Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

Opération "Une ville morte" à Mouans-Sartoux dans les Alpes-Maritimes, samedi 19 octobre 2002 : 8 000 tués en France par an, c'est l'équivalent de la population de cette ville. Le but de cette manifestation est de faire prendre conscience de l'ampleur du massacre.
Pendant une demi-heure dans toutes les rues de la ville les habitants se sont allongés par terre.

OBJECTIF: ZÉRO ACCIDENT

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 : 11,43 € - Novembre 2002 - N° 53

Sommaire

Éditorial 3
Entrevue avec M. Dupré la Tour, ... 4
Entrevue avec M. Dominique Perben 5
États généraux de la sécurité routière 6
Témoignages 7
Revue de presse 8
Évolution du nombre de tués : 1994 - 2001 12
Répartition des tués par département en 2001 13
Accidentologie selon l'âge (2001) - Comparaisons européennes 14
Regard sur quatre accidents répétitifs 15
La faute au brouillard ? 18
La vie dans les Associations départementales de la Ligue 19
Conseil d'Administration, Bureau National, Délégués Régionaux, Bulletin d'Adhésion 24

Les États Généraux de la sécurité routière le 17 septembre 2002

J'assistais à cette grand messe avec le même scepticisme éprouvé lors de rassemblements précédents : débats faits de bilans, de constats, de témoignages émouvants, de promesses, voire d'engagements.
Un peu confiante au début de ces rencontres, les morts et blessés graves comptabilisés chaque année me prouvaient que ni les mots, ni même quelques lois, ne résolvaient aucun drame.
D'études de sages préconisant les mesures à prendre (livre blanc en 1989), de rapport d'experts (commission Verré 1997), de quelques coups de gueule poussés de temps à autre par des hommes politiques théoriquement dotés de moyens, que reste-t-il sur le terrain : des enfants, des femmes, des hommes qui, chaque jour, quittent leur domicile et se retrouvent à la morgue victimes de la pire des insécurités, l'insécurité routière.
Des promesses, une fois de plus, je ne peux pas les recevoir, elles trahiraient ces appels au secours de familles détruites après la mort d'un être cher sur la route, mais aussi de toutes celles et de ceux qui adhèrent à la Ligue parce qu'ils n'acceptent pas la "loi de la jungle".
Le 17 septembre dernier, au cours des propos tenus par les ministres, ma cuirasse a un peu fondu.
Trop naïve ou trop sensible, j'ai parfois dû réprimer des larmes d'émotion que je sentais monter lorsque j'entendais ces hommes dotés de pouvoir employer ces mots, pour nous courants à la Ligue : refus de la fatalité, violence routière, délinquance routière, gâchis d'avenir, mais aussi des mots que nous évitons de prononcer : délinquant, assassin, des phrases que nous avons peine à dire: "la sécurité routière est un mot qui ment".
Existe-t-il enfin une véritable volonté, au niveau du gouvernement : faire respecter le premier des droits de l'homme, le droit à la vie ?
Nous nous battons depuis presque vingt ans à la Ligue pour que nos rues, nos routes soient des lieux de vie.
Les principales causes d'accidents mortels ou graves sont connues depuis longtemps et ont été reconnues publiquement aujourd'hui, certains moyens d'y remédier aussi.
Un engagement solennel a été pris.
Devons-nous y croire, pouvons-nous commencer à espérer ?

Odile Van Hée

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE - 15 Rue Jobbé Duval - 75015 PARIS
Tél. : 01.45.32.91.00 - Fax. : 01.45.32.91.01
e-mail : lcvr.paris@wanadoo.fr - Site Internet : http://www.violenceroutiere.org
LA LIGUE EST MEMBRE DE LA FEDERATION EUROPEENNE DES VICTIMES DE LA ROUTE **(F.E.V.R.)**

Directeur de la publication : Jacques ROBIN
Saisie et mise en page : Maria MÉRIAU
Comité de rédaction : Geneviève JURGENSEN, André KLARSFELD, Jean-Yves LAMANT, Philippe LAVILLE, Chantal PERRICHON, Gérard PETIN, Jacques ROBIN, Odile VAN HÉE.
Ont également participé à la rédaction : Jean-Luc CARL, Pierre SOLVICHE, Francis LOCQUENEUX
Imprimerie : Compédit-Beauregard - 61600 La Ferté Macé
N° CPPAP : 67845 - ISSN : 0297-5874
Pondération n° 53 novembre 2002

Éditorial

6 mois déjà que le gouvernement de Jean-Pierre Raffarin est en place

4 000 personnes sont mortes

80 000 autres ont été blessées, dont certaines seront handicapées à vie.

Faisons le point.

Certes le gouvernement a hérité d'une situation catastrophique puisque rien n'avait été fait pour lutter efficacement contre la délinquance routière. Cette incurie perdurait depuis des décennies. Depuis 20 ans la Ligue se bat quotidiennement, dans tous les départements, sur tous les fronts, contre ce fléau. Dans ce contexte amer, une parole d'une tonalité différente nous arrive sous la forme de la déclaration de Jacques Chirac le 14 juillet 2002. Pour la première fois, le Chef de l'État annonce que la lutte contre la violence routière sera le premier "chantier national" de son quinquennat. Ce discours avait été précédé d'une réduction drastique du champ de l'amnistie. Les Etats Généraux du 17 septembre, le discours du Président au Mondial de l'automobile : "Je condamne ceux qui font de la vitesse un argument de vente chez les constructeurs", sont des prises de position que la Ligue ne peut qu'approuver.

Cependant, si le pouvoir politique aujourd'hui se montre si offensif dans les mots, c'est parce que nous avons contribué à faire changer l'opinion publique et que notre travail d'information a été largement relayé par les médias. Cette évolution d'une partie de l'opinion, c'est beaucoup à NOUS, militants de la Ligue, qu'elle est due. Mais tout reste à faire pour que la parole devienne acte, que la route se pacifie et que la vie l'emporte sur la mort.

Je voudrais dédier cet éditorial à tous les enfants dont nous n'aurons jamais, heureusement, à connaître le prénom :

- parce qu'un cadre, après un cocktail dans son entreprise, aura pris un taxi pour retrouver les siens,
- parce qu'un chef de famille aura remis les clefs de sa voiture à un proche plus sobre que lui, après un repas trop arrosé,
- parce qu'une femme pressée aura levé le pied de son accélérateur en pensant aux enfants des autres,
- parce qu'un conducteur se sera abstenu de répondre à la sonnerie de son portable...

Tous ces petits gestes qui sont des grands gestes de vie.

Alors, vous, messieurs les constructeurs, oserez-vous entrer dans l'histoire autrement qu'en marche arrière ? L'un d'entre vous aura-t-il l'audace de devancer les futures normes de la communauté européenne, en bridant dès maintenant les moteurs de ses voitures ?

Chantal Perrichon
Présidente de la Ligue Contre la Violence Routière

Entrevue avec M. Dupré la Tour, conseiller du Président de la République le 26 septembre 2002

M. Dupré la Tour a reçu notre présidente Chantal Perrichon et notre porte-parole Geneviève Jurgensen le 26 septembre 2002 à l'Élysée, la veille de l'inauguration par M. Chirac du Mondial de l'automobile.
M. Dupré la Tour s'est montré très attentif à nos problèmes, et la prise de position de M. Chirac le lendemain au Mondial de l'automobile (voir éditorial page 3) a témoigné de l'efficacité de cette entrevue.

Les sujets abordés ont été :

1. **Intervention de Jacques Chirac, président de la République, lors de l'inauguration du Mondial de l'automobile :**
   À cette occasion, notre association attend du président une confirmation incontestable de son engagement du 14 juillet dernier.

2. **Préparation du projet de loi sur la combinaison stupéfiant + conduite d'un véhicule motorisé (Dell'Agnola) :**
   Notre association redoute un texte hâtif et superflu.
   Nous rappelons que la recherche de stupéfiants est complexe et consommatrice de temps pour les forces de l'ordre ; la recherche en cours sur leur effet réel est loin d'être terminée ; l'État se montre depuis des décennies incapable d'effectuer les contrôles simples que sont la vitesse (sous-équipement en radars dernière génération, lesquels sont réglés par les forces de l'ordre bien au-delà de la vitesse autorisée) et l'alcoolémie (éthylomètres rarement utilisés, les "ballons" peu fiables restant majoritaires et les contrôles aléatoires rares).
   Notre association ne soutiendra pas un texte supplémentaire venant ajouter le discrédit au discrédit.

3. **"Boîtes noires"**
   Leur généralisation est d'ores et déjà inéluctable et l'État doit soutenir cette orientation : une entreprise privée lance une expérimentation sur la base du volontariat, et la Ligue contre la violence routière elle-même progresse vers la possibilité de faire de même avec ses adhérents volontaires, en partenariat avec l'administration (DSCR).
   Ces "boîtes noires" doivent être proposées par les tribunaux comme peine de substitution (ainsi qu'annoncé mais non suivi d'effet lors du dernier Comité interministériel de la sécurité routière).

4. **Sanctions**
   - Notre exigence va dans le sens du rétablissement des contrôles fréquents, avec application systématique et ferme des sanctions prévues par la loi, afin d'éviter autant que possible que l'accident survienne et que la prison devienne l'ultime recours.
   -Nous soulignons l'importance de l'automatisation des sanctions, pour éviter leur « évaporation » et désengorger les tribunaux.
   -Nous ne sommes pas hostiles à ce que des juges non professionnels puissent, comme en Angleterre, juger des accidents non mortels.
   -Nous mettons l'accent sur le plein usage de toutes les sanctions directement liées à la nature de la délinquance : immobilisation du véhicule, confiscation, voire vente au domaine ; annulation du permis de conduire (et non pas suspension) ; condamnation à des travaux d'intérêt général.
   -Nous alertons sur l'usage répandu et indéfendable de ce qu'on appelle le "permis aménagé".

5. **Bridage des moteurs**
   La France doit au sein de l'Union européenne être le fer de lance des mesures structurelles qui réduiront automatiquement le nombre des victimes, en particulier le bridage des moteurs.
   C'est une mesure qu'elle peut prendre unilatéralement, en se souciant peu d'être condamnée par la Cour européenne de justice: elle l'a fait depuis 1996, dans le cas de l'importation de viande bovine d'origine anglaise, préférant payer les amendes infligées par l'UE que se soumettre à la directive de cette dernière.

6. **Statut de la DSCR :**
   La DSCR doit, comme ce fut le cas lors de sa création et jusqu'au début des années 1980, être rattachée directement au Premier ministre.
   Les récents États généraux de la sécurité routière (17 sept.-02) ont montré, par la mobilisation du Premier ministre et de sept ministres concernés, que cette question ne relevait que très partiellement du ministère des Transports.

7. **Accueil des familles de victimes**
   Nous constatons quotidiennement le désarroi des familles dans les instants, les jours et les semaines qui suivent le drame.
   La création d'un N° Vert national leur permettra de trouver immédiatement le secours et les recours qui leur sont indispensables, contribuant ainsi à atténuer les conséquences dramatiques et durables du traumatisme combiné à l'abandon.

Entrevue avec M. Dominique Perben, garde des sceaux, ministre de la justice, le 7 octobre 2002

M. Perben a reçu longuement notre présidente Chantal Perrichon, et notre porte-parole Geneviève Jurgensen, le 7 octobre 2002. Cette entrevue a été très constructive. Les sujets abordés ont été :

1) **Projet de loi Dell'Agnola sur la consommation de drogue au volant :**
   Personne ne saurait minimiser l'impact de l'usage des stupéfiants sur la conduite.
   Mais notre association redoute un texte hâtif et superflu.
   Lors des États généraux de la sécurité routière (17/09/02), la totalité des intervenants se sont accordés pour dire : faisons d'abord respecter les textes existants. Trois semaines seulement après cette réunion déterminante, un nouveau texte serait donc examiné et adopté ?
   La recherche de stupéfiants est complexe et consommatrice de temps pour les forces de l'ordre ; l'État se montre depuis des décennies incapable d'effectuer les contrôles simples que sont la vitesse (sous-équipement en radars dernière

génération, lesquels sont réglés par les forces de l'ordre bien au-delà de la vitesse autorisée), l'alcoolémie (éthylotests rarement utilisés, les « ballons » peu fiables restant majoritaires et les contrôles aléatoires rares), l'usage de la ceinture de sécurité (on estime que le respect de son usage sauverait plus de mille vies par an).
Notre association ne soutiendra pas un texte supplémentaire venant ajouter le discrédit au discrédit.

2) **Efficacité des contrôles et sanctions**

À la rareté des contrôles vient s'ajouter l'inefficacité des sanctions, puisque de l'aveu même de la DSCR, une sur deux "s'évapore" en cours de route.
Les tribunaux par ailleurs sont asphyxiés.

Ainsi s'installe l'impunité, ainsi meurent 8000 personnes chaque année.
- Qu'en est-il d'un réforme profonde du système contrôles/sanctions ?
- Qu'en est-il de la création d'un établissement public, dont la fonction serait le recouvrement des amendes et contraventions, et qui serait partiellement financé par ces dernières ?
- Qu'en est-il d'une circulaire signée du Premier ministre, indiquant sans ambiguïté que toute intervention visant à annuler une sanction (élu local, policier, gendarme…) sera sanctionnée ?

3) **Sanctions**

- Notre exigence va dans le sens du rétablissement des contrôles fréquents, avec application systématique et ferme des sanctions prévues par la loi, afin d'éviter autant que possible que l'accident survienne et que la prison devienne l'ultime recours.
- Nous ne sommes pas hostiles à ce que des juges non professionnels puissent, comme en Angleterre, juger des accidents non mortels.
- Nous mettons l'accent sur le plein usage de toutes les sanctions directement liées à la nature de la délinquance : immobilisation du véhicule, confiscation, voire vente aux domaines ; annulation du permis de conduire (et non pas suspension) ; condamnation à des travaux d'intérêt général ; recherche des complicités (qui a prêté sa voiture à quelqu'un qui n'avait pas le droit de conduire ? qui a participé, en tant que passager ou compétiteur, à telle course sur la voie publique ? qui a laissé partir en voiture un conducteur, sachant qu'il avait bu et/ou consommé des stupéfiants ? …)
- Nous alertons sur l'usage par les tribunaux, répandu et indéfendable, de ce qu'on appelle le « permis aménagé ».

4) **Accueil des familles de victimes**

Nous constatons quotidiennement le désarroi des familles dans les instants, les jours et les semaines qui suivent le drame.
La création d'un N° Vert national leur permettrait de trouver immédiatement le secours et les recours qui leur sont indispensables, contribuant ainsi à atténuer les conséquences dramatiques et durables du traumatisme combiné à l'abandon.

5) **Formation des magistrats à la sécurité routière**

Les auditeurs à l'École nationale de la magistrature ne reçoivent aucun cours d'accidentologie, or la délinquance routière est la plus meurtrière de toutes. Elle occupe d'ailleurs 30% de l'activité des tribunaux.
L'accidentologie doit faire partie de la formation des magistrats, en particulier pour que le rôle de la vitesse cesse d'être sous-estimé dans l'appréciation du manquement à la loi.

6) **Bridage des moteurs**

L'homologation par l'administration de voitures et motocyclettes inutilement puissantes rend l'État vulnérable à une plainte qui serait déposée par une famille de victimes, au motif que la puissance inutile a été le facteur principal de l'accident.
Nous rappelons que l'État de son côté documente sans ambiguïté la dangerosité de la vitesse en elle-même.

7) **Harmonisation des contrôles de vitesse**

La différence d'un département à l'autre, selon les instructions du préfet et l'automatisation ou non des instruments de contrôle, risque d'amener des inégalités dans les sanctions appliquées pour des infractions appréciées différemment.
Les contrôles de vitesse doivent être effectués sur tout le territoire selon des bases communes aux forces de l'ordre.

M. Perben a reçu les associations de victimes le 18 novembre 2002

Le 18 novembre, Monsieur Perben, ministre de la Justice, a convoqué les principales associations de victimes (victimes du sang contaminé, de l'amiante, de l'usine A.Z.F. de Toulouse, de maltraitance, de pédophilie, de la route, d'assassinat, d'attentat, de traumatisme crânien etc.)

Monsieur Perbern souhaitait recueillir avis et propositions autour de cinq thèmes :
1) la place et le rôle des victimes au cours des procédures,
2) les victimes et l'exécution des décisions de justice,
3) l'équité et la transparence des décisions de justice,
4) la prise en charge des victimes d'accidents collectifs,
5) la formation à l'accueil et à la prise en charge des victimes.

"Il faut que vos souffrances ne soient pas vaines et qu'elles puissent éviter que d'autres subissent le même sort. Parce qu'elles auront été dénoncées et officiellement reconnues, elles permettront de prendre des mesures pour prévenir le renouvellement des actes qui sont à leur origine".
Le ministre souhaite que les victimes soient au centre de l'institution judiciaire.

Chantal Perrichon, présidente, Odile Van Hée, secrétaire générale représentait la Ligue et ont insisté sur la nécessité d'une meilleur formation des personnes en contact avec les familles dès le drame, d'une mise en place de cellules d'accueil psychologique (les problèmes concernant la justice avaient été soulevés par J. Collard).

De futures réunions sont prévues. Les associations seront regroupées en fonction de leurs principale préoccupations.

Journée "sécurité routière" le 14 octobre à l'école nationale de la magistrature

Pour la première fois dans l'histoire de l'École nationale de la magistrature (Bordeaux), une journée entière, non optionnelle, a été consacrée à la Sécurité routière le 14 octobre. Notre association y était invitée à s'exprimer.
Geneviève Jurgensen, notre porte-parole, y a exposé en séance plénière la position de la Ligue face à la politique de contrôles et de sanctions, conformément au rendez-vous qui avait eu lieu une semaine plus tôt avec le Garde des Sceaux et dont nous vous rendons compte dans ce numéro.

Aux États généraux de la sécurité routière (Paris 17 septembre 2002), notre association était invitée à s'exprimer sur la conception des véhicules

Geneviève Jurgensen

Madame, Messieurs les Ministres,
Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,
Permettez-moi de vous lire quelques lignes d'un article paru le 19 août dernier, dans les pages du quotidien Le Figaro. Il s'agissait sous la plume de Jacques Chevalier de rendre compte, avec toute la distance journalistique qui s'impose, de la sortie du dernier modèle de Jaguar, moteur limité à 250 km/h :
"(…) Le R chez Jaguar signifie clairement Racing ou, si l'on préfère, sport extrême. Le dernier doute sera levé à la contemplation de cette S-Type, arc-boutée sur ses roues de 18 pouces et prête à bondir, mufle au ras du bitume. Derrière la calandre largement grillagée et peinte comme s'il s'agissait d'un missile furtif, sommeillent pas moins de 406 chevaux. Pour les faire hennir, les ingénieurs n'ont pas tergiversé. Un V8 suralimenté par un compresseur Eaton et deux refroidisseurs, et voilà l'écurie remplie de pur-sang très chauds. (…)"
Pour qu'il ne me soit pas reproché de prendre un exemple extrême, tant par le type de la voiture que par le délire du journaliste, je précise que le compteur de vitesse du tableau de bord de la plus modeste Peugeot 106 affiche "180 km/h" comme celui d'une Citroën Saxo, et que la Renault Clio affiche 220 km/h.
C'est donc la totalité du parc automobile qui est homologué POUR violer la loi.
Le Code de la route en effet, je le rappelle, est une loi. Qui stipule ceci :
Article L.311-1
"Les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route."
Les bilans annuels de l'insécurité routière en France ne disent pas un mot du sur-risque lié à ces capacités de vitesse, qui dépassent toutes largement la vitesse la plus élevée autorisée sur tout notre réseau routier. Comment ose-t-on constater depuis des décennies que l'insécurité routière est la première cause de mortalité de la jeunesse, qu'elle provoque chaque année d'horribles handicaps par milliers, que la France est en ce domaine la honte de l'Europe industrialisée, que la vitesse de pointe et le poids sans cesse croissants des véhicules tiennent une place de choix dans ces drames, et ne pas agir sur les causes structurelles de cette catastrophe sanitaire quotidienne ?
L'administration ne restera pas à l'abri du procès que conduira un jour une famille de victime, indignée qu'une industrie de masse n'ait pas été conçue pour la protéger d'un risque, la vitesse inutile et dangereuse, parfaitement documenté. Ce jour-là, bien sûr, la Ligue Contre la Violence Routière sera au côté de cette ou de ces familles, et elle soutiendra leur action.
La France en effet ne peut pas accumuler la totalité des risques sans que sa population en paye le prix abominable. Elle ne peut pas homologuer les voitures sans cesse plus lourdes et plus rapides ET avoir un réseau secondaire très développé, où s'observent la majorité des accidents mortels ET pâtir d'un système de contrôles et de sanctions en jachères ET être le pays où l'on consomme le plus d'alcool par habitant ET subir les agissements d'une minorité de conducteurs pour laquelle la loi n'est là qu'à titre indicatif.
Qu'on ne se cache pas derrière le paravent de l'Union Européenne. Un pays qui utilise les droits que lui confèrent les traités européens pour assurer la sécurité alimentaire en déclarant unilatéralement des interdictions d'importation de viande bovine et qui produit, importe et homologue des véhicules qui peuvent rouler à 250 km/h, n'a aucun souci de la sécurité routière. Ce pays n'a aucun souci de ses victimes d'hier, d'aujourd'hui et de demain.
La demande logique de la Ligue Contre la Violence Routière est donc celle-ci :

La Commission européenne et les autres instances de l'Union doivent être mises devant leurs responsabilités. La France doit les prévenir qu'elle prendra des mesures unilatérales si l'Union n'assure pas une sécurité routière structurelle par la limitation généralisée de la vitesse des véhicules à la construction. Cette vitesse ne saurait être sensiblement supérieure à 130 km/h.

La proposition de la Ligue Contre la Violence Routière est la suivante :

Plusieurs milliers de nos adhérents se proposent pour être les pionniers en France de l'utilisation de la "boîte noire". L'État doit les y aider, afin de tester en grandeur nature les apports de la boîte noire : quels renseignements indispensables fournit-elle aux juges en cas d'accident, quel est son impact sur le comportement du conducteur ; quelle est sa facilité d'utilisation, comment la perfectionner, quelles conclusions naturelles les assureurs doivent en tirer ; l'objectif à court terme étant la généralisation de ce système, en commençant bien entendu par les véhicules de l'administration et des entreprises publiques, en attendant l'adoption de la boîte noire par tous les véhicules légers motorisés, y compris bien entendu les deux-roues.

La France déplorait, il y a seulement trente ans, deux fois plus de morts qu'aujourd'hui ; la barbarie de la violence routière peut aller très loin sans que la démocratie soit en danger, et sans qu'aucune filière économique soit menacée. C'est la grande difficulté à laquelle nous sommes confrontés, car l'État est prêt à de grands sacrifices pour lutter par exemple contre le terrorisme, et se montre plus que réactif quand il s'agit de protéger un secteur industriel. On le voit à chaque fois qu'un risque alimentaire, même mineur, même inexistant - souvenez-vous de la panique qui a suivi la rumeur concernant les boîtes de Coca-Cola soit disant contaminées - se profile.
L'unique raison pour laquelle nous devons réduire drastiquement l'horrible nombre des accidents de la route relève du respect de la vie et, au-delà, du respect de la loi. Il n'est aucun domaine où de si grands progrès peuvent être obtenus en consentant des sacrifices aussi modestes. Ou bien nous le faisons, comme l'a solennellement demandé le président de la République le 14 juillet, ou bien nous choisissons, seuls en Europe, de sacrifier la vie et la loi sur l'autel du libéralisme exterminateur.

Témoignages

Hommage à Magali

Dans la rétrospective de l'année 1995, dans notre numéro 50, nous n'avons pas évoqué l'accident qui a coûté la vie à Magali Couric, 12 ans, nous nous en excusons près de ses proches, qui nous l'on fait remarquer à juste titre, et nous comblons aujourd'hui cette lacune.

Nous avons relu les circonstances de ce drame et les explications données au procès. Au moment où un bus scolaire est arrêté au bord de la route à 13 heures pour déposer des enfants qui revenaient du collège, un autre bus scolaire le double et heurte Magali qui traversait après être descendue du bus.

Comme dans beaucoup d'accidents de transport scolaire, les responsabilités sont multiples, mais souvent passées sous silence : le chauffeur d'abord, qui devrait savoir mieux que quiconque que des enfants peuvent traverser la chaussée après être descendus du car, les organisateurs qui contraignent les chauffeurs à des horaires tendus et ne sécurisent pas toujours les points d'arrêt.

Un échelon supplémentaire vient d'être franchi dans le manque de transparence des accidents de transports scolaires : depuis trois ans le C.N.T (Conseil national des transports) ne publie plus comme par le passé, sa brochure annuelle sur les accidents de transports scolaires. Il n'est donc plus possible de savoir combien d'enfants ont été tués et comment ! A-t-on refusé de communiquer au C.N.T les renseignements lui permettant de réaliser sa brochure ? C'est une question que nous allons poser à la prochaine réunion du Conseil national de sécurité routière.

Les gens s'entraînent à la violence

Mi-octobre 2001, alors que nous revenions de vacances, nous avons décidé de passer par Uriage dans l'Isère, une charmante ville d'eaux que nous connaissions pour y être passés plusieurs fois au cours de vacances à Chamrousse. Au moment de m'engager sur la route, je m'assurais qu'aucun véhicule ne venait de droite. Que s'est-il passé à ce moment-là ? Se trouvait-elle dans "l'angle mort" de ma voiture ? Toujours est-il que je n'ai pas vu une moto arriver à vive allure. Il y a eu un crissement de pneus et, tout à coup, l'engin fût à ma hauteur. Le conducteur n'a rien manifesté, la passagère a fait des grands gestes démonstratifs pour me demander ce que j'avais dans les yeux. J'ai d'abord montré des regrets par des gestes d'excuse car je pouvais ne pas avoir vu l'engin et, devant l'insistance de cette personne, j'ai fini par indiquer que cela suffisait. A ce moment là, comme si elle n'attendait que ce geste, elle s'est mise debout en équilibre sur la moto et, avec sa jambe droite, a tapé avec une violence inouïe sur notre carrosserie en tournant son pied. Inutile de parler de l'état de la peinture après cela. J'ai été très choquée par ce geste et aussi par les yeux exorbités de cette femme. Pendant longtemps, je me réveillais la nuit en sursaut poursuivie par cette motarde. Lorsque nous sommes retournés en vacances en France cette année, chaque fois que nous étions dépassés par des motos, j'avais peur et sursautais.
Je pense, en fait, que c'est sans doute la façon d'opérer qui m'a le plus impressionnée. Cette femme avait l'air d'une équilibriste, de quelqu'un qui s'était entraîné. C'est sans doute cela qui me préoccupe ; les gens s'entraînent à la violence.
Au début de l'année, dans l'émission "les grosses têtes" de Philippe Bouvard, quelqu'un racontait avoir aussi été victime d'une violence routière par un motard qui lui avait arraché son rétroviseur gauche et s'était enfui, certain de son impunité car les plaques minéralogiques sur les motos françaises sont si petites qu'il est impossible de lire quoi que ce soit dès qu'un engin roule un peu vite. Ne pourrait-on pas leurs donner les dimensions internationales, la grandeurs des lettres et des chiffres des autres véhicules à moteur ?
J'espère que de vous écrire ce fait divers va me décrisper et m'aider à oublier. Dans ce sens, merci d'avoir créer cette Ligue.
Cordialement.

Geneviève Kern
Maxdorf (Allemagne)

Revue de presse

Jacques Chirac lance trois nouveaux "chantiers"et assure que "les engagements seront tenus."

Le Monde (15 juillet 2002)

(...) La seule vraie surprise de l'intervention présidentielle est venue des trois "priorités"que M. Chirac a fixées pour son quinquennat. "Ce ne seront pas des chantiers de pierre", a-t-il souligné, en affirmant sa volonté de réduire "l'insécurité routière", de relancer la "lutte contre le cancer" et "l'insertion des handicapés".Les ministres, qui suivaient avec Jean-Pierre Raffarin l'interview télévisée dans un petit salon, ont découvert ces priorités présidentielles en même temps que les téléspectateurs. Pour l'heure, elles ne correspondent pas à des projets discutés au sein de l'équipe gouvernementale.(…)

L'intégralité de l'interview présidentielle était disponible sur le site du Monde. En voici des extraits :

Question : y aura-t-il des chantiers concrets, par exemple, qui pourraient marquer le quinquennat ?

J. Chirac : Qu'est-ce que vous appelez des "chantiers?"

Question : des grands chantiers que vous pourriez décider de lancer. Par exemple la décentralisation...

J. Chirac : Quand on parle des "grands chantiers", en général vous pensez aux grandes réalisations architecturales qui ont marqué chacun des septennats précédents. Si c'est à cela que vous faites allusion : oui, je voudrais marquer ce quinquennat par trois grands chantiers, mais qui ne sont pas de pierre. C'est d'abord la lutte contre l'insécurité routière. Je suis absolument horrifié par le fait que les routes françaises sont les plus dangereuses d'Europe. C'est ensuite le cancer, au-delà, naturellement, de l'attention que l'on doit avoir pour toutes les maladies, depuis les maladies orphelines jusqu'au sida. Mais le cancer est un véritable drame national qui exige un effort considérable ; un effort de recherche, un effort de prévention et de dépistage, un effort de traitement - y compris de traitement psychologique - des malades. (…)

Le troisième "chantier" - si vous appelez cela des chantiers -, ce sont les handicapés, qui, en France, n'ont pas encore trouvé leur place convenablement, de façon digne. Et beaucoup de progrès restent à faire.

Voilà les trois grands chantiers. Vous voyez qu'ils ne seront pas aux mains des architectes, mais, je l'espère, entre les mains des hommes et des femmes de cœur.

Jacques Chirac inaugure le Mondial de l'automobile.

Le Monde (29 septembre 2002) Béatrice Gurrey

Le Président la République a condamné "ceux qui font de la vitesse un argument de vente".

(…) En deux heures de visite, le chef de l'Etat, flanqué du ministre des transports Gilles de Robien et de la ministre déléguée à l'industrie Nicole Fontaine, aura marqué assez visiblement ses préoccupations du moment : la défense de l'environnement et l'amélioration de la sécurité routière.

Devant un aréopage qui rassemblait *"presque la totalité de la construction automobile mondiale*", comme l'a observé Pierre Peugeot, M. Chirac a développé ces thèmes, plutôt inhabituels dans le temple international de la voiture. (…)

En matière de sécurité routière, un des trois grands *"chantiers"* du quinquennat, M. Chirac a souligné l'importance de la formation des jeunes conducteurs, suggérant que le permis de conduire puisse "*devenir progressif*". Il a également souhaité que la vitesse excessive, la consommation de drogue ou d'alcool au volant soient *"beaucoup plus lourdement sanctionnés"*, promettant que les pouvoirs publics auront *"les moyens*" de faire respecter les règles de la bonne conduite. Fait nouveau pour l'industrie automobile, le chef de l'Etat a insisté : *"Je veux vous dire que je condamne ceux qui font de la vitesse un argument de vente !"*

Chiche...

Libération (22 juillet 2002)
éditorial de Jean-Michel HELVIG

(…) S'agissant de la délinquance routière, souvent les esprits forts de la lutte contre l'insécurité changent de casquette. Les mêmes qui sont prêts à décréter l'état de siège dans les banlieues sont d'humeur libertaire dès lors qu'il s'agit de «fliquer» l'automobiliste en lui imposant des contraintes supplémentaires. (…) Les tenants de la «tolérance zéro» pour toutes les incivilités du quotidien sont d'une complaisance bonhomme avec ce sport national qui consiste à toujours repousser les limites autorisées, de vitesse ou d'alcoolémie.

La lutte contre l'insécurité automobile, à la différence de ce qui se passe pour l'insécurité tout court, est de celle où les recettes sont connues, des résultats faciles à obtenir quand on a la volonté politique. Une volonté d'airain qui a souvent fait flancher la gauche en cours de route pour cause d'opportunisme électoral, et qu'on est en droit d'exiger maintenant de la droite majoritaire. Au nom de l'intérêt général bien sûr, mais aussi d'une cohérence entre son objectif, louable en soi, de restaurer la tranquillité publique, et cette réalité qui veut que l'on meure davantage dans ce pays des crimes de la route que de la criminalité ordinaire.

Certes, la nouvelle majorité a désormais l'épée présidentielle dans les reins, Jacques Chirac ayant fait de la sécurité routière un des «grands chantiers» de son quinquennat, mais on attend de voir s'il ne s'agit pas d'un sabre de bois. Après tout, les députés sont soumis dans cinq ans à réélection, à la différence de Jacques Chirac dont on dit qu'il est d'abord préoccupé, maintenant, par la trace qu'il laissera dans l'Histoire pour son second et dernier mandat présidentiel. Alors chiche ?

Un plan contre les violences routières

Le Parisien (22 juillet 2002) Claire Chantry

FAIRE VITE, frapper fort. Une semaine après l'allocution du 14 juillet de Jacques Chirac au cours de laquelle le chef de l'Etat a imposé, sans sommation, la sécurité routière comme l'une des trois grandes priorités sanitaires, le ministre de l'Equipement et des Transports, Gilles de Robien, prépare un plan de bataille. (…) "Aujourd'hui, une famille de cinq personnes a 100 % de chances d'être confrontée à un accident de la route, l'impunité zéro doit s'appliquer à la délinquance routière", insiste le ministre qui définit ses objectifs : "Il s'agit surtout de lutter contre les excès de vitesse, l'alcool et la drogue au volant et le non-port de la ceinture de sécurité". De l'alcoolémie zéro à l'automatisation des systèmes de contrôle, des études sont en cours pour définir une série de mesures que le ministre soumettra dès septembre à une "large concertation" (…).

Insécurité routière : l'État complice

Le Figaro (17 septembre 2002) - éditorial d'Yves Thréard

Le 17 septembre, jour des états généraux de la sécurité routière, Le Figaro (dont l'éditorial ci-après est particulièrement explicite) a consacré un dossier complet à ce sujet. Si la conduite automobile était un indicateur du degré de civilisation d'un pays, la France compterait parmi les nations les moins évoluées. Au volant, le respect de l'autre est la chose la moins bien partagée. Les routes sont une zone de non-droit où l'on tue pour avoir trop bu, trop appuyé sur l'accélérateur ou trop présumé de ses capacités. Bon an mal an, huit mille morts sont relevés sur le champ de bataille de l'insécurité routière. Les accidents coûtent environ trente milliards d'euros à la collectivité.

Longtemps, ces chiffres ont été publiés dans une indifférence quasi générale. Pour la première fois, un Président de la République fait de la lutte contre ce fléau l'une des priorités de son mandat. Aujourd'hui, des états généraux se tiennent à Paris en présence de nombreux ministres, et un projet de loi sera soumis au Parlement au printemps. Enfin ! (…)

Si on ne change pas les hommes en un jour – notre culture latine est sûrement pour beaucoup dans nos écarts de conduite et nos recours aux passe-droits –, le laxisme des pouvoirs publics, lui, peut vite être corrigé. L'Etat français, si prompt à intervenir dans tous les domaines, tient là un bon moyen de restaurer son autorité vis-à-vis de tous les Français. Jusqu'à présent, sa timidité en a fait un complice de l'anarchie qui règne sur les routes.

Jean-Paul Proust, préfet de police de Paris, va mener "*une lutte sans merci*" contre l'insécurité routière.

Le Figaro (17 octobre 2002) - R Geisler et D Chayet

(…) Première mesure phare : la création au sein de la Direction de l'ordre public et de la circulation (DOPC) d'une brigade de répression de la délinquance routière composée de soixante-dix personnes uniquement vouées à la traque des comportements délictueux. Elle devrait être opérationnelle dans moins d'un mois.

Des comportements délinquants

Libération, (1er novembre 2002)

François ASCHER professeur à l'Institut français d'urbanisme (université Paris 8)

Il n'y a pas une cause principale à l'insécurité routière, mais des faisceaux de variables qui rendent certaines routes, certains véhicules, certains conducteurs ou certains moments plus particulièrement dangereux. Ainsi, les routes ont été sensiblement améliorées, les constructeurs automobiles ont fait de gros progrès en matière de sécurité active et les exigences imposées par les normes publiques, au niveau européen notamment, ont progressé significativement.

Ce que l'on doit qualifier d'échec des pouvoirs publics en matière de sécurité routière, malgré quelques résultats positifs partiels, s'explique, pour une part, par leur timidité et leurs reculs face aux pressions chaque fois qu'ils ont annoncé des actions un peu plus vigoureuses ; mais la raison plus essentielle est que la question est aujourd'hui mal posée.

L'insécurité routière est en effet de moins en moins un problème de routes et de véhicules, voire de prévention et d'éducation, même si tout cela n'est pas négligeable. Elle résulte du comportement délinquant d'un très grand nombre d'automobilistes, de conducteurs de deux roues et de piétons de tous âges et de toutes conditions : et cela témoigne d'un problème de société qui va bien au-delà de la sécurité routière. Les attitudes des Français vis-à-vis de la circulation routière sont d'une certaine manière le symptôme d'une crise de notre société démocratique, l'expression d'une forme de rupture du contrat social (...)

Un changement profond dans les politiques publiques en matière routière est donc nécessaire.

En premier lieu, il faut que toute infraction au code de la route… soit sanctionnée automatiquement, par une peine qui dépend de l'acte lui-même et non de ses conséquences effectives (...) Il faut insister sur le fait que la moindre infraction au code de la route peut induire un accident, et aucun individu ne doit être laissé juge de ce risque. (…)

En deuxième lieu, il faut étendre l'espace public (…). Dans la mesure où l'on ne peut poster des agents de police à tous les croisements, il n'y a pas d'autre moyen que d'implanter un grand nombre de caméras pour surveiller les carrefours, les passages piétons et les voies réservées aux transports collectifs, pour contrôler automatiquement les vitesses, pour verbaliser automatiquement les contrevenants et prélever directement de lourdes amendes sur leurs comptes bancaires

En troisième lieu, il faut poursuivre les politiques préventives et éducatives, mais en soulignant qu'il s'agit de lutter pour le respect des lois, contre toutes les délinquances (…) et pas seulement en essayant de faire peur avec des images dramatiques.

En quatrième lieu, il faut procéder à un certain nombre de réformes du code de la route, faire des règles plus modernes, plus adaptées aux villes contemporaines (…).

Le 17 septembre, jour des états généraux de la sécurité routière, *Libération* a consacré un dossier complet à ce sujet. Quelques titres et extraits ci-après :

Impunité

Libération (17 septembre 2002) - éditorial de Jean-Michel Helvig

Trois Français sur quatre souhaitent une répression accrue contre les chauffards nous révèle un sondage, il n'est pas nécessaire d'en commander un autre pour savoir qu'une proportion encore supérieure d'adultes en âge de conduire doit estimer que les chauffards, ce sont "les autres". Entre la règle et l'ego se nichent toutes les contradictions du rapport des Français à la sécurité routière. (…) Même la Justice, que l'on connaît intransigeante envers la petite délinquance de rue, semble souvent portée à l'indulgence face à la grande délinquance des routes qui tue, blesse et estropie bien davantage que toute autre forme de criminalité. Invoquer la responsabilité de chacun, n'est pas exonérer la responsabilité des politiques. Il faudrait pouvoir établir un jour l'inventaire ministériel exhaustif de dizaines d'années d'annonces sans lendemains, de mesures non suivies d'effets, de reniements discrets sous la pression des lobbies automobiles.
Une nouvelle fois un gouvernement s'insurge contre cet état de fait et manifeste la volonté de prendre enfin le problème à bras-le-corps en lançant *«un plan de bataille national contre la violence routière»* pour reprendre la martiale formule de Jean-Pierre Raffarin. Il est moins courant qu'un Président de la République en exercice ayant fait de la question une affaire personnelle préconise *«une action de rupture»* pour inverser la courbe meurtrière des accidents de la route. (…)

Chirac, moniteur d'auto-école des Français

Libération (17 septembre 2002) Arnaud Vergnol

Une large majorité des Français se déclare favorable au bridage des moteurs et à l'instauration d'un permis provisoire à repasser régulièrement.
(…) Désormais, la France vivra dans la "culture du résultat" et sous le régime de "l'impunité zéro". Autrement dit, à des années-lumière de ce qui a cours aujourd'hui : de mauvais résultats, parmi les plus bas d'Europe, et une impunité régulière. (…)

Trop aménagée, la route est dangereuse

Libération (17 septembre 2002) Daniel Lefauconnier

Les spécialistes de l'aménagement routier planchent tous les jours sur de nouvelles recettes pour induire les comportements des automobilistes, et ainsi éviter qu'ils n'appuient trop sur l'accélérateur. (…) *«Dans notre travail, nous avons quatre grands principes,* explique Frédéric Novellas, du Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme. *Ne pas innover pour rien pour toujours faire appel à la mémoire de fond de l'automobiliste. Respecter l'uniformité des signaux. Rester simple. Assurer la continuité des messages.»* Surcharger les routes de signes ne sert à rien. Une récente étude a montré que les routes de montagne, passablement impressionnantes, figuraient parmi les moins dangereuses.

En Seine-Saint-Denis, la répression des portables au volant

Le Monde (18 septembre 2002) - Sandrine Chauvin

(…) Les motos partent sur les routes pour traquer les automobilistes qui téléphonent. Et qui risquent une suspension immédiate du permis de conduire pour sept jours et 150 euros d'amende.
Au volant d'un car scolaire, Christian est surpris son sans-fil dans la main droite. Les motards le conduisent, gyrophares allumés, jusqu'au point de contrôle, où il reçoit une convocation au tribunal de police.
Ensuite, direction le camion de police, où se tient la commission de suspension du permis de conduire. Composée de trois fonctionnaires, elle juge au nom du préfet de la gravité de l'infraction. Christian est entendu par le secrétaire général de la sous-préfecture du Raincy. *"J'étais avec la touche "mains libres". Pour moi, j'avais le droit"*, se défend-il. *"Vous n'aviez pas les deux mains sur le volant. Vous êtes et vous mettez les autres en danger !"*, rétorque le fonctionnaire, l'air sévère. *"Mon permis, c'est mon boulot !"*, se plaint le chauffeur.
Comme il n'y avait pas d'enfants à bord du car, Christian bénéficie cette fois de la clémence de la commission, qui s'en tient à l'amende.

(…) Dand n'a son permis que depuis six mois. *"Jeune conducteur. Non seulement vous téléphoniez, mais en plus vous abordiez un carrefour, en amorçant un virage, le tout à une main. Circonstances aggravantes !"* Le sous-préfet consulte le délégué permanent de la commission.
La sanction tombe : retrait immédiat du permis pendant sept jours. Assis sans broncher dans le camion de police, Dand, résigné, reconnaît les faits. (…) Le contrevenant a une demi-heure pour rentrer chez lui. *"C'est sévère, mais on veut sauver des vies"*.

(…)Selon les statistiques du ministère de l'intérieur, 191 982 procès-verbaux ont été dressés en 2001 à des conducteurs *"hors d'état ou de position d'exécuter commodément et sans délai les manœuvres"* (article R 412-6 du code de la route. Soit 50 % de plus qu'en 1996. Il s'agit surtout d'automobilistes surpris avec leur portable. Téléphoner en voiture n'est pas formellement prohibé en France, en revanche il est interdit de conduire d'une main. *"On risque la même peine, si on mange un sandwich, si on lit ou si on boit en conduisant"*, précise un gardien de la paix.

C'est le préfet lui-même qui est compétent pour suspendre immédiatement le permis de conduire d'un automobiliste pris en flagrant délit de téléphoner, sans attendre la décision du tribunal. (…) *"Mais pour être vraiment efficace, il faudrait que le code stipule clairement l'interdiction de téléphoner en conduisant et les sanctions encourues"*, précise un officier de police. En attendant, la politique de répression de la Seine-Saint-Denis pourrait faire école dans d'autres départements.

Le radar automatique une arme anti-vitesse

Le Parisien (26 juillet 2002)

(…) Pour les contrôles de vitesse, la France, largement à la traîne face à ses voisins européens, la Belgique et les pays scandinaves en tête, teste depuis quelques mois l'efficacité des radars automatiques. (…) A Angers par exemple, l'autoroute A 11, qui emmène notamment les vacanciers franciliens vers les plages de l'Atlantique, traverse la ville en plein cœur. D'un coup, la vitesse maximum autorisée passe de 130 à seulement 70 km/h. Depuis octobre 2000, deux radars automatiques, installés de chaque côté de la deux fois deux voies, photographient 24 heures sur 24 tous les véhicules en infraction. Le premier bilan, un an plus tard, faisait état d'une baisse de 20 % du nombre d'accidents (…). Le nombre de radars permanents va doubler dans les prochains mois et une dizaine de sites seront équipés en France au début 2003. Des postes radars seront par exemple installés sur l' A12 entre le triangle de Rocquencourt et Bois-d'Arcy, à l'Ouest de Paris, sur le pont d'Aquitaine à Bordeaux et sur les voies rapides autour de Nice, de Metz et de Lille.

Tolérance zéro pour la police à très grande vitesse

Le Monde (23 octobre 2002) Mathilde Mathieu

Trois policiers, membres du service de protection des hautes personnalités, ont été contrôlés à 209 km/h sur l'autoroute A11, vendredi 18 octobre dans l'après-midi. C'est 80 km/h de trop, même dans une voiture appartenant au ministère de l'intérieur. En pleine semaine de la sécurité sur la route, c'est surtout une verrue sur le front de la communication gouvernementale.

Les trois policiers rentraient de Nantes vers Paris, après avoir participé aux Assises des libertés locales. Lundi, le préfet d'Eure-et-Loir a signé la décision de suspension administrative du permis de conduire du chauffard, pour une durée de deux mois. Le dossier est aujourd'hui sur le bureau du procureur. Le fonctionnaire imprudent risque de se voir retirer 4 points et d'être condamné à verser une amende de 763 euros.

(…) Le ministère veillera à ce que la sanction judiciaire soit appliquée. *"Il faut mettre fin à toutes les formes d'indulgence en faveur des infractions routières"*, avait signifié le ministre des transports, Gilles de Robien, à la sortie du conseil des ministres du 16 octobre. Rappelant que trop de Français réussissaient à faire sauter leurs PV.

Les auto-écoles se plaignent de la conduite des élèves

Le Figaro (30 août 2002) Delphine Moreau

Pour Jean Chanois, président du Syndicat national des écoles de conduite et de l'éducation routière, il s'agit d'abord d'un problème de motivation. "*Nos élèves ne s'intéressent pas vraiment à l'apprentissage de la conduite, ils attendent simplement le permis et la liberté qui va avec",* explique-t-il. (…) En conséquence, le Code de la route est souvent négligé. Selon Guy Bosquet, de l'école Bergson à Saint-Étienne, "*une fois leur permis obtenu, beaucoup de mes élèves oublient tout".*

L'accident de Beaune,

La Croix (31 Juillet 2002) - Solenn de Royer

C'est l'été, mais tout rappelle l'automne. Le ciel gris et plombé, la pluie fine, les rues silencieuses. Il ferait presque froid à Crépy-en-Valois, petite ville industrielle plantée entre Senlis, Compiègne et Meaux, à 60 kilomètres de Paris. Même l'hôtel de ville, une élégante bâtisse au toit d'ardoise et aux larges fenêtres blanches, respire la tristesse. C'est ici, il y a tout juste vingt ans, que les parents des victimes de l'accident de Beaune ont entendu le maire lire la liste des enfants décédés. Et que 19 familles ont compris que rien pour elles ne serait plus comme avant.

« C'est comme si c'était hier. » Marie Andrée Martin, présidente de l'association des familles des victimes de l'accident de Beaune, se souvient. « Pour nous, tout s'est arrêté ce jour-là. » Marie Andrée, femme de maçon, avait six enfants. Le 31 juillet 1982, elle a perdu trois des quatre "'tiots" qu'elle avait envoyés en colonie de vacances : Bruno, 13 ans, Frédéric, 11 ans et Florence, 9 ans. Sa sœur en a perdu trois, sa belle-sœur aussi. Au total, 44 enfants de Crépy-en-Valois et des environs ne sont jamais rentrés chez eux. Vingt ans plus tard, la mémoire de Crépy reste hantée par les disparus. La plupart des familles des victimes, parmi les plus démunies, pour beaucoup originaires du quartier HLM Kennedy, n'ont pas quitté la ville. Après l'accident, certaines ont pourtant dû abandonner l'appartement qu'elles occupaient, les aides au logement leur ayant été supprimées car elles ne répondaient plus aux critères d'attribution. Des parents, affectés par de graves troubles psychologiques, ont perdu leur travail et n'en ont jamais retrouvé. Plusieurs couples se sont séparés (…).

Le couple Martin, lui, n'a pas renoncé à s'installer dans la maison qu'il avait fait construire avant l'accident. D'autres enfants sont nés. Mais bientôt, les traites sont devenues trop lourdes : "Mon mari est resté longtemps au chômage, raconte encore Marie-Claude. Il s'est enfermé dans sa peine. Nous avons repris une HLM. Moi, j'ai un peu perdu la confiance. (…). Sylvie, l'aînée des enfants Martin, a aujourd'hui 35 ans et quatre enfants. Cette jeune femme blonde et vive est l'un des 15 survivants du deuxième car de Beaune. Ces rescapés sont aujourd'hui presque tous mariés, avec des enfants : "On se croise, on se dit bonjour, mais ça ne va pas plus loin, explique Sylvie. On a toujours l'accident au-dessus de nos têtes, ces images du véhicule en flammes et cette question des pompiers quand ils sont arrivés" : "Y a-t-il encore des enfants là-dedans ?" (…)

L'ancien maire de Crépy-en-Valois, le docteur Michel Dupuis, s'est éteint l'année dernière, mais son portrait reste à l'honneur dans le hall de la mairie qu'il occupa de 1953 à 1995. La photo montre un homme élégant dans son costume gris, ceint de l'écharpe tricolore ; une fine moustache lui donne un air d'officier de l'armée britannique. Les Crépinois n'oublieront pas "son courage" ni "sa dignité". Médecin, il avait mis au monde la plupart des enfants qui ont trouvé la mort sur l'autoroute A 6. Jusqu'à la fin de sa vie, le vieil homme répétera que l'accident de Beaune a été l'épreuve la plus difficile qu'il ait eue à vivre, en quarante-trois ans de mandat.

Évolution des tués : 1994 – 2001

Quelques chiffres intéressants à connaître

		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001		
									Total	Urbain	Camp
Total général		8533	8412	8080	7989	8437	8029	7643	**7720**	2154	5566
Hors intersection	Urbain	2075	2063	1896	1896	1989	1761	1616	–	1674	+
	Camp	4970	4861	4767	4702	5036	4917	4745	–	+	4784
En intersection	Urbain	672	694	656	630	619	633	521	–	480	+
	Camp	816	794	761	761	793	718	761	–	–	782
Quelques types d'accident											
Frontal		1557	1498	1500	1463	1590	1553	1442	1371	228	1143
Contre arbre (en rase campagne)		786	771	725	702	739	718	633	–	–	730
Contre poteau, parapet, (en rase campagne)		359	254	259	253	280	255	264	–	–	249
Quelques types d'usagers											
Cyclomoteurs		472	471	478	471	418	466	431	426	198	228
Motos		816	780	741	831	901	901	886	1011	400	611
Motos seules		319	282	249	307	339	306	315	**310**	140	170
Cyclistes		321	374	300	329	301	307	255	242	109	133
Piétons	Total	1126	1027	987	929	988	882	793	778	510	268
	Ville	734	662	637	609	643	580	518	–	510	–
	Campagne	392	365	350	320	345	302	275	–	–	268
	Autoroute	50	68	47	43	34	36	39	38	–	–
	Jour	506	492	485	481	489	435	373	371	–	–
	Nuit	620	535	502	448	499	447	420	407	–	–
Enfants											
Enfants (0 à 14) Total		406	391	364	381	366	333	343	284	94	190
Enfants piétons (0-14ans)	total	103	91	87	97	92	83	78	56	44	12
	0 à 4 ans	19	15	27	31	28	27	23	17	15	2
	5 à 9 ans	51	41	37	29	31	30	23	19	16	3
	10 à 14 a	33	35	23	37	33	26	32	20	13	7
Enfants (0 à 14 ans) cyclistes		65	60	47	55	24	51	31	22	13	9

(sources DSCR – ces chiffres ne comprennent pas les départements d'Outre-mer)

Répartition des tués par département en 2001

Le nombre des tués 2001 est en gras, il est suivi de la moyenne des tués des quatre années précédentes (1997 à 2000), puis, entre parenthèse, figure le nombre de tués 2001 par 100 000 habitants

Départements	Nbre de tués	Départements	Nbre de tués	Départements	Nbre de tués	Départements	Nbre de tués
Ain	**90** – 113 (18)	Doubs	**61** – 70 (12)	Manche	**75** – 72 (15)	Paris	**114** – 86 (5)
Aisne	**95** – 100 (18)	Drôme	**77** – 90 (18)	Marne	**84** – 96 (15)	Seine-Maritime	**134** - 126 (11)
Allier	**73** – 73 (21)	Eure	**114** - 113 (21)	Haute-Marne	**52** – 37 (26)	Seine-et-Marne	**144** - 191 (12)
Alpes de Hte-Provence	**31** – 29 (22)	Eure-et-Loir	**108** - 110 (26)	Mayenne	**58** – 44 (20)	Yvelines	**113** – 116 (8)
Hautes-Alpes	**31** – 23 (26)	Finistère	**90** – 109 (11)	Meurthe et Moselle	**82** – 89 (11)	Deux Sèvres	**64** – 68 (18)
Alpes-Maritimes	**107** - 105 (11)	Gard	**132** - 132 (22)	Meuse	**28** – 40 (14)	Somme	**109** – 76 (20)
Ardèche	**26** –43 (10)	Haute-Garonne	**112** - 141 (11)	Morbihan	**92** – 91 (14)	Tarn	**53** – 76 (15)
Ardennes	**40** – 40 (14)	Gers	**47** – 46 (27)	Moselle	**108** - 129 (11)	Tarn-et-Garonne	**53** –49 (26)
Ariège	**24** – 27 (18)	Gironde	**150** - 193 (12)	Nièvre	**23** – 52 (10)	Var	**133** –143 (15)
Aube	**56** - 62 (19)	Hérault	**179** - 170 (21)	Nord	**161** – 182 (6)	Vaucluse	**99** –98 (20)
Aude	**76** – 76 (25)	Ille-et-Vilaine	**81** – 108 (9)	Oise	**149** - 137 (19)	Vendée	**129** - 113 (24)
Aveyron	**60** – 52 (23)	Indre	**54** – 45 (23)	Orne	**59** – 51 (20)	Vienne	**67** – 72 (17)
Bouches-du-Rhône	**239** - 248 (13)	Indre-et-loire	**75** – 87 (14)	Pas-de-Calais	**154** - 161 (11)	Haute-Vienne	**49** – 56 (14)
Calvados	**77** – 91 (12)	Isère	**165** - 144 (15)	Puy de dôme	**98** – 85 (16)	Vosges	**64** –71 (17)
Cantal	**20** – 20 (13)	Jura	**54** – 60 (21)	Pyrénées-Atlantiques	**81** – 69 (14)	Yonne	**85** – 80 (26)
Charente	**56** – 68 (16)	Landes	**83** – 97 (26)	Hautes-Pyrénées	**33** – 36 (15)	Territoire de Belfort	**12** – 13 (9)
Charente-Maritime	**112** – 100 (21)	Loir-et-Cher	**74** – 76 (24)	Pyrénées-Orientales	**39** – 58 (10)	Essonne	**92** –100 (8)
Cher	**58** – 67 (18)	Loire	**72** – 81 (10)	Bas-Rhin	**91** – 112 (9)	Hauts-de-Seine	**45** –38 (3)
Corrèze	**36** – **42 (15)**	Haute-Loire	**34** –38 (16)	Haut-Rhin	**73** – 77 (10)	Seine-saint-Denis	**62** –53 (4)
Corse du Sud	**30** – 22 (24)	Loire-Atlantique	**145** - 163 (13)	Rhône	**98** – 121 (6)	Val-de-Marne	**48** – 51 (4)
Haute-Corse	**32** – 30 (24)	Loiret	**115** – 136 (19	Haute-Saône	**48** – 52 (21)	Val d'Oise	**78** –65 (7)
Côte d'Or	**99** – 96 (19)	Lot	**32** – 41 (20)	Saône-et-Loire	**124** - 111 (22)	Guadeloupe	**93** – 101 (22)
Côtes-d'Armor	**82** –71 (15)	Lot-et-Garonne	**82** – 69 (27)	Sarthe	**77** – 89 (15)	Martinique	**57** – 56 (15)
Creuse	**13** – 23 (10)	Lozère	**11** – 12 (14)	Savoie	**71** – 53 (19)	Guyane	**37** – 39 (24)
Dordogne	**66** – 78 (17)	Maine-et-Loire	**141** - 103 (19)	Haute-Savoie	**98** – 100 (16)	Réunion	**104** - 100 (15)

(sources DSCR, exploitation Jacques Robin)

Accidentologie selon l'âge (2001)

Tranche d'âge		**15-24 ans**	**24-44 ans**	**45-64 ans**	**65 ans et plus**
Population		7 725 872	16 786 923	14 087 014	9 630 863
Conducteurs tués					
Conducteurs de véhicules individuels motorisés tués	Nombre	1330	2008	879	562
	Par 100.000 h	**17,3**	12	6,2	**5,8**
Piétons					
Piétons tués		67	146	206	377
Piétons blessés graves		438	680	760	1271
Piétons tués + blessés graves	Nombre	502	826	966	1648
	Par 100.000 h	6,5	4,9	6,8	**17,1**
Alcoolémie					
Pourcentage de conducteurs alcoolisés parmi les conducteurs impliqués dans un accident mortel		**23%** (18-24 ans)	18%	12%	6%

Noter que ce sont les conducteurs de plus de 65 ans qui ont le moins d'accidents par 100 000 h : 5,8 (au lieu de 6, 12 et 17 pour les autres âges) et qu'ils sont les plus gravement victimes en tant que piétons : 17,1 (au lieu de 6,8 – 4,9 ou 6,5).
Noter que sont les 18-24 ans qui ont le plus grand pourcentage de conducteurs alcoolisés impliqués dans les accidents mortels 23%.

Comparaisons européennes

	Population en milliers	**Nombre total de tués**	Nombre **total de tués** par million d'habitants	Nombre de **piétons tués** par million d'habitants	Nombre de tués de **0-17 ans** par million d'habitants de cet âge	Nombre de tués de **18-24 ans** par million d'habitants de cet âge
France	**59 225**	**8 079**	**136**	**14,1**	**52,8**	**322**
Allemagne	82 163	7 503	91	12,1	36,8	271
Autriche	8 110	976	120	17,3	39,0	304
Belgique	10 239	1 470	143	13,8	49,4	371
Danemark	5 330	498	93	18,6	48,1	186
Espagne	39 465	5 776	146	22	54,8	247
Finlande	5 171	396	76	12	31,5	112
Irlande	3 787	415	109	22,4	44,2	253
Italie	57 680	6 410	111	14,7	35,1	194
Luxembourg	435	76	174	25,3	42,1	471
Pays-Bas	15 864	1 082	68	6,7	31,1	170
Portugal	9 490	1 860	210	40,2	74,0	396
Royaume uni	59 756	3 580	60	14,8	25,1	128
Suède	8 882	591	66	8,2	18,1	142

L'année de référence est l'année 2000 sauf cas particuliers - (sources DSCR)
Les chiffres de ce tableau sont comptés "tués à 30 jours" et ont de ce fait été affectés, si besoin, d'un coefficient correcteur pour une harmonisation européenne. Ceci explique que le chiffre des tués 2000 figurant sur la page 12 (7 643) est différent de celui qui figure sur le présent tableau (8 079)

Regard sur quatre accidents répétitifs

Jacques ROBIN (Merci aux adhérents qui m'ont adressé
par e.mail ou par courrier les communiqués ou articles de presse permettant de réaliser ce travail)

Accident au stop d'une voie secondaire dû à une vitesse trop élevée de l'usager de la voie prioritaire

Circonstances :
Les circonstances habituelles de ce type d'accident sont les suivantes : Il s'agit d'un carrefour entre une voie prioritaire limitée à 90 km/h, et d'une voie secondaire munie d'un stop. L'usager "S" de la voie secondaire s'arrête au stop, puis il traverse après s'être assuré qu'il n'y avait pas de véhicule sur la voie prioritaire sur la longueur de route visible des deux côtés, ou qu'ils étaient assez éloignés pour qu'il puisse traverser compte-tenu de la vitesse normale des véhicules de la voie prioritaire. Malheureusement un véhicule "P" circulant sur la voie prioritaire à une vitesse très supérieure à la vitesse autorisée, le heurte très violemment avant qu'il finisse sa traversée.

Jugement :
Le plus souvent les assurances et les juges donneront tous les torts au conducteur "S" de la voie secondaire, estimant qu'avec les éléments dont ils disposent, la seule faute qualifiable est le non-respect de l'article 415-6 (stop). C'est oublier que le conducteur prioritaire, lui, n'a pas respecté l'article 413-2 du fait qu'il dépassait largement la vitesse autorisée.
Ce type d'accident est de plus en plus fréquent du fait du laxisme constaté dans les contrôles de vitesse, et de la marge de tolérance adoptée par les forces de l'ordre : la vitesse trop élevée pratiquée sur les voies prioritaires ne permet plus, à beaucoup de carrefours, de traverser, même après avoir normalement respecté le stop.

Exemple :
C'est par exemple l'accident où Marianne, 6 ans, a trouvé la mort il y a quelques années. "J'étais dans mon droit" a dit le motard qui a heurté la voiture à 120 km/h au lieu des 70 km/h requis à ce carrefour. Dans un premier temps le procureur avait classé "sans suite" la plainte du père (conducteur). L'avocat, par son opiniâtreté, a permis de monter un dossier démontrant l'excès de vitesse du motard, et de ce fait la nouvelle plainte a été jugée recevable.
Il est possible de quantifier la vitesse par une expertise de l'état des véhicules, des distances de freinage éventuelles et des positions des véhicules après le choc. Il serait beaucoup plus facile de connaître cette vitesse si les voitures étaient équipées d'une boîte noire: c'est la raison principale pour laquelle la Ligue Contre la Violence Routière demande l'installation de boîtes noires sur les véhicules.

Cas général :
Les juges oublient trop souvent aussi que pour ce type d'accident, même en l'absence de dépassement de la vitesse autorisée, les torts sont en partie imputables au conducteur circulant sur la voie prioritaire. En effet :
- L'article 413-17 stipule que *la vitesse autorisée "ne dispense, en aucun cas, de ... régler sa vitesse en fonction... des difficultés de la circulation et des obstacles prévisibles".*
- L'article 415-1 stipule que *"tout conducteur s'approchant d'une intersection doit vérifier que la chaussée qu'il va croiser est libre, circuler à allure d'autant plus modérée que les conditions de visibilité sont moins bonnes".*

Or à un carrefour il est prévisible que des voitures débouchent. Il est prévisible aussi que parfois leur visibilité soit cachée par un panneau, un arbuste, un mur. Il est prévisible qu'un incident technique ou l'état de la route, ne permette pas de "stopper". Il est prévisible enfin que le conducteur ait un malaise, soit distrait, ait mal évalué les distances, ait une mauvaise vue. Il n'y a pas d'excuses pour se dispenser du devoir de prudence et confondre "droit de prendre le risque de collision" et "priorité de passage" : cette priorité n'est instituée que pour fluidifier le trafic, éviter les blocages, et non pour maintenir dans tous les cas une vitesse élevée au passage du carrefour.
Il s'agit donc en fait d'un "abus de priorité" pour l'un tout autant que d'un "refus de priorité" pour l'autre.

Solutions :
Nous ne sommes pas en général partisan de la pose de panneaux trop nombreux et en particulier de panneaux de limitation ponctuelle de vitesse, les services de l'Équipement non plus, mais s'il est un endroit, un seul, où la limitation ponctuelle de vitesse à 70 km/h s'impose, c'est bien sur ce genre de carrefour où les bonnes caractéristiques de la voie prioritaire incitent à pratiquer des vitesses élevées.
Mais sur ce genre de route, souvent récemment aménagées, la seule bonne solution sécurisante est le giratoire.

Accident frontal

Quelques accidents récents :

Dans les derniers mois, nous avons relevé un grand nombre d'accidents frontaux très meurtriers :
- 15 mars : Saint-Lô : 6 tués : 20 h : pluie.
- 29 mars : Marcilly : 3 tués.
- 14 avril : Saint Pol sur Ternoise : 2 tués : virage.
- 16 juin : Château-Thierry : 3 tués : dépassement dangereux.
- 6 juillet : Dertal : 2 tués: 6 h.
- 4 août : Chère : 2 tués: milieu de journée.
- 3 août : Langres : 3 tués: virage.
- 8 août : St Gérand le Puy : 3 tués: chaussée mouillée, virage.
- 11 août : Cannes (ville) : 3 tués : 19 h 30 : vitesse.
- 27 août : Sées : 3 tués : 18 h.
- 25 août : Volvic : 2 tués: 150 km/h sur RD (conducteur écroué).
- 14 Septembre : Arbois : 2 tués : voiture contre camion.
- 2 octobre : Sur le Pont de Tancarville : 2 tués : 2 camions.
- 5 octobre : Hem : 4 tués : midi.
- 6 octobre : Hertzing : 3 tués : après midi.
- 11 octobre : Mormants : 3 tués virage : 23 h.
- 11 octobre : Villecerf : 2 tués : 17 h.
- 14 octobre : Vittel : 2 tués : 20 h.
- 27 octobre : Aiguillon : 4 tués : 16 h 30 : dépassement.
- 2 novembre : Hazebrouck : 3 tués : 11 h voiture contre camion.
- 2 novembre : Longnes : 2 tués : sortie de virage.
- 5 novembre : Séverac : 2 tués.
- 7 novembre : Caubon saint Sauveur : 3 tués : 19 h 30.

Par le passé, certains ont été encore beaucoup plus meurtriers :
- 27 janvier 2001 : Revigny (Jura) : 6 tués : samedi soir.
- 4 août 2001 : Avrechy (Oise) : 6 tués : dépassement dangereux à grande vitesse.

Le choc frontal constitue actuellement le type d'accident qui fait le plus grand nombre de tués en France : 1 400 environ par an.

Le risque :

Pour d'autres types d'accidents des solutions pour réduire le risque d'accident ont été trouvées ; pour les carrefours par exemple, l'adoption de la solution giratoire sur 25 000 carrefours en France a permis d'épargner tous les ans des milliers de tués et d'handicapés. Par contre, pour l'accident frontal, on ne peut rien, et chacun de nous est à la merci des voitures qui viennent en face, et que l'on croise : Une voiture qui est à 100 m devant nous et qui roule comme nous à 90 km/h, peut, deux secondes après, nous avoir heurté frontalement, pour diverses raisons : pluie, dépassement dangereux, virage mal pris, vitesse trop élevée, distraction, coup de vent, malaise.

Le calcul du choc :

La ceinture direz-vous ? La ceinture ne nous protège totalement que si la vitesse au moment du choc est inférieure à 55 km/h environ, et encore s'agit-il de la vitesse moyenne des deux voitures, car si l'autre voiture vous heurte avec une vitesse de 100 km/h, il faudra que vous ayez abaissé votre vitesse (au moment du choc) à 10 km/h (100+10 =110/2 = 55). Si c'est un poids lourd que l'on heurte, c'est différent : c'est presque la somme des deux vitesses qui détermine la violence du choc, et non plus la moyenne : votre ceinture ne vous sauvera totalement que si par exemple votre vitesse est de 30 km/h et celle du poids-lourd 30 km/h (vitesse résiduelle au moment du choc.) Si le poids-lourd n'a pas freiné, ou pas assez, et qu'il risque de vous heurter à 70 ou 80 km/h, il est vital, donc préférable, d'éviter le choc.

Ces petits calculs ne sont pas innocents car dans leur connaissance réside la solution de notre survie.

Les solutions de survie :

C'est contraignant au début, mais il faut, à tout moment, avoir présent à l'esprit que ce véhicule qui vient vers vous peut vous heurter frontalement dans les deux secondes qui suivent.

Que peut-on faire en deux secondes si cela tourne mal

Si l'on roule à plus de 90 km/h, honnêtement on ne peut rien faire en deux secondes. Par contre si on roule à moins de 90 km/h, on peut freiner et descendre à 70 km/h, à condition d'avoir été mis en alerte par un comportement douteux de l'autre véhicule et d'avoir de ce fait déjà le pied sur le frein.
A cette vitesse de 70 km/h, la voiture devient "manœuvrable" : on peut par exemple s'échapper (à droite !) et rouler sur l'accotement, pour éviter le choc s'il se confirme que l'autre voiture se déporte sur sa gauche et vient vers vous. On peut aussi continuer à freiner fort, en espérant que l'autre en fasse autant (ce qui est loin d'être sûr) et qu'au moment du choc vous soyez tous les deux à 55-60 km/h donc sauvable par la ceinture.

Quels sont les comportements douteux, de l'autre véhicule, qui peuvent nous mettre en alerte ?

La chaussée humide, une vitesse apparemment trop élevée en sortie de virage, un zigzaguement (alcool), un départ vers le centre de la chaussée, le type de véhicule (ex. : poids-lourd), un dépassement dangereux. Penser à tout cela est contraignant, mais au bout de quelques mois cela devient progressivement un réflexe, comme toutes les autres tâches de conduite

Accident dû à une circulation à contresens sur autoroute
(ou 2 x 2 voies.)

Circonstances :

- Le Luc (Var) : 13 mars 2002 : un tué.
- Saint Estève (P.O) : 22 mai 2002 : un tué.
- Annecy (Haute-Savoie) : 18 juin 2002 : deux tués.
- Lisieux (Calvados) : 26 juillet 2002 : intercepté après avoir parcouru 35 km,.
- Montauban (Tarn et Garonne) : 12 août 2002 : 3 tués.
- Liffré (Île et Vilaine) : 21 août 2002 : un tué.
- Ajaccio (Corse) : 23 août 2002 : un tué.
- Crespin (Nord) : 20 octobre 2002 : un tué.
- Bailleul (Nord) : 17 novembre 2002 : 3 tués (21, 27 et 36 ans)

Les âges de conducteurs vont de 21 à 80 ans, ce sont aussi bien des hommes que des femmes, ivres ou non ivres.
L'entrée à contresens se fait en général sur un échangeur, soit en prenant une bretelle de sortie à contresens, soit en tournant à gauche en fin de bretelle d'entrée.
L'accident lui-même se produit soit frontalement, en marche normale, soit plus rarement au moment où le conducteur tente la manœuvre de se remettre dans le bon sens.

Solutions :

L'écho important qu'ont donné récemment les médias à des solutions complexes pour éviter ce type d'erreur (le contresens), nous engage à faire remarquer qu'avant de mettre en place des solutions complexes et onéreuses (donc impossible à implanter partout), il est préférable de se pencher sur les causes simples qui sont responsables de telles erreurs des usagers, et partant, sur les solutions, simples également, pour les éviter. La plupart des erreurs conduisant à la circulation à contresens proviennent d'une mauvaise signalisation au niveau de la bretelle de sortie d'un échangeur : cette mauvaise signalisation induit l'automobiliste en erreur, il s'engage à l'envers dans la bretelle de sortie et se trouve ipso facto en circulation à contresens.

Cette mauvaise signalisation peut être :
- Soit un défaut de signalisation directionnel, imperceptible pour un bon conducteur, qui incite un usager vraiment profane (un sur mille ou sur dix mille, et c'est déjà trop) à entrer par la bretelle de sortie.
- Soit une insuffisante répétition de panneaux sens interdit : un seul panneau à l'entrée est totalement insuffisant, car noyé dans les autres panneaux : en général, compte tenu du risque énorme encouru, les bons ingénieurs en mettent deux ; une trentaine de mètres après l'entrée (un à droite l'autre à gauche) et deux autres avant l'entrée sur l'autoroute au cas où l'obstination de l'automobiliste l'aurait conduit jusque là. Quatre panneaux : on est très loin du prix d'une solution sophistiquée, et il n'y a pas de risque de panne.

Piéton tué sur le passage-piéton

Le 30 septembre dernier à 16 h 30 à Strasbourg, une voiture s'arrête pour laisser traverser la rue à une mère de 23 ans s'engageant sur un passage-piéton avec sa poussette, dans laquelle étaient placés ses deux enfants (un an et deux ans). Une deuxième voiture conduite par une femme de 20 ans, qui suivait veut doubler la première voiture arrêtée et voit trop tard devant elle le piéton et la poussette qui étaient masquées par la première voiture du fait qu'elle était trop proche du passage piéton. Un des enfants Oscan, a été tué dans le choc, un autre blessé.

Le 4 janvier 2001, dans les mêmes circonstances, un piéton a été tué à Lyon par une voiture doublant une première voiture qui s'était arrêtée pour laisser le piéton traverser. Nous relations ce dernier accident dans notre numéro 46 de pondération et nous écrivions :
"C'est un accident typique, souvent mortel, dont les causes (en plus de la vitesse excessive) sont connues de tous : le manque de visibilité entre le conducteur de la deuxième voiture, et le piéton, caché par la première voiture arrêtée.

La solution, est également connue, elle est mise en œuvre dans la plupart des autres pays européens, mais pas en France : tracer une large ligne blanche continue (50 cm), cinq mètres avant le passage piéton, dégageant ainsi toute la visibilité, pour le piéton et le deuxième automobiliste. Une telle ligne d'effet comparable a une ligne stop rappellerait bien aux conducteurs qu'ils doivent s'arrêter là si un piéton s'engage, (ou si le feu est rouge) de la même façon qu'ils doivent s'arrêter à la ligne stop si un panneau stop la précède."
Une première expérimentation a été effectuée avec succès par la ville de Brignais depuis cinq ans (voir rapport d'étude du CERTU) et nous avons demandé au sein du Conseil national de sécurité routière (CNSR) de généraliser cette pratique salvatrice avant que d'autres piétons ne soient tués et que d'autres mères de famille ne voient leur enfant tué sous leurs yeux. Il est regrettable que pour l'instant, l'instruction interministérielle sur la signalisation n'ait toujours pas été modifiée dans ce sens.
.

La faute au brouillard ?

André KLARSFELD

Élucider les causes d'un accident est souvent difficile. En l'absence de boîte noire, l'enquête officielle, parfois sommaire, ne fournit aucune certitude sur la vitesse et les manœuvres qui ont précédé immédiatement l'accident. Des données statistiques permettent cependant de bien cerner certains des principaux facteurs impliqués dans des accidents mortels, comme l'alcool (incriminé dans plus d'un tiers des cas), et la vitesse (dans plus de la moitié).
La notion même de cause n'a toutefois ici rien d'évident, car les causes des accidents sont à la fois en cascade (dans une chaîne assez longue), multiples (agissant en parallèle) et de nature probabiliste (la cause n'entraîne pas toujours l'effet). Il s'ensuit de nombreuses confusions. Le carambolage meurtrier de l'A10, le 5 novembre dernier, en fournit une nouvelle et tragique illustration. De quoi sont mortes les victimes ? La cause directe, médicale, ce sont des lésions graves consécutives au choc. On peut ensuite chercher plus précisément l'origine et la nature des lésions, notamment pour améliorer la sécurité intérieure des véhicules, mais ce qui nous intéresse ici avant tout, ce sont les causes du carambolage.

Des causes parallèles

Pourquoi les conducteurs n'ont-ils pas pu éviter le carambolage ? En l'absence de brouillard, sans doute auraient-ils vu le danger plus tôt. En ce sens, le brouillard a bien joué un rôle causal. Mais s'ils avaient roulé moins vite, toutes choses (dont le brouillard) égales par ailleurs, ils auraient eu plus de temps pour réagir. De plus, le choc, s'il avait tout de même eu lieu, aurait été moins violent. La vitesse est donc un autre facteur causal, parallèle en quelque sorte au brouillard. Cette collision particulière n'a pas UNE cause unique, mais DES causes qui y ont chacune contribué plus ou moins. Il s'agit d'une causalité multifactorielle, et la vitesse n'a pas seulement contribué à ce que la collision arrive, mais aussi à son caractère mortel. Elle constitue donc un facteur d'accident grave, et non un simple facteur aggravant.

Ces différentes causes ne sont pas de même nature, car la vitesse ne dépend que des conducteurs, tandis que le brouillard s'impose à eux de l'extérieur. L'important est de savoir si les conducteurs avaient un comportement destiné à réduire l'influence des causes externes, dont ils ne sont pas responsables, ou si au contraire il l'augmentait. La plupart des interdits énoncés par le Code de la Route visent ce second type de comportement. L'alcool, par exemple, augmente le risque, même en absence de toute cause externe particulière, car il affecte très globalement l'aptitude à la conduite : champ visuel rétréci, vigilance amoindrie, réflexes émoussés,… N'importe quelle manœuvre présente alors un risque accru. De manière générale, le non-respect du Code de la Route doit être considéré au moins autant comme un facteur de risque que comme une infraction.
Que signifie au juste "facteur de risque" ? Un automobiliste n'a (heureusement) pas un accident chaque fois qu'il roule trop vite, ou qu'il rencontre du brouillard, ou même les deux à la fois. Or des causes qui ne produisent leurs effets que rarement - à l'échelle individuelle - sont difficiles à appréhender. Tant que l'effet n'a pas lieu, ces causes ne sont que des facteurs de risque. Lorsque le risque se transforme en accident bien réel, on a tendance à n'y voir que de la malchance. Jusque-là, on aura pu penser : "Pourquoi changer ma façon de conduire ? Je roule comme ça depuis 20 ans, sans avoir jamais eu un seul accident".

L'Etat complice, jusqu'à maintenant

Remontons encore un maillon de notre chaîne de causalité. La majorité des conducteurs français ne respectent pas la loi. Ils sont officiellement environ 60% à dépasser les limites de vitesse, une proportion qui monte à 83% en traversée d'agglomération. Sans parler des distances de sécurité, des passages piétons, des feux rouges… Ces infractions massives sont autant de facteurs de risque, c'est-à-dire de causes d'accidents potentiels. Notre tempérament national - au choix latin ou gaulois - en est souvent tenu pour responsable. D'autres pays d'Europe du Sud ont pourtant amélioré la sécurité sur leurs routes alors que nous stagnons[1]. Les vraies causes premières de notre tragique stagnation sont très concrètes : absence de politique cohérente de contrôle-sanction sur les routes, absence prolongée de moyens matériels et humains pour faire respecter la loi, abdication permanente devant les lobbies de la vitesse et de l'alcool.
Tant que les accidents seront attribués au brouillard, ou à la pluie, rien ne changera. Pour tendre vers l'idéal "Zéro accident" que la Ligue contre la Violence Routière s'est fixé, il faut agir sur toutes les causes, et donc avant tout les connaître. Les boîtes noires sont un élément-clé de cette connaissance. Leur généralisation doit être une priorité. Le rétablissement de la loi sur les routes devrait en être une autre. Elle ne requiert aucune étude préalable compliquée, tout au plus la définition d'objectifs concrets et progressifs, et la programmation des moyens pour les atteindre. Alors que les Groupements d'Intervention Régionaux ont été mis sur pied en quelques semaines et qu'une autorité unique pour la sécurité des transports en commun franciliens a été créée en quelques mois, alors que des municipalités consacrent des millions d'euros à la vidéo-surveillance de quartiers chauds, nous ne demandons qu'à croire en l'ouverture concrète, sur le terrain, du "grand chantier" de la sécurité routière solennellement annoncé par le Président de la République, le 14 juillet dernier.

[1] Par exemple, entre 2000 et 2001 : -11% en Espagne, -10% au Portugal et -9% en Grèce, contre +1% en France

La vie dans les associations départementales de la Ligue

Savoie

L'association des Deux-Savoies a organisé fin juin 2002 à Alberville, une intéressante exposition sur le thème de la sécurité routière, afin de sensibiliser le public aux dangers : posters constitués d'agrandissements d'articles de presse, silhouettes peintes au sol, etc.… Mmes Lamant, Barnier et Chaboud ont présenté cette exposition dans le hall du Dôme Théâtre.

Seine-et-Marne

A noter plusieurs actions dans le département :
- Soirée "celui qui conduit ne boit pas", organisée avec la Ligue au restaurant "à la plage", à Melun le 23 octobre 2002.
- Journée "combat pour la vie" organisée par la ville de Saint-Fargeau-Ponthierry, où la Ligue disposait d'une stand. Cette journée était organisée en hommage aux sept jeunes de la ville, tués au cours de l'année 2000. Depuis que la ville a réagi efficacement (octobre 2000), aucun jeune de Saint-Fargeau-Ponthierry ne s'est tué dans un accident de la route. La ville a fondé une association "Villes en route pour la vie", avec trois autre communes : Talange (Moselle), Lavoncourt (Haute-Saône) et la Rochelle (Charente Maritime). M. Walker, maire, désire regrouper les expériences de chacune de ces communes.
- L'ensemble des services de l'État a déployé dans le département en octobre une grande activité de contrôle et de prévention sur le terrain, et en particulier lors de la journée du 10 octobre : sous-préfets, procureurs, gendarmerie, équipement.

Hautes-Pyrénées

La Ligue a fait un grand nombre d'interventions sur le thème de la sécurité routière dans les collèges et les lycées. Entre autres, une journée au Collège Blanche Odin à Bagnères de Bigorre (classe de 6ème), une journée au lycée horticole et agricole de Tarbes. Dans plusieurs écoles primaires, des interventions ont été faites dans le cadre de l'action "J'aime la vie, je ralentis".
La Ligue a participé à l'opération "Village sécurité routière" organisé par la préfecture, la DDE et le Conseil général.

Loir-et-Cher

Le stand de la Ligue au festival de la "Halle aux grains" de Blois a attiré un nombreux public ; un sondage d'opinion a été réalisé avec 95 personnes.
Des silhouettes en bois ont été réalisées grâce au CFA Bâtiment de Blois. La préfecture et la DDE et l'association 3 D ont participé au projet. Ces silhouettes ont été implantées dans les Escaliers Denis Papin à Blois durant toute la semaine de sécurité routière.
Les contacts avec l'APF 41 (paralysés) ont été constructifs : Amouda Ruffié et Catherine Fourmond ont représenté la Ligue à leur table ronde sur la prise en charge de la compensation du handicap.
Nous remercions la famille de M. Sinson qui a fait un don de 1 200 euros à la Ligue.

Var

La Ligue s'est portée partie civile dans l'accident mortel de Hyères : deux chauffeurs de car de l'entreprise SODETRAV étaient poursuivis. En juin 2001, Grégory (16 ans) avait été percuté, avec son cyclo, par l'un des deux cars au moment où ils se croisaient au milieu d'un carrefour.
Ce drame était sur le point d'être classé sans suite, lorsque l'attention du parquet de Toulon avait été attirée, par la famille et par la Ligue contre la violence routière, sur les circonstances particulières de l'accident
Selon plusieurs témoins, en effet, les deux hommes, circulant chacun dans une rue perpendiculaire à la grande artère hyéroise, s'étaient arrêtés quelques secondes au milieu du carrefour, au moment de se croiser, pour échanger quelques mots...Entre temps, le feu était passé au vert pour les usagers de l'avenue Gambetta et si les voitures de tourisme s'étaient trouvées bloquées par les imposants véhicules, Grégory s'était faufilé pour franchir le carrefour, passant derrière un bus avant d'être percuté par l'autre.
L'avocat de la famille de Grégory a estimé "qu'il n'y avait aucune raison, si le carrefour n'était pas encombré, que les bus soient encore au milieu lorsque le feu est passé au vert de l'autre côté "
Représentant le ministère public, M. Gérard Demory a considéré que les prévenus avaient une part de responsabilité : "la faute de la victime, qui ne devait pas entreprendre cette manœuvre, est évidente mais vous avez fait preuve d'imprudence et d'inattention ". Le tribunal a reconnu la culpabilité d'un des deux chauffeurs qui a percuté le cyclo et qui a été condamné à de la prison avec sursis. (Renseignements extraits de *Nice-Matin*, Jean-Michel Chombart).
La Ligue s'est également portée partie civile dans l'accident mortel du 25 Mai 2002 .Le jugement en appel avait lieu le 21 novembre 2002. Mourad Boumerbaa (23 ans), multirécidiviste, conduisant une moto à Toulon, en période d'annulation de permis, sans assurance, s'était fait intercepté par la police pour un contrôle de routine. Refusant de s'arrêter , il s'est engagé à grande vitesse dans la zone piétonne, sans être poursuivi par la police. Sans ralentir en arrivant à un feu rouge, il a klaxonné et agité les bras pour dégager les piétons qui traversaient sur le passage piéton, mais a renversé une passante Sylviane Rockus 42 ans qui traversait, la blessant mortellement. Il a continué et s'est fait arrêter un peu plus loin par la police en opposant une grande résistance.
En première instance le tribunal de Toulon avait condamné Mourad Boumerbaa à six ans de prison ferme, deux ans d'annulation de permis. Le verdict de la cour d'appel d'Aix a été de : cinq ans de prison ferme, confiscation du véhicule, cinq ans d'annulation du permis de conduire comptant après sa sortie de prison

Morbihan

- Lors de la semaine de sécurité routière la Ligue a participé, en partenariat avec la DDE et la préfecture à l'opération silhouettes, implantés aux endroits où des accidents mortels ont eu lieu. Des panneaux rouges ont été placés de façon aléatoire sur les routes du département, représentant un fauteuil roulant, avec le légende "La route ne tue pas toujours".
- Geneviève et Michel Potier ont été présents au "Challenge Interentreprises" destiné a promouvoir les actions de sécurité routière dans les entreprises de transport du département.
- Anne-Laure Impérato a participé à la journée organisée par la maison des jeunes de Ploemeur, au cours de laquelle elle a apporté son témoignage d'accidentée aux collégiens.
- M. Frétigny, procureur de Lorient a reçu Brigitte Giry pour une présentation de notre association et nos demandes en matière de justice. Cette entrevue a été très constructive, plusieurs sujets ont été abordés dont une expérimentation de signalement de conducteurs dangereux alcoolisés, avant qu'un accident survienne.
- La Ligue s'est constitué "partie civile" au côtés de la famille de notre trésorière Michèle Guillou : son frère Claude, sa belle-sœur Véronique Le Roux et leur fille Océane (2 ans) ont été tués le soir de Noël 2001 par un chauffard ayant 3 g d'alcool, récidiviste (délit de fuite en septembre 2002 pour un autre accident, et d'autres accidents en 2001). Le verdict a été conforme à la proposition du procureur : trois ans de prison ferme et trois ans d'annulation de permis de conduire. La plaidoirie du procureur a constitué un immense soulagement pour la famille et les amis présents. Rarement une audience s'était déroulée avec une telle reconnaissance pour les victimes. Cette affaire était traitée par Me Chaslot et Brigitte Giry.
- Nous prévoyons d'intervenir aux abords des cinémas des grandes villes lors de la sortie de "Taxi 3" en Janvier 2003, par une distribution de tracts aux jeunes spectateurs, attirant leur attention sur les dangers de la vitesse et sur le fait que sur les routes et les rues, ce n'est pas comme dans un film où on a interdit toute circulation et où les voitures sont conduites par des professionnels, et sur des courtes distances en prenant moult précautions

Val-de-Marne

Maria Desabres, présidente de l'association départementale de la Ligue, Hervé Desabres et leur équipe, ont organisé le samedi 14 juin 2002, une marche silencieuse entre la l'église Saint-Louis de Choisy le Roi et l'arrêt de bus de Vitry où a eu lieu l'accident particulièrement meurtrier au cours duquel Jenny Canaldo et ses deux filles Maëva et Anaëlle ont été tuées dans l'abribus, le 26 mai dernier.
Citons les réponses de l'oncle de Jenny Canaldo faites au journal Sud-Ouest : "Nous voudrions que les peines à l'encontre des responsables de la violence routière soient appliquées jusqu'au bout, sinon les passagers de la Porsche sortiront vite de prison et recommenceront".

Alpes-Maritimes

Deux opérations importantes ont été réalisées par l'association départementale de la Ligue "mouchoirs blancs" et "une ville morte".

Mouchoirs blancs : cette opération a été réalisée le 29 juin, en partenariat avec d'autres associations et organismes, dans l'ensemble du département : Nice, Vence, Le Cannet, Mouans-Sartoux, …
Des mouchoirs blancs étaient distribués aux automobilistes, lorsqu'ils étaient arrêtés, en général aux feux rouges, pour qu'ils les fixent sur leurs voitures. Un tract explicatif accompagnait le mouchoir blanc. Ce geste permet, en plus, d'établir un dialogue avec les conducteurs. Les réactions ont, bien entendu, été très diverses :
- Oui, c'est bien, mais pour moi cela ne sert à rien car je conduis très bien (venait pourtant de refuser le passage à des piétons engagés).
- Beaucoup approuvaient notre action et échangeaient quelques mots.
- Étrange : beaucoup de femmes avec un enfant en bas âge étaient peu réceptives ou agressives (hasard statistique ?)

Une ville morte : Pour symboliser les 8000 tués annuel, la ville de Mouans-Sartoux (8.000 h), et le collectif 06 "arrêtons le massacre", ont choisi de mobiliser la population en organisant un "allongeage" des habitants, dans toutes les rues pendant une demi-heure le samedi 19 octobre 2002. Cette opération avait pour but de sensibiliser les citoyens à l'ampleur du massacre causé chaque année par la violence routière. (Photo en couverture).

Bas Rhin

La section du Bas Rhin de la Ligue a réalisé durant la semaine de la sécurité sur la route les opérations suivantes.
- Sit-in de 10 jeunes au centre des villes de Strasbourg, Haguenau, Molsheim et Sélestat, symbolisant les 10 tués tous les mois sur les routes du département, avec lecture d'un message, minute de silence et remise d'un document aux participants
- Impression et diffusion aux mairies, écoles et pédiatres d'une affiche, réalisée en collaboration avec l'association "Piétons 67", sur le thème de l'éducation de l'enfant piéton (reprise partielle de l'affiche nationale de la Ligue)

Jura

Une réunion avec Maître Olivier Chaslot a été organisée sur le thème "les victimes de la route et la justice".
La Ligue s'est constituée partie civile au tribunal de grande instance de Dole, lors d'un procès mettant en cause un jeune conducteur au volant d'une BMW, avec vitesse excessive, perte de contrôle, conduite à gauche. Pas d'alcool, pas de drogue. Peine de prison : 18 mois, dont 3 mois fermes, et cinq ans d'annulation de permis. La Ligue a été reçue dans sa constitution de partie civile.
A signaler que la voiture tonneau construite par la Ligue du Jura, est terminée.

Yvelines

Suite aux demandes de la Ligue des années antérieures, à l'occasion de la semaine de la sécurité routière, la DDE a implanté cette année des silhouettes sur les Routes nationales 10 et 184 pendant la semaine de sécurité routière. La commune de Chatou qui nous a contacté, en a réalisé et installé le long de la même RD186 une dizaine sur le modèle paru dans Pondération.
A Sartrouville, une opération "Contraventions fictives" est en cours pour sanctionner et discuter avec les conducteurs dont les véhicules sont garés sur les trottoirs et les passages piétons.
Le bilan provisoire des 9 premiers mois de 2002, tel que dressé par la DDSR des Yvelines fait apparaître d'une part une augmentation spectaculaire des retraits de permis immédiats : 1600 pour excès de vitesse supérieure à 40 km/h, 1000 pour alcoolémie supérieure à 0,8 g/l (contre 153 l'année dernière) ; d'autre part une très nette baisse du nombre de tués : - 48%).

Bouches du Rhône

Nous avons filmé les infractions aux feux rouges à Marseille et envisageons de faire de même avec les infractions à la vitesse aidés en cela d'un système laser et d'un policier. Cette cassette sera montée succinctement (nettoyage des séquences non pertinentes) puis envoyée au préfet. M6 a déjà utilisé nos images sur une diffusion régionale, ainsi que France 3.
Nous avons précisé aux journalistes que nous avons rencontrés que notre action ne visait pas individuellement les conducteurs contrevenant aux règles de la route, mais était destinée à signaler aux pouvoirs publics l'état de délabrement du respect de la signalisation et par conséquent la mise en danger délibérée de la vie d'autrui par un infractionnisme de masse. Cette action s'inscrit dans le programme "restaurer la légalité" de la Ligue.
D'un point de vue pratique au tournage, nous avons cadré le haut des véhicules ; malgré ces précautions, les quelques plaques pouvant être encore lisibles ont été masquées par nos soins avant d'être livrées aux télévisions.

Drôme et Ardèche

Chaises vides. A l'occasion de la semaine de sécurité routière et des fêtes de la Toussaint, la Ligue a organisé une manifestation "Chaises Vides" le 19 Octobre 2002 à Privas à 15h et le 26 Octobre 2002 à Valence à 15h. Cette manifestation consiste à disposer sur la place publique le nombre de chaises vides correspondant au nombre de personnes tuées dans l'année écoulée, lesquelles seront revêtues de T.Shirts imprimés :Ligue Contre la Violence Routière et Arrêtons le Massacre sur nos routes.
Une banderole a aussi été réalisée, elle indique le nombre de morts pour l'année 2001 sur le département de la Drôme (77) et une autre pour le département de l'Ardèche (nombre inférieur).
Cette opération a permis un dialogue avec les habitants et a constitué un moyen pour les familles de victimes de pouvoir s'exprimer.

Rhône

L'association départementale du Rhône a distribué le samedi 29 juin sur l'autoroute A6 au péage de Villefranche, plusieurs milliers de dépliants sur la vitesse et les risques d'accidents de la route.
Le but était de donner aux automobilistes des informations précises, et d'aller au-delà des simples conseils.
Tous les ans de telles opérations sont menées avec l'autorisation de la SAPRR (Société des autoroutes Paris Rhin Rhône).

Hérault

La Ligue a organisé le samedi 25 mai 2002 à Montpellier, une marche contre l'insécurité routière, pour dénoncer l'insécurité routière particulièrement forte dans le département. "Avec 30 morts de plus en 2001, l'Hérault est devenu le deuxième département pour le nombre de tués, alors qu'il est le 25ème pour le nombre d'habitants (interview donné par Odile Arnaud au *Midi-Libre*.)
Norbert Tortosa nous a fait parvenir une proposition de certificat de bonne conduite et un texte humoristique "J'ai fait un rêve". L'idée du certificat de bonne conduite est que chaque conducteur dispose d'un document sur lequel son mentionnés tout ce qui le concerne : point de permis retirés, visites médicales etc. Ces deux propositions sont disponibles près de la Ligue de l'Hérault.

Loiret

Lettre de Gérard Pétin (Extraits) à Monsieur le Rédacteur en Chef du journal Le Monde, Courrier des lecteurs

J'ai lu avec beaucoup d'attention votre excellent dossier paru dans l'édition du Monde datée du 4 et du 5 août 2002.
Toutefois je réagis à la première phrase de l'article : "Malgré les campagnes de sensibilisation et les mesures de renforcement de la sécurité routière, les jeunes restent les premières victimes des accidents de la circulation". Ce "malgré" semble accréditer l'idée, souvent développée par les plus hautes autorités en charge de la Sécurité Routière, que de gros efforts ont été déployés et que, malheureusement, par une sorte de fatalité qui s'abattrait sur notre pays, les résultats attendus ne seraient pas venus. Si cela était le cas, la situation serait désespérée.
En réalité, ce n'est pas malgré les efforts mais à cause de leur inconsistance que la situation reste dramatiquement bloquée (…).
La nouvelle équipe gouvernementale en est actuellement au niveau des annonces. Si la direction affichée semble bonne, attendons les actes et quels moyens financiers le Gouvernement est prêt à mobiliser (…).
Nous devons nous convaincre que contrairement à bien d'autres domaines d'intervention de l'Etat, l'argent investi dans la sécurité routière est très rentable. Doubler l'effort de la Nation soit 1,5 milliards d'euros supplémentaires serait amorti en un peu plus de six mois avec seulement une baisse de 10% par an du nombre des accidents.

Calvados

Dans sa dernière "Lettre aux adhérents", Philippe Vayssette aborde quelques sujets d'actualités :
La politique affichée par le gouvernement ne pourra réussir qu'à plusieurs conditions :
- Des moyens matériels et humains.
- Que les élus et les policiers, qui sont censés faire appliquer la loi, donne le bon exemple : port de la ceinture entre autres.
- Modifier l'environnement et en particulier les voies et les voitures qui sont conçues pour la vitesse.
- Proposer une alternative à la voiture : rail, vélo, marche à pied, et protéger ces usagers contre les dangers de la voiture.

Dans sa lettre, Philippe Vayssette remarque que seul dans le gouvernement Hervé Gaymard ministre de l'agriculture va à contre courant en combattant les campagnes contre l'alcool.
La Ligue du Calvados a effectué le 17 octobre 2002 des mesures de vitesse au boulevard Detolle à Caen, à environ 15 m avant d'un passage piéton et d'une intersection. Le temps était humide et un peu brumeux. En une demi-heure, sur 364 véhicules, 249 étaient au-dessus de la vitesse de 50 km/h, 69 au-dessus de 60 km/h, 19 au-dessus de 70 km/h. Conclusion : "dans ces conditions le piéton ne peut pas traverser en sécurité".

Trois étoiles et cartons jaunes

Carton Jaune pour Hervé Gaymard, ministre de l'agriculture, pour avoir approuvé les viticulteurs dans leur action contre la campagne de prévention du ministère des transports sur les dangers de l'alcool pour la conduite.

Carton jaune pour Jacques Toubon pour avoir déclaré aux policiers après son interpellation dans un couloir de bus en téléphonant au volant, qu'ils faisaient "un travail de merde". et que leur mission prioritaire devrait être de s'occuper de la délinquance plus que des infractions qui ne présentent aucun danger.

Carton Jaune pour X, policier du SPHP (service de protection des hautes personnalités) du ministère de l'intérieur pour l'exemple déplorable donné en roulant à 209 km/h sur l'autoroute A11, le 18 octobre 2002.

Carton jaune pour Luc Besson auteur des films Taxi (1,2 et puis 3) : pour l'incitation au massacre véhiculé par la violence et l'exemple de l'irrespect des lois contenus dans ces films.

Carton jaune pour Patrick Le Lay PDG de TF1 pour avoir passé à une heure de grande écoute les films Taxi 1 et Taxi 2 qui montrent la violence et l'irrespect de la loi.

Carton Jaune pour Michel Drucker pour s'être vanté le 4 août, sur les ondes d'une radio, de ne pas respecter les règles de circulation et d'avoir plusieurs fois influencé les agents de police qui l'arrêtaient (par exemple lorsqu'il circulait en sens interdit dans un couloir bus).

Trois étoiles *** pour Jean-Paul Proust préfet de police de Paris pour sa fermeté contre l'insécurité routière, concrétisée par la création de la brigade de répression de la délinquance routière.

Trois étoiles *** pour Christine Citti actrice inspecteur de police et son collègue lieutenant, ainsi que pour Denys Granier Defferre réalisateur, pour le bon exemple qu'ils ont donné du port de la ceinture dans tous les films de la série policière de France 2 "Les enquêtes d'Éloïse Rome"

Trois étoiles *** pour Jean-Michel Helvig pour son éditorial dans *Libération* du 22 juillet 2002 (voir page 8)

Trois étoiles *** pour Michèle Fitoussi, pour ses éditoriaux pertinents et répétés dans la revue *ELLE*, contre la violence routière, dont celui du 29 juillet 2002.

Trois étoiles *** pour Franck de Bondt pour son éditorial dans *Sud Ouest* du 9 juillet 2002

Trois étoiles *** pour Jean-François Revel pour son éditorial dans *Le Point* du 15 octobre 2002.

Trois étoiles *** à François Bizy commandant de la formation motocycliste urbaine départementale des Yvelines pour son mérite d'avoir employé la solution efficace de faire précéder les deux motards policiers verbalisateurs par un motard de police banalisé en civil

Trois étoiles *** pour Gilles de Robien pour l'exemple donné de port de la ceinture.

Informations diverses

Piétons (de 1 à 99 ans) bien vus la nuit.

L'hiver est là, la nuit tombe vite, et dès la sortie de l'école il fait un peu sombre, le matin aussi. Les enfants ne sont pas bien visibles des conducteurs, mais ils n'en sont pas conscients et tous les ans, des drames se produisent.
Le 13 novembre 2002 à 7 h 20 (nuit) une jeune fille de 16 ans qui se rendait au lycée a été tuée par un véhicule près d'un abribus hors agglomération.
Afin d'éviter ces drames, et après avoir essayé différents dispositifs rétro-réfléchissants, l'institut national pour la sécurité des enfants propose la solution qui apparaît comme le plus fiable : des rubans rétro-réfléchissants à coudre sur les manches des vêtements. Comme ils sont cousus, il est impossible d'oublier de les mettre. Diverses couleurs de ruban sont proposées, du jaune au noir. Il sont très discret et étonnamment efficaces.
Prix : 1,20 euros le mètre (institutsecuriteenfant@wanadoo.fr tél + fax : 02.97.75.20.43)
L'institut organise également des journées de formation sur l'éducation des enfants à la sécurité routière. Se renseigner des villes et des dates.

Lu dans Vélocité.

La revue de la FUBicy nous rapporte une action originale intéressante : le cadeau fait au commissaire du 6ème arrondissement de Paris d'une paire de lunette géante (2m de large) car apparemment il ne voit pas les voitures stationnées en permanence sur la piste cyclable devant son commissariat. Un cortège a apporté ces lunettes au commissaire le 27 juin 2002.

Questions écrites des députés aux ministres

Au cours des trois derniers mois, les députés suivant ont séparément posé des questions écrites aux divers ministres sur les sujets suivants , pour leur demander quelles mesures ils comptaient prendre rapidement :
– sur le retard énorme de l'application effective de la loi sur l'immatriculation de cyclomoteurs : Bernard Depierre Côte d' Or, Jean Christophe Lagarde Seine-Saint-Denis, Gérard Voisin Saône et Loire, Jean Michel Fourgous Yvelines, Bruno Bourg-Broc Marne, Jean Léonetti Alpes-Maritimes.
– sur les détecteurs de radar dont la pub est adressée par fax de l'étranger : Daniel Garrigue Dordogne, Alain Rodet Haute Vienne.
– sur le débridage des cyclomoteurs : Jacques Godfrain (12)
– sur la vente d'alcool dans les stations services : Didier Julia Seine-et-Marne.
– sur le nombre important de conducteurs qui conduisent sans permis de conduire valable : Bruno Bourg-Broc Marne.
– sur l'adoption de permis probatoire pour les nouveaux conducteurs : Francis Hillmeyer Haut-Rhin, Patrick Balkany Hauts-de-Seine.
– sur la suppression souhaitable de l'épreuve de vitesse chronométré lors par du passage du permis motos : Marie Jo Zimmermann Moselle
– sur la suppression officielle de la possibilité d'amnistie des infractions routières : Bruno Bourg-Broc Marne
– sur la nécessité de renforcer les contrôles de vitesses : Léonce Duprez Pas-de-Calais.

Associations départementales

Si dans la liste suivante, vous ne trouvez pas d'adresse d'associations départementales pour votre département, adresser-vous au siège national ou au délégué régional.

06 - Alpes-Maritimes : Martine Bellanger - 6 rue Saint-Véran 06140 Vence - Tél. + Fax. : 04.93.58.72.65 **(LBER123739@aol.com)**

11 - Aude : Jean Mounié - "le Moulin à Vent" - 11150 Villepinte - Tél. : 04.68.94.25.24

12 - Aveyron : Christiane Poinsot - 2 rue des Rouges Gorges - Les Costes Rouges - 12850 Onet-le-Château - Tél. : 05.65.42.21.63 **(contact@lcvr.org) - (www.violenceroutiere12.org)**

13 - Bouches-du-Rhône : Françoise Dewavrin - 19 rue Frédéric Chevillon - 13001 Marseille - Tél. + Fax. : 04.91.50.78.34 - **(lcvr13@lcvr.org)**

14 - Calvados : Philippe Vayssette - 12 rue Doyen Barbeau - 14000 Caen - Tél. : 02.31.93.19.34 **(dorv7@club-internet.fr)**

21 - Côte D'or : Catherine Pépoz – Ligue Contre la Violence Routière – Maison des Associations – Boite M 2 – 2 rue des Corroyeurs - 21000 Dijon - Tél. : 03.80.65.87.41

25 - Doubs : Geneviève Chavigny - 21 rue Bel Air - 25870 Chatillon-le-Duc - Tél. : 03.81.58.82.18

26 - Drome : Luc Gabrielle - Ligue. - 36 B, rue de Biberach - 26000 Valence - Tél. : 04.75.78.49.02

27 - Eure : Annie le Botlan - 3 rue de la Petite Garenne - 27950 Saint-Just - tél. : 02.32.52.14.47

29 - Finistère : Daniel Théau - 18 rue d'Aiguillon - 29200 Brest - Tél. : 02.98.80.00.84 - **(damar.theau@wanadoo.fr)**

30 - Gard : Ginette Brunel - 15 rue Bir-Hakeim, Appt. 35 - 30100 Alès - Tél. : 04.66.30.49.52

31 - Haute-Garonne : Christine Fasquelle - 23 rue des Tamaris - 31700 Blagnac - Tél. : 05.62.74.11.81 **(fasquelle-christine@voilà.fr) - (www.le-pic.org/violenceroutiere-31)**

34 - Hérault : Odile Arnaud - rue Antérieu - 34270 Claret - Tél. : 04.67.59.04.24 - Tel + Fax : 04.67.59.03.69 - **(arnaud.odile@free.fr)**

36 - Indre : Daniel Hillion - chez P. Augay - 7 rue Ampère - 36000 Châteauroux - Tél. : 02.54.22.02.53

37 - Indre-et-Loire : Jean-Jacques Duplaisis - 38 avenue Honoré de Balzac - 37230 Fondettes - **(jean-jacques.duplaisis@libertysurf.fr)**

38 - Isère : Aline Chadrin - 6 rue Louise Michel - 38100 Grenoble - 04.76.49.48.86

39 – Jura : Michel Guillemin - 57 Bd. Wilson - 39100 Dôle **(michel.guillemin@solvay.com) - Tél. : 03.84.72.66.78**

41 - Loir-et-Cher : Jean-Luc CARL - 15 Rue Bel Air - 41000 Blois - Tél. : 02.54.42.64.74 - **lcvr41@club.lemonde.fr**

44 - Loire-Atlantique : Claude Chabot - 17 rue du Capitaine Yves Hervouet - 44300 Nantes - Tél. 02.40.59.92.82.

45 - Loiret : Gérard Pétin - 23 rue de l'Orbette - 45000 Orléans - Tél. : 02.38.53.09.58 **(geodepetin@aol.com)**

56 - Morbihan : Geneviève et Michel Potier - 44 rue de Limur - 56860 Séné - Tél. : 02.97.54.12.52 ou 02.97.34.29.76 **(lcvr56@aol.com)**

57 - Moselle : Gérard Jager - Maison des Associations - 1 rue du Coetlosquet - 57000 Metz - Tél. (Ligue.) : 03.87.69.04.85 - Tél. (domicile) : 03.87.51.10.15 - Fax : 03.87.38.03.88 **(lcvr57@free.fr) - (http://lcvr57.free.fr)**

60 - Oise : Alain Pouillard - chez Alain DROUET - 63 Rue Frédéric Petit - 60210 GRANDVILLIERS - Tél. : 03.44.46.79.70

61 - Orne : Julien Picquet - 37 rue du Parc - 61150 Ranes - Tél. : 02.33.39.40.44

63 - Puy de dôme : Francine Roland-Villermaux - 41 avenue de Volvic - 63530 Sayat - Tél. : 04.73.60.58.36 **(alain.roland2@freesbee.fr)**

64 - Pyrénées Atlantiques : Jean Le Fèvre - 5 rue de la Cendrée - 64320 Bizanos - Tél. : 05.59.02.49.31 **(lcvr64@yahoo.fr)**

65 - Hautes-Pyrénées : Catherine Kessels-Formon - 37 chemin Artigala - 65200 Montgaillard - Tél. : 05.62.91.59.55 -Fax. : 05.62.91.56.08 **(katy.kesselformon@wanadoo.fr)**

66 - Pyrénées-Orientales : Jean-Claude Llobères - chemin de la Pavé - 66400 Saint-Jean-Pla-de-Corts - Tél. : 04.68.83.16.54

67 – Bas Rhin : Eliane Weil- 16, rue du Général Ducros 67000 Strasbourg. – Tél. : 03.88.25 77 66 ou 03 88 44.09.51 - **(gilles.huguet@equipement.gouv.fr)**

68 - Haut-Rhin : Louis Hoffmann - maison des associations - LCVR. - 6, rue d'Ingersheim - 68000 Colmar - Tél. : 03.89.23.64.12

68 - Haut-Rhin Sud : Jean-Pierre Sarazin - chez André Voegele - 3 rue de la Liberté - 68170 - Rixheim - Tél. : 03.89.61.95.93

69 - Rhône : Michèle Gonon - 22 rue Pernon - "Les Tilleuls" - 69004 Lyon - Tél. : 04.78.29.52.65 **(krivin@club-internet.fr)**

72 - Sarthe : Michel Coutelle - 33 rue de Bellevue - Appartement 564 - 72000 Le Mans

73 - Savoie : Daniel Goineau – LCVR- Maison des associations 67, rue Saint-François de Sales- 73000 Chambéry - Tél. : 04.79.33 95 58 – **(d.goineau@wanadoo.fr.)**

74 - Haute-Savoie : Monique Lamant - 9 Quai des Clarisses - 74000 Annecy - Tél. : 04.50.51.29.34

75 - Paris : Christine Weil - 5 Bis Rue Moufle - 75011 Paris - Tél. : 01.40.21.61.06 **(http://violenceroutiere.75.free.fr)**

(violenceroutiere.75@free.fr)

76 - Seine-maritime : Pascal Treffort - 2 rue de l'Arques - 76133 Épouville - tél. : 02.35.13.66.41 **(treffortpascal@aol.com)**

77 - Seine-et-Marne : Danielle Glise - LCVR 77 - 4 Rue de la Corne - 77300 Fontainebleau - Tél. : 06.83.18.79.55 – Tél. & Fax. : 01.64.22.19.78 **(saint.herem@barbizon-france.com)**

78 - Yvelines : Emmanuel Fruchard – LCVR – MAS - 3 rue de la République - 78100 Saint-Germain-en-Laye - Tél. : 01.39.73.19.36 **(lcvr78.contact@club-internet.fr)**

81 - Tarn : Viviane Vareilles - 9 rue Fernandez - 81000 Albi - Tél. + fax. : 05.63.49.75.63

83 - Var - Christine Sandel – 31, rue Rabaton - 83400 Hyères - Tél. : 04.94.65.94.45 **(ec-sandel@wanadoo.fr)**

86 - Vienne : Jean-Louis Boenisch - 14 rue de la Croix Galipeau - 86000 Poitiers **(boenisch@wanadoo.fr)**

88 - Vosges : Michel Mathieu - 140 impasse de la Boule Girard - 88270 Hennecourt - Tél. : 03.29.36.62.39 **(mathieu.mic@wanadoo.fr)**

91 - Essonne : Philippe Laville - 14 avenue des Palombes - 91260 Juvisy Sur Orge - Tél. & Fax. : 01.69.44.48.79 **(laville.phil@wanadoo.fr)**

92 - Hauts-de-Seine : Alain Argenson - 13 rue de la Roue - 92190 Meudon - Tél. + fax.: 01.45.07.20.01 **(alain.argenson@wanadoo.fr)**

94 - Val de Marne : Maria Desabres : 19 Rue Voltaire - 94400 Vitry-sur-Seine - Tél. : 01.46.80.26.58

95 – Val d'Oise : Nathalie Duthil – 6 Rue Cantabille – 95 800 Cergy le haut - Tél. : 01.34.32.06.74

97 - Outre Mer : La Réunion : Marlène Dijoux - Ligue contre la violence routière - 22 rue François de Mahy - 97410 Saint-Pierre - Tél. : 02.62.35.16.03 – Fax. : 02.62.25.30.05

Conseil d'administration

Odile ARNAUD, Jacques BORENE, Jean-Luc CARL, Olivier CHASLOT, Francine CICUREL, Aline ISSAYKINE, Geneviève JURGENSEN, André KLARSFELD, Jean-Yves LAMANT, Pierre de LARMINAT, Philippe LAVILLE, Annie LE BOTLAN, Jean-Claude LLOBERES, Michel MATHIEU, Paul MEYER, Chantal PERRICHON, Gérard PÉTIN, Jacques ROBIN, Pascal TREFFORT, Odile VAN HÉE, Viviane VAREILLES, Philippe VAYSSETTE, Christine WEIL.

Délégués régionaux pouvant assister au Conseil d'administration avec voix consultative : Geneviève FUCHS, Philippe GERVOT, Chantal-Marie LAURENT, Jean LE FEVRE.

Bureau national

Présidente : Chantal PERRICHON
Tél. 01.44.27.52.29 - (chantal.perrichon@wanadoo.fr)
Vice-Président : Philippe LAVILLE
Tél. + Fax 01.69.44.48.79 - (Laville.phil@wanadoo.fr)
Vice-Président : Jacques ROBIN
Tél. Fax. 02.97.75.20.43 - (jacques-marie-robin@wanadoo.fr)
Secrétaire Générale : Odile VAN HÉE
Tél. + Fax : 01.47.36.20.45 - (ovanhee@club-internet.fr)
Secrétaire Général Adjoint : Jean-Yves LAMANT - **(jylamant@wanadoo.fr)**
Trésorier: Pierre de LARMINAT
Tél. : 01.46.57.47.77
Trésorière adjointe: Annie LE BOTLAN
Membres du Bureau :
Geneviève JURGENSEN **Fondatrice - Porte-parole**
André KLARSFELD **(famille.klarsfeld@wanadoo.fr)**
Gérard PÉTIN **(geodepetin@aol.com)**

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

Normandie (Aisne - Calvados - Eure - Manche - Oise - Orne - Seine Maritime - Somme) .
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** - 14 avenue des Palombes - 91260 Juvisy S/ Orge - Tél. & Fax. : 01.69.44.48.79 **(laville.phil@wanadoo.fr)**
Est (Bas-Rhin - Territoire de Belfort) : **Geneviève Fuchs** - Maison des Associations - 6 rue d'Ingersheim - 68000 Colmar - Tél. : 03.89.23.64.12
Ouest (Charente Maritime - Côtes d'Armor - Finistère - Ille et Vilaine - Loire-Atlantique - Maine-et-Loire - Mayenne - Morbihan - Sarthe - Vendée) **: Philippe Gervot** - 6 Rue Louis Gervot - 44500 La Baule Tél. : 02.40.60.09.65 **(francoise.gervot@wanadoo.fr)**
Centre (Cher- Eure-et-Loir - Indre-et-Loire - Loir -et- Cher - Loiret) : **Gérard Pétin** - 23 Rue de l'Orbette - 45000 ORLEANS - Tél. : 02.38.53.09.58 **(géodepetin@aol.com)**
Aquitaine (Dordogne - Gironde - Landes - Lot-et-Garonne - Pyrénées-Atlantiques) : **Jean Le Fèvre** - 5 Rue de la Cendré - 64320 Bizanos - Tél. : 05.59.02.49.31
Languedoc-Roussillon (Aude - Gard - Hérault - Lozère - Pyrénées-Orientales) : **Odile Arnaud** - rue Antérieu - 34270 Claret - Tel. : 04.67.59.04.24 Tel + Fax : 04.67.59.03.69 **(arnaud.odile@free.fr)**
Provence-Alpes-Côte d'Azur (Alpes-de-haute-Provence - Alpes-Maritimes - Bouches-du-Rhône - Corse - Hautes-Alpes - Var - Vaucluse) : **Chantal-Marie Laurent** - 19 rue Frédéric Chevillon - 13001 Marseille - Tél.+ Fax. : 04.91.50.78.34 **(chamalaurent@wanadoo.fr)**
Midi-Pyrénées (Ariège - Aveyron - Gers - Haute-Garonne - Hautes-Pyrénées - Lot - Tarn - Tarn-et-Garonne) : **Paul Meyer** - 6 Rue du Docteur Laennec - 65000 Tarbes - Tél. : 05.62.93.52.16
Champagne-Lorraine (Marne - Meurthe-et-Moselle - Meuse - Moselle) : **Jean-Yves Lamant** - 36 Clos des Sorbiers - 57157 Marly **(jylamant@wanadoo.fr)**

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère : ☐ **Je renouvelle mon adhésion :** ☐

Nom : _____ **Prénom :** _____
Adresse : _____
Tél. : _____ **Profession :** _____
e.mail : _____

☐ **Cotisation minimale : 30,50 €**

Chèque à libeller à l'ordre de : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE**
Bulletin à renvoyer à : **Adresse de votre association départementale ou 15 Rue Jobbé Duval - 75015 PARIS**
La cotisation compte pour les douze mois qui suivent et comprend l'abonnement à *PONDÉRATION* (4 numéros par an), elle donne droit à un reçu fiscal.