Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

16 - 17 mai 2003

24 h pour sauver 24 vies

Ligue Contre la Violence Routière

Notre association célèbre vingt années de combat

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 € - décembre 2002 – mars 2003

N° double 54 - 55

Sommaire

Éditorial 3
Projet de loi justice 4
Les propositions adressées par la Ligue pour le plan gouvernemental de sécurité routière..... 5
Comité interministériel de sécurité routière du 18 décembre 2002 8
Ce qui manque dans les décisions du C.I.S.R. 9
Europe 10
Ils ont dit 11
Revue de presse 12
Un conte de Noël ? 15
L'expertise médicale dans l'évaluation des dommages corporels 16
Témoignage, Une première judiciaire pour la Ligue 17
Lu pour vous, Vous pouvez vous procurer 18
La vie dans les Associations départementales de la Ligue 19
Conseil d'Administration, Bureau National, Délégués Régionaux, Bulletin d'Adhésion..... 20

Message ultime.

Le 3 décembre 2002 à 9 h 30, Nicole LAPORTE, agrégée de philosophie, 69 ans, s'est suicidée avec un pistolet 7,65, sur la chaussée à l'endroit où son mari avait été tué par une voiture le 22 février 2002.
Pierre LAPORTE traverse la chaussée dans l'agglomération de Veyrier-du-Lac, près de la boulangerie, sur un passage piéton, il pleut, il se hâte. La voiture venant de gauche s'arrête pour lui céder le passage, mais pas la Twingo venant de droite qui le heurte et le projette en l'air d'après un témoin, puis il retombe sur le trottoir.
Nicole LAPORTE n'a pas supporté que malgré de nombreux courriers, l'affaire ait été classée "sans suite". La raison de ce classement sans suite : "la conductrice de la Twingo n'a pas commis d'imprudence caractérisée, elle roulait lentement, il pleuvait et la victime courait"
(sources : le Dauphiné Libéré)

Compte tenu de l'actualité riche en évènements, nous avons prévu de grouper sur le prochain numéro la rubrique "la vie des associations départementales".

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 : secretariat@violenceroutiere.org - Site Internet : www.violenceroutiere.org
LA LIGUE EST MEMBRE DE LA **F**EDERATION **E**UROPEENNE DES **V**ICTIMES DE LA **R**OUTE **(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.
Imprimerie : Compédit-Beauregard - 61600 La Ferté Macé
N° CPPAP : 67845 - ISSN : 0297-5874

Editorial

18 décembre 2002

Depuis que Jacques Chirac, le 14 juillet dernier, a fait de la sécurité routière la première de ses priorités, nous assistons à une succession d'événements qui concrétisent la volonté du gouvernement de s'attaquer au problème ; le Comité Interministériel de Sécurité Routière du 18 décembre a préconisé un ensemble de mesures en rupture avec les politiques passées, mesures dont vous lirez le commentaire dans les pages suivantes. Moment d'émotion fort pour la plupart d'entre nous : larmes de certains, même, quand on apprend la quasi-suspension de la pratique scandaleuse du permis blanc ; satisfaction pour d'autres d'avoir été enfin entendus à l'annonce de la création de structures d'accueil et de soutien psychologique dans les départements.

Mais aussi une inquiétude : quels seront les budgets alloués pour accompagner cette politique ? On sait que sans moyens à la hauteur de l'ambition affichée, les progrès seront fragiles.

Malgré tout, si l'histoire de ces vingt dernières années nous a rendus si vigilants, voire parfois méfiants, elle n'aura pas réussi à réduire notre satisfaction de ce 18 décembre 2002.

16 et 17 mai 2003

Pour célébrer les vingt ans de sa création, la Ligue sera l'initiateur d'une première journée européenne contre la violence routière. Heureuse coïncidence de l'actualité qui rapproche un CISR porteur d'espoir et un anniversaire témoin de nos engagements. Nous sommes fiers de pouvoir rappeler les quelques améliorations de sécurité routière que nous avons accompagnées ou obtenues.

- En 1984, à la suite d'un procès en référé contre Citroën, Giraudy et RSCG, accord obtenu contre l'apologie de la vitesse dans les publicités automobiles.
- 1990 : obligation du port de la ceinture à l'arrière
- 1990 : abaissement de 60 à 50 km/h de la vitesse en ville
- 1990 : le passage de 1,2g d'alcool dans le sang à 0,8g de l'alcoolémie délictuelle pour les conducteurs, et de 0,8g à 0,5g pour les contraventions
- 1992 : adoption du permis à points
- 1994 : introduction dans le code pénal du délit de mise en danger délibérée de la vie d'autrui
- 1999 : délit de récidive du grand excès de vitesse
- 2002 : la loi d'amnistie devient très restrictive
- 2002 : sur notre suggestion, une société privée et le ministère des Transports expérimentent la «boîte noire»

Mais la Ligue, si elle est attentive à la mémoire, au souvenir, au respect de la souffrance, refuse de s'inscrire dans le passé et privilégie l'action. Déjà nos militants étudient, commencent à mettre en place l'installation des boîtes noires dans leurs propres véhicules, envisagent les recours juridiques contre les constructeurs et les institutions pour la limitation de la vitesse à la construction.

Dans les semaines à venir, nous nous mobiliserons tous pour la Journée «24 heures pour sauver 24 vies». Des associations des pays voisins se joindront à nous à cette occasion. Tous ensemble contre les 40 000 tués sur les routes d'Europe chaque année ! Cette Journée européenne veut initier une nouvelle forme de solidarité entre les «bons» pays et les «moins bons». Partageons nos expériences pour que la souffrance diminue, et que ces deuils soient évités.

Je voulais dédier ce numéro à Tiphanie, 5ans. Le 24 décembre 2002, un chauffard avec 3g d'alcool dans le sang a tué sa mère, sa sœur Océane et son beau-père. Cette année, le jour de Noël, je n'ai cessé de penser à toi, Tiphanie, qui l'an passé cherchais, sans comprendre, la trottinette promise qui n'était pas au pied du sapin . Tu ne savais pas encore. Elle se trouvait dans le coffre de la voiture accidentée.

Chantal Perrichon
Présidente de la Ligue Contre la Violence Routière

Projet de loi justice

Une loi est actuellement discutée par le Parlement.
Au mois de décembre 2002, le Premier ministre a réuni les ministres concernés, pour un Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) très attendu depuis que le président Chirac avait fait de la cause que nous défendons, sa priorité personnelle.

Les mesures annoncées se sont traduites, en mars 2003, par un projet de loi. **Vous serez comme nous émus de lire que ce projet s'appelle " Projet de loi renforçant la lutte contre la violence routière ".** C'est notre association en effet qui a, pour la première fois, associé ces deux mots, " violence routière ", et son usage désormais courant et officiel prouve que nous avons su changer le regard sur ce qui se nommait autrefois les " accidents de la route ".

Nous vous livrons succinctement l'analyse que nous avons fait de ce projet contre la violence routière. Toutes les remarques que vous lirez ici ont été transmises en leur temps à chacun des ministres concernés, au député Richard Dell'Agnola (rapporteur de la loi à l'Assemblée nationale), ainsi qu'aux parlementaires de l'opposition qui nous ont contactés pour savoir quels amendements nous souhaitions voir apporter au texte.
Nous sommes dans l'ensemble favorables à ce texte. Si nous gardons en tête le fait qu'au Royaume-Uni, la conduite dangereuse est passible de deux ans de prison, la conduite dangereuse avec accident mortel passible de dix ans de prison, nous voyons que la rigueur proposée par le gouvernement se rapproche, en cas d'accident mortel, de la rigueur britannique.

Par ailleurs, nous n'avons pas oublié que, lors des États généraux de la sécurité routière de septembre dernier, toutes les associations présentes avaient demandé l'application de la loi. Nous savons en effet que **la pire des perversités, c'est de faire voter des textes qui restent lettre morte**.

I - La répression en cas d'accident : le projet de loi actuellement examiné par le Parlement **élargit le nombre des circonstances aggravantes** qui durcissent la peine en cas d'accident mortel ou corporel. Il y ajoute notamment la conduite sous l'emprise de produits stupéfiants, le grand excès de vitesse, la présence d'un taux d'alcoolémie compris entre 0.5 g et 0.8 g, l'absence de permis de conduire, quelle qu'en soit la raison.

II - Les contrôles et les sanctions :

- **en cas de récidive, les contraventions de 5è classe** (défaut de permis de conduire, grand excès de vitesse) **deviennent un délit**, ce qui signifie qu'ils sont passibles du tribunal pénal et non plus administratif.

- pour les délits routiers les plus graves, **l'aménagement du permis de conduire** (ce qu'on appelle couramment le " permis blanc ") est désormais impossible.

- **le constat de l'infraction**, par exemple par radar, **et son traitement doivent être autant que possible automatisés**, d'une part pour rendre impossibles les interventions personnelles, d'autre part pour restreindre considérablement les délais entre le constat de l'infraction et la réception du procès-verbal par le propriétaire du véhicule. Souvenons-nous que l'État lui-même reconnaît qu'un procès-verbal sur deux "s'évapore" ! Cette automatisation aura par ailleurs l'avantage considérable de libérer les forces de l'ordre là où elles sont indispensables, par exemple pour pratiquer les contrôles d'alcoolémie.

III - La prévention

Pendant les trois premières années suivant l'obtention de leur permis, **les conducteurs novices seront détenteurs d'un permis de six points au lieu de douze**. S'ils sont contrôlés avec une alcoolémie supérieure à 0.5 g, leurs six points seront susceptibles d'être retirés et leur permis annulé. Cette mesure vise à mieux protéger les jeunes en particulier, dont on sait qu'hélas ils représentent dans les accidents mortels 200% de ce qu'ils représentent dans la population générale.

Voilà donc l'essentiel des mesures contenues dans ce projet de loi. L'objectif du Garde des Sceaux, Dominique Perben, est de le voir adopté au printemps, afin que les décrets d'application puissent être signés avant " les grands départs " de l'été.

Deux lacunes
Nous avons toutefois souligné deux lacunes importantes, d'une part en ce qui concerne le délit de récidive de grand excès de vitesse, d'autre part en ce qui concerne l'usage de véhicules professionnels.

Vous savez en effet que, dans leur grande majorité, **les accidents mortels du travail** sont maintenant liés aux accidents de la route. Nous demandons donc que, pour protéger les travailleurs et tous les usagers, les véhicules professionnels soient équipés de boîtes noires. Nous avons suggéré que l'on commence par les véhicules directement ou indirectement possédés par l'Etat : les véhicules de l'administration, bien sûr, mais aussi ceux des entreprises dont l'Etat est le principal actionnaire, comme EDF-GDF ou La Poste.

Quant au **grand excès de vitesse** (plus de 50 km/h au-dessus de la vitesse limite), nous ne voyons pas pourquoi il faudrait attendre la récidive pour qu'il devienne un délit. Cette récidive, depuis 1997, devait intervenir dans l'année. Le projet de loi améliore le texte en allongeant ce délai à trois ans. Cependant nous maintenons depuis toujours qu'être contrôlé une seule fois à plus de 100 km/h à l'heure en ville suffit à faire d'un automobiliste ou d'un motocycliste un délinquant ; de la même façon qu'il suffit d'être contrôlé une seule fois avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0.8 grammes pour être passible du tribunal pénal.

Nous espérons que vous pourrez grâce à ce résumé mieux suivre les débats du Parlement. Mais nous soulignons avant tout que ce n'est jamais ni très difficile, ni très coûteux de faire voter un texte de loi. Tout se joue dans son application, et **l'heure de vérité sonnera véritablement lors du bilan 2004** qui sera, nous l'avons dit publiquement dès la sortie du Comité interministériel de décembre dernier, le premier vrai bilan de sécurité routière de ce gouvernement.

Les propositions adressées par la Ligue pour le plan gouvernemental de sécurité routière

Suite aux États généraux de la sécurité routière, une rubrique du site Internet du ministère des transports recevait les propositions pour l'amélioration de la sécurité routière. Nous résumons ci-après les cinq fiches de propositions que La Ligue Contre la Violence Routière a inscrit sur ce site. Une sixième était prévue, (limitation par construction de la vitesse), mais le Professeur Got l'avait déjà proposée avec une très bonne argumentation.

1ère Proposition :

Le financement de la sécurité routière

Le gouvernement veut mettre en place un "plan de bataille" contre l'insécurité routière. Comme dans tout combat, il faut le nerf de la guerre.
Il s'agit donc de donner à tous les ministères et services impliqués dans la lutte dans tous ses aspects, les moyens de leurs missions.

Parmi les nombreuses propositions qui ont déjà été maintes fois formulées, certaines nécessitent très peu de moyens nouveaux et demandent simplement une forte volonté politique pour les appliquer, d'autres supposent des achats d'équipements, des effectifs supplémentaires et la réalisation de travaux.

- *quelques propositions sans coût significatif*
  - faire cesser la pratique des contraventions qui sautent,
  - abaisser le seuil de tolérance dans les contrôles de vitesse,
  - faire appliquer la loi par les tribunaux,
  - limiter par construction la vitesse des véhicules de façon à la rendre compatible avec la législation,
- *quelques propositions à coût non négligeable*
  - multiplication des campagnes de sensibilisation et d'information par utilisation quotidienne des médias grands publics,
  - appliquer de façon effective les consignes existantes concernant la sensibilisation à la sécurité routière dans les écoles
  - amélioration de la formation au permis de conduire
  - équipement des forces de police et multiplication des contrôles routiers,
  - audit du réseau routier et mise de celui-ci aux normes de sécurité en fonction de la destination de chaque voie,
  - équipement des véhicules de boîtes noires

L'expérience montre qu'une proposition souhaitable et approuvée, reste à l'état de projet tant qu'elle n'est pas financée et ceci même quand son coût de mise en œuvre est faible. Il convient donc d'inviter tous les acteurs de la lutte, à évaluer le coût des diverses propositions et à inscrire leur montant dans un budget en vue de leur concrétisation suivant un ordre de priorité à établir.

Doubler l'effort financier actuel de l'Etat, ce qui serait déjà un effort considérable et sans doute suffisant, ne reviendrait annuellement, qu'à 1,5 milliards d'euros supplémentaires. L'investissement serait remboursé dans les huit premiers mois de la première année.
Parmi les différents domaines d'intervention de l'Etat, la lutte contre l'insécurité routière est l'un des rares dont les résultats économiques attendus dépassent très largement le coût de l'effort consenti.

2ème Proposition de la Ligue :

Soutien psychologique et aide matérielle des familles

Actuellement, l'accident de la circulation n'est pas socialement reconnu. Aucune cellule de crise ne prend en charge ces familles comme c'est le cas lors des attentats ou des détournements d'avion.

Les objectifs de la proposition sont :

- Ne pas ajouter, par des paroles ou attitudes maladroites, des traumatismes à la douleur, aider matériellement et psychologiquement les familles.
- Sur les lieux de l'accident : une personne formée, s'occupe des survivants, leur permet de voir celle ou celui qui n'a plus que quelques heures à vivre.
- Aucune annonce par téléphone : un policier ou un gendarme se déplace, s'assure que la famille peut, en toute sécurité, se rendre sur les lieux du drame ou à la morgue.
- Remise par les premiers intervenants d'un numéro vert permettant de demander immédiatement un soutien psychologique et une aide aux démarches.
- Créer dans chaque département des structures d'accueil capables d'aider les familles dans les différentes démarches matérielles qui suivent l'accident (procès-verbal, justice, avocat, assurances,…). Lorsqu'elles existent, les faire connaître rapidement par les premiers intervenants sur les lieux de l'accident que sont les policiers ou gendarmes (sous forme de dépliants).
- Des structures d'accueil et d'écoute formées de professionnels médico-psychologiques compétents pour aider les familles traumatisées par le choc si soudain et violent qu'est l'accident de la route.
- Des professionnels peuvent également animer des groupes de parole, des lieux où des parents, des familles concernées par les traumatismes de la route se retrouvent pour faire un travail ensemble : c'est le groupe qui est porteur de l'engagement de chacun à apprivoiser progressivement ce nouveau rapport à la vie.
- Pour éviter une amputation brutale dans les revenus modestes, la Caisse d'allocations familiales pourrait continuer de verser, pendant un an, l'allocation qui était attribuée, et se faire rembourser auprès des assurances automobiles des responsables de l'accident.
- Création au niveau de la mairie ou de la préfecture d'un service qui centralise les sommes dues, dans l'attente d'un jugement qui permettra à la famille, lorsque les indemnités seront versées, de faire face aux dettes.
- Que l'enfant né viable soit néanmoins pris en compte lorsque vient le temps de la retraite.

3ème Proposition de la Ligue:

Pour que la sécurité routière soit vraiment prise au sérieux : appliquer les mesures existantes ou proposées depuis longtemps

Les services de l'Etat ont demandé à tous les acteurs concernés de formuler des propositions pour "alimenter la réflexion (…) préalablement à la tenue du prochain Comité interministériel de sécurité routière". La principale exigence aujourd'hui, qui conditionne toutes les autres, est que la réflexion actuelle débouche enfin sur une politique cohérente, à long terme. Elle devra intégrer tous les efforts de réflexion antérieurs et obtenir des moyens à la hauteur de l'enjeu, pour appliquer dès que possible les règles. Il s'agit tout à la fois de marquer "la rupture" que le Président de la République a appelée de ses vœux, de démontrer que la sécurité routière est vraiment prise au sérieux, et de redonner aux Français confiance dans l'état de droit.

Il s'agit de puiser, dans la masse considérable de propositions déjà formulées, celles qui s'avéreront le plus efficace pour faire appliquer enfin les règles existantes. Ce sont là les conditions préalables à un changement en profondeur des mentalités : sortir des déclarations de principe non suivies d'effets.

Les mesures à prendre sont connues depuis longtemps.

Parmi les nombreux rapports disponibles, prenons le Livre blanc sur la sécurité routière, qui concluait en 1989 en faveur notamment :

- d'une formation probatoire des conducteurs après obtention d'un permis provisoire
- de la création d'unités spécialisées de police de la route disposant d'un budget propre, d'un matériel et d'une formation adaptés, d'effectifs suffisants pour assurer des contrôles efficaces
- pour les infractions courantes, de la multiplication des appareils automatiques de contrôle, et du recours aux amendes forfaitaires
- de la multiplication des contrôles systématiques de l'alcoolémie
- de la négociation d'une réglementation européenne sur la limitation par construction de la vitesse des véhicules légers et des motocyclettes

Certaines de ces mesures seraient envisagées actuellement (soit 13 ans plus tard…). On ne peut que s'en réjouir, en espérant qu'elles finissent par être toutes retenues. La première urgence est de donner aux forces de l'ordre et aux tribunaux les moyens et les instructions nécessaires pour appliquer les lois existantes.

4ème Proposition de la Ligue:

Suppression de la possibilité de conduire pour activités professionnelles, en période de suspension du permis, dit "permis blanc"

Les peines de suspension du permis de conduire sont trop souvent limitées à la conduite en dehors des activités professionnelles, même pour des délits graves. Le délinquant obtient un "permis blanc" lui permettant de continuer à conduire pour ses activités professionnelles, ce qui enlève pratiquement toute efficacité à cette peine de suspension. La raison de cette dérive est en général une pression de l'avocat qui met en avant que le délinquant a absolument besoin de son permis pour travailler, et que s'il le perd, l'employeur ne le gardera pas. C'est un chantage au chômage inacceptable, alors que les délits sont souvent graves. Il arrive même que certains délinquants, qui sont au chômage depuis fort longtemps, prétendent faussement qu'ils viennent, comme par hasard, de retrouver un emploi. Devant une telle pression, les juges ne peuvent pas lutter, et sont souvent demandeur d'une législation qui les aide à résister à cette pression.

L'objectif de la proposition est de supprimer la possibilité de délivrer un "permis blanc" lorsqu'une peine de suspension du permis de conduire est prononcée.
Premier argument en faveur de la suppression du permis aménagé : C'est le chantage au chômage décrit ci-dessus auquel on peut répondre que l'employeur peut très bien embaucher un autre chauffeur au chômage qui attend du travail, à la place du délinquant qui a perdu son permis : le nombre de chômeurs sera inchangé.

Deuxième argument : Si l'on a jugé que la conduite du délinquant est dangereuse, elle l'est aussi bien pendant ses périodes de travail qu'en dehors.

Troisième argument : Aucun autre pays d'Europe ne prévoit cette disposition laxiste.

Quatrième argument : Beaucoup d'infractions sont commises sciemment et c'est donc volontairement que le délinquant a couru le risque de perdre son permis de conduire : délit de fuite, de conduite avec un permis déjà suspendu, détention d'un détecteur de radar, conduite en état d'ivresse, etc.

Cinquième argument : En cas d'homicide ou de blessures graves les conséquences sont incomparablement plus graves pour les victimes du délinquant, car elles ont perdu la vie, laissé une famille bouleversée ou seront handicapées à vie, et la plupart ne pourront plus jamais conduire.

5ème Proposition de la Ligue:

Une boîte noire enregistreuse de vitesse dans tous les véhicules légers

Les objectifs de la proposition

- Connaître de manière fiable les vitesses et les paramètres de freinage des véhicules impliqués dans les accidents de la route en particulier corporels afin de disposer de ces données majeures lors des procès en justice et d'éviter les scandaleux classements sans suite liés aux manques de données objectives mesurables mais non mesurées. Contrairement à la conduite sous l'emprise de drogues (alcool ou autres) qui est maintenant quantitativement mesurée, la vitesse est un facteur qui n'est pas mesuré de manière quantitative alors qu'il s'agit d'une donnée pourtant essentielle.

- Dissuader chaque conducteur de rouler vite par la simple conscience de la présence de cette "boîte noire" qui peut objectiver la vitesse à laquelle le véhicule roule en particulier dans les cas litigieux où le conducteur est en faute et peut se faire sanctionner.

Argumentaire

Il est souvent dit qu'il n'est pas possible de mettre un gendarme derrière chaque conducteur mais que si cela était possible ce serait le moyen de réduire de manière très significative le nombre de victimes de la route. La boîte noire représente précisément ce rappel à l'ordre virtuel permanent dans la mesure où le constat de transgression éventuelle de la loi sera effectué automatiquement et systématiquement et fournira des preuves irrécusables en cas d'accident corporel.

- L'efficacité de ce type de dispositif a été évaluée sur des flottes de véhicules de la police de Berlin et a permis de montrer que sur 5 ans le gain sur une flotte de 380 véhicules a été de 500 k€ environ avec un taux d'accident diminué de 1/3. Une autre évaluation plus récente a porté sur des jeunes conducteurs allemands. Là encore, la population équipée de boite noire a commis un tiers d'infractions en moins que la population non équipée.

- Le gouvernement de Lionel Jospin avait proposé d'expérimenter le système dans 3 départements dont celui des Landes.
  L'expérience ayant été menée sans concertation avec les experts ni les associations, il est bien entendu impossible de tirer de quelconques conclusions sur ce sujet.

Comité interministériel de sécurité routière du 18 décembre 2002

(Extraits du communiqué de presse, *avec quelques commentaires ou précisions en italique*)

Déploiement du contrôle automatisé

Cette mesure concerne surtout la vitesse, les feux rouges et l'inter distance entre véhicules (2 s).

Il s'agit de mettre en place une chaîne de contrôle sanction automatisée de la détection de l'infraction au paiement de l'amende. Cette chaîne se décompose en 5 phases : (1) détection (2) transmission au centre de traitement ; (3) identification automatique (4) établissement automatique de l'avis de contravention à payer ; (5) transmission automatique de l'avis.

Amélioration du traitement du contentieux routier

Pour rendre le traitement du contentieux routier plus rapide, plus systématique et plus équitable, la forfaitisation de certaines contraventions sera étendue et le paiement de l'amende préalablement à la contestation sera rendu obligatoire, afin de dissuader un recours abusif au juge.

Renforcement de l'équipement des forces de l'ordre

Il s'agit de donner aux forces de l'ordre sur le terrain de manière concrète, des moyens supplémentaires et plus modernes pour améliorer les contrôles de l'alcoolémie et de la conduite après consommation de stupéfiants et plus largement, du non-respect des règles de circulation.

Traitement plus sévère pour les homicides et blessures involontaires

Il s'agit de créer dans le code pénal trois nouveaux délits d'homicides et de blessures involontaires commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule à moteur, ces délits étant assortis de circonstances aggravantes pouvant se combiner pour accroître la répression.

Citons l'homicide involontaire : 5 ans de prison (au lieu de 3), avec aggravation à 7 en cas d'alcoolémie, stupéfiants, non-détention de permis, délit de fuite, etc.

Sanctions plus lourdes pour le non-respect des règles élémentaires

La conduite avec un taux d'alcoolémie positive particulièrement dangereuse sur la route (avec 0,8 g d'alcool dans le sang, le risque d'accident est multiplié par 10) sera plus lourdement sanctionnée.

Sont concernés également le non-port de la ceinture de sécurité à l'arrière comme à l'avant, le défaut de casque, l'usage du téléphone au volant.

Pour l'alcool, l'objectif affiché est de remarteler le message rappelé depuis 30 ans avec un succès seulement partiel : "celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas".

Sanctions plus lourdes pour les récidivistes, les multiinfractionnistes et certaines pratiques frauduleuses

Il s'agit de punir plus sévèrement les conducteurs qui n'ont pas compris les conséquences de leur comportement sur la route après une première sanction.

Il s'agit également de lutter efficacement contre les pratiques frauduleuses.

Sont visés entre autre l'utilisation et la commercialisation de détecteurs de radar et les kits de débridage des cyclomoteurs à la fabrication.

Création de nouvelles peines complémentaires et suppression des permis blancs

Il s'agit de compléter la panoplie des peines complémentaires afin qu'elles soient le mieux adaptées possible à l'infractionniste.

Il s'agit également de rendre à la sanction de retrait de permis toute sa valeur pédagogique avec une meilleure prise de conscience de la gravité du comportement en rendant impossible pour les infractions graves les "permis blancs" quand il s'agit d'une peine complémentaire.

Un permis probatoire pour les conducteurs novices

Désormais, un capital initial de 6 points sera attribué au conducteur lors de l'obtention de son permis de conduire. A l'issue d'une période de trois ans, s'il n'a pas commis d'infraction entraînant une perte de points, un capital de 12 points lui sera attribué.

Une évaluation médicale de l'aptitude à la conduite

Plusieurs pays européens comme l'Allemagne, l'Espagne ou l'Italie, ont instauré l'obligation d'un examen médical obligatoire, quel que soit l'âge du conducteur avant de délivrer le permis de conduire.

Un programme de recrutement des inspecteurs du permis de conduire renforcé

Pour faire face à la demande croissante des candidats au permis de conduire, un programme de recrutement su 3 ans avec la création de 230 postes d'inspecteurs du permis de conduire a été mis en place en 2001.

Mieux associer les collectivités locales

La lutte contre l'insécurité routière s'inscrit dans la politique de sécurité intérieure. Elle doit par conséquent être intégrée dans la politique locale de prévention mais aussi de répression de la délinquance.

Un programme d'actions pluriannuelles de traitement des obstacles latéraux considérés comme dangereux (arbres, poteaux, murets, fossés, talus…) sera mis en œuvre

Mieux impliquer les enseignants

La sécurité routière peut largement être traitée dans toutes les disciplines scolaires, notamment en éducation civique, mathématiques, éducation physique, sciences de la vie et de la terre…)

Traiter le risque routier comme un risque professionnel

Soutenir et renforcer la prévention du risque routier en entreprises, est un enjeu de taille pour améliorer la sécurité routière. Dans ce domaine, l'État doit se montrer exemplaire en équipant ses nouveaux véhicules de limiteurs régulateurs de vitesse (…) et de dispositifs d'enregistrement des données de l'accident.

Traiter l'insécurité routière comme un problème de santé publique

En 2001, 31,2 % des accidents mortels sont des accidents où un des conducteurs avait un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximal autorisé (0,5 g/l dans le sang)

Développer les recherches et les études pour la prévention des accidents

Le ministère chargé de la recherche est engagé de longue date, en partenariat avec les ministères chargés des transports et de l'industrie, dans le développement d'une recherche plus approfondie sur la sécurité routière.

Accompagner les blessés par traumatisme crânien et les familles de victimes

Généralement, si la prise en charge des victimes d'accidents de la route est un domaine bien maîtrisé (…), l'accueil des familles dans ces mêmes structures est trop souvent relégué au second plan sans aucun soutien psychologique pour les proches.

Ce qui manque dans les décisions du C.I.S.R

La fixation de minima pour les peines.

Les peines maximales ont été majorées : prison, amendes et annulation du permis, mais cela sera de peu d'efficacité du fait que l'on ne fixe par des minima pour ces trois peines. Actuellement les peines prononcées sont en général très faibles, et sans commune mesure avec les maxima.
Il serait absolument nécessaire qu'au moins les peines d'annulations de permis prévus par la nouvelle loi soient assorties d'un minimum de durée d'un ou deux ans, sinon les présidents de tribunaux subiront encore la pression des avocats des délinquants pour réduire à un niveau très bas l'annulation de permis de conduire.

Les moyens en personnel de la gendarmerie et des polices.

Aucun moyen supplémentaire n'est prévu en ce qui concerne le personnel gendarmerie et police affecté aux tâches de contrôle.
Les forces de police sont déjà quasiment absentes pour réaliser des contrôles de vitesse, or si on les dote de véhicules spécifiques comme le prévoit le C.I.S.R., il faudra bien que ce faible effectif en assume l'utilisation ; il faut considérer d'autre part que le contrôle automatisé ne fonctionnera bien que dans un délai de trois ans, d'après les prévisions du C.I.S.R.

La création d'une police spécialisée de la route.

Cette création est pourtant très demandée, et c'était la première mesure préconisée par le "Livre blanc" de 1989 : l'existence d'une police concentrée sur la seule sécurité routière, non liée à des pesanteurs territoriales, disposant d'un budget propre, d'une formation et d'un matériel adaptés, est seule à même de garantir l'efficacité et la fiabilité du "contrôle routier" ; la plupart des pays développés ont adopté une telle organisation.

Les crédits.

Une phrase du communiqué de presse laisse présager des difficultés sur ce point : "le produit des amendes issues du contrôle automatisé permettre d'autofinancer le déploiement des matériels". Nous osons espérer que des crédits normaux seront, dès le début de 2003, massivement affectés aux mesures prévues par le C.I.S.R., sans attendre que le mécanisme du contrôle automatisé fasse rentrer des crédits.

La marge de tolérance.

La suppression de la marge de tolérance qui actuellement caracole allègrement à 30 km/h n'est absolument pas évoquée. N'est pas évoqué non plus la décision de donner des consignes écrites et rendues publique aux forces de police de supprimer cette marge. Or l'homme de la rue est tellement habitué à cette marge qu'il finit par croire qu'elle est vraiment réglementaire, et qu'il a "le droit à X + 20 km/h".

La limitation par construction, des vitesses des véhicules.

Cette mesure était pourtant, elle aussi, suggérée dans le "Livre blanc" de 1989 qui propose : *"de négocier une réglementation européenne qui porterait (...) sur la limitation par construction de la vitesse des véhicules légers et des motocyclettes; la commission propose, qu'au plan international, la France affirme une telle position comme l'un des axes stratégiques de sa politique de sécurité routière avec comme objectif important de futurs accords communautaires.*

La boite noire.

Le C.I.S.R. amorce seulement une timide approche en spécifiant que *l'État équipera "ses nouveaux véhicules (hors véhicules d'intervention ou de secours), de limiteurs de vitesse adaptables par le conducteur, du témoin de ceinture et de dispositifs d'enregistrement des données de l'accident.*
Il manque l'annonce de la volonté d'aborder ce problème au niveau européen.

La confiscation du véhicule.

Le récent "rapport Guyot : Gisements de sécurité routière" a insisté sur la nécessité de prendre cette mesure, qui dans l'état actuel des textes est complexe à utiliser : *"l'une des conséquences prévisibles du renforcement des sanctions, notamment sur le permis de conduire, sera la multiplication des conduites sans permis. Il conviendra alors de créer une peine de confiscation du véhicule, seul critère dissuasif pour la conduite sans permis"*

Les usagers vulnérables urbains.

Rien n'est évoqué sur la sécurité spécifique de la circulation en ville, où pourtant vit 80% de la population française, où se produisent les deux tiers des accidents et où l'on dénombre le tiers des tués, dont beaucoup d'usagers vulnérables : cyclistes, piétons, dont des enfants, des personnes âgées. Des incitations seront-elles faites pour réaliser des contrôles de vitesse en ville (actuellement ils sont inexistants) ? Pour protéger efficacement les piétons qui traversent, les cyclistes ? Pour instaurer des zones 30 sur la majeure partie des voiries urbaines ?

Les exemptions du port de la ceinture de sécurité.

Ce même rapport "gisements de sécurité routière" dénonce l'anormalité que constitue l'exemption de l'obligation du port de la ceinture de sécurité par les forces de l'ordre et souligne que cet archaïsme constitue un contre-exemple de l'utilité vitale de la ceinture. Le rapport fait ressortir *"le paradoxe qui consiste à les exonérer du port au motif que leurs missions opérationnelles, poursuite de malfaiteurs ou missions de secours, exigent une grande liberté de mouvement, alors que les dites missions exigent parfois une conduite particulièrement rapide et dangereuse qui rend d'autant plus nécessaire le port de cette ceinture".*

Europe

Grande-Bretagne

Les mesures gouvernementales

Les mesures gouvernementale destinées à améliorer le système des sanctions ont été présentées par le ministre de l'intérieur britannique le 24 juillet 2002. Les principales propositions sont les suivantes :

La peine maximale de prison passera de 10 à 14 ans pour les conducteurs coupable d'homicide par conduite dangereuses ("causing death by dangerous driving").

Pour les infractions qui ne sont pas passibles de prison, il est prévu des cours d'amélioration de la sécurité pour lesquels le coût (300 euros) sera à la charge du délinquant. Ces cours comporteront le visionnage des vidéos sur la sécurité routière et montreront des victimes d'accidents.

Un nouveau système de sanctions à deux niveaux est prévu, différenciant les infractions : celles qui excèdent la limite par une large marge entraîneront l'annulation du permis de conduire.

Afin de faire respecter les interdictions de conduire, les conducteurs qui conduisent malgré la suppression du permis seront passibles d'une immobilisation ou d'une confiscation du véhicule.

La campagne "for justice", de l'association RoadPeace.

Dans le cadre de leur campagne "for justice", l'association RoadPeace a formulé une série de revendications, résumées ci-après.

Les victimes d'accidents de la circulation ont le droit à l'information et à la consultation des documents, dans le but de savoir et d'être entendues, et afin d'être traitées avec respect. Les victimes doivent pouvoir jouer pleinement leur rôle dans le processus.

La mort et les blessures causées par négligence lors de la conduite, ne doivent plus être considérées comme des délits mineurs de la circulation, elles doivent être considérées au même niveau que les autres cas de mort ou de blessure par négligence.

Au même titre que pour un autre homicide, des investigations approfondies doivent être réalisées pour établir la cause de l'accident et de la mort, entre autres sur le conducteur : alcool, drogue, manœuvres, infractions commises.

La procédure civile doit être réformée pour obtenir une meilleur impartialité, une meilleure justice, un paiement immédiat des dommages, des montants plus élevés et un élargissement du nombre des ayants droits.

Les soins médicaux doivent inclure les traitements physiques et psychologiques. Le personnel médical doit être entraîné à reconnaître la nature et l'étendue de l'impact psychologique sue les victimes et leur famille. Un diagnostic immédiat doit être fait par un spécialiste.

Le gouvernement doit considérer les morts et les blessés de la route comme un point majeur de santé publique et un sujet touchant les droits de l'homme.

Il doit coordonner activement toutes les questions relatives aux accidents et les cinq ministères qui sont concernés.

Pays-Bas

Dans la province de Friesland tous les feux tricolores, les panneaux de priorité de carrefours et les marquages au sol ont été enlevés dans le centre les petites villes. Ne pouvant plus compter sur les feux et sur leur priorité, les automobilistes sont bien obligés de s'assurer par eux-même qu'ils peuvent progresser et franchir les carrefours sans heurter un autre véhicule. En conséquence ils sont contraints de circuler moins vite et il y a peu d'accidents. La vitesse est d'ailleurs officiellement limitée à 30 km/h.

Les piétons et les cyclistes se retrouvent à égalité avec les véhicules motorisées.

(D'après The Times du 8 juillet 2002 repris par Damian Whitworth dans "Safety first).

Suisse

L'office fédéral des routes a présenté le 30 août 2002 le rapport sur la nouvelle politique nationale de sécurité routière fondée sur la VISION ZÉRO.

Ce rapport comprend une analyse précise des accidents et une série de mesures ciblées visant à ramener, à zéro le nombre de morts et de blessés graves sur les routes. Il convient maintenant de formuler cette politique à différents niveaux.

Le principes énoncés dans ce rapports.

Le refus d'accepter que la route fasse des morts et des blessés graves.

L'erreur humaine existe, donc c'est la circulation routière qui doit s'adapter à l'être humain et non l'inverse. Ce principe conduit par exemple à l'idée de la route qui "pardonne" les erreurs.

L'objectif n'est pas d'empêcher tous les accidents mais uniquement leurs conséquences graves.

La mobilité ne doit pas être restreinte.

La responsabilité des accidents ne doit pas être assumée par les seuls usagers concernés, mais aussi par les autorité qui construisent les routes, fixent les règles et admettent les véhicules à la circulation, et également par la branche automobile qui fabrique, achète et vend des véhicules.

Les moyens à utiliser pour atteindre les objectifs.

Mettre en place une politique globale et cohérente.

Définir clairement des objectifs quantifiés et avoir le soutien de la classe politique, notamment sur le plan financier.

Dans un premier temps, ramener le nombre de morts sous la barre de 300 (en 2001 le chiffre était de 544).

Prévoir des évaluations régulières des objectifs.

Des groupes d'experts seront constitués de spécialistes dans divers domaines : administration, instituts, organisations. Le comité d'appui comportera des représentants des cantons, du Parlement fédéral et des associations.

La concrétisation.

a) Application inchangée du calendrier arrêté en décembre 2001 pour le permis de conduire à l'essai, l'alcoolémie, les récidivistes.
b) Avant 2005 : prendre des mesures susceptibles d'être appliquées sans attendre. Entre autres : introduction du taux 0,5 pour mille pour l'alcoolémie, application des règles en matière de vitesse, de port de la ceinture et du casque.
c) Jusqu'en 2010 : engager entre autres les mesures suivantes :
   - Formation et éducation scolaire,
   - Relèvement de la prime d'assurance après violation grave des règles de la circulation,
   - Vitesse limitée à 110 km/h sur autoroute et 70 km/h hors localités,
   - Augmentation des amendes,
   - Démarrage asservi au bouclage des ceinture,
   - Localisation automatisée du lieu de l'accident lors de l'appel,
   - Renforcement des règles des sanctions : révision de la jurisprudence, renforcement pour les violations des règles même sans accident, implication de responsabilité des passagers,
   - Renforcement et automatisation des contrôles,
   - Contrôle de sécurité des infrastructures tenant compte des dangers observés, des risques prévisibles et non des accidents constatés, anticipant ainsi sur leur survenance.
   - Amélioration des véhicules, mais en étant conscient que certaines mesures de sécurité active sont compensées par une prise de risque augmentée.

Une mesure récente : la "zone de rencontre".

L'ordonnance sur les zones à vitesse réduite dénommées "zone de rencontre" est entrée en vigueur début 2002. Cette ordonnance donne un maximum de liberté aux cantons et aux communes pour définir les mesures d'accompagnement. Les deux principales mesures adoptées par les villes qui ont déjà appliqué cette disposition, sont réduction de la vitesse maximale à 20 km/h et droits accordés aux piétons de marcher sur la chaussée, alors que dans les rues normales, les piétons sont seulement autorisés à traverser (comme en France). Des zones de rencontre ont été instaurées pour des places, des centres anciens, des rues commerçantes, des quartiers scolaires.
Notons que le concept d'aire piétonne en France (art. R-110-2 du code de la route) prévoie également que "la circulation des véhicules y soit soumise à des prescriptions particulières" (à définir par arrêté municipal).

Suède

"Vision zéro tué" est le programme poursuivi depuis quelques années par la Suède, et il porte ses fruits, puisque le nombre de tués rapporté à 100.000 habitants est descendu à 6, alors qu'il se situe à 13 environ en France.
Les principales mesures prises concernent aussi bien les gestionnaires de voirie que les conducteurs.
Dans toutes les agglomérations les maires peuvent limiter la vitesse à 30 km/h au lieu de 50 km/h, ce qui renforce considérablement la sécurité des piétons.
Les principales pistes d'amélioration des routes sont l'abattage des arbres en bord de route et l'aménagement des giratoires en intersection.
En ce qui concerne l'alcoolémie, elles est fixée à 0,2 g/l depuis une dizaine d'année, mais récemment un éthylotest anti-démarrage est proposé dans certains cas aux conducteurs, en alternative de la suspension de permis de conduire lorsque des infractions ont été commises pour conduite en état alcoolique. Ces éthylotests sont installés aux frais des contrevenants.

Belgique

Les trois régions belges (wallonne, flamande et bruxelloise), poursuivent une politique de protection des usagers "doux" (piétons, cycles, …) et y affectent des crédits importants :
- Mise en place d'un réseau de pistes cyclables,
- Aménagement des traverses d'agglomération,
- Mise en place des barrières de sécurité améliorée pour les motos,
- Incitation à réaliser des refuges au centre des passages pour piétons,

La région bruxelloise en particulier a une approche combinée de la sécurisation du trafic des piétons et du trafic cycliste, par l'élargissement des trottoirs permettant l'aménagement de pistes cyclables, et par la limitation de l'espace réservée au trafic automobile, afin de réduire la vitesse.
Sur l'ensemble des trois régions des campagnes soutenues de sécurité routière (affiches, et parfois spot télévisés) sont réalisées. En 2002 ces campagnes ont porté sur la vitesse, sur le respect des piétons sur la ceinture et sur l'utilisation du téléphone au volant.
Les messages de ces campagnes sont toujours très pertinents et frappants, par exemple pour le téléphone au volant l'affiche représente une fillette qui traverse avec une poussette de poupée devant une voiture où le conducteur téléphone : "c'est fou ce qu'on peut faire avec un GSM".

Ils ont dit

Stefen Joseph, directeur de Transport 2000
Les cyclistes et les piétons sont sacrifiés pour améliorer la sécurité des automobilistes. L'industrie automobile doit être défiée. Nous avons besoin de véhicules fonctionnels, et non pas de fusées, de voitures avec limitateurs de vitesse, non pas de voitures allant toujours plus vite, de petites voitures non pas de voiture à quatre roues motrices. (…)

Barry Sheerman, député Huddersfield, président du Partenariat pour la Sécurité Routière de la Banque Mondiale.
L'industrie automobile doit rapidement introduire des voitures aux faces avant moins dangereuses pour les piétons ce qui représenterait un moyen efficace de limiter la gravité des accidents mais certains constructeurs européens se sont opposés à cette action. (…)

Revue de presse

Les amendes vont financer les radars automatiques

Le Monde (18 décembre 2002) Mathilde Mathieu

Nicolas Sarkozy entend *"truffer"* les routes de radars automatiques. Mais en a-t-il vraiment les moyens ? Les seuls appareils existants (à Angers, Chambéry ou dans le tunnel du Mont-Blanc) restent en phase d'expérimentation. Le prix de ces "prototypes" : plus de 100 000 euros chacun. Aujourd'hui, l'équipe de M. Sarkozy estime pourtant *"être en mesure de multiplier et de déployer ces dispositifs"*.

Pour financer son projet, le ministère de l'intérieur parie d'abord sur une rapide baisse des prix. Différents industriels ont été approchés pour développer une fabrication à grande échelle ; la concurrence devrait jouer. M. Sarkozy a surtout décroché une grosse faveur de Bercy : les recettes engrangées grâce à ces nouveaux radars seront consacrées exclusivement à l'achat et à l'entretien de ces derniers. A terme, le système pourrait donc s'autofinancer, au moins en partie.

"Les amendes serviront directement à lutter contre l'insécurité routière, se réjouit-on place Beauvau. *Les Français ne pourront pas dire qu'on cherche à renflouer les caisses de l'Etat."* Dans l'immédiat, c'est le ministère des transports qui devra piocher dans son budget.

Le gouvernement espère ainsi pouvoir déployer une centaine de radars automatiques dès 2003. *"Un millier seront opérationnels d'ici trois ans"*, assure un conseiller. Sur les réseaux équipés, la mortalité pourrait alors baisser de 20 %, si l'on se réfère aux exemples étrangers.

Obstacles judiciaires

Mais certains spécialistes jugent ces délais de mise en œuvre peu réalistes. Le passage de la phase d'expérimentation à la phase de généralisation paraît précipité. *"Ces opérations*- d'automatisation des contrôles- *ne sont pas généralisables telles quelles*, estimait, en novembre, Michel Ternier, président de l'instance d'évaluation de la politique de sécurité routière, cité dans une revue spécialisée. *Une quantité de problèmes restent à résoudre."* Notamment d'ordre technique : la plupart des radars testés nécessitent encore une intervention humaine et le transfert des données des boîtiers vers les postes de contrôle des forces de l'ordre demande à être sécurisé. Un seul appareil a pour l'instant été homologué. Lors de l'élaboration du budget 2003, 4 millions d'euros avaient d'ailleurs été affectés au perfectionnement de ces dispositifs.

Surtout, l'automatisation des contrôles suppose une réforme du traitement judiciaire des infractions. Si les procédures ne sont pas accélérées, si les tribunaux ne sont pas désengorgés, ces radars ne serviront pas à grand-chose. Dans le tunnel du Mont-Blanc, l'expérimentation a dû être stoppée momentanément : la masse d'infractions relevées – jusqu'à un millier par jour – ne pouvait pas être traitée.

Or la réforme des procédures judiciaires, encore à l'état de projet, ne pourra pas être adoptée par le Parlement avant l'été 2003. Sa mise en œuvre devra ensuite attendre plusieurs mois. Compte tenu de l'ensemble de ces contraintes, les routes de France ne devraient pas être *"truffées"* de radars automatiques performants avant plusieurs années.

Les Français approuveraient le plan sur la sécurité routière

Reuters (21 décembre)

Une forte majorité de Français jugent que les mesures proposées par le gouvernement pour lutter contre l'insécurité routière seront efficaces pour diminuer le nombre d'accidents, révèle un sondage Ifop pour Dimanche Ouest-France.
Selon cette enquête, réalisée les 19 et 20 décembre auprès de 957 personnes, 88 % des Français estiment que l'instauration de peines plus lourdes pour les délits routiers mettant en cause l'alcool, la vitesse et les stupéfiants apparaît être la mesure la plus efficace pour diminuer les accidents.
Viennent ensuite l'examen médical obligatoire tous les deux ans pour les conducteurs de plus de 75 ans (84 %) et la multiplication des radars automatiques, avec une application immédiate des sanctions (83 %).
Par ailleurs, 76% des sondés jugent efficace la mise en place du permis de conduire probatoire pour une période de trois ans.
En matière de prévention, 88 % des sondés pensent que la création d'une police de la route serait efficace, devant le bridage des moteurs de voiture pour limiter la vitesse maximale (68 %) et l'application du taux d'alcoolémie zéro au volant (64 %).

Le gouvernement a renoncé à imposer une alcoolémie zéro au volant

Le Monde (19 décembre 2002) - Mathilde Mathieu

Les jeunes conducteurs perdront leur permis s'ils sont contrôlés avec un taux de 0,5 à 0,8 g/l.
Un verre de trop : six points en moins. Le dépassement du taux de 0,5 gramme d'alcool par litre de sang autorisé sera désormais durement réprimé. C'est la principale surprise du plan gouvernemental de lutte contre la délinquance au volant. Jean-Pierre Raffarin l'a détaillé, mercredi 18 décembre 2002, à l'issue d'un comité interministériel de sécurité routière (CISR). (…)
Après moult hésitations, le gouvernement n'a donc pas souhaité interdire l'alcool au volant. Jusqu'au dernier moment, Jean-François Mattei, ministre de la santé, s'est battu pour imposer un taux zéro. Une mesure symbolique à laquelle 67 % des Français se disent favorables, selon un sondage Louis-Harris effectué cet été et paru dans VSD. Mais Matignon et l'Elysée en ont décidé autrement. L'argument de Gilles de Robien, ministre des transports, l'a emporté : "Contentons-nous, dans un premier temps, de faire appliquer les règles existantes."

Pour lutter contre l'alcool au volant, en cause dans 31 % des accidents mortels, le gouvernement a préféré durcir les sanctions : les conducteurs contrôlés avec un taux compris entre 0,5 et 0,8 g/l se verront retirer six points de leur permis (trois aujourd'hui). Toutefois, "si les résultats ne sont pas là, nous pourrons revenir sur notre décision", a déclaré M. Raffarin. S'il le faut, le gouvernement passera ultérieurement à la tolérance zéro. Mais pour les jeunes conducteurs, la menace d'un gros retrait de points pèse déjà très lourd. En effet, avec l'instauration d'un permis probatoire, prévue pour 2004, ces derniers ne disposeront plus que de six points durant leurs trois premières années de conduite. Ils n'obtiendront le complément (six autres points) et leur permis définitif qu'à l'issue de cette

période. Objectif de la réforme : forcer les jeunes à la vigilance. Désormais, si un automobiliste en période probatoire est contrôlé avec une alcoolémie supérieure à 0,5 g/l, il perdra six points, donc son permis. Et devra repasser l'ensemble des examens. Par ailleurs, l'usage du portable sera sanctionné par un retrait de deux points. (…)

Plan anti-chauffards : tout commence

Le Parisien (19 décembre 2002) - Aymeric Renou

Comme annoncée, la guerre aux chauffards est déclarée. Jean-Pierre Raffarin et ses ministres ont présenté, hier, un arsenal répressif .

« Il manque seulement quelques mesures ... »

(…) La mise en place d'un permis de conduire probatoire, d'une durée de trois ans, est confirmée. Les apprentis conducteurs ne devront pas commettre de faute de conduite pendant cette période, au risque de devoir repasser leur permis. Les plus de 75 ans - ils sont 4,3 millions en France - devront, eux, se soumettre tous les deux ans à une visite médicale pour vérifier notamment leur acuité visuelle. Une mesure jugée discriminatoire par certains spécialistes. «La détection des handicaps est très importante mais aurait dû concerner tout le monde et pas seulement les plus de 75 ans», estime Françoise Forette, directeur de la Fondation nationale de gérontologie.

En outre, certaines mesures sont restées dans les cartons : l'instauration d'un taux zéro d'alcoolémie ou la création d'une police de la route. Mais les associations de prévention routière sont satisfaites. «Je suis plutôt contente. Ce n'est pas le jour de mordre les mollets aux responsables politiques, a déclaré Geneviève Jurgensen, fondatrice de la Ligue contre les violences routières. Il manque seulement quelques mesures pour améliorer les infrastructures. On sait construire des routes qui obligent les automobilistes à rouler doucement, pourquoi ne pas les faire.» C'est que l'arsenal présenté, hier, oublie certains chapitres : bridage des moteurs, routiers, réfection des routes...

Il y a encore beaucoup à faire

Le Parisien (19 décembre 2002) - A.R. et J.D

(…) Pas de képi à l'horizon. Avec leurs Highways Patrols ou encore les fameux Chips en Californie, les policiers de la route américains sont les mieux dotés et équipés pour intercepter les chauffards. En Europe, les Anglais montrent l'exemple, avec des résultats étonnants (moins de 4 000 morts par an). En France, la présence massive et spécialisée des forces de l'ordre n'est pas à l'ordre du jour. « La surveillance de la circulation n'est pas considérée comme valorisante par les forces de l'ordre », regrette Georges Sarre, ancien secrétaire d'Etat aux Transports. Nicolas Sarkozy a choisi d'augmenter les effectifs (700 gendarmes et 500 policiers recrutés dans les années à venir) sans leur assigner une mission unique. Impossible, dans ces conditions, de systématiser, par exemple, les contrôles de nuit. La Finlande s'est engagée dans cette voie : les conducteurs, à la sortie d'une discothèque entre 3 et 5 heures du matin, ont 50 % de chance d'être arrêtés à un barrage pour subir un contrôle d'alcoolémie. En France, 50 % des morts de la route se tuent la nuit.

Pas de sanctions pour les poids lourds. Les professionnels de la route sont peu inquiétés par les forces de l'ordre depuis la grève de 1992. Sur les 14 millions de contraventions dressées chaque année en France pour excès de vitesse, moins de 20 000 concernent les poids lourds, qui concentrent un nombre de kilomètres parcourus largement supérieur à celui des particuliers.

Pas de limitation de puissance des voitures. Les contrôles de vitesse seront plus nombreux, mais les constructeurs automobiles commercialisent des voitures aux moteurs de plus en plus puissants. Seul l'Etat va montrer l'exemple : Gilles de Robien a promis d'équiper de limitateurs de vitesse les prochains véhicules achetés par le ministère de l'Equipement et d'étudier les effets d'un tel dispositif sur le nombre d'accidents.

Le calendrier de la répression routière

Le Parisien (20 décembre 2002) Aymeric Renou

Les nouvelles mesures de sécurité routière mettront de longs mois avant d'être réellement opérationnelles. Aucune disposition n'est immédiatement applicable, mais attention, l'effet d'annonce de ce programme très répressif peut pousser les forces de l'ordre, surtout à la veille des départs en vacances de fin d'année, à être intransigeantes avec les automobilistes trop pressés.

1 Les radars automatiques en 2003.

Courant 2003, puis d'ici à 2005, le ministre de l'Intérieur veut «truffer les grands axes de radars automatiques. Le déploiement de ces appareils ultraperfectionnés (à 100 000 € pièce) ne commencera que dans le courant de l'année prochaine. Un budget de 15 millions d'euros est prévu pour l'installation de 100 appareils. Ce sont ensuite les recettes engendrées par les amendes qui serviront à en acheter d'autres.

2 Les sanctions plus lourdes dans un an.

Le projet de loi « justice » du garde des Sceaux, Dominique Perben, doit être présenté au premier trimestre l'année prochaine. Il concerne portables, alcoolémie et excès de vitesse. Ensuite, il faudra que les députés puis les sénateurs adoptent les textes , et que la loi soit effective .

3 Le permis jeunes en 2004.

Le nouveau permis probatoire devra être mis en oeuvre au deuxième trimestre 2004. Il faut également une loi pour modifier et réformer le permis de conduire à points mis en place en 1992. Les 800 000 candidats qui devraient réussir l'examen du permis l'année prochaine, et ceux qui le passeront jusqu'à la mi-2004, auront donc en poche un permis à vie.

4 Les visites médicales fin 2003.

Si les salariés ou les étudiants pourront consulter les services de médecine du travail ou de médecine universitaire, l'obligation pour les personnes âgées de passer devant un médecin tous les deux ans reste floue. Quels médecins pourront profiter de ce surplus de consultations ? Avec 4,3 millions de personnes âgées de plus de 75 ans en France, et en comptant un tarif de 20 € la consultation, l'apport financier est énorme pour les médecins de famille.

5 Et les moteurs bridés et les tickets de péage mouchards ?

Pas de date pour ces deux mesures les plus évasives du plan. Gilles de Robien, le ministre des Transports, s'est engagé à mettre les limitateurs de vitesse dans les véhicules de l'Equipement, sans plus de précisions. Même chose pour l'utilisation des tickets de péage pour contrôler les vitesses moyennes sur autoroute. Aucune loi ne le permet et les sociétés d'autoroute devront y être associées.

Entretien de Jean-Pierre Raffarin avec Bernard de la Villardière sur M6 le 31 décembre 2002

(extraits)

"Oui, je dis aux jeunes, la fête, c'est la vie. La vie, c'est ton visage. Ta vie, elle est importante pour toi, elle est importante pour tes proches, pour tes amis, pour ta famille, elle est très importante. Alors, protège-la. La vie, c'est ton visage. Et l'ennemi numéro un, l'ennemi public numéro un, c'est la vitesse. Tous les drames viennent de la vitesse. L'alcool accélère la vitesse. L'excès de vitesse est la source de drames multiples. Merci aux médias qui se mobilisent. Merci notamment à M6 de cette mobilisation puisque les statistiques sont meilleures depuis quelques semaines".

Le maire de Puteaux sanctionne sa police

Le Parisien (10 janvier 2003)

Un policier municipal sanctionné après avoir verbalisé un automobiliste qui venait de brûler un feu tricolore : l'histoire pourrait paraître ubuesque mais elle est pourtant bien réelle... C'est effectivement ce que vient de vivre un policier municipal de Puteaux qui s'est vu, quelques jours après avoir dressé ce fameux PV, affecté exclusivement au service de nuit. Car cet agent, désormais accusé d'avoir fait du zèle, a eu le "tort" de verbaliser l'ami d'un élu de la majorité municipale (…).
"Mes policiers ne sont pas là pour chasser le contrevenant mais le délinquant ! (…) En verbalisant cet automobiliste, ce policier municipal n'a pas fait son travail, déclare Charles Ceccaldi-Raynaud, le sénateur-maire UMP de Puteaux. Les carnets sont toujours à la disposition de mes agents. Mais ils doivent effectivement porter leur attention sur les gens qui ne payent pas leur stationnement et qui volent, de ce fait, la mairie et les contribuables de cette ville. (…) Mes policiers ne sont, de toute façon, pas là pour chasser le contrevenant mais le délinquant ! tonne l'élu. Ce policier qui s'est pris pour un cow-boy n'avait rien à faire à ce feu rouge".

NDLR : L'article L 130-5 du Code de la route dit que : *"les agents de police municipale exécutent, dans la limite de leurs attributions et sous son autorité, les tâches relevant de la compétence du maire que celui-ci leur confie en matière de prévention et de surveillance du bon ordre, de la tranquillité, de la sécurité et de la salubrité publiques.*
Ils constatent également par procès-verbaux les contraventions aux dispositions du code de la route". Pour cette deuxième partie il n'est pas spécifié qu'il est nécessaire que le maire leur confie cette mission.
En conclusion, d'après les textes existants, il apparaît, que pour ce qui est des constatations des infractions au code de la route, un agent municipal n'a pas besoin d'un ordre explicite de son maire, contrairement aux autres missions de prévention et de surveillance du bon ordre, de la tranquillité, de la sécurité et de la salubrité publiques.

Un juge à la tête de la sécurité routière

Libération (27 février 2003) Didier ARNAUD

Pour la route, ce sera désormais un juge. Il est magistrat. Il a 40 ans. Ancien conseiller à Matignon. Il s'appelle Rémy Heitz. Le nouveau délégué interministériel à la sécurité routière se tient en retrait des trois ministres. Ils sont à la tribune, pour présenter ce projet de loi sur la sécurité routière, dont l'essentiel porte sur la répression.(…) Introduit par Jean-Pierre Raffarin qui a dit : «Je le perds, mais le donne à une grande cause.» Qui a précisé : «Nous avons voulu quelqu'un de jeune. Il connaît bien ce dossier et l'interministériel.» (…)
Cet atout lui servira-t-il pour faire avancer le dossier efficacement ? Ses pairs, en tout cas, s'en réjouissent : «On peut espérer que la phase d'exécution des sanctions va être mieux prise en compte et que l'automatisation des sanctions ne sera pas un simple effet d'annonce», a déclaré Dominique Barella, porte-parole de l'Union syndicale des magistrats (modéré). Un magistrat pour la sécurité routière, est-ce pour montrer que les délinquants de la route n'ont qu'à bien se tenir ? «Je ne crois pas qu'aux vertus de la répression», a répondu habilement Rémy Heitz, loin des caméras. «La plus grosse difficulté, c'est que tous les aspects, dont la prévention, soient traités avec la même détermination.» Aura-t-il les coudées franches? «C'est une question de personnalité», confie un connaisseur du dossier. «Ce sera à lui de rappeler qu'il est aussi rattaché au Premier ministre» Il l'est.

Heitz est vice-procureur de la République au tribunal de grande instance de Paris depuis septembre 2001. L'été dernier, il a intégré le cabinet du Premier ministre où il a participé à la définition et à la mise en œuvre des orientations arrêtées au cours du dernier comité interministériel pour la sécurité routière (CISR). Mais il s'est distingué surtout comme procureur de la République à Saint-Malo où il s'est attaché à développer de nombreuses actions

Les automobilistes ont très peur d'être sanctionnés

Le Parisien (11 mars 2003) Propos recueillis par A.R.

Comment expliquez-vous l'évolution positive des statistiques de la sécurité routière ?
Gilles Malaterre (1). La mobilisation exceptionnelle du gouvernement, notamment l'annonce de plus de sévérité et d'une augmentation des contrôles par les forces de l'ordre, est la première responsable. On est typiquement dans une phase d'effet d'annonce des mesures, avec une crainte très élevée des usagers d'être plus durement sanctionnés pour les excès de vitesse ou pour la conduite en état d'ivresse. Cette mobilisation, saluée par les associations de prévention, est également accompagnée d'un vrai battage médiatique qui amplifie l'effet.

Une annonce gouvernementale a donc autant de pouvoir sur le comportement des conducteurs ? C'est difficile à évaluer mais des études montrent qu'il existe plusieurs phases dans les effets produits par une annonce de sécurité routière sur la manière de conduire. Tout dépend d'abord de la représentation qu'ont les conducteurs de la mesure en question. Au moment de l'annonce, ils anticipent en modifiant leur comportement parce qu'ils ont la conviction qu'ils risquent quelque chose. Au moment de sa mise en oeuvre, l'effet de la mesure est au plus haut mais il faut qu'ensuite cet effet conserve sa force sur le long terme. Le conducteur entre dans une phase d'attente de la nouvelle politique sur lui-même et ses proches.

Pensez-vous que ces chiffres vont continuer à être bons ?
Il y a un risque réel d'un effet feu de paille. Si les automobilistes se rendent compte que finalement les contrôles ne sont pas aussi nombreux qu'annoncés ou que, partant d'un niveau tellement bas, ils portent sur une valeur tellement faible que la majorité d'entre eux ne s'en rendent pas compte. En revanche, on peut avoir un effet plus durable, avec une prise de conscience et un effet conviction sur les conducteurs. Pour cela, il faut à la fois la volonté et les moyens.(…)
(1) Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.

Un conte de Noël ?

Paris, 18 décembre 2013, 11h37 (AFP) – Ouverture du procès de la voiture folle.

Plusieurs anciens dirigeants d'entreprises automobiles comparaissaient ce 18 décembre devant le Tribunal correctionnel de Paris, pour répondre de «mise en danger de la vie d'autrui» et «vente de produits contrevenant manifestement aux normes de sécurité». Plusieurs anciens hauts fonctionnaires sont également poursuivis pour complicité.

Le Tribunal aura à évaluer leurs responsabilités dans l'entêtement des constructeurs automobiles à commercialiser des véhicules toujours plus puissants et plus lourds, bien après la généralisation des limites de vitesse sur les réseaux routiers européens. Dès les années 1980, les statistiques montraient pourtant clairement la dangerosité des véhicules les plus puissants, en particulier vis-à-vis des autres usagers de la route. Leurs conducteurs avaient quatre fois plus de chances d'être impliqués dans un accident, mais quatre fois moins de chance de perdre la vie à cette occasion, ce qui entraîne globalement un risque de mourir seize fois plus élevé pour les autres usagers.

«Nos associations, qui jusqu'à la fin du 20ème siècle ont été à peu près seules à refuser la prétendue fatalité de l'hécatombe routière, se réjouisssent de l'ouverture de ce procès hautement symbolique», a indiqué maître C…, l'un des avocats des parties civiles. «Mais elles se réjouissent surtout de constater que leurs efforts, qui ont commencé à porter leurs fruits au début des années 2000, ont permis de modifier irréversiblement la situation. Le nombre de tués est en baisse rapide et constante depuis 2007. L'obligation de limiter la puissance des véhicules y a joué une large part. Elle a constitué un signal fort, qui a fait évoluer le comportement des conducteurs avant même que les contrôles routiers aient retrouvé un niveau convenable. Et les moniteurs d'auto-école sont devenus beaucoup plus crédibles quand ils enseignent l'importance de respecter les limites de vitesse».

L'an passé, 3334 personnes ont trouvé la mort sur les routes de France, tandis que 58682 étaient blessées dont 4915 grièvement. En 2001, le nombre de morts était de 7720, soit plus de deux fois supérieur, et semblait avoir atteint un plancher. Le nombre de blessés graves était environ cinq fois plus élevé (26192 en 2001). La France figurait alors parmi les cancres de la sécurité routière, se classant au 12ème rang des 15 pays que comptait l'Union européenne. Aujourd'hui, elle fait partie du trio de tête, juste derrière la Suède et la Grande-Bretagne.
«Notre action n'est pas terminée pour autant», précise Mme F…, porte-parole de l'une des associations de lutte contre la violence routière qui sont à l'origine de ce procès. «Chaque mort sur la route est un mort de trop. Nous devons à chaque fois, inlassablement, nous poser la même question : qu'est-ce qui aurait pu être fait pour éviter ce drame particulier ?».

Le procès qui s'ouvre aujourd'hui a été baptisé « procès de la voiture folle » en référence à la maladie de la vache folle. Au cours des années 1990, des millions de bovins britanniques, puis européens, avaient été abattus, afin d'éviter la transmission d'un agent infectieux responsable chez l'homme d'un variant de la maladie de Creutzfeld-Jacob, une pathologie neurologique mortelle. La France avait même imposé un embargo unilatéral sur la viande bovine britannique, bravant, au nom du principe de précaution, les condamnations des autorités de Bruxelles. On estime aujourd'hui à moins de 200 le nombre total de victimes humaines liées à la maladie de la vache folle, dont moins d'une dizaine en France. Dans le même temps, la voiture folle (véhicule inutilement puissant) aurait tué directement cent à mille fois plus, et contribué à entretenir le culte de la vitesse et l'agressivité routière, responsable de bien davantage de morts encore.

On reconnaît généralement au Président Jacques Chirac le mérite d'avoir fait de la sécurité routière une véritable priorité politique, au début de son second mandat. Un représentant d'une association de victimes affirme se «souvenir avec encore plus d'émotion du jour où le gouvernement a repris à son compte notre objectif "Zéro accident", et y a consacré les moyens nécessaires. C'était lors des seconds Etats généraux de la sécurité routière, en 2004».

André Klarsfeld

L'expertise médicale dans l'évaluation des dommages corporels

Un groupe de travail suivi par Odile Arnaud a été constitué en 2001 au Ministère de la Justice, pour proposer des améliorations aux textes de Loi, sur l'expertise médicale dans l'évaluation des dommages corporels.
Les premières conclusions ont été données en 2002.

Six réunions ont eu lieu.
Madame Yvonne Lambert, professeur émérite à l'université Lyon III, qui est l'auteur de nombreux articles sur ce sujet, en est la Présidente.
En font partie : Odile Arnaud (médecin généraliste et sapeurs pompiers, Ligue Contre la Violence Routière), Daniel Bernfeld (avocat à la cour), Alain Damecour (magistrat ministère public), Bruno Geeraert (MINEFI, direction de trésor), Hélène Hugues (AREDOC), Jean-François Mercier (expert à la cour de cassation, Nathalie Neher (cour d'appel de Paris), Jean Péchinot (FFSA), Françoise Rudetzki (SOS attentat), Marielle Thuau (DACS, bureau de la procédure) Catherine Traca (GEMA), Didier Weber (hôpital Edouard Herriot à Lyon), un psychologue, l'INAVEM, La FNATH (Fédération nationale des accidentés du travail et des handicapés), l'AVIAM (Association des victimes d'accidents médicaux), des représentants d'assurances. Différents autres intervenants ont apporté leur contribution, citons Bernard Dreyfus (de l'ANAMEVA qui regroupe des médecins conseils de victimes indépendants des assurances).

Les associations de victimes ont présenté les dysfonctionnements du système, au travers de témoignages fort nombreux.
Les victimes psychologiquement très affectées se retrouvent en position d'infériorité devant des médecins de compagnies d'assurances et / ou des médecins-experts désignés par le Tribunal. C'est aux victimes d'apporter la preuve des dégâts corporels, elles ont l'impression d'être jugées. Elles sont mal informées, ne connaissent pas toujours l'importance de cette expertise, qui est la base de l'indemnisation à venir. C'est l'argent et le poids des assurances qui sont en jeu.
Le principe du contradictoire, c'est à dire du juste équilibre entre les parties, est actuellement bafoué.
L'auteur des blessures bénéficie du soutien particulièrement efficace de son assureur.
Pour pallier ce déséquilibre, il est proposé que la victime soit accompagnée d'un médecin-conseil de victime, indépendant. Le sujet est complexe, formation et compétence seront indispensables pour ces médecins.

Quelques points soulevés par Ligue

Nous avons rappelé l'importance :
- du procès verbal de Gendarmerie ou de Police pour la détermination des responsabilités ultérieures
- du certificat initial où dans l'urgence certaines lésions (par exemple dentaires, fort coûteuses par la suite) ne sont pas notées (les intervenants ne sont pas assez formés et n'ont pas conscience de l'importance des ces documents ni la "galère" que ces victimes vont vivre par la suite)
- de la mission donnée à l'expert, où des postes de préjudices ne doivent pas être omis
- du contenu du rapport, soulignons quelques points délicats : ITT, distinguer "gêne subie dans la vie courante" du "pretium doloris", distinguer "préjudice professionnel" de l'"IPP"
- de l'adéquation du handicap physiologique avec le poste de travail possible pour la victime
- de quantifier l'intervention d'une tierce personne, l'aménagement des lieux, des véhicules, etc.
- d'indemniser au titre de l'accident un état pathologique, qui s'est révélé par l'accident : il doit être pris en compte.

D'autres problèmes ont été soulevés, tels les barèmes et leurs variations, les conventions entre assurances, les organismes de recours (ex. CPAM) qui ne laissent pas les victimes bénéficier des sommes correspondant au préjudice personnel (ex gène dans la vie quotidienne).
Nous demandons aussi que soit reconnu le traumatisme psychique de chaque victime, mais aussi comme dans d'autres pays le "syndrome psychotraumatique", qui correspond à une identifié bien reconnaissable de séquelles psychologiques. (Il devrait d'ailleurs être recherché précocement après l'accident, pour en limiter les dégâts).

Sujets abordés.

Vu l'importance du travail, tous les thèmes n'ont pas encore été détaillés, mais parfois remis à plus tard, si le groupe de travail est à nouveau sollicité.
Le groupe de travail propose que soient constituées 3 listes distinctes de médecins
1) les médecins-conseils de compagnies d'assurance
2) les médecins-conseils de victimes,
3) les médecins experts judiciaires
Un médecin devra choisir une seule de ces trois listes.
La victime devra pouvoir choisir librement son médecin-conseil dans la liste deux.
Il aura un rôle d'information et d'assistance, veillera à la constitution d'un dossier aussi complet que possible.
Si la plupart des médecins sont compétents et respectueux des victimes, de nombreux témoignages montrent des anomalies dans la qualité d'accueil.
La victime doit pouvoir être accompagnée d'un proche si elle le souhaite
Le groupe propose aussi que les victimes puissent avoir libre accès à des avocats, spécialement formés au droit des dommages corporels.
L'avocat participera à la constitution du dossier en collaboration avec le médecin-conseil de victime.
Les associations de victimes pourraient fournir une liste de médecins-conseils de victimes. L'appel est lancé.

Conseils
Il convient de faire savoir aux victimes qu'elles doivent se faire assister par un médecin compétent de leur choix lors des expertises..
Beaucoup sont persuadés d'être parfaitement défendus par la protection juridique de leur assurance.
Des avocats et médecins experts découragent fortement les victimes de se tourner vers les associations.
C'est donc en fait la population qui doit être avertie de ses droits en dehors de l'urgence.
Il faut informer les patients, par une grande campagne d'information. Mettre des affiches par exemple à l'hôpital, aux urgences, dans le hall, au DAR, en orthopédie, neurochirurgie, dans les secrétariats, chirurgie infantile, dans les salles d'attente de médecine légale, des médecins libéraux, gendarmeries, police, cibler là où les gens passent ou attendent, associations.
Les victimes doivent être informées qu'il ne faut rien signer sans l'avis de leur conseil médical ou juridique.

Témoignages

Un an après le village est toujours sous le choc.

Le 17 octobre 2001, le matin. J'ai entendu la sirène. Je tombe par hasard sur l'accident, les pompiers viennent d'arriver au hameau «Les Rives», traversé par la départementale 17. Mylène se précipite vers moi «Odile, c'est papa». C'est René, notre pharmacien, couché devant l'arrêt de bus, inconscient. Je me dis instantanément «nous aurons du mal à le réanimer». Il respire mal, du sang coule de ses lèvres. Il a une plaque parcheminée sur le côté droit de la tête. Le pouls est faible. Une perfusion est placée. Les tentatives d'intubation n'aboutissent pas, les lésions cervicales sont trop importantes. Les hémorragies internes doivent aussi être graves, comme le traumatisme crânien. Comment décrire cette atmosphère intolérable, où le temps cesse de s'écouler. L'inadmissible. Nous sommes bien obligés de reconnaître que nos efforts sont vains.
Mylène, pharmacien sapeur-pompier, m'a dit plus tard qu'elle avait su tout de suite que nous aurions peu de chances de le réanimer.
Sa femme Simone est là, prostrée, incapable de dire autre chose que "ce n'est pas vrai, il n'est pas mort". Les soutenir. Les voisins, les amis, choqués. Quel réconfort apporter?
René roulait toujours en dessous de 90 km/h sur les départementales, par respect pour les autres. Combien de fois avait-il, avec sa véhémence habituelle, dit à sa famille que la traversée des Rives était si dangereuse, qu'il fallait faire très attention, qu'il fallait faire "quelque chose". Il ne joue plus à 4 pattes dans son officine avec les enfants. Ses plaisanteries nous manquent.
Mylène, courageuse, a assuré le service aux malades, malgré sa plaie, parce que "Papa" l'aurait fait. Il est si présent. Elle avait encore tant besoin de lui.
Son autre fille allait avoir un bébé qu'il ne connaîtra jamais.
Le travail en commun, de plus en plus solide au cours des années, avait forgé notre amitié. Nous étions avec René ensemble au service des patients, j'étais là avec lui sur la route ce 17 octobre 200 1, je suis encore là aujourd'hui, pour lui et sa famille.
Un an après le village est toujours sous le choc.

Odile ARNAUD

Depuis cet appel, il est libre

Il y a deux ans, le 24 décembre au matin, la fille unique de ma compagne trouvait la mort sur la route entre Cornillon et Saint-Chamas... retour de boîte, vitesse,.alcool...
Stéphanie, Elodie et José ont tous trois perdus la vie dans cet accident ...
Un autre garçon est depuis sur un fauteuil roulant.
Quant au conducteur, miraculeusement préservé dans cet accident, il a pris la fuite et est allé se coucher, jusqu'à ce que la gendarmerie découvre la vérité plusieurs jours après.
Condamné à deux ans de prison et retrait du permis, il fait appel.
Depuis cet appel, il est libre et... roule toujours en voiture.
Le grand-père de José qui n'avait pu se retenir de lever la main sur lui en voyant le responsable de l'accident faire la fête a, lui, écopé de deux mois de prison ferme.
Je me pose aujourd'hui beaucoup de questions.
En attendant, plusieurs familles ne peuvent faire vraiment leur deuil.

Christian JULIA

Une première judiciaire pour la Ligue

Le 27 novembre 1995, à Saint-Georges-d'Annebecq, Laetitia et Julia ont été tuées en traversant la route pour rejoindre le bus de ramassage scolaire. Le 26 février 2003, après un long parcours judiciaire, la Cour d'appel de Caen a déclaré le département de l'Orne représenté par le président du Conseil Général, coupable d'avoir involontairement causé la mort de Laetitia et Julia.
Depuis la loi du 10 juillet 2000, redéfinissant le délit non intentionnel, il est devenu difficile de mettre en cause pénalement les décideurs publics ou privés. Cependant ce texte de loi permet encore de poursuivre les personnes morales c'est à dire les sociétés, associations, collectivités…
En 1993, l'abribus avait été supprimé suite au réaménagement du carrefour destiné à créer un "tourne à gauche", mais le point d'arrêt du bus avait été conservé. Par mauvais temps les parents étaient amenés à stationner de l'autre côté de la route et les enfants traversaient la rue au moment de l'arrivée du bus scolaire.
La cour a estimé qu'à défaut d'abribus, le point de ramassage aurait du être supprimé, qu'en plus il n'était pas signalé et que l'emplacement de cet arrêt était une des causes de l'accident.
Après 7 ans de procédure, pendant lesquels les parties ont pu s'expliquer, la Cour d'Appel de Caen a estimé qu'il n'existait pas de charges suffisantes à l'encontre de l'automobiliste et des parents. Par contre elle a considéré qu'il existait à l'encontre du département de l'Orne, des charges suffisantes d'avoir commis le délit d'homicide involontaire.
La Cour a déclaré le département de l'Orne coupable d'avoir omis d'accomplir les diligences normales compte tenu de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que du pouvoir et des moyens dont il disposait, et par imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, d'avoir causé la mort des deux enfants. La Cour a condamné le département à 5000 euros d'amende.
Sources : la lettre aux adhérents des associations départementales du Calvados et de l'Orne.

Lu pour vous

As du volant et chauffards, sociologie de la circulation routière. Jean-Marie Renouard
(édition l'Harmattan)
Pourquoi les automobilistes ne respectent-ils pas tout le temps le code ? Quelle différence font-ils entre conduite "normale" et conduite "légale" ? Comment se traduit le besoin d'être considéré comme "bon conducteur" ?
Telles sont les interrogations auxquelles répond ce livre, sur la base de nombreuses interviews réalisées en majorité sur des infractionnistes.
Nous reproduisons ci-après des extraits qui reflètent quelques aspects essentiels du livre.
"L'idée qu'il serait malsain de conduire doucement, sans doute partagée par la grande majorité des automobilistes, tient à ce que la vitesse offre l'occasion de mettre en scène ses qualités de bon conducteur."(...)
"Le développement des actions favorables à la sécurité encouragent certains automobilistes à s'affranchir des limitations de vitesse" (...)
En ce qui concerne le procès : *"il va découvrir que sur cette scène, on ne juge pas son habilité à conduire, mais son incapacité ou son refus d'avoir interprété la situation selon la définition du code".*

Gisements de sécurité routière.
Cet ouvrage, édité par le ministère des transports, est en fait le rapport du groupe de travail présidé par le Préfet Régis Guyot. Il présente une série de propositions d'améliorations possibles de la sécurité, dont quelques unes ont été reprises fort à propos par le C.I.S.R. de décembre 2002, en particulier concernant le système du contrôle-sanction, l'usage du téléphone, le permis blanc, les arbres, les drogues, le permis probatoire.
Quelques autres propositions judicieuses d'amélioration sont évoquées, mais non reprises au C.I.S.R. ; citons "le paradoxe d'exonérer les forces de l'ordre du port de la ceinture (…) alors que les missions exigent parfois une conduite particulièrement rapide et dangereuse qui rend d'autant plus nécessaire le port de la ceinture" ; citons également la protection des piétons : il est noté que "la recherche s'intéresse peu aux piétons" et que "les états qui ont voulu donner la priorité aux piétons et à leur sécurité en site urbain ont développé à grande échelle des zones de circulation à 30 km/h".
L'introduction de l'ouvrage justifie le peu de propositions concernant les véhicules : *"Les incessants progrès accomplis par la recherche, (...) ont permis d'améliorer considérablement la sécurité des occupants de véhicules à 4 roues en cas de choc. Mais le même progrès technologique a simultanément permis, voire favorisé, l'augmentation de la vitesse et de la puissance des véhicules, ainsi qu'une plus grande prise de risques, justifiée selon les conducteurs par leur confiance accrue dans les capacités des véhicules, qui constituent à l'inverse des facteurs d'insécurité".*

A Régis
(Geneviève Chavigny, éditions du Sékoya)
C'est l'histoire simple d'une vie volée. Régis, économiste brillant, enseignant, sportif, grand voyageur, impliqué dans la vie sociale et politique. Un jour de printemps c'est l'accident, sa vie s'arrête brutalement.
Dans ce livre émouvant, sa mère, Geneviève, repasse dans tous les sillons de sa vie, pas à pas.
Faire prendre conscience de nos inconsciences au volant, c'est le message de Geneviève Chavigny.

Vous pouvez vous procurer :

Écarteur pour vélo

La section départementale de Savoie a acquis 600 écarteurs pour bicyclette et peut les céder jusqu'à épuisement des stocks au prix de 25 euros les 10.
L'écarteur est un bras de plastique rouge qui se place latéralement à gauche, sur le porte bagage ou le garde-boue et dépasse de 40 cm. Il dissuade l'automobiliste de raser de trop près le cycliste. Il est pourvu de réflecteurs.
S'adresser à la Ligue contre la violence routière, 67, rue Saint-François-de-Sales 73000 – Chambéry

Gilet blanc brodé "Ligue"

La section départementale du Morbihan a fait réaliser des gilets blancs légèrement matelassés (le nom commercial est "body") avec le logo de la Ligue et la mention en cursive "Ligue contre la violence routière" brodés devant et derrière. Le plus cher a été de faire le "programme" pour la machine à broder, donc il est possible maintenant de se procurer les gilets au prix marginal de 45 euros TTC (plus port).
Contacter le fournisseur : Brod'Ouest, 141 rue de Chateaugiron – 35000 – Rennes – 02 9953 6053

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 **(Lcvr06@free.fr)**

07 – Ardèche : Myriam Blanc – 510 route de Jauland – 07130 Soyons – Tél. : 04.75.60.83.99 **(roland.saint-criq@wanadoo.fr)**

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@violenceroutiere12.org) - (www.violenceroutiere12.org)**

13 - Bouches-du-Rhône : Françoise Dewavrin - 19 rue Frédéric Chevillon - 13001 Marseille - Tél. + Fax. : 04.91.50.78.34 - **(contact@violenceroutierepaca.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 ou Tél. + Fax. : 03.23.96.49.82

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

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 – 16 Rue des chasseurs – 68110 Illzach - Tél. : 06.08.86.53.25

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

72 - Sarthe : Gilbert ALLARD - 12 rue du 8 mai 1945 – 72360 Mayet – Tél. : 02.43.46.65.16

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 **(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)**

84 – Vaucluse – LCVR 84 – 24 rue du Rigaudon – 84130 LE PONTET – Tel. : 04.90.03.19.91

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 **(maria.desabre@club-internet.fr)**

95 – Val-d'Oise : Nathalie Duthil – 6 Rue Cantabile – 95800 Cergy le haut - Tél. : 01.34.32.06.74 **(lcvr95@wanadoo.fr)**

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 - (secretariat@violenceroutiere.org)
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 - Haut-Rhin - Territoire de Belfort - Vosges) : **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) - (http//www.violenceroutierepaca.org)**
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.