



OBJECTIF:
7 FON ACCIDENT

PONDÉRATION

Bulletin trimestriel aux adhérents

Décembre 1997 n° 35

Prix de ce numéro : 15 F - Abonnement annuel : 75 F

La Ligue Contre la Violence Routière est membre de la Fédération Européenne des Victimes de la Route (F.E.V.R.)

Sommaire

Éditorial.....	1
Conseil d'Administration, Colloque du 14 octobre 1997 à Bruxelles, Assemblée Générale de la F.E.V.R. à VIERSEN, Projet de résolution de la Commission Européenne, Conseil Interministériel de Sécurité Routière ...	2-3
Modèle de Disque enregistré avec lecture du disque	4-5
Stage des 27 et 28 septembre 1997.....	6
Vie des Associations	7
Témoignages, Ils ont dit, Notes de lectures	8

Éditorial

Lors du Comité interministériel de la Sécurité Routière du 26 novembre 1997 (le dernier avait eu lieu le 17 décembre 1993), le Gouvernement a pris un certain nombre de mesures réparties en quatre chapitres :

- Sensibiliser et former tout au long de la vie,
- Garantir la liberté de circuler en sécurité,
- Améliorer la sécurité des infrastructures,
- Encourager les politiques locales

Un projet de loi sur la sécurité routière sera soumis au Parlement à la session du printemps 98.

Un Comité Interministériel de Sécurité Routière sera organisé chaque année.

Une contravention de 5^e classe (encourant au maximum une suspension de permis de conduire de trois mois et 10 000 F d'amende) sera instaurée pour sanctionner les excès de vitesse de plus de 50 km/h. Cette contravention se transformera en délit en cas de récidive dans l'année.

Pourtant le plus difficile reste à faire : mettre en place les moyens pour faire appliquer ces nouvelles mesures et résister à la forte pression des lobbies de l'automobile qui déjà, en 1994 avaient œuvré auprès du gouvernement pour ne pas faire voter par le Sénat le délit de grand excès de vitesse.

Les nombreux militants actifs de la Ligue qui, dans leur département et au niveau national, ont interpellé les élus du nouveau parlement pour réclamer que soit réexaminé le délit de grand excès de vitesse, peuvent se sentir quelque peu satisfaits et encouragés, même s'il reste encore beaucoup à améliorer.

*C'est bientôt Noël.
Devant les pyramides de boîtes de friandises et de nourriture de toute sorte, je pense à tous ceux qui ont froid et le ventre vide.*

Devant les rayonnage de jouets je pense à Virginie que j'ai rencontrée il y a quelques semaines. C'est une jeune femme de 28 ans qui reste seule avec son petit garçon de 6 ans ; son mari et sa petite Clémence de 27 mois sagement assise dans son siège ont été tués par un chauffard venant en face, qui dépassait une file de voitures en roulant du mauvais côté de la ligne blanche depuis 350 mètres.

*C'était le 22 décembre 1996.
J'ai encore en mémoire cette phrase terrible : « à Noël, je n'ai pas mis les cadeaux de Clémence au pied du sapin, je les ai mis dans son cercueil ».
Virginie me dit cela calmement. Elle n'a plus de larmes.*

Ghislaine LEVERRIER
Présidente

Chers adhérents,

Nous recevons de votre part de nombreux témoignages relatant des tragédies survenues sur les routes, souvent accompagnés de poèmes. Quoi qu'il nous en coûte, il ne nous est pas possible de les publier tous, faute de place, et nous sommes conduits à des choix difficiles. Que ceux dont nous n'avons pas publié les textes nous pardonnent, nous nous efforcerons de le faire dans les numéros suivants, selon les possibilités.

Philippe LAVILLE

Remerciements : Les Membres du Bureau National de la Fédération nationale remercient sincèrement tous les sympathisants qui nous envoient des dons. Ces sommes qui proviennent de quêtes faites à l'occasion d'un mariage, de rencontres sportives organisées par des jeunes à la mémoire d'un copain, de dommages versés par les assurances, ou d'un simple geste de générosité, sont pour nous un réel encouragement à continuer notre combat, et nous touchent profondément.

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

Directeur de la publication : Philippe LAVILLE
Comité de rédaction : J. Le Fèvre - P. Laville - J. Robin - P. Solviche - V. Vareilles.
Imprimerie CORLET S.A. Condé-sur-Noireau
Dépôt légal n° 9 - Décembre 1997 - n° CPPAP : 67845
ISSN : 0297-5874

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 18 OCTOBRE 1997

Le Conseil d'Administration s'est réuni le 18 octobre dernier. Ghislaine LEVERRIER a tout d'abord rappelé que, en vertu du règlement intérieur, les candidatures au Conseil doivent être adressées par écrit 20 jours avant la date de l'Assemblée Générale qui se tient tous les ans en juin (la prochaine aura lieu les 13 et 14 juin 1998). Puis le conseil a décidé des sommes à allouer aux différentes actions retenues pour 1998 par la dernière Assemblée Générale : justice, accueil des familles, l'enfant dans la rue, communication.

Justice : un stage est prévu pour les 28 et 29 mars 1998 : comment constituer la Ligue partie civile au côté des familles lors de procès exemplaires. Poursuite du procès Peugeot-cyclomoteur (rappelons qu'il y a 2 ans, un membre de la Ligue avait acheté un cyclomoteur et fait constater par huissier qu'il pouvait rouler à plus de 45 km/h ; un procès avait alors été entamé contre Peugeot).

Accueil des familles : un membre du Conseil d'Administration prépare une fiche pratique : « famille face à la justice : les premiers conseils ». Par ailleurs le prochain numéro de Pondération comportera un dossier sur ce sujet. Enfin la Ligue a transmis des propositions concrètes à Monsieur BODON, le délégué interministériel à la sécurité routière, qui pourraient être examinées au prochain Conseil Interministériel qui doit se tenir prochainement. (Ce conseil s'est tenu le 26 novembre 1997.)

Enfants dans la rue : poursuite de l'action « Être vu et vive la vie ».

Divers points sont ensuite abordés, notamment :

- Les thèmes des dossiers de Pondération : les vélos, les comportements des conducteurs, ce qui se fait chez nos voisins ❶.
 - Une relance du projet de loi (abandonné en 1995) créant un délit de grand excès de vitesse. (Le Conseil Interministériel du 26 novembre 1997 a repris l'idée.)
 - Le projet de l'Union Européenne d'une semaine de sécurité routière en 2000.
- Enfin les divers membres du Conseil d'Administration rapportent quelques actions auxquelles la Ligue participe :
- La D.D.A.S.S. de l'Hérault va financer des actions visant à réduire la morbidité des 12-15 ans.
 - Des questions posées à un député ont été reprises par celui-ci sous forme de 3 questions écrites posées au Gouvernement.
 - Une distribution a été faite dans toutes les municipalités de plus de 7 000 habitants de la mallette zone 30 élaborée par le C.E.R.T.U. et tout particulièrement Jacques ROBIN.

❶ L'équipe de rédaction accueillera volontiers tous vos écrits sur ces sujets, et toutes vos idées de thèmes.

COLLOQUE DU 14 OCTOBRE 1997 A BRUXELLES « LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE RESPONSABILITÉ PARTAGÉE »

Organisé par la commission européenne de sécurité routière sous la Présidence de Pam CORNELISSEN, député européen, en présence du Roi des Belges.

Introduction de Pam CORNELISSEN : un bilan lourd : 45 000 tués par an, dans les pays de l'Union Européenne.

L'objectif proposé est de réduire le nombre à 27 000 en l'an 2010.

90 % des accidents sont causés par des erreurs humaines.

Résumé des actions proposées par les différents intervenants :

- Faire prendre conscience aux décideurs du gain financier obtenu en évitant les accidents.
- Faire respecter la loi par ceux qui l'enfreignent : la criminalité routière n'est considérée comme telle que s'il y a accident. Il faut donc sanctionner ceux qui sont dangereux. L'application des sanctions fait partie de la prévention.
D'autre part il n'est pas normal que pour un permis suspendu dans un pays, la suspension ne soit pas valable dans les autres pays.
- Appliquer dans tous les pays les bonnes méthodes qui ont donné de bons résultats ailleurs : législation, aménagement des routes, éducation, sanctions réellement appliquées.
- Faire réduire la vitesse.
- Descendre dans tous les pays le seuil d'alcoolémie à 0,5 g/l.

- Améliorer les conditions d'obtention du permis de conduire.
- Instituer des audits de sécurité des infrastructures.
- Améliorer la conception des voitures tant pour les occupants que pour les autres usagers (piétons par exemple : forme du pare-chocs avant...).
- Se donner des objectifs chiffrés.
- Inciter au port de la ceinture (pour les voitures) et du casque (pour les motards).
- Préconiser l'allumage des feux de croisement de jour. Ce point a été contesté et est contestable :
 - a) Pour les cyclistes : par contraste ils seront moins bien perçus que les voitures allumées.
 - b) Pour les piétons : cela renforcera la domination de la voiture par rapport aux piétons qui veulent traverser.

Commentaire :

Les autorités européennes s'émeuvent de l'hécatombe routière (45 000 morts par an actuellement) : l'action des associations de victimes de la route et le lobbying que pratique l'infatigable Président de la F.E.V.R., Marcel HAEGI, y sont peut-être pour quelque chose. En FRANCE, il nous a fallu plus de 20 ans pour passer de 16 000 à 8 000 morts par an. La Commission Européenne propose de réduire de près de moitié le nombre actuel en 12 ans : un défi... qu'il appartient aussi à chacun de nous de relever par son action sur le terrain.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA F.E.V.R. À VIERSEN (ALLEMAGNE) DU 16 AU 19 OCTOBRE 1997

Les représentants des 20 associations nationales membres de la Fédération Européenne des Victimes de la Route se sont réunis du 16 au 19 octobre dernier. Philippe LAVILLE y représentait la Ligue. Divers projets d'action y ont été étudiés, notamment :

- Un colloque « justice » qui pourrait avoir lieu à Paris le jeudi 4 juin 1998 au cours duquel seraient comparées les législations de plusieurs pays européens concernant le traitement des accidents de la route.
- L'édition d'une publication destinée à tous ceux qui

en Europe peuvent faire évoluer les mesures de sécurité routière : parlementaires, hauts fonctionnaires, journalistes, etc.

Un point a été fait également sur les projets de la Commission Européenne (voir ci-dessus) et sur celui d'une semaine mondiale de la sécurité routière en 2000 qui serait patronnée par l'O.N.U.

La prochaine Assemblée de la F.E.V.R. aura lieu à Paris les 5 - 6 et 7 juin 1998.

PROJET DE RÉSOLUTION DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

La Commission Européenne envisage de proposer au Parlement Européen l'adoption d'une résolution concernant la sécurité routière. Rappelons qu'une telle résolution oblige les gouvernements de chacun des pays de l'Union Européenne à modifier leurs législations pour les mettre en accord avec les termes de la résolution.

Ce projet fixe comme objectif de réduire de 45 000 actuellement à 27 000 par an en 2010 le nombre des morts par accident de la route dans les 15 pays de l'Union Européenne.

Pour atteindre cet objectif, il est proposé que :

- Des modifications législatives poussent à la production de voiture plus sûres.
- Les infrastructures soient rendues plus sécuritaires.

- Toute une gamme de mesures, y compris législatives, encourage les conducteurs à adopter un comportement plus sécuritaire.
- L'assistance aux victimes sous tous ses aspects soit améliorée.

La commission rappelle également qu'elle a déjà demandé une harmonisation des vitesses maximum autorisées et du taux d'alcoolémie maximum toléré (0,5 g/litre de sang). Elle considère nécessaire de diffuser largement une information sur le danger pour la conduite que présente l'absorption de drogues et de certains médicaments. Elle préconise la création d'une banque de données permettant analyses et comparaisons. Elle considère que les compagnies d'assurance devraient contribuer à inciter leurs assurés à adopter de meilleurs comportements en différenciant les primes selon les risques potentiels.

CONSEIL INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

LE GOUVERNEMENT veut diminuer de moitié le nombre de morts sur les routes dans les cinq années à venir. Pour atteindre cet objectif, qui implique que l'on réduise de près de 8 000 à 4 000 le nombre de décès enregistrés chaque année, vingt-cinq mesures ont été rendues publiques, mercredi 26 novembre, par Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, au terme d'un comité interministériel présidé par le Premier Ministre.

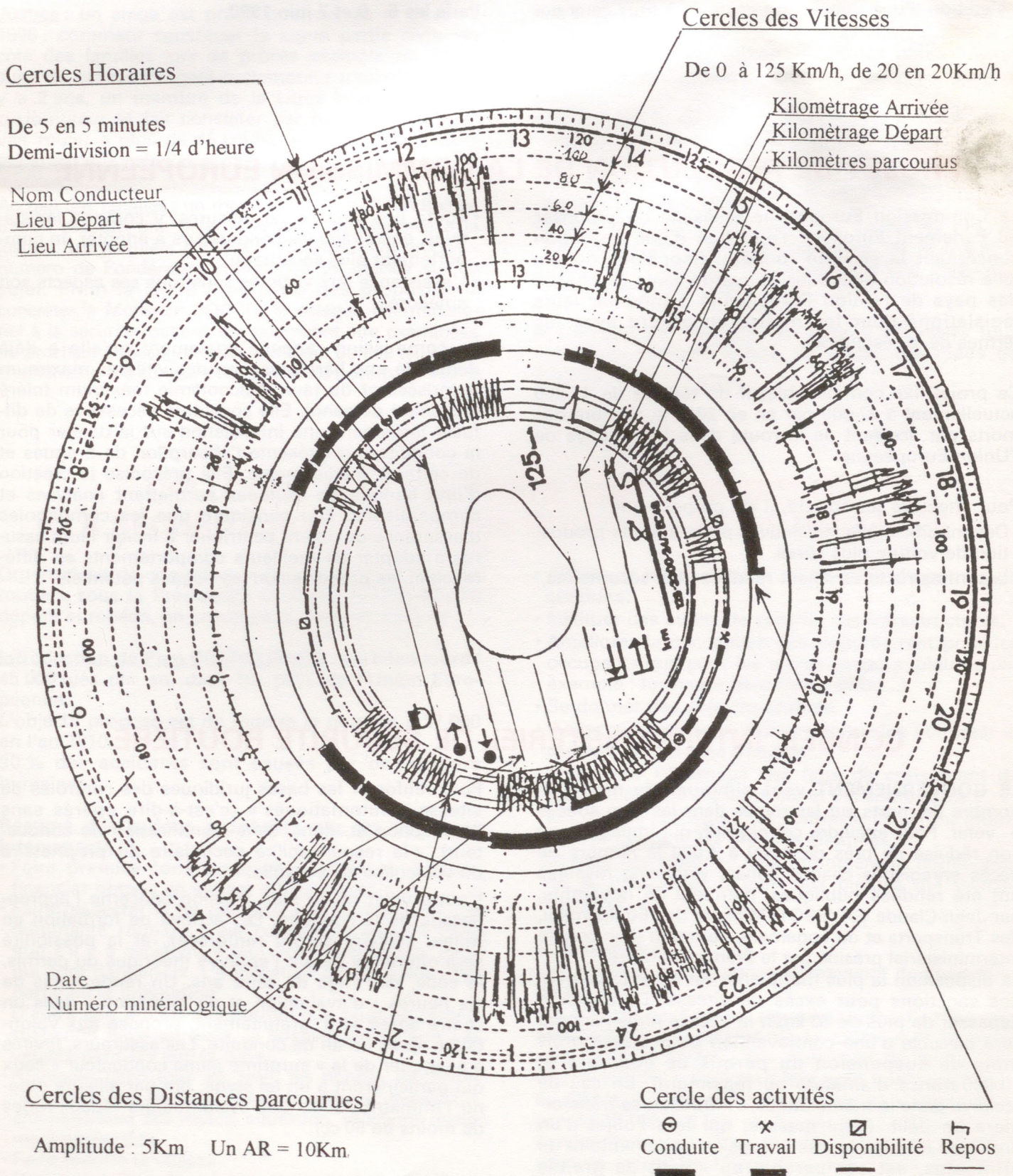
La disposition la plus marquante est le renforcement des sanctions pour excès de vitesse. Dorénavant, dépasser de plus de 50 km/h la vitesse réglementaire sera passible d'une contravention de 5^e classe (trois mois de suspension du permis de conduire et 10 000 francs d'amende au maximum). En cas de récidive dans la même année, l'infraction se transformera en délit. Cette mesure, qui fera l'objet d'un projet de loi discuté dès la session parlementaire de printemps, est comparable au « délit de grands excès de vitesse » que le gouvernement BALLADUR n'avait pu imposer en 1995 à sa majorité.

Pour renforcer les bases juridiques des contrôles de vitesse « automatiques » (c'est-à-dire opérés sans interception et, donc, sans identification du conducteur), « la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule » sera établie.

L'autre volet de ce plan d'action concerne l'apprentissage de la conduite. Les actions de formation en milieu scolaire seront renforcées, et la possibilité sera offerte de passer l'épreuve théorique du permis, le code, dès l'âge de seize ans. Un rendez-vous de six heures « d'évaluation et de formation » dans un centre agréé sera, gratuitement, proposé aux volontaires après un an de conduite. Les assureurs, invités à exempter de la « surprime jeune conducteur » ceux qui participeront à un tel stage, ont par ailleurs obtenu l'immatriculation des cyclomoteurs (deux-roues de moins de 50 cc).

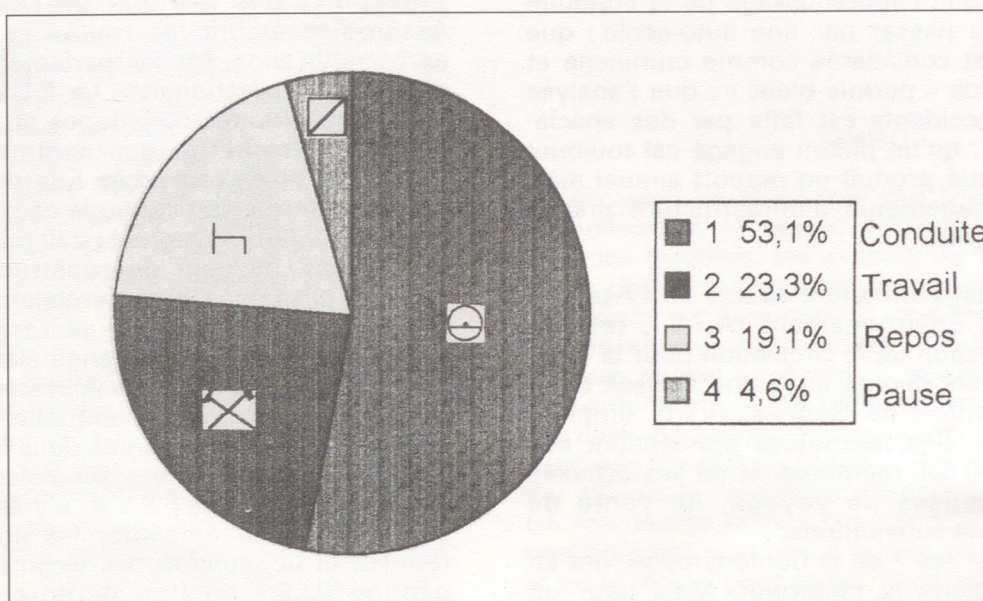
Modèle de disque enregistré

(Agrandissement : x 1,5)



Modèle de disque enregistré

HEURES	HEURES	CONDUITE	TRAVAIL	REPOS	PAUSES	KMS	VIT.MOY.	VIT.MAX.
20H50	21H45		0H55					
21H45	1H25	3H40				280	76 KM/H	95/100 KM/H
1H25	2H10		0H45					
2H10	4H30	2H20				170	73 KM/H	95/100 KM/H
4H30	8H40			4H10				
8H40	9H10	0H30						
9H10	9H25		0H15					
9H25	9H55	0H30						
9H55	11H20		1H25					
11H20	12H45	1H25				114	83 KM/H	95/100 KM/H
12H45	13H40			0H55				
13H40	14H00		0H20					
14H00	14H15	0H15						
14H15	14H50		0H35					
14H50	16H20	1H30				102	68 KM/H	95/100 KM/H
16H20	16H25			0H05				
16H25	17H00	0H35						
17H00	17H40		0H40					
17H40	18H25	0H45						
18H25	18H35		0H10					
18H35	18H40	0H05						
TOTAL	21H50	11H35	5H05	4H10	1H00	815		



STAGE DES 27 ET 28 SEPTEMBRE 1997

La Ligue Contre la Violence Routière a organisé les 27 et 28 septembre 1997, un week-end « Rencontre et Formation ». Les intervenants : Mandy RIGAULT (Grande-Bretagne) de « l'Oxford County Council Road Safety Group », Alain ROUILLER (Suisse) de l'Association Transport et Environnement, ont présenté deux approches différentes de la Sécurité routière dont on pourrait s'inspirer avec profit en France. Marcel HAEGI, président de la Fédération Européenne des Victimes de la Route, a décrit les deux organismes qui légifèrent en matière de sécurité routière : Les Nations Unies et l'Union Européenne. Des échanges animés et fructueux se sont établis entre les intervenants et la cinquantaine de participants. Des documents pratiques ont été distribués.

Mandy RIGAULT est « Road Safety Officer », chargée de mission sécurité routière du Comté d'Oxford (45 comtés en Angleterre). Avec trois autres personnes, elle assure une tâche de prévention/éducation auprès des jeunes mamans et des jeunes jusqu'à 25 ans. L'accent est mis sur la formation des piétons et des cyclistes. En effet, bien que la Grande-Bretagne compte 4 tués sur la route pour 10 en France, la proportion des usagers les plus vulnérables y est plus forte.

Le Ministère des Transports n'a pas de stratégie nationale face à l'insécurité routière. Mais il édite du matériel qu'il met à la disposition des Comtés. Ceux-ci sont gouvernés par un Conseil qui dispose d'une administration qui propose des mesures et les fait exécuter. Chaque Comté fait travailler ensemble tous les services et organismes privés et associatifs, et plus particulièrement les pompiers et la police qui jouent un rôle de prévention bien plus important qu'en France.

L'alcool a fait l'objet de campagnes dès 1967 et la vitesse dès 1991. En 1987, le Ministère s'est fixé pour objectif de réduire de 1/3 le nombre d'accidents pour l'an 2000 : objectif atteint depuis 1995 !

Pour les jeunes enfants : prêt gratuit de sièges auto, fiches de jeux pour les classes d'écoles maternelles et primaires. Les parents sont associés et accèdent facilement aux locaux scolaires. Pour les jeunes, c'est l'apprentissage de la conduite qu'il faut préparer, par des pièces de théâtre pour contrer la pression du milieu sur les attitudes de défi (alcool, vitesse) et la réalisation de cassettes vidéo.

Répondant aux questions des participants, Mandy RIGAULT précise que l'apprentissage de la conduite peut se faire sans passer par une auto-école ; que toute infraction est considérée comme criminelle et qu'il n'existe pas de « permis blanc » ; que l'analyse des causes des accidents est faite par des spécialistes de la police ; qu'un piéton engagé est toujours prioritaire. Le Comté produit un rapport annuel avec la liste des aménagements d'infrastructure prévus pour l'année suivante.

Alain ROUILLER est permanent salarié de l'Association Transport et Environnement (A.T.E.), responsable de la modération de la circulation pour la Suisse Romande. Il a été député au Grand Conseil de la République et Canton de Genève. A.T.E. emploie 100 professionnels. Ses ressources proviennent des cotisations des 130 000 membres, et de ses activités d'assureur, d'agences de voyage, de vente de vignettes vélo, et de subventions.

Deux ministres, sur les 7 de la Confédération, ont en charge les Transports et l'Intérieur. Mais pour un Suisse, l'Etat, c'est le Canton qui a la responsabilité de l'éducation et de la police. Pour la sécurité routière, ce sont les associations privées qui proposent et réalisent les actions, subventionnées par un fonds de Sécurité Routière alimenté par une taxe de 0,75 % sur les polices d'assurance et géré par la police et

des milieux divers. Ces associations sont : le Bureau de Prévention des accidents, les Automobile Clubs, A.T.E., notamment.

A.T.E. fait ouvertement du lobbying et oriente ses actions vers les enfants, et vers les parents pour leur faire constituer un groupe qui identifie les problèmes de sécurité, établit un questionnaire, constitue un dossier à partir des réponses, organise le débat (fête, expositions), relance les décideurs et donne son avis sur les solutions proposées.

A.T.E. cherche 100 000 signatures pour demander un référendum d'initiative populaire sur le 30 km/h généralisé en ville. Elle édite un document dans les 3 langues officielles plus les 6 langues les plus utilisées par les immigrés dont les enfants sont particulièrement exposés. A.T.E. réalise des études sur la mobilité et organise des campagnes thématiques comme « Voir et être vu », les cyclistes...

A.T.E. a un équivalent dans plusieurs pays européens. Il existe une Fédération Européenne Transport Environnement.

Marcel HAEGI est président de la F.E.V.R. créée en 1991 avec 5 associations dont la L.C.V.R., à la demande d'un fonctionnaire européen qui voulait un contrepoids aux lobbies de l'automobile dans l'élaboration de la législation. La F.E.V.R. regroupe aujourd'hui 20 associations, bientôt 25, représentant 10 000 adhérents.

La F.E.V.R., comme Organisation Non Gouvernementale (O.N.G.) sans droit de vote, participe à un groupe de travail de l'Assemblée Générale du Conseil Economique et Social de la Direction Générale des Transports des Nations Unies à Genève. Cette Assemblée établit les traités et conventions qui, après ratification par les parlements, sont transcrits dans les lois Nationales. La F.E.V.R. a été admise dans plusieurs des 50 groupes et a ainsi le droit de pouvoir transmettre des communications écrites (500 mots) et d'avoir accès à la documentation. Elle insiste pour que soit connu le coût total de l'insécurité routière dans le monde : 270 milliards d'écus (soit l'équivalent du coût de construction des voitures dans les pays de l'Union Européenne).

Le Groupe de Travail de la Direction Générale 7 (DGVII) de l'Union Européenne élabore les directives soumises au Conseil des Ministres des Transports qui après ratification éventuelle par le Parlement Européen, seront transcrites dans les lois Nationales. 4 groupes vont travailler sur l'alcool, les jeunes, la voirie rurale, mais la F.E.V.R. n'y est pas admise.

La F.E.V.R. veut améliorer les normes de sécurité routière et la situation des victimes en Union Européenne (U.E.) où l'on déplore 45 000 morts et 150 000 handicapés par an.

Enfin, la F.E.V.R. a contribué à la création de la Fédération Européenne de Sécurité Routière (F.E.S.R.) qui regroupe des constructeurs, assureurs, Automobile Clubs et la Prévention Routière Internationale. L'objectif est de réduire les accidents de 40 % d'ici 2002.

VIE DES ASSOCIATIONS

RHÔNE

La Ligue Contre la Violence Routière du RHÔNE a envoyé aux médias le **COMMUNIQUÉ DE PRESSE** ci-dessous :

Le **VENDREDI 31 OCTOBRE 1997** de 17 à 20 heures

La **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE DU RHÔNE**, avec le concours de la **SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES PARIS-RHIN-RHÔNE** et grâce à la subvention de la **PRÉFECTURE DU RHÔNE**,

distribuera **10 000** dépliants destinés à sensibiliser les usagers de la route aux dangers de la **VITESSE**.

Cette action aura lieu à la barrière de LIMAS, sur l'**AUTOROUTE A6** au péage de **VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE**.

Le dépliant que vous trouverez ci-joint sera distribué aux conducteurs de véhicules et à leur famille pour leur rappeler les **5 RAISONS ÉVIDENTES POUR RÉDUIRE LA VITESSE** et les **PRINCIPES ESSENTIELS DE BONNE VIE SUR LA ROUTE**.

Notre objectif étant de réduire **absolument** le nombre de tués et de blessés sur nos routes et dans nos rues, nous **VOUS DEMANDONS PAR VOTRE MOYEN D'INFORMATION DE FAIRE CONNAÎTRE CETTE ACTION**.

LA PRÉSIDENTE

P.S. : LA PRÉFECTURE DU RHÔNE ORGANISERA LE 31 OCTOBRE 1997 DES CONTRÔLES DE VITESSES SUR L'AUTOROUTE A6.

LOIR-ET-CHER

La réunion du conseil d'administration du 8/11/1997 était dédiée à Élodie, 6 ans, fauchée par une voiture le 21 septembre à Orchaise (41).

Ci-après, quelques extraits du compte rendu :

Action : l'enfant dans la rue

- Pour la mise en place d'une « Zone 30 » à l'école PARODI de Blois, une nouvelle enquête est en cours ; il y a également un projet d'exposition de dessins d'enfants avec pour thème « le chemin de l'école » et un projet d'une rencontre débat, L.C.V.R., instituteurs, parents d'élèves, D.D.E. et élus locaux. Une rencontre préparatoire a eu lieu à la D.D.E. le 20 octobre 1997. La réalisation de ces projets est prévue pour janvier 1998.
- Plus de 130 questionnaires ont été distribués aux parents d'élèves de l'école expérimentale Raphaël PERIÉ de Blois. Un des objectifs est d'aménager le carrefour Bourg Neuf/Av. de Vendôme.

Actions « Justice, Accueil des familles, formation des militants, poids lourds »

De nombreuses informations, extraits de presse, correspondance sont signalés ; des entrevues avec le Procureur de la République en vue de porter plainte, la rencontre avec une famille qui a attendu 9 mois pour récupérer le P.V. de l'accident, sont évoquées ainsi que de nombreuses autres interventions.

A signaler 5 pages de références d'articles (1991/1997) concernant les poids lourds ! Et une liste d'organismes européens œuvrant dans la sécurité routière. Prochaine réunion 10 janvier 1998 à Blois.

Bravo pour le dynamisme de toute l'équipe animée par son Président Jean-Luc CARL (la rédaction).

HAUT-RHIN

Colmar le 26 septembre 1997

Chers amis,

Il est temps de nous mobiliser pour une nouvelle année (scolaire) de Sécurité Routière.

En effet les chiffres des accidents dans le département ne sont pas fameux... Il y a plus de blessés graves en 1996 et plus de tués en rase campagne (un peu moins en ville). Mais le plus grave c'est que ce sont les 18-24 ans qui sont en ligne de mire : 40 % des tués et 45 % des blessés graves.

C'est samedi soir... on s'amuse, on boit un coup (de trop), on monte à côté d'un chauffeur sans s'inquiéter s'il est en état de conduire et tout en rigolant on fait une course poursuite avec des copains.

Et c'est... le pylône... l'arbre... le pont... et ce sont 1-2-3-4 morts.

On a beaucoup parlé de la disparition de Diana parce que c'était la princesse de Galles ! mais on a peu dit que c'était le coup classique de la sortie de discothèque.

C'est arrivé aussi, hélas, à Delphine, le 25 septembre 1996, elle avait 22 ans, se préparait à une carrière artistique. Sa maman et ses amis vous invitent tous à une soirée musicale en hommage à Delphine. Un C.D. de ses chansons sera vendu au profit des actions de la Ligue Contre la Violence Routière.

Il faut repartir en guerre contre l'alcool au volant.

Autre action proposée à l'échelon national : « Voir et être vu ».

Sensibiliser les enseignants et les parents, par une campagne d'autocollants et des bandes dessinées.

C'est très important dans les campagnes particulièrement. Autre suggestion : où en sont les projets d'aménagement des sorties d'école ? 30 à l'heure !

Nous avons toute la documentation qu'il faut : il suffit de la demander.

Bon courage, bon travail.

Cordialement

G. FUCHS

GARD

A l'occasion de la journée des Droits de l'enfant, le 20 novembre, la mairie d'Alès, la Ligue Contre la Violence Routière, les avocats du barreau d'Alès, la jeune chambre économique, ont organisé un lâcher de ballons en hommage à tous les enfants victimes de violence : maltraitance (74 000 cas recensés chaque année en France), accidents de la route (364 enfants morts en 1996), notamment. 200 ballons ont ainsi été lâchés, accompagnés chacun d'un message que les enfants avaient écrit en classe.

Par ailleurs la Présidente, Ginette BRUNEL, a rencontré son député et lui a fait parvenir de la documentation présentant la Ligue, la situation du département et de la région pour ce qui concerne les accidents de la route, et des propositions pour améliorer cette situation. « La lecture de votre document montre la gravité de ces problèmes, les traumatismes personnels et familiaux que cela engendre. Je partage une grande partie de vos remarques et propositions » lui a répondu le député.

TÉMOIGNAGES

Françoise a perdu son fiancé, tué parce qu'il roulait trop vite. Elle nous écrit :

Honte. J'ai parfois honte de moi. A l'arrière de mon véhicule, j'ai l'autocollant à l'effigie de la Ligue. J'ai perdu mon fiancé dans un accident de la route, et malgré ça, je me surprend à rouler vite, en ville, à n'être pas suffisamment concentrée, à avoir la tête ailleurs. Résultat : l'autre jour, j'ai failli renverser un piéton. Heureusement, je roulais vers 30 - 40 km/h. Le décès de mon chéri m'a laissé dans un tel chaos que je ne sais plus très bien ce que je fais. Je roule trop vite, parfois. Et puis je me dis : « Mais qu'est-ce que tu fais ? Tu es à la Ligue, tu as une responsabilité vis-à-vis de toi, vis-à-vis des autres, tu ne donnes pas le bon exemple, n'as-tu pas honte ? »

Honte. Si, parfois, j'ai honte, ma conduite (automobile) s'en ressent quand je suis énervée, bouleversée, angossée. Après tout, je ne suis qu'un être humain. Mais ça peut coûter cher. Très cher.

Personne n'est parfait. La perfection n'existe pas, ma « confession » me fait rougir de honte mais il faut bien se regarder en face pour progresser, il faut bien reconnaître ses erreurs.

Merci à la Ligue qui me permet de survivre dans ce deuil si terrible à supporter, et que d'autres connaissent, hélas, tous les jours sur ces maudites routes pleines de sang ; ça me rend malade, quand j'y pense.

Je voudrais tellement qu'un jour toutes ces souffrances disparaissent !

L'espoir fait vivre...

ILS ONT DIT

Sylvain AUGIER (Animateur de l'émission de télévision « Faut pas rêver »)

• Malgré un grave accident, vous continuez vos folies ?

J'ai repris le parapente, j'ai réalisé plus de 200 sauts en chute libre. J'ai mon brevet d'hélico. Je ne me déplace qu'à moto. En dessous de 200 km/h, je m'ennuie, j'ai besoin de sensations fortes. Je fais ce métier pour réaliser mes rêves d'enfant.

(V.S.D. du 25 septembre 1997)

NOTES DE LECTURE

In « *Les Cahiers de l'Observatoire* ». *Études et Évaluations*. N° 3. La Documentation Française. 1997. 40 F « 224 pages ».

Y. PAGE. *La Mortalité routière dans les pays de l'O.C.D.E.* p. 67 à 122.

Une étude comparative de l'insécurité routière dans 29 pays. Document irremplaçable et très détaillé qui permet de relativiser les affirmations péremptives des « yakas ». Mais aussi de constater qu'en 1994 la France était au 16^e rang sur 25 pour le taux des tués sur la route par rapport à la population (156 tués pour 1 million) ; la Grande-Bretagne est évidemment 1^{re} avec 64 tués seulement.

Et aussi, six autres excellents articles sur les cousins gonflables, les prévisions à 2010 du nombre des tués, l'alcool au volant en Europe et en Normandie, l'insécurité routière dans l'Est et l'éducation à la sécurité en Aquitaine.

Le Guide de l'Automobiliste Hors série n° 82 - « 60 Millions de Consommateurs » - Juillet-Septembre 1997 - 38 F - 90 pages - I.N.A. 80, rue Lecourbe - 75015 Paris.

On trouve dans ce guide de nombreux conseils concernant la préparation d'un voyage, les pannes et incidents, les infractions et les P.V. Mais surtout les règles à respecter lorsqu'on circule à l'étranger : des fiches sur une quinzaine de pays précisent les habitudes propres à chacun de ces pays, notamment en matière de définition des infractions, de contrôle et de sanction.

C'est ainsi que dans de nombreux pays, la marge de tolérance en cas de vitesse au dessus de la limite est bien plus réduite qu'en France, voire nulle : en Suisse, c'est à partir de 1 km/h de plus que la limite que vous pouvez être verbalisé. Et à partir de 30 km/h de plus, vous risquez la prison et une interdiction de conduire en Suisse assez longue. Et les contrôles sont plus fréquents qu'en France. Il en est à peu près de même dans les pays nordiques, et en cas de grand excès de vitesse, on peut vous confisquer temporairement votre voiture (Suède, Belgique) ou même définitivement (Pays-Bas).

Au Danemark, le franchissement d'un feu orange « mûr » peut vous valoir une amende de 675 francs ; dans ces pays, les limites de vitesse sont plutôt inférieures aux nôtres : 50 km/h en ville, mais 80 km/h sur route au lieu de 90, et 110 km/h sur autoroute au lieu de 110 ou 130. L'oubli du bouclage de la ceinture est également sanctionné par une amende qui peut être élevée (415 francs en Norvège par exemple) et infligée à chaque passager non ceinturé de la voiture (pays nordiques). Enfin, dans les pays anglo-saxons et nordiques, la priorité aux piétons est bien plus affirmée et respectée : les conducteurs s'arrêtent lorsqu'ils voient sur le trottoir un piéton manifestant l'intention de traverser. Aux Pays-Bas, dans tout accident mettant en cause une voiture et un vélo, c'est le conducteur de la voiture qui est tenu systématiquement pour responsable.

Il n'est pas étonnant, alors, qu'avec le laxisme qui est le nôtre, notre pays soit dans le peloton de queue en matière de sécurité routière.