



**ZÉRO ACCIDENT**

**olence Routière**

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

# PONDÉRATION

Bulletin trimestriel aux adhérents

Juillet 1998 n° 37

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
Assemblée Générale de la L.C.V.R.	
Assemblée Générale de la F.E.V.R.	
Les sénateurs adoptent le Projet de loi sur la Sécurité routière.....	2
Humeur !.....	3
Vie des Associations.....	3-4
Témoignages.....	5
Bibliographie.....	6
L'erreur humaine dans l'accident de la route... Rectification des listes de dernières pages et nouvelles associations, Bulletin d'Adhésion	6-7 8

## Éditorial

Nous étions une quarantaine de militants de la Ligue Contre la Violence Routière au Sénat, le 7 avril 1998, lors du vote de la loi portant sur la sécurité routière. Trois personnes que nous avons rencontrées auparavant, ont avec conviction défendu ce projet de loi : Monsieur Jean-Claude GAYSSOT, Ministre, Monsieur Lucien LANIER Sénateur, rapporteur de la Commission des Lois et Madame Joëlle DUSSEAU Sénatrice. Ils ont su donner une dimension humaine aux débats. Nous remercions tout particulièrement Joëlle DUSSEAU qui a été la véritable avocate de la Ligue lors de cette séance. Nous espérons que ce projet serait présenté aux députés avant les grandes vacances mais il semble qu'à ce jour le programme chargé de l'Assemblée Nationale ne le permettra pas. Il faudra donc attendre l'automne pour que cette loi soit définitivement adoptée. Pourtant le nombre des victimes de la route est en nette progression depuis le début de l'année. Avant ces vacances, nous souhaiterions que les pouvoirs publics déploient autant d'énergie à la sécurité sur les routes qu'ils l'ont fait pour la coupe du monde.

J'ai sous les yeux un article de journal du 24 juin 1998. Manon avait 3 ans. Elle est morte parce qu'elle n'était pas attachée dans la voiture. Sa maman est indemne. Parents, grands-parents, adultes responsables de la sécurité des enfants, attachez les enfants dans les voitures. Attachez-les quelle que soit la distance à parcourir. Attachez-les à l'aide de systèmes de retenue adaptés à leur taille.

**Attachez-les, Attachez-les.**

N'ayez jamais à vivre l'insupportable remords.

**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**



23 femmes en blanc, un camélia rouge épinglé sur la poitrine, représentantes de la Ligue Contre la Violence Routière, ont pris place mardi 7 avril 1998 après-midi dans les tribunes du public au Sénat lors de l'examen du projet de loi sur la sécurité routière

# COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES 13 ET 14 JUIN 1998

Comme chaque année, la Ligue a tenu son Assemblée Générale les 13 et 14 juin 1998. Ghislaine LEVERRIER souhaite d'abord la bienvenue à tous les participants. Puis Odile VAN HÉE présente le rapport d'activité de l'année 1997, les actions les plus notables ont été :

- ↳ La participation de plusieurs membres de la Ligue à la commission VERRÉ : 10 fiches proposant des actions concrètes et rédigées par la Ligue ont été incorporées au rapport de cette commission.
- ↳ Dans ce même cadre, Ghislaine LEVERRIER a remis à Monsieur BODON, Délégué Interministériel à la sécurité routière, des propositions susceptibles d'améliorer l'accueil fait aux victimes et à leurs familles.
- ↳ Le procès contre Peugeot cyclomoteur touche à sa fin, après 6 ans de procédure. Aujourd'hui, les cyclomoteurs vendus ne dépassent pas les 45 km/h. Reste qu'il est toujours possible de se procurer un Kit pour augmenter la vitesse de pointe.

Annie LE BOTLAN présente ensuite le rapport financier de la Fédération Nationale. Pour l'année prochaine, l'une de nos sources de financement nous faisant défaut, il va nous falloir en trouver d'autres.

Odile VAN HÉE présente enfin le rapport d'orientation pour 1999 : les actions envisagées sont les suivantes :

- ↳ Enfants sur le chemin de l'école : aménagement visant à réduire les vitesses dans les zones fréquentées par les enfants. « Être vu et vivre la vie » sont les actions à poursuivre.
- ↳ Cyclos : un C.D. et une cassette vidéo ont été produits par la D.S.C.R. : les diffuser.

- ↳ Accueil des familles : on peut adresser les familles pour leurs démarches administratives à l'I.N.A.V.E.M. (Institut National d'Aide aux Victimes Et de Médiation) dont les services sont installés dans les Palais de justice et certaines mairies, et dont les prestations sont gratuites (Tél. : 01.45.88.19.00 pour avoir l'adresse de l'antenne la plus proche).
- ↳ Communication : Pondération et différents dépliants sont des supports de notre communication. Pondération est envoyé non seulement à nos adhérents, mais également à tous nos partenaires. Tous les Préfets en sont destinataires.

L'assemblée demande unanimement que soient rajoutées des actions contre les vitesses excessives.

L'assemblée procède enfin au renouvellement du Conseil d'administration : sont renouvelés : Philippe LAVILLE, Jean-Claude LLOBERES, Chantal PERRICHON, Viviane VAREILLES, Christine WEIL. Margot LANSON et Pierre SOLVICHE ne se représentaient pas. Michel MATHIEU et Catherine POULAIN font leur entrée au Conseil d'Administration.

Ghislaine LEVERRIER propose que le Bureau actuel soit reconduit jusqu'au prochain Conseil d'Administration qui se tiendra le 26 septembre 1998.

Le dimanche 14 juin, les participants regardent la cassette tournée à l'occasion du groupe de parole organisé par Ghislaine LEVERRIER et dont le dernier numéro de Pondération rend compte.

Cette cassette, sobre mais émouvante, pourrait être destinée aux Présidents d'Associations Départementales qui accueillent des familles endeuillées mais aussi aux participants aux stages de récupération des points.

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA F.E.V.R.

L'Assemblée Générale de la Fédération Européenne des Victimes de la Route s'est tenue à Paris les 5, 6 et 7 juin 1998. Depuis octobre 1997, le Président Marcel HAËGLI a participé à de nombreuses rencontres dans divers pays européens pour y défendre la cause des victimes de la route. Par ailleurs il a présenté trois projets pour demande de financement par les autorités européennes : tenue d'un colloque sur la justice, édition d'un bulletin semestriel, étude

de l'assistance médicale apportée aux victimes. Seul le premier projet a été retenu, et un colloque, organisé par la Fondation Anne Cellier, doit se tenir le 26 novembre prochain à Paris : les législations et pratiques des assurances de plusieurs pays européens y feront l'objet d'une comparaison.

Par ailleurs, l'O.N.U. a décidé de faire de la semaine du 1<sup>er</sup> au 7 mai 2000 une semaine de la Sécurité Routière.

## LES SÉNATEURS ADOPTENT LE PROJET DE LOI SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le ministre des Transports a réussi à faire adopter son projet de loi sur la sécurité routière, dans la nuit de mardi 7 à mercredi 8 avril 1998, par le Sénat, en première lecture, à l'unanimité des groupes politiques. Les trois mesures les plus controversées du texte de M. GAYSSOT sont passées de justesse.

La première concerne la création d'un délit de grande vitesse, qui s'applique dès lors qu'un conducteur déjà condamné pour avoir dépassé la vitesse maximale autorisée de plus de 50 kilomètres/heure, récidive dans le délai d'un an. Inédite en France, une mesure de ce genre avait été proposée devant les députés, en 1994, par Bernard BOSSON, alors ministre des Transports, et finalement repoussée. S'appuyant sur d'autres propositions récentes, le texte de M. GAYSSOT lève aussi l'interdiction du

dépistage de stupéfiants lorsqu'une personne est impliquée dans un accident « mortel ».

Troisième disposition, le champ de la « responsabilité pécuniaire » du propriétaire du véhicule est élargi. Il concerne désormais l'ensemble des infractions sur le stationnement, sur les vitesses maximales autorisées et sur les « signalisations imposant l'arrêt des véhicules ». En particulier, en cas de « contrôle radar », le titulaire de la carte grise sera désormais tenu pour responsable, même si un tiers est au volant.

Le Ministre a insisté également sur le volet préventif et formateur : ainsi l'article 1, amendé par la commission des lois, prévoit un stage pour les titulaires du permis de conduire depuis moins de deux ans, lorsqu'ils ont commis une ou plusieurs infractions qui entraînent la perte de points du permis.

Par ailleurs, M. GAYSSOT a introduit dans le texte une disposition oubliée dans la loi sur le transport routier et qui frappe d'une contravention de quatrième classe l'absence de chronotachygraphe dans les camions. Le texte rend aussi plus exigeantes les conditions d'exercice des auto-écoles ; il renforce les peines en cas d'infraction à la réglementation, en vue « d'assainir » la profession.

L'après-midi, vingt-trois femmes de la Ligue Contre la Violence Routière, pour symboliser les « vingt-trois morts par jour » sur les routes, sont venues soutenir le projet tout de blanc vêtues, un camélia rouge sur la poitrine. Quelques rangs plus loin, des représentants du magazine Auto'30 distribuaient leur numéro sur les « mensonges » de M. GAYSSOT.

Extrait du *Monde* - 9 avril 1998

## HUMEUR !

**Après les débats au Sénat sur le projet de loi sur la Sécurité Routière avec la satisfaction de voir le projet adopté, reste un peu d'amertume sur cet après-midi difficile pour nous.**

Vingt-trois femmes en blanc, un camélia rouge sur le cœur, représentant l'enfant, le mari, le compagnon, ... tué, parce que, chaque jour, il y a 23 tués sur la route ! j'en étais, j'en arrive. C'est fou ce que tout le monde nous aime et comprend nos souffrances, nous, les familles des tués. De la droite à la gauche, tous ont compati et approuvé l'objectif du projet. Le Ministre, Monsieur GAYSSOT, a présenté l'ensemble des 25 mesures devant concourir à réduire de moitié le nombre de morts et de blessés graves sur les routes. De quoi faire vibrer ! Beaucoup d'interventions qui ont suivi étaient pleines de bon sens et très pertinentes, heureusement. Oui, des conditions d'aptitude professionnelle sont nécessaires pour les enseignants à la conduite ! Oui, les mesures pour les conducteurs novices, c'est bien.

Oui, le dépistage des drogues et stupéfiants est indispensable, etc. Finalement, il y a de bonnes choses dans ce projet de loi.

Domage qu'y figure le délit de Grand Excès de Vitesse, sinon ce serait presque parfait. Ah ! non, il y a aussi la responsabilité pécuniaire du propriétaire du véhicule. Imaginez, un père ou un chef d'entreprise qui doit payer parce que son enfant ou son salarié a eu un accident. Pour être dédouané, il faut alors dénoncer le conducteur. « C'est de la délation ! Bonjour, l'ambiance familiale ! » tonne un sénateur.

Et la vitesse, ah ! la vitesse. « Monsieur le Ministre considère les conducteurs comme des délinquants en puissance. C'est excessif », dit un sénateur, qui cite Talleyrand « Tout ce qui est excessif est insignifiant ! » et toc.

Mais l'insécurité routière c'est aussi parce que le Ministre a freiné la construction d'autoroutes. « L'autoroute est un facteur de sécurité. C'est l'avenir. Un kilomètre d'autoroute en moins, c'est un mort en plus ! » Cela ne s'invente pas, des déclarations pareilles.

Et puis, « il y a trop de réglementation. Le code de la route n'est pas appliqué. Et bien, si on n'applique pas les lois qui existent, pourquoi en rajouter de nouvelles ? ».

Toutes ces perles égrenées dans l'après-midi me rappellent que beaucoup de gens oublient ou ignorent que la vitesse augmente la force d'impact et donc la gravité de l'accident.

Personne ne sauterait du 9<sup>e</sup> étage à moins de vouloir se suicider. Et bien, c'est l'équivalent d'un choc contre un obstacle à 90 km/h.

Enfin bon, il est 19 h 30 ! Suspension de séance jusqu'à 21 h 30, après, examen des amendements.

Nous sortons. Un sénateur souriant et jovial nous salue : « Vous venez de quel endroit ? Ah ! vous savez, mesdames, votre "déguisement" est très bien ! » J'ai une boule dans la gorge, du mal à avaler, et les larmes qui montent aux yeux. Rien compris, le sénateur ???

Michèle, Déléguée de la Ligue  
Contre la Violence Routière de Loire-Atlantique

## VIE DES ASSOCIATIONS

### AVEYRON

L'action « Casques à vélo et V.T.T. », inscrite au P.D.A.S.R. 1996 (Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière) est tout à fait opérationnelle, grâce à l'O.C.C.E (Office Central de la Coopération à l'École) qui prête les casques aux écoles pour des sorties, des classes transplantées, des actions d'apprentissage de la sécurité routière.

Au P.D.A.S.R. 1997, à l'initiative de notre association, 12 000 porte-cartes ont été réalisés en commun par la Préfecture, le Conseil Général, l'Inspection Académique et la L.C.V.R. Les porte-cartes dépliantes présentent un « pense-bête » des règles élémentaires à respecter pour bien se conduire sur la route. Ils sont remis aux adultes avec le permis de conduire et aux élèves des collèges avec l'Attestation scolaire de sécurité routière, premier et second niveau.

Nous suivons actuellement 2 dossiers à la suite d'accidents graves et quelques demandes d'aménagements pour plus de sécurité.

### CÔTES-D'ARMOR

La Ligue des Côtes-d'Armor a mené en 1997 une action en faveur des personnes âgées. Une enquête a d'abord été effectuée pour connaître les problèmes de sécurité que celles-ci rencontrent : trottoirs jugés peu sûrs, insécurité face aux deux roues, et face aux automobilistes par non-respect d'une « bulle de sécurité » autour des piétons, etc.

Vingt-sept communes du département ont été touchées et 800 questionnaires ont été retournés aux initiateurs de cette action. Leur dépouillement a permis de préciser le sentiment des personnes âgées concernant la sécurité routière et de faire apparaître d'autres thèmes, notamment :

- ↳ La sécurité des personnes âgées cyclistes.
- ↳ Celle des personnes âgées en tant que conducteur d'automobile qui généralement n'est pas prise en compte par les autres automobilistes.
- ↳ Le suivi de l'aptitude à la conduite.

Cette action a donné lieu à la réalisation d'une affiche, largement diffusée dans le département, sur le thème : **Respectons le piéton.**

La D.D.E. des Côtes-d'Armor a donné tout son appui à l'organisation de cette action.

Les adhérents de la Ligue ont participé à une enquête menée dans 8 écoles de Blois, enquête qui a consisté à demander aux parents quels étaient les points qu'ils estimaient dangereux sur le trajet de leurs enfants vers l'école. Des questionnaires ont été dépouillés, des photos prises, des dossiers envoyés aux directeurs d'école et à la mairie.

Par ailleurs 108 élèves d'une école primaire ont participé en février dernier, avec leurs enseignants, à l'élaboration de dessins pour réfléchir au thème du chemin de l'école. Ils ont à la fois dessiné leur espace vécu et noté leurs impressions. Voici quelques-unes de leurs observations :

- ↳ Le carrefour Duguesclin : « Dangereux : la voiture ne respecte pas le feu tricolore et le piéton. » Ou encore Léa, en CE2 concernant le Carrefour Duguay Trouin/Charcot « Parce qu'il y a des gens en voiture qui bousculent des gens à pied. » Les voitures « ne font pas attention. » « On ne voit pas les voitures arriver car le virage les cache. » Au passage pour piéton, « elles ne s'arrêtent pas », « elles roulent dans les deux sens » il y en a « beaucoup », « elles ne mettent pas leur clignotant », « elles passent au rouge » ou « peuvent brûler le feu quand il est rouge », « elles passent trop près du trottoir », « elles ne font pas attention aux enfants ». « Il faut enlever les voitures des trottoirs parce que s'il y a un enfant et qu'il ne peut pas continuer sur le trottoir, il faut qu'il aille sur la route et il pourrait se faire renverser. »

**HAUTES-PYRÉNÉES**

L'enseignement de la sécurité routière continue à être assuré par notre animatrice Catherine KESSELS-FORMON. Récemment, à compter du 25 mars 1998, elle a été appelée à enseigner cette même sécurité routière aux élèves de l'I.M.P.P. du château d'Urac. Elle a décidé en plus de suivre le stage d'I.D.S.R. (Inspecteur Départemental de Sécurité Routière). Cette nouvelle fonction augmentera la notoriété et la crédibilité de notre association auprès des organismes publics de la sécurité routière.

Nos interventions dans les lycées du département se sont poursuivies au lycée Peyramale de Lourdes, au lycée Jeanne-d'Arc de Tarbes, à l'institution Saint-Pierre de Saint-Pé-de-Bigorre et au lycée Adriana de Tarbes.

Monsieur Jean-Michel MARTIN s'est chargé de proposer notre « soutien psychologique aux victimes et proches de victimes » chaque fois que nous avons connaissance d'un accident caractérisé par la violence routière.

Nous sommes intervenus auprès des élus du département et de la région pour qu'ils votent le projet de loi du Ministre GAYSSOT.

**REMERCIEMENTS :** Les Membres du Bureau 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.

**Une sensibilisation à la sécurité routière en maternelle**

L'école Thérèse-Declemy consacre depuis toujours ses vendredis après-midi à des ateliers animés par des mamans. Muriel Roucaute, adhérente de la Ligue, répond toujours présente pour des « tout-petits ». Lors d'une vaste discussion sur la sécurité routière, le défi était lancé :

« Peut-on sensibiliser les "plus petits" à la sécurité routière en utilisant les ateliers du vendredi après-midi, le tout enrobé de jeu, de gaieté et de bonne humeur ? »

Une étude des activités les plus adaptées est alors faite. Le projet est présenté à la directrice de l'école qui est aussitôt enthousiasmée.

Rentrée 1996-1997 : les ateliers « Code de la Route » démarrent. Muriel met en place un cahier de suivi élève par élève.

Voici quelques exemples concrets de ces ateliers :

- ↳ Étude des formes et des couleurs des panneaux.
- ↳ Travail sur du coloriage :
- ↳ Travail en simulation :  
Une cassette présente la meilleure façon de traverser une rue.
- ↳ Travail sur le vécu :  
Muriel fait parler les enfants :  
« Ma maman, elle m'attache jamais... »  
« Mon papa, au feu y s'avance et si y'a personne et ben y passe... »

Au total, pour cette année 1996-1997, 65 enfants de dernière section ont assisté jusqu'à cinq séances de formation. Des parents viennent voir Muriel et lui disent que ce sont leurs enfants qui leur font observer gentiment qu'ils ont fait telle ou telle faute : « Papa, Muriel m'a dit que... ».

Et l'envie de faire un nouveau pas a été rapide. Pourquoi ne pas passer de la simulation en classe à la simulation sur une vraie route... conçue spécialement pour les enfants et dessinée à leur taille. La commune de Chambly a aussitôt accepté d'aider la L.C.V.R. Oise dans ce projet. Une piste routière possédant un giratoire, des stops, des passages piétons a été réalisée. Les enfants utilisent les vélos et autres tricycles de l'école. Certains sont usagers de la route, d'autres piétons, d'autres agents de police. Ainsi, Muriel met en pratique les cours théoriques et apprend à traverser, à regarder à droite, à gauche...

Depuis, Muriel a eu les honneurs de la presse, puisque le journal « Le Parisien Édition de l'Oise » a fait un article sur ces ateliers. Plusieurs communes de l'Oise se sont également manifestées afin de créer dans leurs écoles ce type d'activité.

Merci à la mairie de Chambly et à la directrice de l'école.

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

Directeur de la publication : Philippe LAVILLE  
Comité de rédaction : J. Le Fèvre - J. Levé - P. Laville - J. Robin - P. Solviche - Odile Van Hée - V. Vareilles.  
Imprimerie CORLET S.A. Condé-sur-Noireau  
Dépôt légal n° 9 - Juillet 1998 - n° CPPAP : 67845  
ISSN : 0297-5874  
E-Mail : lcvr.paris@infonie.fr

# TÉMOIGNAGES

## Lettre à un avocat de la Cour d'Appel

Monsieur l'Avocat Général,

Le 22 décembre 1996 j'ai perdu par la seule faute de Monsieur F..., mon mari et ma petite fille âgée de 21 mois.

Je viens aujourd'hui vous exposer le bouleversement qu'a subi ma vie sentimentale et domestique, car pour moi il ne s'agit pas d'un « accident » mais de ma petite fille Constance qui s'éveillait à la vie et de mon mari Philippe, excellent père de famille.

Je ne pourrai jamais oublier le dernier instant où je l'ai vue, la veille de Noël, lors de la mise en bière où je lui ai déposé sa première poupée.

Monsieur F... a fait appel de la peine d'emprisonnement qu'il devait juger trop sévère, cherchant à minimiser sa faute et reprochant à une hypothétique défaillance technique d'être à l'origine de la perte de contrôle de son véhicule malgré la vitesse excessive. Le Tribunal Correctionnel avait accepté de m'entendre lors du premier jugement, mais malheureusement les règles de procédure ne peuvent me permettre de faire de même devant votre cour.

Aussi j'espère que par cette lettre je pourrai malgré tout vous faire part de mon désespoir et de mon désarroi quand je ne sais que répondre à mon fils Pierre qui m'interroge souvent sur la peine subie par celui qui nous a ravi son père et sa petite sœur. Pour reprendre les propos exacts de mon petit garçon. « Maman, si l'on tue est-ce que l'on va en prison ? Faut-il rouler vite pour ne pas mourir ? »

Le 2 juin 1985, à peu près au même endroit où il a tué les miens, Monsieur F... qui circulait à moto a heurté et tué un jeune cycliste de 12 ans. Mais hélas cet accident avait été classé sans suite pénale. Ce premier homicide involontaire aurait pu et aurait dû le porter à une modération certaine dans la manière de conduire un véhicule à moteur.

Onze ans plus tard, à cause de sa conduite dangereuse et de sa vitesse excessive, il tue deux personnes de plus et en blesse 3 autres (sa compagne et ses 2 enfants).

Il est grand temps d'apprendre à Monsieur F... qu'il faut respecter la vie humaine, surtout celle des autres dont il ne se soucie guère.

C'était essentiellement la raison de ma constitution de partie civile devant le Tribunal, c'est la raison pour laquelle je vous écris aujourd'hui.

Mon fils et moi avons eu la chance de ne pas être passagers du véhicule qui ce 22 décembre 1996 a croisé la route de Monsieur F....

Je souhaite que pour apprendre, Monsieur F... connaisse lui aussi la douleur de la séparation d'avec ses proches, même si pour lui, cette séparation n'est que temporaire.

Pardonnez la longueur de cette lettre qui n'est que le pâle reflet de ma réalité quotidienne.

Je vous prie de croire, Monsieur l'Avocat Général, en mes sentiments respectueux.

Virginie VOIDIE

Il y a quelques semaines, un jeune de 18 ans est mort au volant d'une 205 GTI prêtée par un copain, alors qu'il avait eu le permis de conduire le matin même. Le permis de conduire le matin, et la morgue de l'hôpital vers 16 h 00, et ça alors qu'il venait de quitter l'agglomération et qu'il roulait à vitesse folle. Les trois autres passagers, dont le propriétaire de la 205, tous âgés de 16 à 20 ans, sont grièvement blessés dans cet accident qui a choqué la ville entière. La 205 a fini sa course percutant de plein fouet une camionnette arrivant en sens inverse. Un jeune aussi inexpérimenté au volant d'une G.T.I., c'est proprement et simplement du suicide, de l'inconscience folle. Il avait 18 ans, le permis en poche, toute la vie devant lui, et sa jeunesse s'est transformée en arme redoutable : il est mort dans l'amas de tôles froissées, si jeune. Quel drame.

Les « rumeurs » disent qu'il avait fumé du cannabis avant de monter en voiture, et si c'est exact, c'est encore plus dramatique.

Françoise BARBIER - Briançon

## Les Poids-Lourds

Je les connais trop bien ! Ils ont failli me tuer !...  
Dans mon droit ! « La belle jambe » ! A folle allure lancé,  
Ici, sur un chemin, là sur la grande route,  
Me laissant haletant, l'âme tout en déroute.

Là, j'ai trouvé refuge au fossé, affolé,  
Ici, sur l'interdit, j'ai bien dû m'engager,  
Sinon, encore le soir et dans les statistiques,  
Je n'étais qu'un de plus au tableau fatidique !...

Ils ne pouvaient que voir ! Se sont-ils arrêtés ?  
Point du tout et bien sans s'inquiéter,  
Ils ont filé tout droit et poursuivi leur route,  
Respectant leur horaire, allant coûte que coûte...

Ils sont ainsi des trains, fonçant à nos côtés,  
Grondant sur nos chemins, faisant tout l'air trembler  
Celui-ci qui tanguait, menaçant nos voitures  
Celui-là qui doublait en une folle allure !...

Qui donc est à l'abri de ces monstres lancés ?  
Qui peut bien être sûr de toujours échapper  
A ces tonnes de fer aux mains d'irresponsables  
Quelquefois on le sait ! car tous ne sont coupables !

L'un m'a dit quelque jour : « je suis las, fatigué  
Et je devrais dormir, au moins me reposer ! »  
Mais le patron m'a dit : « Tu conduis ou la porte !  
Tu dois te débrouiller et faire de la sorte...

Que tu sois de retour pour un autre trajet,  
Dès demain, sans défaut, de Lille à Montpellier !... »  
Alors, je te le dis : il faut que je travaille  
Et je dois obéir, aller, vaille que vaille !...

... Ayant femme et enfants, qu'il faut faire manger !  
Pour les miens et pour moi, il me faut bien rouler,  
Pour ne pas m'endormir, j'ai un sac de pilules  
D'autres pour sommeiller ! Ces exemples pullulent !

Vois, tu as tout compris, je suis un moins que rien  
Exploité, écrasé, menant la vie d'un chien !  
Qu'importe à mon patron que je souffre ou je crève,  
Un autre conduira sans repos et sans trêve !...

Jean SAURÉ

## « Une vie si belle mais si brève »

Guénaël, jeune fille gaie, aimant la vie, a été tuée sur la route : elle avait 23 ans.

Pour surmonter cette disparition brutale, Joëlle va mettre en place une nouvelle relation avec sa fille, la faisant continuer d'exister auprès d'elle en évoquant les meilleurs moments passés ensemble.

Ce livre ne donne pas de recette pour vivre un deuil difficile, il est seulement une illustration de ce qui peut constituer une étape du travail de deuil. Joëlle LECACHEUR est adhérente de la Ligue.

Elle est aussi cadre infirmier et chargée d'enseignement. Aujourd'hui, elle s'adresse plus particulièrement aux conseillers funéraires et au personnel hospitalier confrontés aux problèmes liés à la fin de vie.

« Une vie si belle mais si brève », tel est le titre de ce livre que l'on peut se procurer en écrivant à : **Joëlle LECACHEUR – 49, boulevard Eugène-Cabassud – 13010 MARSEILLE**, avec un chèque de 70 F comprenant les frais d'envoi.

## « Limitation de vitesse.

### Les décisions publiques et leurs effets »

**Éditions Hermès – 8, quai du Marché-Neuf – 75004 PARIS**  
Simon COHEN – Hubert DUVAL – Sylvain LASSARRE  
– Jean-Pierre ORFEUIL.

Tous quatre chercheurs à l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (I.N.R.E.T.S.)

Ce livre, très technique, rend compte des expériences de limitation de vitesse menées dans différents pays européens et dans différents États des États-Unis. Les limitations de vitesse n'ont pas été instituées à l'origine uniquement dans le but de réduire le nombre et la gravité des accidents, mais aussi de réduire les consommations de carburant et les émissions de gaz polluants. Elles ont été dans certains cas un compromis entre les gains de temps permis pour tous les usagers par les infrastructures et des véhicules autorisant des vitesses plus élevées, et la perte de vies humaines et les souffrances des blessés qui sont la conséquence de cette augmentation des vitesses.

En effet, les différentes études statistiques menées dans les pays concernés aboutissent à la conclusion suivante : pour une infrastructure donnée, le nombre d'accidents varie comme la puissance 2 de la vitesse, le nombre de blessés graves comme la puissance 3, le nombre de tués comme la puissance 4.

La limitation de la vitesse maximum autorisée a en général pour effet un écrêtement sensible des très grandes vitesses qui ne sont le fait que d'un petit nombre de conducteurs, et une homogénéisation des vitesses pratiquées, ce qui est un facteur très sensible d'accroissement de la sécurité.

## L'erreur humaine dans l'accident de la route (Rapport de l'I.N.R.E.T.S. – juin 1997)

A Aix-en-Provence, une équipe de l'I.N.R.E.T.S. (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité) intervient sur les lieux des accidents qui se produisent dans la région dans les mêmes délais que la gendarmerie et les secours. Son but : relever

## Effets des changements de limites de vitesse intervenus en 1996 dans différents États des États-Unis (étude réalisée en octobre 1997)

Les études américaines ayant abordé l'efficacité des mesures de janvier 1974 abaissant les limitations maximales de vitesse à 55 mph (90 km/h) ont montré une diminution de la mortalité routière conséquente à la mesure. En 1987, le Congrès a changé d'orientation et autorisé le relèvement des vitesses limites jusqu'à 65 mph (105 km/h) sur certaines portions des *interstates*. Entre 1987 et 1988, 40 États ont relevé les vitesses limites sur les *interstates* de rase campagne. La plupart des études d'évaluation montrent que ce relèvement a entraîné une hausse du nombre des accidents mortels jusqu'à 22 %.

Le 8 décembre 1995, le Congrès a finalement autorisé les États à fixer eux-mêmes leurs propres limitations de vitesse. Fin 1996, 24 États ont relevé les vitesses sur les *interstates* ruraux à 70 mph (112 km/h) ou plus (1). Parmi ces États, certains ont même relevé les vitesses limites entre 60 mph et 70 mph sur les *interstates* urbains précédemment limités à 55 mph. L'étude de l'Insurance Institute For Highway Safety a consisté à évaluer cette nouvelle décision du Congrès américain.

Un premier groupe a été constitué par 12 États qui ont relevé les vitesses limites entre décembre 1995 et avril 1996. Un second groupe a été constitué de 18 États qui n'ont pas relevé les vitesses limites ou qui les ont relevées sur moins de 10 % du linéaire des *interstates* urbains. Les résultats montrent que le nombre de tués sur les *interstates* et *freeways* (généralement ce sont des routes à au moins 2 fois 2 voies et chaussées séparées) a augmenté de 12 % entre avril-décembre 1995 et avril-décembre 1996 dans le premier groupe d'États comparativement à ce qui était attendu en l'absence de relèvement des vitesses. Les auteurs estiment donc à 12 % l'augmentation du nombre de tués par le seul effet du relèvement des vitesses sur ce réseau des États à vitesse relevée.

Des mesures complémentaires de vitesses pratiquées sur des *freeways* urbains ont montré que le pourcentage de conducteurs dépassant les 70 mph (112 km/h) était passé respectivement de 29 % (novembre 1995) à 40 % (mars 1996) en Californie et de 15 % à 33 % (50 % fin 1996) au Texas.

Selon les auteurs, en 9 mois (avril 1996-décembre 1996), le relèvement des vitesses aux États-Unis est responsable, dans les 12 États sélectionnés pour l'étude, de 500 morts supplémentaires.

### Source INRETS

(1) L'État du Montana a même supprimé les limitations de vitesse de jour tout en recommandant une vitesse raisonnable et prudente. Les vitesses de nuit y sont limitées à 65 mph (105 km/h).  
mph : mile par heure (1 mile = 1 610 m).

Interstate : route inter-État, l'équivalent de nos autoroutes.

enquêtes qui ont lieu ultérieurement : 330 accidents ont été ainsi analysés et ont donné lieu à ce rapport. De façon classique (c'est le schéma d'analyse qui est proposé à tous les I.D.S.R. - Inspecteurs Départementaux de Sécurité Routière pour les enquêtes REAGIR), on distingue :

- ↳ La situation de conduite, qui est celle dans laquelle les impliqués se trouvent avant qu'un quelconque problème se pose.
- ↳ La situation d'accident qui correspond à la survenance d'un événement imprévu.
- ↳ La situation d'urgence est celle pendant laquelle l'un au moins des impliqués va tenter de revenir à une situation normale en effectuant une manœuvre d'urgence.
- ↳ La situation de choc est le résultat d'un échec de cette tentative de récupération.

Les causes d'accident sont pratiquement toujours multiples. Mais parmi elles, on trouve également pratiquement toujours une erreur humaine. Et c'est celle-ci que les chercheurs de l'I.N.R.E.T.S. ont essayé de caractériser.

A chaque instant, un conducteur doit :

- ↳ Rechercher et saisir des informations sur son environnement.
- ↳ Porter sur ces informations un diagnostic : y a-t-il danger potentiel pour moi ou non ?
- ↳ Formuler un pronostic : quel pourrait être le comportement de ce véhicule que j'ai localisé ?
- ↳ Prendre une décision.
- ↳ Et l'exécuter.

Le tout habituellement en un temps extrêmement court, parfois une fraction de seconde. D'où le danger de l'alcool qui ralentit considérablement ce processus. Et c'est au cours de ce processus que peuvent se produire des erreurs.

L'analyse des accidents à laquelle l'équipe de chercheurs a procédé aboutit au résultat suivant :

- ↳ Dans 33 % des cas, il y a défaut de perception des informations :
  - L'information n'est pas perceptible : un piéton caché par un véhicule utilitaire par exemple.
  - Le champ de vision du conducteur est réduit du fait qu'il roule à une vitesse excessive.

**La Ligue Contre la Violence Routière du GARD participe à cette campagne :**

- Le conducteur « pense à autre chose ».
- Son attention est détournée par un autre événement non porteur de danger potentiel.
- Dans 23 % des cas, le diagnostic formulé sur les informations perçues est erroné : « j'ai largement le temps de passer », ou bien la manœuvre qu'un autre usager entreprend est mal comprise (par exemple, il se déporte sur la gauche pour finalement tourner à droite ; il s'arrête sans raison... Alors qu'il s'arrête pour laisser passer un piéton).
- Dans 17 % des cas, le pronostic est erroné : « j'ai la priorité, donc il va s'arrêter pour me laisser passer ».
- Dans 10 % des cas, la décision prise est mal exécutée, parce que une contrainte sévère intervient : une décision de freinage peut provoquer un dérapage si la chaussée est glissante (pluie, neige, gravillon...).
- Enfin dans 10 % des cas également, le conducteur « perd complètement les pédales ».

Cette analyse est très intéressante, mais il reste maintenant à formuler des propositions réalistes pour l'apprentissage de la conduite. Nul doute qu'un simulateur permette de mettre facilement l'apprenti conducteur en face de situations potentiellement dangereuses, sans risque, de tester ses réactions et de lui faire acquiescer les bons réflexes. De tels simulateurs sont utilisés pour la formation des pilotes d'avion, des conducteurs de poids lourds. A quand leur utilisation pour la formation au permis de conduire ? Il est vrai que c'est coûteux. L'est-ce plus que les accidents ?

## LIBÉRONS LES TROTTOIRS

# Ne jetons pas les piétons dans la rue !



LES TROTTOIRS SONT POUR LES PIÉTONS  
Les rues principalement pour les voitures

MERCI DE VOTRE COMPRÉHENSION

Tract diffusé par le Collectif Nîmois des Usagers de la Voie Publique :  
Comités de quartier, Associations de handicapés, clubs cyclistes et cyclotouristes,  
écologistes, piétons de Nîmes, Ligue Contre la Violence Routière.

# RECTIFICATION DES LISTES DE DERNIÈRES PAGES ET NOUVELLES ASSOCIATIONS

## ASSOCIATIONS DÉPARTEMENTALES

**HAUTS DE SEINE** : Philippe LAVILLE - 42, avenue Giovanni Boldini - 92160 ANTONY - Tél. : 01.46.61.10.93

**PARIS** : Christine WEIL - 5 bis, rue Moufle - 75011 PARIS - Tél. : 01.40.21.61.06

**VOSGES** : Michel MATHIEU - 140, impasse de la Boule Girard - 88270 HENNECOURT - Tél. : 03.29.36.62.39

**HAUTE-GARONNE** : Christine FASQUELLE - 2, rue de France - 31520 RAMONVILLE ST-AGNE - Tél. : 05.61.75.75.88

**GARD** : Ginette BRUNEL - 15, rue Bir-Hakeim, Appt 35 30100 ALES - Tél. : 04.66.30.49.52

## DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

**ÎLE-DE-FRANCE** (Essonne - Hauts de Seine - Seine et Marne - Seine Saint Denis - Val de Marne - Val d'Oise - Ville de Paris - Yvelines)  
Philippe LAVILLE - 42, avenue Giovanni-Boldini - 92160 ANTONY - Tél. & Fax : 01.46.61.10.93

## BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère :

Je renouvelle mon adhésion :

Nom : \_\_\_\_\_

Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Tél. : \_\_\_\_\_

Profession : \_\_\_\_\_

Cotisation minimum 150 F

Chèque à libeller à l'ordre de : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**  
Bulletin à renvoyer à : Adresse de votre association départementale  
ou 15, rue Jobbé-Duval - 75015 PARIS

La cotisation comprend l'abonnement à PONDÉRATION (4 numéros par an).  
Un reçu fiscal vous sera adressé pour toute somme versée en excédent de 150 F

## SOUTIEN AU NOUVEAU PROJET DE LOI

La Ligue Contre la Violence Routière appelle à soutenir le projet de loi relatif à la sécurité routière qui sera présenté à l'Assemblée Nationale fin mai 1998 et qui constitue une étape importante de l'engagement gouvernemental.

### Les cinq principales dispositions du projet de loi portent sur :

- La mise en place d'un stage obligatoire pour les conducteurs novices auteurs d'infractions graves au cours des deux premières années de conduite.
- La garantie d'un enseignement de qualité par l'inscription dans la loi des conditions d'accès et d'exercice de la profession d'enseignant et d'exploitant d'établissement d'enseignement de la conduite.
- L'extension du principe « propriétaire payeur », déjà en vigueur pour les infractions relatives au stationnement, pour l'appliquer aux contraventions relatives aux excès de vitesse, au franchissement des feux tricolores et au non-respect des panneaux stop.
- L'instauration d'un délit de récidive d'excès de vitesse supérieur ou égal à 50 km/h au-delà de la vitesse autorisée.
- La possibilité légale d'un dépistage systématique des drogues illicites en cas d'accident mortel.

Renvoyez-nous  
cette carte de soutien  
sous enveloppe affranchie,  
nous la retransmettrons  
au gouvernement.

## SOUTIEN AU NOUVEAU PROJET DE LOI SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Gouvernement propose, en 1998, des mesures pour réduire de moitié le nombre des victimes sur la route en 5 ans.

J'apporte mon soutien à ce projet de loi, car je refuse cette violence routière quotidienne.

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse : .....

Date et signature : \_\_\_\_\_

