

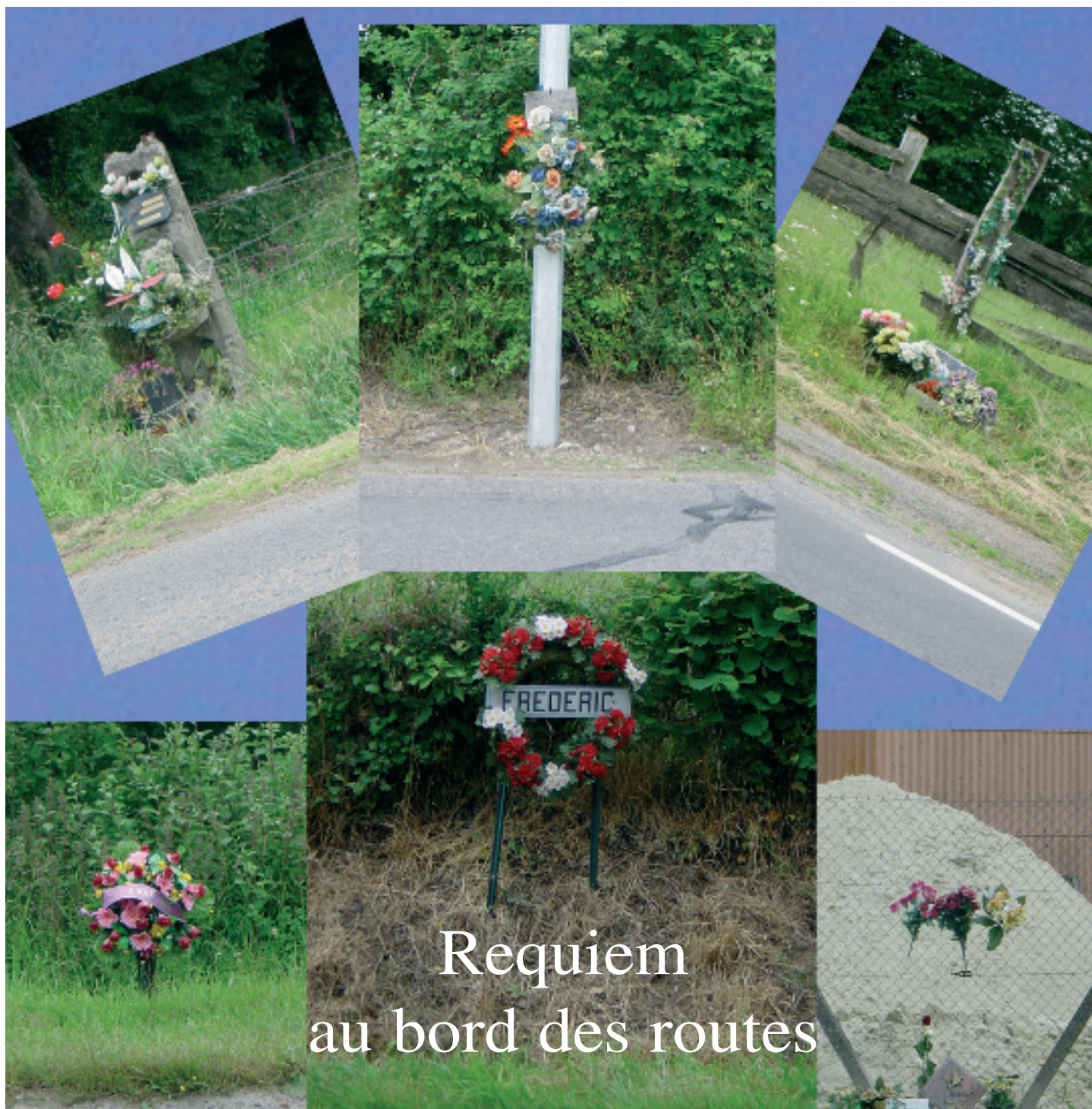
Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE



MAJEUR
ZÉRO ACCIDENT

15 rue Jobbé-Duval - 75015 PARIS - Tél. : 01 45 32 91 00 - Fax : 01 45 32 91 01
N° 64 - avril - mai - juin 2005 - Abonnement annuel : 16 €



Sommaire

Limiteur et régulateur	2
Éditorial	3
Actualités	4
La violence routière en chiffres	5
International	6
Mise au point	8
Semaine de la mobilité	10
Lu pour vous	12
Vie des associations départementales	14
Revue de presse	17
Coordonnées des associations départementales	19
Conseil d'administration, Bureau National Délégués Régionaux et Bulletin d'adhésion	20

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 FÉDÉRATION
EUROPÉENNE DES VICTIMES DE LA ROUTE (F.E.V.R.)

Directeur de la publication :

Sylvia Pozzo di Borgo

Saisie et mise en page :

Maria Mériaux

Comité de rédaction :

Martine Blatin,
Geneviève Jurgensen, André Klarsfeld, Jean-Yves Lamant,
Philippe Laville, Jean-Marie Leverrier, Chantal Perrichon,
Gérard Pétin, Jacques Robin, Odile Van Hée.

Couverture : photomontage de Jean-Marie Leverrier

Imprimerie :

Compédit Beauregard – 61600 La Ferté-Macé

N° CPPAP : 67845 – ISSN : 0297-5874



Limiteur et régulateur

Notre association milite pour la « limitation de vitesse à la construction », c'est-à-dire pour que les véhicules (voitures, motos, etc.) soient construits de telle sorte qu'ils ne puissent pas dépasser sensiblement le 130 km/h, puisque c'est la vitesse maximale autorisée. D'ores et déjà, certains constructeurs équipent leurs voitures de « limiteurs de vitesse », ce qui ne correspond pas entièrement à notre ultime revendication, mais qui constitue néanmoins un intérêt certain et immédiat pour la sécurité. Les voitures vendues équipées de « limiteur » sont également équipées de « régulateur de vitesse ». Ce régulateur a été critiqué par quelques usagers et les médias, du fait de défaillances supposées ou réelles. Ce régulateur est différent, sur le principe, du limiteur de vitesse, et ne présente pas le même intérêt pour la sécurité. Il est donc utile que chaque militant de la Ligue puisse connaître et expliquer la différence entre les deux systèmes, afin que les critiques formulées envers le régulateur ne rejaillissent pas sur le limiteur.

Le régulateur de vitesse maintient le véhicule à une vitesse choisie, sans que le conducteur ait besoin d'utiliser la pédale d'accélérateur. Des sécurités y sont liées, par exemple lorsque le conducteur freine le régulateur se déconnecte. En dehors des autoroutes, le régulateur a peu d'intérêt. Sur les autoroutes, il peut être accusé d'allonger le temps de réaction du fait de la position libre du pied droit, non contraint d'être en action et positionné sur l'accélérateur.

Le limiteur de vitesse permet au conducteur de fixer lui-même une valeur de vitesse que le véhicule ne peut pas dépasser. Le conducteur conduit donc normalement, en utilisant sa pédale d'accélérateur, mais la vitesse est plafonnée à la valeur choisie. Le limiteur est très pratique tant sur autoroute, qu'en campagne ou en ville. Le conducteur bénéficie d'une conduite apaisée car il n'a plus besoin de vérifier de temps à autre son compteur de vitesse pour savoir s'il dépasse la vitesse limite. Des sécurités existent également pour s'affranchir instantanément de la contrainte imposée.

Jacques Robin

* * *

Couverture :

Le long de nos routes fleurissent d'étranges bouquets. Petits bouquets accrochés au grillage ou sur un poteau, Couronnes déposées sur un talus ou le long d'une haie, Quelquefois, une plaque avec un prénom ou un message d'amour, Ils sont là pour nous dire : « ici une vie s'est arrêtée brutalement »

Ghislaine Leverrier



NOUVEAU GOUVERNEMENT, CHANGEMENT DE CAP ?

Nous assistons à un jeu de taquin ministériel. Par deux fois déjà, depuis juillet 2002, nous l'avons vérifié : tout peut être remis en cause. Une première fois quand nos viti-sénateurs et viti-députés ont fait gagner le lobby de l'alcool en modifiant la loi Evin. Une deuxième, quand 120 députés de l'UMP ont tenté de réhabiliter le permis blanc.

Stupeur au bout de trois petites semaines d'existence de l'équipe formée par Dominique de Villepin : le nouveau ministre des transports, Dominique Perben, s'est, selon Le Parisien/Aujourd'hui en France[1] déjà forgé une opinion, il veut « une pause ». Et de préciser le même jour sur France 2 : « Non, il ne s'agit pas d'enterrer les choses, il s'agit de regarder, d'être sensible à la réalité de ce qui peut se mettre en application, de ce qui est efficace, de ce qui l'est moins ».

Vaste programme, qui ne pourrait faire qu'un mauvais sujet de bac. Pour nous, les choix, les décisions se fondent prioritairement sur les compétences des experts et les évaluations. Difficile d'imaginer que nos gouvernants aient un modèle d'action aussi radicalement différent.

Alors, efficaces les radars, pas efficaces ? Un rapport fiable était-il paru montrant l'inefficacité des radars, chiffres à l'appui, tant sur leur mode de fonctionnement que leur paramétrage ? En savons-nous plus sur la comparaison entre les radars mobiles et les radars fixes ? Chaque département avait-il fait remonter des données qui rendraient inutile l'implantation de nouveaux radars ?

A la veille des grands départs en vacances cette prise de position a plongé les rédactions dans une grande effervescence. Preuve en est, nos militants qui, dans toute la France, ont été sollicités immédiatement et ont pu exprimer leur indignation devant cette volte-face. Que dire des 60 millions de spécialistes qui y sont allés de leurs commentaires !

Alors, qu'a dit ou voulu dire le ministre ? Là n'est plus la question. Pas plus que les rivalités ministérielles savamment orchestrées dans les médias. Seules nous importent les décisions qui traduisent la maîtrise du dossier. Il ne s'agit pas seulement de maintenir le cap mais d'accentuer la prise de conscience de tous les acteurs concernés.

Passer en 2005 sous la barre de 5000 morts sur nos routes, c'est un objectif intermédiaire qui, une fois atteint, permet de s'en fixer un nouveau, plus ambitieux. Et nous savons, à la Ligue, ce qu'atteindre un objectif exige de méthode, de moyens et de volonté.

Un journaliste récemment m'a posé cette question : « Pensez-vous que la politique de l'emploi doit être prioritaire par rapport à la politique de sécurité routière ? ». Déconcertant, non ? Comme s'il fallait choisir, comme si un gouvernement ne pouvait traiter qu'un dossier à la fois, comme si mourir sur la route avait des retombées positives sur l'emploi.

Certains s'étonnent de l'opiniâtreté que nous montrons pour obtenir la construction de voitures citoyennes, mais les incertitudes permanentes qui entourent les orientations des hommes politiques sont une partie de la réponse. La vie des Français ne peut et ne doit pas dépendre d'états d'âme électoraux. Nous ne voulons pas être à la merci de certains élus sensibles aux « doléances » de chauffards-électeurs, à la conduite répréhensible, comme celle de ce député du Pas-de-Calais, Monsieur Cocquempot, déjà contrôlé en août 2003 avec 1,6 g d'alcool dans le sang et refusant encore en février dernier de se soumettre à un contrôle d'alcoolémie alors que sa voiture avait effectué une sortie de route.

Dans cette affaire, la Ligue s'est constituée partie civile. Le jugement vient d'être prononcé (le 28 juin) : 4 mois de prison avec sursis, 2 ans de mise à l'épreuve, obligation de soins, annulation du permis (interdiction de le repasser avant 2 mois), et 200 € d'amende.

Depuis quelques mois, la sécurité routière intéressait moins les médias. Des chamailleries pré-électorales ont remis le thème à la une des journaux. Alors, un coup de barre à droite, un coup de barre à gauche.... Va pour cette fois, moussaillons, mais à l'avenir un conseil : contactez le navire amiral avant de louvoyer ou changer de cap sans crier gare, car nos protestations seront toujours à la hauteur de nos déceptions : elles témoignent de la légitime inquiétude de millions de Français qui exigent de se déplacer sur les routes sans risquer leur vie.

Nous dédions ce numéro de Pondération à Karie, qui en sortant de la boulangerie, s'est fait tuer sur un passage piétons à Orléans. Sept ans. Elle avait sept ans. Au moment où nous écrivons ces lignes, celui qui l'a tuée et s'est enfui n'a toujours pas été retrouvé.

Chantal Perrichon

Présidente de la Ligue contre la violence routière

Jean-Pierre Grand, Député de l'Hérault et Maire de Castelnau-le-Lez répond à la Ligue à propos du « Permis blanc ».



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Jean-Pierre GRAND
Député de l'Hérault
Maire de Castelnau-le-Lez

CAB/PPF : 05 / 360

Le 4 avril 2005

Monsieur,

Vous avez bien voulu me faire connaître que vous désapprouviez ma co-signature de la proposition de loi de mon collègue Jean AUCLAIR, député de la Creuse, visant à rétablir le « permis blanc ».

Je comprends tout à fait votre réaction.

Aussi, j'ai réexaminé l'opportunité de cette proposition de loi qui semble répondre à la demande de très nombreux professionnels de la route pour qui le permis de conduire conditionne leur activité.

Vous connaissez les initiatives que nous prenons dans ma ville de Castelnau-le-Lez avec ma collègue adjointe en charge de la sécurité routière. Elles ont valeur d'exemples. Vous savez également que comme parlementaire j'ai toujours accompagné de mon soutien ferme les décisions courageuses du gouvernement sur ce sujet, même lorsque ces décisions étaient impopulaires.

Aussi, j'ai le plaisir de vous informer qu'après réflexion j'ai retiré ma signature de cette proposition de loi.

Par ailleurs, je tiens à vous faire part de mon sentiment que le gouvernement, comme le parlement, n'ont nullement l'intention de revenir sur la disposition supprimant le « permis blanc ».

Trouvez ici, Monsieur, toute l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Les progrès continuent... mais pas pour tout le monde

2004 confirme la baisse globale du nombre d'accidents sur les routes.

Pour la troisième année consécutive, les indicateurs d'accidentologie vont dans le bon sens. L'année 2004 enregistre une baisse de 8,7 % du nombre de tués, de 5,4 % du nombre d'accidents corporels et de 9,2 % du nombre de blessés graves. Au total, avec un bilan de 5 232 tués, ce sont 499 vies qui ont été épargnées et 7 200 blessés évités en 2004 en comparaison avec l'année précédente. Toutefois, les motocyclistes et les 18/24 ans ne s'inscrivent pas dans cette évolution favorable avec une hausse respective de + 0,1 % et + 0,7 % du nombre de tués sur les routes.

C'est pourquoi, le gouvernement encourage très fermement les Français, et tout particulièrement les jeunes conducteurs, à poursuivre et à accroître leurs efforts.

Après un recul exemplaire en 2003 des tués (- 20,9 %), l'année 2004, continue d'enregistrer de bons résultats :

- 5 232 personnes tuées à 6 jours contre 5 731 en 2003 (soit - 8,7 %),
- 17 435 personnes blessées graves contre 19 207 en 2003 (soit - 9,2 %),
- 108 727 personnes blessées au total contre 115 929 en 2003 (soit - 6,2 %),
- 85 390 accidents corporels contre 90 220 en 2003 (soit - 5,4 %).

Deux facteurs de progrès : l'alcool et la vitesse

C'est sur l'alcool que les progrès sont les plus importants cette année avec près de 38 % de baisse des accidents avec alcool. Le plein effet de la mesure prise en juillet 2003 comportant la perte de six points du permis de conduire au lieu de trois en cas d'infraction et les contrôles préventifs menés en ce sens ont certainement participé à cette évolution.

Second facteur, la forte baisse des vitesses. Sur ce point, les progrès se sont poursuivis essentiellement sur les autoroutes dites « de liaison » et sur les routes nationales à quatre voies.

Ces résultats sont le fruit de mesures gouvernementales décidées et mises en œuvre dès 2002, telles que la multiplication sur le terrain des contrôles sur la vitesse, les campagnes de communication et, à compter de la fin 2003, le déploiement des radars automatiques.

La typologie des résultats par réseau routier

En 2004, le nombre de tués sur les routes diminue sur les autoroutes (- 27,5 %) notamment de manière encore plus significative sur les autoroutes de liaison (- 34,5 %). En revanche, les progrès enregistrés sur les autres axes sont de moindre ampleur, avec une baisse de 9,2 % sur le réseau national, de 7,2 % sur le réseau départemental et de 4,8 % sur les routes communales.

La situation des motocyclistes reste préoccupante

En termes de catégories d'usagers, les conducteurs de poids lourds (- 25,2 %) et les conducteurs de véhicules utilitaires (- 23 %) connaissent une baisse significative du nombre de tués sur les routes de même que les cyclomotoristes (- 13,7 %) et les cyclistes (- 12,1 %). Les usagers de voitures de tourisme (- 9,2 %) et les piétons (- 7,1 %) enregistrent quant à eux une baisse moins forte.

Les motocyclistes accusent une hausse de 0,1 % du nombre de décès par rapport à 2003. Bien que ne parcourant en moyenne que peu de kilomètres par an et ne constituant que 0,8 % du trafic, les motocyclistes représentent 14,5 % des victimes.

Chez les 18/24 ans, une évolution peu favorable

Le nombre de tués diminue de façon plus importante pour les enfants et

les plus de 65 ans avec une baisse de respectivement 14,8 % et 13,7 %.

En revanche, les 18/24 ans accusent une hausse de 0,7 % et un risque de décès la nuit et le week-end bien supérieur à l'ensemble de la population : 56 % (contre 40 % pour l'ensemble de la population) la nuit et 41 % (contre 33 %) le week-end.

Une mobilisation pour de nouveaux progrès

Compte tenu de ce bilan, le gouvernement entend poursuivre la politique menée depuis 2002 tout en concentrant ses efforts sur les motocyclistes, les trajets de proximité et les jeunes usagers. Des actions en ce sens ont été annoncées lors du dernier comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 24 janvier 2005 : la consolidation des mesures en cours contre les comportements à risque liés à la vitesse et à l'alcool au volant ; le renforcement de la protection des jeunes, un dispositif de communication en faveur de la sécurité des usagers des deux-roues motorisés (juin et rentrée scolaire 2005) et la mobilisation sur le thème des « déplacements de proximité » à l'occasion de la prochaine semaine de la Sécurité routière (17-24 octobre 2005). ■

Retrouvez le bilan 2004 de l'accidentologie sur les routes de France sur le site www.securiteroutiere.gouv.fr/observatoire

La Belgique se dote d'un « code de la rue »

La sécurité des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, etc.) en ville, vient en Belgique, de faire un pas en avant, audacieux et déterminant.

L'arrêté royal du 4 avril 2003, applicable depuis quelques mois, modifie le code de la route, spécialement en milieu urbain, et pour cette raison ces modifications ont été intitulées « code de la rue ». Ces modifications procèdent d'une volonté de redonner aux habitants des villes, c'est-à-dire en premier lieu les piétons et les cyclistes, une possibilité d'y vivre et de s'y déplacer avec plus de sécurité, possibilité qui a été grignotée insidieusement, dans les cinquante dernières années, par les véhicules motorisés.

Les dispositions de l'arrêté royal « visent avant tout à assurer un meilleur équilibre entre les différentes catégories d'usagers et à offrir une plus grande sécurité routière aux usagers doux ». (1)

L'article 1 de l'arrêté royal introduit la notion d'usage de la voie : « La voie publique ne sera plus vouée uniquement à la fonction de circulation. Le terme "usage" est pris dans son sens large d'usage multifonctionnel ».

« Chaque utilisateur doit pouvoir circuler en toute sécurité, quels que soient son âge, ses capacités physiques et son moyen de locomotion ». (1)

Le code de la rue dont les dispositions concrètes sont détaillées ci-après englobe les décisions de l'arrêté royal du 4 avril 2003 et de quelques autres arrêtés précédents.

Zones de rencontre. Le concept « zone de rencontre » a été créé. Ces zones peuvent être instituées dans les quartiers commerçants, touristiques, d'artisanat, scolaires, etc. Un panneau spécifique informe les usagers, et des aménagements y sont réalisés. « La vitesse y est limitée à 20 km/h. Les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique ; les jeux y sont autorisés ». (1) (L'arrêté stipule « activités récréatives »). Les conducteurs ne peuvent ni gêner les piétons, ni les mettre en danger, et doivent au besoin s'arrêter. Les piétons ne peuvent entraver la circulation sans raison.

Le trottoir traversant

Habituellement, le cheminement des véhicules sur la chaussée est continu, et ce sont les piétons qui doivent quitter le trottoir et descendre sur la chaussée pour traverser la rue que l'on coupe : les piétons doivent donc traverser le domaine des voitures. Avec le nouveau concept du trottoir traversant, aux endroits où il est instauré, c'est le contraire, tout est inversé : le cheminement des piétons n'est pas interrompu : le trottoir continue à sa hauteur et c'est la chaussée des voitures qui est coupée par le domaine piéton.

Les agglomérations à 30 km/h

Il devient possible d'instaurer une limitation de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble des voies d'une agglomération : il suffit pour cela de surmonter le panneau d'entrée d'agglomération par le panneau mentionnant la vitesse limite de 30 km/h.

Les zones « abords d'école »

L'instauration d'une zone 30 est obligatoire, aux abords de toutes les écoles, sans exception, avec une volonté d'élargir la zone 30 au maximum, afin d'englober l'ensemble des itinéraires utilisés par les écoliers.

Le sens unique limité (SUL)

On oublie que la raison la plus courante qui préside à l'instauration d'un sens unique n'est pas la sécurité, mais la difficulté pour deux voitures de se croiser. En appliquant l'interdiction

d'un sens aussi aux cyclistes, cette raison ne tient plus et les oblige souvent à emprunter des voies à trafic plus important ou plus rapide, ce qui les met effectivement en danger. Une disposition du Code de la rue dispose que « tous les sens interdits, à de rares exceptions près pour des raisons particulières de sécurité, devront être ouverts aux cyclistes roulant à contre sens du trafic général. » (1)

Les chemins agricoles

Cette notion instaure le concept de chemin réservé à la circulation des véhicules agricoles, des piétons, des cyclistes et des cavaliers, ainsi que des véhicules se rendant dans les parcelles riveraines. Un panneau carré bleu signale ce type de voie : il représente un tracteur, un cavalier, un vélo et deux piétons. Ceci constitue, en fait, une extension possible, aux voies actuellement ouvertes à la circulation, du concept connu sous le nom de RAVEL et qui concernait, par exemple, les chemins de halage ou des anciennes lignes de chemin de fer désaffectées.

Les fins de bandes cyclables

Antérieurement (et c'est toujours le cas en France dans les dessins types), la fin d'une bande cyclable comportait un trait oblique « céder le passage ». Ce trait a été supprimé, et le cycliste continue sa progression devant lui sur la chaussée après la fin du marquage séparant la bande cyclable de la chaussée, ce qui est parfaitement

logique puisque la largeur de la chaussée ne change pas : le « céder le passage » n'a aucune raison d'être ici et relève d'un ostracisme anti-cycliste.

Les rollers

Une position claire, réfléchie et logique a été prise concernant la circulation des rollers. Nous nous contentons de signaler ci-après seulement les deux règles s'appliquant en ville aux rues limitées à 50 km/h, car c'est le cas le plus courant :

- Si le patineur a moins de 16 ans, il doit circuler sur le trottoir (à l'allure du pas) ou la piste cyclable, et pas sur la chaussée.
- Si le patineur a plus de 16 ans, il doit circuler sur la piste cyclable, et à défaut, sur le bord droit de la chaussée ou sur le trottoir à l'allure du pas.
- Les voies à statut spécial (zones de rencontre, zones piétonnes, etc.) admettent bien entendu les rollers, quel que soit leur âge.

Cyclistes en groupe

Les groupes d'au moins quinze cyclistes sont dispensés de l'obligation d'emprunter les pistes cyclables, et peuvent rouler en permanence à deux de front, à condition que le groupe soit accompagné d'au moins un véhicule d'escorte (un véhicule si moins de 50 cyclistes) qui suit le groupe.

Toutes ces nouvelles règles peuvent paraître nombreuses et parfois un peu compliquées. Pourtant, lorsqu'on les examine de plus près, on se rend compte qu'elles répondent à une certaine logique et qu'elles visent toutes le même objectif : offrir davantage de sécurité à chacun et faire que la vie en agglomération y soit plus belle et plus agréable pour tous. ■

Jacques Robin

Éducation à la sécurité routière ASSR, ASR, BSR, à quoi ça sert ?

Le risque routier constitue encore, en France, la première cause de mortalité chez les jeunes de plus de 15 ans. La Ligue Contre la Violence Routière se bat pour que l'Éducation Nationale intègre cette réalité et mette en œuvre un véritable processus continu de formation à la sécurité routière.

Toutefois, si cette formation n'est pas encore une discipline à part entière, des programmes ont été élaborés pour assister les professeurs depuis l'école maternelle jusqu'à la classe de 3^e des collèges.

Selon le niveau scolaire, ces programmes sont sanctionnés par des attestations, mais l'ensemble reste relativement compliqué et pas toujours bien respecté.

• À l'école :

Une attestation de première éducation à la route (APER) est désormais mise en place pendant le cycle primaire et comporte une évaluation des piétons, passagers et cyclistes.

• Au collège :

L'attestation scolaire de sécurité routière (ASSR) se compose de deux niveaux :

- L'ASSR 1^{er} niveau est organisée en fin de cinquième. Elle est nécessaire pour obtenir le *brevet de sécurité routière (BSR)*. Celui-ci comprend une partie pratique de cinq heures en auto-école. Il est obligatoire pour conduire un cyclomoteur dès 14 ans ou une voiturette à 16 ans.
- L'ASSR 2^e niveau est organisée en troisième. Elle est dorénavant obligatoire (depuis le 1^{er} janvier 2004 pour tous les jeunes nés après 1987) pour s'inscrire à l'examen du permis de conduire moto et voiture (AAC, A, A ou B).

Attention les deux niveaux sont indépendants

Il n'est pas obligatoire d'avoir été reçu au premier niveau pour se présenter au second.

Posséder le second niveau ne donne pas le premier et ne le remplace pas.

On peut passer l'ASSR autant de fois que nécessaire. Les épreuves sont gratuites.

Pour ceux qui n'ont pu passer l'ASSR 1 et 2 dans le cadre scolaire (les adultes mais aussi les étrangers arrivant en France ou les apprentis en CFA etc.) l'attestation de sécurité routière (ASR) (équivalent de l'ASSR 1^{er} et 2^e niveau) a été mise en place dans les établissements du réseau GRETA (l'examen est gratuit).

Prenez garde à ne pas égarer vos attestations. Elles peuvent vous être demandées lors d'un contrôle routier et à défaut, vous risquez une contravention de 2^e classe (de 35 € à 230 €).

Aussi, en cas de perte de l'ASSR, il faut demander un duplicata au collège qui l'a délivré.

Enfin sachez que, sans le BSR, en cas d'accident, les dommages du véhicule ne sont pas assurés.

Pierre-Louis Valls

(1) Extrait de la brochure « Le code de la rue... La rue pour tous » édité par l'IBSR (Institut belge de sécurité routière).

La co-responsabilité

Une question nouvelle est nécessaire

Souvenons-nous. Nous sommes en février 2000, dans l'est de la France. Un homme, après avoir fait la fête plusieurs heures de suite avec ses amis, quitte leur domicile. Il est si ivre que ses hôtes tentent, hélas en vain, de le dissuader de prendre la route.

Ce qui risquait d'arriver arrive : l'homme provoque un accident dans lequel il trouve la mort, ainsi que quatre des cinq membres d'une même famille, passagers d'une autre voiture. Le père, la mère et deux des trois enfants sont tués, un petit garçon est le seul survivant de la famille.

L'auteur de l'accident étant décédé, aucun procès ne pouvait être mené contre lui bien sûr. Et contre ceux qui l'avaient laissé partir sans prévenir les forces de l'ordre ?

C'est la question qui a été posée au tribunal correctionnel de Nancy. Le tribunal a répondu par la négative, et le couple poursuivi a été relaxé. Comme ils l'avaient annoncé à l'avance, les plaignants n'ont pas fait appel de cette décision.

La partie civile (la famille de l'enfant survivant) a été représentée par Me Henri Fabre-Luce, qui résume aujourd'hui, pour les lecteurs de Pondération, tous les éléments de réflexion qu'une telle action en justice peut susciter.

Je voudrais souligner le fait que, bien que n'étant pas partie prenante dans cette affaire, la Ligue contre la violence routière a été plus sollicitée que jamais par la presse française et internationale dans les jours qui ont précédé le jugement. Nous avons sans cesse soutenu l'argument que, quelle que soit la réponse que donnerait le tribunal, il était important que la question de cette co-responsabilité des hôtes lui soit posée. Et il est frappant de voir à quel point, même quand ils étaient (parfois violemment !) hostiles à l'action engagée, les journalistes français et étrangers se sont passionnés pour ce débat. Ils ont par leur intérêt même démontré que la société évolue à propos des accidents de la route, comme l'a prouvé ce procès en posant une question nouvelle et nécessaire.

Geneviève Jurgensen

« Dans le compte-rendu d'un reportage de France 3-Nord du 17 février 2005 au sujet d'un accident mortel sur l'autoroute A1 causé par un conducteur ivre circulant à contre-sens dont on se demande « si quelqu'un aurait pu l'empêcher de prendre le volant », il est rappelé qu'un accident similaire dans l'est de la France survenu en février 2000 avait donné lieu à des poursuites à l'encontre des deux amis ayant laissé repartir de chez eux le conducteur ivre, mais qui avaient été relaxés au motif qu'ils « avaient fait leur possible pour retenir leur invité » (citation du compte-rendu).

Ayant plaidé pour la famille des victimes de l'accident de février 2000 qui a, comme celui de février 2005, décimé une famille de cinq personnes dont il ne reste, dans l'un et l'autre cas, qu'un orphelin, je trouve dans ce rappel l'occasion d'une mise au point pour les lecteurs de « Pondération » sur les infractions qui peuvent être relevées à l'encontre de tiers.

La conduite sous l'emprise d'un état alcoolique étant une infraction pénale, et plus précisément un délit, celui-ci peut, comme tout autre délit, avoir été facilité par un tiers, qui est

alors le complice de l'auteur de l'infraction, ou bien n'avoir pas été empêché par quelqu'un qui était en mesure de le faire et qui s'expose en cette hypothèse à être condamné pour omission d'empêcher un délit contre l'intégrité corporelle d'autrui. La complicité de conduite en état alcoolique a été retenue par le Tribunal Correctionnel de Dijon en 2003 à l'encontre du gérant d'un débit de boissons (bar) qui avait servi un litre de « blanc cassis » à un client reprenant le volant de sa voiture, laquelle fut ensuite impliquée dans une collision causant la mort de trois personnes.

L'omission d'empêcher un délit contre l'intégrité corporelle d'autrui a été retenue comme la base des poursuites engagées, sur décision de la Chambre de l'Instruction de la Cour d'Appel de Nancy, statuant sur la plainte de la famille des victimes, contre les deux personnes qui n'avaient pas prévenu les services chargés d'assurer la sécurité routière de ce que leur ami avait, contre leur avis, repris sa voiture pour rentrer chez lui (à 40 km de là) alors qu'il se trouvait complètement ivre (2,40 g/litre constaté huit heures après la collision mortelle).

Toutefois, le Tribunal Correctionnel de Nancy a - c'est la décision mentionnée plus haut - relaxé les deux prévenus en considérant que, ayant tenté d'empêcher leur ami ivre de reprendre sa voiture, ils ne pouvaient être condamnés pour abstention fautive.

S'agissant plus précisément de ce qu'ils n'avaient pas prévenu la Police, le Tribunal a estimé (contrairement à la Chambre de l'Instruction) qu'une telle démarche correspondait à une « dénonciation », laquelle n'était pas imposée par le texte du Code Pénal qui réprime l'omission d'empêcher un délit contre l'intégrité corporelle d'autrui.

Il existe donc une incertitude sur ce dernier point, puisque deux juridictions différentes (l'une statuant au stade de l'instruction, l'autre au stade du jugement) ont livré deux appréciations différentes. En revanche, le Tribunal Correctionnel de Nancy n'a pas contesté le fait que les participants à une soirée arrosée avaient bien un devoir d'intervention pour empêcher, dans toute la mesure du possible, la personne ivre de repartir en voiture. Par quels moyens ? Toute la question est là.

Cela peut varier en fonction des situations. Dans un grand nombre de cas, la persuasion sera suffisante pour convaincre la personne ivre de différer son départ ou de se laisser raccompagner, encore faut-il le lui proposer avec insistance et conviction ! Dans d'autres cas, où la persuasion n'aura rien donné, et où le risque apparaît particulièrement grave, chacun devra interroger sa conscience sur un éventuel appel des services de sécurité routière (appel qui, même s'il s'adresse en France à des policiers et des gendarmes habilités également à constater les infractions, ne constitue pas stricto sensu une dénonciation, comme le relevait la Chambre de l'Instruction) en se demandant si « le devoir d'humanité » (ainsi que l'appelait la Cour d'Appel de Nancy) ne leur commande pas de donner la priorité à la sécurité des usagers de la route - qui n'ont pour tort que d'être (encore) anonymes - sur leurs sentiments d'amitié envers le conducteur ivre, au demeurant lui-même victime potentielle de son état alcoolique... ».

Henri Fabre-Luce
Avocat au Barreau de Paris

En souvenir de Me Robert Epstein

Ceux qui ont veillé sur les destinées de la Ligue contre la violence routière nous sont particulièrement chers. Ils ont cru en nous, qui n'étions pas des spécialistes, et ont mis à notre disposition leur temps, si précieux, ainsi que leurs compétences, qui ne l'étaient pas moins. Ils nous ont donné du courage, et nous en avons besoin.

Me Robert Epstein était de ceux-là. Il nous a quittés le 14 avril dernier.

Nous saluons ici sa mémoire, et ceux qui l'ont connu n'oublieront pas sa belle silhouette, son regard clément, ses interventions toujours justes, sa patience et sa confiance en l'avenir.

Que sa famille nous permette aujourd'hui de nous associer à son chagrin.

Geneviève Jurgensen

La réparation pénale Mesure individuelle éducative

Depuis 2001, la Ligue Contre la Violence Routière du Loiret est sollicitée pour participer aux mesures de réparation pénale lorsqu'est relevé un manquement aux règles du Code de la Route de la part d'un mineur est relevé.

Ces mesures, requises par le substitut du procureur de la République, sont exercées par le service de réparation pénale de l'A.I.D.A.P.H.I. (1), association interdépartementale de la Région Centre, régie par la loi de 1901. Cette association est habilitée depuis 1999 par le Ministère de la Justice.

Pour qu'aucun acte délinquant primaire commis par des mineurs ne reste sans réponse, la mesure de réparation pénale a été mise en place dans le département du Loiret en 1996. Elle peut être une alternative aux poursuites judiciaires pour des mineurs, comme cela se pratique dans d'autres pays (Canada, Grande-Bretagne). Elle est plus rarement associée à une condamnation prononcée par un juge des enfants. Il ne faut pas la confondre avec les Travaux d'Intérêt Général (TIG) qui sont une peine substitutive à la prison. La réparation pénale est avant tout une mesure individuelle éducative.

Lorsqu'il y a une infraction ou un délit, l'autorité judiciaire propose au mineur, à ses parents et éventuellement à la victime, d'accepter une mesure de réparation pénale. Si elle est effectuée correctement, le Parquet, sur rapport du service éducatif, renoncera à la poursuite devant le juge ; il classera l'affaire sans suite et en informera le mineur, ses parents et l'éventuelle victime.

Le service éducatif explique aux parents et à l'adolescent en quoi consiste la mesure proposée. Après un délai de réflexion, les intéressés ont le choix entre un accord ou un refus. Lorsque la personne est d'accord et qu'elle reconnaît les faits (infraction au Code de la route ou délit avec éventuellement des dommages matériels ou non, mais sans dommage corporel pour autrui), l'éducateur contacte la Ligue et nous

adresse la jeune personne. Si le mineur ne se présente pas au rendez-vous avec la Ligue, l'éducateur renverra l'intéressé devant l'autorité judiciaire.

Lors de l'entrevue, nous présentons notre association et nous échangeons avec cet adolescent sur l'infraction ou le délit commis, ses conséquences réelles ou potentielles pour lui-même et pour les autres. Nous essayons d'évaluer ses connaissances du Code de la route et de la conduite et tentons de lui faire prendre conscience que la loi est faite pour le protéger et non pour attenter à sa liberté. Nous proposons une action de réparation la plus adaptée possible au délit commis. Par exemple :

- accompagnement des intervenants de la Ligue dans un établissement scolaire (sensibilisation au port de la ceinture de sécurité en voiture, incompatibilité de l'alcool et autres drogues avec la conduite d'un véhicule à moteur, etc.),
- réponse à un questionnaire, fourniture de documentation.

Les efforts conjugués des divers intervenants dans ce processus ont pour but de faire prendre conscience de la gravité de l'acte commis et de l'importance du respect de la loi pour que la vie en société soit possible.

Par la suite la personne doit rédiger un compte-rendu de son entretien pour le service de réparation pénale. Elle formalisera ce qu'elle a retenu. Une copie sera adressée au Parquet, et une autre à notre association.

Nous pensons que les actions ainsi menées induiront un changement de comportement non seulement chez le mineur concerné mais aussi dans son entourage. Nous faisons prendre conscience au délinquant que c'est une chance que l'interpellation ait eu lieu suite à un acte sans dommages irréparables pour lui et les autres usagers de la route. Quatre à cinq personnes sont reçues chaque année dans ce cadre. ■

Josiane Baubron, LCVR45

(1) Association Interdépartementale pour le Développement des Actions en faveur des Personnes Handicapées et Inadaptées.

Semaine de la mobilité du 16 au 22 septembre 2005

En 2005, la « Journée sans ma voiture » cède officiellement la place à la semaine de la mobilité qui se tiendra du 16 au 22 septembre. Le slogan du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable (MEDD) pour cette semaine sera « Bougez autrement ».

La FUBicy (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) souhaite mobiliser le maximum de monde au cours de cette semaine pour assurer la promotion de l'usage du vélo pour les déplacements de tous les jours. À cette fin elle a demandé à la Ligue contre la violence routière de s'associer à cette mobilisation.

La sécurité des usagers vulnérables a toujours été l'une de nos préoccupations. Pour les jeunes, comme pour les personnes sans voiture, (nous pensons à beaucoup de personnes âgées), le vélo est l'un des moyens qui leur assure l'autonomie dans leurs déplacements. Or le développement anarchique de l'usage de la voiture et les vitesses excessives de la circulation ont progressivement réduit l'espace pour les vélos et rendu son utilisation périlleuse. La reconquête de l'espace par le vélo et la promotion de son usage passe, d'une part, par l'aménagement de véritables itinéraires cyclables, organisés en réseau pour que les déplacements de la vie quotidienne puissent se faire en sécurité et d'autre part par une modération de la vitesse de la circulation. (cf. le numéro spécial de Pondération « Guide des pistes cyclables non dangereuses » de décembre 1999).

Chaque fois que l'on permet à un élève de se rendre, au collège ou au lycée, à vélo en sécurité, ce sont deux allers et retours du parent-taxi que l'on évite. Chaque fois que l'on facilite l'usage du vélo pour les déplacements de la vie quotidienne, on redonne un peu de liberté à ceux qui n'ont pas d'autres moyens pour se déplacer de façon autonome. De plus, on réduit la pression de l'automobile et les encombrements et l'on contribue à limiter la pollution.

Nous avons donc de bonnes raisons de participer à cette semaine de la mobilité. Aussi nous invitons les associations départementales à se rapprocher des instances locales de la FUBicy pour envisager avec elles les initiatives à proposer. Naturellement nous mettrons l'accent sur la sécurité des déplacements à vélo, qui passe par des aménagements adaptés, par la modération des vitesses et par le respect par tous du code de la route. ■

Gérard Pétin

Nous reproduisons ci-dessous le texte proposé par la FUBicy pour lancer le projet.

La FUBicy entreprend pour la semaine de la mobilité 2005 une mobilisation exceptionnelle en faveur de la circulation à vélo au quotidien.

• La FUBicy, Fédération française des usagers de la bicyclette, avec ses 140 associations, et les partenaires qui s'associent à cette action :

- Association Française Véloroutes Voies Vertes AF3V,
- Club des Villes Cyclables CVC,
- Fédération Française de Cyclotourisme FFCT,
- Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports FNAUT,
- France Nature Environnement FNE,
- Ligue Contre la Violence Routière LCVR,
- Réseau Action Climat-France RAC-F,

avec le soutien du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable et de l'ADEME, demandent à tous, adhérents, sympathisants, et à toutes personnes attentives à leurs actions, de rouler à vélo durant cette semaine ou de rouler plus que d'habitude.

Osez le vélo, simplifiez vous la vie, simplifiez la ville

Nous avons mille et une raisons de prendre notre vélo : c'est pratique, pas cher, très bénéfique pour notre santé et notre environnement, c'est une bonne façon de retrouver des villes plus accueillantes ; ce peut

être, combiné aux bus, trams ou trains, une bonne solution pour se déplacer. Beaucoup le font déjà un peu, beaucoup peuvent le faire plus souvent, ou tout simplement s'y mettre. Pour le travail, l'école, les courses, les loisirs. Pour 500 mètres ou pour 5 km.

Roulons à vélo, et montrons que nous roulons à vélo

Plus de vélos dans la rue, bien visibles, c'est ce qui décidera ceux qui hésitent, et c'est ce qui fera décider nos collectivités à augmenter les aménagements, à prendre les mesures qui facilitent le vélo, qui le rendent possible et plus sûr. Roulons, le reste viendra plus facilement. Là où nous voyons d'habitude cinq cyclistes pour 100 voitures, durant cette semaine ils seront bien plus nombreux, le double espérons-le.

Un ruban jaune

La FUBicy et les partenaires mettront en œuvre dans un grand nombre de villes durant cette semaine une forte communication pour inciter à rouler à vélo, et de nombreuses actions locales pour le vélo. Un ruban jaune (ou écharpe, guirlande, etc.) bien visible que voudront porter les cyclistes ou qu'ils voudront accrocher à leur vélo montrera que rouler à vélo, c'est un acte conscient : conscience des enjeux d'environnement et de santé en particulier, manifestation douce et ferme de vouloir vivre mieux en ville. Ce ruban jaune rappellera chaque jour à ceux qui ne sont pas à vélo que, justement, c'est l'occasion de s'y mettre.

Les villes qui voudront être partenaires de cette action pourront encourager leurs habitants à participer à cette semaine par leurs inestimables moyens de communication, par leurs magazines municipaux et par leur affichage. Les fédérations et associations pourront expliquer cette action à leurs adhérents, à leurs sympathisants, à leur public, et les motiver à s'y associer. De nombreuses initiatives locales seront réalisées, et les partenaires en feront l'information. ■

Objectif « zéro accident ! », une utopie ?

Il y a bien sûr une part d'utopie dans cet objectif : « Zéro accident » que la Ligue contre la violence routière affiche résolument, dans tous ses documents. L'affirmation souvent entendue : « le risque zéro n'existe pas » paraît beaucoup plus raisonnable. Les causes d'accidents sont tellement diverses et imbriquées, les acteurs potentiels sont tellement nombreux et imprévisibles dans leurs réactions que l'idée d'éliminer tout risque peut paraître humainement inaccessible. Mais cette affirmation, qui n'est pas sans fondement, ne traduit-elle pas, quand elle est trop complaisamment répétée, notre résignation devant la fatalité supposée de l'accident ? En fait, elle masque d'un voile pudique notre ignorance et justifie bien souvent notre passivité.

A contrario et dans d'autres domaines, notre société développe un étonnant refus du risque. C'est l'objectif : « zéro défaut » qui domine avec la multiplication des procédures judiciaires en cas de raté. Même les guerres ne se conçoivent plus sans mettre en œuvre une stratégie : « zéro mort » (tout au moins dans le camp des forts). Observons le luxe de précautions que prennent les adeptes des sports dits « à risque ». On n'accepte finalement le risque que quand il s'agit pour des enfants d'aller à l'école ou pour des familles de se rendre en vacances. Il est beaucoup plus périlleux, à distance parcourue égale, pour une personne âgée de traverser sur un passage piéton que pour un pilote de formule 1 de participer à une course automobile.

Une utopie certes mais une utopie à réalisation vérifiable !

Observons la minutie et la rigueur avec lesquelles les enquêteurs analysent les circonstances d'un accident d'avion. Tous les facteurs ayant pu concourir à la survenance de l'accident sont méthodiquement recherchés, l'enchaînement des faits est établi et les mesures à adopter pour éviter son renouvellement sont définies. Ces mesures sont ensuite mises en œuvre, quel qu'en soit le prix, de sorte qu'un accident du même type ne devrait plus se reproduire.

À une moindre échelle et avec beaucoup moins de moyens et de rigueur, des enquêtes ont été également diligentées pour certains accidents graves de la route dans le cadre du programme REAGIR (1). Ayant eu à connaître une bonne centaine d'enquêtes de ce type, en huit années de participation au collège des IDSR du Loiret, j'ai pu constater, que dans pratiquement tous les cas, il avait été possible de déterminer les divers facteurs intervenus dans la survenance et la gravité de l'accident, de préciser l'arbre des causes et leur enchaînement et de proposer des mesures pour empêcher son renouvellement. Nous savons donc que pratiquement chaque accident aurait pu être évité. Ce qui est vrai pour un accident, l'est pour les 6 000 autres qui endeuillent nos routes chaque année. C'est en ce sens que l'utopie est réaliste. Nous sommes convaincus qu'il est possible, par un travail rigoureux, déterminé et persévérant, d'identifier tous les risques potentiels et, à condition de s'en donner les moyens, de les éliminer patiemment les uns après les autres.

Les efforts méthodiques pratiqués dans l'industrie pour réduire les risques d'accidents du travail de même que ceux réalisés dans le transport aérien doivent trouver leur application dans le domaine de la circulation routière.

C'est cet objectif « zéro accident » qui mobilise l'action de la Ligue et qui doit mobiliser tous les acteurs de la sécurité routière. Il correspond à un état d'esprit face à une réalité complexe. Il implique la conviction forte qu'il n'y a pas de fatalité à l'accident et la volonté de lutter avec ténacité contre toutes les causes possibles. C'est cet état d'esprit résolu qui permettra de progresser. ■

Gérard Pétin

(1) REAGIR Réagir par des Enquêtes sur des Accidents Graves et par des Initiatives en vue d'y Remédier. Enquêtes initiées par les Préfets et confiées à un collège d'inspecteurs départementaux de sécurité routière (IDSR). Depuis 2004, le programme REAGIR a été arrêté.

Vient de paraître

Le théâtre d'Anastase pour l'éducation à la sécurité routière des enfants et des adolescents

L'ouvrage intitulé « Le théâtre d'Anastase », comporte 27 pièces de théâtre de 5 à 40 minutes. Ces pièces traitent de la sécurité routière et de l'accidentologie, elles abordent les causes et les conséquences des accidents ainsi que les moyens de les éviter. Ce recueil constitue pour les enseignants et animateurs une riche source d'activités théâtrales et présente un grand choix de pièces selon les âges des enfants et selon le thème recherché par l'animateur. Quelques titres : « Anastase mauvais client », (déjà jouée dans plusieurs villes depuis cinq ans) ; « La Besace » ; « Le Procès du brouillard » ; « Les CE2 mènent l'enquête » ; « Sur la route pas de deuxième balle » ; « Le Bonhomme rouge » ; « Traverser la rue » ; « Le Corbeau perché sur sa boîte noire » ; etc.

Le caractère attrayant et humoristique des comédies proposées a trouvé un écho très favorable chez les enfants qui les ont jouées, dans les établissements scolaires ou associations de diverses villes.

Le théâtre constitue un des vecteurs privilégiés pour enseigner la sécurité routière aux enfants et permet d'enchaîner naturellement sur des débats et sur des cours théoriques ou pratiques officiels.

Un chapitre préliminaire de l'ouvrage est consacré aux principes de base de la sécurité routière et aux connaissances minimales qu'il est indispensable de posséder en sécurité routière pour éduquer les enfants.

Un autre chapitre est consacré à la pratique théâtrale : explications, conseils, décors, exercices.

Jacques Robin, auteur de cet ouvrage, ingénieur et accidentologue, est spécialiste de la sécurité des enfants dans la circulation. Il a étudié de nombreux accidents, en a analysé les causes de façon pratique et approfondie. Il a produit de nombreux supports de communication sur la connaissance en matière de sécurité routière aux enfants.
Courriel : anastase@wanadoo.fr -
Prix : 19 € plus 3 € de port (260 pages).

Requiem au bord des routes

Il suffit de quitter la nationale et de couper vers Gisors et Beauvais, à mi-chemin entre Marines et Magny-en-Vexin. Ce petit trait sur la carte, dans le Val-d'Oise, qui porte le nom de D43 : c'est là. L'endroit n'a rien de particulier. Une brave route départementale toute droite et bien balisée qui fend la plaine entre des champs verdoyants. Et soudain, sur le bas-côté, à deux ou trois mètres du bitume, quelque chose nous fait signe. Un amoncellement coloré et kitsch, très incongru dans ce paysage si lisse. Comme un minuscule temple païen surchargé d'objets de toutes sortes, édifié autour d'un panneau blanc.

Pas le temps de s'arrêter. Les voitures et les camions vont bon train sur la petite D43. À peine le temps de voir la photo d'une fillette sur le panneau et d'y lire cette écriture enfantine : « *Marilou, 9 ans* ». Le temps d'être dérangé par des sentiments confus et bizarres. De lever le pied de l'accélérateur, quelques minutes. Avant de retourner vite à ses affaires.

À 9 ans, le 1^{er} janvier 2002, Marilou Poinot était tuée par un chauffard sur la D43. Elle rentrait de vacances à Cuba avec ses parents et ils étaient allés réveillonner tous les trois chez des amis. Ils revenaient tranquillement, doucement, au petit matin. En face d'eux, sur la route toute droite, trois jeunes hommes rentraient eux aussi d'un réveillon. Ils étaient défoncés au cannabis. Le conducteur, se sentant « *trop stoned* », avait passé le volant à son copain. Celui-ci n'avait pas le permis. Le cannabis ne l'a pas aidé à distinguer les balises de la route. Juste avant de croiser la voiture de la famille Poinot, il a dévié sur la gauche et l'a percutée de plein fouet. C'est tout. Le silence, les phares dans la nuit, un moteur qui continue de ronfler faiblement. Les trois amis stupéfiés ont subi quelques égratignures. Le père de Marilou, qui conduisait, s'en est sorti avec des bleus. La mère de Marilou, assise à côté de lui, a eu la clavicule cassée par le choc de l'airbag. Quant à Marilou, 9 ans, elle dormait à l'arrière de la voiture avec sa ceinture de sécurité. Son père est allé la voir. « *Marilou ne va pas bien* », a-t-il dit à sa femme. Nadine Poinot a pensé qu'elle dormait. Le chien jappait à côté de la petite, indemne. Marilou ne s'est jamais réveillée.

Vous avez sûrement remarqué, sur les bords des routes nationales, des panneaux en forme de silhouettes de cadavres. Parfois une, ou deux, ou cinq qui se chevauchent. Avec ou sans l'explication : « *Sur cette route, en 2004, 5 morts* ». Ces alarmes macabres et officielles sont destinées à inciter à plus de prudence, dans le cadre de la prévention contre l'insécurité routière.

Des signes d'un autre genre fleurissent de plus en plus souvent sur les bords de route, en France et à l'étranger : ces petits monuments païens chargés d'effigies, de textes et de portraits, agrémentés sans cesse par les proches ou les passants intrigués. Comme des produits dérivés de l'habitude ancienne consistant à déposer chrétiennement une Sainte Vierge, une croix ou des fleurs sur le lieu de l'accident.

500 000 morts en France depuis la seconde guerre mondiale : des anonymes, un chiffre abstrait. Et pas un monument aux morts de la route, excepté ces anarchiques rites contemporains. Une manière singulière de crier contre l'oubli.

(...) Un photographe, Olivier Verley, travaille depuis des années sur ces étranges stèles funéraires. Cela donne une série intéressante de photographies en noir et blanc, un « *paysage traversé* » qui donne à penser, non sans malaise, à une part intime de notre société.

Les Poinot étaient peu préoccupés d'y réfléchir. Marilou fut incinérée et son père avait fabriqué dans son coin un panneau blanc où il avait inscrit, en copiant l'écriture de sa fille : « *Marilou, 9 ans* », à côté d'une photo agrandie. Que faire de ce panneau ? Et des fleurs apportées de toutes parts pour la cérémonie ? La réponse fut instinctive. Sans se poser de questions, les proches se sont dirigés vers le lieu de l'accident. Le père de Marilou a planté là son panneau. Les fleurs ont été déposées tout autour. Les enfants présents ont ajouté ce qu'ils avaient, des ours en peluche, des jouets. « *Ce n'était pas prémédité*, dit Nadine. *Quand j'ai vu que ma fille était réduite à deux lignes dans la rubrique "faits divers" du canard local, je n'ai pas supporté. Je n'ai pas supporté du tout. Alors, le panneau et les fleurs, ça s'est fait comme ça. Sans le savoir, c'était notre premier geste symbolique de révolte* ».

Les habitués de la D43 connaissent bien le « temple à Marilou ». Des conducteurs de passage s'y arrêtent par curiosité. Des proches s'y rendent en hommage, comme sur une tombe. L'édifice est constamment enrichi de fleurs et d'objets de toutes sortes. Nadine Poinot, elle, n'y va presque plus. Elle demande aux derniers visiteurs « *à quoi il ressemble, maintenant* ».

La photo de Marilou est un peu délavée. Sur le panneau sont suspendus un ours en peluche, une poupée, un singe en plastique et d'autres bibelots. Une boîte aux lettres est accrochée à l'arrière du panneau mais beaucoup de messages sont écrits à même le bois, au marqueur. Ils s'effacent, laissent la place aux suivants. « *Je passe souvent te voir. Je pense à toi ! Gros bisous. Salomé, 9 ans* ». « *Tu me manques beaucoup. Gros bisous. Ta meilleure amie* ».

Quelqu'un a posé par terre une vierge en granit. Il y a aussi un hibou en bois, une main de Fatma, des bonbons, une petite voiture bleue, des jonquilles fraîchement cueillies. « *Ah bon ? Des jonquilles ?* » Nadine Poinot sourit. Le « temple à Marilou » vit sa vie.

Elle s'était inquiétée de l'avenir du petit monument, une fois édifié, et avait appelé la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) pour obtenir l'autorisation de le maintenir en place. Ce fut toute une aventure. « *Je n'avais pas du tout envie qu'ils le virent*, explique Nadine. *Déjà, pour avoir la bonne personne au bout du fil, je ne vous dis pas ! Quand je l'ai enfin eue, elle m'a dit, texto : "Si vous voulez l'autorisation, vous ne l'aurez jamais. Mais si vous mettez votre panneau, on ne vous le retirera pas"* ».

Devant ces hommages spontanés aux disparus, installés à l'endroit de l'accident et sans l'accord du préfet, les pouvoirs publics sont en effet perplexes : « *Nous sommes partagés entre le respect pour ces petits monuments et le fait qu'on ne peut pas tout accepter au bord de la route*, explique le magistrat Rémy Heitz, délégué interministériel à la sécurité routière. *S'ils ont un effet réel sur le plan de la prévention et de la dissuasion, ils sont disposés de manière anarchique et peuvent avoir l'effet inverse : bouquet de fleurs + virage dangereux, cela peut faire une catastrophe de plus* ».

Peut-on s'approprier le bord de route ? Rémy Heitz s'interroge et se garde de trancher. *« C'est un sujet à prendre avec beaucoup de précautions car il touche à notre civilisation, au culte des morts et pas seulement à la sécurité routière. Le lieu de culte de la personne disparue se déplace du cimetière vers le lieu de la mort »* (...) De l'Amérique latine au nord de l'Europe en passant par les îles du Pacifique, les temples des bords de route font partie du paysage familier. Leur prolifération intrigue l'anthropologue Pascal Dibie, qui s'intéresse notamment à l'évolution du traitement de la mort. *« Avec ce type d'ex-voto improvisés, dit-il, on est au-delà du culte de la personne disparue. Il s'agit plus d'un lieu de mémoire destiné à marquer à la fois l'absurdité d'une telle mort et le fait qu'elle ne doit pas rester inutile. C'est l'expression de notre modernité, de la mort causée par la technique, d'une société qui se nomadise. De plus en plus de gens bougent, parcourent des dizaines de kilomètres en un jour sans s'en rendre compte. Or les nomades enterrent les leurs sur le lieu même de la mort. C'est un point de repère dans une vie de vitesse ».*

Marilou n'aura jamais 10 ans. Au moment de leur accident, les Poinot habitaient Hadancourt-le-Haut-Clocher, à 7 kilomètres de là. Depuis, tout a explosé. Philippe s'invente une nouvelle vie comme skipper au Sénégal, Nadine loue un studio à Montmartre et le rejoint parfois. Reste le petit temple au bord de la D43. Et à partir de lui, l'association Marilou fondée tout aussi spontanément. Puis la « loi Marilou », article 2003-87 du code pénal faisant un délit de l'usage des stupéfiants au volant. *« Cette bataille, c'est ce qui me permet de me maintenir un peu vivante. Une façon pour moi de m'occuper encore d'elle »*, dit Nadine Poinot.

Avant elle, Geneviève Jurgensen - mère de deux petites filles mortes en avril 1980 sur l'autoroute du Nord et à l'origine, en 1983, de la fondation de la Ligue contre la violence routière - et Christiane Cellier avaient chacune fondé une association et fait progresser la justice contre la violence routière et l'alcool au volant. Une même lutte contre l'esquive et « la mort inutile ». ■

*Le Monde - Marion Van Renterghem
Article paru dans l'édition du
07.05.05*

Avancer bien que l'Europe recule

Sur la sécurité routière aussi, le coup d'arrêt donné à la construction de l'Union européenne a des conséquences.

Depuis longtemps, sur les questions cruciales qui mobilisent la Ligue contre la violence routière aux avant-postes des progrès à obtenir, nous pensons que les réponses viendront d'Europe. Voici deux exemples simples : nous demandons l'harmonisation des réglementations sur tout le territoire de l'Union, et nous demandons que les voitures et motocyclettes mises en circulation ne puissent plus dépasser sensiblement les 130 km/h. Par ailleurs, nous savons que les infractions commises sur notre sol par des ressortissants d'autres pays de l'Union sont rarement suivies de sanctions, car les accords entre les pays sont rares et difficiles à mettre en place. Depuis qu'elle est devenue efficace dans sa politique de sécurité routière, la France a pu, essentiellement par la voix de son ministre des Transports, réclamer à plusieurs reprises ces avancées. Rappelons simplement la plus récente des interventions de Gilles de Robien, prononcée devant ses pairs de l'Union européenne, à Vérone (Italie) le 25 octobre dernier :

« Je voudrais une nouvelle fois, mes chers collègues, vous dire à quel point nous souhaitons engager la concertation sur l'harmonisation des limitations de vitesse et des taux d'alcool et sur l'organisation des contrôles sur les routes européennes (...). Je repose la question de la limitation par construction de la vitesse maximale des véhicules. Nous le savons, l'excès de vitesse tue, et là où la vitesse a le plus diminué, nous avons réduit jusqu'à 50 % le nombre de tués. La vitesse devient de plus en plus ringarde. Comment, dans ce contexte, est-il possible de continuer à afficher sur les compteurs de certains véhicules des vitesses pouvant atteindre jusqu'à 250 km/h ? Mes chers collègues, nous devons regarder la réalité en face, non plus seulement en tant que responsables des transports, mais aussi en tant que responsables de la sécurité dans les transports. »

Dans l'Union européenne actuelle, que les Français ont voulu moins unie, la voix de notre ministre des Transports, quel qu'il soit, porte bien sûr moins loin. A nous de réviser nos méthodes, de reprendre nos démarches en inventant une nouvelle

tactique. Où sont désormais les leviers ? Quels sont les relais ? Puisque les portes auxquelles frapper efficacement ne sont plus en France, sont-elles pour autant à Bruxelles ? Ou à Londres ? L'Italien Fiat est à l'agonie, l'Anglais Rover est mort, les Suédois Volvo et Saab sont vendus. Seules l'Allemagne et la France sont encore dotées d'une véritable industrie automobile nationale. Mais sans une représentation européenne forte, on voit mal comment exiger de ces deux pays la révolution qui s'impose. Le traité constitutionnel qui a été rejeté par les urnes contenait un article rendant possible le référendum d'initiative populaire. La Ligue contre la violence routière aurait pu, avec quelques associations comparables dans d'autres pays de l'Union, lancer la vaste opération de collecte des signatures nécessaires à l'obtention d'un tel référendum. La question aurait naturellement porté sur la limitation des vitesses dès la construction. Cette possibilité est repoussée *sine die*.

Il est vraisemblable que, dans les prochaines années, nous ne pourrons agir sur l'évolution de l'industrie automobile qu'en pesant sur la loi de l'offre et de la demande. Il faut démontrer, en France et dans l'Union, que les usagers veulent des voitures et des motos construites pour ne pas rouler inutilement et dangereusement vite. Renault, avec la Logane, a raté une occasion historique de créer ce marché : tout porte à penser que le succès de cette voiture, peu chère, sans sur-équipements mais rendant pleinement le service attendu, n'aurait pas été moindre si la Logane avait été moins rapide. Les concurrents alors se seraient lancés à ses trousses et on aurait assisté à la naissance d'une spirale vertueuse.

Nous sommes habitués aux circonstances difficiles. Il a fallu vingt-deux ans d'existence à la Ligue pour voir divisé par deux le nombre des victimes de la violence routière en France. Près d'une génération, donc. L'expérience acquise au cours de ces vingt-deux années nous servira à raccourcir les échéances qui nous séparent des prochains progrès. ■

Geneviève Jurgensen

Doubs

Geneviève Chavigny

Dernières nouvelles du fret bois dans le Doubs

Nous avons réagi à l'information parue dans la presse locale concernant l'entreprise Calvi, basée dans le Doubs, et qui exporte du bois vers l'Italie. Ce transport nécessitait 60 wagons par semaine et début 2004, la SNCF n'en proposait plus que 24 (cf. Pondération n° 61). Suite à notre intervention, nous avons reçu un courrier de la direction régionale de la SNCF nous indiquant qu'il s'agissait d'une insuffisance ponctuelle de la capacité d'acheminement entre la France et l'Italie (travaux au tunnel du Fréjus et en gare de Monaco) et que ces difficultés étaient résolues. La conclusion de la lettre, toutefois, ne présageait rien de bon : « Comme vous en avez certainement connaissance, une réorganisation complète de notre activité fret est en cours ; un des axes à développer, à échéance 2006, consiste à rendre cette activité rentable. Afin de résorber son déficit (430 millions d'euros en 2003, soit 25 % de son chiffre d'affaires), des études économiques sont menées ; elles entraîneront le recentrage de points de desserte générant des pertes importantes ». Ce courrier était daté du 7 avril 2004.

Début 2005, la SNCF a donc réorganisé le transport du bois en supprimant huit des dix gares bois de Franche-Comté et 26 des 37 gares bois de Bourgogne. Par ailleurs, les tarifs ont considérablement augmenté en 2004 (43 % pour l'entreprise Calvi de février 2004 à février 2005). L'entreprise Calvi exporte vers l'Italie 80 000 tonnes de bois par an au départ de Franche-Comté. Ce bois est désormais transporté par camions (neuf par jour avec une distance moyenne d'approche de 85 km) vers les gares suisses les plus proches d'où il est expédié par le rail vers l'Italie. L'entreprise exploite aussi du bois en Bourgogne et en Limousin. Depuis ces sites elle expédie annuellement 90 000 tonnes de bois vers l'Italie, désormais uniquement par la route (soit 4 000 camions par an pour des distances moyennes de 700 km). ■

Aveyron

Christiane Poinso

Une initiative originale

À la seule initiative des enseignants, après une intervention d'Éric Antoine et de Christiane Poinso, les enfants d'une école de l'Aveyron ont défilé dans les rues de leur village pour célébrer « Carnaval ». Ils portaient un panneau routier fabriqué avec les chutes de films rétro-réfléchissants délivrés par SignEurop. C'est une idée « géniale ». ■

Hérault

Jean-Louis Lagier

Nuit de l'initiative

Les bénévoles de la Ligue de l'Hérault ont participé à la nuit de l'initiative organisée par le Crédit Agricole qui a eu lieu le 14 avril dernier.

Le but : éviter aux conducteurs de repartir alcoolisés et les sensibiliser aux risques encourus.

Afin d'informer au mieux les invités en transit de l'auditorium vers la salle festive, trois de nos bénévoles ont tout d'abord distribué des dépliants « L'alcool et la conduite », avant que ne les rejoignent le Dr Odile Arnaud, présidente de l'association pour le Languedoc-Roussillon, le responsable de la Police et le chef de la Brigade de Gendarmerie de la Grande Motte.

Tous ont alors proposé l'usage des éthylotests aux étudiants et leur entourage au sortir de la fête.

Au-delà de ces tests, la communication a été très positive, de nombreuses discussions et points de vue ont été échangés en toute liberté. Un quasi débat s'est alors instauré autour de la consommation non seulement d'alcool mais aussi de stupéfiants, sujet sur lequel le médecin a pu apporter un éclairage très réaliste par rapport aux graves conséquences révélées à ce jour.

Nous espérons que l'usage de 350 éthylotests a, cette nuit-là, été bénéfique pour un retour sans problème de l'ensemble des convives. Nous avons pu ainsi convaincre chacun des trop alcoolisés de se laisser ramener par un autre conducteur déclaré apte ou aussi de regrouper vers trois ou quatre taxis les trop « fatigués ».

À la fin de la manifestation nous nous sommes assurés que le retour jusqu'à Montpellier était sans incident en fermant la route. ■



Jura

Michel Guillemin

Journée d'action dans le centre-ville de Dole

Après le succès de l'opération de sécurité routière du 15 mai 2004, la police municipale de Dole a récidivé le 14 juin dernier en organisant avec le concours de la DDE de Jura une journée consacrée à la sécurité routière.

À cette occasion 25 stands ont été répartis dans le centre-ville entre le parvis de l'Hôtel de Ville place

de l'Europe et la place Grévy en passant par la rue des Arènes, la zone piétonne et la rue de Besançon. Au programme : exercices de désincarcération, expositions de matériels, voitures tonneaux et auto-chocs, piste mini-motos et quads, exercices d'évacuation de bus, exposition de voiture de compétition et de véhicules de collection. L'arrivée de 300 cyclistes du « Raid Cyclo sécurité routière du ministère de l'équipement » place Grévy en fin d'après-midi a clôturé cette journée. ■



Opération vin jaune

Une opération « dépôt des clés » à l'occasion de la Percée du vin jaune a été organisée par la DDE du Jura et animée conjointement par la gendarmerie et la Ligue. Pendant deux jours les conducteurs ont déposé quelque 1 200 clés de véhicules et accepté le principe d'un contrôle de leur alcoolémie à la sortie de la manifestation. Les conducteurs testés se sont vu remettre un cadeau symbolique : un verre (vide) de la Percée du vin jaune et un éthylotest. Au total c'est près de 5 000 contrôles préventifs qui ont été effectués par les bénévoles. ■

Nord

Hervé Dizy

Les cyclistes de l'Aisne sont généreux

Nos amis cyclistes de l'Aisne ont fait un don généreux à notre association : 568 euros. La remise du chèque a eu lieu au café de l'arbre à Cysoing. C'est avec un grand sourire que notre trésorier Vincent Verdon a reçu le chèque, nous permettant d'acheter les embouts pour équiper les éthylotests électroniques que nous venons d'acquérir. Un embout coûte 0,50 €, et l'étalonnage des éthylotests doit se faire toutes les 300 mesures. Par ailleurs, la Ligue se porte partie civile dans le procès qui suit la



Vincent Verdon (à gauche) et l'équipe des cyclistes de l'Aisne.

tragédie de l'A1 qui a laissé Alexis Debrabandère sans père, ni mère, ni frère, ni sœur.

Toutes ces actions sont coûteuses, c'est pourquoi tous les dons sont les bienvenus pour nous aider dans nos différentes démarches. Encore merci aux cyclistes et bravo pour les courageux qui ont bravé les éléments pour parcourir la course mythique Paris-Roubaix ; ils sont partis à 7 h 30 pour arriver à 16 h 30 à Cysoing. ■

À Roncq, rue Pasteur un parcours du souvenir

En mémoire de Stéphanie Delahousse (25 juin 1996), Fabio Delahousse et Lorenzo Soris (30 mai 1998) et Raoul Gadeyne (2 mai 2005), la commune de Roncq a organisé un parcours du souvenir à pied, à cheval ou à vélo. « La Ligue a désiré, à travers cette manifestation, commémorer ces adeptes des deux-roues tués par la bêtise, la vitesse et l'alcool ou la drogue. Raoul était le premier à dénoncer le règne de l'automobile reine qui ne laisse aucune place à la petite reine. Sa famille quant à elle vivait depuis des années dans la terreur d'un accident de la route tant la rue Pasteur est dangereuse. Il ne faut pas parler de fatalité. Ces accidents sont le résultat de fautes de comportement. Ces comportements volontairement agressifs et irrespectueux de la sécurité des autres ont condamné des innocents. Je me suis souvent demandé si la rue Pasteur était bien nommée. Ce scientifique qui a voué sa vie à sauver celle des autres voit son nom terni par la sinistre

réputation de cette rue. S'il y avait un lien, ce serait la rage. La rage qu'attrapent les conducteurs quand ils sont au volant de leurs machines. La vitesse pour se faire plaisir, pour avoir le frisson, pour se défouler dans la campagne à la sortie de l'agglomération.

Nous voulons rendre aux vélos, aux marcheurs, aux joggers, aux cavaliers le droit d'exister ». ■

Paris

Sylvia Pozzo di Borgo

Forum au lycée technologique Lucas de Nehou

L'association de Paris a été sollicitée pour participer le 5 avril dernier à un forum organisé par le conseil de la vie lycéenne du lycée technologique Lucas de Nehou dans le XIV^e. L'objectif de cette manifestation était de sensibiliser et de responsabiliser les élèves à différents problèmes de société et de faire évoluer les mentalités. Parmi les thèmes traités, celui de la prévention et des violences routières. C'est Anne-Yvonne Cardilès qui est intervenue devant différents groupes d'élèves pour échanger, débattre avec eux et leur remettre de la documentation sur les « jeunes et la sécurité routière ». ■

La Route et les jeunes

Les traditionnelles journées de la Route et les jeunes organisées par le service central des accidents se sont tenues les 31 mai, 1^{er} et 2 juin sur l'esplanade du château de Vincennes à Paris dans le XII^e. Ces journées de prévention ont réuni quelque 2 000 élèves des classes de collège et de lycée parisiens autour de deux thèmes : les deux roues motorisés et le handicap handi-sport. Deux pistes cyclo et des ateliers étaient animés par les professionnels de la sécurité routière, les sapeurs-pompiers, les responsables d'associations. L'AD de Paris participait avec la présentation de son activité et la remise de documentation.

Le grand manitou, depuis l'origine, de ces journées est le commandant

Régis Farcy, patron du service central des accidents, lequel prend sa retraite dans quelques mois. Tous nos vœux l'accompagnent en le remerciant de son investissement personnel pour lutter contre ce fléau national qu'est l'accident de la route. ■



Une initiative originale

Pour la première fois, le commissariat du VI^e consacre une journée entière à une opération de sensibilisation de tout jeunes enfants. Avec le concours des éducateurs et des parents, le commandant Gérard Homsy, initiateur de l'opération, espère ainsi faire prendre conscience dès le plus jeune âge de l'importance de gestes simples, comme le port de la ceinture à l'avant comme à l'arrière et l'intérêt de bien asseoir les enfants même pour de courts trajets. Sollicitée, l'association de Paris a participé à l'opération avec remise de documentation, de bandes rétro-réfléchissantes et le prêt de quatre rehausseurs. Un essai qui devrait être transformé dans d'autres arrondissements. ■

Yvelines

Stéphane Moussay

Pour la deuxième année consécutive, Thalès Systèmes Aéroportés, basé à Élancourt, a organisé une action de sensibilisation à la sécurité routière du 9 au 12 mai dernier avec la participation active de la Ligue contre la violence routière des Yvelines.

Entre 12 h et 14 h, pendant ces quatre jours le stand de la Ligue

n'a cessé de démontrer la nécessité de maîtriser sa consommation d'alcool avec l'aide du Simalc et de sensibiliser les salariés au respect de la vitesse et de la distance de sécurité grâce au réfléxomètre. D'autre part, diverses animations telles que le test de la vue (Prévention Routière), la voiture-tonneau (Macif), les eurolasers (Police d'Élancourt) et le parcours fauteuil (APF) ont rencontré un énorme succès.

Thalès montre l'exemple en intégrant le risque routier dans sa politique de gestion de la sécurité.

Cette action a été possible grâce à Hubert Hiron, chargé de sécurité de Thalès Élancourt et de Stéphane Moussay (cadre chez Thalès et vice-président de la Ligue 78).

Si vous souhaitez organiser dans votre entreprise une action de sensibilisation à la sécurité routière, vous pouvez contacter Stéphane Moussay au 01 30 50 30 28 ou 06 61 81 52 59 ou par mail : s.moussay@libertysurf.fr ■

* * *

« Le Ferroutage »

« ... Il faut rouler, rouler,
en chaleur étouffante,
S'arrêter au verglas,
s'endormir au volant,
Basculer au fossé,
provoquer l'accident,
Qu'importe il faut rouler en
colonnes démentes...
Des rubans de camions, comme
trains sur nos routes,
Il faut les remonter sans jamais en
finir.
J'en ai peur, m'en méfie, m'en
écarte et pour fuir
Le plus vite possible, âme un peu en
déroute...
C'est que j'ai bien failli en être la
victime
Mais rien qu'une de plus, à ma place,
en mon droit,
Face à ce camion fou et je n'eus
d'autre choix,
Que d'aller au fossé, tout au bord
d'un abîme !... » ■

Jean Sauré
Adhérent LCVR 33

Un trop long combat judiciaire

NRCO (19/03/2005)

Jean-Michel Gouin

Victime d'un grave accident de la route en 1996 alors qu'il revenait d'un chantier, Jean-Jacques Déméocq, de Cissé, se bat depuis ce drame pour faire reconnaître ses droits.

Ce vendredi 27 septembre 1996, en début d'après-midi, Jean-Jacques Déméocq, alors âgé de 54 ans, rentre d'un chantier autoroutier sur lequel il coordonnait les équipes chargées de l'enfouissement des câbles de télécommunications. Il est au volant de sa Xantia, avec son frère jumeau et l'un de ses fils, sur la RN 79, du côté de Charolles (Saône-et-Loire). « J'avais une file de camions sur ma gauche. On venait de se faire doubler par une 205 quand une voiture conduite par un retraité venant en face a déboîté de la file. Il y a eu un choc frontal et un choc arrière. Quatre voitures étaient impliquées. »

Dans son coquet pavillon de Cissé, plus de huit ans après le drame, Jean-Jacques Déméocq n'a rien oublié des circonstances de l'accident. Chaque jour, son corps meurtri par les lourdes séquelles de l'accident est là pour les lui rappeler...

Le bilan est lourd. Les voitures impliquées dans l'accident ont pris feu. Trois personnes sont dans le coma, dont les frères Déméocq. Si ces derniers en sortent assez rapidement, le retraité aura moins de chance : trois mois de coma dont il sortira aveugle et paralysé sur tout le côté droit...

À compter de ce moment, le parcours du combattant va commencer pour Jean-Jacques.

« Je me suis alors retrouvé seul pour me battre et faire valoir mes droits », s'emporte l'ancien cadre supérieur. Accidenté du travail, le père de famille voit sa rémunération divisée par deux. En 1998, les expertises demandées par

le tribunal d'instance de Poitiers concluent à l'incapacité définitive au travail antérieur mais définissent un taux d'incapacité permanente partielle (IPP) de seulement 5 %. Une contre-expertise aboutit pourtant à des taux de 35 et de 45 %. Des contradictions, des batailles d'experts que dénonce aujourd'hui Jean-Jacques...

Au fil des années, Jean-Jacques a multiplié les procédures. Un temps, moyennant d'importants honoraires, il s'offre les services d'un ténor du barreau parisien, Me Paul Lombard, qui lui obtient une nouvelle expertise : « De 5 %, mon taux d'IPP est passé à 23 %. Et là, au niveau pulmonaire, on décèle un syndrome restrictif modéré, conséquence de l'accident » (ndlr : manque d'oxygène dans le sang). C'était en 2003.

Au total, depuis 1996, ce sont 5 référés, 8 jugements du TASS (Tribunal des Affaires de Sécurité Sociale), un du JEX (juge de l'exécution) et 3 jugements d'instance. Sur la table du salon, à Cissé, Jean-Jacques Déméocq étale ses dossiers. Affaibli, en colère contre un système social et judiciaire pas suffisamment à l'écoute des victimes, il n'entend pas encore lâcher prise...

Épaulé par son épouse et ses enfants qui lui ont donné la main pour continuer à vivre, il souhaiterait qu'aujourd'hui son drame serve d'exemple : « Il faudrait ainsi que la fameuse nationale 79, la plus accidentogène de France, soit enfin à quatre voies, que, confrontés à un drame de la route et à la justice, tous les Français soient considérés de la même façon... ».

Presque neuf ans après son drame, Jean-Jacques Déméocq n'a pas encore tourné la page. Impossible quand en l'espace de trente secondes, sur une route, votre vie se voit bouleversée à jamais.

Il se tue après un pot : l'entreprise relaxée

Le Figaro (24 mai 2005) Lyon : Sandrine Boucher

Jusqu'où va la responsabilité de l'entourage, quand il laisse partir un convive, ivre, au volant de sa voiture, qui provoquera ensuite un accident mortel ? Elle est engagée, avait répondu en avril 2003 le tribunal correctionnel de Dijon, qui avait condamné à deux mois de prison avec sursis un cafetier de village. Elle ne l'est pas, avaient estimé en octobre 2004 les juges de Nancy en relaxant un jeune couple. C'était hier au tour du tribunal correctionnel de Lyon de devoir trancher cette question, humainement délicate et juridiquement sensible.

L'affaire remonte au 19 décembre 2003. Aurélien Fréry, jeune paysagiste employé par Grands Travaux d'espaces verts, une filiale du groupe Tarvel, se rend à un repas de Noël organisé dans les locaux de l'entreprise, dans la banlieue ouest de Lyon. Le dîner s'achève par une tournée d'eau-de-vie de poire offerte par un des salariés. Aurélien doit reprendre ensuite le camion de l'entreprise avec lequel il est arrivé, pour aller récupérer sa voiture, stationnée sur le parking du dépôt de la société, de l'autre côté de l'agglomération, dans la banlieue est. C'est finalement un de ses supérieurs qui prendra le volant du camion. « Il était un peu chaud », se souviendra ce cadre lors de l'audience, le 25 avril dernier. Pour autant, il ne juge pas nécessaire de téléphoner à la famille du jeune homme, comme le gardien du dépôt le suggère. « Il me semblait capable de conduire », affirmera-t-il à la barre.

Aurélien Fréry prend le volant. Il se tue cinq cents mètres plus loin, en traversant tout droit un rond-point, sans freiner, sans ceinture de sécurité. Il a 1,9 gramme d'alcool dans le sang. La famille se constitue partie civile. Quatre

prévenus sont poursuivis, le chef d'entreprise, deux salariés, et la société, en tant que personne morale, pour « homicide involontaire » et « non-assistance à personne en danger ». Lors de l'audience, le procureur de la République ne requiert pas de condamnation.

Hier, le tribunal correctionnel de Lyon a relaxé l'ensemble des prévenus, estimant qu'« aucune infraction pénale » ne pouvait être retenue contre eux. La famille a reçu cette décision comme un choc. « *Je croyais que ma démarche était juste. Je pensais que je pouvais faire évoluer cette société individualiste, que mon fils n'était pas parti pour rien. Je suis révolté et déçu* », a déclaré, la voix étranglée par les larmes, Patrice Fréry, le père du jeune homme, à la sortie de la salle d'audience. « *Les patrons de boîte de nuit sont sensibilisés, a-t-il expliqué, mais on accepte qu'un patron d'entreprise abandonne un gamin, comme ça, avec deux grammes d'alcool dans le sang, sans passer un coup de fil, sans le mettre dans un taxi.* » Au contraire, « *c'est une décision juridiquement logique* », a estimé Me Yves Hartmann, avocat de la défense, pour qui une condamnation aurait été « *la porte ouverte à tous les dérapages* ». « *Les juges ont estimé que ce repas était facultatif, en dehors du temps de travail, et donc qu'il n'existait pas de lien de subordination entre le responsable de l'entreprise et le salarié* ».

« *Il appartiendra à la cour de se pencher à nouveau sur cette affaire* », a conclu Me Christian Bigeart, pour les parties civiles. Rendez-vous donc dans quelques semaines en appel.

Chiffre du jour : 4

CCFA 18 avril 2005

Le risque de se tuer, dans une voiture neuve, est 4 fois moins grand que dans une voiture d'il y a 25 ans... à condition de porter sa ceinture de sécurité. Sans elle, le risque est le même.

Chiffre du jour : 44 %

CCFA 4 mai 2005

La nuit représente moins de 10 % du trafic mais 35 % des blessés graves et 44 % des tués.

Priorité aux jeunes et aux motards

Libération mercredi 11 mai 2005

Quid du contrôle médical d'aptitude à la conduite, imaginé en 2002 après qu'un conducteur de 82 ans a tué cinq pompiers à Loriol-sur-Drôme ? « *Cette idée n'est pas abandonnée mais très difficile à mettre en œuvre. La question de son financement et de son remboursement augmente sa complexité.* » Gilles de Robien l'a affirmé. La visite médicale n'est pas « *rangée au placard* », et ne concerne pas que les conducteurs âgés. Les médecins devraient bientôt recevoir une lettre leur demandant de prêter la plus grande attention aux infections incompatibles avec la conduite. Les autres priorités pour 2005 restent les jeunes de 18 à 24 ans (+ 0,7 % de tués) et les motards (+ 0,1 %). Avec ces derniers, Gilles de Robien a prévu la tenue d'états généraux afin de mettre à plat les « *différends* ». Ils concernent notamment l'allumage des feux de croisement de jour. Le ministre a noté que les motards se tuaient deux fois et demie plus souvent sur les routes françaises que sur l'asphalte allemand.

Une mairie offre des permis de conduire contre des travaux citoyens

Voila.fr 27-05

La municipalité de Suresnes (Hauts-de-Seine) s'est engagée à financer une partie de la formation au permis de conduire d'une vingtaine de jeunes de la commune en échange d'heures de travail offertes à la collectivité, a-t-on appris vendredi auprès de la mairie. Cette opération, lancée en novembre 2004, s'adresse aux 18-25 ans qui résident à Suresnes, qui ont un projet professionnel ou

d'étude et qui n'ont pas les moyens de se payer une formation à la conduite.

« *Mais attention, cette bourse n'est pas un dû* », a expliqué Jean-Loup Dujardin, un des initiateurs du projet, chargé de la politique de la ville et de la prévention routière à Suresnes. « *La mairie octroie une bourse de 1 200 euros, qui correspond à 30 heures de leçon de conduite, mais, en contrepartie, le signataire s'engage à offrir 40 heures de travail à la collectivité* ». « *Nous avons eu cette idée en juin 2004 après avoir constaté le nombre croissant de jeunes qui conduisent sans permis et tous ceux qui n'accèdent pas à un emploi faute de permis* », a-t-il expliqué.

« *Mais il fallait que cette aide soit accompagnée d'un acte citoyen* ». Depuis le lancement de cette opération en novembre 2004, sept boursiers ont déjà obtenu leur permis de conduire et une quinzaine d'autres sont inscrits.

Parmi eux, Thomas Cuadrat, 24 ans, sans emploi, compte reprendre à la rentrée un CAP espace vert.

« *Grâce au permis, et une fois mon diplôme en poche, je vais pouvoir m'attaquer à un métier. C'est une très bonne initiative, une chance en plus car, pour un jeune, c'est dur de s'intégrer* ».

En échange, Thomas Cuadrat a proposé d'offrir ses services de jardinage à des personnes âgées : « *40 heures de service contre un permis, c'est excellent ! J'ai sauté sur l'occasion* ».

Pour ce projet, la mairie de Suresnes a consacré 42 000 euros sur son budget 2005 et des dizaines de dossiers sont en attente pour juin, selon J.-L. Dujardin. Séduites par l'initiative, trois communes l'auraient déjà contacté.

Le ministre des Transports, Gilles de Robien, venu à Suresnes pour signer la convention pour la deuxième promotion, a salué une « *action exemplaire* ». « *J'espère que d'autres villes vont s'engager dans ce processus, qui s'articule bien avec le permis à 1 euro* ». ■

Associations départementales

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

- 01 – Ain :** Colette Berthet – Route du Lac Genin – Grand Vallon – 01100 Apremont – Tél. : 04 74 75 50 79 (alain.berthet@tiscali.fr)
- 06 – Alpes-Maritimes :** Alain Restelli – LCVR – 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 (myriam.blanc@wanadoo.fr)
- 11 – Aude :** Jean Mounié – « Le Moulin à Vent » – 11150 Villepinte – Tél. : 04 68 94 25 24
- 12 – Aveyron :** Christiane Poinot – 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 – LCVR 13 – 84, rue de Lodi, Les allées de Lodi K2 – 13006 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 (philippe@vayssette.com ou lcvr14@laposte.net)
- 21 – Côte-d'Or :** Catherine Pépoz – Ligue Contre la Violence Routière – Maison des Associations – Boîte M 2 – 2, rue des Corroyeurs – 21000 Dijon – Tél. : 03 80 65 87 41 (lcvr21@tiscali.fr)
- 25 – Doubs :** Geneviève Chavigny – 21, rue Bel Air – 25870 Chatillon-le-Duc – Tél. : 03 81 58 82 18 (michel.chavigny@wanadoo.fr)
- 26 – Drôme :** Luc Gabrielle – Ligue – 36 B, rue de Biberach – 26000 Valence – Tél. : 04 75 78 49 02 (luc.gabrielle@wanadoo.fr)
- 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 (chap.lm@wanadoo.fr)
- 31 – Haute-Garonne :** Christine Fasquelle – 23, rue des Tamaris – 31700 Blagnac – Tél. : 05 62 74 11 81 (contact-lcvr-31@le-pic.org) – (www.le-pic.org/violenceroutiere-31)
- 33 – Gironde :** Jean-Marie Vinches – 1, av. de Bretagne – 33600 Pessac – Tél. : 05 56 36 54 64 (lcvr33@free.fr)
- 34 – Hérault :** Odile Arnaud – 10, rue Antérieu – 34270 Claret – Tél. : 04 67 59 04 24 – Tél. + Fax : 04 67 59 03 69 (arnaud-odile@wanadoo.fr)
- 36 – Indre :** Patrice Remia – 14, rue Porte Neuve – 36000 Châteauroux (py.remia@wanadoo.fr) – (www.violenceroutiere36.free.fr)
- 38 – Isère :** Aline Chadrin – 6, rue Louise Michel – 38100 Grenoble – Tél. : 04 76 49 48 86 ou 04 76 44 46 10 (Siège départemental)
- 39 – Jura :** Michel Guillemain – 57, boulevard Wilson – 39100 Dôle – (michel.guillemain@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) (violenceroutiere41.monsite.wanadoo.fr)
- 44 – Loire-Atlantique :** Claude Chabot – 17, rue du Capitaine Yves Hervouet – 44300 Nantes – Tél. : 02 40 59 92 82 (CHABOT.CL@wanadoo.fr)
- 45 – Loiret :** Gérard Pétin – 23, rue de l'Orbette – 45000 Orléans – Tél. + Fax : 02 38 53 09 58 (lcvr45@wanadoo.fr)
- 56 – Morbihan :** Geneviève et Michel Potier – 44, rue de Limur – 56860 Séné – Tél. : 02 97 54 12 52 ou 02 97 34 29 76 (jac.robin@wanadoo.fr)
- 57 – Moselle :** Gérard Jager – Maison des Associations – 1, rue du Coetlosquet – 57000 Metz – Tél. (Ligue) : 06 30 14 18 62 – Tél. : 03 87 69 04 85 (violenceroutiere57@free.fr) – (<http://violenceroutiere57.free.fr>)
- 59-62 – Nord – Pas-de-Calais :** Hervé Dizy – 69, rue de Linselles – 59223 Roncq – Tél. : 03 20 03 19 05 (hdizy@nordnet.fr) – (violenceroutiere5962.free.fr)
- 60 – Oise :** Alain Drouet – 63, rue Frédéric Petit – 60210 Grandvilliers – Tél. : 03 44 46 79 70 ou Tél. + Fax : 03 23 96 49 82
- 61 – Orne :** Nathalie Lusseau – 58, rue de la Fée d'Argouges – 61150 Rânes – Tél. : 02 33 39 40 44 (michelle.lusseau@wanadoo.fr)
- 63 – Puy-de-Dôme :** Francine Roland-Villermay – 13, rue des Garennes Hautes – 63530 Sayat – Tél. : 04 73 60 58 36 (alain.roland2@freesbee.fr)
- 64 – Pyrénées-Atlantiques :** Laurent Berthier – 16, boulevard Alsace Lorraine – 64000 Pau – Tél. : 05 59 02 58 94 (letenor64@aol.com)
- 65 – Hautes-Pyrénées :** André Abadie – 3, rue Laspalles – 65200 Bagnères-de-Bigorre – Tél. : 05 62 91 16 39 – Portable : 06 82 74 28 31 (abadieandre@aol.com)
- 66 – Pyrénées-Orientales :** Jean-Claude Llobères – Chemin de la Pavé – 66400 Saint-Jean-Pla-de-Corts – Tél. : 04 68 83 16 54
- 68 – Haut-Rhin :** En cours de réorganisation
- 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 :** M. Folliet – Ligue contre la violence routière – 9, Quai des Clarisses – 74000 Annecy – Tél. : 04 50 51 29 34
- 75 – Paris :** Sylvia Pozzo di Borgo – 5, rue du Général Grossetti – 75016 Paris – Tél. : 01 40 21 61 06 (lcvr75@wanadoo.fr)
- 77 – Seine-et-Marne :** Danielle Glise – LCVR 77 – 4, rue de la Corne – 77300 Fontainebleau – Tél. : 06 83 18 79 55 (lcvr77@wanadoo.fr)
- 78 – Yvelines :** Olivier Gérard-Coester – LCVR – MAS – 3, rue de la République – 78100 Saint-Germain-en-Laye – Tél. : 01 30 61 71 91 (ViolenceRoutiere.78.Contact@club-internet.fr)
- 81 – Tarn :** Viviane Vareilles – 9, rue Fernandez – 81000 Albi – Tél. + Fax : 05 63 49 75 63
- 83 – Var :** Pascal Bini – 33, impasse Taladoire – 83200 Toulon – Tél. : 04 94 03 45 63 – 06 61 95 20 10 (pascalbini@hotmail.com)
- 84 – Vaucluse :** : Nadine Bonzi – Quartier des Garrigues Sud – 84260 Sarrians – Tél. : 04 90 12 38 54 / 06 14 15 97 92 (lcvr84@tiscali.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 (plaville@wanadoo.fr)
- 92 – Hauts-de-Seine :** Alain Argenson – 13, rue de la Roue – 92190 Meudon – Tél. + Fax : 01 45 07 20 01 (argenson.alain@wanadoo.fr)
- 94 – Val-de-Marne :** Maria Desabres – 19, rue Voltaire – 94400 Vitry-sur-Seine – Tél. : 01 46 80 26 58 (maria.desabres@club-internet.fr)
- 95 – Val-d'Oise :** Jacques Yvroud – 7, rue Alexandre Dumas – 95130 Franconville – Tél. : 06 75 12 48 04 (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, Martine Bellanger,
Jean-Luc Carl, Claude Chabot,
Olivier Chaslot, Francine Cicurel,
Hervé Dizi, Geneviève Jurgensen,
André Klarsfeld, Jean-Yves Lamant,
Pierre de Larminat, Chantal-Marie Laurent,
Philippe Laville, Annie Le Botlan,
Daniel Le Jean, Jean-Marie Leverrier,
Jean-Claude Llobères, Paul Meyer,
Chantal Perrichon, Gérard Pétin,
Sylvia Pozzo di Borgo, Jacques Robin,
Odile Van Hée, Philippe Vayssette

**Délégués régionaux pouvant assister
au Conseil d'administration avec voix consultative :**
Geneviève Fuchs, Philippe Gervot,
Jean-Marie Vinches.

Bureau national

Membre fondateur et porte-parole : Geneviève Jurgensen
Présidente : Chantal Perrichon
Tél. : 01 44 27 52 29 – (secretariat@violenceroutiere.org)
Vice-président : Philippe Laville
Tél. + Fax : 01 69 44 48 79 – (plaville@wanadoo.fr)
Secrétaire Générale : Odile Van Hée
Tél. + Fax : 01 47 36 20 45 – (ovanhee@club-internet.fr)
Secrétaire Général Adjoint : Jean-Yves Lamant
Tél. : 06 88 07 94 99 – (jean-yves.lamant@centraliens.net)
Trésorier : Daniel Le Jean
Tél. : 01 47 50 88 71 – (daniel.le.jean@libertysurf.fr)
Trésorier adjoint : Pierre de Larminat
Tél. : 01 46 57 47 77

Membres du Bureau :
Francine Cicurel
Jean-Marie Leverrier (j.leverrier@free.fr)
Gérard Pétin (geodepetin@aol.com)

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

Normandie (Aisne – Calvados – Eure – Manche – Oise – Orne – Seine-Maritime – Somme). Tél. : 01 45 32 91 00
(secretariat@violenceroutiere.org)

Ile-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-sur-Orge –
Tél. & Fax : 01 69 44 48 79 (plaville@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 (françoise.gervot@wanadoo.fr)

Centre (Cher – Eure-et-Loir – Indre – Indre-et-Loire – Loir-et-Cher –
Loiret) : Gérard Pétin – 23, rue de l'Orbette – 45000 Orléans –
Tél. & Fax : 02 38 53 09 58 (geodepetin@aol.com)

Aquitaine (Dordogne – Gironde – Landes – Lot-et-Garonne – Pyrénées-
Atlantiques) : **Jean-Marie Vinches** – 1, avenue de Bretagne –
33600 Pessac – Tél. : 05 56 36 54 64 (lcvr33@free.fr)

Languedoc-Roussillon (Aude – Gard – Hérault – Lozère – Pyrénées-
Orientales) : **Odile Arnaud** – Rue Antérieu – 34270 Claret –
Tél. : 04 67 59 04 24 – Tél + Fax : 04 67 59 03 69
(arnaud-odile@wanadoo.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 Chevallon – 13001
Marseille – Tél. + Fax : 04 91 50 78 34 (chamalaurent@wanadoo.fr) –
(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 – 57155 Marly
(jean-yves.lamant@centraliens.net)

Fiscalité : Pour les versements effectués à partir du 1^{er} janvier 2005,
le taux de la réduction d'impôt passe de 60 à 66 %.

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère : ☐

Je renouvelle mon adhésion : ☐

Nom : Prénom :

Adresse :

Tél. : Profession :

E-mail :

☐ Cotisation minimale : 32 €

Chèque à libeller à l'ordre de : **LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE**

Bulletin à renvoyer à : **Adresse de votre association départementale**

ou 15, rue Jobbé-Duval – 75015 PARIS

La cotisation compte pour les douze mois qui suivent, comprend l'abonnement à **PONDÉRATION**
(4 numéros par an) et donne droit à un reçu fiscal.