

pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



JEUNES
prévenir
l'accident

VAREILLES 97



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

Avril 1997 - N° 32

SOMMAIRE

Éditorial

Ghislaine LEVERRIER — Présidente	3-4
--	-----

Témoignages

Tribunal du Mans, le 2 février 1996.....	5
A Thierry.....	6
A Laëtitia — A Julia.....	7

Informations

— L'assemblée générale du 14-15 juin 1997	8
— Colloque « Vulnérabilis »	
• Enseignements du colloque « Vulnérabilis » (Jacques Robin, CERTU).....	8
• Causes principales de la baisse de la qualité et du niveau de vie des victimes de la route et de leur famille (Professeur Marcel Haegi)	11
— Statistiques 1996	13
— Enquête	16

Dossier

Le risque accidentel chez les jeunes et sa prévention	17
---	----

Justice

— L'audience vidéo	30
— Le camion fou de Saint-Étienne.....	30

La vie des Associations départementales

01 L'Ain.....	31
12 L'Aveyron.....	31
29 Le Finistère.....	31
30 Le Gard.....	32
45 Le Loiret.....	32
57 La Moselle.....	33
65 Les Hautes-Pyrénées.....	33
72 La Sarthe.....	33

<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 - Maquette de couverture : Viviane Vareilles
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 — Avril 1997 — n° CPPAP : 67845
ISSN : 0297-5874

ÉDITORIAL

Vous avez peut-être remarqué que Pondération vous arrive désormais de façon régulière. C'est grâce à une équipe, réduite certes, mais ô combien efficace. Je remercie ce comité de rédaction, qui, autour de la Directrice de Publication, Jacqueline Furbeyre accomplit cette lourde tâche.

A la Ligue, nous sommes tous attachés à Pondération car c'est le lien qui nous unit les uns aux autres. Il nous permet de vous rendre compte des actions menées par la Fédération nationale et les Associations départementales, et de vous apporter des informations sur la Sécurité Routière.

Actuellement, une cinquantaine d'Associations départementales fonctionnent. Elles sont les fondations de la Ligue Contre la Violence Routière. Elles en assurent la solidité et la pérennité. Le travail qu'elles réalisent est colossal et je suis toujours admirative lorsque je lis les comptes rendus de leurs actions qu'elles envoient au siège national. Cet investissement et cette disponibilité de chaque instant représentent beaucoup de dévouement et de sacrifices. Je sais combien cela totalise de week-ends, de vacances, de soirées au téléphone pour accueillir, aider et convaincre.

Pour certains, cet engagement généreux ravive souvent des souffrances, mais on se doit de poursuivre. C'est grâce à tout ce travail de militantisme, fait avec modestie et obstination, que la Ligue a acquis une réelle crédibilité. Tous ces efforts déployés, toutes ces initiatives locales, apportent à notre Association sa véritable dimension d'idéal collectif et confirme que la Sécurité Routière ne se fait pas seulement avec des discours mais également sur le terrain : ce combat difficile est celui de toute une Association structurée et organisée. Le nombre croissant de nos adhérents et la naissance de plusieurs Associations départementales en 1996 et 1997 prouvent que la cause que nous défendons avec conviction trouve un écho favorable chez nos concitoyens.

Aujourd'hui, je veux saluer ces équipes de bénévoles, qui, dans les départements, font un travail capital. Je souhaiterais qu'au cours des prochains Pondération, on vous les présente à travers leurs actions.

Le Conseil des ministres du 26 juin 1996 a mis en place une table ronde, sous la présidence de Monsieur Jean Verre, ancien Président d'Esso SAF, réunissant des représentants des administrations concernées, des enseignants de la conduite, des consommateurs, des entreprises d'assurance et des associations de prévention, avec pour objectif de définir les conditions de la mise en place d'un processus continu et cohérent d'éducation et de formation incluant non seulement la formation au permis de conduire mais aussi la formation depuis l'école jusqu'au perfectionnement des conducteurs expérimentés.

La table ronde est constituée de 4 commissions divisées en 26 groupes de travail. Les rapports réalisés par les différents groupes ont été remis entre le 6 et le 10 mars 1997. Ils seront examinés et triés par une cellule de pilotage formée des présidents et rapporteurs des 4 commissions. La synthèse de tous ces travaux fera l'objet d'un dossier de propositions d'actions remis aux ministres, au plus tard le 30 avril prochain. Quatre membres de la Ligue ont participé à ces travaux.

Quelles conclusions tirer aujourd'hui de ces rencontres ? C'est difficile à dire : grand-messe ou réelle volonté de mettre en place une véritable politique de Sécurité Routière ? En tout cas, nous sommes vigilants pour la suite, sans pour autant nous bercer d'illusions.

A la même période, parallèlement à la table ronde, Jean-Luc Delarue était sollicité pour organiser une émission « Ça se discute » sur les accidents de la route. Cette émission financée par le pourcentage que les assurances sont tenues de reverser aux actions de Sécurité Routière (un assureur présent dans la salle l'a d'ailleurs indiqué) a été enregistrée le 21 janvier et diffusée le 5 février.

Nous avons refusé d'y participer. Pourquoi ?

Je peux traduire lapidairement la demande qui nous a été faite : « Avez-vous dans votre Association des familles très éprouvées ? récemment si possible ? » (audimat oblige).

Bien sûr, il n'était pas question de laisser ainsi récupérer la souffrance pour faire de l'exhibition, dans une ambiance hurlante.

Chaque fois que nous sommes ainsi sollicités, nous sommes confrontés à la question : devons-nous participer à ces simulacres de débats plus destinés à des fins de spectacle qu'à faire découvrir le véritable combat que nous menons ensemble.

Notre ambition d'Association est plus noble.

La Ligue Contre la Violence Routière permet aux familles qui nous rejoignent de réagir, de lutter, de refuser ce qui est encore trop souvent considéré comme la fatalité, de retrouver leur dignité en passant du statut de victimes à celui d'acteur à part entière de la vie sociale. La Ligue permet à ces familles d'agir pour que la mort et le handicap sur la route soient reconnus comme intolérables par la conscience collective.

L'extraordinaire force de cette Association réside dans sa composition : elle regroupe, non seulement des familles victimes, mais aussi tous ceux qui n'acceptent pas la violence routière. Les uns avec leur vécu difficile à porter

et les autres avec leur écoute, leur amitié, ont su mettre en commun énergie et détermination pour mener un combat contre la mort et le handicap. La Ligue Contre la Violence Routière est un îlot d'accueil, de générosité, le convivialité dans un monde d'égoïsme et d'indifférence. La Ligue doit également rester un mouvement de pression capable de réveiller les consciences chez nos concitoyens en les invitant à être actifs face à l'insécurité routière. C'est pour garder tous ces liens qui nous unissent dans l'action, que nous organisons, chaque fois que nous le pouvons, des rencontres de formation à Paris. La prochaine aura probablement lieu en septembre.

Ces stages ont pour objectif de maintenir un contact régulier entre la Fédération nationale et les Associations départementales, de permettre aux différentes Associations de la Ligue de se rencontrer, d'échanger, de s'enrichir de leurs différences et de se former en permanence aux problèmes de Sécurité Routière en faisant appel à des intervenants compétents.

C'est grâce à ces réunions, en partageant savoir et activité, que nous pouvons nous affirmer comme des acteurs à part entière dans la société que nous voulons plus humaine, y compris sur la route. En tant que militants de la Ligue Contre la Violence Routière, nous devons être prêts à assumer notre part de responsabilité et donc de pouvoir. Pour cela, il est indispensable qu'à notre conviction, s'ajoute la compétence.

Toute cette richesse d'initiatives, tout cet enthousiasme, doivent être orchestrés en permanence, et c'est le travail de l'équipe du Bureau National.

Chaque mois, plusieurs fois par mois, nous nous rencontrons pour organiser, décider de nouvelles actions, répondre aux demandes très nombreuses qui nous sont faites, accueillir ou orienter les familles victimes d'accident, garder le contact avec les ministères, répondre aux journalistes, organiser les rencontres, gérer au mieux les dépenses, tenir le fichier national, etc.

Pour continuer ce grand mouvement, il nous fallait repenser entièrement l'organisation du siège de la Fédération, nous équiper d'outils performants, et de techniques modernes comme des ordinateurs, fax, et connexion sur le Web avec Internet afin de diffuser plus largement nos idées, nos actions, notre souhait de participer à la création d'une société meilleure et de partager ce projet avec d'autres. La charge qui pèse sur les membres du Bureau national est très importante, des signes de fatigue pointaient : bénévolat ne signifie pas obligatoirement forces illimitées. Certains ont déjà été obligés d'abandonner pour raison de santé et nous le regrettons.

Il est indispensable que nous aussi, Association, nous nous adaptions à ces nouvelles technologies. En nous libérant des tâches matérielles qui nous submergent, elles nous permettront de nous consacrer davantage au véritable objectif de la Ligue qui est de lutter contre les accidents de la circulation.

J'ai reçu une lettre d'un monsieur de 74 ans. Il me confie que sa fille de 21 ans a été tuée dans un accident de voiture en 1972. Sa petite-fille de 6 mois, à l'époque, a été blessée. 25 ans après, ce bébé est devenu une jeune fille : « **aujourd'hui, c'est notre rayon de soleil** » me dit ce grand-père.

En lisant ces lignes pleines de souvenirs douloureux et de tendresse, je pense à ces parents qui viennent de sortir de ma maison. Émilie avait 14 ans et demi. Elle est morte sur le milieu d'une route de Bretagne, il y a cinq semaines. Aucune plainte, aucune larme, juste le regard qui guette au loin le miracle : « **je crois que j'attends** » dit le papa d'une voix fatiguée.

Et moi je sais déjà qu'il attendra longtemps... 25 ans peut-être.

Ghislaine LEVERRIER
Présidente



Une réunion du bureau de la Fédération nationale :

De gauche à droite. En haut : Chantal Perrichon, Jacques Robin (l'invité du jour), Jacques Tasia, Annie Le Botlan, Philippe Laville. En bas : Ghislaine Leverrier, Odile Van Hee, Bernard Daubenfeld.

TÉMOIGNAGE

Tribunal du Mans, le 2 février 1996

Pour toi Denise, mais aussi pour l'exemple, nous avons voulu la vérité sur les véritables causes et les circonstances tragiques de ta mort.

Le 13 novembre 1995, par un après-midi ensoleillé tu quittais ton travail et tu rentrais tranquillement, après avoir préparé et servi le repas des enfants du collège, comme tu le faisais depuis 25 ans.

Hélas, tu ne feras qu'un seul petit bout de ton parcours, victime sans doute d'un malheureux concours de circonstances, mais aussi de fautes de conduite et surtout de vitesse excessive d'un jeune conducteur amoureux de voitures de sport, puissantes et performantes.

Ta voiture à l'arrêt et bien à ta place, tu seras télescopée de plein fouet par cette voiture qui roule face à toi entre 140 et 160 km à l'heure sur une route de campagne limitée à 90 km heure.

Ta mort a été instantanée, ta voiture a littéralement explosé.

Tes obsèques ne sont pas achevées, que déjà les autorités (gendarmerie, parquet, Monsieur le Procureur) ont fixé l'audience du tribunal trois semaines plus tard (enquête en temps réel).

Ce jeune conducteur, responsable d'entreprise, est mis hors de cause par le Procureur et n'est donc pas convoqué au tribunal. Il a pourtant quitté sa voie de circulation pour venir de plein fouet te télescoper.

Seul le chauffeur du fourgon qui est devant ta voiture et qui amorce un tourne à gauche est reconnu responsable à 100 % par Monsieur le Procureur, et pourtant son véhicule n'a subi aucun dommage.

Au lendemain de tes obsèques, l'enquête étant close, la brigade qui a conduit l'enquête nous refusera l'appel à témoin par voie de presse, le scellé des voitures.

Monsieur le Procureur refuse de nous recevoir, notre avocat n'obtiendra le rapport de gendarmerie que quelques jours avant l'audience.

Dans ce rapport le pilote déclare n'avoir roulé qu'à 90 km heure au moment de l'accident.

Devant la détérioration des véhicules, nous comprendrons très vite que l'on nous a menti sur les véritables causes de ta mort.

Prenant notre courage à deux mains nous décidons de nous battre pour toi, mais aussi pour l'exemple.

Très vite, nous trouverons deux témoins qui se sont fait doubler à très grande vitesse par ce jeune pilote quelques centaines de mètres avant le drame. De nombreux témoignages spontanés dont celui d'un commissaire de police viendront étayer cette version d'un jeune amoureux de la grande vitesse.

Les photos des épaves finiront par convaincre le Président du Tribunal que notre demande de renvoi est fondée et qu'il y a lieu de demander une expertise des épaves et que ce jeune soit finalement convoqué à la prochaine audience fixée 45 jours plus tard.

Devant le tribunal, le **2 février 1996**, l'expertise confirme que la voiture de ce jeune roulait entre 140 et 160 km à l'heure avant l'accident.

La Ligue Contre la Violence Routière s'étant portée partie civile, à la barre, maître HENRI-FABRE LUCE demandera à ce jeune, la puissance de sa voiture : « 16 soupapes qui développent 160 chevaux ». Il lui fera confirmer que quelques jours après le drame il a racheté la même voiture. Il semble fier de posséder une voiture qui n'est pas celle de Monsieur tout le monde.

Il n'aura jamais un mot pour la victime.

Après de longues plaidoiries le Président du tribunal se donnera un mois pour rendre son verdict.

1^{er} MARS 1996

— Dix-huit mois de suspension de permis de conduire avec permis aménagé (permis blanc),

— Huit mois de prison avec sursis,

— 3 000 francs d'amende sont retenus pour chacun des deux chauffeurs retenus responsables : **vitesse excessive** pour l'un et refus de priorité pour l'autre.

Justice est rendue, mais que d'énergie et de force de conviction la famille devra développer face à une enquête de gendarmerie et un procureur dont il y aurait beaucoup à dire.

Sans ce souci de vérité, ce jeune responsable d'entreprise serait resté impuni et continuerait à rouler à vive allure sur les routes sarthoises avec le risque de tuer à nouveau.

La presque-totalité des adhérents membres de la Ligue en Sarthe était présente au tribunal autour de Maître HENRI-FABRE LUCE et de Jean-Marie LEVERRIER.

Présents également : amis et famille de la victime.

Nous disons merci à tous, sans oublier les personnes qui spontanément ont bien voulu apporter leurs témoignages écrits.

Nadine ALLARD
Gilbert ALLARD
Membres de la Ligue Sarthe
Fille et époux de la victime

Thierry, chauffeur routier, a trouvé la mort sur la route, au volant de sa voiture, emporté par sa passion pour la vitesse. Françoise, sa fiancée, nous transmet ce poème et le texte qui suit.

A Thierry

La route c'était toute ta vie,
avalant les kilomètres avec
à l'arrière, la belle finesse de ta citerne.
Et puis la voiture, c'était les frissons.
Toujours plus vite. De plus en plus vite.
Tu m'as quittée, sans penser que la
vitesse pouvait être mortelle, sans penser
que je resterais là à pleurer devant ce
grand vide qui m'étouffe.

Tu m'as laissée toute seule,
devant la vie et ses laideurs,
ses silences et ses drames,
défiant la mort et la douleur.
Tu es parti à tout jamais,
je ne verrai plus tes yeux si beaux,
tu me manques...

A 28 ans, pourquoi mourir ?

Marre de voir des veuves épanchées sur les tombes de leur bien-aimé, marre de voir les pompiers ramasser des cadavres ou des blessés sanguinolants, marre de voir des épaves de voitures complètement désintégrées.

J'ai perdu mon fiancé il y a 11 jours. Mort sur le coup. Le fait qu'il y ait beaucoup plus d'hommes que de femmes à avoir des accidents me fait réfléchir.

Souvent ils sont plus violents, problèmes avec leur virilité, leur identité d'homme. Souvent ils sont irresponsables, suicidaires. La conduite sur la route n'est que le reflet de la conduite en tant qu'individu. Et c'est cette conduite là qu'il faudrait d'abord corriger.

Corriger depuis leur enfance et leur adolescence. Ça se remarque, un jeune qui prend trop de risques, qui boit trop, qui joue avec la vie et la mort, qui récidive ou ne manquera pas de le faire.

Au départ ça sera les chutes en vélo, puis en mob. Les frayeurs n'étant d'aucune utilité. Au contraire. Ensuite, ils passent le permis, c'est encore plus grisant. Ils se croient immortels, ou recherchent à tout prix le risque pour pouvoir mourir ou s'en approcher.

On dirait que la vie et les autres ne les touchent pas. Un accident, deux accidents, et ils accélèrent de plus en plus. Jusqu'à la fin finale.

Tous ces jeunes là auraient tout intérêt à aller consulter un psychologue ou un psychiatre.

Leur faire la morale ne sert à rien, j'en ai eu la triste expérience plusieurs fois. Et même leur montrer des images horribles et choquantes ne les ferait pas reculer.

C'est un problème beaucoup plus profond, je pense. Pas tous les hommes sont identiques, mais il ne peut y avoir de hasard dans le fait que la plupart des accidents concernent les mâles.

Que pouvons-nous faire à cela ? Ce n'est plus possible de continuer comme cela, c'est trop de gâchis, de larmes et de souffrances, ça n'est plus permis de voir ça, ça fait trop mal, toutes ces familles massacrées, toutes ces vies brisées. Il faudrait agir auprès des jeunes, prévenir cette violence, repérer les futurs délinquants, les obliger à aller consulter. Car le problème, c'est que les hommes se confient rarement ; problème de mentalité.

Me voici « veuve » à 24 ans. Ce n'est pas normal, ce n'est pas acceptable. Il faut être passé par là pour avoir une idée de ce que ça peut être. Il y a une guerre, en France, invisible et cachée : la guerre sur les routes, avec comme armes principales des voitures, la vitesse et l'alcool.

Il faut arrêter ce massacre. Pour qu'il n'y ait plus de cauchemars comme ceux qui viennent hanter mes nuits de souffrance.

La Ligue Contre la Violence Routière de l'Orne a organisé une cérémonie du souvenir à la mémoire de Laëtitia et Julia, tuées en novembre 1995, à Saint-Georges-d'Annebecq, alors qu'elles rejoignaient l'arrêt de leur car. Un an après l'accident, 250 personnes sont venues déposer des fleurs et se recueillir sur le lieu du drame, dans le silence et l'émotion.

Deux sourires se sont figés

Un vent violent et glacial soufflant sur les hauteurs du bocage normand près de Rânes (Orne) cet après-midi-là. Malgré ces conditions peu clémentes, ce samedi 30 novembre, plus de 250 personnes adultes et enfants vinrent apporter un peu de réconfort et de chaleur aux deux familles de Julia et Laëtitia.

Deux sourires de collégiennes resteront figés un certain jour d'automne.

Près d'une haie, sur le terre-plein, face au maudit croisement, viennent s'entasser des centaines de fleurs au pied des croix blanches qui portent ces deux prénoms.

Seules quelques voitures qui ralentissent à la vue de ce groupement insolite en ce lieu désert viennent perturber ce long moment de silence.

Ghislaine prendra la parole avec courage et simplicité pour dire notre solidarité et notre combat pacifique entamé il y a plus de 10 ans : combat pour que cesse l'hécatombe des innocents sur les routes de notre pays qui savent être agréables lorsqu'on ne les transforme pas en lieux d'into-lerance, d'agressivité, de défoulements individuels...

Julia, Laëtitia, vous auriez pu être mes jeunes élèves. C'est en votre mémoire, pour vos milliers de semblables que nous persévérons, trop peu nombreux parfois, afin de rendre le chemin de nos écoles, maisons, plus sûrs. Ce moment de recueillement aurait mérité qu'on fauche l'herbe, qu'on taille un peu la haie, mais surtout votre existence méritait que l'on ait pensé un peu plus à vous en concevant l'accès à cet arrêt de car de votre ramassage scolaire.

A quelques centaines de mètres, un passage souterrain avait bien été aménagé pour permettre la traversée des animaux sur cette route départementale maintenant maudite par vos proches.

Bien sûr des spécialistes se penchent sur les circonstances pour comprendre bien tard, que les chemins d'école, quels qu'ils soient, méritent des aménagements pensés pour vous, qui devez tôt les matins d'hiver les emprunter autrement que comme un parcours du combattant.

Jean LAURENT

Président de l'Association LCVR de l'Orne

Plusieurs poèmes ont été écrits par leurs copains et copines de classe, en voici quelques-uns :

Laëtitia

J'aimerais te dédier un très long poème
Ce serait un sonnet aux couleurs de l'amour
Pour te dire que tu me manqueras toujours
Et qui te révélerait à quel point je t'aime.
Soudain on nous a séparées toutes les deux
Et depuis cette souffrance m'a envahie
Car on m'a arraché ma meilleure amie
Et je reste triste au milieu des gens heureux

Tous les jours je repense à toi, à tes sourires
A nos conversations inlassables, à ton rire
Car avec toi la vie était sans cesse nouvelle

Si la mort est survenue voulant tout casser
Entre nous elle n'a pas réussi à tout briser
Car notre amitié est à jamais éternelle

Sonnet pour Laëtitia

Ô ! depuis que tu es partie au Paradis
Nous sommes affligés de ne pas t'avoir sauvée.
Avec le temps, Nul ne pourra te remplacer
Et nous t'aimerons tout au long de notre vie

Pourquoi nous as-tu quittés pour l'Éternité ?
Nous garderons de toi un radieux souvenir.
Un jour peut-être viendras-tu nous consoler
Sais-tu comme ton départ nous a fait souffrir ?

Rien qu'une simple minute d'inattention
A suffi pour provoquer ta disparition
Notre plus beau rêve est l'espoir de ton retour

Car jamais tu ne sortiras de notre cœur
Que tu reviennes engendrerait un grand bonheur
Pour te rejoindre nous attendons notre jour.

Hommage à Julia

Julia, pourquoi toi ?
Pourquoi tu es partie comme ça
Alors que l'on ne voulait pas

Tu n'étais pas prête pour ça
Ce n'est pas très sympa
Tu ne le mérites vraiment pas

Pense à toutes ces années passées
A tout ce que tu as pu regretter
Je n'ose même pas y penser

Tu es bien trop jeune pour partir
Tu n'oserais même pas revenir

Tu aurais pu faire carrière
J'aimerais revenir en arrière

C'est comme ça, je le sais
Mais je n'ose pas l'imaginer

Fais tout ce dont tu as envie
Tant que la vie est entre tes mains
Profite de cette vie tant qu'elle t'appartient
N'hésite jamais à entreprendre ce qui te plaît

Car tu ne sais jamais de quoi demain sera fait
Et si un jour tu disparais
Sache que toujours tu resteras à jamais
Gravée dans les cœurs de ceux qui restent

INFORMATIONS

L'assemblée générale aura lieu les samedi 14 et dimanche 15 juin 1997 au FIAP à Paris

LES ACCIDENTS DE TRANSPORT SCOLAIRE EN 1995-1996

Les 115 accidents qui ont eu lieu pendant la dernière année scolaire ont fait 316 victimes, dont 8 morts et 19 blessés graves, selon le rapport annuel du Conseil national des Transports (CNT).

Le CNT souligne que le nombre de victimes des transports d'enfants est sans commune mesure avec celui des enfants tués lors d'accidents de voitures particulières (281 morts) ou de deux-roues (249 morts) au cours de la même période.

Rappelons que 3 millions de jeunes, soit **un élève sur trois**, utilisent les transports scolaires.

Le CNT se félicite de la suppression des strapontins et de l'installation, en cours, de ceintures de sécurité, mais il insiste sur les risques pendant l'arrêt. Ainsi propose-t-il d'étudier la possibilité d'instituer un arrêt obligatoire de la circulation quand un car scolaire embarque ou débarque des enfants, comme cela se fait au Québec.

Enseignements du colloque Vulnérabilis

BUT DU COLLOQUE

Le colloque Vulnérabilis 97 s'est déroulé à Lyon les 14 et 15 janvier 1997. Il concernait les usagers vulnérables dans la circulation : essentiellement les piétons et les cyclistes, c'est-à-dire nous tous à certains moments de la journée, lorsque nous avons quitté notre voiture, que nous sommes devenus piétons, ou lorsque nous avons adopté un moyen de transport qui conserve la forme physique et ne pollue pas (le vélo). Certains usagers, les enfants par exemple, sont encore plus vulnérables.

Beaucoup de problèmes sont communs à ces usagers vulnérables tant dans l'aménagement des rues que dans le comportement et l'éducation.

Les habitants des villes — enfants et adultes — doivent pouvoir se déplacer à pied ou à vélo, sans mettre leur vie en danger, et sans être exclus de la rue du fait qu'elle ne leur serait pas adaptée, ou du fait du comportement des automobilistes ou par manque de connaissance et d'éducation convenable aux risques.

PARTICIPANTS

Le colloque a réuni 360 personnes de toutes professions et de toutes provenances : ingénieurs ou élus des villes, ingénieurs des DDE, spécialistes de l'INRETS, des CETE et du CERTU, associations de piétons, de cyclistes ou de sécurité routière en générale, médecins, psychologues, professionnels. Cet éclectisme a permis un abord transversal des sujets traités et de ce fait des conclusions et des débats fructueux.

Une soixantaine de participants provenaient de l'étranger, en particulier de Belgique, Suisse, Canada, Scandinavie, Grande-Bretagne, Pologne, Italie, Espagne.

SUJETS EXPOSÉS

Les sujets exposés et débattus ont porté tant sur des thèmes généraux que sur des thèmes spécifiques.

MODÉRATION DE LA VITESSE

Dans les thèmes généraux, la modération de la vitesse a été considéré comme un but indispensable à une vie normale en ville, et en particulier la constitution de zones 30 dans la majeure partie où ne passent pas de grands axes. En matière de zone 30, les expériences étrangères ont permis de noter la nécessité d'une perception univoque des zones 30 dans une ville. L'exemple de Montréal montre qu'une bonne compréhension de l'automobiliste a été atteinte en restaurant progressivement de vastes zones 30 autour de toutes les zones scolaires.

L'exemple belge met en lumière la nécessité d'une certaine sagesse qui se situe à mi-chemin entre la méthode allemande où parfois le simple panneau « zone 30 » à l'entrée a suffi, et la méthode trop contraignante qui oblige à faire trop d'aménagements coûteux ou artificiels : « une image routière suffisamment freinante » ne nécessite pas d'aménagements supplémentaires. Inversement des aménagements sont parfois nécessaires : effets de portes, corrections d'erreurs d'image de la route, éléments de ralentissement aux carrefours ou en section courante. Cette méthode devrait permettre une large généralisation du statut de zone 30 à un type de quartier : « celui où l'on vit », et dans lequel on peut encourager le cyclisme et la marche.

Pour la France, le point a été fait sur les zones 30 existantes et sur les moyens d'étendre leurs créations : la mallette pédagogique « zone 30 » réalisée par le CERTU a été présentée : elle sera disponible au printemps, en prêt, dans toutes les DDE.

Ce besoin d'agir sur la vitesse rejoint ce qui a été exposé par le Professeur GOT qui constate que les mesures les plus efficaces ne laissent pas au seul civisme le soin d'assurer la sécurité : « elle doit être assurée structurellement par des actions sur les chaussées et sur le véhicule ».

La protection des usagers vulnérables a fait l'objet en 1996 de réunions d'un groupe d'expert de l'OCDE, dont la présidente a présenté au colloque Vulnérabilis l'essentiel des recommandations tant sur le plan des mesures et des aménagements tendant à « rendre les rues aux citoyens », que sur les connaissances théoriques et pratiques à acquérir par les usagers, et que dans le domaine de la conception des véhicules.

LES VÉLOS

Des exemples intéressants d'aménagements sont venus d'autres pays européens mais également de villes françaises dont, en particulier, Paris.

A Paris, en un temps record, des décisions ont été prises et de bons aménagements réalisés, avec le souci d'assurer la sécurité des cyclistes en différenciant, autant qu'il était possible, la circulation des cycles et la circulation automobile. Cette différenciation s'est faite soit en exécutant des pistes séparées du trafic automobile par un îlot soit en protégeant les bandes par des séparateurs discontinus.

D'autres villes, comme Strasbourg, ont montré des exemples intéressants, en particulier pour les carrefours.

Des expériences de bandes cyclables à Oxford ont été présentées et une analyse pertinente des avantages et des inconvénients a été faite. Avantages : perception visuelle des cycles, peu onéreux. Inconvénients : circulation des

cycles sur une surface dangereuse (caniveau, grilles), dangers générés par les voitures en stationnement, accroissement de certains types d'accidents surtout lorsque la bande est trop étroite.

Un des pays les plus en avance, le Danemark, a mis en évidence les avantages de la « piste traditionnelle de Copenhague » dont le concept existe depuis 60 ans et est généralisé lorsqu'on est en présence d'axes à fort trafic : il s'agit d'une piste réalisée entre la chaussée et le trottoir, à mi-hauteur entre le niveau et le niveau trottoir.

Ces exemples, et d'autres, ont montré que contrairement aux idées parfois véhiculées, l'aménagement préconisé et réalisé en priorité dans la plupart des autres pays européens est la piste cyclable séparée, qui correspond à une demande de sécurité des usagers cyclistes qui, dans les rues à fort trafic, rejettent le risque présenté par la proximité du passage des voitures à vitesse élevée.

Un autre aménagement peu onéreux et sécuritaire a été unanimement souhaité : la circulation des cyclistes à contre-sens dans les rues à sens unique à faible trafic.

En ce qui concerne l'accidentologie des cyclistes enfants, le CERTU en collaboration avec le CETE de l'Ouest a initié une étude qui a été présentée lors du colloque.

LES PIÉTONS

Les aménagements en faveur des piétons ont porté sur les cheminements et sur les traversées de chaussées. Ces cheminements concernent par exemple le projet de la ville de Genève de promouvoir la marche à pied en assurant une continuité et une sécurité du réseau piéton s'inscrivant dans une politique cohérente en matière de déplacements. Un autre exemple est le réseau qui se met en place en Belgique en utilisant les voies ferrées désaffectées, les chemins de halage, afin de permettre des liaisons entre villes ou villages pour piétons et cyclistes tant pour les déplacements de proximité que pour les déplacements touristiques.

Citons, toujours dans la recherche de cheminement aisé et sécuritaire des piétons, l'action associative « piéton pratique » à Lyon dont un des buts est de signaler les points dangereux, soit isolément, soit par des enquêtes.

Le deuxième point qui a focalisé l'intérêt a concerné la traversée des rues par les piétons, sujet grave si l'on se penche sur le nombre de tués, dont 175 (en 1995) tués sur des passages piétons. Incontestablement un besoin d'amélioration a émergé, non pas dans une meilleure visualisation des passages piétons, car ils sont bien visibles, mais dans la recherche d'aménagements déclenchant une modification du comportement de l'automobiliste.

Des interventions intéressantes concernant les piétons se sont portées lors du colloque sur des études accidentologiques fort pertinentes effectuées par l'INRETS.

LES ENFANTS

Ce sujet a spontanément fait l'objet de débats fort intéressants après chaque exposé, surtout en ce qui concerne l'éducation de l'enfant : chacun voulant savoir ce qui se fait dans les autres pays.

Une idée forte a émergé : il est indispensable certes, d'éduquer les enfants aux risques de la circulation mais sans

jamais oublier qu'on ne doit pas leur faire supporter seuls la carence de connaissance, l'inconscience et l'imprudence des automobilistes : l'enfant est trop jeune pour tout savoir, pour tout apprendre en même temps. *A contrario* l'adulte qui a 20 ou 30 ans d'expérience supplémentaire devrait montrer l'exemple.

Des témoignages d'actions intéressantes réalisées dans plusieurs villes de France ou d'Europe ont permis de dégager les idées et les principes suivants.

Trois buts essentiels sont recherchés par l'éducation de l'enfant : d'une part dans le présent préserver sa vie, son intégrité physique, d'autre part influencer indirectement le comportement des parents et enfin, faire de ces enfants des conducteurs futurs qui auront plus de civisme que beaucoup d'automobilistes actuels.

Le principe d'éducation le plus porteur de sécurité est de se faire voir : d'abord en portant des vêtements clairs, ensuite en se montrant bien à l'automobiliste avant de traverser la rue en ne restant pas caché derrière les voitures en stationnement, mais en faisant un pas devant, et sans s'élaner en courant. Ce pas constitue un message : c'est d'ailleurs ce mot « message » qui a été retenu comme titre de la campagne menée depuis plusieurs années dans le département du Bas-Rhin et présentée lors du colloque Vulnérabilis.

PERSONNES A MOBILITÉ RÉDUITE

L'évidence a émergé que les mesures prises ou les aménagements réalisés pour les personnes à mobilité réduite vont, le plus souvent, dans un sens qui facilite et sécurise aussi le déplacement de l'ensemble des usagers. Un exposé intéressant a été fait sur l'apprentissage de la locomotion des personnes déficientes visuelles, qui leur permet d'accéder à une autonomie.

VIDÉOS

Au cours du colloque des vidéos ont été projetées et les vidéos suivantes ont été sélectionnées pour leur valeur et leur portée générale :

Si tu veux vivre : Rap attrayant destiné aux 8-15 ans, donnant des conseils pour traverser la rue, pour être vu la nuit, pour circuler à vélo (département Bas-Rhin).

A tout âge... atout sécurité traite les problèmes des piétons âgés (ville de Paris).

L'enfant passager d'automobile montre de façon pertinente les moyens actuels de retenue des enfants (MAIF).

7 foot steps : film anglais expose le programme d'éducation des enfants à la circulation (Oxfordshire).

Locomotion retrace la diversité des situations d'éducation et de rééducation des personnes déficientes visuelles (AILDV).

Cycle of benefits : film anglais traitant de l'ensemble des avantages de la pratique du vélo.

Reportage au bout de la rue traite des dangers des enfants dans la circulation, contient des interviews de victimes et de médecins (MAIF).

L'enfant face à la circulation : explique aux adultes la psychologie de l'enfant et ses handicaps dans la circulation : sa petite taille, sa distraction, etc. (département du Bas-Rhin).

Messages : explique de façon attrayante aux enfants (de 4 à 9 ans) comment se comporter pour traverser la rue en sécurité, et globalement comment se comporter dans toutes les configurations habituellement rencontrées en milieu urbain (département du Bas-Rhin).

Nous sommes tous des piétons : vidéo humoristique sur les rapports entre voitures et piétons (AST-ATE-Suisse) (en italien).

Superpiéton : quatre vidéos : superpiéton — la sécurité à l'affiche — les deux roues — sécuriroute — pour les différents âges de l'enfant (mairie de Toulouse).

TABLE RONDE

Le point fort du colloque a été la dernière demi-heure au cours de laquelle s'est déroulée une table ronde sur l'accident de Marie. Marie, 11 ans, heurtée et tuée par un camion qui venait en face au moment où elle tournait à gauche en vélo. Quels moyens d'éviter ? Une bande centrale colorée permettant un refuge médian ? L'achat d'un casque ? L'aurait-elle porté dans son empressément de retrouver son chat perdu depuis quelques heures ? Une vitesse moindre du camion ? Une autre façon de tourner à gauche à la « scandinave », c'est-à-dire en restant à droite ? Le but de cette évocation n'était ni de rechercher la solution idéale ni les responsabilités, mais de faire sentir aux parents de Marie que, bien que cet accident soit irréversible, les experts ne s'en désintéressent pas, ce que la présidente de la Ligue Contre la Violence Routière a résumé avec des propos pertinents et émouvants.

Jacques ROBIN
CERTU

Colloque européen sur les usagers vulnérables dans la circulation

Lyon 14-15 janvier 1997

Causes principales de la baisse de la qualité et du niveau de vie des victimes de la route et de leur famille

Professeur Dr Marcel HAEGI

Président de la Fédération Européenne des Victimes de la Route

En Europe, chaque année plus de 50 000 personnes sont tuées dans des accidents de la route et plus de 150 000 restent handicapées à vie. Ce qui fait que chaque année 200 000 familles dont un membre a été tué ou reste gravement invalide, s'ajoutent à celle des années précédentes. On compte ainsi aujourd'hui au moins **6 000 000 de personnes dans l'Union européenne** dont un proche figure parmi ces victimes, et dont la situation tragique est souvent sous estimée, sinon ignorée. **Dans le monde, ce sont 100 000 000 de personnes** dont un proche figure parmi ces victimes. Ce qui montre les dimensions impressionnantes de ce problème.

Pour réduire le nombre de ces victimes et de ces survivants il faut évidemment tout d'abord faire diminuer le nombre de ces accidents.

Pour diminuer la gravité, les souffrances ainsi que les coûts il faut donner une meilleure assistance morale, sociale et juridique aux proches et aux victimes, outre celle médicale aux victimes elles-mêmes.

CONSIDÉRATIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES SUR LES COÛTS DES ACCIDENTS

L'expérience montre que **le nombre des accidents de la route peut encore être substantiellement réduit,**

- Par une application plus sérieuse des normes de sécurité actuelles.
- Par de nouvelles normes agissant principalement sur le comportement des conducteurs.

Outre les mesures qui seront proposées à ce colloque, l'inventaire des mesures de sécurité déjà proposées est impressionnant : par exemple le *Rapport Gerondeau*, établi il y a quelques années, ou encore *Stratégie des années 90*, du Département Fédéral Suisse de Justice et Police qui établit un plan, basé sur 20 mesures, pour diminuer le nombre des accidents graves de 70 % par étapes annuelles de 5 %.

Le coût social de ces accidents, selon l'étude COST 313 de la Commission, s'élève à **200 milliards d'écus par an**, pour l'Union Européenne. Une telle somme permettrait de construire plus de **10 000 000 de voitures par an**.

Il est stupéfiant de constater qu'en Europe le coût des dommages causés annuellement par les voitures est comparable à celui de la production annuelle de ces voitures.

Une analyse du **rapport coût/bénéfice** de l'application de ces mesures de sécurité, montre que celui-ci est compris entre **1/10 et 1/100**. Ainsi, un investissement, dans

la sécurité routière, par exemple de 1 000 000 écus, permettrait d'éviter des dommages ayant un coût social de 10 000 000 à 100 000 000 écus. Donc du seul point de vue économique, la société dans son ensemble fait un bénéfice financier considérable en investissant dans la sécurité routière. Ceci pour ne pas parler des souffrances physiques et morales qui seraient épargnées.

**Une amélioration substantielle de la sécurité routière ne pose donc pas de problèmes techniques ou financiers fondamentaux.
Une telle amélioration ne peut être que le résultat d'une option politique.**

L'action politique tend malheureusement à être paralysée par des intérêts économiques et commerciaux. En fait depuis plus d'une décennie le nombre de personnes blessées dans des accidents routiers en Europe est resté pratiquement constant, et si le nombre de tués a légèrement diminué c'est surtout à cause d'une réponse plus rapide des services de premiers secours et des progrès de la médecine d'urgence. Ainsi les associations de victimes de la route, au nom des victimes tuées et handicapées, exercent une pression morale sur les autorités politiques pour exiger une amélioration de la sécurité routière. La plus grande partie de ces tragédies n'est pas due à la fatalité, il existe des mesures de sécurité pour les éviter, et le coût de ces mesures est dérisoire par rapport aux économies réalisables.

AIDE AUX VICTIMES ET/OU A LEURS PROCHES

Les accidents de la route constituent donc en Europe un problème majeur de santé publique par l'ampleur du nombre de victimes et par la gravité des conséquences pour celles-ci et pour les familles.

Aux dommages directs, s'ajoutent souvent, comme nous le verrons plus loin, les difficultés que les victimes rencontrent avec les administrations, le monde du travail, la justice pénale, les assurances et la justice civile. Le stress causé par ces difficultés aggrave souvent l'état de santé des victimes et crée ainsi un cercle vicieux. Il n'existe généralement pas de structure publique d'accueil pour répondre à ces difficultés. L'accueil est alors donné dans la mesure du possible par les associations de victimes de la route. Ces associations d'entre-aide permettent aux victimes et/ou à leurs proches d'entrer en contact avec des personnes qui ont eu des expériences semblables, qui comprennent réellement leurs besoins et leurs angoisses, leur montrant qu'ils ne sont pas les seuls auxquels ces malheurs arrivent. En

plus de cette aide morale, ces associations fournissent aussi une assistance juridique et sociale.

LA SITUATION DES VICTIMES

Celle-ci n'avait jamais, jusqu'à présent, fait l'objet d'études systématiques. C'est pourquoi notre Fédération Européenne des Victimes de la Route (qui réunit plus de 20 associations nationales en Europe) a fait deux enquêtes auprès de ses membres avec la collaboration financière de la Commission de l'Union Européenne. Nous avons ainsi interrogé près de 10 000 familles de victimes de la route.

Ces enquêtes montrent que la grande majorité de ces familles subissent une substantielle, et souvent même dramatique et durable diminution de leur qualité de vie. Elles montrent aussi que la moitié d'entre elles subissent un fort déclin de leur niveau de vie. En outre la plupart des familles déclare ne pas avoir reçu d'informations sur l'existence même d'organismes susceptibles de les aider, pour ne pas parler d'informations sur leurs droits légaux.

Il est désespérant de constater combien ces familles, de victimes décédées ou handicapées, sont déprimées, affligées, et même suicidaires. Les souffrances psychologiques de ces familles sont souvent intenses, durables sinon permanentes. Elles donnent fréquemment lieu à des maladies somatiques qui aggravent encore cette détresse psychologique. On s'imagine que ces souffrances, qu'on qualifie juridiquement de dommages secondaires, mais qui sont souvent plus importantes et plus douloureuses que celles des dommages dit primaires, s'atténuent avec le temps et tendent à disparaître. Mais nos enquêtes ont montré le plus souvent le contraire, ces souffrances loin de disparaître s'aggravent avec le temps, et demandent toujours davantage de soins. De plus, à cause de cette détresse les membres de ces familles sont souvent contraints de changer de travail ou même de l'abandonner entièrement. Ce qui entraîne évidemment de graves conséquences sur leur niveau de vie.

A ces peines s'ajoutent celles dues aux démêlés que ces victimes et ces familles de victimes ont avec la justice et les assurances.

A la justice pénale, ces familles reprochent souvent son manque de considération, son manque d'efficacité, et surtout son laxisme.

Aux assurances et à la justice civile, elles reprochent souvent également leur manque de considération, un dédain pour leurs souffrances et surtout le montant insuffisant de l'indemnité qu'elle leur attribue. Ceci tout particulièrement dans les cas graves où le dédommagement n'a souvent qu'un rapport lointain avec le dommage réellement subi. Il est de notre devoir d'améliorer la situation de ces familles, et d'éviter qu'après avoir été victimes de l'accident, elles soient une deuxième fois victimes d'un système, d'une société qui n'a pas su les aider, qui n'a pas su les comprendre.

La première chose à faire est de leur procurer tout de suite une aide morale, un soutien psychologique, ensuite une assistance sociale, une assistance juridique. Pour cela il faut évidemment que les services qui entrent en contact avec les victimes leur donnent les informations nécessaires pour qu'elles sachent où trouver cette aide et cette assistance. Dans certains pays la police et les services de premiers secours mettent à disposition des victimes des brochures qui don-

nent ces informations. Pour satisfaire cette demande d'aide, il faut généraliser l'ouverture de Centres publics d'assistance morale, psychologique, sociale et juridique, auprès desquels les victimes (de toutes sortes de violences d'ailleurs) et leurs familles pourraient s'adresser gratuitement. De tels centres, ouverts d'ailleurs aux victimes de toutes les violences, existent déjà, notamment en Suisse et en Hollande.

Pour améliorer la situation des victimes et de leurs familles, il faudrait aussi des réformes législatives, tant sur le plan pénal que civil. Dans les procédures pénales actuelles, l'attention des législateurs s'est concentrée sur le prévenu, qui y jouit même de certains privilèges, par exemple celui de parler en dernier, et d'avoir un avocat d'office, etc. Il est indispensable qu'à l'avenir, il y ait un équilibre de droit entre le prévenu et la victime. Il est en effet paradoxal qu'on offre un avocat gratuit au prévenu, alors que la victime doit avancer si ce n'est payer elle-même les honoraires de son avocat. Il serait aussi souhaitable que les jugements considèrent davantage la réparation par l'inculpé, en plus de celle de son assurance, du dommage réel qu'il a causé à la victime.

En résumé :

- L'information et l'assistance aux victimes et à leurs familles devraient être substantiellement améliorées.
- La justice et la procédure pénale devraient être réformées en faveur des victimes, comme le ministre de la Justice, M. Badinter, a commencé à le faire en France.
- La politique des assurances et le niveau des indemnités devraient être améliorés.
- Les dommages cérébro-crâniens et leur réhabilitation devraient être remboursables.
- L'extrême souffrance de ces familles engendre souvent de graves pathologies nécessitant des soins à long terme.

RECOMMANDATIONS

1. Créer des Centres publics d'aide et de conseil, où les victimes et leurs familles pourraient trouver, outre l'information immédiate, une assistance morale, juridique et sociale 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 immédiatement en charge les frais d'obsèques, les frais médicaux, et les pertes de gains. Envisager de faire contribuer les coupables, sur leurs biens propres, à l'indemnisation des victimes.
3. Rééquilibrer le système de procédure pénale de manière à garantir une égalité totale des droits des victimes et/ou des membres de leur famille par rapport aux droits garantis au prévenu ou à l'auteur de l'accident.
4. Traiter certaines infractions comme des délits préterventionnels, notamment l'excès de vitesse, le franchissement d'un feu rouge ou d'un stop, la conduite en état d'ébriété.
5. Étendre à tous les pays d'Europe la Convention Européenne concernant l'indemnisation des victimes de violences, approuvée par le Conseil de l'Europe à Strasbourg, le 24 novembre 1983.

L'ACCUEIL DES FAMILLES : ENVOYEZ-NOUS VOTRE TÉMOIGNAGE

Nous envisageons de reprendre prochainement notre réflexion sur l'accueil que reçoivent les victimes d'accident et leurs familles de la part des services divers auxquels elles ont à faire : SAMU, police, justice, etc. Nous pensons que dans beaucoup de cas, les personnels de ces services commettent des maladresses qui sont douloureusement ressenties par les victimes et leurs familles, tout simplement par manque de formation. Pour nourrir notre réflexion, nous souhaitons recueillir le maximum de témoignages, dans un sens comme dans l'autre. Écrivez-nous au siège national de la Ligue Contre la Violence Routière, pour nous dire comment cela s'est passé pour vous.

STATISTIQUES 1996

Répartition des accidents corporels et des victimes par départements

Cette typologie doit permettre à chaque département (ou région) de savoir à quel(s) autre(s) département(s) (ou régions) de comparer en termes d'insécurité routière, toutes choses égales par ailleurs. Des problèmes globaux d'insécurité routière, spécifiques à un département ou une région, pourront ainsi être mis à jour.

	POPULATION TOTALE (1)	POPULATION URBAINE (2)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte		1996	1995	1996	1995	1996	1995
Ain	500	288	1 141	1 143	117	128	1 597	1 664
Aisne	540	309	964	983	99	107	1 342	1 393
Allier	353	211	806	929	93	82	1 094	1 278
Alpes-de-Haute-Provence	139	70	408	358	50	26	604	559
Hautes-Alpes	119	63	245	259	27	29	380	391
Alpes-Maritimes	1 011	946	4 200	4 294	108	119	5 679	5 673
Ardèche	283	139	454	547	31	44	610	752
Ardennes	292	183	575	606	25	37	783	856
Ariège	137	60	261	232	38	26	380	343
Aube	293	173	806	781	51	53	1 058	1 060
Aude	305	165	551	579	84	75	805	814
Aveyron	267	116	471	491	52	49	719	764
Bouches-du-Rhône	1 797	1 730	6 656	7 227	245	275	8 954	9 675
Calvados	634	388	1 269	1 344	82	90	1 777	1 921
Cantal	155	56	226	224	26	20	329	348
Charente	341	159	532	647	88	61	756	922
Charente-Maritime	541	287	1 243	1 230	130	114	1 722	1 720
Cher	321	188	770	847	66	72	1 085	1 207
Corrèze	236	117	583	542	44	45	774	717
Corse-du-Sud	124	73	604	632	18	26	889	915
Haute-Corse	135	71	546	583	38	41	827	963
Côte-d'Or	507	326	1 191	1 278	111	98	1 613	1 767
Côtes-d'Armor	537	245	636	677	85	81	849	920
Creuse	127	30	178	200	22	15	256	281
Dordogne	389	165	886	902	87	72	1 228	1 307
Doubs	494	322	1 043	1 129	64	65	1 446	1 514
Drôme	427	281	1 101	1 124	82	81	1 572	1 614
Eure	535	284	1 087	1 198	129	113	1 526	1 831
Eure-et-Loir	410	251	959	943	116	100	1 348	1 396
Finistère	841	537	1 332	1 298	121	105	1 731	1 685
Gard	607	443	1 687	1 826	121	177	2 450	2 707
Haute-Garonne	991	773	2 248	2 369	105	160	2 929	3 062
Gers	172	60	366	399	53	47	519	543
Gironde	1 264	952	3 705	3 530	192	204	5 190	5 017
Hérault	860	678	1 791	1 971	170	194	2 586	2 719
Ille-et-Vilaine	837	515	1 513	1 548	103	108	2 010	2 102
Indre	234	129	318	316	52	51	475	468
Indre-et-Loire	546	389	1 300	1 438	86	84	1 809	1 994
Isère	1 065	795	1 830	1 996	109	134	2 713	2 908
Jura	252	112	458	502	68	54	719	733
Landes	318	159	887	930	113	101	1 198	1 314
Loir-et-Cher	313	168	748	759	89	80	1 058	1 047
Loire	749	593	1 351	1 420	101	82	1 898	1 992
Haute-Loire *	207	104	410	414	44	38	600	616
Loire-Atlantique	1 089	817	1 965	2 167	182	154	2 573	2 881
Loiret	609	436	1 443	1 538	95	134	1 965	2 108
Lot	157	54	361	411	31	45	515	574
Lot-et-Garonne	304	184	702	708	79	75	994	934

(1) Actualisation au 1/1/1995 du recensement de 1990 - chiffres INSEE.

(2) Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE en 1990 (ces données n'ont pas été réactualisées).

Répartition des accidents corporels et des victimes par départements

	POPULATION TOTALE (1)	POPULATION URBAINE (2)	ACCIDENTS CORPORELS		TUÉS		BLESSÉS	
	(en milliers) sans double compte		1996	1995	1996	1995	1996	1995
Lozère	73	24	183	207	8	15	257	317
Maine-et-Loire	721	436	987	1 051	74	96	1 398	1 466
Manche	484	226	922	956	63	75	1 331	1 378
Marne	567	385	958	1 059	100	103	1 361	1 512
Haute-Marne	200	98	347	429	26	42	478	615
Mayenne	281	134	350	401	43	59	494	567
Meurthe-et-Moselle	716	550	1 602	1 785	88	96	2 091	2 418
Meuse	194	88	491	616	46	31	651	867
Morbihan	633	327	744	791	98	95	1 004	1 102
Moselle	1 016	747	1 685	1 966	124	128	2 454	2 689
Nièvre	230	122	525	546	43	41	734	750
Nord	2 557	2 269	3 335	3 673	173	183	4 428	4 896
Oise	763	494	1 059	1 121	136	145	1 543	1 687
Orne	295	127	408	464	40	52	574	674
Pas-de-Calais	1 438	1 154	2 057	2 148	161	170	2 855	2 898
Puy-de-Dôme	601	394	1 606	1 605	79	85	2 211	2 113
Pyrénées-Atlantiques	592	414	1 183	1 307	84	67	1 563	1 705
Hautes-Pyrénées	224	131	629	643	28	32	881	920
Pyrénées-Orientales	376	289	541	658	52	66	752	961
Bas-Rhin	994	709	1 828	1 918	112	118	2 324	2 595
Haut-Rhin	696	518	1 193	1 245	78	81	1 540	1 632
Rhône	1 562	1 402	3 465	3 521	110	108	4 462	4 709
Haute-Saône	230	96	332	347	62	53	501	492
Saône-et-Loire	555	323	1 213	1 384	142	118	1 691	1 950
Sarthe	522	313	1 118	1 189	79	101	1 453	1 587
Savoie	367	240	609	712	51	63	881	994
Haute-Savoie	617	441	1 085	1 085	93	115	1 497	1 523
Paris	2 131	2 155	8 795	9 413	82	88	10 728	11 317
Seine-Maritime	1 242	920	2 872	3 073	136	152	3 854	4 200
Seine-et-Marne	1 179	932	2 362	2 533	183	253	3 505	3 670
Yvelines	1 368	1 263	2 572	2 894	119	136	3 457	3 937
Deux-Sèvres	347	169	482	528	60	66	685	733
Somme	553	320	1 390	1 485	94	119	1 944	2 164
Tarn	342	213	749	735	76	79	1 069	1 023
Tarn-et-Garonne	205	100	572	545	38	45	837	755
Var	873	744	2 596	2 853	140	146	3 498	3 767
Vaucluse	490	377	1 125	1 114	91	92	1 630	1 623
Vendée	526	257	911	978	96	126	1 265	1 361
Vienne	390	211	821	849	59	65	1 131	1 210
Haute-Vienne	356	223	940	841	60	51	1 303	1 220
Vosges	385	258	813	846	74	71	1 155	1 238
Yonne	331	147	636	706	95	80	898	980
Territoire-de-Belfort	137	108	181	278	7	14	254	353
Essonne	1 146	1 077	1 886	1 988	117	92	2 583	2 839
Hauts-de-Seine	1 405	1 408	2 611	2 722	40	43	3 079	3 355
Seine-Saint-Denis	1 406	1 415	3 363	3 398	60	54	4 146	4 159
Val-de-Marne	1 235	1 238	2 682	2 944	65	50	3 362	3 885
Val-d'Oise	1 108	1 043	1 785	1 930	73	81	2 391	2 628
Total France	58 020	42 625	125 406	132 949	8 080	8 412	170 117	181 403

(1) Actualisation au 1/1/1995 du recensement de 1990 - chiffres INSEE.

(2) Population des « communes urbaines » au sens défini par l'INSEE en 1990 (ces données n'ont pas été réactualisées).

Évolution du bilan des victimes par classes d'âges

		TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués / 100 victimes)
0-14 ans *	Année 1996	364	2 770	11 990	14 760	2,41
	Année 1995	391	3 085	13 042	16 127	2,37
	Différence	- 27	- 315	- 1 052	- 1 367	+ 0,04
	Évolution	- 6,9 %	- 10,2 %	- 8,1 %	- 8,5 %	
15-24 ans	Année 1996	1 967	11 092	41 198	52 290	3,63
	Année 1995	2 137	12 290	44 896	57 186	3,60
	Différence	- 170	- 1 198	- 3 698	- 4 896	+ 0,03
	Évolution	- 8,0 %	- 9,7 %	- 8,2 %	- 8,6 %	
25-44 ans	Année 1996	2 718	12 215	48 622	60 837	4,28
	Année 1995	2 866	13 162	50 888	64 050	4,28
	Différence	- 148	- 947	- 2 266	- 3 213	0,00
	Évolution	- 5,2 %	- 7,2 %	- 4,5 %	- 5,0 %	
45-64 ans	Année 1996	1 529	5 975	21 703	27 678	5,24
	Année 1995	1 570	6 320	22 505	28 825	5,17
	Différence	- 41	- 345	- 802	- 1 147	+ 0,07
	Évolution	- 2,6 %	- 5,5 %	- 3,6 %	- 4,0 %	
65 ans et plus	Année 1996	1 493	4 030	10 032	14 062	9,60
	Année 1995	1 440	4 292	10 392	14 684	8,93
	Différence	+ 53	- 262	- 360	- 622	+ 0,67
	Évolution	+ 3,7 %	- 6,1 %	- 3,5 %	- 4,2 %	
Âge indéterminé	Année 1996	9	122	368	490	1,80
	Année 1995	8	108	423	531	1,48
	Différence	+ 1	+ 14	- 5	- 41	+ 0,32
		NS	+ 13,0 %	- 13,0 %	- 7,7 %	
Ensemble	Année 1996	8 080	36 204	133 913	170 117	4,53
	Année 1995	8 412	39 257	142 246	181 403	4,43
	Différence	- 332	- 3 053	- 8 233	- 11 286	+ 0,10
	Évolution	- 3,9 %	- 7,8 %	- 5,8 %	- 6,2 %	

* AVERTISSEMENT : les usagers dont l'année de naissance correspond à l'année de l'accident sont comptabilisés dans la classe des « 0-14 ans ». Jusqu'en 1992, ceux-ci figuraient dans la classe d'âge « indéterminée ».

NS : non significatif.

Évolution du bilan des accidents corporels par catégories de réseaux

		ACCIDENTS CORPORELS	TUÉS	BLESSÉS GRAVES	BLESSÉS LÉGERS	TOTAL BLESSÉS	GRAVITÉ (tués/100 accidents corporels)
Ensemble des autoroutes	Année 1996	5 255	429	1 332	6 480	7 812	8,16
	Année 1995	5 254	440	1 521	6 725	8 246	8,37
	Différence	+ 1	- 11	- 189	- 245	- 434	- 0,21
	Évolution	+ 0,0 %	- 2,5 %	- 12,4 %	- 3,6 %	- 5,3 %	
Dont autoroutes de liaison	Année 1996	2 220	290	1 030	2 478	3 508	13,06
	Année 1995	2 161	293	1 169	2 452	3 621	13,56
	Différence	+ 59	- 3	- 139	+ 26	- 113	- 0,50
	Évolution	+ 2,7 %	- 1,0 %	- 11,9 %	+ 1,1 %	- 3,1 %	
Dont autoroutes de dégagement	Année 1996	3 035	139	302	4 002	4 304	4,58
	Année 1995	3 093	147	352	4 273	4 625	4,75
	Différence	- 58	- 8	- 50	- 271	- 321	- 0,17
	Évolution	- 1,9 %	- 5,4 %	- 14,2 %	- 6,3 %	- 6,9 %	
Routes nationales	Année 1996	21 025	2 299	7 774	23 688	31 462	10,93
	Année 1995	22 249	2 411	8 251	25 284	33 535	10,84
	Différence	- 1 224	- 112	- 477	- 1 596	- 2 073	+ 0,09
	Évolution	- 5,5 %	- 4,6 %	- 5,8 %	- 6,3 %	- 6,2 %	
Routes départementales	Année 1996	42 172	4 136	17 474	42 080	59 554	9,81
	Année 1995	44 407	4 175	18 669	44 491	63 160	9,40
	Différence	- 2 235	- 39	- 1 195	- 2 411	- 3 606	+ 0,41
	Évolution	- 5,0 %	- 0,9 %	- 6,4 %	- 5,4 %	- 5,7 %	
Voiries communales et autres voies	Année 1996	56 954	1 216	9 624	61 665	71 289	2,14
	Année 1995	61 039	1 386	10 816	65 646	76 462	2,27
	Différence	- 4 085	- 170	- 1 192	- 3 981	- 5 173	- 0,13
	Évolution	- 6,7 %	- 12,3 %	- 11,0 %	- 6,1 %	- 6,8 %	
Ensemble	Année 1996	125 406	8 080	36 204	133 913	170 117	6,44
	Année 1995	132 949	8 412	39 257	142 146	181 403	6,33
	Différence	- 7 543	- 332	- 3 053	- 8 233	- 11 286	+ 0,11
	Évolution	- 5,7 %	- 3,9 %	- 7,8 %	- 5,8 %	- 6,2 %	

L'ENFANT DANS LA RUE

Pour recueillir les informations nécessaires au lancement de cette action, nous avons élaboré ce questionnaire : diffusez-le autour de vous (demandez-en des exemplaires au Président de votre association départementale ou au siège national, ou photocopiez-le) et renvoyez-nous en de nombreux exemplaires remplis.

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

Association départementale
Présidé(e) par :

ACTION L'ENFANT DANS LA RUE

Le chemin de l'école : école collège lycée

Code postal : Ville :

Age de l'enfant : Sexe : F M Classe fréquentée :

Distance approximative entre l'école et son domicile :

Temps moyen du trajet quotidien effectué par l'enfant : 2 fois minutes — 4 fois minutes

Comment votre enfant se rend-il à l'école en général ?

(au cas où il utilise assez souvent deux moyens différents, mettre deux croix)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> à pied, seul | <input type="checkbox"/> à pied, accompagné par un des parents |
| <input type="checkbox"/> à bicyclette | <input type="checkbox"/> à cyclomoteur |
| <input type="checkbox"/> conduit en voiture | <input type="checkbox"/> en transport en commun (bus, car, métro, train) |

Lorsque l'enfant se rend à pied à l'école :

Il doit : ➔ cheminer sur un trottoir : sur le bas-côté d'une route :

➔ traverser fois une rue, hors passage zébré : fois
sur un passage zébré sans feu tricolore : fois
sur un passage zébré avec feu tricolore : fois

Si l'enfant utilise un transport scolaire :

Il quitte la maison à : H, il est de retour à : H

Le transport scolaire le prend le matin à : H, le dépose le soir à : H,
(rayer la mention inutile)

Pour se rendre à l'arrêt du transport, il doit parcourir : mètres.

Sur un chemin non carrossable : mètres.

Sur le bas-côté d'une route : mètres.

Sur un trottoir : mètres.

Sur la chaussée : mètres.

Le point d'arrêt est signalé :

oui non

Dispose d'un abri :

oui non

— Le trafic sur cette route est-il intense :

oui non

Devant l'établissement, un service d'ordre est-il assuré : oui non minutes avant et après les cours

Autres observations :

Association loi 1901 — 15, rue Jobbé-Duval — 75015 Paris — Tél. : 01 45 32 91 00 — Fax : 01 45 32 91 01

Le risque accidentel chez les jeunes



et sa prévention

L'accident de la route est devenu un événement banal

Les progrès de l'hygiène et de la médecine ont considérablement réduit les taux de mortalité des enfants depuis 150 ans.

Aujourd'hui, la mort d'enfant, d'un jeune, surtout si elle advient par la faute d'un adulte, est devenue intolérable. Un certain nombre d'entre nous en ont fait la douloureuse expérience.

Nos concitoyens, dans leur ensemble, partagent cette opinion : il suffit de constater l'émotion soulevée lors d'événements récents impliquant des enfants ou des adolescents.

Mais l'accident de la route est devenu chez nous un événement banal... tant qu'il touche les autres. Nous savons, nous, que l'accident n'arrive pas qu'aux autres.

On parle beaucoup dans ce dossier de l'égoïsme des enfants et des jeunes, phénomène naturel constitutif de la prise de conscience de soi, de la formation de l'individualité. Mais combien de conducteurs, adultes, se comportent comme des enfants, enfermés dans leur égoïsme, oubliant que la route appartient à *tous* ceux qui l'utilisent, que *la route se partage*.

Nous avons de beaux jours devant nous pour lutter contre cet égoïsme. L'accident reste un phénomène complexe, ce que ce dossier démontre amplement. En face d'une telle complexité, l'amateurisme n'est pas de mise ; si nous voulons être efficaces dans cette lutte, il nous faut acquérir une compétence, et celle-ci ne peut résulter que de l'acquisition de connaissances et de la réflexion sur nos expériences et celles des autres. C'est à cette acquisition et à cette réflexion que vous invite ce dossier.

Le risque accidentel chez les jeunes et sa prévention : c'est le titre d'une recherche que mène depuis 1989 un chercheur de l'Institut National de REcherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), Jean-Pascal Assailly. Le rapport est très riche en données numériques, graphiques, observations, résumés de recherches particulières menées un peu partout dans le monde, propositions, qu'il nous a paru intéressant de vous faire connaître. Mais la lecture de plus de 700 pages n'est pas chose facile, et c'est pourquoi nous en avons tenté un résumé. L'auteur lui-même a condensé ces 700 pages sous la forme d'un ouvrage plus abordable dont on trouvera les références à la fin de ce dossier.

Le premier volume présente les caractéristiques des accidents d'enfants, d'adolescents et de jeunes. Dans le deuxième volume, on trouve une tentative de réponse à la question : pourquoi ces accidents ? Quelles sont les causes propres aux enfants et aux jeunes ? Tentative, parce que la réponse est très complexe. Le troisième volume recense les actions de prévention qui ont été menées en divers endroits, à l'étranger notamment.

Les résumés que nous avons faits de chacun de ces trois volumes sont d'inégale importance, parce que les caractéristiques des accidents nous sont déjà connues dans leur ensemble et surtout parce que les causes des accidents et la prévention sont l'objet même de tous les efforts de la Ligue ; c'est pourquoi nous avons davantage développé ces deux parties.

Jean-Pascal Assailly a jusqu'à présent mis en forme les actions de prévention concernant les enfants jusqu'à 15 ans, et les jeunes et la conduite sous l'influence de l'alcool. Il a également fait une comparaison entre pays européens des formations au permis de conduire. Pour compléter, nous demandons à tous ceux qui ont la connaissance ou l'expérience de mesures de prévention, particulièrement en direction des jeunes de 15 à 25 ans, de nous en faire part et de nous relater ces mesures, leur genèse, leur mise en œuvre et leurs effets.

Épidémiologie des accidents chez les jeunes

Ce rapport établit, à partir de données du ministère de l'Équipement, de l'INSEE et de l'INSERM, une caractérisation des accidents de la circulation routière articulée autour de 4 facteurs : l'âge, le sexe, l'évolution historique et la répartition géographique des victimes.

L'ÂGE

L'accident est le problème de santé publique le plus important chez les enfants et les adolescents, en France, comme dans tous les pays industrialisés. Parmi les divers types d'accidents, l'accident de la circulation est celui dont l'incidence sur la mortalité et la morbidité des jeunes est la plus importante. **Il représente la première cause de décès accidentel entre 5 et 24 ans.** La part de l'accident de la route au sein de la mortalité générale des jeunes est de 7 % pour les enfants, de 43 % pour les adolescents et de 43 % également pour les jeunes adultes (données de 1984).

Les jeunes de 15/25 ans sont surimpliqués dans les accidents puisqu'ils constituent un peu plus du quart des tués et un tiers des blessés, alors qu'ils ne représentent que 15 % de la population globale.

A chaque tranche d'âge correspond un mode d'utilisation de la route et donc d'exposition aux risques qui en découlent : chez les moins de 14 ans l'essentiel des accidentés se trouve parmi les piétons et les passagers de voitures, chez les adolescents, parmi les conducteurs de cyclomoteurs, et chez les jeunes adultes, parmi les conducteurs de motos et de voitures.

Les courbes de fréquence ont leur pic à 7 ans (pour les garçons comme pour les filles) pour les accidents de piéton (qui ont lieu plus souvent l'après-midi et près du domicile), à 14 ans pour les accidents de bicyclette, à 16 ans pour les accidents de cyclomoteur, à 18 ans pour les accidents de moto, à 20 ans pour les accidents de voiture.

LE SEXE

Le risque accidentel est plus élevé chez les garçons que chez les filles, et cette différence s'accroît à partir de l'adolescence : les garçons représentent 59 % des tués dans l'enfance, 70 % à l'adolescence et 81 % chez les jeunes adultes. La gravité des accidents est également plus forte parmi les garçons, où il y a 3 fois plus de tués et de blessés graves. Le taux de mortalité en fonction de l'âge est nettement plus important chez les garçons : il est à l'adolescence 7 fois ce qu'il est pendant l'enfance, alors qu'il n'est que 3 fois chez les filles ; par la suite il double encore pour les garçons alors qu'il n'augmente plus chez les filles.

Cette caractéristique, qui est un phénomène bien connu dans tous les pays, pourrait s'expliquer par une relation différente à la mobilité et au risque. Globalement, la route et ses dangers demeurent un univers essentiellement masculin.

L'ÉVOLUTION HISTORIQUE

L'évolution historique des accidents chez les adolescents est **semblable à celle des autres usagers de la route** : doublement des victimes des années 50 aux années 70, en raison du développement de la motorisation, puis inversion de la tendance à partir de 1973, qu'on explique par les mesures prises en matière de sécurité routière et par les changements intervenus dans les modes de transport.

LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE

Le nombre d'accidents varie, tous âges confondus, d'un département à l'autre et selon un clivage nord-sud : on dénombre nettement moins d'accidents dans le nord, dans l'ouest ou en région parisienne que dans les départements du pourtour méditerranéen, sans que l'on puisse d'ailleurs avancer d'explications convaincantes. L'hypothèse avancée est qu'il existe une forte spécificité de l'insécurité routière, sa répartition départementale ne correspondant pas à celle d'autres déviations, les départements économiquement sinistrés ne se distinguant pas, tout au contraire, par un taux d'accident particulièrement élevé.

Ce rapport répond aux questions « combien », « où », « quand » sans répondre à la question « qui ». Qu'est-ce qui différencie les jeunes accidentés de leurs compagnons d'âge qui ne le sont pas. Peut-être la manière dont chaque individu résout ou non le conflit entre la recherche de la sécurité et la nécessité adaptative du risque et du changement, la route étant alors un lieu de projection des modes de rapport de la personne à son environnement.

Quatre raisons peuvent expliquer cette différenciation : les jeunes accidentés prennent plus de risques ; ils perçoivent moins bien certains dangers ; ils sont plus exposés au risque ; ils acceptent et subissent des niveaux de risque plus élevés.

Facteurs des accidents chez les jeunes

L'Age

- l'accident est le problème de santé publique le plus important chez les enfants et les adolescents ;
- l'accident de la route représente la première cause de décès accidentel entre 5 et 24 ans.

Le sexe

- le risque accidentel est plus élevé chez les garçons que chez les filles.

L'évolution historique

- l'évolution historique des accidents chez les adolescents est semblable à celle des autres usagers de la route.

La répartition géographique

- il y a plus d'accidents dans les départements du Sud que dans les départements du Nord.

Le concept de risque et la genèse du risque accidentel chez les jeunes

Dès le début de l'existence, coexistent deux pulsions contradictoires : le besoin de sécurité, le besoin d'explorer l'environnement avec le risque que cette exploration comporte.

Après le constat : quelles sont les caractéristiques des accidents dont sont victimes les jeunes, il convient de se poser la question : pourquoi ? quelles sont les causes ? On rentre là dans un domaine complexe, et les études qui ont été faites sur ce vaste sujet sont partielles, et parfois contradictoires.

LE CONCEPT DU RISQUE

- La compréhension de la notion de risque, et des notions de hasard et de probabilité qui lui sont liées, se fait progressivement. Jusqu'à 7 ans, le hasard n'existe pas pour l'enfant : tout peut être expliqué, même par le miracle. De 7 ans à 11 ans, l'enfant apprend à prévoir ; il découvre en même temps ce qui ne peut être prévu, l'imprévisible, le hasard. Mais ce n'est qu'au-delà de 11 ans que le raisonnement probabiliste devient possible (jeu de dés par exemple).
- La perception du risque chez l'enfant et l'adolescent est liée aux notions d'intégrité corporelle, de destruction, et de culpabilité. Le sentiment du danger est très faible jusqu'à 4-6 ans, il se développe ensuite, avec la prise de conscience de ce qu'est l'intégrité corporelle et sa destruction possible, la mort, et l'acquisition de la notion de culpabilité.

Ce n'est qu'à partir de 10 ans que l'enfant commence à penser aux conséquences de ses décisions.

Ce sentiment du danger est fort vers 10-12 ans. A cet âge, les enfants (surtout les filles) perçoivent mieux le risque physique que le risque matériel ; ils produisent cependant des réponses moins bien adaptées aux situations de danger physique que de danger matériel.

Les campagnes de prévention ne devraient donc pas être uniquement axées sur la perception du danger, mais sur les comportements pertinents pour faire face à ce danger.

Vers 16-18 ans, le sentiment de danger décroît (*).

LES CARACTÉRISTIQUES DU RISQUE

Plusieurs théories sur les comportements face au risque ont été élaborées :

- Celle de la **conduite à risque constant** est la plus connue et semble bien expliquer un certain nombre de comportements : chaque individu se fixe un niveau de risque acceptable en fonction des satisfactions qu'il en tire : griserie de la vitesse, temps gagné, expérimentation de ses capacités jusqu'à leurs limites... Le niveau de risque accepté varie avec les individus, et plus globalement avec l'environnement culturel. La conduite à plus grande vitesse des conducteurs de voiture équipées d'ABS est un exemple de ce comportement ; le « déplacement des points noirs », report des accidents en un autre endroit après aménagement d'un point noir, en est un autre. De façon générale, on constate que le niveau de risque accepté est le plus élevé chez les hommes jeunes.

(*) Naissance du sentiment de pouvoir maîtriser l'environnement ? Besoin de tester ses capacités, d'expérimenter jusqu'où l'on peut aller ? (note du rédacteur).

- Celle de la **conduite à risque zéro**, qui en fait amène les conducteurs à nier le risque.
- Celle de **l'évitement de la menace** : le niveau de peur ressenti par chacun devant une même situation est différent et induit donc des comportements différents d'évitement du danger. Un comportement de conduite dangereuse s'apprend progressivement (je prends le virage de plus en plus à la corde) et rentre d'autant plus dans les habitudes qu'il n'est pas sanctionné : l'accident est rare. Qu'un imprévu survienne, et pour éviter l'accident il faut « désapprendre » ce comportement en une fraction de seconde : ce à quoi chacun parvient ou ne parvient pas, en fonction de ses aptitudes et de ses expériences passées.

En fait ces théories permettent d'expliquer chacune à sa manière les comportements des jeunes.

Jusqu'à 12 ans, la prise de risque de l'enfant est liée à la non-perception du danger, en raison des déficits dans la recherche, la réception et le traitement de l'information, et dans la prise de décision et le passage à l'action. On sait que l'angle de vision de l'enfant est plus réduit que celui de l'adulte, que sa petite taille ne lui permet pas de voir au-dessus des voitures en stationnement, qu'il lui faut plus de temps qu'un adulte pour réaliser qu'une voiture roule, etc.

À l'adolescence et à la jeunesse, les capacités sensori-motrices se développent, le jeune a les capacités et les moyens (accès aux deux-roues motorisés, puis à la voiture) d'aller vite, et il aime aller vite. Il accède à la sensation de pouvoir dominer son environnement, le monde. À cette période, l'égoïsme est à son maximum, et la notion de partage de l'espace, qui est liée à une limitation de cet égoïsme, n'est pas acquise.

Par ailleurs, les satisfactions tirées de la prise de risque sont fortes : ce sont le défoulement, la conquête de l'autonomie, le prestige qu'acquiert auprès de ses pairs celui qui a su surmonter sa peur, maîtriser un danger, la stimulation (« tu n'es pas capable — chiche ! »), ou encore tout simplement le gain de temps et la commodité (quel autre moyen de rentrer chez soi à 3 heures du matin après une soirée bien arrosée en discothèque). En regard de ces satisfactions, le retour d'expérience est faible : souvent, le jeune et ses copains rentrent de la discothèque chez eux sans qu'il arrive quoi que ce soit : l'accident reste un événement rare, heureusement !

Rare, mais plus fréquent dans ces conditions chez les jeunes que chez d'autres catégories de conducteurs : moindre expérience de la conduite, surtout de nuit ou la vision et la perception des distances et des vitesses sont altérées, moindre expérience de la boisson aussi (l'alcool ne produit tous ses effets qu'une demi-heure après son ingestion).

Autre circonstance : la conduite en groupe ou en solitaire. La situation présentant le plus de risque est celle d'un groupe de jeunes hommes : il y a risque de distraction du conducteur, ou d'incitation à une conduite dangereuse : « montre-nous ce que tu sais faire ». Les jeunes filles ont en général un comportement moins stimulant et plus modérateur.

De façon générale, les jeunes perçoivent les dangers immédiats aussi bien que les adultes, mais ils perçoivent moins bien les dangers éloignés : insuffisance d'anticipation (cette faculté est le fruit de l'expérience), défaut d'exploration visuelle, trop grande attention apportée à une maîtrise encore insuffisante du véhicule : tous ces éléments contribuent probablement à cette situation.

La peur joue un rôle ambigu : soit elle conduit à adopter un comportement prudent, soit au contraire elle incite à un comportement à risque, par désir de se prouver à soi-même qu'on peut la surmonter.

En définitive, la route est le lieu d'un conflit entre liberté et respect d'autrui. La liberté est certainement la valeur dominante pour les jeunes, par méconnaissance du danger pour les enfants, par désir de se réaliser pour les jeunes. Le respect d'autrui, et de soi également, s'acquiert plus tardivement.

LA PRÉDISPOSITION AU RISQUE

Pourquoi les jeunes, notamment les 15-25 ans, ont-ils plus d'accidents que les autres ? La réponse à cette question, aux facettes multiples, ouvre la voie aux actions de prévention.

- Les capacités sensori-motrices sont à leur maximum entre 15 et 25 ans. Elles ne devraient pas être en cause (*).

(*) Oui, mais le jeune les découvre à cet âge, et n'en connaît pas encore bien les limites (note du rédacteur).

- Les capacités intellectuelles : en général le code de la route est bien connu des jeunes, mais il se peut que leur rapidité de traitement de l'information soit insuffisante.
- Les traits de personnalité qui émergent à cet âge sont nombreux, et leurs combinaisons encore plus. Ils peuvent avoir une influence, mais il est difficile de la caractériser précisément : citons le degré d'activité (les garçons sont plus souvent hyperactifs que les filles), le contrôle de l'agressivité, l'impulsivité, le degré de confiance que l'on a en soi, la tendance à attribuer la cause d'un événement qui vous touche à soi ou aux autres, etc.
- La socialité, dont le faible degré peut mener à la délinquance (la délinquance routière n'étant en général qu'une composante de celle-ci) ou à la déviance.
- L'influence du milieu familial : on constate que 25 % des accidents d'enfants piétons ont lieu lorsque ceux-ci sont accompagnés d'un parent : ce sont les comportements des parents qui sont alors en cause. Jusqu'à 10-12 ans, l'enfant apprend par imitation de ceux avec qui il vit le plus, ses parents. A l'adolescence, il retiendra de ses parents une attitude face à la route.
L'appartenance socio-culturelle de la famille a une influence, que des études diverses ont mise en évidence : à un niveau socio-culturel faible correspond une plus grande prédisposition de l'enfant à l'accident (*). Mais cette influence disparaît à l'adolescence avec l'acquisition de l'autonomie.
- L'influence des pairs reste moindre que celle de la famille, mais se manifeste parfois par la pratique du défi qui pousse le jeune à prendre des risques.
- Les médias, la télévision surtout, peuvent exercer un effet d'imitation, et surtout de désinhibition (puisque Zorro le fait, je peux le faire).
- Les facteurs psychologiques interviennent également chez les jeunes : la fatigue et le manque de sommeil, la puberté (transformation du corps, changement des relations avec les parents).
Il faut faire une place spéciale à l'alcool chez les jeunes : des situations personnelles (dépression, chômage) ou familiales (divorce des parents...), l'influence des pairs (groupe de jeunes), peuvent pousser à la consommation d'alcool, dont on connaît les conséquences : réduction de la vision périphérique, allongement des temps de réaction, illusion de pouvoir maîtriser les risques, etc.

Mais la contrainte de mobilité est forte : lorsqu'on sort de boîte à 3 heures du matin, il faut bien rentrer chez soi, et 4 jeunes sur 5 dans cette circonstance n'ont pas d'autre alternative que la voiture, la leur ou celle du copain, même s'ils perçoivent le danger.

- Les drogues : elles sont très diverses, leurs effets aussi. On ne sait presque rien sur ce sujet.

De ce tour d'horizon des facteurs pouvant prédisposer les jeunes au risque, il faut retenir ceci :

- Le sexe est très discriminant : les garçons sont bien plus prédisposés que les filles. Cela correspond à un besoin plus fort chez les garçons que chez les filles de mettre en œuvre leur énergie et leurs capacités.

La prévention doit alors s'orienter vers la recherche d'autres terrains moins dangereux que la route (**).

- Il y a un lien entre la délinquance en général et la délinquance routière.
- L'influence de la famille reste prépondérante. Pour l'enfant, c'est la surveillance que les parents exercent sur l'enfant qui est en cause ; c'est l'effet d'imitation durant l'enfance qui va façonner l'attitude du jeune envers la route.
- Le risque subjectif peut être biaisé par rapport au risque objectif par différentes attitudes psychologiques.

Les orientations qui se dégagent pour la prévention sont :

- Éduquer les parents au risque routier,
- Présenter aux jeunes les limites de leurs capacités, c'est-à-dire les facteurs qui ne sont pas sous leur contrôle.
- Développer le contrôle : des perceptions chez l'enfant,
des émotions et pulsions chez le jeune.

(*) Logements plus petits qui incitent l'enfant à jouer dehors, plus grande sollicitation de l'enfant pour lui faire faire des courses, moindre valeur affective attachée à l'enfant, etc. (note du rédacteur).

(**) Le sport (note du rédacteur).

La prévention

1. L'ACCIDENT D'ENFANT PIÉTON

Après un rappel des données caractéristiques de l'accident d'enfant piéton, ce rapport présente les apprentissages nécessaires pour éviter l'accident et formule cinq stratégies de prévention.



L'accident concerne le plus souvent un garçon de sept ans, seul, qui surgit de derrière une voiture en stationnement, et traverse la rue, en courant, sans regarder. Parce que la traversée d'une rue n'est en fait qu'un moyen pour atteindre un but, et que le but est probablement plus captivant pour l'enfant que le moyen.

➤ Les facteurs de risque inhérents à l'enfant :

- ▶ Les déficiences dans l'anticipation du danger, déficience à la perception et au traitement de l'information, déficience dans la prise de décision et le passage à l'action.
- ▶ L'impulsivité.
- ▶ L'absence de discernement : obéissance aveugle à des règles édictées par l'adulte et non intériorisées.
- ▶ L'égoïsme, importance exagérée accordée à ses propres préoccupations, au détriment des signaux produits par l'environnement : l'enfant ne pense plus qu'à courir après son ballon et « oublie » qu'il est dans la rue.

➤ Les facteurs de risque objectifs :

- ▶ L'accident se produit plus souvent à proximité du domicile (peut-être parce que les zones scolaires commencent à être mieux aménagées).
- ▶ Il se produit sur un trajet connu, parce que l'habitude favorise le relâchement de l'attention.
- ▶ En section courante plutôt qu'aux carrefours, pour la même raison.
- ▶ Il existe des groupes d'enfants à risque : ce sont les enfants de familles socio-culturellement défavorisées : immigrés, parents très jeunes, mères célibataires, familles nombreuses.
- ▶ Le risque d'accident est accru en région Île-de-France et dans le Midi de la France.
- ▶ Enfin les voitures en stationnement, qui constituent un obstacle à la visibilité de la circulation par l'enfant, et de l'enfant par les conducteurs, sont un facteur de risque important.

LES APPRENTISSAGES NÉCESSAIRES POUR ÉVITER L'ACCIDENT

- **Sélectionner les sites de traversée :**

L'enfant n'a pas conscience du danger que constituent pour lui les voitures en stationnement, obstacles à la visibilité réciproque conducteur-piéton, et l'aspect multidirectionnel du trafic en certains endroits, qui excède ses capacités de traitement de l'information. Il faut donc lui apprendre à choisir un site de traversée où la visibilité est bonne et le trafic simple.

- **Développer l'attention sélective :**

L'enfant a de la difficulté à fixer son attention sur les informations pertinentes au regard de la traversée et de sa sécurité ; l'enfant de moins de 11 ans notamment, a de la difficulté à « diviser » son attention : il « oublie » la circulation si un événement inhabituel se produit.

- **Comprendre les règles de sécurité et les panneaux de signalisation :**

La connaissance ne suffit pas, il faut « intérioriser » cette connaissance. Nombre d'accidents se produisent en effet parce que l'enfant applique aveuglément les règles qu'on lui a apprises : tu ne traverses que lorsque le petit bonhomme est vert, et il oublie de regarder si les voitures sont bien arrêtées au feu rouge.

- **Préparer la traversée :**

L'enfant a de la difficulté à estimer les distances, les vitesses des véhicules et les accélérations. Par ailleurs, sa vitesse de déplacement est plus faible que celle des adultes (de l'ordre de 1,1 m/seconde pour 1,4 à 1,6 pour un adulte), et donc son temps d'exposition au risque est plus grand.

- **Appréhender les intervalles de sécurité :**

L'enfant a de la difficulté à relier l'intervalle entre deux voitures au temps nécessaire pour traverser. Par ailleurs il « gaspille » du temps, ce qui se manifeste de deux façons : il lui faut des intervalles de sécurité plus grands, et de ce fait il perd des occasions de traverser, puis, s'impatientant, il peut alors faire n'importe quoi. Entre le moment où il perçoit que le petit bonhomme est vert et celui où il commence sa traversée, il s'écoule plus de temps que pour un adulte dont la réaction est plus rapide. Enfin il résout mal les conflits entre obéissance aux règles et exigences d'horaire : d'où l'importance de toujours le faire partir avec une marge de temps supplémentaire.

Les parents doivent contribuer à ces apprentissages, notamment lorsqu'ils accompagnent les enfants. Mais des programmes éducatifs à l'école peuvent également y concourir. Les jeux collectifs de ballon notamment présentent des situations analogues à la traversée d'une rue : informations multiples à percevoir et à traiter, évaluation des distances et des vitesses des autres joueurs, décisions à prendre rapidement.

LES STRATÉGIES DE LA PRÉVENTION

Cinq stratégies ont été proposées.

- **L'éducation de l'enfant et du conducteur**

a) Mesures en direction de l'enfant : les programmes éducatifs scolaires, obligatoires depuis 1987, ne peuvent assurer qu'un enseignement théorique, ce qui est reconnu insuffisant. Par ailleurs, la mise en œuvre de ces programmes se heurte à des difficultés d'insertion dans l'emploi du temps et au manque de moyens, ainsi qu'à l'insuffisance de compétence de certains maîtres.

C'est pourquoi il conviendrait de développer des simulations, en vidéo ou sur le terrain, ainsi qu'un entraînement en situation réelle.

b) Mesure en direction des parents : tout d'abord, l'accompagnement des enfants par les parents contribue de façon significative à réduire le nombre d'accidents dont sont victimes les enfants. Par ailleurs les parents ont un rôle central en matière d'éducation routière : ils peuvent initier l'apprentissage précocement, instruire et superviser l'entraînement en situation réelle, assurer la continuité de l'apprentissage par la répétition. Mais, trop souvent ils sous-estiment les risques courus par l'enfant et ignorent ce qu'il faut enseigner et comment.

Des moyens ont été mis en œuvre pour les y aider : clubs de sécurité routière, soirées de parents d'enfants rentrant en maternelle, brochures diverses (notamment le code Rousseau Junior) ou la brochure éditée par la ville de Paris « Une voiture, c'est solide, un enfant, c'est fragile ». Les clubs de sécurité routière sont nombreux dans les pays nordiques, mais les quelques tentatives françaises pour en créer ont été un échec. L'organisation de soirées de parents d'enfants rentrant en maternelle, où seraient présentés les déficiences des enfants et les apprentissages nécessaires, ainsi que les comportements à adopter par les parents envers leurs enfants, constituerait une bonne mesure : en Allemagne et aux Pays-Bas, un tel programme a abouti à une amélioration significative du comportement des enfants et à une prise de conscience des parents.

- c) Mesures visant à renforcer la visibilité de l'enfant : faire porter à l'enfant des vêtements clairs (c'est simple) coller des bandes rétro réfléchissantes sur son cartable, voire sur son anorak (c'est possible) (*).
- d) Mesures en direction des conducteurs : il faut renforcer la responsabilité des conducteurs (**) et les inciter à adapter leur comportement à la présence d'un enfant, notamment en ralentissant, en s'assurant que l'enfant a vu le véhicule (klaxon), en s'écartant du trottoir.
La réalisation de zones 30 est aussi un bon programme qui doit se généraliser.

• L'action répressive

On constate malheureusement que, même lorsque les textes existent, la volonté politique de les mettre en œuvre fait souvent défaut.

Et pourtant :

- ▶ La présence d'un policier améliore considérablement le comportement des conducteurs, et cet effet « peur du gendarme » se maintient encore pendant une semaine, alors qu'en revanche la vigilance des piétons se relâche.
- ▶ L'installation de caméras à des carrefours « points noirs » est susceptible d'entraîner une réduction de 20 % du nombre des accidents (étude anglaise).
- ▶ Enfin l'efficacité des mesures de limitation de vitesse en agglomération a été vérifiée, quels que soient les pays concernés. Les premières évaluations de la limitation à 50 km/h, entrée en vigueur en décembre 1990, font état d'une réduction de 20 % du nombre des victimes. Toutefois cette réduction diminue avec le temps, et la mesure a atteint son plafond d'efficacité. Des zones 30 ont été instituées ou sont en cours d'étude dans de nombreuses villes française : leur efficacité est prouvée.

• L'aménagement de l'environnement urbain de l'enfant

L'amélioration de l'environnement urbain de l'enfant est un problème global : c'est tout son trajet qui doit être pris en compte. Aujourd'hui, en effet, c'est à peu près le tiers de la surface des villes qui est consacré à la circulation et au stationnement des voitures.

Quelques exemples de réalisations :

- ▶ En France, c'est le programme « ville plus sûre, quartier sans accident » lancé en 1984 par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière. 56 projets ont ainsi été mis en œuvre avec l'aide de la DSCR autour de trois principes : redistribution de l'espace urbain en faveur des piétons, amélioration de la lisibilité de la route et des signaux visuels, réduction des vitesses. L'évaluation de ce programme à partir de 1987 a montré une réduction des accidents de 60 % sur les sites expérimentaux.
- ▶ A l'étranger, on note tout particulièrement la réalisation d'aires de jeu. En effet, diverses études menées dans plusieurs pays ont mis en évidence une corrélation entre le taux d'accidents d'enfant et l'absence d'aire de jeu. C'est ainsi qu'aux Pays-Bas, on a développé le concept d'une rue reconstruite, où les piétons ont la priorité sur les voitures qui sont censées rouler à 15-20 km/h. Les Allemands ont suivi, une réalisation serait à l'étude à Bordeaux. Il semble cependant que l'adaptation des comportements, aussi bien des piétons que des conducteurs ne soit pas toujours facile. Aux

(*) La Ligue tient à votre disposition de telles bandes au titre de son action « Être vu et vivre la vie ». N'hésitez pas à nous en demander.

(**) L'article 3 de la loi Badinter précise, entre autres, que les victimes des accidents de la route âgées de moins de 16 ans sont toujours indemnisées des dommages qu'elles ont subis.

États-Unis ont été développées des « rues pour jouer », rues de zones résidentielles qui sont fermées à la circulation à certaines heures.

- ▶ Il est nécessaire que l'initiative locale relaie une politique nationale. Beaucoup de choses ont été faites en France notamment pour protéger les sorties d'école.
A Gif-sur-Yvette, la circulation de transit a été déviée du centre, et la voirie réaménagée pour rappeler en permanence aux conducteurs qu'ils circulent dans un « domaine piéton ». Si cette réalisation est la plus connue, il en existe d'autres en France qui, par des moyens divers, rappellent aux automobilistes la présence de piétons et les incitent à conduire prudemment. Ces mesures entraînent une réduction significative du nombre d'accidents lorsqu'elles sont bien conçues.
En Allemagne, des instructeurs ont été spécialement formés pour impulser des campagnes d'opinion sur le thème de la sécurité des piétons.
Il reste beaucoup à faire dans ce domaine (*).

• L'ingénierie et la réglementation du trafic

- ▶ De nombreux équipements pour piétons ont déjà été mis en place, mais les conditions de circulation évoluant parfois rapidement, de nouveaux aménagements peuvent apparaître nécessaires. Citons les passages zébrés, ou surélevés, les ralentisseurs, les souterrains et passerelles, les refuges centraux sur chaussées larges.
Leur efficacité est difficile à mesurer, sauf pour les refuges pour lesquels une diminution significative du taux d'accident a pu être observée.
- ▶ Les sorties des établissements scolaires ont fait l'objet d'aménagements divers : barrières, plots, bornes, marquages au sol, signaux lumineux, élargissement des trottoirs, etc. Il reste constamment à compléter, améliorer, adapter.
La supervision par des adultes, policiers, « papy — mamy — trafic », est aussi souvent pratiquée en France. Dans divers pays, États-Unis, Israël, notamment, cette supervision est assurée par des patrouilles constituées d'enfants.
Les transports scolaires constituent un cas particulier, concernant chaque jour près de 3 millions d'enfants : la quasi-totalité des accidents se produit aux points d'arrêt, à la montée ou à la descente du car. Il reste beaucoup à faire pour assurer une meilleure sécurité à ces points d'arrêt.
- ▶ La régulation des trafics : il est peu réaliste de vouloir étendre exagérément les zones piétonnes : problème de coût, problème d'écoulement de trafic également. Mais la création de zones 30, de sens uniques, l'aménagement du stationnement en épi qui peut améliorer la visibilité réciproque conducteur-enfant piéton, la transformation d'une rue très fréquentée par des enfants, en cul de sac, peuvent contribuer à une amélioration de la sécurité. On a constaté en particulier que le taux d'accident de piéton dans, un cul de sac, est 6 fois inférieur à celui des autres types de voies.

• Conception et vitesse des véhicules

Les modifications apportées depuis les années 50, notamment dans les formes frontales aérodynamiques modernes, ont réduit d'un tiers le nombre de blessures graves. Deux stratégies sont possibles : réduire la rigidité des surfaces d'impact, ou modifier la localisation de l'impact pour que la tête du piéton heurte la surface la moins rigide. Des propositions ont été faites en 1986 pour réduire la gravité des blessures provoquées par un choc à l'avant de la voiture : abaissement du pare-choc avant au niveau des tibias (**), profil plus fuyant du capot.

La limitation de la vitesse à 50 km/h en ville, aujourd'hui en vigueur dans de nombreux pays, a amélioré la sécurité mais reste insuffisante pour diminuer fortement le nombre de tués. Encore faudrait-il qu'elle soit parfaitement respectée, ce qui n'est pas le cas dans notre pays.

(*) Nous pouvons, chacun de nous, proposer à notre maire, à bon escient, de petits aménagements : protection d'un passage piéton par une avancée de trottoir (« oreille »), déplacement d'un obstacle à la visibilité (bac de fleurs, panneau publicitaire), etc. Mais il faut parfois nous battre contre des techniciens qui n'ont comme souci que celui d'assurer l'écoulement le plus rapide possible du trafic (note du rédacteur).

(**) Les pare-chocs des véhicules de type Land-Rover touchent le piéton au niveau du bassin, ce qui accroît la gravité des blessures (note du rédacteur).

2. LES JEUNES FACE A LA CONDUITE SOUS L'INFLUENCE DE L'ALCOOL

A alcoolémie égale, un jeune court plus de risques qu'un adulte du fait d'une triple inexpérience : de la conduite, de la boisson, de la conduite en état d'alcoolémie. Par ailleurs, l'alcool fausse la perception du risque, aussi bien chez le jeune que chez l'adulte.

Pour être efficace, la prévention doit associer plusieurs mesures, des plus générales aux plus spécifiques :

- ▶ Politique de l'alcool, c'est-à-dire lieux et horaires de vente, restrictions selon l'âge, prix comparés à des boissons sans alcool, etc.
- ▶ Campagnes médiatiques,
- ▶ Niveau de l'alcoolémie légale,
- ▶ Contrôles et répression,
- ▶ Mise à disposition d'éthylotests,
- ▶ Organisation du raccompagnement,
- ▶ Encouragement à la désignation d'un conducteur qui restera sobre,
- ▶ Formation des barmen,
- ▶ « Couvre-feu ».

Ces différentes mesures visent à faire adopter aux jeunes trois comportements :

- ▶ Éviter de boire **et** conduire,
- ▶ Éviter de monter dans une voiture dont le conducteur a bu,
- ▶ Ne pas laisser le copain ou le parent conduire après avoir bu.

Ces différentes mesures ont été mises en œuvre dans plusieurs états des États-Unis, et évaluées selon trois critères : nombre d'accidents évités, coût, degré d'atteinte à la liberté.

La plus radicale est le « couvre-feu » : interdiction aux jeunes de moins de tel âge d'être dehors après telle heure. Une telle mesure, très restrictive de la liberté, a été instaurée et acceptée dans quelques états des États-Unis (elle a pour but de réduire la délinquance en général). En France, elle paraît aujourd'hui inacceptable.

Les deux autres mesures qui se sont révélées efficaces (environ 20 % d'accidents en moins) sont :

- ▶ La fixation du taux légal d'alcoolémie à 0,2 g/l pour les jeunes ayant obtenu leur permis récemment (de 1 à 3 ans d'ancienneté).
- ▶ La formation des barmen pour leur apprendre à déceler les premiers signes d'ivresse et refuser de continuer à servir de l'alcool.

Des autres mesures, il est difficile de juger de leur efficacité, du fait qu'elles n'ont pas fait l'objet d'évaluations sérieuses jusqu'à maintenant (*).

Ce dossier a été rédigé par Michèle Bonnier et Philippe Laville, Jean-Pascal Assailly la relu, corrigé et approuvé.

(*) Des expériences de raccompagnement ont été faites, ou sont en cours en France, notamment dans le Nord et dans l'Est.

VIGOT

JEAN-PASCAL ASSAILLY

LES JEUNES ET LE RISQUE

UNE APPROCHE PSYCHOLOGIQUE DE L'ACCIDENT

JEAN-PASCAL ASSAILLY est né le 23 mars 1955 et a été l'élève de René Zazzo. Il est docteur en psychologie de l'enfant et chargé de recherches à l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité). Ses recherches actuelles sur l'accident reflètent la ligne directrice de son travail : les aspects émotionnels de développement et les influences de l'environnement familial sur les comportements de l'enfant et de l'adolescent.

*
* *

L'ouvrage est consacré à la plus importante cause de mortalité chez les jeunes : l'accident de la route. Il présente une étude approfondie du risque accidentel des jeunes (grandes tendances épidémiologiques, étude psychologique de la prise de risque et de

la tendance aux accidents, etc.) visant à répondre à deux questions :

a) pourquoi les jeunes dans leur ensemble sont-ils plus fréquemment impliqués dans les accidents que les adultes ?

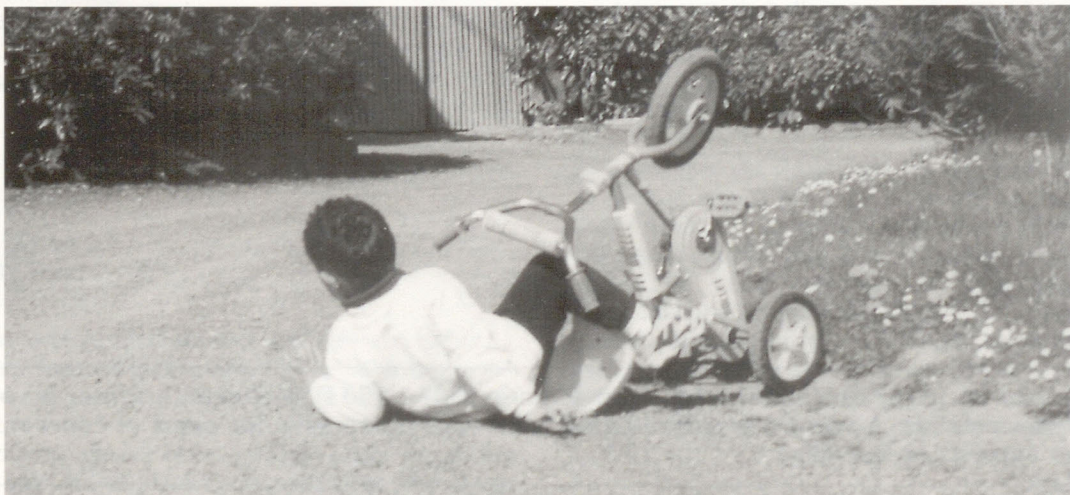
b) peut-on prédire l'accident ? Quels sont les facteurs de risque individuels (capacités sensori-motrices et intellectuelles, traits de personnalité, psychopathologie, tendances suicidaires, anti-socialité, etc.) et environnementaux (influences du milieu familial, des événements de la vie, des pairs et des médias) en jeu dans la probabilité de l'accident et de la vulnérabilité de certains jeunes ?

En conclusion, l'auteur propose un modèle théorique, le « contrôle du risque perçu », spécifiquement élaboré pour rendre compte des processus à l'œuvre dans le risque accidentel des jeunes et de leurs interactions.

Ouvrage disponible à :

Éditions VIGOT
23, rue de l'École-de-Médecine
75006 PARIS
Tél. : (33) 01 43 29 54 50

INRETS
Service des publications
94114 ARCUEIL Cedex
Tél. : (33) 01 43 29 54 50



VIE DES ASSOCIATIONS DÉPARTEMENTALES

Nos associations départementales œuvrent sur le terrain. Voici quelques exemples de leurs actions.

Ain

La Ligue Contre la Violence Routière (LCVR) et sa dynamique présidente départementale Joëlle Tarpin se sont engagées dans une campagne d'information sur ce qu'elles estiment une désinformation des pouvoirs publics sur le nombre de tués sur les routes de France.

La LCVR s'insurge contre le fait qu'en France, on comptabilise les victimes décédées d'accidents jusqu'à six jours alors que dans d'autres pays européens, les décès suite aux accidents de la route sont pris en compte à 30 jours. A six jours, ce sont 8 412 tués qui ont été enregistrés sur le territoire national en 1995 dont 127 pour l'Ain. A trente jours, ils auraient été 8 891 tués.

Toujours dans le cadre de ses actions de sensibilisation, la LCVR vient de diffuser le résultat d'une enquête engagée il y a trois ans au niveau européen. Le but de ce travail était de connaître les conséquences de l'accident sur la vie des blessés graves et des familles des tués. Cette enquête a fait ressortir que l'information délivrée après l'accident est insuffisante. Il est notamment demandé que l'annonce du décès soit faite par une personne spécialement formée, une information sur les circonstances de l'accident et sur les associations de victimes de la route. En matière de justice pénale, il est souhaité plus de rigueur dans les enquêtes, la suspension pour ceux qui ont tué ou blessé jusqu'au jugement, des sanctions pénales en rapport avec la gravité des infractions.

Suite à ces constats, la Fédération Européenne des Victimes de la route, à laquelle adhère la LCVR française, propose notamment de créer des centres publics d'aide et de conseil pour les victimes ou leurs familles, la réévaluation des indemnisations et traiter certaines infractions comme des délits intentionnels.

Extrait d'un article du *Progrès* (9-9-96)

Aveyron

Ci-dessous un bref résumé de nos activités en 1996 :

— Nous avons reçu 24 demandes d'aide, de conseil, de participation à des actions, d'intervention sur la sécurité routière.

— Si les accidents graves pour lesquels nous avons été sollicités ont été peu nombreux, on nous demande assez

souvent d'intervenir dans des cas où les infrastructures laissent à désirer (signalisation, passages protégés, tracés).

— Nous avons participé à la semaine du Piéton, à Rodez, à Villefranche-de-Rouergue (organisation, documentation, suivi, intervention devant les personnes âgées).

— Aménagement de la RN 88 : nous avons donné notre avis (journaux, commissions) en nous en tenant à notre préoccupation première : que la sécurité soit assurée pour tous : piétons, cyclistes, automobilistes.

— L'opération « Sièges-auto » pour enfants de 9 mois à 4/5 ans, réalisée grâce à l'aide financière du Conseil général, est en place. Les sièges sont prêtés aux familles par l'intermédiaire des associations amies (UDAF, MSA, ADMR, Secours populaire).

— Une subvention du PDASR (Plan départemental d'Actions de Sécurité routière) a permis l'achat de 60 casques pour enfants de 8 à 12 ans. Ces casques sont prêtés aux écoles pour les activités de vélo ou de VTT ; il s'agit d'inciter les enfants et les familles au port du casque pour l'usage du vélo et du VTT, et plus tard de la mobylette et de la moto. Partenaires : coopératives scolaires (OCCE) et Inspection académique.

— Trois de nos adhérents ont participé, à Paris, à des stages organisés et payés par la LCVR ; il s'agit de former nos militants à la sécurité routière et au fonctionnement de nos associations. Les adhérents qui souhaiteraient participer à de tels stages sont priés de le faire connaître afin que nous puissions les informer en temps utile.

Le Président Jacques LEVÉ

Finistère

La Préfecture du Finistère a inclus dans son programme annuel de lutte contre les accidents de la route, l'opération « ÊTRE VU — VIVE LA VIE » impulsée par la Ligue. J'ai représenté la Ligue lors de la cérémonie de lancement officiel de cette opération le 7 novembre dernier à Châteauneuf-du-Faou. Lors du pot qui a suivi cette cérémonie, j'ai pu m'entretenir quelques minutes avec le sous-préfet qui a en charge ce dossier et qui faisait part de son inquiétude face à la détérioration des résultats en matière de sécurité routière dans notre département en 1996.

Daniel THÉAU, Brest

Moselle

Une des quatre propositions d'action à inscrire au plan départemental de sécurité routière formulées par la Ligue.

Titre de l'action : Une ville entière se mobilise pour le « zéro accident ».

Domaine d'action : Information.

Document général d'orientation/enjeu concerné : Tous.

Opérateur : Municipalité de Marly et Ligue Contre la Violence Routière.

Responsable et partenaires :

Municipalité de Marly
Ligue Contre la Violence Routière
Associations de parents d'élèves
Garagistes de Marly
Organismes agréés de contrôle technique automobile
Débits de boissons
Commerces Marliens
Brigade de gendarmerie.

Objectifs : Inciter fortement, par une action collective visible, tous les conducteurs de la ville de Marly et ceux qui la traversent à se conduire en automobiliste courtois et responsable s'engageant, de manière visible, à ne créer aucun accident dans l'année.

Nature de l'opération : Opération baptisée « **VIZAR** » (**V**ille **Z**éro **A**ccident de la **R**oute). Organiser une opération de communication implicite qui comporte 5 étapes :

1. Inciter les automobilistes à apposer sur la lunette arrière de leur véhicule l'autocollant « zéro accident c'est possible » adapté de ce que la LCVR avait réalisé pour la foire de Metz en 96.
2. Faire signer une charte de bonne conduite aux conducteurs (avec l'aide des garagistes + contrôles).
3. Restitution par la municipalité à la population d'un maximum d'accidents à déplorer + analyses des causes.
4. Mise en œuvre d'un recueil régulier de doléances et de suggestions (associer la population).
5. Organiser une fois l'an une réunion de bilan de l'opération.

Coût et montage financier :

Dépenses :

autocollants (× 10 000)	15 000 F
plaquette information population	45 000 F
charte de bonne conduite	
et questionnaire	25 000 F

Financement :

municipalité de Marly (à confirmer)	30 000 F
PDASR (souhait)	55 000 F

Calendrier : Année 1997 (démarrage fin 1^{er} trimestre 1997).

Responsable de l'opération : Maire de Marly, J.-Y. Lamant (président LCVR Moselle).

Hautes-Pyrénées

Avec les jeunes contre les accidents

« Félicitations » est une action de sécurité routière en partenariat avec la Sécurité routière et le Conseil général des Hautes-Pyrénées.

La Ligue Contre la Violence Routière et tous les acteurs de la Sécurité routière comptent sur les jeunes pour réduire de façon significative le nombre de tués et de blessés sur les routes.

Notre taux de mortalité par accident de la circulation rapporté au nombre d'habitants est un des plus élevés du monde. Si le comportement des Français au volant ne s'améliore pas, un enfant sur 10 sera victime d'un accident de la route avant ses 18 ans.

La violence s'exprime surtout par les excès de vitesse qui tuent les plus vulnérables : les enfants, les piétons en général et les cyclistes. Elle s'exprime aussi par tous ces accidents de jeunes qui se tuent seuls ou avec d'autres passagers.

Ces jeunes, dans les années qui suivent l'obtention du permis de conduire, sont trois fois plus impliqués dans les accidents de la route que les autres tranches d'âge.

C'est en pensant à eux, à leur jeunesse et souvent à leur insouciance, que l'Association départementale de la Ligue Contre la Violence Routière, en partenariat avec la Sécurité routière, le Conseil général et la Direction départementale de la Jeunesse et des Sports, a réalisé un support qui sera distribué à tous ceux qui obtiennent le permis.

Il comporte, en plus des félicitations, des informations avec schémas clairs sur la vitesse et les distances de sécurité, l'efficacité de la ceinture en cas de choc, 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 accompagné d'un engagement personnel à signer : « Citoyen responsable, je m'engage à tout faire pour diminuer cette hécatombe ».

La Nouvelle République des Pyrénées, 9-12-96

Sarthe

L'Association départementale de la Sarthe a effectué une distribution de rétro réfléchissants pour l'action « Vu et Être vu » du 8 au 24 octobre 1996.

Ce vendredi 10 janvier 1997, vers 8 h 45, à la levée du jour, j'arrive dans le village voisin. J'aperçois deux enfants marchant sur le trottoir, l'un à côté de l'autre ; tout de suite, je fus attirée par le cartable de l'enfant ; arrivée à leur hauteur, je remarquais que c'était deux rétro réfléchissants posés l'un à côté de l'autre, ce qui formait une barre, je reconnus aussitôt les lettres rouges « Être vu et Vive la vie ».

Je ressentis une joie immense en me disant que cette action a été efficace.

Je ne regrette pas d'avoir donné un peu de temps à cette action.

Nelly COUTELLE

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 (Cher — Eure-et-Loir — Indre-et-Loire — Loir-et-Cher, Loiret)
Gérard PETIN — 260, rue des Glycines — 45160 OLIVET
(Allier — Charente — Deux-Sèvres — 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)
Paul MEYER — 6, rue du Docteur-Laënnec — 65000 TARBES

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

JUSTICE

Les tribunaux de Cherbourg et d'Évry inaugurent la formule
« Contre l'alcool qui tue »

l'audience vidéo

Des images tournées sur un lieu d'accident, des témoignages bouleversants de parents de victimes. A Évry et Cherbourg, la justice a inauguré hier une nouvelle forme de prévention : des audiences vidéo destinées aux automobilistes jugés pour alcoolémie au volant.

Depuis vingt ans, les publicitaires multiplient les slogans pour convaincre les conducteurs de « choisir entre boire et conduire ». Les résultats sont mitigés. La majorité des automobilistes ne se sent pas concernée. A juste titre : 97 conducteurs contrôlés sur 100 présentent une alcoolémie inférieure au taux légal de 0,5 g par litre de sang. La justice explore une autre voie : sensibiliser les automobilistes les plus concernés, ceux qui se sont déjà fait prendre avec une alcoolémie positive. L'arrivée de la vidéo dans les prétoires lui en offre l'occasion. Ces écrans ont été prévus, notamment, pour visionner la reconstitution d'un délit ou écouter le témoignage d'une victime qui ne souhaite pas raconter son calvaire une nouvelle fois. On leur a trouvé un usage supplémentaire : diffuser des images-chocs

aux récidivistes de l'ivresse au volant, juste avant leur jugement, pour leur faire prendre conscience des risques qu'ils font courir aux autres, et à eux-mêmes.

Au tribunal d'Évry, il s'agissait d'images tournées par des sapeurs-pompiers de l'Essonne lors d'interventions sur des accidents de la route : des corps broyés, un membre amputé... A Cherbourg, le film privilégiait les témoignages de proches de victimes. Justice-spectacle, efficace pendant trois jours, accusent les détracteurs de cette méthode. Une prévention plus utile que la répression, rétorquent ses défenseurs. L'efficacité se mesurera dans quelques mois, à la lecture des statistiques routières dans les régions concernées.

Extrait d'un article de *Ouest-France*

Le camion fou de Saint-Étienne

Dans le n° 29 de *Pondération* (juillet 1996), nous avons indiqué qu'un chauffeur routier, qui avait emprunté une section de route interdite aux poids lourds car en forte descente, avait perdu le contrôle de son véhicule par défaillance des freins et ainsi causé la mort de deux jeunes filles brûlées vives dans leur voiture à l'arrêt, et blessé gravement plusieurs autres personnes. Il était poursuivi au titre de l'article 291.6 du Code pénal (mise en danger délibéré de la vie d'autrui).

Le Tribunal correctionnel de Saint-Étienne a prononcé son

jugement le 30 janvier 1997. Sans retenir l'article 291.6, il a condamné pour homicide involontaire :

- l'auteur de l'accident à 4 ans de prison, dont 2 avec sursis, et à l'annulation de son permis de conduire ;
- le propriétaire du véhicule à 2 ans de prison avec sursis et 10 000 F d'amende pour défaut de surveillance du véhicule.

La Ligue s'était portée partie civile et a obtenu 10 000 F de dommages et intérêts.

Toutefois les condamnés ont fait appel et le jugement n'est donc pas définitif.

Avez-vous pensé à payer votre cotisation pour l'année 1997 ? 150 F minimum, à verser à votre association départementale, à votre délégué régional (voir dans ce numéro les noms et coordonnées des uns et des autres), ou au siège.

Les écoliers alésiens se voient de loin !

En collaboration avec la municipalité, la Ligue Contre la Violence Routière a distribué des bandeaux réfléchissants aux 2 700 élèves des écoles primaires d'Alès. Opération « visibilité » !

Sur l'initiative de la section départementale de la Ligue Contre la Violence Routière, 2 700 bandeaux réfléchissants ont été distribués aux petits Alésiens dans la deuxième quinzaine de novembre. Posés sur les cartables, ces autocollants permettent de réfléchir la lumière des phares et constituent un atout « sécurité » important pour les enfants qui se rendent à leur école.

Message reçu

Message bien reçu par les enfants de l'école primaire Claire-Lacombe, quartier du Rieu, où la distribution a commencé le 19 novembre. Autour de Ginette Brunel, présidente de la section départementale de la Ligue Contre la Violence Routière, s'étaient mobilisés Jacques Foulquier, adjoint à l'Enseignement, André Parlebas, directeur du secteur Enseignement de la mairie d'Alès, Marie-Thérèse Boyer, conseillère pédagogique, et Jean-Louis Haon, responsable de la police municipale.

« De la chance... »

Déjà dûment sensibilisés à la sécurité routière par leurs institutrices, les enfants ont d'abord écouté sans piper mot les discours tenus par Mme Brunel et M. Foulquier. Le naturel revenant ensuite au galop, un petit blond estimait qu'il avait « de la chance qu'on lui donne cet autocollant, par rapport à d'autres enfants qui ne l'ont pas », tandis qu'une jolie brunette affirmait avec gravité que « c'était plus prudent » de porter un tel bandeau dans le dos.

Le Journal d'Information de la ville d'Alès, décembre 1996

Loiret

Le conseil d'administration de l'association du Loiret s'est réuni le 28 janvier dernier. Voici un extrait du compte rendu de cette réunion.

Bilan de l'opération**« Être vu sur le chemin de l'école »**

Le bilan détaillé a été remis au cours de la réunion : 6 000 autocollants distribués dans 52 écoles sur les 345 que compte le Loiret.

Accord de principe pour reconduire l'opération l'année prochaine en l'amplifiant, financements complémentaires nécessaires auprès des mairies, du PDASR et du Conseil Général.

GROUPES DE TRAVAIL**Le chemin de l'école et les transports scolaires**

Le groupe s'est réuni une fois.

Un premier débroussaillage de la réglementation a été réalisé. Mise en évidence des problèmes liés au fonctionnement des appels d'offre pour l'attribution des transports scolaires : moins disant = risque sur la sécurité (vétusté des cars, formation des conducteurs).

En projet :

— Étude de l'accident d'Escrenne et de celui, tout récent, de Gien.

— Exploitation de la brochure éditée par le CERTU sur le sujet.

— Voir ce qui se fait dans ce domaine au niveau national. Le groupe de travail va préparer une lettre qui sera transmise à toutes les associations départementales par l'intermédiaire de Jacques Tasia.

Attention particulière au problème de la gratuité des transports dans le Loiret. Nécessité de se concerter avec les associations de Parents d'élèves.

Les poids lourds

André Château fait le point de notre demande d'interdiction des poids lourds sur la RN 152. Délibération positive des municipalités de Beaugency et de La Baulle. Le maire de Meung est d'accord pour une concertation. Notre action est menée en accord avec la Ligue du Loir-et-Cher qui est également très motivée.

Pour éviter les effets pervers d'une telle mesure d'interdiction avec le risque d'un détournement de trafic sur des voies non adaptées, il faudrait pouvoir étudier tout le trafic des poids lourds sur le Loiret. Voilà du travail sur la planche !

Aménagements urbains

Le groupe ne s'est pas encore réuni mais GP a rencontré l'agence d'urbanisme de l'agglomération. La Ligue fait officiellement partie de l'agence depuis 1976. Accueil très favorable aux thèses de la Ligue concernant le nécessaire partage de l'espace entre tous les usagers.

L'agence doit nous adresser l'avant-projet du nouveau Plan des Déplacements Urbains. Le groupe devra se pencher sur ce document en vue de préparer un dossier de remarques argumentées.

Ce projet de PDU, une fois amendé, devra être soumis à enquête d'utilité publique (c'est nouveau). Ceci risque de retarder les décisions concernant le tramway.

INFORMATIONS DIVERSES**Réunion de la commission extra-municipale de sécurité de la ville d'Orléans du 29 janvier**

Décision de lancer une campagne de sensibilisation sur les 4 thèmes suivants :

- libérer les trottoirs,
- les piétons,
- les cyclistes,
- la sécurité sur le chemin de l'école.

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 CHÂTEAUREUX
INDRE-ET-LOIRE : Jean-Jacques DUPLAISIS, 38, av. H.-de-Balzac — 37230 FONDETTES
LOIR-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

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 THIOLIER, 106 B, rue de la Richelandière — 42100 SAINT-ÉTIENNE
RHÔNE : Michèle GONON, 22, rue Pernon-les-Tilleuls — 69004 LYON
SAVOIE : Daniel GOINEAU, 50, square d'Orgeval — 73000 CHAMBÉRY
HAUTE-SAVOIE : Monique LAMANT, 17, rue de la Paix — 74000 ANNECY

10 — Nord-Pas-de-Calais

11 — Midi-Pyrénées

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

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



OBJECTIF: ZÉRO ACCIDENT