le caractère délibéré de la faute (que la circulaire décrit comme étant le fait pour l'auteur d'avoir "consciemment décidé de ne pas respecter l'obligation de prudence ou de sécurité qui lui était imposée"), est prouvé, et le délit de risque causé à autrui est constitué, soit il ne l'est pas et seule peut être éventuellement retenue une contravention au Code de la Route ».

A aucun moment n'est exigée chez le délinquant une conscience du danger, du moment que son comportement sciemment illégal entraînait, dans les faits, un risque potentiel pour autrui.

Ultime confirmation de cette analyse, l'article 121-3 du nouveau Code pénal, après avoir posé en son alinéa 1<sup>er</sup> le principe qu'« il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre », fait figurer parmi les exceptions énoncées aux alinéas 2 et 3 sous l'en-tête « toutefois », outre les « cas d'imprudence (et) de négligence », ceux de « mise en danger délibérée de la personne d'autrui » et de « manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou les règlements ».

Une telle analyse est au demeurant parfaitement cohérente, puisque à partir du moment où est caractérisée la violation manifestement délibérée d'une obligation de sécurité, et quand bien même le délinquant n'aurait pas eu conscience du risque qu'il faisait courir à autrui (ce qui est peu probable mais ce qui pourrait, dans la première analyse, lui faire accorder au bénéfice du doute), il est incontestable qu'à tout le moins il aurait dû avoir conscience de ce risque.

Cette lecture objective, seule conforme à la lettre et à l'esprit du texte, a heureusement été adoptée par nombre de juridictions.

Ainsi, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence, dans une décision très motivée, a rappelé :

« que ce délit suppose pour être constitué :

— du point de vue de l'élément matériel,

• la violation d'une règle déterminée de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement,

• que ladite violation est d'exposer directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente ;

— du point de vue de l'élément moral,

• une volonté manifestement délibérée de commettre cette violation ». (Aix-en-Provence, 23 juin 1994, « Garnero ».)

Ainsi, l'élément moral est limité à la seule volonté de

méconnaître l'obligation légale de sécurité, le risque causé à autrui ne figurant pas dans l'élément matériel.

De la même façon, le Tribunal de grande instance de Saint-Étienne est entré en voie de condamnation après avoir seulement constaté, d'une part « que le prévenu a emprunté intentionnellement un itinéraire interdit (...) et qu'il a méconnu de façon manifestement délibérée l'obligation de sécurité édictée par voie réglementaire », et d'autre part « que le non-respect des prescriptions réglementaires ci-dessus rappelées a exposé directement autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures (...) », sans que soit évoquée la conscience qu'aurait eu ou non le prévenu de ce risque (TGI Saint-Étienne, 4 août 1994, « Tognoli »).

La Cour d'appel de Douai, adoptant dans cette autre décision une analyse différente de celle sus-rappelée, a estimé qu'« il ne saurait toutefois être posé pour principe que le fait pour un automobiliste de rouler à plus de 200 km/h sur un certain type de voies constitue une violation de la réglementation présentant une particulière gravité qui est, à elle seule, et quelles que soient les circonstances, objectivement de nature à créer un risque direct et immédiat », pour constater qu'en l'espèce « le ministère public ne se trouve pas à même d'établir que, en circulant à la vitesse qui était la sienne, X a exposé directement autrui au risque visé par l'article 223-1 du nouveau Code pénal » (Douai, 26 octobre 1994).

L'analyse faite par la Cour dans cet arrêt repose donc uniquement sur la question factuelle de savoir si un risque a effectivement été causé à autrui, sans que soit évoquée celle de la conscience qu'aurait eu le conducteur d'un éventuel tel risque.

Il importe donc que cette analyse soit confortée et soutenue le plus possible par la Ligue, si l'on veut atteindre le but recherché par la création de ce nouveau délit.

*La question est posée de savoir si un prévenu, dont il est établi qu'il a sciemment et volontairement méconnu une obligation de sécurité, doit en plus avoir eu conscience que son comportement exposait autrui à un risque de mort ou de blessures graves. Certains tribunaux ont répondu dans ce sens. La lecture attentive des textes infirme ce point de vue : ce qui doit, pour caractériser le délit, être intentionnel est uniquement le fait de violer une obligation de sécurité.*

*Une autre interprétation aboutirait à vider pratiquement les nouveaux textes de leur contenu. La Ligue doit donc soutenir le point de vue exposé ci-dessus.*

### III — LA STRATÉGIE DE LA LIGUE

Association militante, la Ligue Contre la Violence Routière ne peut rester neutre face à la mise en œuvre qui sera faite des nouveaux textes dont elle fut l'un des instigateurs. Ont ainsi été évoquées les deux priorités d'action suivantes :

#### A — L'action auprès des agents de constatation et des Parquets

Afin de remédier à la lenteur de l'entrée dans les mœurs des nouveaux textes, et d'inciter le ministère public à poursuivre chaque fois que les circonstances le justifient sous le visa du nouveau délit ou de la nouvelle circonstance

aggravante (sans limiter son intervention dans cette seconde hypothèse au seul homicide involontaire), l'attention des délégués de la Ligue a été attirée sur la nécessité de prendre connaissance le plus rapidement possible des dossiers pénaux, relatifs notamment aux accidents mortels de la circulation.

Ainsi, les délégués de la Ligue et leurs avocats pourront en temps utile et de façon efficace prendre attache avec le Parquet pour lui suggérer, au nom de la Ligue, de citer les responsables de l'accident non seulement sur l'alinéa 1 de l'article 221-6, mais également sur l'alinéa 2 (lorsqu'il y a eu accident), ou encore d'user de l'article 223-1 dans l'hypothèse où il n'y a pas eu d'accident.

Un modèle de lettre type à adresser au Parquet a été proposé (voir en annexe).

Un participant a fait constater qu'il sera pour cette action plus facile d'obtenir que le débat sur la mise en danger délibérée soit soumis aux tribunaux dans le cadre de la circonstance aggravante édictée à l'article 221-6 alinéa 2, puisque dans une telle hypothèse le dossier est d'ores et déjà entre les mains du Procureur du fait de l'homicide intervenu, que dans celle du délit autonome de l'article 223-1, où l'avenir du texte repose avant tout sur l'action des agents de constatation.

Il a par ailleurs été indiqué que l'attention du Parquet doit d'autant plus être attirée sur l'intérêt de l'application de l'alinéa 2 de l'article 221-6, qu'il est apparu en pratique que certains Procureurs, après avoir omis de viser cet alinéa dans leur citation, cherchaient à s'en excuser en indiquant qu'en tout état de cause, dans l'appréciation de la peine infligée au responsable de l'homicide involontaire, il serait tenu compte par le tribunal des circonstances particulières de mise en danger délibérée, et ce quand bien même l'alinéa 2 ne serait pas expressément visé.

Un tel raisonnement est gravement erroné, en ce que le but poursuivi n'est pas d'obtenir une peine aggravée, mais bien plutôt de voir un comportement délictueux spécifique sanctionné.

Dans le même sens, a été rappelé la très grande utilité que présente pour la Ligue la connaissance la plus exhaustive possible de l'ensemble des décisions que pourront obtenir chacun de ses représentants dans le cadre de l'application des nouveaux textes.

Une centralisation de l'ensemble de ces jugements et arrêts au siège de la Ligue est apparue vivement souhaitable, afin que soit constitué un fichier central de jurisprudence sur la mise en danger délibérée, dont il serait rendu compte de l'enrichissement dans les pages de Pondération.

*Afin de contribuer efficacement à l'entrée en vigueur effective des nouveaux textes, les délégués de la Ligue :*

*— doivent prendre connaissance le plus vite possible des dossiers pénaux, notamment pour les accidents mortels ;*

*— doivent prendre contact avec le Parquet pour lui suggérer au nom de la Ligue de citer les responsables de l'accident sur les alinéas 1 et 2 de l'article 221-6 ou le cas échéant d'user de l'article 223-1 s'il n'y a pas accident ;*

*— doivent adresser au Siège de la Ligue les jugements et arrêts obtenus par leurs soins (et d'autres cas de jurisprudence sur la base de ces articles dont ils auraient connaissance), ce qui est indispensable pour la constitution d'un fichier.*

Élément utile d'action, et instrument de sensibilisation tant du public que des Juges eux-mêmes, la constitution de partie civile de la Ligue dans le cadre de poursuites exercées sous le visa de la mise en danger délibérée d'autrui, constitue une priorité essentielle.

Cette constitution de partie civile entre incontestablement dans l'objet social de la Ligue, qui est aux termes de l'article 1<sup>er</sup> de ses statuts « *de lutter* » par tous les moyens légaux contre les « *manifestations de la violence routière* » et « *de prévenir les accidents de la circulation* ».

L'article 2-12 du Code de procédure pénale (loi n° 93-2 du 4 janvier 1993), après un long combat mené depuis près de dix ans, a enfin admis de façon générale le principe de la recevabilité de la constitution de partie civile de la Ligue Contre la Violence Routière, en ces termes :

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

*Ce nouvel article 2-12 du Code de procédure pénale, qui permet à la Ligue d'être reçue quand elle se constitue partie civile aux côtés des victimes, a pour objet de favoriser son action. Utiliser le libellé de ce texte pour entraver l'action de prévention de la Ligue serait aller contre l'esprit dans lequel a été votée cette loi par le législateur.*

*De plus, il a été rappelé que le principe général édicté à l'article 2 du Code de procédure pénale, qui dispose que « l'action civile en réparation du dommage causé par un crime, un délit ou une contravention appartient à tous ceux qui ont personnellement souffert du dommage directement causé par l'infraction », ne s'oppose pas à la recevabilité de l'action de la Ligue.*

C'est en effet sous l'égide de ce texte général qu'avant la promulgation de l'article 2-12 du Code de procédure pénale, la Ligue avait déjà été à maintes reprises déclarée recevable à se constituer partie civile dans le cadre de poursuites exercées à l'occasion d'accidents de la circulation ; or l'article 2-12 n'a pas eu pour effet d'abroger ou de restreindre ce principe général de l'article 2.

Sous réserve de la constitution d'un dossier solide établissant le préjudice personnellement causé à la Ligue par les comportements de mise en danger délibérée de la vie d'autrui, ce qui peut être établi sans difficulté, on voit mal comment la Ligue ne pourrait pas invoquer les dispositions générales du texte de l'article 2 dans l'hypothèse de l'article 223-1.

C'est d'ailleurs ce que vient d'admettre le Tribunal correctionnel de Caen dans une affaire remarquable (TC Caen, 15 mai 1996).

Il a été rappelé unanimement par les participants au colloque qu'en tout état de cause, l'intervention de la Ligue, soit indirectement en agissant auprès du Procureur, soit directement par la constitution de partie civile, devait être limitée aux seuls cas véritablement exemplaires, caractérisés par des circonstances d'une gravité incontestable, et ce pour ne pas risquer d'échec au regard de la matérialité des faits.

La constitution de partie civile sur la base des articles 221-6 et 223-1 est toujours possible.

Dans le premier cas, elle est automatiquement acquise à condition de respecter les conditions prévues par la loi du 4 janvier 1993 (Association déclarée depuis 5 ans, délit d'homicide ou blessures involontaires lorsque l'action publique a été mise en mouvement par le ministère public ou la partie lésée, accord de la victime).

Si ces conditions ne sont pas remplies, et dans le cas de mise en œuvre de l'article 223-1, la Ligue peut se porter partie civile, mais n'est pas automatiquement recevable.

Dans les deux cas, les représentants de la Ligue ne doivent se constituer partie civile que dans des cas d'une gravité incontestable (consulter le Siège national).

Par la mise en œuvre des nouveaux textes réprimant la mise en danger délibérée de la vie d'autrui, et grâce notamment à l'action de la Ligue Contre la Violence Routière, un nouvel espoir pourra ainsi naître de voir enfin cesser certains comportements directement constitutifs de violence routière, et diminuer en conséquence le nombre des victimes d'accidents de la route.

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE  
Paris, mai 1996

## Témoignage de Marcelle Raffin au Tribunal correctionnel de Mâcon 19-06-96

3 décembre 1986 : Marcelle et René Raffin, leurs deux enfants Stéphanie 8 ans et Sébastien 13 ans sont, à bord de leur voiture, arrêtés à un feu rouge.

Le conducteur d'un convoi qui aurait dû être « exceptionnel » ne « voit » ni la voiture ni le feu.

René et Stéphanie ont cessé de vivre dans un amas de tôles, Sébastien décède le lendemain. Marcelle, grièvement blessée, sera la seule survivante de ce massacre routier. Depuis 10 ans, entourée de sa famille, elle se bat pour qu'au-delà de la responsabilité du conducteur de cette mission dite « impossible » lors de l'expertise de juillet 1994, celle du donneur d'ordre soit aussi mise en cause, pour que progresse la législation sur les transports routiers.

19 juin 1996, Tribunal correctionnel de Mâcon, Monsieur Leroy, chauffeur routier, Monsieur Caron, chef d'agence sont enfin jugés.

Nous tenons à publier intégralement le témoignage de Marcelle Raffin devant le tribunal, expression d'une vie brisée :

**Le 11-9-96, le Tribunal correctionnel a prononcé le jugement suivant :**

« Attendu que l'inattention de M. Leroy (chauffeur routier) est évidente et certaine, que d'ailleurs elle n'est ni contestée ni expliquée... qu'il a été relevé que le prévenu roulait à une vitesse excessive alors qu'il se trouvait en agglomération... le prévenu n'avait pas cessé d'accélérer sa vitesse comme s'il était en rase campagne... le condamne à la peine de 18 mois d'emprisonnement avec sursis et 2 ans de suspension de son permis de conduire. »

« Attendu que M. Caron (directeur d'agence responsable du transport exceptionnel)... ne pouvait ignorer la nature exacte du chargement... la nécessité d'obtenir les autorisations des DDE pour sortir de l'itinéraire... indiqué qu'il n'a pas discuté avoir organisé l'itinéraire... que les manquements constatés doivent lui être imputés... que l'expert... a conclu que ce transport aurait dû être effectué en une semaine (2 fois le temps réellement mis)... le condamne à la peine de 2 ans d'emprisonnement avec sursis et 30 000 F d'amende. »

Toutefois, en ce qui concerne la responsabilité pénale du « donneur d'ordres », seule celle du directeur d'agence a

été sanctionnée. En effet, celle du PD-G de l'entreprise de transport (flotte de 110 véhicules) propriétaire du camion, n'a pas été retenue, compte tenu d'un arrêt de la Chambre d'accusation de la Cour d'appel de Dijon du 10-1-96 qui l'a relaxé « pour charges insuffisantes ».

Marcelle Raffin, estimant que cette décision a été prise au motif d'une « délégation de pouvoir expresse du PD-G au directeur d'agence, invoquée mais *non produite au dossier*, a adressé immédiatement après le jugement du 16-9-96 à la Présidente de la Chambre d'accusation, un argumentaire de plusieurs pages. Elle y montre l'existence de contradictions et de mensonges qui ont abouti à la relaxe d'un PD-G dont les méthodes de travail et la façon de gérer son entreprise (mépris des règlements pour respecter les délais vis-à-vis des clients) sont les raisons profondes de l'accident.

« Tout d'abord, je tiens à remercier toutes les personnes présentes ici aujourd'hui. J'ai tellement besoin de soutien. C'est très difficile de survivre quand on a perdu toutes ses raisons de vivre. Nous étions une famille très soudée : nous avons réussi à construire une maison grâce au fruit de plus de 20 ans de travail au service de la jeunesse. Les enfants étaient beaux et en bonne santé. Mon mari jouissait de la considération et de l'estime de ses collègues enseignants, de la confiance de ses élèves et aussi de celle de ses concitoyens qui l'avaient élu au Conseil municipal. Il œuvrait dans plusieurs associations locales. Tué ! Sébastien avait 13 ans, il avait plein d'amis au Collège, il était sérieux et curieux de tout. Il travaillait bien, il avait le cœur gai, il faisait la paire avec son cousin. Il adorait son ordinateur, il faisait notre fierté. La vie lui souriait. Tué. Stéphanie avait 8 ans, elle avait un sourire radieux (elle était plus sérieuse que les enfants de son âge) mais sa naïveté nous amusait, elle aimait l'école avec sa maman, elle aimait retrouver ses poupées et son kiki (sa chambre en était pleine). Elle aimait bien regarder la télé avec son frère. Elle aimait très fort son papa. Elle partageait beaucoup de jeux avec sa cousine, elle aimait la vie. La vie l'aimait. Tuée !

Le soir, au moment du repas, c'était un moment privilégié où nous étions rassemblés et chacun racontait sa journée. Après l'accident, je faisais encore les repas pour 4 mais il a bien fallu s'adapter.

Maintenant, je déteste ce moment-là. Je ne fais plus à manger et il m'arrive même d'oublier de manger.

Moi-même, la 4<sup>e</sup> victime gênante, dérangeante, je suis réduite à néant : ce camion et ce chauffeur ont tout détruit : mon mari, mon soutien, ma chair, mes enfants, ma lumière, ma vie enfin. Sans explication !

Après mon séjour à l'hôpital, ma première visite a été au cimetière : il a bien fallu se rendre à l'évidence !

Je retrouvais une maison vide, immense, silencieuse. Tout était en place et attendait notre retour.

Mon beau-père est décédé 3 ans après. La mort brutale, aussi horrible qu'injustifiée de son fils et de ses 2 petits-enfants lui avait porté un coup dont il ne s'était jamais remis. Il fut atteint d'un cancer (qui a pu être la conséquence d'un stress engendré par ce deuil cruel).

Mon mari était l'aîné de ses enfants. Ses frères et sœurs sont très perturbés par la perte de leur conseiller. Les neveux et nièces sont aussi très perturbés par la perte de leurs cousin et cousine avec qui ils avaient beaucoup d'activités, de vie commune.

Mon frère, ma sœur et ma belle-sœur s'inquiètent pour mon avenir. Toute la famille essaie de me préserver car la vie n'a plus de sens pour moi.

Je vis au jour le jour et me réfugie dans le travail. (Je meuble le temps du mieux que je peux. Combien de temps encore, je ne sais pas. *Notre force a des limites !* C'est un combat de tous les instants, cette survie ! Je ne demande pas pour qui ? pour quoi ? Je n'arrive pas à trouver un but à ma vie.)

Tout le monde croit que je m'en sors, que je vais bien parce que je participe à de nombreuses associations, je fais beaucoup d'activités, je voyage... Mais en réalité, c'est parce que je n'accepte pas la solitude (et de moins en moins). Je rentre le plus tard possible chez moi pour n'avoir qu'à me coucher.

(Il faut bien voir qu'à partir du moment où je ferme la porte, je suis *seule* : personne avec qui échanger quoi que ce soit, personne sur qui compter, sur qui s'appuyer, de qui recevoir de la tendresse !)

Même en société, je me sens mal à l'aise, de trop (car tout le monde est en famille et moi, je suis seule).

Mon mari était un modèle de prudence sur la route. On lui a enlevé le droit de vie. D'autres ne font qu'enfreindre les lois. On le leur permet. Ils écrasent les premiers. Pourquoi fait-on des lois, et pour qui. Les règlements ne sont-ils pas fait pour tous ?

Pourquoi y a-t-il des gens qui ont tous les droits et d'autres qui ne font que subir en courbant l'échine. Que d'injustice ! Des responsabilités ont été trouvées, *pas toutes assumées*. Mais rien n'est acquis dans la vie.

Les conditions de travail des chauffeurs routiers ne sont justifiées que par un rendement maximum pour leurs patrons.

Je souhaite de tout mon être qu'aucune épouse, aucune mère ne connaisse les affres de mon désespoir et de ma solitude.

Je suis déchirée mais j'ai voulu œuvrer, aussi modestement soit-il, pour un progrès de la Sécurité routière.

Les enseignements à tirer de ce « crime » sont clairs et primordiaux.

J'aurais aimé que l'instruction soit complète et sans faiblesse. Que justice soit rendue. Je plaçais mon espoir en la justice.

Tant que les responsabilités d'accidents ne seront *pas sanctionnées*, l'insécurité routière continuera !

Monsieur le Président, Messieurs les Juges, il faut *punir sévèrement* pour que ce combat ne soit pas vain.

Dans le cas contraire, c'est admettre que ce système criminel se perpétue, ou pire encore c'est l'encourager. Je demande justice et non vengeance.

Au nom de tous les miens (qui ne demandaient qu'à vivre), je pense que chacun pourrait essayer de réfléchir à ceci : plutôt que de penser toujours à l'appât du gain, à gagner plus d'argent, il ne serait pas mieux de penser à la *qualité de la vie* et à *l'amour de son prochain* ?

Ceux qui ont une famille, soyez heureux !

Reconnaissez le bonheur que vous avez de pouvoir faire des échanges, partager votre vie.

Ceux qui ont perdu un des leurs (ou plusieurs membres de leur famille), sachez que je compatis à votre malheur. Merci à tous d'être ici aujourd'hui, j'ai bien besoin de votre soutien. »

Marcelle RAFFIN

# INFORMATIONS

---

## *Rapport de la Fédération Européenne des Victimes de la Route (FEVR)*

***Vous trouverez ci-joint un résumé du rapport publié par la FEVR, intitulé : « Les morts et les blessés de la circulation. Causes principales de la baisse de la qualité de vie des victimes et de leurs familles. Propositions d'amélioration. » Ce rapport a été établi à la suite d'une enquête dans divers pays d'Europe menée avec l'aide d'associations telles que la nôtre.***

## *Fédération Européenne des Victimes de la Route*

La FEVR a publié un rapport intitulé « Les morts et les blessés de la circulation — Causes principales de la baisse de la qualité et du niveau de vie des victimes et de leurs familles — Propositions ».

Il y a trois ans la Fédération Européenne des Victimes de la Route, à laquelle adhèrent en France la Ligue Contre la Violence Routière et l'Association des Victimes d'Accidents de la Circulation, a lancé une enquête pour connaître les conséquences de l'accident sur la vie des blessés graves et des familles des tués ou de ces blessés.

1 364 réponses ont été recueillies, provenant de neuf pays. 59 % des réponses étaient celles de familles de tués, 41 % de blessés graves ou de leurs familles.

De cette enquête ressortent les points suivants :

**A** — L'information délivrée après l'accident est insuffisante. Ce qui est demandé :

- que l'annonce du décès soit faite par une personne spécialement formée ;
- que les proches puissent voir le corps ;
- un soutien psychologique, juridique et pratique ;
- une information sur les circonstances de l'accident ;
- une information sur les associations de victimes de la route.

**B** — La justice pénale n'est pas satisfaisante. Ce qui est demandé :

- de la rigueur dans les enquêtes, à l'instar de ce qui se fait lorsqu'il y a crime ;
- la suspension temporaire immédiate du permis de conduire pour ceux qui ont tué ou blessé, jusqu'au jugement ;
- la tenue au courant des familles des procédures en cours ;
- des sanctions pénales, prison ou peine alternative (travaux d'intérêt général) en rapport avec la gravité des infractions ayant causé mort ou blessure ;

— le retrait définitif du permis de conduire pour les récidivistes.

**C** — La justice civile n'est pas satisfaisante. Ce qui est demandé :

- une prise en charge immédiate des frais d'obsèques, des frais médicaux, de la perte de revenu.

**D** — Pour ce qui concerne les soins aux blessés : seulement la moitié des blessés considèrent que leur état s'est stabilisé au bout de trois ans. Les blessures physiques et psychiques peuvent avoir des conséquences à long terme qui empêchent les victimes de conserver leur niveau de vie. En particulier, les conséquences des traumatismes crâniens sont mal reconnues.

**E** — Pour ce qui concerne l'impact physiologique et psychique sur les victimes ou leurs proches : la moitié des victimes souffrent d'insomnies, de maux de tête, de cauchemars, ou plus généralement de problèmes de santé. Et cela dure bien au-delà de trois ans.

Les proches des blessés ou des tués souffrent eux aussi de troubles psychiques divers, pouvant durer plus de trois ans, conduisant dans quelques cas extrêmes jusqu'au suicide.

**F** — Pour ce qui concerne la vie familiale, on note souvent après l'accident des perturbations : déménagement, séparation, changement de situation professionnelle.

Face à ces constats, la Fédération Européenne des Victimes de la Route propose les mesures suivantes :

**1** — Créer des centres publics d'aide et de conseil, où les victimes et leurs familles pourraient trouver, outre toute l'information immédiate dont elles peuvent avoir besoin, une personne de confiance pouvant les accompagner ou les représenter dans toute démarche.

**2** — Réévaluer périodiquement les indemnisations pour les porter à un niveau en rapport avec les préjudices de

toutes sortes subis par les victimes. Prendre en compte en particulier les conséquences de toutes sortes des traumatismes crâniens.

S'assurer que sont bien pris en charge immédiatement les frais d'obsèques, les frais médicaux, les pertes de revenu.

**3** — Tenir les familles au courant de l'avance des procédures.

**4** — Rééquilibrer le système pénal de manière à garantir l'égalité des droits des victimes par rapport à ceux qui sont reconnus au prévenu.

**5** — Envisager de faire contribuer les coupables sur leurs biens propres à l'indemnisation des victimes.

**6** — Traiter certaines infractions comme des délits intentionnels, notamment l'excès de vitesse, le franchissement de feu rouge ou de stop, la conduite en état d'ébriété.

**7** — Organiser, si ce n'est déjà fait, un réseau efficace de secours.

**8** — Etendre à tous les pays d'Europe la Convention Européenne concernant l'indemnisation des victimes de violence.

## 2 roues motorisés : du brevet de Sécurité routière au permis moto

(Extrait du dossier de Presse du 26 juin 1996. DSCR)

Deux décrets ont été publiés le 4-7-1996. Ils portent sur la sécurité des cyclomoteurs et des motocyclistes :

Les jeunes qui auront 14 ans après l'entrée en vigueur du premier texte devront donc être titulaires de l'Attestation scolaire de Sécurité routière délivrée dans leur établissement pour conduire un cyclomoteur entre 14 et 16 ans. Pour compléter ce dispositif, des stages de formation pratique seront mis en place en 1997 (3 heures ?).

Le deuxième texte réglementaire pris en application de la directive européenne datée du 29 juillet 1991 (91/439/CEE) introduira deux grandes nouveautés : *l'accès progressif aux motos les plus puissantes*. Actuellement, un jeune motard a accès dès 18 ans aux plus grosses motos souvent sans avoir conduit de motocyclette légère.

*Par ailleurs, les automobilistes ayant deux ans de permis voiture, c'est-à-dire ayant déjà une expérience de la circulation, pourront conduire une 125 cm<sup>3</sup>.*

Ainsi, la France bénéficiera d'un dispositif complet permettant d'accéder progressivement à la conduite des deux roues motorisés. Huit années au minimum s'écouleront entre l'Attestation scolaire et l'accès aux motos les plus puissantes :

*Attestation scolaire de Sécurité routière, classe de 5<sup>e</sup> (12-13 ans). Épreuve théorique pour une meilleure sensibilisation aux risques, à la signalisation et à la réglementation.*

*Brevet de Sécurité routière (14 ans) autorise la conduite d'un cyclomoteur. Formation pratique mise en place en 1997.*

*Permis AL : 16 ans, motos légères, moins de 125 cm<sup>3</sup> et de - 15 CV\*.*

*Permis A : 18 ans, motos dont la puissance est inférieure ou égale à 34 CV.*

*20 ans : toutes motos si au moins 2 ans de permis A.*

*21 ans : accès direct à toutes motocyclettes si réussite à l'épreuve du permis A à partir de 21 ans.*

\* « La Honda NSR 125 R, graine de championne... est bien la petite sœur de la 500, Championne du monde de vitesse 1994... Née à la piste, elle ne demande qu'à y retourner... » Extrait de la plaquette publicitaire Honda. Le compteur est gradué jusqu'à 200 km/h !... (Voir plus bas le témoignage de Colette Mazonetto.)

## Colloque « villes, la solution 2 roues » Sénat, le 14 septembre 1996

L'Association « 2 Roues pour la ville » qui a pour but la défense et la promotion du 2 roues urbain, a organisé ce deuxième colloque, après celui de l'Assemblée nationale en janvier 1995, dans le but de sensibiliser à la solution 2 roues, les décideurs en matière de circulation et de transport, qu'ils soient élus, fonctionnaires ou techniciens.

Le CREPIF (Centre de recherches et d'études sur Paris et l'Île-de-France) et la DSCR (Direction de la Sécurité et Circulation routière) apportaient leur concours ainsi que les constructeurs qui ont présenté leurs modèles dans une exposition annexe.

On a surtout parlé des 2 roues légers motorisés (DRM), véritable alternative à la circulation des voitures et aux 2 roues lourds. De nombreuses réserves ont été faites à la nouvelle réglementation autorisant l'accès de nouvelles

catégories de conducteurs à ces machines dont la maniabilité et l'accélération met en péril les usagers les plus vulnérables : piétons jeunes et âgés.

La dernière partie a été consacrée à l'innovation. Désormais, « la priorité est à celui qui consomme le moins d'énergie ». Les piétons et les cyclistes remettent en cause les autres usages. Ont été examinés : les aménagements de sécurité, les véhicules électriques, les vélos gratuits (La Rochelle). Alain Bodon a rappelé que la sécurité et la qualité de la vie en ville était un axe prioritaire. *Anne-Marie Idrac, qui s'est déclarée adepte du vélo, a remis le trophée « 2 Roues pour la ville » à Alençon : les enseignants et la Ligue ont été cités comme les partenaires les plus actifs. Un « bravo » pour nos militants de l'Orne.*

# Colloque européen sur les usagers vulnérables dans la circulation

Le Comité scientifique du CERTU (Centre d'Études et Recherches sur les Transports Urbains) organise une ren-

contre sur les solutions à mettre en œuvre pour que les plus exposés puissent se déplacer en sécurité :

## Vulnérabilis 97

Colloque européen sur les usagers vulnérables dans la circulation  
14-15 janvier 1997  
Espace Tête d'or — Lyon

Une ville pour tous : c'est l'objet que se donne ce colloque sur les usagers vulnérables dans la circulation qui se déroulera à Lyon les 14 et 15 janvier 1997.

Beaucoup de problèmes sont communs aux usagers non motorisés : piétons, enfants, cyclistes et personnes à mobilités réduites. Le problème essentiel pour eux est de pouvoir se déplacer en sécurité en ville.

Le colloque est l'occasion idéale pour les membres des associations concernées par la sécurité de la circulation, d'acquiescer une vue d'ensemble de tous les problèmes liés

aux accidents : causes, conséquences, solutions d'aménagement de la voirie, éducation...

Des experts français et des autres pays européens traiteront ces sujets et de nombreux exemples d'actions seront présentés. Les fiches d'inscriptions au colloque sont à demander à « Hussard Organisation » 8, rue Waldeck-Rousseau — 69006 Lyon (Fax : 04.72.74.05.79 — Tél. : 04.72.74.06.03) si possible avant le 1<sup>er</sup> décembre.

Le prix est de 1 200 F. Un prix spécial de 600 F est consenti aux membres des associations et aux enseignants. Un prix de groupe est également prévu.

# STATISTIQUES

(Observatoire National Interministériel de Sécurité routière)

MOIS 1996	ACCIDENTS %*	TUÉS %*	BLESSÉS %*	GRAVITÉ %*	MOYENNE ANNUELLE TUÉS A 30 JOURS
Mai	963 — 16,5 %	617 — 6,8 %	13 165 — 17 %	6,40 + 0,66 %	8 599
Juin	11 225 — 5,7 %	714 — 4,2 %	15 245 — 4,5 %	6,36 + 0,1 %	8 567
Juillet	10 663 — 8,5 %	732 — 8,5 %	14 777 — 10,3 %	6,86 — 0,38 %	8 459

\* % par rapport au même mois de 1995.

Le nombre des accidents corporels et de blessés n'a jamais été aussi bas, mais les tués sont en augmentation (+ 1,3 %) en rase campagne en juin. La météorologie de juillet a été plutôt favorable par rapport à mai et juin. Le taux de gravité (% de tués pour 100 accidents) est toujours élevé. Il est dû en grande partie aux 2 roues lourds et aux poids lourds (+ de 15 % pour 7 % du trafic).

Les progrès sont réels mais lents. N'oublions pas que le programme RÉAGIR, lancé en 1983 avait pour objectif de réduire le nombre de morts de 12 000 à 8 000 en 5 ans : 13 ans après, on y est toujours pas parvenu, malgré les progrès en « sécurité passive » des véhicules. Peut-être les constructeurs devraient-ils enfin se préoccuper de la sécurité des autres usagers en réduisant les vitesses maximales de leurs véhicules !

# Contrôles de la vitesse, de l'alcoolémie et du port de la ceinture de sécurité par la Gendarmerie nationale et la Police nationale

(Hors Préfecture de police de Paris et Direction centrale du contrôle de l'immigration et de la lutte contre l'emploi des clandestins)

## Contrôles de la vitesse

VITESSE		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Total heures de contrôle (y compris écritures et déplacements)	Année 1995	1 851 034	215 299	113 645	2 179 978
	Année 1994	1 974 205	253 279	90 396	2 317 880
	Année 1993	1 894 450	242 051	97 491	2 233 992
	Année 1992	1 911 979	243 908	99 354	2 255 241
	Année 1991	1 914 195	226 558	112 858	2 253 611
Nombre d'infractions relevées	Année 1995	703 000	217 505	160 956	1 081 461
	Année 1994	705 355	211 238	169 206	1 085 799
	Année 1993	665 443	192 268	159 204	1 016 915
	Année 1992	721 552	215 058	178 140	1 114 750
	Année 1991	734 214	201 378	184 731	1 120 323

## Contrôles du port de la ceinture

CEINTURE DE SÉCURITÉ		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre d'infractions relevées	Année 1995	366 123	125 784	48 220	540 127
	Année 1994	425 552	142 879	45 418	613 849
	Année 1993	478 447	114 713	46 672	639 832
	Année 1992	446 300	107 693	37 357	591 350
	Année 1991	457 346	109 375	38 060	604 781

## Contrôles de l'alcoolémie

CONTRÔLES PRÉVENTIFS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1995	5 694 114	720 744	127 340	6 542 198
	Année 1994	5 256 298	769 042	132 081	6 157 421
	Année 1993	4 649 765	768 060	124 494	5 542 319
	Année 1992	3 765 491	713 560	135 028	4 614 079
	Année 1991	2 949 851	758 548	104 043	3 812 442
Nombre de dépistages positifs	Année 1995	60 152	6 855	933	67 940
	Année 1994	56 277	5 883	(1) 1 002	63 162
	Année 1993	47 613	5 887	524	54 024
	Année 1992	43 020	5 531	481	49 032
	Année 1991	33 801	5 390	370	39 561

(1) Les modalités de contrôle des Compagnies républicaines de sécurité ont été modifiées en 1994. Le nombre de dépistages préventifs positifs ne peut plus être comparé à celui des années antérieures.

CONTRÔLES EN CAS D'ACCIDENTS (corporels ou matériels) PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1995	94 969	173 019	36 078	304 066
	Année 1994	95 804	171 363	36 047	303 214
	Année 1993	96 527	172 446	19 947	288 920
	Année 1992	92 099	179 949	24 355	296 403
	Année 1991	95 733	180 678	22 669	299 080
Nombre de dépistages positifs	Année 1995	7 360	10 461	515	18 336
	Année 1994	7 855	10 648	542	19 045
	Année 1993	7 459	11 255	490	19 204
	Année 1992	6 129	12 844	420	19 393
	Année 1991	6 539	12 546	516	19 601

CONTRÔLES EN CAS D'INFRACTIONS PAR ALCOOTESTS ET ÉTHYLOTESTS		GENDARMERIE NATIONALE	SÉCURITÉ PUBLIQUE	CRS	TOTAL
Nombre de dépistages pratiqués	Année 1995	1 297 122	172 083	77 628	1 546 833
	Année 1994	1 332 311	193 634	88 037	1 613 982
	Année 1993	1 299 686	181 740	98 561	1 579 987
	Année 1992	1 394 515	174 655	93 243	1 662 413
	Année 1991	1 931 922	177 599	95 524	2 205 045
Nombre de dépistages positifs	Année 1995	22 996	21 358	622	44 976
	Année 1994	24 870	20 484	683	46 037
	Année 1993	29 193	18 004	569	47 766
	Année 1992	31 229	17 357	688	49 274
	Année 1991	47 122	16 837	808	64 767

Source : Observatoire national interministériel de sécurité routière.

# LA VIE DES ASSOCIATIONS

---

## DE MARIE-PAULE BROFIGA, LCVR DES BOUCHES-DU-RHÔNE

### Groupe de parole

Suite à de nombreuses demandes, notre délégation départementale a décidé de proposer aux personnes qui ont été confrontées à un accident de la route, pour elles-mêmes ou leurs proches, une possibilité de « lieu de parole ». Ce lieu rassemblerait un petit groupe de personnes, à Marseille et à Aix, une fois par mois. Un psychologue spécialisé aiderait les personnes à s'exprimer, à pouvoir dire leur souffrance, chose très difficile dans la vie sociale habituelle. Ce lien ne remplacerait pas une thérapie que chacun peut entreprendre individuellement, mais il serait une aide pour surmonter une étape de la vie particulièrement difficile. Nous avons envoyé cette proposition à nos adhérents, anciens et actuels, aux Associations connues dans le département « Cellier » « Alice », les personnes qui nous ont contacté pour un tel lieu et celles qui sont dans une recherche non identifiée. A la suite des quelques réponses que nous avons eu, nous avons pu faire démarrer le groupe d'Aix-en-Provence, ce samedi 29 juin de 10 h à 12 h. Il sera animé par une psychanalyste formée et habituée à ce type de groupe de parole et d'écoute. Cette séance se déroulera dans le local qu'elle a aménagé pour cette activité. Six personnes sont inscrites femmes et les conjoints de deux d'entre elles risquent de venir, le nombre maximum prévu par séance est de huit personnes. Le tarif du spécialiste est de 300 F l'heure, nous demandons aux inscrits une participation de 50 F ou moins si gêne financière, un don exceptionnel d'un adhérent nous permettra de compléter.

Les participants fixeront une date pour juillet et septembre. Le groupe de Marseille ne démarrera qu'après les vacances.

### Le chemin de l'école « Être vu et vive la vie »

Durant ce mois de mai grâce au kit bandes rétro réfléchissantes que nous a offert la LCVR National, nous avons pu donner trente unités pour une classe de dernière année de maternelle où l'institutrice a préparé ses élèves à aborder le chemin de « la grande école » pour leur passage en CP. Elle leur a fait réaliser un brassard en carton que les enfants ont décoré à leur goût sur lequel ils ont collé la bande et a écrit à chaque parent lorsque les enfants ont apporté leur brassard à la maison.

Nous avons pris rendez-vous pour la deuxième semaine de septembre pour une animation vidéo sur le chemin de l'école, dont la finalité est de procéder à l'utilisation des bandes pour toute l'école primaire soit 180 enfants.

## DE ROBERT PADERN, LCVR DU LOIRET

Monsieur Robert Padern, membre du CA de la LCVR du Loiret, nous indique qu'il a représenté l'Association à deux manifestations organisées par la mairie de Fleury-les-Aubrais.

- Remise du 5<sup>e</sup> camion d'or à Mme Gaschard, conducteur d'un 40 tonnes, qui a rappelé son attachement aux règles de sécurité pour les poids lourds : temps de repos, respect des distances entre les véhicules...

- Ouverture d'une halte-garderie pour les enfants de la commune.

Les deux articles et les photos parus dans « La République du Centre » ne peuvent être publiés faute de place. Une revue de presse concernant les activités des associations est en cours de constitution. Elle complétera l'excellente revue de presse que nous envoie régulièrement Jean LE FÈVRE. (Note de la rédaction.)

## DE PAUL MEYER, LCVR DES HAUTES-PYRÉNÉES

Paul Meyer nous a fait parvenir un porte-cartes que la LCVR 65 a produit avec l'aide du Conseil général, de la Sécurité routière et du ministère de la Jeunesse et des Sports. Ce document est remis aux nouveaux possesseurs du permis de conduire. Il comporte en plus des félicitations, des informations avec schémas très clairs sur la vitesse et les distances des sécurités, l'efficacité de la ceinture en cas de choc (à 50 km/h = chute du 3<sup>e</sup> étage), l'alcool, la fatigue, le contrôle technique et le permis à points ainsi que les sanctions. Un rappel de l'accidentologie des Hautes-Pyrénées — en 1995 : 34 tués, 995 blessés — est accompagné d'un engagement personnel signé « Citoyen responsable, je m'engage à tout faire pour diminuer cette hécatombe ».

Sous une forme très ramassée et pratique, ces informations sont essentielles pour sauver sa vie et celles des autres. Ceux d'entre vous qui veulent imiter cet exemple peuvent se renseigner auprès de Paul Meyer.

## DE JACQUELINE FURBEYRE LCVR DU VAL-DE-MARNE

Le compte rendu de l'Assemblée générale publié dans ce numéro, fait état en ce qui concerne l'action n° 4 : « le chemin de l'école » d'une prise en charge par la préfecture de la fabrication de « mallettes pédagogiques, sans autre précision.

En fait, il s'agit de la reproduction par photocopie d'une vingtaine de ces mallettes pour présentation dans les circonscriptions de l'Académie de Créteil. Par la suite, on verra en 1997.

# « La pire des violences »

## DE CHRISTINE WEIL LCVR DU HAUT-RHIN SUD

Christine Weil, la toute nouvelle présidente de l'association Haut-Rhin Sud, nous adresse deux articles parus dans *L'Alsace*. Nous saluons André Voegelé auquel elle succède, pour son action efficace et constante pendant les 14 ans où il a combattu l'insécurité routière à la tête de l'association. Nul doute qu'il continuera d'apporter son expérience et sa ténacité dans les actions qui vont être menées.

### La Ligue Contre la Violence Routière tient son assemblée générale samedi. Raison de son combat les 9 000 morts annuels sur les routes

*L'Alsace*, vendredi 27 septembre 1996

L'assemblée générale de la section Haut-Rhin Sud de la Ligue Contre la Violence Routière aura lieu ce samedi 28 septembre. Début des travaux à 14 h 30 précises à la Maison des associations de Mulhouse-Bourtzwiller — rue de Soultz, entre l'église Saint-Antoine et le Pax. L'association devrait à cette occasion se donner un nouveau président : André Voegelé, qui est à sa tête depuis 14 ans, a en effet décidé de passer la main.

Qu'est-ce que la LCVR ? Elle se présente clairement comme un groupe de pression. « **Il le faut bien, face aux lobbys liés à l'automobile ou face à l'espèce de tolérance dont bénéficient dans l'opinion des infractions comme les excès de vitesse...** », résume la vice-présidente Christine Weil.

#### Sanctions

Qui se dit consciente aussi du long travail restant à accomplir avant d'arriver à faire réellement le poids dans un domaine où « **la pression sociale n'est pas très bonne** » : « **Nous pensons qu'une information des usagers est nécessaire. Mais aussi la sanction des infractions. Le code de la route est une loi républicaine comme une autre, il doit être respecté comme les autres. Or certaines infractions au code de la route bénéficient d'une inexplicable indulgence. Il existe une pression sociale en ce qui concerne l'alcool au volant. On ne la retrouve pas pour les excès de vitesse. Et trop de PV continuent de sauter...** »

### La Ligue Contre la Violence Routière change de président et demande aux maires plus de sévérité

Au cours de son assemblée générale, la Ligue Contre la Violence Routière (LCVR) du Haut-Rhin Sud s'est donné un nouveau président en la personne de Christine Weil, qui exerçait jusqu'alors les fonctions de vice-présidente. André Voegelé avait en effet souhaité quitter une présidence qu'il avait exercée durant quatorze années.

#### Le code

Au bilan d'activités de la LCVR, on peut relever des entrevues avec des députés, des maires, des représentants de la justice, une présence au Forum des associations, des conférences sur les conséquences de la vitesse, quelques actions dans la rue (journée de l'air en juin, manifestations avec d'autres associations), la création de dépliants et d'affiches (« Attachez vos enfants en voiture »). Le premier des projets de l'association est d'augmenter le nombre de ses adhérents. « **Nous observons que de nombreuses personnes sont d'accord avec nous et approuvent notre action. Mais elles hésitent à franchir le pas et à nous rejoindre...** », souligne la nouvelle présidente. L'objectif reste de même : « **Demander l'application du code de la route...** ».

Mais, peut-on objecter, la situation s'est améliorée — et le nombre de tués sur les routes est passé de 13 527 en 1982 à 8 881 en 1995. « **Ce n'est pas dû à un meilleur comportement des automobilistes !** », analyse André Voegelé. C'est dû selon lui à des facteurs comme l'amélioration de la sécurité des voitures, le port obligatoire de la ceinture à toutes les places ou encore les zones 30. « **Les constructeurs ont pris leurs responsabilités, à nous de prendre les nôtres en abandonnant les conduites à risques...** »

Christine Weil cite un seul exemple : « **Sur les 8 881 morts de l'an passé, il y en aurait eu 1 000 de moins rien que si les ceintures de sécurité avaient été bouclées comme elles auraient dû l'être. Je ne peux pas m'empêcher de repenser à l'accident dont a été victime une famille allemande dans la région de Mulhouse, à Pâques 95, à la suite d'une perte de contrôle. Les parents, attachés, en sont sortis indemnes. Les deux enfants, âgés de 14 et 16 ans, qui n'étaient pas attachés, ont été éjectés et tués. Ils sont morts au nom de la liberté de ne pas mettre sa ceinture de sécurité...** »

Si on extrapole la situation actuelle, « **un enfant sur dix naissant aujourd'hui sera tué ou grièvement blessé avant 18 ans dans un accident de la route** ». D'où la dénomination de l'association : « **On parle souvent de violence. Mais la violence qui provoque le plus de victimes, celle à laquelle les enfants sont confrontés dès qu'ils mettent le nez dehors, c'est la violence routière...** »

#### Militantisme

Pour améliorer encore les choses, le militantisme est le meilleur des moyens aux yeux des responsables de l'ACVR : « **De plus en plus de gens sont d'accord avec nos options et nos actions. Mais ils hésitent encore à sauter le pas pour venir nous rejoindre. Lorsque se produit une catastrophe aérienne, les familles des victimes se regroupent, cherchent à connaître la vérité, demandent des comptes aux responsables — et c'est très bien. Les accidents de la route, qui causent chaque année près de 9 000 morts et 180 000 blessés, qui coûtent environ 2 000 F par an à chaque Français ne provoquent pas la même mobilisation...** »

St.S.

Contact : Ligue Contre la Violence Routière,  
3, rue de la Liberté, 68100 Rixheim

## Une motion aux maires

Pour cela, l'association continuera de rencontrer les élus à chaque fois qu'elle le pourra. Autre projet : l'organisation d'une cérémonie œcuménique à la mémoire des victimes des accidents de la route et de leurs familles.

Au cours de l'assemblée générale, une motion a été approuvée, qui sera adressée aux maires du sud du département. Face à « **l'augmentation du nombre de voitures en stationnement interdit, très souvent sur les trottoirs** » et au non-respect de la limitation à 50 km/h en ville, le texte demande aux municipalités « **d'entreprendre une action plus vigoureuse dans ces deux domaines, notamment en recourant à la mise en fourrière** ».

#### Vulnérables

La LCVR demande aussi aux maires de « **promouvoir une véritable révolution des mentalités par un partage de l'espace entre tous les usagers — piétons, cyclistes et usagers des transports en commun** » et « **dénonce la loi du plus fort créée de fait par les conducteurs qui gênent les autres citoyens, mettent des vies en danger et crient à l'injustice et à la persécution les rares fois où ils sont verbalisés** ».

St.S.

# COURRIER DES LECTEURS

**DE JEAN AUDEBRAND,  
LCVR DE HAUTE-SAVOIE**

## **La folie des sens giratoires**

Extrait de *Paris-Match* du 2-8-96, p. 89.

« Les "giratoires" — ces maudits ronds-points de béton qui se sont multipliés par dix en dix ans sur les routes de France — ont donné le tournis aux coureurs du Tour de France... A tel point que, pour la première fois, la direction de l'Équipement a délégué un « M. Tour de France », afin de mettre les coureurs dans la bonne direction à l'entrée des carrefours. Importés d'Angleterre, ces "îlots directionnels" à priorité à gauche et à issues multiples ne font pas perdre le nord aux fonctionnaires de l'Équipement. Rémunérés — en partie — au pourcentage, les ingénieurs des Ponts et Chaussées touchent, de source officielle, de 4 à 6 % sur les travaux demandés à leur direction départementale par les communes, particulièrement friandes des « giratoires » pour leurs entrées d'agglomération. »

Si ces « maudits giratoires » se multiplient dans toute l'Europe c'est qu'ils vont sauver des milliers de vies en obligeant les obstinés de l'accélérateur à lever le pied quand les circonstances l'exigent. Le Tour de France s'y habituera !

Si les ingénieurs des Ponts et Chaussées reçoivent sur ces travaux un pourcentage pris sur le budget communal, il semble bien que vous émarginiez, vous, au budget du lobby automobile. C'est l'impression que j'ai quand il m'arrive de vous lire, chez mon coiffeur, qui m'a permis le découpage ci-dessus.

**DE PHILIPPE JOUVEAU,  
LCVR D'INDRE-ET-LOIRE**

## **A propos de « Pondération 29 »**

Puisque l'article consacré à l'émission du 20 mai se termine par « Qu'en pensez-vous ? », je vous donne mon avis sous les formes suivantes :

a) Courrier adressé à J.-P. Pernaut après cette émission... et resté sans suite.

b) Vous possédez déjà les courriers adressés au député et à M. Bodon et dont copies étaient jointes au précédent.

c) Courrier adressé à M. le Préfet d'Indre-et-Loire.

Je suis en total désaccord avec les propos du Pr. Claude Got quand il dit : « A vouloir mettre la responsabilité de l'insécurité routière sur le dos des conducteurs, on a sous-estimé le rôle de l'infrastructure. » Il est peut-être exact — mais probablement erroné — qu'elle est impliquée dans 50 % des cas ; il n'empêche que le comportement des conducteurs est responsable de 90 % des accidents. N'oublions pas que nombre d'anomalies d'infrastructure sont signalées sur le terrain mais que les conducteurs se moquent de la signalisation (limitations de vitesse ponctuelles, interdiction de doubler, restriction PL, etc.). Est-ce parce qu'un carrefour semble mal

aménagé qu'il faut s'affranchir des feux rouges délibérément comme on le voit de plus en plus et sans réaction des forces de l'ordre ?

Un mot sur le « A qui s'adresser en cas d'aménagement dangereux ou défectueux ? ». Le maire est souvent tenté de se justifier, car c'est lui qui fut à l'origine ; la DDE invoquera ses difficultés de crédits. Il est une autre possibilité : solliciter le concours d'un IDSR qui par le biais de RÉAGIR, pourra faire examiner par une commission paritaire. C'est ce qui a été tenté en I et L avec un certain succès (il n'y a pas eu miracle !). Je citerai l'amélioration d'un carrefour par intervention auprès d'un commerçant dont le store masquait un panneau STOP, la décision de construire un muret axial sur un itinéraire à chocs frontaux, l'aménagement des abords d'un collège où j'ai pu conseiller et épauler les élèves dans le projet qu'ils ont présenté à la municipalité.

Extrait de la réponse (19-9-96) de P. Solviche à cette lettre : « Je défendrai le Pr. Got qui a tant fait pour combattre les chauffards (alcool, vitesse). L'accidentologie est un système où tous les paramètres sont en interaction. Il est inefficace de s'en prendre à un seul facteur, fût-il prépondérant. Si vous empêchez un des facteurs, même mineur, vous empêchez l'accident. J'espère que Jean-Marie Leverrier pourra organiser à nouveau le stage "Arbre des causes" où vous verriez la pertinence de cette méthode employée avec succès depuis des dizaines d'années en accidentologie du travail. »

**DE YOLANDE SAUSSE,  
LCVR DE L'AVEYRON**

*A la suite de la mort de son fils Philippe, tué par un chauffard le 15-12-89, Madame Yolande Sausse nous fait parvenir l'article suivant paru dans le journal District-Hebdo de Rodez :*

## **Injustice**

Un jeune homme de 16 ans a trouvé la mort, à Rodez, il y a quelques mois. Une mort tragique puisqu'accidentelle. Une voiture, venant en sens inverse, lui a coupé la route, en tournant à gauche. Le jeune homme en mobylette a été tué sur le coup. Pour les gendarmes, il s'agit d'une « rupture de trafic », ce qui est encore plus grave qu'un « refus de priorité », et l'assurance a donné l'entière responsabilité à l'automobiliste.

A la suite du procès, tenu le 20 avril 1990, le chauffard n'a été condamné qu'à 20 jours de prison avec sursis, 1 000 F d'amende pour le délit et 1 800 F pour refus de priorité et il n'a eu droit qu'à 1 mois de suspension de permis — retrait qui pourra être effectué pendant les congés annuels. Ce monsieur peut donc choisir, à son gré, les modalités de sa peine... quand cela ne le gênera pas. La « punition » semble bien modeste en regard du moindre excès de vitesse qui coûte bien plus cher.

Imaginons, à la lecture de ce jugement, la colère et la révolte des parents qui doivent douter maintenant de la bonne marche de la justice.

# POÈMES, TÉMOIGNAGES

## DE MME COLETTE MAZZONETTO, LCVR DU CALVADOS

*Mme Mazzonetto connaît bien nos amis Jean-Marie Leverrier et sa femme Ghislaine, notre présidente. C'est en pensant à leur fille Bénédicte, victime d'un motard-chauffard, il y a 14 ans, qu'elle a voulu écrire ces quelques lignes. Nous les publions en souvenir d'elle et en pensant à ses parents. Merci à Colette Mazzonetto.*

### Mon fils, voilà pourquoi, à cause de Bénédicte, tu n'auras pas de scooter

C'était l'été, nous allions retrouver le Midi, tu avais 7 mois et il y aura de cela bientôt 14 ans que tu es venu du bout du monde pour t'installer dans notre vie.

C'est comme si un raz de marée avait déferlé dans la maison et nous étions sur notre petit nuage, prêts à affronter le monde entier puisque nous avions... un fils.

Quinze jours plus tard, à peine, les mots « insouciance » et « sérénité » n'avaient plus de sens pour nous. Toi, Bénédicte, la fille de nos chers amis, tu mourais seule au bord d'une route, le soir du 14 juillet, après avoir été renversée par un motard-chauffard. Depuis, cette fête du peuple, si symbolique pour nous, est devenue insupportable.

Tu as juste eu le temps d'apercevoir notre fils.

Tu ne connaîtras jamais nos deux filles et pourtant tu n'as jamais quitté nos cœurs.

Tes parents nous parlent encore tant de toi que nous te reconnaissons dans chacun de nos trois enfants.

Comme toi, Joan est capable de perdre sa rédaction, le dimanche soir. Il s'installe alors sur son lit et se met « éccœuré » à jouer aux Légo, pendant que son cher papa se hâte de lui écrire quelques lignes qui le sauveront lundi matin.

Comme toi, il ne supporte aucune injustice et il le crie haut et fort. Il peut d'ailleurs se révolter avec autant de vigueur contre une agression raciste, un avertissement donné par le professeur de musique, parce qu'il a fait avec ses camarades, le pari de chanter faux ou une interdiction de manger des carambars à cause de son appareil dentaire...

Quant à Flore, comme toi, elle a un don pour approcher les animaux. Même les plus agressifs se calment devant elle comme par enchantement. Mais qu'on ne s'y trompe pas, c'est une petite teigne au jeu et à 8 ans le tarot n'a plus de secret pour elle.

Plus tard, c'est décidé, elle sera poète, car cela doit rapporter beaucoup plus d'argent que de vendre les récitations aux maîtresses.

Ta maman nous l'a dit : « Il n'y a rien à faire, comme toi, elle ne mangera que du jambon d'York et des pommes de terre jusqu'à l'âge de 10 ans. »

Anna, par contre, notre numéro trois (le sosie de Rigoberta Menchu, comme nous aimons l'appeler), à trois ans (pardon ! et demi) ne se laisse pas impressionner devant une bonne ration de maïs et d'haricots rouges.

A l'école, elle comprend tout sauf le mot « silence » et telle que nous la connaissons déjà, lorsque sa grand-mère lui cirera les chaussures, cela ne lui posera pas, à elle non plus, de problème métaphysique.

A vous tous, qui faites avancer la Ligue, j'ose dire : « Non !, vos enfants n'ont pas totalement disparus ! »

Ils vivent à travers tous les nôtres qui croquent la vie à pleines dents, qui passeront le brevet des collèves et qui connaîtront le frisson d'un premier amour.

Colette MAZZONETTO (avril 1996)

### A la suite de leur participation à la manifestation les « Femmes en blanc » le 4 mai 1996, nous avons reçu :

## DE NICOLE PICQUET, LCVR DU CALVADOS

### Guerre

Pays en guerre, tu souffres,  
tu pleures tes enfants, tes parents  
qui tombent sous les bombes.

Nous aussi en France

nous avons notre guerre.

Nous perdons nos enfants, nos parents  
qui tombent eux aussi sous les bombes.

Nous avons cent morts tous les quatre jours.

Nous, nos bombes s'appellent AUTOMOBILES.

### Honte

J'ai honte d'être en France  
pays soi-disant civilisé.

J'ai honte de voir s'agrandir

le cercle des mamans plein de chagrin.

J'ai honte, les hommes politiques veulent  
que nous fassions des enfants,

pour les voir tués.

J'ai honte, les constructeurs automobile font  
des voitures qui ne respectent pas la vie.

Quand n'aurais-je plus honte ?

Nicole PICQUET

## D'ODILE VAN HEE, LCVR NATIONAL

Un rare moment d'intimité avec toi Philippe ; une heure ? plus ? je ne sais pas.

Je regardais ta photo, ton regard pénétrait le mien et tu es entré en moi. Je vivais avec toi comme si rien n'était arrivé. Les moments heureux se bouscullaient dans ma tête. « Allo Mâme... » et je t'écoutais.

J'ai entendu une voix qui disait : « On attend quelques minutes que le soleil revienne. »

Je n'étais pas dépaysée, j'avais déjà entendu cela.

Tu me faisais faire mon baptême en delta-plane, nous étions à Septmoncel, je n'étais ni courageuse ni téméraire mais tellement heureuse de te prouver que je te faisais confiance.

Au moment où j'étais caparaçonnée et prête à faire le grand saut, le soleil s'est caché derrière un nuage, il fallait attendre qu'il en sorte. Il est réapparu et tu m'as entraînée dans une sorte d'ivresse et de puissance, je volais. Le soleil est réapparu au-dessus des colzas... chute libre sans parachute, le grand vide de ton absence.

Une hirondelle s'est envolée entre deux pylones.

« Allo Mâme... tu craques ? »

Non Philippe, pour toi, je ne peux pas craquer.

Odile VAN HEE

## A LA JEUNESSE, BELLE JEUNESSE AIMÉE

Alfred de Musset dans : *Nuit de mai*, écrivait :

Crois-tu donc que je sois comme le vent d'automne

Qui se nourrit de pleurs jusque sur un tombeau

Et pour qui la douleur n'est qu'une goutte d'eau...

Que penseriez-vous si votre maman, que vous aimez tant, aussi votre papa.

Qui sont les êtres les plus chers, qui vous aiment

Qui vous apprennent à devenir des Femmes et des Hommes

Qui vous apprennent encore, tous les gestes de la vie pratique, de foyers, de familles ?

L'éducation scolaire est livresque !

Vous allez dès 16 ans : conduire...

Comme la commercialisation de votre vie et de vos comptes en banque est bien étudiée ! rapporter dans les emplois, ce que vous pourriez dépenser en... bonbons... en cigarettes ou... en alcools.

Ces mamans, ces papas que vous aimez tant, risque d'être blessés... par des jeunes, comme vous, jeunes conducteurs,

*grisés* par la vitesse, *étourdis* par la nicotine, *éméchés* par le vin, la bière, ou d'autres alcools.

Je conduis bien ? C'est faux, c'est la mort devant vous. Des jeunes filles me confiaient : « Lorsque nous rentrons des lycées, collèges, le soir nous faisons le mur de nos chambres et... c'est à celle qui prendra la plus grosse cuite de la semaine... 15 ans-16 ans. Quel dommage. »

Et à tous les gens, *pressés* ! d'âges différents, vous devez les « éduquer » vous les jeunes, c'est vous qui ferez le monde de demain, un monde réfléchi, calme, serein, dans une paix profonde, dans la joie retrouvée, reprenant le sens des valeurs, réétudier la culture de la vigne, pourquoi boire du vin ! il est moins cher que les jus de fruits ; ces cultures aussi, du houblon pour la bière, et après les alcools — tous les alcools pourquoi en boire ! Reprendre une connaissance précise de ces cultures de ces fabrications et ensuite afin d'éviter les drames quand on boit trop, il y a des associations : Vie libre — Croix bleue — Alcooliques anonymes, etc. qui savent, parce qu'ils ont été dans la détresse.

Lutter... c'est notre devise

Aimer... les êtres et les choses

Respecter les peines et les joies

Écouter tous les êtres que l'on croit entourés

Deviner la détresse de la jeunesse

Ce printemps 1996, j'ai cotoyé un grand-père de 66 ans, le fils de 32 ans, le petit-fils de 5 ans :

*Le grand-père*, on sait qu'il boit beaucoup, il s'est fait verbaliser à 160 km/h au lieu de 100 km/h — 900 F d'amende.

*Le fils* boit au café, il crie énormément...

*Le petit-fils* de 5 ans on lui met moitié vin moitié eau ! C'est meilleur que les sirops disent les grands ! et quand c'est l'enfant de 5 ans qui se sert, c'est trois quarts de vin qu'il met dans son verre, et les alcools qu'il goûte...

Des cars de lycéens devraient visiter la rééducation de l'hôpital de Garches, ces blessés là-bas le seront à vie, ou dans des fauteuils roulants.

Sur la route d'Oyonnax à Arbent dans l'Ain, la gendarmerie entre 16 h et 17 h : 40 chauffeurs ont été verbalisés par radar à 132 km/h au lieu de 80 km/h, sur 110 voitures — les PV seront appliqués.

Un point important : les êtres gravement blessés qui perdent leur travail, qui ne pourront le reprendre, quel drame ! Ils ne savent à qui s'adresser : médecin ou avocat qui les défendront, avec juste raison, il faut que ces gens blessés soient patients, car les procédures durent de 4 à 5 ans, *mais* il faut demander *des provisions*, mais des *provisions seulement*, parce qu'on peut perdre des millions de centimes.

Il faut encore lutter pour les *chauffards alcoolisés* ou *non* soient punis sérieusement *comme des criminels* sans *aucunes excuses*, ni *circonstances atténuantes*.

# 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, 85, bd France — 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 Christine WEIL, 2A, rue des Jardiniers — 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

**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 THOLIER, 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

**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

Jean ARNAUD-CAZENAVE, Nicole BOURGEOIS, Francine CICUREL, Bernard DAUBENFELD, Jacqueline FURBEYRE, 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, Christine WEIL.

Délégués régionaux pouvant assister au Conseil d'Administration avec voix consultative : Geneviève FUCHS, Philippe GERVOT, Jean LE FÈVRE, Jean-Marie LEVERRIER.

## BUREAU NATIONAL

*Présidente* : Ghislaine LEVERRIER  
*Secrétaire générale* : Odile VAN HEE  
*Secrétaire général adjoint* : Jacques TASIA  
*Trésorière* : Annie LE BOTLAN  
*Membres du Bureau* : Bernard DAUBENFELD,  
Philippe LAVILLE,  
Chantal PERRICHON

## DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

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

Jean-Marie LEVERRIER — Creuley — 14410 VIESSOIX — Tél. : 02.31.68.44.27 — Télécopie 02.31.68.35.50

**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. : 03.89.23.64.12

**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. : 02.40.60.09.65

**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. : 05.59.02.49.31

**7 — Languedoc-Roussillon** (Aude — Gard — Hérault — Lozère — Pyrénées-Orientales)

Siège national

**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)

Siège social

**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)

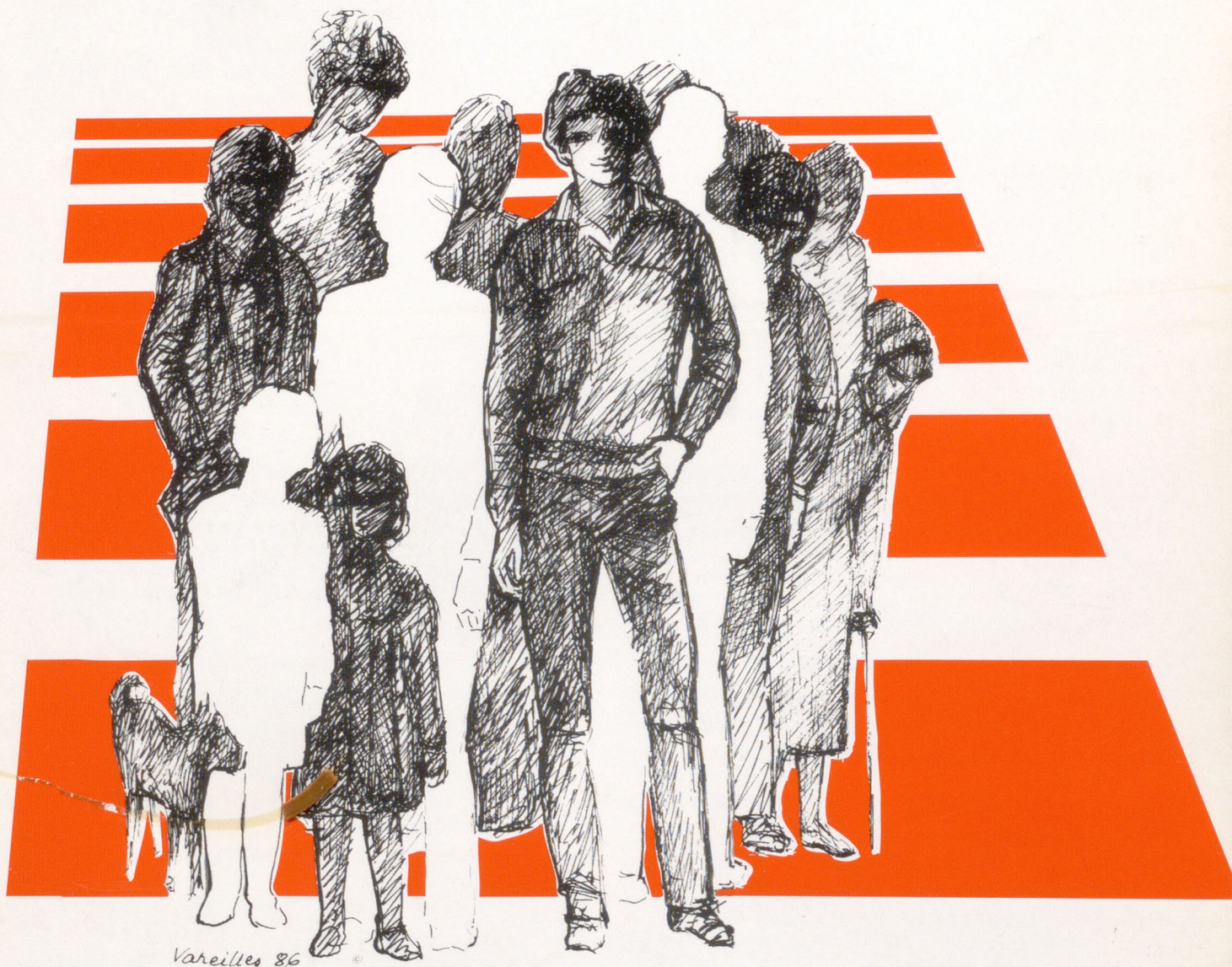
Siège national

**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



**priorité à la vie**

**OBJECTIF: ZÉRO ACCIDENT**