



**OBJECTIF:**  
**ZÉRO ACCIDENT**

**Sommaire**

Éditorial.....	1
Conseil d'administration (16/11).....	2
Stages (12-13/10) : RÉAGIR, Psychologie du conducteur.....	2
Médias : FR3, la 5 <sup>e</sup> : Geneviève Jurgensen..	2
Rencontre du CNEF (20/11).....	3
Journée Justice (23/11) .....	3
Poids-lourds : message aux chauffeurs .....	3
Colloque : Loi Badinter = Informations .....	4
Documentation Bibliographie.....	5
Statistiques Poèmes et témoignages .....	6
Vie des Associations.....	8

**Chers adhérents,**

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

Quoique qu'il nous en coûte, il ne nous est pas possible de les publier tous, faute de place, et nous sommes conduits à des choix hélas arbitraires.

Que ceux dont nous n'avons pas publié les textes nous pardonnent, nous nous efforcerons de le faire dans les numéros suivants, selon les possibilités.

Jacqueline FURBEYRE

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

Directrice de la publication : Jacqueline FURBEYRE  
Comité de rédaction : J. Furbeyre - J. Le Fèvre - P. Laville - J. Robin - P. Solviche - V. Vareilles.  
Imprimerie CORLET S.A. Condé-sur-Noireau  
Dépôt légal n° 9 - Janvier 1997 - n° CPPAP : 67845  
ISSN : 0297-5874

*Chap*

**Éditorial**

Beaucoup d'entre vous m'ont fait part de leur indignation en apprenant que l'ambassadeur du Zaïre qui a tué 2 enfants à Menton, sur un passage pour piétons, bénéficiait de l'immunité diplomatique.

Tous, nous avons été indignés de savoir que la justice ne pourrait pas s'exercer. Mais hélas, cette injustice à l'égard des victimes, et plus encore lorsqu'il s'agit d'enfants, n'est pas un fait rare dans notre pays.

*Laëtitia 12 ans et Julia 14 ans sont tuées en traversant la route pour aller prendre leur car scolaire : « affaire classée sans suite »...*

*Virginie 14 ans est tuée à la descente d'un car scolaire : « affaire classée sans suite »...*

*Aurélië 11 ans est tuée dans une agglomération, en allant prendre son bus de ramassage scolaire, par une automobiliste qui de son propre aveu à la police, dit rouler à 80 km/h au moment de l'accident : « affaire classée sans suite »...*

Des centaines de dossiers sont ainsi classés sans suite pénale alors qu'en y regardant de plus près on s'aperçoit que si les enquêtes avaient été un peu plus poussées, la décision de justice aurait été différente.

Protégés par l'immunité diplomatique, amnistiés lors d'une élection présidentielle ou plus quotidiennement oubliés par les classements sans suite, les délinquants de la route ont encore de beaux jours en France. Parents, enfermez vos enfants à double tour ou bien exigez haut et fort plus de sécurité dans les villes avant que l'irréversible soit commis. Car peut-on ne pas être étonné de découvrir qu'il est matériellement possible de rouler à plus de 100 km/h dans une rue de bord de mer ? Si cette voie avait été aménagée en zone 30, Monsieur Ramazani Baya n'aurait pas pu la confondre avec une piste de vitesse. Ces routes qui longent le bord de mer sont toujours des lieux de circulation à haut risque. Mais d'autres villes, comme La Baule, ont pris ce problème d'insécurité routière avec énergie et ont installé suffisamment d'obstacles matériels sur la chaussée pour contraindre les nerveux à se calmer.

En ce début d'année 1997, je fais des vœux pour que nous unissions nos efforts afin que la route ne soit plus un lieu de souffrances, mais un espace de vie et de convivialité.

Je sais comme ces périodes de Noël et de jour de l'An sont difficiles pour certains. Je sais qu'il leur faut un peu plus serrer les dents. Je sais que l'absence est plus grande encore.

Notre combat est notre raison d'être, et même si la vague glaciale nous engloutit parfois, il nous faut continuer en souvenir de Laëtitia, Julia, Virginie, Ronald, Raphaël, mais aussi pour continuer d'entendre rire tous ceux qui nous entourent et les voir grandir.

Ghislaine LEVERRIER,  
Présidente

# CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 16 NOVEMBRE 1996

De nombreux points étaient à l'ordre du jour : ces lignes ne rendent compte que des plus importants ;

Cinq délégués régionaux et la directrice de Pondération ont été confirmés dans leurs fonctions : le délégué régional a pour tâche de lancer ou relancer des associations dans les départements où rien n'existe, et de gérer les adhérents isolés de ces départements.

**Stages de formation** : celui des 12-13 octobre a rassemblé 54 participants de 29 départements. Les thèmes étaient les enquêtes RÉAGIR et le comportement des conducteurs (voir résumés ci-après). En 1997, un stage est envisagé, le thème n'est pas arrêté définitivement, il abordera probablement le problème de la Justice. En effet, deux journées d'étude organisées en 1995 et 1996 avec des spécialistes ont permis de bien éclairer les conséquences de la « mise en danger délibérée de la vie d'autrui » et de la « mise en cause des décideurs ».

Et il est apparu souhaitable que les militants de la Ligue soient informés des possibilités d'action qu'ouvrent ces lois. Le fonctionnement d'une association départementale pourra

aussi faire l'objet d'un stage avant d'être résumé sous forme d'un guide du militant.

Il est rappelé à ce sujet que le siège prend en charge la majeure partie des frais des participants à raison de 3 par département.

La Ligue est de plus en plus sollicitée pour siéger à des commissions ou intervenir dans différents colloques :

- Conseil National de la Vie Associative.
- Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière.
- Table Ronde pour la formation des conducteurs et usagers de la route.
- Colloque INAVEM (Institut National d'Aide aux Victimes et de Médiation).
- CNEF (Centre National d'Études et de Formation de la Police Nationale).

Questions également débattues : finances, actions des jeunes, la Ligue et Pondération sur Internet, kit « être vu et vivre la vie », etc.

P. L.

## STAGES DES 12/13 OCTOBRE

### Les enquêtes RÉAGIR

Cet atelier était animé par Robert THIBAUT, chargé de mission de sécurité routière pour plusieurs départements d'Île-de-France. Les enquêtes RÉAGIR ont pour but de mettre en lumière toutes les causes d'un accident et de formuler des propositions. Il s'agit bien des causes et non pas des responsabilités, qui sont du ressort de la justice.

L'enquête consiste à reconstituer le déroulement de l'accident, avant, et parfois plusieurs jours avant, et d'analyser les dysfonctionnements de tous les composants que sont l'environnement, l'infrastructure, les usagers impliqués, les véhicules, l'alerte et les secours.

Depuis 12 ans, 20 000 enquêtes ont été faites par plusieurs milliers d'inspecteurs départementaux de sécurité routière (IDSR) qui sont d'origines diverses : policiers ou gendarmes, médecins de SAMU, personnels des DDE, moniteurs d'auto-école, etc.

Un militant de la Ligue peut-il demander à suivre la formation d'IDSR ? Oui, en s'adressant au Préfet et en faisant référence à son appartenance à la Ligue. Nombre de nos adhérents ont déjà suivi cette formation et participent à des enquêtes.

En quoi est-ce utile pour la Ligue ? La pratique des enquêtes donne une bonne connaissance du terrain, donne l'occasion de contacts avec les familles des victimes qui peuvent ultérieurement demander à adhérer à la Ligue ou demander à celle-ci de se porter partie civile, ce qui contribue à notre notoriété. Elle permet aussi d'être connue de tous ceux qui se préoccupent de sécurité routière et d'être entendu lorsqu'on formule une proposition de mesure de prévention.

### Le comportement des conducteurs

Cet atelier était animé par Yvon CHICH, tout juste retraité de ses fonctions de directeur de recherches de sécurité routière à l'INRETS.

La circulation est un système à grande variabilité : dans les caractéristiques des véhicules, dans celles des personnes. Personnes présentant un large éventail de compétences, personnes dont l'état psycho-physiologique de chacune d'elles varie au long de la vie, à chaque instant

de la journée. Par ailleurs, chaque individu rencontre une multitude de situations différentes ; et la tâche de conduite peut passer, parfois en moins d'une seconde, d'un niveau à faibles exigences à un niveau à très fortes exigences.

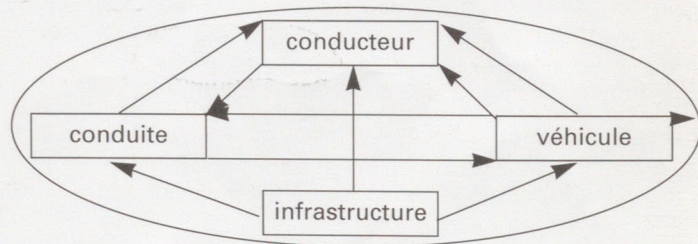
Enfin le système n'est que faiblement régulé : ses dysfonctionnements, incidents, presque accidents, ne font pas l'objet d'analyses et ne contribuent donc pas à la prévention.

Le comportement est une réponse à une situation. Les capacités sensorielles (vision, temps de réaction, vigilance), l'apprentissage et l'expérience acquise, la psychologie, la socialisation, la résolution des conflits de valeur (sécurité/vitesse par exemple) sont autant d'éléments du comportement.

Le retour d'expérience est faible : « je roule vite depuis 25 ans, il ne m'est rien arrivé » ; les statistiques ne veulent alors rien dire.

Faire de la prévention, c'est analyser les comportements, et tenter de modifier les situations pour qu'elles induisent les comportements souhaités : un giratoire oblige à ralentir. Aujourd'hui, les points critiques concernant les comportements sont :

- la gestion très insuffisante des limitations de vitesse,
- la crédibilité des contrôles,
- les déficiences de l'accès à la conduite,
- les insuffisances de la politique de communication dans la durée.



Système de circulation

P. L.

## MÉDIAS

Geneviève JURGENSEN, fondatrice de la Ligue, a participé à « La marche du siècle », le 13 novembre sur le thème : « la mort, la haine, le pardon ». Elle a su montrer le terrible manque des enfants disparus, en des mots très simples mais déchirants au point que J.-M. CAVADA a arrêté son émission sitôt après son témoignage.

Le 22 novembre, dans « Arrêt sur image » sur la Cinquième, elle a commenté avec efficacité l'hypocrisie des constructeurs automobiles qui continuent de faire des publicités vantant la vitesse sans toutefois prendre le risque de se mettre en infraction, et la passivité des pouvoirs publics face à ces faits.

# RENCONTRE DU CNEF

Centre National d'Études et de Formation de la Police Nationale

## « LA VIOLENCE ROUTIÈRE »

Le 20 novembre 1996, notre Présidente Ghislaine LEVERRIER a présenté l'action menée par la Ligue contre la « violence routière » devant une assemblée composée en majorité de policiers, mais aussi d'IDSR (voir Stage RÉAGIR) d'Île-de-France. En fait, il fut fort peu question de violence, mais des intervenants de grande qualité ont apporté de nombreuses informations. Olivier NOËL de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) nous fournit les statistiques que nous publions dans Pondération.

J.-P. ASSAILLY de l'INRETS (Institut National de Recherche et d'Études sur les Transports et leur Sécurité) étudie plus particulièrement le comportement et l'accidentologie des jeunes. Un résumé de ses ouvrages sera publié dans un prochain Pondération.

Le Professeur Georges LAGIER a présenté les résultats du *livre blanc* sur la « Sécurité Routière, drogues licites et illicites et médicaments ».

M. NIEL, commissaire divisionnaire à la Direction centrale de la sécurité publique a détaillé l'action de l'État. M. TRIMBACH a décrit les réalisations dans sa commune de Gif-sur-Yvette et Marie REDOR, le travail de l'Observatoire régional de la sécurité routière de l'Île-de-France. Alain BODON, délégué interministériel a clôturé la séance. Seul grand moment d'émotion, l'évocation des victimes de la violence routière et de la douleur des familles par notre Présidente. M. TABART, directeur du CNEF, avait pourtant donné le ton en présentant le « véritable bilan de guerre » de la violence routière.

P. S.

## JOURNÉE D'ÉTUDE DU 23 NOVEMBRE 1996

### « Mise en cause de la responsabilité des décideurs »

Les participants à cette journée étaient majoritairement des magistrats, avocats, inspecteurs du travail, experts, venus exposer à quelques membres de la Ligue les conséquences des lois récentes sur ce sujet.

La mise en cause des décideurs s'étend à beaucoup d'autres domaines que la sécurité routière. C'est d'ailleurs à l'occasion des accidents du travail que les victimes ont commencé à mettre en cause la responsabilité des chefs d'entreprise. En s'informant, en s'organisant, en se portant parties civiles, les victimes ont forcé les portes de la justice, l'ont obligée à aller chercher, derrière les responsabilités visibles, celles qui le sont moins. En matière d'accident de la route, c'est ainsi qu'ont été mis en cause les dirigeants des entreprises de transport impliquées dans les accidents de l'autoroute A6 en août 1993 (6 morts causés par un camion dont le chauffeur s'était assoupi) et du car espagnol de Roquemaure près de Nîmes à l'été 1995. Dans les deux cas, le chauffeur s'était vu imposer des horaires illégaux.

Des chefs d'entreprise, on est passé ensuite aux décideurs publics, élus et fonctionnaires : c'est le cas du procès en cours des responsables de l'incendie de Barbotan : un maire et deux préfets ont été mis en examen. Toutefois le cas est différent de celui des chefs d'entreprises, car si ceux-ci ont la maîtrise des moyens à mettre en œuvre pour éviter un accident, il n'en est pas toujours de même des décideurs publics qui, faute de budget ou de personnel pour lesquels ils ne sont pas eux-mêmes décideurs, peuvent manquer de ces moyens. Diverses réflexions sur ce sujet ont alors abouti à la récente loi du 13 mai 1996 qui précise que, dans l'appréciation des responsabilités des décideurs publics, doivent être retenus la négligence

ou l'imprudence, mais aussi le pouvoir et les moyens dont ils disposent.

Ceci peut mener à des situations de blocage lorsque plusieurs décideurs impliqués se renvoient la balle.

Par ailleurs, l'étude approfondie des accidents révèle en général l'existence de causes multiples. Que l'une de ces causes disparaisse et l'accident n'a pas lieu. Ceci signifie qu'il n'y a pas de hiérarchie dans les causes. Mais fréquemment, les enquêteurs travaillant pour la justice n'ont pas encore assimilé cette notion. Par ailleurs, lorsque la justice fait appel à des experts, ceux-ci sont habituellement des anciens du métier et ne sont donc pas véritablement indépendants. Il ne peut d'ailleurs exister d'expert parfaitement indépendant : la seule solution est d'organiser un débat autour de l'expertise.

L'évolution considérable de la justice sur ce point de la recherche de toutes les responsabilités d'un accident n'est cependant pas achevée. Quelle peut être, pratiquement notre attitude ?

Devant un tribunal, faut-il faire état de toutes les responsabilités, ou bien les détailler une par une, traiter une responsabilité devant le tribunal correctionnel et une autre devant le tribunal administratif par exemple ?

Le Pénal unifie toutes les compétences : le dépôt de plaintes contre tous les responsables présumés permet alors à un seul tribunal de traiter l'accident dans sa globalité.

Cette journée fut riche de nombreuses interventions que la brièveté de ce compte rendu ne permet pas de rapporter. Un compte rendu bien plus exhaustif sera établi ultérieurement.

P. L.

## GRÈVE DES CHAUFFEURS ROUTIERS SALARIÉS

Face à la grève des chauffeurs routiers salariés réclamant de meilleures conditions de travail, il nous a semblé opportun de rappeler notre lutte contre l'insécurité routière. Les poids lourds sont impliqués (ce qui ne veut pas dire forcément responsables) dans plus de 8 000 accidents faisant plus de 1 200 morts par an. Nous avons donc diffusé le communiqué de presse suivant le 26 novembre 1996 :

« La Ligue Contre la Violence Routière observe avec atten-

tion le combat que mène actuellement le personnel salarié des transports routiers.

La Ligue Contre la Violence Routière souhaite que les revendications concernant les temps de conduite et de repos soient prioritairement prises en compte dans les négociations de façon à apporter sur nos routes une meilleure sécurité, trop d'accidents mortels étant provoqués par des chauffeurs routiers qui s'endorment au volant. »

# COLLOQUE DE GRENOBLE

## « 10 ans d'application de la loi Badinter »

C'était le sujet d'un colloque qui s'est tenu l'année dernière au cours duquel notre secrétaire générale Odile VAN HEE avait présenté la Ligue. Les annales de ce colloque viennent d'être publiées. Voici ce que l'on peut en retenir. La loi Badinter a eu pour but de faciliter l'indemnisation des victimes d'accidents de la route. Mais elle exclut de ces facilités les conducteurs des véhicules impliqués : la détermination de leurs responsabilités conditionne leur indemnisation. Les victimes non conducteurs d'un véhicule à moteur (passagers d'une voiture, piétons, cyclistes) sont aujourd'hui indemnisées de façon quasi-automatique, alors que ce n'était pas le cas antérieurement (84 % d'indemnisation totale, 11 % d'indemnisation partielle, 5 % de non-indemnisation). Les conducteurs sont, eux, un peu moins indemnisés qu'auparavant (46 % ne reçoivent aucune indemnité contre 41 % auparavant). Enfin l'obligation pour les assureurs de proposer une indemnisation dans le mois qui suit l'accident a fait qu'aujourd'hui 90 % des indemnisations résultent d'une transaction amiable contre 73 % auparavant.

On peut donc conclure que la loi Badinter a bien amélioré l'indemnisation de victimes, sans pour autant déresponsabiliser les conducteurs qui continuent de subir les conséquences de leurs fautes.

La loi avait aussi prévu que les assureurs devaient informer les victimes de leurs droits et des procédures et mettre à leur disposition un répertoire des indemnisations accordées dans des cas similaires au leur. Il apparaît que ces dispositions, la seconde notamment, sont très mal appliquées.

Les participants au colloque ont également constaté qu'au-delà de l'indemnisation, il existe une forte demande de sanction pénale contre les responsables d'accidents, et de prévention. Cette prévention peut se faire sur deux plans :

- technique : l'homme est faible, il convient de le mettre en situation où sa faiblesse ne fait plus courir de risque (exemple : giratoires) ;
- culturelle : le conducteur a tendance à s'isoler dans sa voiture, il faut lui faire acquérir le sens de l'autre.

P. L.

## INFORMATIONS

### Nouvelles pistes cyclables à Paris

De nouveaux aménagements cyclables ont vu le jour ces derniers mois à Paris et la réalisation d'autres sections se poursuit actuellement. Ne manquez pas d'aller les voir et les parcourir à l'occasion de vos prochains séjours. Le partage de l'espace entre voitures, vélos et piétons comporte de multiples problèmes, plus ou moins difficiles à résoudre, et les aménagements réalisés à Paris ont le mérite d'en avoir résolu quelques-uns de façon assez exemplaire.

Sur les bandes cyclables, les barrettes en plastique mou posées à intervalle de quelques mètres constituant un séparateur entre la bande cyclable et la chaussée tempèrent l'environnement des automobilistes d'y circuler et réduisent de ce fait le risque que les cyclistes soient heurtés par l'arrière. La panoplie du dispositif séparateur ne s'arrête pas là : des balisettes hautes en plastique blanc complètent ces barrettes en carrefour, ainsi que parfois en section courante, et pour la nuit, des plots réfléchissants ont été disposés entre les barrettes. Ce type d'aménagement a été réalisé entre autres rue de Rivoli, boulevard St-Germain, boulevard de Sébastopol.

Sur d'autres voies, des pistes matériellement et totalement séparées de la chaussée ont été réalisées : par exemple quai de Jemmapes, quai de Valmy, avenue Daumesnil. On trouve successivement : la chaussée circulée, la file de voitures en stationnement, un terre-plein de 70 cm de large surélevé et borduré, la piste cyclable, le trottoir. Cette séparation totale entre chaussée et piste constitue une sécurité, d'autant plus que le terre-plein séparatif de 70 cm évite le risque de heurter une portière de voiture en stationnement en train de s'ouvrir.

Le troisième type d'aménagement est l'ouverture des couloirs de bus aux vélos : c'est plutôt bien, mais les taxis mettront un certain temps à s'habituer à leur présence.

J. R.

### Table ronde : formation des usagers de la route et des conducteurs

Bernard PONS et Anne-Marie IDRAC ont installé le 14 novembre, la table ronde en nommant son président

PONDÉRATION n° 31. Janvier 1997

Jean VERRE, ancien président d'ESSO SAF, connu pour le taux de sécurité de sa société, 25 fois meilleur que la moyenne des entreprises françaises.

Les travaux sont menés au sein de quatre commissions :

- Éducation des jeunes usagers de la route où siège notre secrétaire générale, Odile VAN HEE.
- Formation du conducteur avec notre présidente Ghislaine LEVERRIER.
- Perfectionnement du conducteur.
- Thèmes communs (suivi, informatique, relais...).

Des groupes de travail restreints seront créés. Une « cellule d'écoute » de l'ONISR reçoit les propositions. Serge BOYER Tél. : 01 40 81 80 12 (répondeur) ou messagerie Internet : [trformat@ac.equip.fr](mailto:trformat@ac.equip.fr)

Le rapport et les propositions de la table ronde devront être remis aux ministres avant le 30 avril 1997.

### Les deux-roues, mode de transport à part entière

Au colloque « Villes, la solution 2 roues » (12/9) et au « 8<sup>e</sup> Congrès National des Clubs des Villes cyclables » (11/10), Anne-Marie IDRAC, secrétaire d'État aux Transports a rappelé la nécessité de parvenir à une maîtrise des systèmes de déplacement urbain dans une approche globale : concilier les modes de transport entre eux, préserver les équilibres économiques et environnementaux. Dans cet esprit, les collectivités locales sont invitées à se doter de Plans de Déplacements Urbains (PDU) qui pourront prendre en compte les 2 roues.

Le Comité de Suivi du Plan Vélo, mis en place en 1994, formulera prochainement des propositions sur l'adaptation de la réglementation du code de la route. Des correspondants « vélo » ont été nommés dans les CETE et des fiches techniques sont réalisées par le CERTU et les Clubs.

DSCR : Jean-Michel GUERNON : 01 40 81 81 35.

CERTU/Dépt. Voirie Sécurité : 9, rue Juliette-Récamier, 69456 Lyon Cedex 06. Tél. : 04 72 74 59 31 - Fax : 04 72 74 59 30.

## 37<sup>es</sup> Assises Nationales de médecine du trafic

Organisées à Paris les 11/12 octobre 1996 par la Société Française de Médecine du Trafic et en collaboration avec l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et la Sécurité), la première journée fut consacrée à la traumatologie routière ; la deuxième à la détermination de l'aptitude du conducteur à l'obtention du permis de conduire ou son renouvellement, et aux conséquences de la consommation des drogues et des médicaments sur la conduite automobile. Nous donnerons un résumé des conclusions de ce colloque dès que les actes seront parus.

Mais grâce à une adhérente qui assistait le même jour à notre assemblée générale et au colloque, nous avons pu joindre une intervenante qui présentait l'activité de l'Association CEESAR (Centre Européen d'Études de Sécurité et d'Analyses des Risques). Cet organisme rassemble des constructeurs automobilés, des assureurs, des personnalités du monde médical (le Pr. GOT en est le vice-président) des scientifiques et des industriels.

Deux domaines sont étudiés : accidentologie et biomécanique.

Les études détaillées d'accidents faites **en temps réel** fournissent de nombreuses informations utiles pour améliorer la sécurité des véhicules et limiter les traumatismes.

La méthodologie est fondée sur la définition de l'événement initiateur ; six systèmes sont retenus : le conducteur, le véhicule, leur environnement respectif, l'infrastructure et la météo.

500 accidents sont étudiés chaque année, les données sont traitées par l'INRETS. L'antenne d'Amiens étudie les accidents de poids lourds depuis 15 ans.

Saluons le travail de cet organisme et espérons que ses données viennent enrichir la connaissance qualitative de l'accident, complément indispensable de la connaissance statistique. Nous vous tiendrons au courant de leurs publications.

P. S.

(Toutes ces informations ont été tirées en partie de la publication de la DSCR : « Les Infos ».)

## INFORMATIONS DOCUMENTAIRES ET BIBLIOGRAPHIE

### Petits livres et dépliants

La DSCR/Communication a produit plusieurs programmes éducatifs pour les enfants de 3 à 12 ans « les amis de Barnabé », « les vélos de l'aventure », « Max et la rue ». Une synthèse de ces études est réalisée : c'est le « Guide d'information sur la communication en faveur des jeunes enfants ». Contact : Élisabeth LIBRAIRE : 01 40 81 80 39. Plusieurs dépliants ont été réédités et diffusés en Préfecture :

- « Conduire à 16 ans, c'est permis »,
- « Alcool au volant, 0,5 g/l : après deux verres... la prudence veut que vous passiez la main »,
- « Circuler à vélo »,
- « Le permis à points ».

### Bibliographie

• **Vidéogrammes.** Fiches de présentation de réalisations locales. Recueil n° 4 – Mai 1996.

Suite de 3 recueils diffusés aux responsables locaux en 89, 91, 93 + de 200 titres avec analyse de contenu et localisation, accessibles auprès des chargés de mission ou vidéothèques régionales (*Pondération*, 28, avril 96, p. 14).

DSCR : Direction de la sécurité et de la Circulation routière.  
SETRA : Service d'Études et tracés des Routes et Autoroutes.  
IHESI : Institut des Hautes Études de Sécurité Intérieure.

### • **Memento de sécurité routière.**

Alcool, vitesse, poids lourds, enfants... CETE de l'EST. B.P. 5230, 57076 METZ Cedex 03. Excellent recueil, à jour, des mesures prises dans chaque domaine et des sanctions après infractions.

### • **La sécurité routière dans les disciplines au collège.**

Livret de préparation aux épreuves de l'attestation de sécurité routière. Éducation nationale/Sécurité Routière 1996.

Mis à disposition de tous les enseignants. Un document essentiel que tous les parents auraient intérêt à se procurer et à « potasser » pour mettre à jour leurs connaissances. Très précis et pédagogique. De nombreux schémas à utiliser par nos militants.

### • **Catalogue des publications du SETRA**, disponible sur simple demande au 01 46 11 31 53 – Fax : 01 46 11 33 55.

### • **Deux dossiers de presse** : « La voiture en questions » et « Histoire, présent et futur de l'information routière ». DSCR/Comm. Fax : 01 40 81 80 98.

### • **Jean-Paul FUCHS, député du Haut-Rhin** : « **Sommes-nous de bons conducteurs** ». 5<sup>es</sup> rencontres parlementaires sur la route et la sécurité routière. (Février 96). M&M Conseil 1996 (18 interventions dont celle de notre présidente).

« **Routes, espace incertain** ». Les ajustements d'une cause nationale. Revue de l'IHESI, n° 25, CSI, 1996, avec des articles de Ghislaine LEVERRIER et Jacques ROBIN.

P. S.

Tous ces ouvrages sont au siège national, un système d'accès au document est étudié avec « la Rue de l'Avenir ».

### Documentation, Revues de Presse, Internet...

Le classement et l'analyse de la documentation reçue ou produite par le siège ou les Associations départementales est en cours. Un projet d'indexation est étudié à partir des réseaux documentaires du ministère de l'Équipement. Plusieurs bases bibliographiques sont déjà accessibles sur Minitel (CEDDRE, URBAMET, DIRR...) par le 3614 AXINFO. Mais les références sur la sécurité routière sont assez peu nombreuses.

La version 2 de la banque de données RÉAGIR s'installe peu à peu dans les Préfectures mais n'est pas encore accessible facilement. Des formations pour la saisie et le transfert des enquêtes vont être organisées. Nos adhérents IDSR, familiers des ordinateurs, peuvent proposer leur aide – comme

dans les Yvelines – pour débloquer la saisie et alimenter la banque. La DSCR attend beaucoup de cette amélioration.

Le projet de deux revues de « Presse », complétant le précieux travail de Jean LE FEVRE est lancé. L'une rassemblera tout ce qui concerne la justice : dossiers classés sans suite ou non-lieux, instructions, reconstitutions, délits, mise en danger d'autrui, mise en cause des décideurs... L'autre concernera les actions des Associations départementales, Délégués régionaux ou correspondants locaux. Un index sera constitué avec l'aide « d'un réseau de correspondants documentaires ».

« Pondération » devrait être mis sur Internet en 1997. La Ligue disposerait ainsi d'un « Site » accessible à tous permettant de retrouver nos propres informations et d'une messagerie pour les recevoir ou les diffuser en temps réel. Vous pouvez envoyer d'ores et déjà vos extraits de presse **référéncés** à LCVR/PS.

## Bilan du deuxième quadrimestre (mai à août) 1996

Avec une baisse de 7,4 % du nombre d'accidents corporels et de 7,8 % du nombre des blessés, le bilan confirme le cycle favorable débuté à la fin de l'été 1995. En revanche, la diminution du nombre des tués (- 5,4 %) est plus modeste et induit une hausse de l'indice de gravité (tués pour 100 accidents corporels) qui passe de 6,58 (1995) à 6,73 pour le même quadrimestre.

De septembre 95 à août 96, on dénombre 8 019 tués à 6 jours (définition nationale) et 8 476 tués à 30 jours (définition internationale).

Rappelons, hélas, que l'objectif du gouvernement en 1983 était d'arriver à ce chiffre en... 1988 !

La baisse de tous les indicateurs est plus forte en ville qu'en rase campagne. Mais on constate **une hausse de**

**4,2 % des tués sur le réseau départemental.** Faut-il rapprocher ce fait de ce que, malgré les lois et décrets de décentralisation, de nombreux conseils généraux ne disposent pas encore des personnels techniques suffisants ou que les crédits consacrés par l'État aux routes nationales déclassées depuis 25 ans n'ont pas été transférés en totalité ?

Ou bien que la vitesse moyenne des véhicules est en augmentation sur le réseau à grande circulation, notamment la nuit. La récente campagne de publicité sur la sécurité accrue des véhicules peut aussi avoir pour conséquence l'augmentation des vitesses, chacun roulant « **à risque constant** ».

Mais ce sont les plus vulnérables qui en payent le prix. En janvier 97, le colloque européen « *Vulnérabilis* », que coordonne notre ami Jacques ROBIN, devrait nous en apprendre plus sur ce sujet dramatique et urgent.

P. S.

## POÈMES ET TÉMOIGNAGES

Nous avons reçu de Raymonde et Michel DURET de la Loire-Atlantique, la lettre suivante :

« Le 15 juin 96, jour anniversaire de notre mariage, notre fille Mélanie a été tuée dans un accident de la route par un garçon qui roulait trop vite, sous les yeux de sa sœur Sandrine.

Depuis ce jour, nous sommes désespérés. Nous vous faisons parvenir un petit texte pour « *Pondération* » :

Mélanie, ma Chérie,  
pourquoi es-tu partie ?  
Toi qui aimais tant la vie  
Tu as emporté ta musique  
Que nous aimions tant écouter  
Toi qui étais pleine d'entrain  
Par un beau soir de juin  
Un beau jeune homme bien  
Par sa vitesse excessive  
Nous a repris ta vie.  
Tu venais juste d'avoir 18 ans  
Pourtant tu n'aimais pas la vitesse,  
Mais elle t'a emportée,  
Nous laissant tous désespérés.  
Nous qui t'aimions tant.

Maman

De Béatrice BASTIEN VALENCE des Vosges :

Nous avons reçu une lettre très émouvante accompagnée d'un long poème dont nous donnons quelques extraits. La mère de Béatrice, chauffeur routier, a été tuée au volant de son camion en janvier 1996. Nous reviendrons sur ce problème à l'occasion de notre dossier « poids lourd » prévu en 1997 :

« Elle n'avait que 46 ans  
Elle me manque énormément.  
Priez que cela ne vous arrive jamais,  
ça n'arrive pas qu'aux autres comme je le croyais.  
Elle partait avec son camion,  
mais un imprudent roulait à gauche,  
Brisant notre vie à tout jamais.  
Une maman, on ne la remplace jamais.  
C'est arrivé le 18 janvier de cette année,  
Pour nous c'est encore hier dans la soirée. »

« C'est pour notre maman qu'il faut que l'on vous dise  
Qu'il n'y a aucun geste, aucun mot qui traduise  
Cette cruelle déchirure immense  
que nous cause ce vide, cette absence. »...  
« Depuis toujours tu rêvais d'être routier... »  
« Aide-nous, maman, que ton étoile guide notre route... »

De H. BRIDET du Lot-et-Garonne :

« En toute humilité, nous joignons à notre lettre quelques réflexions... qui pourront apporter à notre lutte contre la violence routière des éléments de pragmatisme aptes à nous aider dans notre recherche d'un meilleur civisme sur la route. »

« *La vitesse, le sang et les larmes* »

Les systèmes et instruments de contrôle de la vitesse sont de précieux outils au service de la prévention et de la répression des excès. Malheureusement, c'est sans compter sur l'intervention de notre ministre qui semble avoir décidé de faire installer ces appareils en évidence, à la vue des automobilistes et des transporteurs. Cette décision, cela va de soi, ôterait à ces moyens de contrôle tout leur pouvoir d'efficacité et de dissuasion. Nul n'ignore qu'à la vue de ces appareils et des uniformes, les « fanas » de la vitesse les plus endurcis ne manquent pas de lever le pied, et les avertissements par phare sont également très pratiqués par « les débrouillards de l'embrouille ».

Se montrer complaisant avec les délinquants, c'est rendre un sinistre service à tous.

Une telle décision venant d'un ministre est (ou serait) extrêmement surprenante. Peut-on être aussi éloigné des réalités de la route ? Même par gentillesse, personne n'a le droit de pactiser avec le diable, car le diable ignore le fair-play et la courtoisie...

Seule la peur du gendarme, la crainte du retrait de points et la soustraction au portefeuille ont une vraie valeur dissuasive. Le monde idéal que nous espérons tous, où « la prise de conscience » des automobilistes se manifesterait enfin, un beau jour, et amènerait tous les conducteurs à conduire avec prudence, n'est malheureusement qu'Utopie, cela est avéré depuis les débuts de l'automobile, il y a un siècle...

Choisir l'utopie, pour un Ministre, est un tragique et anti-démocratique choix de laisser-aller et de renoncement.

Beaucoup trop de Français ont payé de leur vie ou de leur avenir le choix de l'utopie. Il est temps maintenant de choisir entre gentillesse (pour qui ?) et efficacité. La question ne nécessite pas le recours au référendum. L'efficacité recueillerait 80 % des suffrages tant les Français sont meurtris et lassés par un siècle d'utopie et de laisser-aller dans le domaine de la circulation routière.

« Mon fils Benoît, tué sur la route »

M. Luc Clergeaud, de Petits-Mars, nous adresse cet émouvant témoignage : « Mon fils Benoît, 35 ans, a été tué sur la route et sa compagne grièvement blessée. De plus, deux jeunes enfants sont privés de leur père qu'ils adoraient. Jour et nuit, je converse avec Benoît. Il me dit : « nous sommes plus de 8 000 chaque année à laisser notre vie sur la route. Je fais maintenant partie des statistiques, mais, tu sais, ça n'intéresse personne, ou plutôt si, pour faire un débat à la radio ou la télévision à la fin duquel chacun s'en ira dîner content de sa prestation. Et puis, il ne faut pas choquer l'opinion.

« Pourtant je vous ai vus, en sanglots, maman, toi et toute notre petite famille, quand vous m'avez découvert dans ma housse, la tête bandée, comme un soldat blessé.

« Si c'était la guerre qui faisait plus de 8 000 morts par an, on en parlerait tous les jours, on prendrait les moyens qu'il faut pour éviter ce massacre.

« Tu me racontais que Francis Huster avait dit à la télévision à propos du conflit bosno-serbe : "On a honte de n'avoir pas fait ce qu'on aurait dû faire". Mais alors, pour nous, personne n'a honte. Et puis, pas besoin de pelleteuse pour nous trouver.

« Et encore un auditeur à la radio qui affirme rouler à 150 km/h et ne rien craindre avec son air-bag. Pardon, celui qui m'a tué avait aussi son air-bag et roulait très vite malgré les panneaux 70. Tu me disais aussi que tu avais vu à la télévision : scandale de l'amiante, on annonce 2 000 morts par an. Et nous, on est à plus de 8 000, ne devrait-on pas mériter les réactions indignées des médias et des actions de la part de nos élus ?

Enfin, cette publicité pour automobile dont tu me parles et qui fait état de dérapage et de freinage en catastrophe et qui vous propulse vers les sommets, c'est bien cette voiture qui m'a propulsé vers la mort ! Tu diras merci aux enfants pour le "bonne fête papa" déposé au milieu des fleurs. »

« Combien faudra-t-il encore de milliers de morts avant que des décisions énergiques soient prises. »

« Nous aussi, l'horreur nous est tombée dessus »

Michèle et Paul Cornudet, rue des Merles, à Sainte Luce-sur-Loire : « Merci à M. Luc Clergeaud pour avoir osé écrire la lettre que, nous, nous n'osons plus écrire. Nous aussi, l'horreur nous est tombée dessus. Notre fille Armelle, 21 ans, a aussi été tuée sur la route.

De Paul MEYER des Hautes-Pyrénées

*Paul*

**Ami, ne fléchis pas !** Ne te laisse pas ébranler, si, sur ton chemin difficile et ingrat de militant de la sécurité routière, tu rencontres des gens qui osent te dire ceci : « Il y a mieux à faire sur cette terre que de lutter contre l'insécurité routière – combattre le sida, le chômage, la pauvreté est bien plus important – voilà qui mérite qu'on y consacre du temps et de l'énergie ».

Si ces gens-là, en plus, restent confinés et centrés sur leurs intérêts personnels, si aucune des maladies de notre société ne réussit à les émouvoir, si l'adjectif « bénévole » est pour eux un mot emprunté à une langue étrangère, alors tu auras vite fait de leur clouer le bec.

Si, par contre, ils paient eux-mêmes de leur personne pour rendre cette société plus humaine et plus civilisée, il faudra encore te défendre. Rétorque-leur qu'ils risquent de développer une vilaine pathologie mentale : au mieux, s'ils sont un peu égocentriques. Une arrière-pensée leur fait croire que leur engagement est le seul qui vaille ; au pire, cela frise la paranoïa.

Ne te laisse pas ébranler : tu ne sous-estimes pas la cause qu'ils défendent, tu ne mines pas leur engagement, tu demandes simplement qu'ils ne sous-estiment pas le tien.

Les détails évoqués par M. Clergeaud (le corps dans un sac en plastique, la tête toute bandée) rien n'a manqué au « fait divers », relaté le 24/4/89, car c'est ainsi qu'est qualifié dans les médias le drame qu'est l'accident de la route : un fait divers !

« Merci à M. Clergeaud de vouloir remettre en cause la banalisation de l'accident de la route. Si notre enfant meurt de la guerre, du sida, de la leucémie, ou du cancer ou d'une autre horrible maladie, il y a un amplificateur médiatique possible, pour agir, clamer, s'indigner et pour qu'éventuellement des décisions soient prises et parfois des résultats obtenus.

« Mais si notre enfant meurt d'un accident de la route, on ne peut pas dire du mal de la voiture, du camion, du deux-roues ! Ô combien respectés, voire vénérés, par tous. Et que dire des "tueurs", c'est tout juste si ce ne sont pas eux les victimes ! Attention, cependant, pour nous il n'est pas question de renier la voiture. Elle est utile, mais c'est un "utilitaire" ! Point final ! "Un utilitaire qui peut faire mal, qui peut tuer." »

Le lobby routier

« Ainsi, tous les éléments du système routier : route, autoroute, voiture, camion, deux roues, vitesse, comportement humain, environnement, bref, tous les ingrédients sont là pour fabriquer le drame (oh ! pardon, le "fait divers") dont personne n'a honte (merci à M. Clergeaud de le dire) et dont personne ne s'indigne vraiment (ben, quoi y faire ?). Faudra-t-il X milliers de morts pour que des décisions soient prises, demande M. Clergeaud. Il faudra surtout beaucoup, beaucoup de gens qui se mobilisent et s'investissent dans la lutte contre cette horreur pour la débanaliser et pour que chacun fasse son mea culpa.

« Il y a aujourd'hui une association, la LCVR, qui s'engage résolument contre les lobbies, qui aide moralement les parents en détresse, qui s'engage sur le permis à points, le délit de grande vitesse, le refus d'amnistier les infractions, etc. Ses adhérents ne sont pas que des personnes concernées mais aussi de simples militants contre l'accident de la route.

« Mais il faut que cette activité associative, avec d'autres actions aussi exemplaires (ex. la Prévention routière) fasse prendre conscience aux décideurs (pouvoirs publics, entrepreneurs privés, politiques) que la tendance ne sera inversée que lorsque le chemin de fer et les transports collectifs (tramway, etc.) détrôneront la voiture et le camion. Quand les décideurs auront-ils honte et s'indigneront-ils ? »

Demande-leur d'accepter que tu luttas pour sauver des Vies, pour qu'il y ait moins de barbarie sur nos routes et plus de respect de l'Autre.

Oui, de l'Autre – avec un grand A – cet « Autre » qui pour trop d'automobilistes et de motards n'existe plus lorsqu'ils sont aux commandes d'un véhicule. 8 500 morts par an sur les routes de France : tu trouves cela insupportable et tu as raison. Tu rencontreras également des gens de mauvaise foi qui prétendront qu'on peut faire dire n'importe quoi aux statistiques.

Ce sont surtout des automobilistes qui cherchent à cacher leur petite honte d'aimer trop la voiture et la vitesse. Car enfin, un mort c'est un mort pour tout le monde et les statistiques de l'insécurité routière sont plus faciles à mettre au point que celles du chômage.

Ami militant de la sécurité routière, si tu rencontres des gens qui te considèrent comme quantité négligeable, dis-leur ceci : vous pouvez rouler tranquille. Vous vous bouchiez les oreilles et vous fermez les yeux, parce que tous ces tués, tous ces blessés, c'est bien trop dérangeant.

« Il serait sans doute aussi convaincant... d'apporter des témoignages de sœurs ou frères privés de frères et sœurs, de ceux dont un des grands-parents est parti trop vite à la suite de l'erreur d'un conducteur, ou d'enfants devenus orphelins... »

Le problème est, non pas qu'un enfant n'exprime rien dans de pareilles circonstances, mais qu'il exprime quelque chose dans des formes qui ne sont pas les nôtres, à nous adultes. Un enfant fera des gestes (un dessin déposé sur le cercueil) dira des choses à ses proches capables de l'écouter, sera parfois malade (une de mes petites-filles a fait de l'eczéma, façon de dire sa souffrance de n'avoir plus sa mère), mais s'exprimera très rarement par écrit, du moins jusqu'à 14/15 ans, sauf par le dessin.

C'est aux parents qu'il revient de transcrire ces expressions sous une forme qui soit communicable aux lecteurs de Pondération : tâche bien difficile. Mais pourquoi pas ?

Marine (3 ans) se promène avec sa grand-mère :

« Tu sais, Mamichou, j'ai vu "l'Ours". C'est l'histoire d'un petit ours, qui a perdu sa maman ; il s'en va dans la forêt, il mange des champignons, et il est malade, parce qu'il est triste, parce que sa maman est morte. »

Et Marine elle est malade (eczéma de la tête aux pieds), parce qu'elle est triste, parce que sa maman est morte. »

Son père et sa grand-mère lui ont fait suivre une psychothérapie : 18 mois plus tard, l'eczéma avait totalement disparu.

P. L.

## VIE DES ASSOCIATIONS

### Association des Hauts-de-Seine

L'association redémarre après une période de sommeil. Une lettre aux adhérents fait le point :

- Un bureau a été constitué et les statuts mis en conformité avec ceux du national.
- Diverses actions ont été entreprises par plusieurs militants : obtention d'une « oreille pour protéger un passage piéton » (voir dossier « zone scolaire »), démarches pour en obtenir une autre pour protéger une sortie d'école, intégration de quelques adhérents à des instances publiques (commission municipale, groupe de travail), constitution de partie civile à la suite d'un accident.
- Une assemblée générale est prévue au printemps 1997.

### Association des Yvelines

L'association des Yvelines, créée en 1995, ne compte encore que 60 adhérents. Cependant des actions locales spécifiques, interrompues après la dissolution de l'association Ile-de-France, reprennent :

#### • Programme RÉAGIR

12 membres de l'association ont maintenant la qualification IDSR. ils ont participé à 10 enquêtes d'accidents mortels en 1995 et 1996, dont 4 en tant que rapporteur de la commission d'enquête. Depuis fin 1994, le programme RÉAGIR dans le département des Yvelines a souffert d'un désintérêt presque total des responsables de la Sécurité Routière à la Préfecture : non-convocation des comités techniques, rapports d'enquêtes égarés, non-enseignement de la base statistique nationale, aucun suivi des recommandations.

Après plusieurs lettres de protestation des responsables de la Ligue, le chargé de mission Sécurité Routière a mis en place un « Comité de lecture » chargé de mettre de l'ordre dans les dossiers de la Préfecture et de contrôler les rapports d'enquête avant passage en Comité technique. La Ligue a fourni l'essentiel des membres de ce comité de lecture.

#### • Action au péage d'autoroute

Les IDSR membres de la Ligue ont participé à une action de sensibilisation des automobilistes à un péage et diverses stations-service de l'autoroute A13. Cette action, dont l'initiative revient à La Prévention Routière, consistait à engager la conversation avec les automobilistes

momentanément arrêtés, à leur signaler les pratiques dangereuses éventuelles (ceintures non attachées, enfants sans siège-auto, objets lourds sur plage arrière, animaux, etc.), et à leur distribuer un dépliant de conseils de la Sécurité Routière. L'opération, d'envergure limitée - 1 200 conducteurs contactés - a été bien reçue et a servi à valider le concept pour des opérations en vraie grandeur à organiser à l'occasion des grands départs de vacances.

#### Participation aux commissions locales de sécurité

Des membres de la Ligue participent aux commissions locales de sécurité, créées par les municipalités, notamment au Vésinet, à St-Germain-en-Laye et à St-Rémy-lès-Chevreuse. Ces instances, qui traitent de problèmes très concrets, permettent de faire passer dans les faits les idées de la Ligue, car la compétence de ses membres en matière de sécurité routière est reconnue par les autres participants (élus, fonctionnaires municipaux, police, pompiers...). Elles sont aussi une source précieuse d'information.

#### Intervention sur des points dangereux

La Ligue a fait une étude détaillée d'une sortie de collège à St-Germain-en-Laye, lieu de plusieurs accidents chaque année. La pression continuelle sur les élus, la collaboration avec l'association des parents d'élèves et la publication du dossier complet dans un journal local ont favorisé la décision de la municipalité d'engager des travaux importants pour améliorer la sécurité des élèves.