

pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

15, rue Jobbé-Duval 75015 Paris

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

Abonnement annuel : 75 F

Octobre 1997 - N° 34

SOMMAIRE

Éditorial

Ghislaine LEVERRIER – Présidente.....	3
---------------------------------------	---

Informations

Compte rendu de l'assemblée générale des 14-15 juin 1997.....	
---	--

Dossiers

Dossier Poids-Lourds.....	7
La semaine d'un chauffeur routier.....	7
Réglementation-Déréglementation. Faisons le point.....	10

Témoignages

Mourir à 35 ans.....	24
Les petits motocyclistes.....	25
J'accuse une société.....	25

<i>Une mort ordinaire</i>	27
---------------------------------	----

Informations

A propos des arbres qui bordent les routes.....	29
---	----

<i>Associations départementales et correspondants locaux</i>	34
--	----

Chers amis,

De graves ennuis de santé répétés depuis octobre 1996, et des incertitudes pour l'avenir, en raison de mon âge, m'ont mise dans l'obligation d'abandonner ma collaboration active à notre « Pondération » que je ne pourrais plus assurer avec la régularité nécessaire.

Je tiens à vous dire le regret que je ressens en prenant cette décision. Beaucoup d'entre vous m'avaient soutenue dans cette tâche, et m'avaient fait part de leur satisfaction lors de la parution de certains numéros. Je les en remercie du fond du cœur.

Ces encouragements m'incitaient à continuer le plus longtemps possible, la vie en décide autrement. Mais l'équipe continue, et ceux qui prennent la relève vont, j'en suis sûre, faire de notre revue l'instrument de liaison et de promotion de la Ligue que vous attendez tous.

J'espère revoir beaucoup d'entre vous aux futures assemblées générales.

Avec toute mon amitié.

Jacqueline FURBEYRE
Ex-Directeur de la Publication

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE
15, RUE JOBBÉ-DUVAL – 75015 PARIS

Directeur de la Publication : Philippe Laville

Comité de rédaction : P. Laville - J. Le Fèvre - J. Levé - J. Robin - P. Solviche - V. Vareilles.

Imprimerie CORLET S.A. Condé-sur-Noireau

Dépôt légal n° 10 – Octobre 1997 – n° CPPAP : 67845

ISSN : 0297-5874

ÉDITORIAL



La rentrée scolaire est proche encore.

Chacun a trouvé sa place sur les bancs des classes ; les grands des maternelles sont devenus les petits CP et les grands CM2 sont devenus les petits 6^e.

Et puis il y a les tout-petits, qui le doudou dans les bras et les yeux écarquillés traversent le préau pour la première fois.

En arrivant vers l'école, je croise sur le trottoir de jeunes parents, hâtant le pas, gorge serrée, fixant le sol pour ne rencontrer aucun regard : ils viennent « d'abandonner » leur petit pour la première fois, en pleurs.

En les voyant ainsi, débordants d'amour et d'inquiétude, je reste perplexe : plusieurs d'entre eux sont arrivés au volant de leur voiture, leur enfant debout sur la banquette arrière, et non attaché. L'un d'eux a pourtant collé sur la vitre un triangle « Enfant à bord ».

Parents, attachez vos enfants dans les voitures. Le plus grand danger n'est pas dans la cour de récréation mais sur le trajet de l'école. N'exposez pas leur vie à la violence routière. Ne prenez pas le risque de briser leur vie et la vôtre !

Parents, je vous le demande, attachez-les en voiture, accrochez-les à la vie !

Le 31 août, au petit matin, une jeune femme de 36 ans, Lady Diana, avec deux de ses compagnons, mourait dans un accident de voiture sous le tunnel de l'Alma.

Comme tant d'autres, elle a été victime de cette violence routière qui tue en France, en moyenne, près de 25 fois par jour.

Nous apprécions que l'enquête soit menée avec diligence et, semble-t-il, avec rigueur. Les enquêteurs ne s'arrêtent pas aux causes immédiates et semblent rechercher, en amont, l'enchaînement de toutes les causes qui ont pu concourir à l'accident. Ces investigations seraient plus faciles si au lieu d'une voiture il s'agissait d'un avion : la boîte noire aurait pu révéler de façon objective les dernières minutes précédant l'accident.

Nous regrettons toutefois que ces qualités de diligence et de rigueur ne soient pas la règle commune pour tous les autres accidents ; la sécurité routière ferait alors un vrai bond en avant et l'on éviterait les trop nombreux classements sans suite pénale prononcés par les procureurs.

Par ailleurs, nous frémissons à l'idée de ce qui aurait pu se passer si la grosse Mercédès avait rencontré sur sa route une paisible voiture ramenant toute une famille à la maison.

Le dossier de ce *Pondération* est consacré aux chauffeurs routiers.

Je souhaite dédier ce numéro à un jeune chauffeur routier de 30 ans, Jean-Yves LECONTE.

Au mois de septembre 1994, il s'est trouvé dans la même situation que ce routier qui, à Andorre, a écrasé 8 personnes dans une rue ; mais son histoire, les journaux n'en n'ont pas parlé.

Jean-Yves Leconte vient de parcourir la longue descente qui arrive à Figeac quand il constate que les freins de son camion, défaillants, ne répondent plus à sa demande. Très vite il comprend que la catastrophe est au bout de la route. Debout dans sa cabine, klaxonnant sans interruption, il évite une terrasse de café et de ses bras fait signe aux piétons de s'éloigner rapidement tout en essayant de maîtriser son camion. Mais le chargement de 25 tonnes de produits laitiers le rend incontrôlable. Arrivé au centre de la ville, il aperçoit une rue remplie de monde : sa décision est immédiate. Brutalement, il bifurque sur la droite, vers une petite route, mais la manœuvre est rendue impossible par le chargement et la vitesse acquise, son camion s'encastre dans le mur d'un magasin. Mon ami Jean, un routier, m'a dit : « Quand tu fais ça, tu sais que tu vas y laisser ta peau car la charge va t'écraser dans ta cabine... mais t'as pas le choix, c'est ça, ou toute ta vie tu te sentiras un assassin... »

Alors, nous militants de la Ligue Contre la Violence Routière, qui sommes les premiers à dénoncer les comportements de certains chauffeurs routiers au volant de leur monstre, aujourd'hui, nous saluons un homme qui a su assurer la terrible responsabilité que lui confère la conduite d'un poids-lourd.

Ghislaine LEVERRIER
Présidente

Compte rendu de l'assemblée générale des 14-15 juin 1997

Ghislaine LEVERRIER ouvre la séance et présente d'abord Maria MERIAU, notre nouvelle secrétaire.

Puis elle demande une pensée pour Fabien, dit Bou-bou, 3 ans, écrasé par une voiture qui cherchait à se garer sur un trottoir, alors qu'il marchait avec son père sur ce même trottoir.

Annie LE BOTLAN et Monsieur COLIBERT, notre expert-comptable, présentent d'abord les comptes, bilan et compte d'exploitation. La situation est satisfaisante, les dépenses de l'année 1996 étant restées un peu inférieures aux recettes. Odile VAN HÉE fait toutefois remarquer que le partenariat actuel avec le GEMA, qui assure la majeure partie de nos frais de fonctionnement, et qui se termine le 31 décembre prochain, n'a pas encore été renouvelé. (Il l'est maintenant.)

De même, la subvention de la DSCR pour différentes actions est en diminution sensible pour l'année 1997. Tout ceci nous oblige à serrer dès maintenant nos dépenses, tant sur les frais de fonctionnement que sur les actions, d'autant plus qu'au 15 juin, nous n'avons encore rien reçu ni du GEMA ni de la DSCR.

Monsieur COLIBERT insiste sur l'utilité pour nous de « consolider » les comptes de toutes les associations départementales, c'est-à-dire agréger les comptes financiers des dites associations et y ajouter une valorisation des temps consacrés par tous les bénévoles au prix de l'heure du SMIC (soit en chiffres arrondis, 40(*) francs de l'heure), de façon à ce que la Ligue puisse afficher vis-à-vis de ses bailleurs de

fonds un « chiffre d'affaires » important, signe du poids de ses actions. Trente associations ont envoyé leur compte financier pour 1996. Il reste à ce que d'autres en fassent autant et que toutes y ajoutent une estimation des temps passés par leurs bénévoles.

Deux questions sont posées

– La première concerne la possibilité d'embauche d'un objecteur de conscience, à quoi il est répondu que cette possibilité a d'ores et déjà pratiquement disparu.

– La seconde concerne les frais divers consentis par les bénévoles au profit de la Ligue. N'y a-t-il pas lieu d'en demander le remboursement, quitte ensuite à faire un don du même montant, qui peut donner lieu à reçu fiscal, à condition que des justificatifs des dépenses soient produits ? Une note technique sera faite sur ce sujet.

Odile VAN HÉE présente ensuite le rapport d'activité, qui a donné lieu à un document envoyé avec la convocation.

Concernant l'affaire Peugeot, un nouveau cyclomoteur a été acheté, il est en cours de rodage ; les essais seront donc faits à l'issue de ce rodage.

Concernant la Table Ronde, Monsieur VERRÉ remet officiellement son rapport le 20 juin 1997, au lieu du 30 avril 1997 initialement prévu, en raison du changement de gouvernement. Odile VAN HÉE et Ghis-



(*) 40 francs de l'heure, c'est ce que perçoit le salarié. Au patron, avec les charges sociales, il en coûte environ 60 francs de l'heure.

laine LEVERRIER assisteront à la séance et auront donc connaissance des recommandations formulées dans ce rapport. (Voir plus loin un court résumé de ce rapport.)

Par ailleurs, Ghislaine LEVERRIER a déjà demandé rendez-vous au nouveau ministre de l'Équipement et des Transports afin de connaître nos objectifs et nos attentes. Rendez-vous pas obtenu à ce jour.

Le prochain rendez-vous aura lieu les 27 et 28 septembre et sera consacré à quelques expériences de sécurité routière hors de France, notamment en Grande-Bretagne et en Suisse. Marcel HAEG, Président de la fédération européenne des victimes de la route, à laquelle la Ligue adhère, interviendra également.

Enfin la revue *Politis* nous a proposé de présenter la Ligue dans ses colonnes.

Ghislaine LEVERRIER présente ensuite les orientations pour 1998, qui sont au nombre de 4 :

- Justice,
- Accueil des familles,
- L'enfant dans la Rue,
- Communication.

JUSTICE

Un stage de formation très pratique est envisagé pour le début 1998 : constitution de partie civile, protocole d'accord avec les présidents des associations départementales.

Par ailleurs, l'affaire Peugeot suivra son cours.

Un débat s'engage autour de la constitution de partie civile par la Ligue. Il est rappelé que les conditions sont : exemplarité de l'accident, responsabilités clairement établies, médiatisation, accord des familles, accord du bureau national.

Le protocole d'accord envisagé aura pour but de simplifier cette dernière condition.

On peut aujourd'hui demander plus que 1 franc symbolique de dommages-intérêts. On peut obtenir 3,4 et jusqu'à 5 000 francs, ce qui couvre une bonne partie des frais d'avocat si tel est le cas, qui restent à la charge de l'association départementale qui a engagé l'action.

Est abordé le cas des classements sans suite. Comment faire revenir le Procureur de la République sur un classement sans suite ? Il faut d'abord récupérer le procès-verbal de l'accident auprès de la compagnie d'assurance qui ne peut le refuser à son assuré, puis l'étudier afin d'essayer d'y découvrir une faute contre le code de la route, ou reprendre soi-même l'enquête afin de découvrir des faits nouveaux, faire valider tout cela par un expert près la justice, et déposer plainte. C'est long, et douloureux.

Affaire Peugeot : on termine de l'abord l'action en cours visant à démontrer que les cyclomoteurs de série peuvent dépasser les 45 km/h. Ensuite on s'attaque au problème des kits, pour essayer d'obtenir leur interdiction pure et simple, comme c'est le cas en Belgique (là, on se plaint des kits vendus chez nous, c'est-à-dire de l'autre côté de la frontière).

ACCUEIL FAMILLES

Diverses initiatives ont déjà vu le jour. Tout d'abord, de façon générale, tous les présidents d'association départementale sont amenés à répondre à des demandes d'information et d'aide de la part de familles frappées par l'accident d'un proche.

Par ailleurs, des groupes de parole, aux fonctionnements très divers, ont été mis en place dans plusieurs départements, notamment les Bouches-du-Rhône, l'Isère, le Calvados, la Drôme, le Rhône. Le Préfet de l'un de ces départements, sollicité de mettre en place une assistance psychologique aux victimes des accidents de la route, a répondu qu'il ne pouvait pas le faire, comme il le fait pour les victimes d'autres types d'accidents, en raison de leur trop grand nombre.

A la Table Ronde, Ghislaine LEVERRIER a demandé qu'une formation spéciale soit organisée pour les personnels d'intervention, policiers, infirmiers...

Les allocations familiales sont supprimées dès l'annonce du décès d'un enfant, ce qui bien souvent met ses parents en difficulté. La Ligue voudrait que ces allocations soient maintenues pendant 6 mois, quitte à ce que les caisses se retournent contre les assurances.

Enfin Jean-Luc BLAUWBLOMME, psychologue et adhérent de l'Oise, insiste sur l'importance du premier accueil : c'est avant le premier sommeil suivant l'accident qu'il faut intervenir, car c'est durant ce premier sommeil que se marquent les empreintes psychologiques qui vont être durables.

L'ENFANT DANS LA RUE

La diffusion des autocollants réfléchissants se poursuit. Par ailleurs le questionnaire Sur le chemin de l'École a déjà reçu plus de 2 500 réponses, qu'Odile VAN HÉE a commencé à dépouiller ; et ce n'est pas fini.

COMMUNICATION

Il est précisé que *Pondération* est envoyé à tous les Préfets, et à un certain nombre de journalistes et de personnalités. Certains souhaiteraient qu'il parvienne aux Conseils généraux : c'est aux associations départementales de l'adresser aux conseillers généraux qui leur paraissent ouverts à notre action. Une adhérente demande qu'un prix de vente de chaque numéro soit indiqué en couverture : par exemple : 15 francs pour les huit pages, 30 francs pour les numéros plus importants.

Enfin Odile VAN HÉE annonce que Jacqueline FURBEYRE a demandé à être déchargée de ses fonctions de directrice de publication, pour raison de santé. Elle propose que Philippe LAVILLE la remplace : le Conseil d'Administration devra se prononcer sur cette proposition.

Renouvellement du Conseil d'Administration

Nicole BOURGEOIS, Bernard DAUBENFELD, Jacqueline FURBEYRE, ne se représentent pas ou sont démissionnaires.

Leur mandat vient à expiration et ils se représentent :

Daniel GOINEAU, Annie LE BOTLAN, Ghislaine LEVERRIER, Paul MEYER, Julien PIQUET.

Font acte de candidature :

Odile ARNAUD (Hérault), Louis HOFFMANN (Haut-Rhin), Aline ISSAYKINE (Tarn), Pascal TREFFORT (Ain).

Votes

Il est alors procédé aux votes, dont les résultats sont les suivants :

	Total des mandats	Pour	Contre	Abstention
Rapport d'activité	3 518	3 460		58
Rapport d'orientation	3 518	3 354	7	157
Quitus au trésorier	3 518	3 460		58
Affectation du résultat	3 518	3 460		58
Candidatures au CA	3 518	3 480		58

Le Conseil d'Administration qui se réunit immédiatement après, confirme dans leur fonction actuelle au bureau : Ghislaine LEVERRIER, Odile VAN HÉE, Jacques TASIA, Annie LE BOTLAN, Chantal PERRICHON, Philippe LAVILLE, nommé ce dernier directeur de publication de *Pondération*, et intègre Jean-Yves LAMANT comme nouveau membre du bureau.

La journée du dimanche est consacrée à une présentation des activités de chaque association départementale. Il n'est pas possible de rapporter dans le détail tout ce qui s'est dit. On en trouvera ci-dessous un résumé synthétique.

Le nombre des adhérents militants actifs est en général réduit, de 2 à 6 par association, sauf dans le Rhône où il atteint la vingtaine. Les activités sont :

- La participation à des actions d'information des jeunes sur la sécurité routière, soit directement dans les établissements scolaires, soit au cours de journées spéciales accueillant un grand nombre de jeunes.

- La location de sièges auto, qui est en déclin du fait que les dispositifs sont devenus obligatoires et que les familles y accordent plus d'importance. Elles consacrent plus d'argent, que par le passé, à cette action, lancée il y a plus de dix ans, a rencontré un certain succès.

- L'accueil des familles, sous des formes diverses : simples conseils dispensés au téléphone, constitution de groupes de parole dans quelques départements pour aider les familles à surmonter leur épreuve, assistance aux procès.

- La constitution de partie civile lorsque les circonstances le permettent.

- La demande d'aménagements d'infrastructure pour réduire la dangerosité de certains points du réseau routier. On notera à ce sujet que :

– Paul MEYER, Hautes-Pyrénées, engage son association dans une campagne pour la suppression d'une partie des arbres d'alignement bordant les routes de son département, arbres contre lesquels de trop nombreux automobilistes viennent se tuer chaque année. Jacques ROBIN a adressé à Paul une lettre détaillée sur ce sujet (que l'on trouvera plus loin), dans laquelle il rappelle qu'en France environ 800 automobilistes sont tués chaque année dans un choc contre un arbre, et fournit quelques dispositions pratiques pour la suppression et le remplacement de ces arbres.

– Jacques ROBIN rappelle également que le CERTU a produit une mallette Zone 30 comportant 100 diapositives avec explications et une vidéo de 15 minutes. Cette mallette est vendue 900 francs, et chaque DDE sera destinataire d'un exemplaire. Une telle mallette peut être utilisée pour persuader une municipalité d'instituer une Zone 30.

- La distribution des autocollants réfléchissants.

- Les relations avec les médias, journaux, radio, et parfois, avec précaution, la télévision.

- La participation de quelques adhérents aux enquêtes RÉAGIR, qui se heurte parfois à l'orientation donnée à ces enquêtes dans certains départements.

Tout ceci ne rend compte qu'imparfaitement de la richesse des différentes interventions entendues au cours de cette journée.

Philippe LAVILLE
Secrétaire de Séance

Ghislaine LEVERRIER
Présidente

Dossier Poids-Lourds

Le thème particulier de ce numéro est donc les poids-lourds et la sécurité. Vous trouverez : la relation d'une semaine de travail de notre ami Jean LANGLOIS, chauffeur routier longue distance, un exposé de la réglementation rédigé par une équipe de nos amis lyonnais, et quelques articles divers.

La semaine d'un chauffeur routier

Notre ami Jean LANGLOIS, militant de la Ligue dans le Calvados, est chauffeur routier. Il nous a raconté ce qu'a été sa semaine du 12 au 18 avril dernier, une semaine ordinaire. Il transporte des produits frais dans son semi-remorque frigorifique, c'est-à-dire que l'interdiction de rouler le dimanche ne s'applique pas à lui.

Samedi 12 avril 1997

Départ du dépôt de Vire à 21 heures pour Strasbourg où il doit être rendu lundi matin. Jean roule jusqu'à minuit, dort 9 heures sur la couchette (largeur 60 cm) de sa cabine, son camion étant garé sur une aire de repos de l'autoroute.

Dimanche 13 avril 1997

A 9 heures, Jean repart, roule 40 minutes, s'arrête pour prendre son casse-croûte, repart à 10 heures 10, s'arrête 5 minutes vers 11 heures, puis roule jusqu'à 12 heures 15. Il déjeune, repart à 13 heures 30, roule jusqu'à 15 heures 30, s'arrête pour se reposer jusqu'à 16 heures 15, roule encore 3 heures jusqu'à 19 heures 15, heure à laquelle il arrive à Strasbourg. Il dîne et dort dans son camion au marché gare.

Lundi 14 avril 1997

Vers 0 heure quelqu'un le réveille en se plaignant du bruit du groupe frigorifique. A 3 heures le premier client vient lui demander à prendre 2 palettes de carottes : il les décharge. A 5 heures il est chez le deuxième client, un supermarché, où il décharge 6 tonnes de fromage à l'aide d'un transpalette. A 6 heures, il repart vers Altkirch pour y décharger 2 palettes de fromage après une marche arrière à contresens. Il est en place à 7 heures, mais ne peut décharger qu'à partir de 8 heures 30. A 9 heures, il prend son casse-croûte, roule de 9 heures 25 à 9 heures 45, heure à laquelle il arrive dans un deuxième supermarché et décharge lui-même la marchandise jusqu'à 11 heures. De 11 heures à 11 heures 30 il roule vers

Mulhouse, s'arrête jusqu'à 12 heures 30, roule de nouveau une demi-heure, s'arrête pour déjeuner entre 13 heures et 13 heures 30, roule de nouveau 10 minutes jusque chez le client suivant, chez qui il décharge 4 palettes, repart jusqu'à 14 heures 45, s'arrête une demi-heure, repart à 15 heures 15, s'arrête à 16 heures chez le client suivant chez qui il charge de la marchandise. A 17 heures il repart jusqu'à 18 heures 45, s'arrête pour changer le disque de contrôle, repart et roule jusqu'à 20 heures 10, s'arrête pour faire le plein de gazole, repart à 20 heures 20 et roule jusqu'à 21 heures 30.

Il se couche après avoir dîné.

Mardi 15 avril 1997

A 6 heures 30 Jean repart et roule jusqu'à 10 heures 25 ; pause réglementaire ; il repart à 10 heures 50, roule jusqu'à 11 heures 50, s'arrête 20 minutes, roule de nouveau de 12 heures 10 à 12 heures 35, et déjeune à l'entrée de Sablé. Il repart à 13 heures 50 et arrive à 14 heures chez le client. Après avoir déchargé, il repart à 14 heures 55, mais est bloqué par un piquet de grève jusqu'à 19 heures. Il dîne, passe sa soirée avec les grévistes et va se coucher.

Mercredi 16 avril 1997

Départ à 7 heures 30, il roule 10 minutes, s'arrête, repart à 8 h 35 et roule jusqu'à 9 heures 15. Il s'arrête pour prendre un café, repart à 9 heures 30 et roule 5 minutes pour arriver chez le client chez qui il doit charger. Il charge jusqu'à 10 heures 50, roule 2 heures et arrive à son dépôt de Vire où on lui donne comme instruction de se rendre en Angleterre. Jusqu'à

15 heures 35, il procède à l'entretien de son camion puis repart pour Cherbourg où il arrive à 17 heures 40 et embarque sur un ferry. Il y dîne, dort.

Jeudi 17 avril 1997

Il débarque, et repart vers 7 heures 20 après une coupure de plus de 11 heures, temps minimum réglementaire. Il roule jusqu'à 12 heures 10 avec deux pauses de 10 minutes, et arrive chez le client qui décharge lui-même le camion. Il déjeune, et camion rechargé, repart à 16 heures 30 et roule jusqu'à 18 heures 35, s'arrête pour se reposer, repart à 20 heures, roule jusqu'à 21 heures 30, heure à laquelle il arrive à Douvres pour embarquer. Le bateau ayant été annulé, il n'embarque qu'à 23 heures 45.

Vendredi 18 avril 1997

Il débarque du bateau et repart à 7 heures 30 (il aurait dû rester au repos jusqu'à 11 heures), roule jusqu'à 10 heures avec deux pauses de 10 minutes, heure à laquelle il arrive chez le client près de Cambrai. Il décharge 420 palettes vides jusqu'à 10 heures 45, recharge 170 autres palettes elles aussi vides, jusqu'à 11 heures 30. Il roule 1 heure jusqu'à Lille, s'arrête 1 heure pour déjeuner, roule de nouveau jusqu'à 14 heures 15, charge du tissu, repart à 15 heures 30 et roule jusqu'à 19 heures 40. Il se repose jusqu'à 20 heures pour respecter la réglementation, dîne, repart à 21 heures 20 de Rouen, s'arrête 10 minutes pour téléphoner, et arrive au dépôt de Vire à 23 heures 35. Il fait le plein de gazole, lave son camion, et quitte le dépôt à 0 heure 20 pour rentrer chez lui.

Sa semaine de travail est terminée.

Pour résumer cette succession fastidieuse de départs, arrêts, chargements, déchargements, il a parcouru 3 368 km en roulant 45 heures. De plus il a passé 14 heures à charger et décharger lui-même, où à entretenir son camion, et a été à disposition, c'est-à-dire à côté de son camion pendant diverses opérations qu'il n'a pas effectuées lui-même, pendant 14 heures également. Ce qui fait une semaine de travail de 73 heures. Tout cela pour un salaire modeste, puisqu'au mois de mars, pour un emploi du temps similaire à celui que nous venons de décrire, Jean a touché 8 727,76 francs, salaire et primes diverses comprises (il touche en plus un 13^e mois), pour plus de 250 heures de travail, alors qu'un mois moyen à 39 heures par semaine compte 169 heures de travail.

Pendant cette semaine du 12 au 18 avril, Jean n'a commis aucun excès de vitesse (il n'est pas militant de la Ligue pour rien ; et de toute façon le moteur de son semi-remorque est bridé). Par contre, il n'a pas parfaitement respecté la réglementation des temps de conduite et de repos (voir encart) :

- Lundi 14 avril : sa journée ayant commencé à 3 heures du matin, il aurait dû s'arrêter à 18 heures, mais ne s'est effectivement arrêté qu'à 21 heures 30 (amplitude maximum limitée à 15 heures).

- Le vendredi 18 avril : son repos a été trop court : il est reparti à 7 heures 30 alors qu'il aurait dû être au

repos jusqu'à 11 heures. Et l'amplitude de sa journée a dépassé les 15 heures puisqu'il a terminé à minuit passé, soit une amplitude de presque 17 heures.

Jean nous a également livré ses réflexions sur le transport routier de marchandises :

- Les infractions les plus courantes concernent l'amplitude.

Compte tenu de l'interdiction qui leur est faite de rouler le dimanche (sauf pour les denrées périssables, mais aujourd'hui, avec la multiplication des entrepôts et camions frigorifiques, cette exception reste-t-elle justifiée ?) les camions démarrent le dimanche soir à 22 heures. L'amplitude (temps de conduite, repos entre temps de conduite, chargement-déchargement ou disponibilité) étant limitée à 15 heures, dès le lundi à partir de 13 heures, les chauffeurs qui ne sont pas en repos de longue durée sont en infraction.

Souvent, également, les manutentions sont prises sur le temps de repos.

- La fréquence des contrôles est très variable selon le pays : Jean est contrôlé sur la route en moyenne 2 fois par an en France, mais 1 fois par mois en Angleterre ou en Allemagne.

- L'application de la réglementation européenne des repos est aussi variable selon les pays : 9 heures dans beaucoup de pays, mais 11 heures en Angleterre.

Les sanctions aux infractions varient également : elles sont bien plus lourdes en Angleterre et en Allemagne qu'en France.

- La sécurité n'a pas évolué comme elle aurait dû. Lorsqu'on est passé de 35 à 38 tonnes, on a rajouté un essieu pour accroître la capacité de freinage. Mais on n'a rien fait lorsqu'on est passé de 38 à 44 tonnes. Il est vrai qu'aujourd'hui existent des ralentisseurs efficaces qui maintiennent un camion à la vitesse choisie dans une descente sans aucune intervention du chauffeur. Mais ils coûtent 60 000 francs, et ne sont pas obligatoires.

Il reste également des angles morts de vision malgré les rétroviseurs, et la conformation de la cabine de conduite ne permet pas au chauffeur de voir un obstacle de faible hauteur, un enfant par exemple, juste devant lui.

Par ailleurs, en cas de choc frontal, le chargement d'une remorque non dotée de parois rigides glisse vers l'avant et vient écraser la cabine... et le chauffeur.

- Enfin certains chefs d'entreprises jouent des disparités entre pays concernant la réglementation, la fiscalité, le niveau des salaires, pour immatriculer leurs camions dans un pays à faible fiscalité, embaucher des chauffeurs d'un pays à faible niveau de salaire, etc. D'autres encore, qui ont dû cesser leur activité pour faillite, se cachent derrière des prête-noms pour recommencer avec les mêmes pratiques.

- Le 1^{er} juillet 1998, le cabotage sera autorisé dans l'ensemble de l'Union Européenne : c'est-à-dire que tout camion, de quelque nationalité de l'Union Européenne qu'elle soit, pourra prendre tout chargement en n'importe quel point de l'Union Européenne pour n'importe quelle destination de ce même espace : la concurrence redoublera, et avec elle la tentation d'enfreindre les règlements.



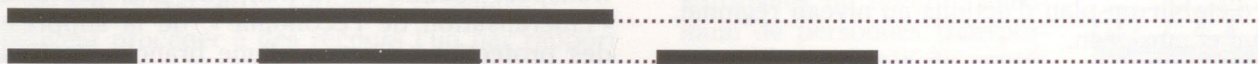
CONDUITE ET REPOS

Conduite continue

4 h 30 maximum

Interruption

45 mn disponibilité ou repos



Cette interruption de 45 mn peut être remplacée par des interruptions d'au moins 15 minutes placées pendant ou immédiatement après la période de conduite.

Conduite journalière

9 heures, autorisée 10 heures 2 fois par semaine

Pas plus de 6 jours de conduite consécutifs

Repos journalier (période de 24 heures)

- 11 heures consécutives de repos ;
- ou 9 heures consécutives 3 fois par semaine avec compensation avant la fin de la semaine suivante ;
- ou 12 heures prises en 2 ou 3 périodes dont l'une de 8 heures consécutives.

Double équipage (8 heures consécutives sur une période de 30 heures – véhicule à l'arrêt)

Réglementation-Déréglementation

Faisons le point

PRÉAMBULE

Le camion, dont l'usage s'inscrit dans les chaînes de production et de distribution des produits et des marchandises, ne doit pas être considéré comme « une grosse automobile » mais comme une machine et un outil de travail. Il en est de même pour le transport de personnes avec l'autocar et l'autobus.

Le conducteur, « chauffeur routier », est un professionnel ayant une qualification spécifique.

La réglementation concernant le véhicule industriel est complémentaire du Code de la Route et spécifique dans les domaines de sa construction, de son utilisation, des règles sociales et de la qualification des chauffeurs.

Des réglementations existent depuis très longtemps (1945), elles forment la base des règles concernant la sécurité collective et individuelle des usagers et la protection de l'environnement.

Elles évoluent en permanence, essentiellement sur une base européenne, et c'est là où la Ligue peut intervenir pour influencer ces évolutions.

La connaissance de ces réglementations peut aussi aider les adhérents de la Ligue confrontés à des accidents impliquant des poids lourds.

Notre objectif est, dans un premier temps, de présenter les éléments essentiels concernant ces réglementations et, dans un deuxième temps, de participer à l'élaboration de propositions permettant à la Ligue d'établir un plan d'actions au niveau régional, national et européen.

Notre groupe de travail fait appel à notre expérience dans le domaine de la construction des véhicules industriels ; il conviendrait de le compléter par des personnes ayant une expérience dans les autres domaines du transport routier.

Notre plan de travail, pour les mois à venir, est de mettre en œuvre ces propositions, thème par thème.

Guy PANICI
Pierre SORET
Jean THIERY

- Y A-T-IL UNE DÉRÉGLEMENTATION DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE ?
- UN PRINCIPE DE BASE : L'EUROPÉANISATION.
- UNE RÉGLEMENTATION : POUR QUOI FAIRE ?
- UNE RÉGLEMENTATION : COMMENT ?
- MAIS TOUT D'ABORD : QU'EST-CE QU'UN POIDS-LOURD ?
- LA RÉGLEMENTATION PROPREMENT DITE DES VÉHICULES :
- LA MISE EN ŒUVRE ET LE CONTRÔLE.
- LES ADMINISTRATIONS CONCERNÉES.
- LA RÉGLEMENTATION CONCERNANT L'EXPLOITATION DES VÉHICULES.
- CONCLUSION.

Y A-T-IL UNE DÉRÉGLEMENTATION DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE ?

Depuis plusieurs années on a beaucoup parlé de la DÉRÉGLEMENTATION des transports routiers. Cette déréglementation a porté sur les règles du fonctionnement du marché national du transport routier, et a concerné essentiellement les domaines suivants :

- *administratifs* : délivrance des licences... ;
- *tarifaires* : suppression de la Tarification Routière Obligatoire, la TRO ;
- *fiscales* : taxes sur le gazole.

Il s'agit, en fait, des retombées dans le domaine du transport routier, de la politique plus générale de « Libéralisation de l'économie », de la suppression des protections diverses d'une branche professionnelle relativement à d'autres branches, du développement de la concurrence nationale et européenne, en particulier par les *prix* et les *durées* de transport.

La Déréglementation en cause se réduit donc au domaine du marché.

A contrario, les RÉGLEMENTATIONS techniques et sociales n'ont fait que se renforcer, se préciser, s'améliorer, si l'on se place du point de vue du transporteur routier et du citoyen que nous sommes.

Ceci, il est vrai, n'a pas empêché certains transporteurs, à la recherche de profits illicites, de tricher et de contourner certaines règles techniques et surtout sociales, comme plusieurs cas ayant induit des accidents graves l'ont mis en évidence.

Pour ces transporteurs, l'infraction est même devenue un critère de concurrence et de productivité !!

Mais les domaines où l'illégalité peut payer restent peu nombreux et de plus en plus risqués avec l'évolution de la Législation, même s'il reste encore beaucoup à faire.

Notre propos est de présenter les bases de ces réglementations techniques et sociales, de montrer leurs objectifs, leur état et leur évolution possible.

Elles concernent les véhicules, leur entretien, leur usage, leur conduite, et peuvent donc, à ces titres,

être impliquées directement ou indirectement dans les accidents de la route pour lesquels intervient la Ligue.

UN PRINCIPE DE BASE : L'EUROPÉANISATION

Les pays membres de l'Union Européenne tendent à uniformiser les réglementations techniques et sociales du transport routier. Actuellement, la réglementation des poids-lourds et autocars – autobus reste une réglementation nationale, codifiée dans chaque pays dans un « Code de la Route ».

Cette réglementation évolue :

- par PRINCIPE, pour se tenir au plus près des possibilités de la technologie ;
- par NÉCESSITÉ, pour faire face aux nouveaux besoins du transport et de l'environnement.

Depuis 1970, cette évolution s'est effectuée, pour l'essentiel, sur une base COMMUNAUTAIRE.

La CEE élabore des DIRECTIVES qui sont intégrées comme telles dans les « Codes de la Route » nationaux, en remplacement ou en supplément des règles existantes.

Ces DIRECTIVES prennent en compte, en général, le niveau le plus performant des codes existants ou se réfèrent au niveau le plus performant que la technologie permette.

De ce fait, les codes nationaux se rapprochent, tout en s'améliorant, créant les conditions de la réalisation, à terme, d'un « Code Européen Unique ».

La France, jusqu'à présent, s'est fixé comme règle de conduite de bien *intégrer* et *faire respecter* ces Directives dans l'esprit et dans la lettre.

De plus, les États se concertent pour le suivi de la mise en œuvre législative, juridique et pénale.

Ils peuvent procéder à des recours l'un par rapport à l'autre et faire corriger des infractions ou des insuffisances chez les constructeurs. (Cf. Le chapitre « Les Administrations concernées ».)

UNE RÉGLEMENTATION : POUR QUOI FAIRE ?

Les réglementations techniques et sociales des véhicules routiers et de leurs conducteurs visent à assurer :

- les conditions de SÉCURITÉ maximales pour l'utilisateur du véhicule et pour l'usager de la route ;
- le minimum d'atteinte à l'ENVIRONNEMENT et à l'INFRASTRUCTURE ;
- et, plus spécifiquement pour les poids-lourds, la réglementation impose un cadre limite à certains facteurs techniques de concurrence (Poids et Dimensions), ainsi que des spécificités de la législation sociale, non couvertes par le Droit du Travail.

Cette réglementation est complexe et précise, mais, en général, LOGIQUE et de BON SENS.

Sa mise en œuvre et son contrôle d'application relèvent de plusieurs administrations, ce qui ne facilite pas toujours son approche.

UNE RÉGLEMENTATION : COMMENT ?

La réglementation concerne les véhicules et leur exploitation, à TOUS LES STADES de leur durée de vie et de leur usage.

Elle engage la responsabilité des CONSTRUCTEURS et des EXPLOITANTS (propriétaires, chargeurs, conducteurs). Elle porte :

- sur les véhicules eux-mêmes, à la conception, à la construction, et en fin d'usage, lors du retrait du véhicule de la circulation ;
- sur le contrôle de leur maintien en bon état de fonctionnement durant leur utilisation ;
- sur l'utilisation de ces véhicules par des personnels ayant acquis les capacités *ad hoc* ;
- sur le contrôle des règles sociales et de concurrence durant leur exploitation routière.

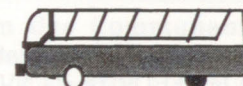
Évidemment, les poids-lourds sont assujettis aux règles générales de circulation routière, définies au Code de la Route, comme tout autre usager de la route.

MAIS TOUT D'ABORD : QU'EST-CE QU'UN POIDS-LOURD ?

La terminologie officielle définit les VÉHICULES INDUSTRIELS et non les poids-lourds. Ce sont les véhicules d'un Poids Total Roulant (PTR) égal ou supérieur à 3,5 tonnes.

La réglementation définit trois grandes classes de véhicules.

1 – Les véhicules de Transport en Commun de Personnes (TCP) : les autobus et les autocars. Leur caractéristique essentielle est le nombre maximum de places (assises ou debout) autorisées ou nombre maximum de personnes transportables et, par voie de conséquence, leurs dimensions et leur Poids Total Roulant.



2 – Les véhicules de Transport Routier de Marchandises, que l'on désigne communément par le terme poids-lourds, et qui couvrent une gamme de Poids et de Dimensions relativement large et variée.

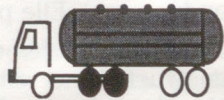
On distingue habituellement 3 silhouettes :

– Le véhicule solo ou camion	
– Le camion attelé à une remorque ou « train routier »	
– Le tracteur routier attelé à une semi-remorque ou « ensemble tracteur-semi », silhouette la plus utilisée en Europe pour les ensembles les plus lourds	

– Les silhouettes mélangeant plusieurs remorques ou semi-remorques sont, soit non autorisées, soit très spécifiques à un usage limité, donc rares (ex. cirque).

3 – Les véhicules de Transport de Matières Dangereuses ou TMD

Ce sont des véhicules de la même catégorie que les précédents, mais qui doivent respecter des règles complémentaires relatives à la nature des produits transportés (étanchéité, tenue au feu, contraintes électriques, signalisations, etc.), et aux vitesses maxi de circulation.



4 – Il existe aussi la catégorie des **Transports Exceptionnels** qui ont une partie de réglementation spécifique.

Pour les véhicules de transport de marchandises, et indépendamment des silhouettes, la réglementation distingue 2 grandes sous-classes liées au Poids Total Roulant (PTR) : les camions ou ensembles de 3,5 t à 12 t et les camions ou ensembles > 12 t.

Dans la pratique courante, les véhicules de 3,5 t à 16 t sont essentiellement des camions, à usage local et régional. Les véhicules les plus lourds dont le PTR maxi est de 40 t sont plutôt des ensembles à usage longue distance et international. Il existe aussi le cas particulier du transport de conteneurs maritimes autorisé à 44 t.

Les camions lourds solo sont, dans la pratique, spécifiques des applications dites de chantier : construction, grands travaux, et donc d'utilisation locale. Leur PTR est fonction du nombre d'essieux.

LA RÉGLEMENTATION DES VÉHICULES

C'est une Réglementation Technique qui a pour objectif la **SÉCURITÉ**, l'**ENVIRONNEMENT**, et qui définit des **CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES** ayant un impact sur l'*infrastructure*, la *concurrence* et la *législation sociale*.

Pour l'essentiel, la réglementation ne porte pas sur les technologies utilisées, mais *exige* des *performances* minimales, *fiabiles* dans le temps. Pour le constructeur, les éléments techniques qui s'en déduisent font partie intégrante du Cahier des Charges de conception des véhicules. Les performances à satisfaire et les méthodes et moyens de contrôle de leur obtention sont définis dans le Code de la route ou/et dans les Directives Européennes correspondantes.

La Réglementation Technique intervient de façon *détaillée* et *précise* dans les grandes fonctions du véhicule :

1 – En ce qui concerne l'**INFRASTRUCTURE** et la **CONCURRENCE** :

- les **DIMENSIONS** : Largeur, Longueur, Hauteur,
- le Poids Total Roulant (PTR),
- les **CHARGES** sur les essieux.

2 – Pour ce qui concerne la **LÉGISLATION SOCIALE** : Installation de **CONTROLOGRAPHES** et de *couchettes* à bord de la cabine.

3 – Pour ce qui concerne la **SÉCURITÉ** :

- dispositifs d'anti-intrusion des véhicules particuliers et des 2 roues lors de chocs : pare-chocs avant, anti-encastrement arrière et latéral ;
- dispositifs d'anti-projections par temps de pluie ;
- les pneumatiques ;
- le freinage et l'anti-blocage des roues ;
- la direction et sa commande ;
- les éclairages et la signalisation lumineuse ;
- les réservoirs de tous fluides ;
- les dispositifs d'accouplement et de remorquage ;
- le tachymètre ;
- le limiteur de vitesse ;
- la visibilité directe et indirecte ;
- les vitrages ;
- la fixation des sièges et des ceintures de sécurité ;
- l'inflammabilité des matériaux.

4 – Pour l'**ENVIRONNEMENT** :

- les émissions sonores ;
- les émissions des gaz d'échappement ;
- les émissions électromagnétiques ;
- le repérage des matériaux pour leur recyclage ;

Pour résumer, un véhicule doit satisfaire à plus de 50 Directives Européennes. De plus, certaines Administrations, dans certains pays, exigent la satisfaction de normes complémentaires, qui, dans le temps, s'intégreront certainement au corpus réglementaire. Par exemple, en France, la CNAM impose des normes dimensionnelles concernant les emmarchements d'accès à la cabine ou aux plates-formes de servitude.

LA MISE EN ŒUVRE ET LE CONTRÔLE DE CETTE RÉGLEMENTATION CONCERNANT LES VÉHICULES

Cette Réglementation est mise en œuvre tout au long de la vie d'exploitation du véhicule : à la conception, à la construction, à l'utilisation, au retrait d'exploitation.

1 – La **CONCEPTION**

Le respect de l'ensemble des performances à satisfaire est concrétisé par des dossiers techniques justificatifs, par des tests et des essais appropriés et par la présentation, à des experts techniques assermentés, de prototypes réalisant expérimentalement les performances requises. Au vu des résultats, l'Administration (Services des Mines des DRIRE au Ministère de l'Industrie) délivre un certificat de conformité du prototype à la Réglementation en vigueur. Ce document est appelé communément « Feuille des Mines ».

2 – La **PRODUCTION**

Dès l'obtention de ce document, le constructeur peut fabriquer en série des véhicules, en respectant scrupuleusement les caractéristiques du type de véhicule défini, avec ses variantes, dans la feuille des Mines. Chaque véhicule produit est **IDENTIFIÉ** et **REPÉRÉ** par un numéro (VIN) dans un repère mondial. Pour chaque

véhicule livré, le constructeur est tenu de s'assurer de sa conformité et délivre un Certificat de Conformité à la feuille des Mines qui engage sa responsabilité. L'Administration a la possibilité de procéder, à tout moment, à des contrôles de conformité des véhicules produits, suivant des procédures définies, tant pour le véhicule dans son ensemble que pour certaines fonctions partielles. Évidemment, l'engagement défini ci-dessus et les contrôles de conformité ne dégagent pas automatiquement le constructeur d'une responsabilité éventuelle si des incidents techniques liés à des défauts de qualité sont à l'origine d'accidents graves ayant porté atteinte ou préjudice à des individus ou à la collectivité. Ces questions relèvent alors du domaine juridique.

C'est pourquoi les constructeurs ont mis en place des méthodes de gestion de la production visant à éviter toute dérive de qualité essentielle et à tout le moins de les détecter au plus tôt pour les corriger (Normes ISO 9000).

3 - A L'UTILISATION

Au cours de la vie du véhicule, le maintien des performances minima définies dans la Feuille des Mines est une obligation légale du propriétaire. L'Administration impose une visite annuelle de Contrôle Technique sur les fonctions majeures de sécurité et d'environnement. Cette visite est semestrielle pour les véhicules de transport en commun de personnes. En cas d'insuffisances, le véhicule doit être remis à niveau et présenté de nouveau au contrôle, ou interdit à la circulation. Si le respect de la Réglementation à la conception et à la production engage le constructeur, le maintien en état est évidemment de la responsabilité de l'exploitant transporteur. Celui-ci n'a pas le droit de modifier le véhicule relativement à ses caractéristiques d'HOMOLOGATION (par exemple le débranchement du limiteur de vitesse est strictement prohibé). Cependant, si, pour des raisons spécifiques à son exploitation, l'utilisateur souhaite adapter et modifier certaines caractéristiques du véhicule de base (tout n'est pas autorisé), il doit obtenir l'accord du constructeur, puis il a l'obligation de représenter son véhicule à l'homologation du Service des Mines, en tant que véhicule nouveau, pour l'obtention d'une nouvelle Feuille des Mines.

4 - EN FIN DE VIE

Lorsque le véhicule est retiré de l'exploitation, les matériaux le composant devront pouvoir être recyclés. La Réglementation est en cours d'élaboration, mais ne concerne pas la Sécurité Routière, notre propos.

Pour résumer

La Réglementation technique des véhicules industriels a pour objet la SÉCURITÉ, et le respect de l'ENVIRONNEMENT et de l'INFRASTRUCTURE. Elle intervient à la CONCEPTION, lors de la PRODUCTION, et durant l'UTILISATION des véhicules pour leur maintien en état.

Cette Réglementation évolue régulièrement sur une base européenne ; elle utilise au mieux les technologies nouvelles disponibles et elle satisfait à des critères de plus en plus performants en matière de SÉCURITÉ et d'ENVIRONNEMENT. Son application et les contrôles techniques qui en résultent sont réalisés sous l'égide des DRIRE.

1) AU NIVEAU RÉGIONAL

Les Directions Régionales de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE), rattachées au ministère de l'Industrie et de la Recherche, dépendantes du Préfet, sont concernées pour l'homologation, donnant lieu à la Feuille des Mines, des nouveaux types de véhicules et des véhicules modifiés ou spéciaux. Elles gèrent aussi les Centres de Contrôle Technique des véhicules industriels.

2) AU NIVEAU NATIONAL

- *Au Ministère des Transports*

La **Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR)** fait les textes et négocie avec l'Europe et avec les constructeurs. Elle coordonne les questions concernant les formations des conducteurs.

La **Direction des Transports Terrestres (DTT)** s'occupe de l'organisation et des règles du transport terrestre national.

- *Au ministère de l'Industrie*

La **Direction de l'Action Régionale à la Petite et Moyenne Entreprise (DARPMI)** a en charge les processus de mise en œuvre de la Réglementation et de l'application des Règlements pour les Transports de Matières Dangereuses (TMD), et les processus de contrôle technique des véhicules industriels.

- *Après du Premier ministre*

La **Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière**.

3) AU NIVEAU EUROPÉEN

- A Bruxelles, la **Commission des Communautés Européennes** regroupe, dans des Directions spécialisées, DG III, DG VII, DG XI, des experts nationaux pour élaborer les textes réglementaires concernant les véhicules automobiles.

- A Genève, dans le cadre de l'ONU, l'**Economical Commission for Europe (ECE)** élabore des textes mondiaux, dans des groupes de travail d'experts, le WP15 pour les Transports de Matières Dangereuses et le WP29 pour la construction des véhicules.

LA RÉGLEMENTATION CONCERNANT L'EXPLOITATION DES VÉHICULES

Si la réglementation technique concerne essentiellement les véhicules proprement dits, l'EXPLOITATION et l'UTILISATION de ces engins sur le réseau routier devraient satisfaire également à une RÉGLEMENTATION SPÉCIFIQUE et à des RÈGLES DÉONTOLOGIQUES en matière SOCIALE ayant pour objectif, entre autre, la SÉCURITÉ ROUTIÈRE.

Ceci concerne :

- la qualification des personnels de conduite ;
- le respect, par ces personnels, des DURÉES de CONDUITE et de REPOS, complémentaires à la législation générale du travail ;

– la connaissance et le respect, par les chargeurs, les donneurs d'ordre et les chefs d'entreprise de transport, des limites à l'exécution des missions ordonnées.

Les personnels de conduite

Les véhicules doivent être normalement conduits par des personnels professionnels qualifiés.

Jusqu'à présent, les CRITÈRES OFFICIELS pour la pratique de cette profession étaient assez limités de même que les obligations en résultant :

– obtention du ou des permis de conduire d'une ou de plusieurs classes de véhicules concernés ;

– vérification périodique, par les CRAM, du maintien des aptitudes physiques et médicales « convenables » pour la pratique de cette profession, avec validation temporaire du Permis de Conduire.

Depuis une vingtaine d'années, le transport routier de marchandises s'est modifié de façon spectaculaire : intensification du trafic, allongement des parcours de fret, accroissement des performances des véhicules, augmentation des charges transportées, éclatement multinational des structures de transport, multiplication de la sous-traitance, influence permanente et forte des chargeurs pour déréglementer les tarifs (suppression de la Tarification Routière Obligatoire, TRO) et imposer une baisse tendancielle des prix.

Ces contraintes économiques s'accroissant, la recherche du profit a entraîné des déviations relativement au respect des règlements, de la formation et de l'apprentissage. De jeunes conducteurs débutants ont pu prendre, en toute légalité, le volant des plus gros véhicules, pour de longs parcours, sans formation complémentaire ou expérience particulière. Plusieurs accidents graves apportent un témoignage de ces pratiques.

Cependant, Profession et Pouvoirs Publics, conscients de ces manquements, commencent à mettre en œuvre des dispositions constructives, en particulier dans le domaine de la formation.

FORMATION ET QUALIFICATION

Dans le domaine du transport pour Compte d'Autrui (ceci ne concerne que la moitié des conducteurs), une Convention, concernant la qualification et la formation des personnels, est mise en place depuis janvier 1995, suite au Contrat de Progrès décidé en octobre 1994. Elle concerne la **Formation Initiale**, obligatoire pour être conducteur, et une **Formation Continue** à la Sécurité. Cette mise en place s'effectue par paliers jusqu'en 2000, où le système devrait

être en régime de croisière. (Cf. le chapitre sur la « Formation des chauffeurs ».)

Si ces mesures sont potentiellement favorables à une amélioration sensible de la Sécurité Routière, il serait bon d'en suivre l'application et d'en exiger l'extension, car elles ne concernent pas les conducteurs artisans, ni les conducteurs pour compte propre (50 % des conducteurs).

Les temps de conduite et de repos

Les procédures régissant les temps de conduite des conducteurs routiers relèvent d'un règlement européen (Règlement CEE n° 3820/85).

Ce règlement s'appuie sur un autre règlement qui définit l'outil de mesure du respect de ces données : le controlographe. (Cf. le paragraphe sur « le Controlographe ».)

Bien que complexes, ces procédures sont parfaitement définies, précises, apparemment logiques et relativement anciennes pour être considérées comme connues et assimilées, et par la Profession, et par les forces de Police.

Or l'expérience montre que, chaque année, un très grand nombre d'infractions est constaté. En effet, lors des contrôles routiers systématiques, environ 80 % des infractions relevées sont des infractions à la législation des durées de conduite et de repos.

Il faut constater que, si le principe d'une réglementation n'est pas remis en cause, la nature des procédures est de plus en plus critiquée de divers points de vue :

– les responsables d'entreprise qui jugent cette réglementation souvent trop rigide et mal adaptée aux contraintes économiques actuelles des chargeurs, quand ce n'est pas justement sa violation qui est utilisée comme facteur de concurrence ;

– les conducteurs, entre le marteau et l'enclume, qui doivent subir les risques engagés par les précédents, et faire face aux aléas du trafic ;

– les physiologues qui pensent que l'amplitude d'activité est un critère plus important que la seule succession des durées de conduite/repos.

L'avantage fondamental de ce règlement est son existence, sa dimension européenne (bien qu'il existe des différences selon les pays concernant la prise en compte des temps de travail autres que conduite), sa simplicité de contrôle.

S'il doit être aménagé, il faudra s'assurer qu'il s'agit bien, vis-à-vis de la Sécurité Routière, d'une amélioration et non d'une déréglementation « libérale ».

(1) Pour une personne physique, l'amende est de 10 000 francs au plus (20 000 en cas de récidive), ou bien les peines suivantes (qui peuvent être cumulatives) : suspension d'un an au plus du permis de conduire, immobilisation de six mois au plus d'un ou de plusieurs véhicules appartenant au condamné, confiscation de l'objet qui a servi à commettre l'infraction.

Pour une personne morale, l'amende est quintuplée ou remplacée par la confiscation de l'objet qui a servi à commettre l'infraction.

(2) Expéditeur, commissionnaires, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordre.

Responsabilités des chefs d'entreprise et des donneurs d'ordre

Le décret n° 92-699 du 23-07-1992 condamne à une contravention de 5^e classe (1), les employeurs et les donneurs d'ordre (2), quand ceux-ci donnent, directement ou indirectement, des instructions incompatibles **avec les temps de conduite et de repos** (articles 6 et 8 du règlement CEE n° 3820-85, article 7 du décret n° 83-40, article L212-7 du Code du Travail), **les vitesses** (articles R10 du Code de la Route), et **les charges** des véhicules (articles R54 du code de la Route), définis dans la réglementation.

CONCLUSION

La Réglementation concernant les Véhicules Industriels est ancienne, complète et européenne.

Elle est constamment en évolution en fonction des possibilités de la technologie permettant d'accroître la Sécurité et en fonction des exigences toujours plus grandes de la Société.

Le secteur économique du transport est toujours en expansion ; c'est un secteur qui embauche. Mais c'est aussi une profession qui n'est pas homogène et qui montre une grande diversité de comportements, entre les grandes flottes organisées et l'anarchie (ou la lutte pour l'existence à tout prix) des petites entreprises ou des transporteurs artisans propriétaires.

La Réglementation sert aussi à unifier cette profession et à éviter des pratiques non sécuritaires comme moyens de concurrence « libérale ».

Les relations sociales entre les employeurs et les salariés sont encore archaïques par rapport à d'autres secteurs, ce qui explique qu'il faudra réglementer encore plus, et dans le détail, pour encadrer cette profession.

Mais le développement continu de la réglementation ne doit pas faire oublier qu'il est aussi important de faire déjà appliquer la réglementation existante par l'augmentation des contrôles *a priori*. Pour ce faire, une action auprès des Pouvoirs Publics est toujours nécessaire.

Les visites techniques des poids-lourds

Directive CEE 77/143 du 29/12/76
Code de la Route 5018/02/77 Art. 119-122

Objectifs

- Vérifications du bon état d'entretien et de fonctionnement du véhicule et des organes conditionnant la Sécurité.
- Vérifications de conformité aux prescriptions applicables.
- Procès-Verbal (PV) et consignation sur le carnet d'entretien.

Résultats

A) *Véhicule satisfaisant* : Ⓐ sur la Carte Grise avec la date limite de validité.

Certaines observations peuvent donner lieu à une mise en demeure de remise en état, sans contre-visite.

B) *Véhicule défectueux*

1^{er} cas : - indications des défauts à corriger : une nouvelle visite est à prévoir.

2^e cas : - défauts dangereux pour la circulation du véhicule : interdiction de circuler écrite, par l'expert, sur le PV de visite et le carnet d'entretien.

• Après une mise en demeure, si les défauts ne sont pas corrigés, l'expert propose au Préfet soit un Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) inférieur pour le véhicule, soit le retrait de la carte grise.

• Tout véhicule ayant fait l'objet de 3 interdictions de circulation doit passer la visite technique tous les 6 mois.

Sanctions au défaut de visite technique

- **AMENDE** de 4^e classe 5 000 F (Amende forfaitaire : 900 F) : Loi de décembre 1985.

- **POSSIBLE IMMOBILISATION** si le véhicule circule en infraction aux règles des visites techniques. Cette décision doit prescrire une présentation à une visite technique.

- **MISE EN FOURRIÈRE** par décision du Préfet si le véhicule n'a pas passé ses visites techniques en temps utile et si les réparations et remises à niveau prescrites par l'expert n'ont pas été effectuées.

LES CENTRES DE CONTRÔLE TECHNIQUE dépendent de l'État sous l'autorité des **DRIRE** : *Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement* (Ancien Service des Mines + Service des Instruments de Mesure).

C'est une direction technique régionale qui gère, entre autres, « **Les Centres de Contrôle Technique** » ; ceux-ci sont répartis dans les Départements, dans des unités territoriales appelées Groupe

de Subdivisions couvrant un ou plusieurs départements : par exemple, l'Ain, le Rhône, la Drôme et l'Ardèche, la Loire...

Les DRIRE sont rattachés au Préfet de Région ; les unités territoriales dépendent du Préfet du Département. Le **ministère de tutelle** des DRIRE est le **Ministère de l'Industrie**, en rapport avec le Ministère des Transports et le Ministère de l'Intérieur.

Procédures et Processus de Contrôle

Ils sont établis à l'échelon national :

- pour la *Réglementation*, par le Ministère des Transports ;

- pour l'*application de cette réglementation* par le Ministère de l'Industrie : la DARPMI (Direction de l'Action Régionale à la Petite et Moyenne Industrie) ;

- pour la *définition et l'homologation des matériels* de contrôle et de la construction des centres (les Cahiers des Charges), par la DARPMI.

LES CENTRES TECHNIQUES

22 Régions + 2 DOM-TOM.

Nombre de Centres Équipés

1985	1990	1994	1996
76	118	136	148

Trente centres seront agrandis et modernisés de 1996 à 1998. En 1993, 1 258 600 visites ont été passées en France.

Centres Pilotes : dans ces centres, on essaie les nouveaux matériels et les nouvelles procédures. Cela se passe, en général, dans les gros centres, (Marseille, Paris...).

Centre Équipé

C'est un centre, qui, pour les contrôles, dispose d'au moins une fosse, et d'une piste ou d'un banc de frein.

Taille des centres

La taille d'un centre est définie par un « nombre de lignes ».

Une « ligne », dans le bâtiment, c'est ce qu'emprunte un véhicule pour être contrôlé. Dans les centres « équipés », cette ligne est matérialisée par une fosse de visite et par un banc de frein.

1) **Centre Primaire** : 2, 3, 4, 5 lignes.

On y fait plus de 3 000 visites par an. Par exemple dans le Rhône on fait environ 35 000 visites par an, et sur le seul centre de Chambéry, 11 000 contrôles par an sur 2 lignes.

2) **Centre Tertiaire** : entre 1 000 et 3 000 contrôles par an. Ces centres, non équipés de moyens lourds et dépendants d'un Centre Primaire, sont nécessités par la situation géographique (par exemple la Maurienne).

3) **Cas particulier spécifique rare**. Les visites techniques ont lieu sur place, dans une flotte (par exemple, les bus d'une station de ski en hiver, pour éviter le transfert des véhicules sur les routes).

Les fonctions des centres techniques

Un Centre est chargé des *visites techniques correspondant aux contrôles périodiques* et de la *réception des véhicules à titre isolé*.

Périodicité des visites techniques :

- les véhicules de transports de marchandises > 3,5 tonnes, tous les ans ;
- les véhicules de transports de personnes, tous les 6 mois ;
- les taxis, les ambulances de centres agréés (SAMU), les véhicules spéciaux et de dépannage... tous les ans ;
- les transports de matières dangereuses, quel que soit le Poids Total en Charge (en citerne ou en conteneurs citerne, ou sur plateaux), tous les ans.

Réception à titre isolé :

- les *véhicules transformés* sur des points liés aux homologations réglementaires du Code de la Route ;
- les *véhicules transformés*, du point de vue de la carrosserie ou de l'aménagement intérieur, soit par un carrossier occasionnel, soit pour des véhicules très spécifiques ;
- tous les *véhicules achetés à l'étranger* :

1^{er} cas : s'il est déjà immatriculé dans son pays d'origine, alors il est considéré comme un véhicule d'occasion ; il doit donc passer une visite technique pour obtenir la carte grise.

2^e cas : si c'est un véhicule neuf, pour être immatriculé, le propriétaire doit obtenir une feuille des Mines établie à partir de certificats de conformité CEE du pays d'où il vient (ce cas pour les véhicules industriels est très marginal).

Procédures de présentation des véhicules

1) Les Centres Informatiques (situés dans les Écoles des Mines d'Alès et de Douai qui centralisent tous les résultats), envoient un « avis d'échéance » au Centre Technique Local Primaire.

2) Rendez-vous (jour, heure), est pris par le propriétaire, avant échéance, auprès de ce Centre, par Minitel. Pour les Centres Tertiaires (non équipés), c'est une « convocation » qui est envoyée au propriétaire.

3) Le centre envoie une mise en demeure, 2 à 3 mois après l'échéance prévue, à ceux qui ne se sont pas présentés à cette visite technique (**cette mise en demeure n'est pas obligatoire à faire par le centre**).

Le défaut de visite technique n'est plus considéré comme un DÉLIT depuis 1985, mais comme une infraction (900 francs forfaitaire en 1996).

4) Le fichier est constitué par la première visite technique. Il n'y a pas de connexion avec le fichier des cartes grises au moment de la 1^{re} mise en circulation des véhicules. Quand un véhicule n'est jamais passé, il n'est pas connu. Ce cas existe, mais représente peu de véhicules et concerne surtout des petits propriétaires-chauffeurs locaux.

5) Dans le cas d'une revente de véhicule, la Préfecture exige le Procès-Verbal de la visite technique pour l'immatriculer. C'est une disposition très récente du Code de la Route, 1994, analogue à celle qui s'applique aux voitures particulières.

6) Un véhicule étranger au département doit obligatoirement passer dans un « centre équipé » de ce département.

Obligations légales

La première visite technique doit se faire dans un délai variable selon le véhicule :

- *Transport en Commun* : pas de mise en circulation sans visite technique du véhicule neuf, pour avoir la carte violette.

- *Transport de Marchandises > 3,5 tonnes* :

• Tracteur routier : 1 an après sortie d'usine pour se présenter.

• Camions (véhicules carrossés) : 2 mois après immatriculation et mise en circulation. *Idem* pour les semi et les remorques.

- *Transports de Matières Dangereuses* (Cas des tracteurs avec citernes ou porte-conteneur-citerne) : visite technique immédiate.

Les visites suivantes se font selon la périodicité indiquée ci-dessus. (Cf. Fonctions des centres techniques.)

Point de vue du centre technique sur les clients

Les grosses entreprises préparent leurs véhicules par une prévisite pour limiter l'immobilisation.

Les autres clients viennent et « On verra » (pour 210 F).

Les « mauvais coucheurs », peu nombreux, sont toujours les mêmes.

De façon générale les transporteurs ne trichent pas à la visite technique (par exemple échange de pneus).

Les opérations de contrôle technique

1) *Vérification carte grise et carnet d'entretien* : concordance des informations.

2) *Essais de freins*

Le véhicule, en charge, est mis en place, essieu par essieu, sur un banc de freinage à rouleaux qui entraîne les roues à 3 km/h.

Après un préchauffage rapide des freins, on mesure, roue par roue, les efforts de freinage du frein principal et ceux du frein de secours.

Dans les cas où on ne dispose pas de banc de freinage (1), on fait, sur piste, un essai global de décélération du véhicule conduit par le chauffeur habituel du véhicule et mesuré par l'expert.

3) *Mise en place sur fosse : examens visuels*

Éclairage et signalisation - Direction : jeux et défauts (avec mise en mouvement par plaques de mouve-

(1) A terme (?), tous les Centres Primaires doivent être équipés d'un banc de freinage.

LES RÉSULTATS

Année 1994		REFUS (Nécessité de contre-visite)			
		SANS Immobilisation		AVEC Immobilisation	
FRANCE	1 250 000	8 %	100 000	3 %	37 500 véhicules
Rhône-Alpes	130 000		10 100		3 900 véhicules

Causes techniques des refus en % des refus

Freinage	Châssis	Direction	Éclairage	Roues	Nuisances	Divers
67	14,2	5,8	3,7	2,3	0,4	6,6

ment latéral) – Roues et pneus – Châssis – Nuisances : bruit et fumées – Divers : avertisseurs, contrôlographe (contrôle visuel du plombage), triangle et warning, plaques et inscriptions...

4) PV de visite technique agrafé au carnet d'entretien

Nota : Nouveaux appareils en expérimentation : mesures de fumées et régloscope des phares.

50 points contrôlés, dont 30 sont portés sur le PV
Temps moyen total pour un véhicule : 20 minutes

La formation des chauffeurs routiers

Généralités

L'activité du transport routier est réalisée, d'une part, par les véhicules d'entreprises spécialisées dans le transport public ou transport dit pour « *compte d'autrui* », et d'autre part, par les véhicules des entreprises industrielles, ayant une autre vocation que le transport mais intégrant celui-ci dans leur activité, constituant le transport dit pour « *compte propre* ».

Ce qui suit ne concerne que l'activité du transport pour compte d'autrui qui représente, en France, seulement 50 % de l'ensemble des conducteurs.

LES ÉTABLISSEMENTS

Dans l'activité transport pour compte d'autrui, en France, il y a un peu plus de 35 700 établissements avec salariés pour l'ensemble des activités de transport de marchandises et de voyageurs, le déménagement, la location, les activités auxiliaires, les ambulances.

– Avec 66 % du total, le secteur du transport de marchandises concentre l'essentiel des établissements toutes tailles confondues.

– 67 % des établissements comptant entre 1 et 9 salariés se retrouvent en transport de marchandises.

– Seulement 5,5% des établissements affichent 50 salariés et plus.

LES EFFECTIFS

Dans l'activité transport de marchandises pour compte d'autrui (ou public), on compte 438 000 personnes dont 2 sur 3 sont des chauffeurs.

Le taux d'accroissement annuel de ces effectifs est de l'ordre de + 3 %.

– 17 % des effectifs sont employés dans des établissements de moins de 10 salariés.

– 39 % des effectifs sont employés dans des établissements comptant 50 salariés et plus.

Plus d'un tiers des effectifs est concentré sur 5 % des établissements.

Par manque de moyens de formation des conducteurs, les entreprises de transport recrutent des personnes actives expérimentées plutôt que de jeunes débutants, en particulier lorsqu'il s'agit des conducteurs. En effet, le recrutement des jeunes débutants sortant de formation initiale est faible ; ils représentent 2 % des effectifs de conduite. La moitié des actifs entrant dans le secteur exerçait déjà le métier de conducteur.

Quelques chiffres

En 1997, pour les besoins annuels du transport routier (pour compte d'autrui), en Rhône-Alpes :

– 1/3 des nouveaux conducteurs ont une formation initiale de type CAP-CEP-CFP.

– 2/3 sont sans formation.

Il y a bien un manque de formation et de moyens de formation des conducteurs.

Remarque importante : Il y en a encore autant d'effectifs dans le transport pour compte propre, qui, bien que représentant 50 % de l'ensemble des conducteurs, ne sont pas concernés par ce qui suit.

Contrat de progrès

Signé en novembre 1994, c'est une convention nationale entre les Pouvoirs Publics et les partenaires sociaux ; elle comporte deux volets :

1) *un volet économique* concernant uniquement le « Grand Routier », (plus de 6 découchers par mois) ;

2) *un volet Formation*, dont l'objectif « Tous les conducteurs sont des PROS » consiste à avoir un personnel qualifié, ayant une bonne connaissance du métier dans les domaines de :

- la sécurité,
- la qualité du travail,
- la qualité du transport.

Il concerne l'ensemble des conducteurs du transport pour compte d'autrui.

Il comporte deux domaines :

- *la qualification initiale ;*
- *la formation continue.*

Toutes les entreprises de transport pour compte d'autrui adhèrent au Contrat de Progrès - Formation. Donc tous les conducteurs sont concernés par ce qui suit.

Les partenaires professionnels

Les deux grands syndicats patronaux UFT (regroupant la FNTR, l'AFT soit 90 % des entreprises) et UNOSTRA (10 %), ont été réunis dans la CNPE (Commission Nationale Paritaire Emploi) avec les syndicats des salariés et les Pouvoirs Publics.

A) La qualification initiale

Accord de janvier 1995

Objectif : Nécessité d'une formation initiale pour les conducteurs de Poids-Lourds (1^{re} phase : les véhicules de PTC > 7,5 t).

- Les personnes nées avant le 1^{er} juillet 1971

Pas d'obligations particulières sauf d'avoir la catégorie du permis *ad hoc*.

- Les personnes nées après le 1^{er} juillet 1971

a) *Titulaires d'un diplôme du transport :*

- CAP de conduite routière, délivré par l'Éducation Nationale en 1 ou 2 ans ;
- CFP, certificat de formation professionnelle de conducteur routier, délivré par le Ministère du Travail ;
- ou le BEP, brevet d'études professionnelles, conduite et services dans le transport routier, délivré par les Centres de Formation Transport.

Les titulaires de ces diplômes peuvent conduire à 18 ans au lieu de 21 ans. Le permis Poids-Lourds est forcément condition du diplôme. C'est la voie normale pour devenir CONDUCTEUR.

b) *Non-titulaires d'un diplôme du transport mais titulaires du permis Poids-Lourds :*

- si la personne a 3 années d'expérience professionnelle sans interruption supérieure à 24 mois, alors cette expérience professionnelle est assimilée à une formation initiale, donc l'équivalence est accordée ;
- sinon, elle n'intègre pas la profession, sauf :
 - si, en formation continue, elle passe un diplôme du transport (CAP, CFT...),

- ou si elle fait une FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire), de 156 heures dans un centre agréé type AFT, AFPA, certaines grosses entreprises agréées, ou certaines auto-écoles agréées dans certaines régions. Après les tests, il y a délivrance d'une ATTESTATION FIMO.

Échéancier de la Formation Initiale

Les procédures ci-dessus sont en vigueur depuis juillet 1995 et une extension est déjà définie :

- au 1^{er} juillet 1998, l'obligation de formation initiale s'applique aux personnes nées après juillet 1964 ;
- au 1^{er} juillet 2000, l'obligation de formation initiale s'applique à toute personne entrant dans le métier (il s'agit toujours des conducteurs pour compte d'autrui).

Contrôle

Il est prévu que la formation initiale sera précisée, pour chaque conducteur, par un document unique, l'attestation FIMO (ou dispensé de FIMO en phase temporaire).

A ce jour, il n'y a pas de texte législatif concernant le contrôle, les sanctions et les peines.

Pour le moment, rien n'est en place et la police ne peut rien contrôler ! Cependant la responsabilité civile de l'entreprise est engagée.

Les diplômes CAP/BEP/CFP/FIMO sont équivalents à une « attestation de formation sécurité », AFS, valable 5 ans.

CONCLUSION

Tout conducteur pour compte d'autrui devra être en possession du permis Poids-Lourds et de l'attestation FIMO, gage de qualification et de formation continue, et de l'AFS.

B) La formation continue

Accord janvier 1995

Objectif : Formation permanente à la sécurité.

L'accord comporte un volet formation continue dit FCOS (Formation Continue Obligatoire de Sécurité), toujours pour les conducteurs pour compte d'autrui.

Tout conducteur, tous les 5 ans, doit passer 3 jours dans un centre agréé ou dans une entreprise ayant obtenu l'agrément avec des moniteurs agréés, pour recevoir une attestation.

Cette formation est obligatoire, et chaque conducteur devra donc être en possession d'une « Attestation de Formation Sécurité », AFS, valable 5 ans. Pour le moment, aucune procédure de contrôle n'est en place. L'AFS n'est pas encore formalisée. (Cf. la formation initiale.)

Échéancier de la formation continue

- Avant le 30/06/1996. Tous les embauchés entre 01/01/1995 et le 30/06/1996 et n'ayant pas de diplôme de formation initiale CAP-BEP-CFP-FIMO, et sont conducteurs de véhicules > 7,5 t.

- Avant le 30/06/1997. Toutes les personnes ayant exercé le métier, pour la première fois, à partir du 01/07/1992 et n'ayant pas de diplôme de formation initiale (*idem*) et sont conducteurs de véhicules > 7,5 t.

- Avant le 31/12/1998. Tout conducteur de véhicules > 3,5 t, né après le 31/12/1958.

- Au plus tard au 01/07/2000, tout conducteur de véhicules > 3,5 t, devra posséder une attestation de formation de sécurité datant de moins de 5 ans.

Rappel : Les diplômes CAP-BEP-CFP-FIMO sont équivalents à une attestation de formation sécurité, AFS.

C) Financement de la formation

- La formation initiale, dont la FIMO, est financée par : les Pouvoirs Publics, l'ANPE, les entreprises qui utilisent la FIMO, ou les individuels.

- La formation continue, FCOS, est intégrée dans les plans de formation des entreprises.

LE TRANSPORT MATIÈRES DANGEREUSES RELÈVE D'UNE RÉGLEMENTATION SPÉCIFIQUE RTMDR ET D'UNE FORMATION SPÉCIFIQUE.

Le permis poids-lourds

Code de la route Art. 124-127

Nécessité d'un permis

Pour conduire un véhicule poids-lourd, transport de marchandises ou de personnes, il faut être titulaire d'un permis :

- de la **catégorie** prévue pour ce véhicule,
- et qui soit **en état de validité**.

Infractions :

- Défaut total de permis ou défaut de permis de la catégorie voulue : amende pouvant aller jusqu'à 10 000 F et immobilisation possible du véhicule.

- Conditions de validité du permis non respectées : amende forfaitaire de 450 F, minorée à 300 F en cas de paiement à bref délai.

Age minimal des conducteurs

a) pour LE TRANSPORT DE MARCHANDISES CATÉGORIE C ET E(C).

b) pour le TRANSPORT DE PERSONNES, Catégorie D et E(D) : 21 ans révolus.

1) *Véhicules jusqu'à 7,5 tonnes* : 18 ans.

2) *Véhicules ou ensembles de plus de 7,5 tonnes* :

- 18 ans si le conducteur est titulaire d'un des diplômes :

- CAP de conduite routière,
- CFP, certificat de formation professionnelle de conducteur routier,

Les catégories de permis

Catégorie B	Véhicules dit de « tourisme », dont le Poids Total en Charge, PTAC, n'excède pas 3,5 tonnes.
Catégorie C	Véhicules isolés (camions sans remorque) d'un PTAC supérieur à 3,5 tonnes . On peut atteler une remorque de PTAC inférieur à 750 kg.
Catégorie D	Véhicules de transport de personnes , comportant plus de 8 places assises, non compris le conducteur.
Catégorie E(C)	Véhicules de la catégorie C attelés à une remorque de PTAC supérieur à 750 kg . Ce sont des ensembles lourds, porteurs-remorqueurs et tracteurs-semi . Le tracteur circulant seul, « en solo », relève de cette catégorie... Le permis E(C) ne peut être obtenu que si le conducteur est déjà titulaire du permis C.
Catégorie E(D)	Véhicules de la catégorie D attelés à une remorque de PTAC supérieur à 750 kg . Le permis E(D) ne peut être obtenu que si le conducteur est déjà titulaire du permis D.

• BEP, brevet d'études professionnelles, conduite et services dans le transport routier.

- 21 ans dans le cas contraire.

Visite médicale

Le permis de conduire les véhicules des catégories C, D, E, et son renouvellement, n'est délivré qu'après **un examen médical favorable**.

Cet examen est passé devant une commission médicale départementale (primaire et appel), désignée par le préfet et chargée d'apprécier l'aptitude physique des candidats au permis de conduire et des conducteurs.

La durée de leur validité est limitée. Elle doit être renouvelée à la suite d'une nouvelle visite médicale :

- tous les 5 ans pour les conducteurs de moins de 60 ans,

- tous les 2 ans à partir de 60 ans,

- tous les ans à partir de 76 ans.

Le conducteur doit demander le renouvellement de la validité de son permis avant la date prévue, en sollicitant une convocation devant la commission médicale des permis de conduire à la préfecture du département de son domicile.

En cas d'infraction :

- L'examen est obligatoire pour tout conducteur ayant fait l'objet d'une suspension de permis supérieure à 1 mois suite à une infraction ; s'il s'agit d'une infraction pour conduite en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique, un nouvel examen peut être ordonné avant la restitution du permis.

- L'examen médical peut être prescrit à tout conducteur impliqué dans un accident corporel de la circulation.

REMARQUE : LE CONTENU DE LA FORMATION ET DU PERMIS POIDS-LOURDS EST SPÉCIFIQUE A CHAQUE ÉTAT ; IL N'Y A PAS DE DIRECTIVE EUROPÉENNE SUR CE SUJET.

Un tract du Syndicat général CFDT des TRANSPORTS de Basse-Normandie

Mourir sur la route n'est pas une fatalité

SENS : 6 morts

NEVERS : 3 enfants tués

RAUQUEMAURE : 22 morts

MIRAMBEAU : 15 morts

ANDORRE : 9 morts

Nous voulons exercer notre métier en toute sécurité sans mettre notre vie et celle des autres en danger.

La sécurité c'est d'abord le respect de la loi, ayons la volonté de la respecter et de la faire respecter.

Rappel de quelques réglementations fondamentales :

Réglementation	Sanctions
Vitesse Autoroute = 90 km/h, pluie = 80 km/h Route prioritaire = 80 km/h Route non classée = 60 km/h Visibilité inférieure à 50 m = 50 km/h	Selon l'importance du dépassement de vitesse, suppression de 1 à 4 points et contravention de 600 à 5 000 F
Alcool Alcoolémie de 0,5 à 0,80 g/l Alcoolémie supérieur à 0,8 g/l	Amende de 600 à 2 500 F et suppression de 3 points Amende 30 000 F maxi et suppression de 6 points plus suspension ou annulation du permis de conduire 5 ans maximum
Chronotachygraphe L'employeur et le conducteur veillent au bon fonctionnement et à la bonne utilisation du Chronotachygraphe, chacun à son niveau de responsabilité.	Amende : 25 000 F maxi et/ou 6 mois de prison

LE ROUTIER RÉCLAME 600 HEURES SUPPLÉMENTAIRES

Cour d'appel d'Orléans : un chauffeur routier d'une entreprise du Loir-et-Cher a réclamé à son ancien employeur le paiement de 585 heures supplémentaires sur une période de moins de six mois de travail, devant la chambre sociale de la cour d'appel d'Orléans.

Philippe LAVACQUERIE, employé en contrat à durée déterminée (CDD) en septembre 1992 par la société Breda Transports de la Chaussée-Saint-Victor, filiale du groupe néerlandais Breda, a accumulé quelque 669 heures supplémentaires sur 162 jours travaillés. Selon les résultats d'une expertise des disques des véhicules conduits par Monsieur LAVACQUERIE, quelque 585 heures supplémentaires lui restent dues. La même expertise conclut que, sur cette période, l'entreprise n'a pas réglé 266 heures de repos compensateurs et évalue à plus de 528 heures « les repos hebdomadaires non pris ».

Sans travail depuis 1993

Outre l'expertise qui chiffre à 48 106 F le préjudice sur les heures supplémentaires et les repos compensateurs non payés, Monsieur LAVACQUERIE estime à plus de 100 000 F son préjudice moral. L'arrêt doit être rendu le 23 octobre. Depuis 1993, le chauffeur n'a pas retrouvé de travail. La cour d'appel d'Orléans avait condamné l'employeur du chauffeur routier à quelque 30 000 F pour infraction au code du travail en février 1996 et avait ordonné une expertise des disques de contrôle. En première instance, en décembre 1994, les prud'hommes de Blois avaient débouté le plaignant.

La Nouvelle République du Centre, 30 juin 1997

PROTECTION LATÉRALE POUR CAMIONS

Un projet pilote mené au Pays-Bas démontre qu'une protection latérale close sur les camions améliore la sécurité routière et diminue la consommation de carburant. Quarante-deux camions et 27 semi-remorques de la société de transport néerlandaise Van Gend & Loos, équipés d'une protection latérale close, ont été testés pendant une période de six mois.

En résumé, les résultats ont clairement mis en évidence les avantages de la protection latérale close. Cette expérience a, par exemple, prouvé qu'on peut atteindre une réduction du nombre de victimes happées chaque année sous les roues des camions. L'avantage immédiat pour les camions qui en sont équipés est une baisse de 4 à 5 % de la consommation de carburant.

Impression de sécurité, design amélioré et surface publicitaire sont autant d'arguments en faveur de la

protection latérale close. 95 % des routiers interrogés pensent que l'adoption de la sécurité latérale close améliore la sécurité, que ce soit celle du camion ou celle des autres usagers. Les sociétés d'entretien des camions ont souligné qu'un tel système n'augmenterait pas le prix des réparations ni des travaux d'entretien. Et enfin, 75 % des cyclistes et piétons interrogés pensent que leur sécurité en est améliorée.

Source : SWOV

Homicide involontaire

Cédric, Loïc, Thomas

18 ans, 18 ans, 19 ans

Les Gâtines Rouges - 5 juillet 1991 - 20 h 15

Les faits

- Dans une intersection, trois jeunes gens, membres d'une équipe de natation de Chatou, sont tués dans une 104 Peugeot, par le chauffeur d'un ensemble tracté de 13,960 tonnes à vide (32 tonnes PTR autorisé) sur la commune de la Chaussée-d'Ivry (Eure-et-Loir).

- Le conducteur de la voiture s'engage sur la voie principale *pour s'assurer qu'elle est libre* à gauche, car la visibilité est réduite à 35/40 mètres par suite de masque, végétal et de terrain.

- Le chauffeur du poids-lourd roule à 85/90 km/h sur une route à caractère prioritaire, mais dans une zone limitée à 50 km/h. Il est parti à 0 h 46 du matin, soit 19 h 30 sur la route, dont 12 h 45 de conduite. Il est encore à 1 heure de son dépôt. Il a parcouru 860 km. Il voit la voiture s'engager, ne ralentit pas, n'avertit pas et freine enfin, 1 seconde avant le choc. La voiture est entièrement broyée sous le tracteur, puis la remorque. A la reconstitution, le 24 juin 1996, le poids-lourd s'arrête à plus de 10 m avant le point d'impact.

- Au cours du voyage, le chauffeur a roulé constamment au-dessus de la vitesse maximale autorisée (80 km/h), entre 90/100 km/h. Les disques des jours précédents « ne raccordent pas » il y a des « trous » : soit le chauffeur a roulé sans disque, soit il les a « trafiqués ».

Responsabilités

- Les faits sont établis par le rapport des experts (disques, trace de freinage, photos, reconstitution). Le chauffeur du poids-lourd est donc bien visé par l'article 319 du Code pénal en vigueur en 1991. Il risque donc une peine de 2 ans d'emprisonnement et 20 000 F d'amende, car c'est volontairement :

• qu'il n'a pas réduit sa vitesse à la vitesse réglementaire (art. R10-1 du Code de la route) ;

• qu'il n'a pas réglé sa vitesse... en fonction des obstacles prévisibles (art. R11-1 CR) ;

• qu'il n'a pas vérifié que la chaussée qu'il va croiser est libre, marché à allure d'autant plus modérée que les conditions de visibilité sont moins bonnes et, en cas de nécessité annoncé son approche... (art. R23 CR).

- Autre « manquement délibéré », le non respect de la réglementation spécifique des poids-lourds : heures de conduite, temps de repos, pauses, vitesses maximales, chronotachygraphe débranché ou hors service... La responsabilité du chauffeur dans ces infractions peut être partagée avec le donneur d'ordre s'il est établi que le chauffeur a agi sur ordre de mission.

- Le chauffeur pourrait être condamné à 5 ans d'emprisonnement et 500 000 F d'amende s'il avait commis les faits postérieurement à la nouvelle législation (Code Pénal, mars 1994).

Le jugement

- A la suite de l'audience publique du 28 octobre 1996 et du délibéré du 28 octobre 1996 du TGI de Chartres, le chauffeur est condamné à 10 mois d'emprisonnement et 18 mois de suspension du permis de conduire. **Ces deux peines sont assorties du sursis « pour ne pas compromettre l'avenir du prévenu ». Les contraventions sont amnistiées. Il n'y a eu aucun retrait administratif du permis. Les responsabilités sont partagées par moitié entre le chauffeur et le conducteur.**

- Le procureur général de Versailles a fait appel du jugement.

A signaler que le carrefour a été modifié, par arrêté municipal du 16 août 1991, soit six semaines après la mort des trois jeunes hommes. Ce qui exonère de toute responsabilité le conducteur de la voiture et engage, en revanche, celle de l'administration : DDE, Préfet, Maire, que le procureur a refusé de poursuivre.

L'accusé, une société

TÉMOIGNAGES

Mourir à 35 ans

Témoignage d'un père lu par lui lors du Forum Sécurité Routière de la mi-juin, organisé par la Préfecture de Loire-Atlantique, face à plusieurs classes de jeunes de seconde.

Nous sommes le dimanche 9 juin 1996. Le soleil brille. Une belle journée s'annonce. Le temps est idéal pour faire une balade.

Mon fils Benoît et sa compagne partent donc dans la matinée, en voiture, visiter la MINE bleue. Ils sont heureux, détendus, nullement pressés. D'ailleurs, ils sont d'un tempérament calme tous les deux. Ils ont prévu de revenir assez tôt pour rouler plus tranquillement.

Au retour, ils sont sur une route départementale bien dégagée et vont aborder un virage limité à 70 km/h. Il est 17 h 30. Leur voiture roule à 70 km/h et bien à droite (constat de gendarmerie).

En sens inverse, un autre véhicule après une longue ligne droite, va aborder ce même virage.

Le conducteur, un homme de 43 ans connaissant bien cette route, roule très très vite, fonce délibérément dans le virage malgré les 4 panneaux qui annoncent ce virage : 2 pour 70 km/h et deux autres avec des flèches.

Il perd le contrôle de sa voiture et vient percuter la voiture de mon fils et de sa compagne. Le choc est terrible. Mon fils est tué sur le coup. Sa compagne très grièvement blessée est transportée à Nantes par hélicoptère. Elle est dans le coma.

Le moteur de la voiture responsable, une voiture récente, est éjecté à près de 10 m du point de choc.

Quelques jours, plus tard, étant légèrement blessé, le responsable peut à nouveau conduire, permis en poche, pendant que nous enterrons notre fils.

Une année est passée. Nous attendons toujours le jugement.

Si ce retard s'explique parce qu'on attend le résultat d'une enquête qui pourra déterminer la vitesse du responsable, je dirai que la justice a fait son travail.

Si ce n'était pas le cas, je n'aurais pas le même sentiment. Non, la justice n'aurait pas agi en toute équité.

Dans les faits, la plupart des jugements rendus dans ce genre d'affaires prouvent que sur la route, on peut tuer sans risque de graves sanctions.

Mon fils Benoît, victime innocente, est bien mort à tout jamais, disparu de nos yeux. Plus jamais, nous ne pourrions lui parler, le toucher.

Pensez un instant, si c'était l'un de vos proches, enfant, frère, sœur, père, mère !... quelle serait votre état d'esprit ?

La mort chez les autres n'est pas la même que chez soi.

Comment définir l'humain, demande-t-on à Yves Coppens, sur les origines de l'homme. Il répond « par la conscience de la mort... Réaliser que chacun est unique et qu'il ne peut être remplacé, que la disparition d'un être est un drame sans retour ».

J'ajoute

Que signifie le mot *civilisation* quand la mort sur la route n'est pas prise en considération ?

Que signifient les mots *démocratie* et *liberté* quand c'est la liberté de tuer sur la route en toute impunité ?

Deux enfants n'ont plus de père.

Après-demain ils ne pourront pas dire « Bonne Fête Papa ».

Leur maman pourra-t-elle, seule, assurer la surveillance, les transports à l'école, au sport et pendant les vacances ?

Également, pensons à sa compagne qui se remet très difficilement et sera marquée pour toujours.

Et toute sa famille qui, réunie la veille au soir, comme d'habitude, ne savait pas que c'était le dîner de l'adieu.

Et le choc de la nouvelle, brutale, la découverte du cadavre dans une housse plastique, la tête bandée comme un soldat blessé.

C'est le monde qui bascule pour nous.

Il y avait « avant ».

Il y a maintenant un « après ». Nous entrons dans d'autres vies, des vies brisées.

La douleur est toujours forte un an après.

Douleurs physiques et morales, sans parler de toutes les démarches, de la lenteur des procédures qu'il faut sans cesse relancer.

J'ai écrit aux responsables politiques de la région et aux médias pour crier ma douleur ; et cette injustice, et essayer de bousculer l'apathie générale.

On me répond : « on a progressé depuis 25 ans... et puis les lois existent ». A quoi servent les lois si elles

ne sont pas appliquées, dans toute leur rigueur. Si elles ne sont pas appliquées, alors pourquoi ?

Benoît était moniteur d'auto-école. Il avait participé à des réunions où, avec des parents d'élèves, ils essayaient d'améliorer la sécurité à la sortie des écoles. Il avait aussi rédigé un mémoire sur le comportement des automobilistes.

Benoît recommandait toujours la prudence en voiture.

Ce qui nous est arrivé peut vous arriver tous les jours.

Sur la pellicule de son appareil photo que j'ai fait développer, j'ai découvert une photo où il avait le sourire aux lèvres et portait un tee-shirt sur lequel était écrit « Cool les mecs », sans doute un dernier message.

Je m'adresse aux jeunes et aux moins jeunes,

Je vous en prie, écoutez son dernier message même si vous ne devez retenir que cela :

« Cool les mecs, cool sur la route »

Luc CLERGEAUD
Juin 1997

Les petits motocyclistes

On avait fait pour eux un terrain adéquat,
On avait bousculé, à grands frais, tout l'endroit,
Arrachant tout et tout et les dernières plantes
Du plus beau des vergers, ouvrant de larges sentes.

Et tout fut défoncé sous les coups répétés
De monstrueux engins, aveugles, entêtés :
Il fallait faire courir sur des motocyclettes,
De tout petits enfants... puisque c'était la fête !...

Pas la leur ! Sûrement !... Je les voyais bondir
Et s'élever au ciel !... Et j'entendais rugir
Par-dessus les talus et par-dessus les rampes,
Ces engins endiablés en leur ronde démente.

Tout ça pétaradait, ne cessait de tourner,
Les « meilleurs » des coureurs ne cessant de doubler,
Applaudis par les leurs, environnés de foule

Qui hurlait son plaisir, agitée comme houle.

Tel père était heureux et tel autre hurlait,
Réprimandant son fils, chaque fois qu'il passait :
On doit être premier en ces sortes de joutes,
C'est là l'esprit du jour, il n'y a pas de doute !...

Gagner ! Il faut gagner ! Un tout petit pleurait,
Avait peur, avait mal, de son dos se plaignait,
Ses yeux terrorisés, pleins d'effrois et de larmes...
Mais le père imbécile utilisait ces armes :

« Pour "l'Honneur" et la "Gloire", il te faut repartir
Et tu dois m'obéir puisque c'est mon plaisir,
Le tien ne compte pas !... D'abord, je suis ton père,
Et décide pour toi ce qui doit te plaire !... »

Jean SAURÉ

J'accuse une société

Alors qu'elle se promenait en compagnie de son frère et de son grand-père, une fillette de Quevaucamps (Belgique) a été happée par un poids-lourd, elle est décédée sur place. Ce drame a inspiré à une maman de Quevaucamps le texte ci-dessous.

J'accuse une société, où un gros camion peut écraser une petite fille parce que tout est fait pour que les gros camions puissent rouler vite et bien parce qu'on a oublié que les petites filles en fleur aiment se promener au soleil. Parce qu'on n'oublie pas de réparer les routes, de construire des autoroutes et des TGV.

Pour porter les gros camions qui transportent plein de marchandises, parce que rien n'est fait pour que les petites filles en fleur puissent pédaler au soleil, même au printemps et pendant les vacances, parce que tout est fait pour faciliter la route aux gros camions, même si les conducteurs sont parfois bien fatigués parce qu'ils ont trop roulé, et qu'il faut quand même rouler encore pour garder son boulot, et parce que un seul conducteur ça rapporte plus que deux, et parce

que ça rapporte plus s'il conduit douze heures au lieu de six.

J'accuse une société, où l'on n'a pas construit de pistes cyclables ou seulement parfois des semblants de ligne en bord de route.

Pour ceux qui n'ont pas nécessairement envie d'aller le plus vite possible.

Pour ceux qui sont d'accord de se fatiguer un peu les mollets, pour sentir le vent dans leur cou, pour ceux qui ne veulent pas, ou ne peuvent pas prendre la route pour aller plus vite et plus loin.

Parce que les piste cyclables ça ne rapporte pas, ça ne fait pas marcher le commerce et l'économie et l'industrie automobile, ça fait peut-être seulement rouler la vie...

J'accuse une société, où des hommes sont obligés, pour garder leur place dans la société, et leur rôle et leur salaire, de réclamer à cor et à cri le maintien d'usines polluantes qui fabriquent toujours plus de voitures.

Pour aller plus vite, plus loin et plus souvent, alors que l'Europe a promis aux Européens de diminuer sa production de merde appelée CO₂, alors que les villes sont asphyxiées de gaz et de bruits, alors que les hommes et les femmes à force d'aller plus vite et plus loin, et plus souvent, n'ont plus le temps de s'arrêter et de vivre un peu.

J'accuse une société, où une petite fille de 11 ans qui roule au soleil dans un chemin de campagne un jour de printemps et de vacances n'a pas le droit de se tromper, sous peine de mort.

J'accuse une société, où nous allons devoir enfermer sous peine de mort nos petites filles en fleur, parce que, ici, rien n'est fait pour elles, parce qu'on

investit, dans les supermarchés, dans les TGV, dans les autoroutes, dans les grands travaux inutiles, mais qu'on supprime les écoles, les groupes de jeunes et les espaces verts.

J'accuse une société, où nos petites filles en fleur ne pourront plus voir le soleil, sauf par la fenêtre, ou à la télé, parce que quand on pédale au bord d'une chaussée, quand on sent le soleil et le vent sur la peau, et qu'on est une petite fille en fleur, on peut avoir envie de rêver et de regarder un peu sur le côté ou de ne pas regarder pour mieux voir le ciel et les arbres et le printemps et qu'on ne peut pas se tromper, sous peine de mort.

Une maman de Quevaucamps

Publié par l'Association de Parents pour la Protection des Enfants sur les Routes - Belgique - Régions Wallonnes.

UNE MORT ORDINAIRE

Les conditions dans lesquelles Lady Di a été tuée ont provoqué de nombreuses réactions. Deux de nos associations départementales nous ont fait connaître les communiqués qu'elles ont fait passer dans la presse locale. Le Bureau National a également envoyé un communiqué à l'A.F.P., et Francine CICUREL a fait paraître un article dans « Le Monde », sous le titre ci-dessus. Voici ces textes.

Jean-Yves LAMANT a transmis au *Républicain Lorrain* le communiqué ci-dessous dès le dimanche 31 août 1997.

L'accident de la route qui a coûté, ce matin, la vie à la princesse Diana, son compagnon Dodi Al Fayed et le chauffeur de la voiture a plongé trois familles dans une détresse absolue. Les membres de la Ligue Contre la Violence Routière souhaitent s'associer à la profonde douleur des familles éprouvées par une telle tragédie.

Il faudra bien se résoudre un jour à appliquer les dispositions du code pénal prévoyant la mise en danger délibérée de la vie d'autrui et la non-assistance à personne en danger si les faits s'avéraient en relever.

Dans l'unique but que cessent sur nos routes ces drames absurdes, que des parents ne laissent pas leurs enfants orphelins pour des motifs d'une futilité révoltante, la Ligue Contre la Violence Routière souhaite crier sa colère, interpellier les décideurs et rappeler ses demandes :

1. Renforcer les contrôles et appliquer la loi dans toute sa rigueur, alors que, sauf exception, les fautifs ne sont condamnés qu'à la peine minimum prévue pour le délit dont ils se sont rendus coupables.

2. Une vitesse excessive ou inadaptée est l'une des causes de 50 % des accidents mortels de la route.

Nous demandons que l'installation d'une boîte noire, déjà obligatoire sur les poids-lourds, le devienne pour les véhicules légers, de façon à faire prendre conscience à tous les conducteurs que la vitesse peut tuer et à permettre une meilleure élucidation des causes des accidents.

3. Face au drame similaire que vivent CHAQUE JOUR des dizaines de familles en France (25 tués - 100 blessés graves qu'il faudrait ne pas oublier !), si tout est mis en œuvre pour sauvegarder au maximum des vies, aucune assistance psychologique n'est fournie aux victimes et à leurs familles comme cela se fait maintenant en cas de catastrophe collective. Il y a là une lacune grave dont nous demandons qu'elle soit comblée.

La vitesse excessive est une des causes de ce qui est avant tout un accident de la route ! Quels qu'en soient les motifs, l'excès de vitesse n'est pas tolérable sur la route, et a de grandes chances de tuer ! Cet accident doit être utile : appliquons enfin ces propositions !

Monique LAMANT, Présidente de l'Association de Haute-Savoie, a transmis aux journaux de son département, un communiqué très voisin.

Le Dauphiné Libéré et *Le Courrier Savoyard* en ont publié de larges extraits.

AVEC OU SANS PAPARAZZI LA VITESSE ET L'ALCOOL TUENT !

L'accident de la route qui a coûté la vie à la princesse Diana, son compagnon Dodi Al Fayed et le chauffeur de la voiture, blessé grièvement son garde du corps, a plongé leurs familles dans une détresse absolue. La Ligue Contre la Violence Routière s'associe à la profonde douleur de ces familles éprouvées par une telle tragédie.

Mais cet événement surmédiatisé ne doit pas nous faire oublier que **CHAQUE JOUR** des dizaines de familles en France (25 tués, 500 blessés quotidiennement) vivent un drame identique.

Vitesse excessive : dans 1 accident mortel sur 2

Alcool au volant : dans 1 accident mortel sur 3

La Ligue Contre la Violence Routière demande :

- La mise en place de contrôles effectifs à effet dissuasif certain pour la vitesse et l'alcool ;
- Le vote et l'application de la loi sur le délit de très grand excès de vitesse.

Ces 3 morts qui entreront dans l'anonymat des 8 500 tués, illustrant cette année encore la scandaleuse absence de réelle politique de sécurité routière en France, feront-ils progresser - dans l'opinion publique - l'idée que l'alcool et la vitesse tuent, et ce **SANS AUCUNE DISCRIMINATION !**

La Ligue Contre la Violence Routière

**UNE MORT ORDINAIRE...
PAR FRANCINE CICUREL**

Bien entendu, il apparaîtra comme platement moraliste ou prosaïque d'aller invoquer comme cause de la mort de la princesse Diana le non-respect du code de la route. Devant un mythe qui se construit sous nos yeux, on viendrait dire que, comme vingt-cinq personnes chaque jour dans ce pays, Lady Diana a eu une mort effroyablement banale !

On sait que la Mercedes faisait du 190 km/h, en ville, là où c'est le 50 qui est prescrit. On sait déjà, aussi, que le chauffeur conduisait avec un taux excessif d'alcool dans le sang.

Peu de commentateurs de l'événement ont d'abord songé à mettre en avant comme cause principale - et probablement unique - le monstrueux excès de vitesse et la conduite en état d'ivresse. Et si les photographes sont à poursuivre, ils le sont aussi en raison d'un dépassement de la vitesse autorisée, ce qui, à n'en pas douter, était le cas.

En janvier 1995 a été repoussée de l'ordre du jour du Sénat la loi sur le délit de très grande vitesse votée par les députés (il s'agissait, rappelons-le, de constituer en délit un dépassement de plus de 50 km/h de la vitesse autorisée).

Ne voit-on pas, aujourd'hui, qu'une tolérance à l'égard de la vitesse mène à la mort et à de cruelles blessures ?

Publié entre autres par *Ouest-France*

Il est temps de réintroduire une loi de défense de la vie qui aurait incontestablement une vertu dissuasive.

Si les princes, si les ministres, si chaque citoyen érigaient en principe absolu le respect des 50 km/h en ville, comme symbole de pacification dans les rues, la mort sortirait de nos cités.

Il est, bien sûr, plus exaltant d'aller chercher la cause de la mort de la princesse de Galles dans le harcèlement des photographes, et il faut encourager le débat public à aller dans le sens d'un plus grand respect de la vie privée mais aussi, souhaitons-le, de celui de la vie tout court.

Pour ces enfants, femmes et hommes dont on ignore la mort silencieuse et quotidienne, pour ceux qui disparaissent dans cette angoissante violence anonyme, provoquant dans leur entourage ces mêmes douloureuses interrogations, il faut rappeler avec force cette équation simple : vitesse + alcool au volant = augmentation des accidents mortels. Parce que la princesse Diana et ses compagnons, comme 9 000 Français chaque année, sont morts de cette effroyable mort-là.

Francine Cicurel est cofondatrice de la Ligue Contre la Violence Routière

Le Monde, 4 septembre 1997

A propos des arbres qui bordent les routes

Jacques ROBIN répond ici à une lettre de Paul MEYER dans laquelle celui-ci envisageait de demander à son préfet des Hautes-Pyrénées la suppression des arbres d'alignement contre lesquels plusieurs voitures sont venues s'écraser, transformant en accident mortel ce qui aurait pu n'être qu'un simple tonneau.

Bonjour Paul,

La politique « officielle » c'est-à-dire globalement celle de la « Sécurité Routière » (DSCR – ministère) est que tout **nouvel** arbre ne peut être planté qu'à plus de 4 mètres du bord de la chaussée et qu'il faut tendre, pour les **arbres déjà existants**, vers la même distance minimale pour toutes les routes en rase campagne.

La politique des DDE est aussi à peu près la même. Toutefois les DDE sont soumises à des pressions pour ne pas abattre trop d'arbres car il se trouve toujours de FAUX écologistes pour défendre les arbres même s'ils sont trop **proches** de la route ; or cette position est indéfendable, et les **vrais** écologistes le savent (ex. : Andrée BUCHMANN à Strasbourg avec laquelle j'ai beaucoup travaillé).

Pourquoi est-ce indéfendable et pourquoi ne faut-il pas regretter les arbres qui sont trop proches et qu'on coupe ?

Parce qu'un arbre est un être vivant : on le plante, il grandit, il vieillit, il devient malade (les peupliers vers 40 ans, d'autres plus vite, d'autres moins vite) et il meurt. Donc c'est normal qu'on les remplace par de nouveaux.

Ici intervient la proximité de la route : plus ils sont proches, plus ils souffrent, donc si on en replante, on a intérêt « écologiquement » à les replanter assez loin : l'éloignement des 4 mètres nécessaires à la sécurité des voitures convient assez bien également pour la santé des arbres.

Pourquoi les arbres souffrent-ils lorsqu'ils sont trop proches ?

1. Les chocs des véhicules sur l'écorce : voitures qui se garent, ou qui ont un petit accident (ou grand), faucheuses (plus on est proche de la route plus on fauche : à 4 mètres on ne fauche pratiquement pas). Il faut **s'arrêter pour voir**, à pied : il y a une ou des blessures sur presque tous les arbres et c'est par là qu'entrent la plupart des maladies : elles entrent dans le tronc, on ne voit rien, elles montent à l'intérieur et l'arbre dépérit.

2. Le tassement du sol : plus on est proche de la route, plus le sol avoisinant est tassé par les voitures : un sol tassé est très néfaste pour la croissance et la bonne vie de l'arbre.

3. Les poussières produites et soulevées par les voitures : particules de pneus, de gazole, de garniture de frein, poussière naturelle : les voitures qui passent entretiennent un brassage, peu visible, autour de la route, et plus on est proche, plus les **feuilles** des arbres reçoivent des dépôts : **la pluie ne les enlève pas !** Ces poussières recouvrent les feuilles et empêchent ou réduisent la fonction chlorophyllienne.

4. Le sel de déneigement

• Le **chlore** attaque les feuilles, mais ce n'est grave que pour les résineux car on sale en hiver, donc les autres n'ont pas de feuilles, à ce moment-là.

• Par contre, le sodium n'est pas entraîné par l'eau : il se **bloque** dans les parties colloïdales du sol et l'eau ne peut plus véhiculer les éléments fertilisants et nutritifs, vers les racines.

EN CONCLUSION

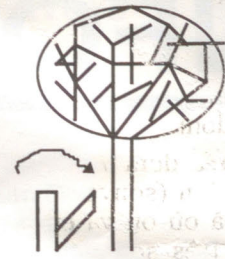
a) Les arbres qui sont à 2 ou 3 mètres des chaussées vieillissent à grande vitesse depuis 20 à 30 ans, car il y a beaucoup plus de trafic qu'avant : tous les ans de nombreux arbres meurent, et si l'on ne fait rien, on se contente de gérer leur agonie.

b) Si l'on veut que dans 20 ans il y ait de beaux arbres au bord des routes, il faut faire une gestion intelligente, c'est-à-dire couper les alignements les plus malades, les plus vieux, pour les remplacer par de nouveaux, plantés dans des conditions où ils ne souffriront pas, c'est-à-dire à 4-5 mètres environ : **là par contre on se heurte aux agriculteurs riverains, qui refusent, en général, de vendre la bande de terre de 4 mètres qui permettrait de planter en retrait. Le plus souvent on est échec et mat !**

Revenons à l'aspect sécurité :

On peut parfois mettre des glissières devant les arbres mais :

a) S'ils sont trop proches, (environ 1,30 m), la place n'est pas suffisante pour placer des glissières, car il faut savoir que la glissière a besoin, derrière elle d'un espace pour se pencher en cas de choc, sinon le choc n'est pas amorti.

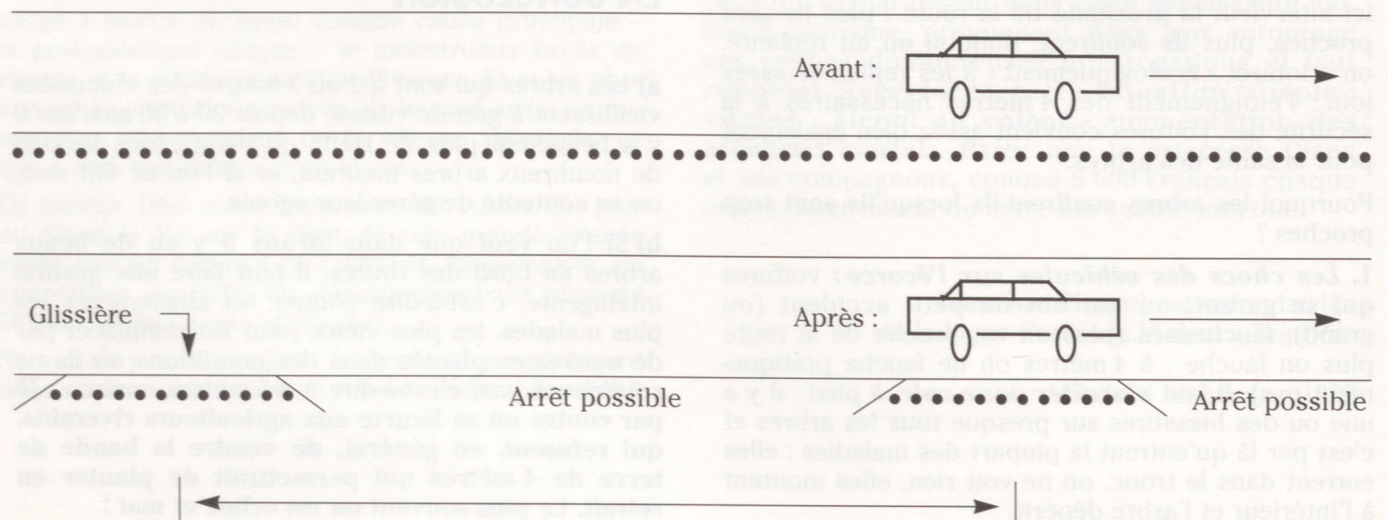


b) Même si l'on a plus de 1,30 m, la glissière qu'on mettra devant les arbres, si elle est continue, ne permettra pas de s'arrêter en cas d'urgence, donc elle est accidentogène. Les solutions les plus courantes sont donc :

- Soit de garder 3 ou 4 arbres tous les 200 m, protégés par une glissière.
- Soit de planter un bosquet de 3 ou 4 arbres tous les 200 m si c'est une plantation nouvelle qui remplace une vieille plantation. C'est théoriquement

interdit par la circulaire, puisque les nouveaux arbres doivent être à plus de 4 m, mais c'est le seul compromis parfois possible. Il faut donc quand même essayer de se rapprocher le plus possible de la contrainte imposée de 4 m.

Il faut savoir que devant le premier arbre, il faut plusieurs dizaines de mètres de glissières et derrière, un peu aussi, c'est la raison pour laquelle il faut une interdistance de 200 m.



Il y a tous les ans environ 1 000 tués contre les arbres en France dont la majorité en rase campagne :

– En 1995 : **924 tués** dont 771 en rase campagne et 153 en agglomération (souvent dans les entrées sur les grands axes, là où on va encore vite) l'accident contre arbre est très souvent mortel : 1 tué pour 5 accidents : c'est beaucoup.

Il y a des départements où seulement 1 ou 2 tués contre arbre sont dénombrés, dans d'autres il y en a 30 tous les ans (pour 2 ou 3 départements, toujours les mêmes bien sûr) : on y trouve 40 à 50 000 arbres proches des routes.

Une estimation rapide, mais assez fiable, permet de dire :

– Que sur **1 000** arbres proches de 1,50 m environ, il y aura tous les ans 1 tué.

– Que sur **2 000** arbres proches de 2,50 m environ, il y aura tous les ans 1 tué.

Si on considère qu'un arbre vit en moyenne 70 ans, cela veut dire que **1 arbre planté à 1,50 m sur 15 tuera**. Si l'on veut pousser plus loin le raisonnement, celui qui plante 15 arbres à 1,50 m (ou 30 arbres à 2,50 m) devrait être accusé d'homicide, car statistiquement il tue 1 personne.

Comme tu vois, on approche de mon « intime conviction » qui est : **les arbres c'est beau, très beau... dans la forêt**.

Donc les solutions sont :

– Soit on garde ou on replante 3 ou 4 arbres tous les 200 m **MAIS** cela n'est satisfaisant que pour les routes importantes, droites. Sinon pour **les petites routes sinueuses** cela ne donnera pas l'aspect d'alignement recherché... mais pourquoi pas.

– Soit on replante à plus de 4 m, mais il est à peu près certain que les agriculteurs ne voudront pas vendre la bande de terrain nécessaire.

– Soit, **très** exceptionnellement, si c'est un **très** bel alignement d'arbres **sains**, on peut toujours limiter la vitesse (à 50 par exemple), mais il faut alors verbaliser très, très souvent, sinon cela ne sert à rien.

– La dernière solution, qui, je crois correspond aux cas que tu me décris (**petites routes sinueuses**) **il faut abattre**, car les études montrent qu'il y a autant de tués contre arbre sur une petite route sinueuse que sur une grande route droite.

Lors de l'abattage, afin d'éviter les levées de boucliers, il faut abattre un arbre à la fois, le débiter, enlever et évacuer tout (tronc, branches, sciure, etc.) avant de s'attaquer au 2^e, car si des pseudo écologistes voient 3 ou 4 arbres couchés abattus, ils crient (donc le faire en milieu d'après-midi : peu de monde, et pas tous la même année).

J'ai été un peu long, tu m'excuses !

Salutations.

Jacques

Avant de t'adresser ma prose, je relis ta lettre : à la dernière question : « **Peut-on affirmer qu'il y aurait tel pourcentage de morts ou de blessés graves en moins s'il n'y avait pas d'arbre** ». En d'autres termes, le simple tonneau ou l'embarquée qu'ils feraient dans le champ ou les fossés derrière les arbres les tuerait-ils ?

Réponse

Petit calcul approximatif mais restant dans des fourchettes valables :

– Données : 924 tués contre arbre.

– Estimation : On peut estimer que pas plus de 5 % du réseau est planté de façon continue des 2 côtés de la route, de façon proche (environ 4 m).

Il reste donc 95 % du réseau sur lesquels il y a environ 800 tués par sortie de route,

– sans obstacle ;

– ou contre fossé ;

– ou contre talus (on exclut les parois rocheuses, car il n'y a jamais d'arbre).

S'il n'y avait pas d'arbre sur les 5 % actuellement plantés, il y aurait donc seulement ;

$$\frac{800 \times 5}{95} = 42 \text{ tués au lieu de } 924 \text{ soit un gain de } 882 \text{ tués}$$

soit encore 12 % environ du nombre total des tués.

On peut discuter l'estimation de 5 % du réseau planté, mais même si l'on prend une bonne marge de sécurité dans le calcul, on aura à coup sûr un gain de 90 % des tués contre arbre.

Le même calcul s'applique pour **les blessés graves** :

$$\frac{3\,000 \times 5}{95} = 158 \quad 2\,133 - 158 = 1\,975 \text{ blessés}$$

graves contre arbre épargnés, soit un gain de 92,5 %.

Si on prend la même marge de sécurité du double, cela donnerait à coup sûr 85 % de gain pour les blessés graves.

Si l'on regarde le cas du Gers

Si l'on se situait à la moyenne nationale, on devrait avoir seulement 24 tués par an, dont au maximum 3 ou 4 contre arbre. Or on dénombre 45 à 50 tués tous les ans (au lieu de 24) et certainement beaucoup plus de 4 tués contre *arbre*, qui sont sans doute la cause principale du dépassement du chiffre de 24.

Du point de vue du nombre de tués (total) rapporté à la population, le Gers vient en 3^e position en France, derrière les Landes (Coefficient 2,37 par rapport à la moyenne nationale) et la Haute-Corse (2,18) : Gers : 2,07 sur les 2 années 1995-1996 réunies.

Les douze départements les plus accidentogènes (toutes causes)

(Sur la base du nombre de tués des deux années 1995 et 1996, rapporté à la population)

	Coefficient multiplicateur par rapport à la moyenne nationale	Nombre de tués si le département était à la moyenne nationale
Landes	2,37	20
Haute-Corse	2,18	18
Gers	2,07	24
Alpes-H.-Prov.	1,98	19
Aude	1,90	42
Yvonne	1,90	46
Loir-et-cher	1,87	45
Eure-et-Loir	1,85	58
Lot-et-Garonne	1,83	42
Haute-Saône	1,79	32
Allier	1,75	50
Jura	1,74	35

Commentaire de Ghislaine

Il serait peut-être intéressant de faire ce même exercice pour d'autres causes (ou usagers) que les arbres :

- Carrefours ;
- Chocs frontaux ;
- Piétons ;
- Cyclistes ;
- Autres obstacles que les arbres (poteaux...) ;
- Enfants.

Les douze départements les plus accidentogènes pour les tués contre arbres (en 1996)

- Soit rapporté à la population

- Soit en valeur absolue

	Nombre de tués contre arbres	Nombre de tués contre arbres rapportés à la population
Landes	32	10
Gers	17	10
Tarn	25	7,3
Ariège	10	7,3
Ain	31	6,2
Aude	15	4,9
Dordogne	18	4,6
Alpes-H.-Prov.	6	4,3
Lot-et-Garonne	12	4
Corse du Sud	5	4
Hérault	28	3,25
Bas-Rhin	31	3,1

(Départements n'ayant que 1 ou 0 : Belfort, Creuse, Haute-Loire, Manche, Haute-Marne, Mayenne, Nièvre, Savoie, Paris.)

Sécurité routière : les brûleurs de stops

Un soir de juillet 1996, aux carrefours de deux routes du département du Loiret, à Artenay, un poids-lourd a percé à une vitesse de 70 km/h l'arrêt d'un stop. L'enquête parue dans *Que Choisir* a révélé que la voiture qui arrivait à ce moment-là le percuta de plein fouet. On ressortira deux morts de la carcasse broyée. Choquée par cet accident, l'antenne départementale de la Ligue Contre la Violence Routière a cherché à évaluer si brûler un stop est un comportement isolé ou non. Pendant trente soirées au cours du dernier hiver, elle a placé des observateurs au carrefour meurtrier. A l'arrivée, un bilan qui fait froid dans le dos : sur les 200 poids-lourds et 250 voitures qui sont passés au moment de ce « test », 48 routiers et 25 automobilistes ont grillé le stop. Certains à 100 km/h ! sans commentaire.

Que Choisir, n° 341, septembre 1997

Le rapport de la Table Ronde

Mise en place par Bernard PONS, la Table Ronde chargée de réfléchir à la formation des conducteurs a remis son rapport au ministre des Transports Jean-Claude GAYSSOT le 20 juin 1997. Ghislaine LEVERRIER, Odile VAN HÉE, et plusieurs autres de nos amis ont participé aux travaux de cette Table Ronde.

Deux idées majeures ont inspiré le rapport : l'apprentissage de la route doit se faire tout au long de la vie ; il n'est pas question de réduire la liberté de circuler tant qu'il n'y a pas danger avéré pour les autres.

D'emblée, le rapporteur affirme que répression et formation vont de pair : mais la répression n'est pas l'objet du rapport. Le rapporteur traite quand même, en quelques pages, du système de contrôle sanction, mais sous l'angle pédagogique.

Le rapporteur constate également que dans son principe, le système de formation en milieu scolaire est bon, mais qu'il y a souvent loin de la théorie à la pratique.

Parmi les nombreuses propositions que le rapport formule, une bonne partie est consacrée aux conditions d'obtention du permis de conduire. Les jeunes de 18 à 24 ans ne sont que 10 % de la population française, mais fournissent 21 % des tués par accident de la route.

Le rapport formule diverses propositions pour réduire ce sur-risque, et notamment l'obligation de passer un test un an après l'obtention du permis, dans le but de déceler et de corriger les mauvaises habitudes, et l'abaissement à 0 du taux d'alcoolémie légal pendant les 2 ans suivant l'obtention du permis ; toute infraction coûtant 3 points ou plus

devrait entraîner obligation d'un recyclage ; enfin il conviendrait de développer le convoyage à la sortie des discothèques, soit par un camarade resté sobre, soit par un transport public. De plus, un certain nombre de pistes devraient être construites, où les amateurs de sensations fortes pourraient venir se défouler et où pourraient être enseignés les comportements à adopter pour sortir de situations dangereuses.

Il reste maintenant à savoir ce qu'il adviendra de ce rapport.

Quelques chiffres cités dans la préface :

Si tous les automobilistes respectaient les limites de vitesse, ce serait :

- 3 300 tués par an ;

respectaient les limites d'alcoolémie :

- 1 300 tués par an ;

portaient la ceinture ou le casque :

- 700 tués par an ;

respectaient les feux et stop :

- 300 tués par an ;

prenaient garde à leur vue et à la fatigue :

- 700 tués par an ;

respectaient quelques règles de bon sens :

- 100 tués par an.

Total : - 6 400 tués par an.

« J'ai fait un rêve »

Intercepté à 212 km/h au volant d'une Ferrari

NANTES

Un automobiliste a été chronométré à 212 km/h au volant d'une Ferrari à l'entrée ouest de Nantes. Le bolide, une Ferrari F355 Berlinetta, circulait sur la portion quatre voies, limitée à 110 km/h, en direction de Pornic.

Le conducteur a expliqué que sa propre Ferrari était immobilisée pour réglages chez le concessionnaire et qu'il en avait profité pour essayer un nouveau modèle avec un vendeur.

Intercepté par les motards de la gendarmerie, l'automobiliste a été placé en garde à vue sous le chef de **mise en danger de la personne, par risques causés à autrui (art. 223-1 du Code Pénal)**. La préfecture a immédiatement suspendu son permis pour deux mois. Remis en liberté, le conducteur comparaitra devant le tribunal correctionnel de Nantes en novembre prochain.

Le Télégramme de Brest, 16 septembre 1997

Faute de loi sur le délit de grand excès de vitesse, les autorités pourraient utiliser dans de tels cas la mise en danger délibérée de la vie d'autrui.

ASSOCIATIONS DÉPARTEMENTALES ET CORRESPONDANTS LOCAUX

1 - Normandie

CALVADOS : Julien PICQUET, Le Bourg-Joli, - 14260 BONNEMAISON - Tél. : 02.31.77.72.94
EURE : Annie LE BOTLAN, 3, rue de la Petite-Garenne - 27950 SAINT-JUST - Tél. : 02.32.52.14.47
OISE : Brigitte GIRY, chemin du Bois-Dolu - 60530 NEUILLY-EN-THELLE - Tél. : 03.44.26.75.76
ORNE : Jean LAURENT, 45, avenue Wilson - 61000 ALENÇON - Tél. : 02.33.31.08.75
SEINE-MARITIME : Francine ROLAND-VILLERMAUX, 45, rue A.-Roussel - 76000 ROUEN - Tél. : 02.35.61.72.89

2 - Ile-de-France

YVELINES : Michel AUXENFANS, 26, rue de Tourville - 78100 SAINT-GERMAIN-EN-LAYE - Tél. : 01.34.85.95.15
HAUTS-DE-SEINE : Isabelle PAOUR, 38, rue de Neuilly - 92110 CLICHY - Tél. : 01.47.30.40.89

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 Louis HOFFMANN, 42, rue de Mulhouse - 68400 RIEDISHEIM

4 - Ouest

CÔTE-D'ARMOR : 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, avenue Louis-Gervot - 44500 LA BAULE - Tél. 02.40.60.09.65
FINISTÈRE : Daniel THÉAU, 18, rue d'Aiguillon - 29200 BREST - Tél. : 02.98.80.00.84
SARTHE : Michel COUTELLE, Apt 564, 33, rue de Bellevue - 72000 LE MANS
VENDÉE : Jocelyn LOUINEAU, 90, rue Beauséjour - 85110 CHATEAU-D'OLONNE - Tél. : 02.51.95.52.61

5 - Centre

ALLIER : Jean-Louis BLANC, 17, av. Michel-de-l'Hospital - 03100 MONTLUÇON
INDRE : Pierre AUGAY, 7, rue Ampère - 36000 CHATEAUROUX
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 - Tél. : 02.54.42.64.74
LOIRET : Gérard PETIN, 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 - Tél. : 05.59.02.49.31

7 - Languedoc-Roussillon

GARD : Ginette BRUNEL, 15, rue Bir-Hakeim, appt 35 - 30100 ALÈS - Tél. : 04.66.30.49.59
HÉRAULT : Odile ARNAUD, rue Antérieu - 34270 CLARET
PYRÉNÉES-ORIENTALES : Jean-Claude LLOBÈRES, chemin de la Pavé - 66400 SAINT-JEAN-PLA-DE-CORTS - Tél. : 04.68.83.16.54

8 - Côte-d'Azur

ALPES-MARITIMES : Martine BELLANGER, 5, rue Saint-Véran - 06140 VENCE
BOUCHES-DU-RHÔNE : Françoise DEWAVRIN, quartier Saint-Joseph - 13950 CADOLIVE - Tél. : 04.42.72.41.28
CORSE : Jean ALESSANDRI, rue du Dr-Pelligrino, n° 10 - 20090 AJACCIO

9 - Rhône-Alpes

AIN : Joëlle TARPIN, 14, lotissement La Pie - 01800 LOYES - Tél. : 04.74.61.32.20
DRÔME : Luc GABRIELLE, LCVR, 36 B, rue de Biberach - 26000 VALENCE - Tél. : 04.75.42.14.41
ISÈRE : André COSTE, 28 bis, rue Ampère - 38000 GRENOBLE - Tél. : 04.76.96.50.08
LOIRE : Gérard THOLIER, 106 B, rue de la Richelandière - 42100 SAINT-ÉTIENNE
RHÔNE : Michèle GONON, Les Tilleuls, 22, rue Pernon - 69004 LYON - Tél. : 04.78.29.52.65
SAVOIE : Daniel GOINEAU, 50, square d'Orgeval - 73000 CHAMBERY - Tél. : 04.79.62.52.63 ou 04.79.44.31.67
HAUTE-SAVOIE : Monique LAMANT, 9, rue des Clarisses - 74000 ANNECY - Tél. : 04.50.51.29.34

10 - Nord-Pas-de-Calais

11 - Midi-Pyrénées

AVEYRON : Jacques LEVÉ, Les Airelles-Bel Air - 12000 RODEZ - Tél. : 05.65.42.22.63
HAUTES-PYRÉNÉES : Paul MEYER, 6, rue du Docteur-Laënnec - 65000 TARBES - Tél. : 05.62.93.52.16
TARN : Viviane VAREILLES, 9, rue Fernandez - 81000 ALBI - Tél. : 05.63.49.75.63

12 - Limousin

13 - Champagne-Lorraine

MARNE : Margot LANSON, 65, rue du Jard - 51100 REIMS - Tél. : 03.26.85.40.89
MOSELLE : Jean-Yves LAMANT, 36, Clos des Sorbiers - 57157 MARLY - Tél. : 03.87.69.04.85 ou 03.87.38.03.88

14 - Bourgogne

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Odile ARNAUD, Jean ARNAUD-CAZENAVE, Francine CICUREL, Louis HOFFMANN, Aline ISSY, Daniel GOINEAU, Geneviève JUPON, 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, Pascal TREFFORT, Odile VAN HÉE, Viviane VAREILLES, Christine WEILL

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

BUREAU NATIONAL

Présidente : Ghislaine LEVERRIER
Secrétaire générale : Odile VAN HÉE
Secrétaire général adjoint : Jacques TASIA
Trésorière : Annie LE BOTLAN
Membres du Bureau : Jean-Yves LAMANT,
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)

Bureau 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 - Côtes-d'Armor - 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)
Bureau 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-Rousillon (Aude - Gard - Hérault - Lozère - Pyrénées-Orientales)
Bureau national

8 - Provence-Côte-d'Azur (Alpes-de-Haute-Provence - Alpes-Maritimes - Bouches-du-Rhône - Corse - Hautes-Alpes - Var - Vaucluse)

Bureau national

9 - Rhône-Alpes (Ain - Ardèche - Cantal - Drôme - Haute-Loire - Haute-Savoie - Isère - Loire - Puy-de-Dôme - Rhône - Savoie)

Bureau national

10 - Nord-Pas-de-Calais (Nord - Pas-de-Calais)

Bureau national

11 - Midi-Pyrénées (Ariège - Aveyron - Gers - Haute-Garonne - Haute-Pyrénées - Lot - Tarn - Tarn-et-Garonne)

Paul MEYER - 6, rue du Docteur-Laënnec - 65000 TARBES

12 - Limousin (Corrèze - Creuse - Haute-Vienne)

Bureau 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)

Bureau national



OBJECTIF: ZÉRO ACCIDENT