

Pondération

BULLETIN DE LA LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE

Il faut en finir avec l'amnistie !

Nous voulons que la loi d'amnistie n'inclue aucune infraction au Code de la route.

- ✚ Parce que, par le passé (1988, 1995), dans les mois qui ont précédé une amnistie consécutive à l'élection présidentielle, on a pu noter une dégradation générale de la sécurité sur les routes, et plusieurs centaines de tués supplémentaires ont été dénombrés
- ✚ Parce que la seule perspective d'une éventuelle amnistie incite une partie des conducteurs à enfreindre les règles de prudence et les prescriptions du Code de la route
- ✚ Parce que pour la prochaine élection présidentielle en 2007, c'est encore plusieurs centaines de personnes supplémentaires qui seront tuées si la loi d'amnistie de 2002 inclut la moindre infraction routière
- ✚ Parce que nous ne mettons pas des enfants, au monde pour les voir renversés sur le chemin de l'école ou pour les voir se tuer le samedi soir
- ✚ Parce que même les infractions au stationnement interdit mettent en danger la vie des cyclistes, des piétons, des handicapés et des enfants
- ✚ Parce que le seul fait d'inclure dans l'amnistie les infractions qualifiées de "mineures", fera espérer à chaque automobiliste ou motocycliste que l'infraction qu'il commet, lui, est mineure
- ✚ Parce qu'on ne peut semer l'idée, dans l'esprit de notre jeunesse, qu'un homme puisse s'attribuer le droit d'inciter à l'inobservance de la loi
- ✚ Parce que les responsables politiques ne peuvent pas avoir un double langage : annoncer qu'ils vont améliorer la sécurité et encourager au même moment la plus meurtrière des insécurités
- ✚ Parce qu'il ne serait pas compréhensible que l'on prêche l'impunité zéro pour les vols de téléphones portables ou pour les agressions dans les bus, commis par des "sauvageons", et que l'on ferme les yeux sur les 8 000 tués dus à une délinquance routière de gens bien comme il faut
- ✚ Parce qu'une majorité des Français aurait une piètre opinion d'un Président qui inciterait à l'inobservance de la loi pour gagner quelques voix en évitant de déplaire à un petit pourcentage de conducteurs en infraction
- ✚ Parce qu'enfin, lorsqu'une tradition est nuisible, il faut changer la tradition !



Ligue Contre la Violence Routière

15 rue Jobbé-Duval - 75015 PARIS - Tél. : 01.45.32.91.00 - Fax : 01.45.32.91.01

Abonnement annuel : 11,43 € - Mai 2002 -

N° 51

Sommaire

Éditorial	3
"Que dit la Presse ?"	4
Réponse claire d'un député au président de la Ligue du Loir-et-Cher.....	10
Exemple de lettre à adresser à vos députés dès leur élection en juin	10
La vie des associations départementales.....	11
Les systèmes de retenue pour enfants.....	12
Des nouvelles de l'Europe.....	14
Une idée reçue qui a la vie dure : les passages-piétons	16
Les travaux du Conseil National de Sécurité Routière.....	17
Dates à Retenir, Documents récemment imprimés disponible au siège,.....	18
Prochains <i>Pondération</i> , On vous a vus !	18
Associations Départementales	19
Conseil d'Administration, Bureau National, Délégués Régionaux, Bulletin d'Adhésion.....	20

Pour Marilou

Une nouvelle étoile dans le ciel,
un nouveau monde pour elle.
Une enfant tuée pour rien,
tuée pour un joint.

Elle n'avait que 9 ans.
Quel homme assez insouciant,
préférerait deux heures de plaisir
à voir un si petit être mourir ?

Drogues douces maudites,
beuh, weed, shit,
soi-disant sans danger,
nous coupent de la réalité.

Ce monde pourrait être meilleur
Ce n'était pas son heure,
pauvre petite hirondelle,
égarée dans le Ciel...

Adieu.

**Angélique, Lucy et Vanessa ...
Mars 2002 - Gisors (Eure)**

LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE - 15 Rue Jobbé-Duval - 75015 PARIS

Tél. : 01.45.32.91.00 - Fax. : 01.45.32.91.01

e-mail : lcvr.paris@wanadoo.fr - Site Internet : <http://www.violenceroutiere.org>

LA LIGUE EST MEMBRE DE LA FEDERATION EUROPEENNE DES VICTIMES DE LA ROUTE (F.E.V.R.)

Directeur de la publication : Jacques ROBIN

Saisie et mise en page : Maria MÉRIAU

Comité de rédaction : André AUTESSERRE, Philippe BISCAYE, Jean-Luc CARL, Geneviève JURGENSEN,
André KLARSFELD, Philippe LAVILLE, Jean LE FEVRE, Francis LOCQUENEUX, Chantal PERRICHON, Gérard PETIN,
Pierre SOLVICHE, Pascal TREFFORT, Odile VAN HÉE

Imprimerie : Compédit-Beauregard - 61600 La Ferté Macé

n° CPPAP : 67845 - ISSN : 0297-5874

Éditorial

Ce soir de février, Benoît, 12 ans, passe un moment chez un camarade et rentre chez lui vers 18 h 45. Il fait nuit. Il doit marcher sur le trottoir sur quelques dizaines de mètres et traverser la départementale face à l'impasse où il habite.

Photo de
Philippe LAVILLE

Benoît n'est pas arrivé chez lui : il est mort à l'hôpital. L'enquête révélera que le conducteur de la voiture qui l'a heurté avait près de 0,80 g d'alcool par litre de sang, roulait à environ 70 km/h. Peu après l'accident, la direction départementale de l'Équipement a procédé à des observations de vitesse à cet endroit et constaté que sur 23 000 véhicules passés en une semaine, 17 000 roulaient au-dessus de 50 km/h. Deux infractions à la loi mettant en danger la vie d'autrui seront sanctionnées : celles qui ont coûté la vie à Benoît. 17 000 autres ne le seront pas.

On a beaucoup parlé d'insécurité ces temps derniers : ce fut l'un des thèmes majeurs de la campagne électorale. Bien des observateurs disent même que l'élection présidentielle s'est jouée sur ce thème. Mais sous ce mot d'insécurité, on a rangé des vols de téléphone portable, de carte bancaire, quelques centaines de voitures brûlées, et les quelque 700 meurtres qui sont commis chaque année. Mais à aucun moment il n'a été question de l'insécurité sur la route, qui revêt pourtant une toute autre dimension : chaque année, nous ne devons pas cesser de le rappeler, 8 500 morts, autant d'handicapés à vie, et des dizaines de milliers de personnes plongées dans une détresse morale qui bouleverse leur vie. Quelques dizaines de voitures brûlées un soir de fête font un gros titre même dans la presse nationale. La vingtaine quotidienne de tués, comme Benoît, ne valent même pas une ligne, pas une déclaration des politiques. La voiture chez nous vaut plus que la vie d'un homme.

A l'inverse, on a parlé d'amnistie pour les infractions au Code de la route, grandes pourvoyeuses d'insécurité. Un certain nombre de trouble fête ont posé cette question aux candidats : "Si vous êtes élu, proposerez-vous une amnistie ?" La grande majorité des candidats a répondu : "Pas d'amnistie pour les infractions mettant en danger la vie d'autrui". Phrase ambiguë et peu courageuse destinée à plaire à tous. Indulgence donc pour celui qui s'est fait prendre pour avoir roulé un peu trop vite, avoir un peu trop bu, n'avoir pas payé son stationnement (voler l'État, ce n'est pas voler), vous comprenez, ces pauvres automobilistes sont déjà pressurés de tous côtés, alors une petite faveur... Pourtant, à propos de l'insécurité, pas l'insécurité routière, l'autre, celle des petits vols, on a entendu des déclarations fracassantes : impunité zéro.

Impunité zéro : c'est ce que nous réclamons pour toutes les infractions à la loi sur la route. La route est un espace public comme bien d'autres. Et les infractions à la loi commises sur la chaussée peuvent avoir des conséquences bien plus dramatiques que les méfaits commis ailleurs. Mais notre société est schizophrène : le vol d'un porte-monnaie doit être puni sévèrement - tolérance zéro oblige - l'excès de vitesse, qui met en danger la vie d'autrui, est considéré comme peccadille.

Aucun des hommes politiques qui ont fait campagne récemment n'a cité la route comme faisant partie du champ de ses préoccupations sécuritaires. Au pays de la voiture-reine, comme on dit de l'argent-roi, il va falloir nous battre pour que l'insécurité routière, devienne une préoccupation majeure des responsables de notre pays.

Philippe Laville

Que dit la presse ?

Libération : Zéro de conduite pour l'amnistie

Bruno Masure, 4 avril 2002 (extraits)

Tradition : "Manière d'agir qui est un héritage du passé". Depuis toujours, et sur tous les continents, civilisation rime avec "tradition" : l'excision des jeunes filles ? Une aimable tradition africaine ! L'esclavage ? Une tradition antique ! La lapidation des femmes adultères ou des homosexuels ? Une riante tradition d'intégristes musulmans ! Le bûcher pour les sorcières, la roue pour les hérétiques ? Une plaisante tradition inquisitoriale ! La burqa ? Une originale tradition pachtoune ! Le lynchage des "nègres" ? Une tradition sudiste !

En France, nous jouissons de la tradition «républicaine» de l'amnistie qui permet à tout un chacun de transgresser joyeusement les règles du Code de la route durant les mois qui précèdent un scrutin présidentiel. D'où le dicton: "*Avant mai, fais ce qu'il te plaît !*" Assuré de l'impunité, l'automobiliste (courageux, mais pas téméraire) s'en donne à cœur joie, stationnant en double file ou squattant les sorties de garage, les places réservées aux handicapés et les arrêts de bus. Sans se soucier un instant du risque de bloquer pompiers ou ambulanciers pour qui chaque minute compte. Or donc, dans notre douce France, l'un des premiers gestes du Président (ré)élu est d'encourager les "incivilités" (et la pollution), de récompenser l'incivisme et la fraude (le manque à gagner pour le Trésor public a été estimé à environ un milliard d'euros en 1995).

Notons qu'il y a, tout de même un recul sur le front de la démagogie. Jusqu'en 1981, l'amnistie concernait, entre autres, la conduite en état d'ivresse, sauf accident grave. Bref, étaient récompensés les conducteurs bourrés qui avaient eu la chance de ne tuer personne ! Zéro de

conduite à ceux qui ont osé proposer - et voter ! - des dispositions aussi irresponsables.

Pourquoi ne pas laver de leurs fautes celles et ceux qui, par exemple, auraient "oublié" de verser la pension alimentaire ? Qui se sont contentés de voler des pâtes et des yaourts bas de gamme dans les rayons d'un supermarché ? Qui ont fabriqué des "fausses factures en quantité raisonnable" ? Piqué les portefeuilles sans violence aucune ? Fait sauter des locaux inesthétiques qui défigurent les paysages corses ? Resquillé la SNCF en se contentant d'un siège en seconde classe ? Ou fraudé les impôts "juste" de 5 ou 10 % ? (...)

Ne sommes-nous pas en droit d'attendre des «grands» candidats le courage de ne pas toujours caresser l'automobiliste électeur dans le sens du (mauvais) poil ? Étonnant non, ce discours démagogico-laxiste ("*Oh, le PV, c'est pas bien grave*") de la part d'un Jean-Pierre Chevènement qui pourfend les "clientélisme" et s'indigne de la dégradation de l'autorité de l'Etat ? D'un Jacques Chirac qui prône la tolérance zéro, "*tout délit doit être sanctionné*" ? D'un Lionel Jospin, qui n'a à la bouche que les mots "*responsabilité et citoyenneté*" Dans cette conjoncture navrante, le sursaut viendra-t-il de nos parlementaires ? En effet, l'amnistie "présidentielle" ne s'apparente pas à une grâce de type monarchique, c'est une loi que la nouvelle assemblée aura à approuver. Petit rappel : 57 % des Français se disent opposés à toute forme d'amnistie. Alors, chers députés, si vous montriez l'exemple ? Pour qu'enfin tradition ne rime plus avec démission...

Sud Ouest : Moins d'indulgence pour les contrevenants

Fabien Pont 19 mars 2002 – (extraits).

Les compteurs des procès-verbaux pour les infractions au Code de la route seront-ils remis à zéro après l'élection présidentielle ? Rien n'est moins sûr aujourd'hui. Conscient de toucher un domaine de plus en plus controversé par le Français, les candidats à l'élection n'ont pas vraiment tranché. Ménageant la chèvre et le chou, les contrevenants et les électeurs ?

Les candidats, à l'exception d'Antoine Waechter, Noël Mamère et Charles Pasqua, résolument contre toute forme d'amnistie, se disent favorables à une loi d'amnistie. Quant à définir son contenu, l'heure est plutôt au grand flou.

Jacques Chirac parle d'y exclure les infractions susceptibles de porter atteinte à la vie d'autrui, Lionel Jospin de celles entraînant un retrait de points.

Seule certitude, la loi qui pourrait être soumise au Parlement après la présidentielle s'annonce encore plus restrictive que les précédentes. La place que la sécurité routière occupe dans le débat actuel, le refus catégorique des associations comme la Prévention routière, d'usagers des transports ou la Ligue Contre la Violence Routière d'une quelconque amnistie, réfrènt les candidats dans leurs promesses.

La Vie : L'amnistie meurtrière

Dans son numéro du 21 mars, *La Vie* a fait paraître une série d'articles sur l'insécurité routière et en particulier sur l'amnistie. Nous en publions ci-après quelques extraits.

Rien que le temps de lire ce dossier de *La Vie*, un Français de plus sera mort sur la route ! Pourquoi aggraver cette hécatombe tous les cinq ans, en lançant ce message d'impunité qu'est l'amnistie présidentielle ? Combien de vies brisées fait une campagne ? *La Vie* dit clairement NON à l'amnistie routière !

Depuis 1945, l'hécatombe routière a fait plus de 500 000 morts en France. Environ autant que les Français tués pendant la Seconde Guerre mondiale ! Après les guerres civiles ou crises sociales, on finit par amnistier. Mais, dans cette guerre en continu, on amnistie à chaque scrutin présidentiel ! On passe l'éponge sur des milliers d'actes de délinquance et d'agression, ce qui, bien sûr, les multiplie. Pourtant, rien n'y oblige. Ni le fait ni le champ de la loi d'amnistie ne s'imposent, au président et au Parlement. La tradition française est légitime dans bien des domaines, elle relève de la pratique du pardon. Mais dans le cas du fléau de l'inconduite, il faut casser la rencontre fatale de ces deux "exceptions françaises" que sont l'hécatombe routière et l'amnistie dite présidentielle. Messieurs les Candidats, notamment Chirac et Jospin, sortez de vos ultimes ambiguïtés pour ne pas être d'abord le président de tous les chauffards ! Engagez-vous, dès avant l'élection, sur les routes de France à appliquer l'impunité zéro.

Le professeur Got crie à l'assassin (propos recueillis par Camille Lamotte, *La Vie*, 21-03-2002, extraits).

"Accepter l'amnistie routière, c'est être un assassin en puissance." Le Pr Claude Got a son franc-parler. Pour l'accidentologue, il est temps de verbaliser les politiques qui mordent la ligne blanche.

La Vie : Professeur Got, existe-t-il encore des partisans de l'amnistie pour les infractions au Code de la route ?

Claude Got : Qui peut raisonnablement se prononcer pour l'amnistie sans devenir un assassin en puissance ? Elle a tué environ 600 personnes pour les deux dernières élections. Pourtant, il a fallu attendre 2002 pour entendre des engagements clairs de la part des politiques. Revirement à la foi honorable et opportun. Qui tombe juste après la publication, en novembre 2001, d'un sondage du *Parisien* montrant que la majorité des Français était maintenant contre l'amnistie... Cependant, les choses ne doivent pas en rester là. Je demande aux présidentiables d'être plus précis sur les "comportements qui mettent en danger la vie d'autrui". Dépasser une ligne blanche ou faire un excès de vitesse de 40 km/h sont des actes dangereux et intolérables. A fortiori pour ceux qui font de la sécurité et de l'impunité zéro leur cheval de bataille. On ne doit plus se cacher derrière le mensonge de la tradition républicaine. L'amnistie relève au contraire du pouvoir discrétionnaire de type monarchique ou

dictatorial. C'est un système clientéliste et arbitraire, la négation de l'égalité des citoyens devant la loi. Car enfin, pourquoi, lorsqu'on aurait fait une faute à un certain moment plutôt qu'à un autre, elle serait pardonnée, et, de plus, pardonnée par avance ?

Il n'y a donc pas de prise de conscience des Français ?

C.Got : J'ai plutôt l'impression qu'il y a une mauvaise évaluation des risques encourus au quotidien. Par exemple, l'ESB a fait l'actualité pendant des mois, pour un bilan de quatre morts. Un chiffre cent fois plus faible que les tués de l'amnistie, dont on ne parle jamais ! Des morts invisibles, perdu dans des colonnes de chiffres.

Désaffection des politiques, de la justice... n'y a-t-il aucun recours pour les familles de victimes ?

C.Got : Si, il faut qu'elles portent plainte contre l'État. Les responsables n'ont pas fait leur travail. On doit donc les poursuivre, au même titre que ceux qui mettent en circulation des véhicules inutilement rapides. C'est un procès facile à faire car il n'y a aucun argument en faveur des constructeurs. Quel est l'intérêt, dans un pays où la limitation est fixée à 130 km/h de posséder une voiture qui file à 200 ? Le profit ? C'est donc qu'on accepte que des gens soient tués pour gagner de l'argent... Ce recours au judiciaire est navrant mais souhaitable. La justice, c'est la dernière garantie pour le citoyen quand quelque chose n'a pas fonctionné correctement. Aujourd'hui, la sécurité routière est une impasse, l'administration est défaillante, prisonnière du clientélisme politique. Mais ça peut changer. Les crises des ministères de la Santé et de l'Agriculture ont bien débouché sur la transparence et l'hypersécuritaire ! Pour comprendre où attaquer, il faut se référer à la défense de Fabius, lors du procès du sang contaminé. Aujourd'hui, aucun décideur ne peut plus dire qu'il n'était pas au courant...

Dans ce dossier de *La Vie* sur l'insécurité routière, suivent quatre articles intéressants :

Visages d'hécatombe : interview d'Anne Guion et de Camille Lacombe de plusieurs accidentés de la route, dont notre adhérent Jacques Borène.

Français : zéro de conduite (Dorothee Drevon).

Face aux délinquants de la route, l'État en déroute (Sophie Combes) : comparaisons européennes.

Français, encore un effort : le point sur les positions des candidats à l'élection présidentielle, sur l'amnistie. Extraits "comme une majorité de Français selon un sondage récent du *Parisien*, nos hommes politiques penchent désormais, en parole, pour une plus grande fermeté en matière d'insécurité routière".

Candide dans son auto

Automoto : (Avril 2002)

C'est devenu le thème central de la campagne présidentielle, l'insécurité préoccupe au plus haut point les Français. De l'assassinat aux règlements de compte en passant par le cambriolage qui dégénère, cette insécurité là cause un millier de morts par an. Il y en a une autre qui n'a pas sa place dans les discours ni les programmes : l'insécurité sur les routes qui est à l'origine, elle, de près de huit mille décès, et dont la société ne semble pas s'émouvoir. Vingt voitures brûlées dans une cité chaude auront plus facilement les honneurs du JT de 20 heures que trois jeunes se tuant contre un platane une nuit de week-end.

Un candide venu d'une autre planète trouverait là matière à s'étonner. On lui expliquera que la nature humaine est ainsi faite que nous redoutons plus d'être molestés par nos contemporains que victime de la fatalité, puisque tel est perçu l'accident de la route. Et qu'il est plus traumatisant de découvrir son logis saccagé et pillé que de voir sa voiture esquintée sur le plateau d'une dépanneuse.

De fait, la délinquance, la petite surtout, menace la sphère intime alors que l'insécurité routière est considérée comme un problème de société, autrement dit, le problème des autres, surtout, quand nul ne peut se déclarer à l'abri d'un vol ou d'une agression, chacun s'estime assez "bon conducteur" pour éviter l'accident. Ce que traduit à sa manière le conducteur qui reproche au gendarme de le punir de rouler, trop vite plutôt que de traquer les truands.

Notre candide en déduira qu'il est politiquement plus payant de brandir les foudres de la loi contre les sauvages que d'enquiquiner 33 millions de conducteurs-électeurs pour leur faire lever moins le coude et plus le pied. Il a parfaitement raison.

C'est pourquoi tandis que d'un côté on évoque la réouverture des maisons de corrections et l'impunité zéro pour les délinquants de tout calibre, Jean-Claude Gayssot, ministre des Transports et de bien d'autres choses à inventé la "Journée nationale de la courtoisie au volant", qui se déroulera le vendredi 29 mars. Une initiative en forme d'apothéose pour une politique qui aura mis l'accent sur l'effet d'annonce plutôt que sur l'annonce des effets. D'ailleurs, quels effets attendre d'une loi comme le "grand excès de vitesse" qui concerne moins de 1 % de ce type d'infraction et qu'aucun juge n'a encore osé assortir d'une peine de prison ferme. Quel effet peut avoir une lutte contre l'alcoolémie au volant qui continue à se baser sur la probabilité d'un contrôle tous les six ans.

Imaginons qu'une politique aussi lénifiante soit engagée contre l'insécurité - l'autre - avec une journée nationale sans voiture brûlée ou la semaine nationale du braquage à main non armée. Allons plus loin, il y a la Journée sans tabac, lançons la Journée sans héroïne ; la fête des secrétaires ? Va pour celle des chauffeurs de bus sur lesquels on ne cracherait plus durant 24 heures.

Transposée du ministère des Transports au Trésor public, voici ce que donnerait la politique de M. Gayssot : le 25 mars, dernier jour de remise de nos déclarations de revenus, serait déclaré Journée de la probité fiscale, ce qui permettrait de se passer de tout contrôle.

Délinquance routière

Le Monde (9-décembre 2001)

Extrait du "Courrier des Lecteurs"

André Nachin - Besançon.

A l'issue de conseil interministériel de la Sécurité routière d'octobre 2000, le ministre de l'Intérieur a déclaré que "*la délinquance routière doit être traitée comme la délinquance de droit commun*". Les mesures envisagées devaient permettre, si elles étaient appliquées, une baisse de la mortalité sur les routes françaises. (...)

L'hécatombe sur les routes nous interpelle tous. Mais le non-respect des règles les plus élémentaires du Code de la route, quand il n'est pas sanctionné, est un encouragement à commettre de plus graves infractions. Or, une fois de plus, on a pu constater avec étonnement que, dans les dernières statistiques publiées par le ministère de l'Intérieur, n'apparaissent pas les chiffres de la délinquance routière. Si "*la délinquance routière doit être traitée comme la délinquance de droit commun*", pourquoi n'apparaît-elle pas dans les statistiques de la délinquance générale ? L'accent a été mis cette année sur la délinquance financière, mais elle est sans aucun doute beaucoup moins meurtrière que la délinquance routière !

Chaque fois que se produit un accident de la route, un délit est commis et les chauffards sont responsables, en France, chaque année, de plus de 8 000 morts, soit dix fois plus que l'autre délinquance, auxquels s'ajoutent près de 30 000 blessés graves et plus de 150 000 blessés légers. Le coût de l'insécurité routière était évalué à 186,6 milliards de francs en 2000 auxquels s'ajoutent bien entendu, le préjudice moral les souffrances des survivants (...)

L'État attaqué pour négligence mortelle

Le Figaro (28 Mars 2002) - Muriel Frat - extraits

L'État va devoir répondre du décès de deux femmes dans un accident de la route avec des jeunes gens qui revenaient d'une rave-party non autorisée. Le fils et frère des deux victimes va porter plainte aujourd'hui pour inaction contre les pouvoirs publics devant le tribunal administratif pour avoir toléré la manifestation et fermé les yeux sur le trafic de stupéfiants qui s'y déroulait au vu et au su de tous.

Le drame remonte au 6 août 2000. Cet après-midi-là, Jacqueline et Maud Kiehn roulent à bord d'une Audi 80 sur le CD 29, à quelques kilomètres de Rodez, quand une Seat Ibiza rouge vient les percuter de plein fouet. Les deux femmes sont tuées sur le coup. Les occupants de l'autre véhicule sont gravement blessés. Mais ils s'en sortiront. Il s'agit de quatre jeunes gens de retour d'une fête techno qui s'est déroulée pendant le week-end, du 4 au 7 août, à Deaux, dans le Gard.

La sécurité prise de vitesse

Que Choisir ? (mai 2002) - Fabienne Maleysson
extraits.

... Ainsi, alors que la vitesse est indubitablement un facteur de risque majeur (*Que Choisir ?* n° 362), certains constructeurs croient bon de la valoriser. Le conducteur de Clio qui arrive en avance partout, la cliente de Volkswagen qui grâce à la "nouvelle motorisation TDi 130 ch." démarre si vite que la marque de l'appuie-tête reste imprimée dans sa chevelure, la Seat Toledo dont l'emplacement de parking dessine la forme d'un avion, la Volvo S60 si rapide que Paris, Marseille, Brest, Lille et Toulouse semblent presque limitrophes, les constructeurs rivalisent d'audace pour convaincre des performances de leurs voitures en terme de vitesse. Ou plutôt de "puissance" et de "sportivité". De parfaits synonymes, de l'avis général mais qui évitent de prononcer le mot qui fâche. Une hypocrisie qui atteint son paroxysme dans la dernière campagne pour la Peugeot 406. "Je n'exploiterai pas complètement les capacités de ma voiture, levez le pied droit et dites je le jure", assène le slogan. Sous-entendu cette voiture va plus vite que les limites autorisées et, manifestement le conducteur qui roule à vive allure (le flou artistique en témoigne sur une route en lacet) n'a pas encore levé le pied droit. Mais on s'identifie bien volontiers à lui. "Les annonceurs jouent avec les limites et utilisent le non-dit pour pouvoir se défendre ensuite d'avoir voulu dire ce que tout le monde comprend" analyse Tahai Khelifi.

Des pousses au crime. Orfèvres en la matière les créateurs de la pub pour la Seat Ibiza, elle est censée "susciter bien des convoitises", mais pas de panique puisqu'elle est dotée de "motorisations performantes dont l'exceptionnel TDi 130 ch. Ainsi si vous faites l'objet de trop d'attention, vous pourrez toujours y échapper".

Car pouvoir frimer au volant d'une belle voiture est présenté par ces pub comme un idéal qu'il est normal de convoiter, y compris au prix d'une certaine agressivité vis-à-vis des autres conducteurs. "Vous allez aimer en énerver plus d'un" prévient Hyundai tandis que BMW donne à sa calandre des airs de mâchoire au dents acérées. Se sentir puissant se faire plaisir semble une aspiration toute naturelle si l'on en croit certains slogans "Vos sens montent en puissance" (Alfa Roméo), "Moteur d'émotions" (Ford), Mini ose même un "Is it love ?" Qui à l'instar de l'argument de Volvo ("ses hanches parfaitement musclées, ses épaules sculpturales"), rapproche clairement la conduite du plaisir sexuel.

Ceintures de sécurité : protéger ses arrières.

Que choisir ? (mars 2002) - extraits

Les passagers qui n'attachent pas leur ceinture à l'arrière d'une voiture courent un risque mortel plus élevé en cas d'accident. Une étude japonaise vient de montrer que le danger augmente aussi de façon spectaculaire pour ceux assis à l'avant. Pour les conducteurs et les passagers avant, le risque de mort était multiplié par cinq quand les passagers arrière n'avaient pas bouclé leur ceinture.

Le danger souvent méconnu des accidents de la ville

Le Figaro - (6 avril 2002).

Explications de la campagne lancée par la "Sécurité routière" (ministère des transports) du 9 au 16 avril dernier. Bilan chiffré des accidents en ville. L'objectif est de "prendre à témoin l'ensemble des usagers en situation, en leur rappelant les terribles conséquences des accidents survenant en ville". Dans 60 agglomérations de plus de 100 000 habitants, onze mille affiches ont été apposées, dont une partie à l'arrière des bus (NDLR de *Pondération* : on peut regretter que cette campagne n'ait pas été conjuguée avec une circulaire aux forces de police les invitant à réaliser plus de contrôles de vitesse en ville et à s'assurer du respect des piétons.

Raffarin en route vers une loi d'amnistie

Libération (13 mai 2002) - Armelle Thoraval
extraits

Le rond Raffarin sait aussi sortir la boîte à gifles. Il l'a fait prestement alors que Gilles de Robien, le ministre des Transports, partisan d'une grande sévérité envers les contrevenants aux usages et règles de la route, venait de dire, vendredi, tout le mal qu'il pensait d'une amnistie des PV, se prononçant pour une «impunité zéro» en matière de contraventions. A la faveur du week-end, le tir a donc été rectifié, conformément aux promesses faites par Jacques Chirac. Les mauvais payeurs de stationnement vont voir leur dette effacée, dans le cadre d'une loi d'amnistie qui sera d'abord préparée en réunion interministérielle puis soumise au Parlement après les législatives. Le principe de Jacques Chirac, un peu affiné en cours de campagne, était d'écarter toutes les infractions au Code de la route susceptibles d'engendrer un danger sur la route, y compris les stationnements gênants.

Il appartiendra au ministère de la Justice d'élaborer un texte. En 1995, le gouvernement Juppé avait souhaité se montrer un peu plus restrictif qu'en 1988 - la tradition de cette amnistie d'après présidentielle étant solidement installée depuis une trentaine d'années -, mais les députés avaient élargi la gamme des infractions routières qui pouvaient bénéficier de l'amnistie en y comprenant les franchissements de ligne et des excès de vitesse modérée. Les campagnes de la Ligue contre la violence routière, la prise de conscience des dégâts en nombre de morts (8 000 par an), la pédagogie martelée par le professeur Claude Got, spécialiste des problèmes de santé publique, qui considère que chaque annonce d'amnistie est un encouragement au mauvais comportement routier, devraient peser cette fois plus que par le passé.

Le volet routier réglé, il y aura tout le reste. Les lois d'amnistie ne peuvent être organisées par secteur (la route, le travail clandestin, etc.). Elles obéissent à des règles générales : on efface de la mémoire judiciaire les petits délits, simples contraventions de police ou délits exposant à de très faibles peines de prison. (...)

L'amnistie des PV divise les Français

Le Figaro (13 mai 2002) -Cécile Calla

En annonçant samedi, à l'inverse des propos tenus la veille par son ministre des Transports, qu'un projet d'amnistie serait préparé « *selon les orientations* » définies par Jacques Chirac, Jean-Pierre Raffarin n'a pas épuisé le débat sur l'opportunité d'« une impunité zéro » pour toutes les infractions routières.

C'est que les automobilistes indisciplinés vont pouvoir continuer à se garer en double file au mépris de l'horodateur – au moins jusqu'au mois de juillet puisqu'un projet de loi devrait aboutir après les législatives du 9 et 16 juin. Une mesure qui représente un manque à gagner de près de 210 millions d'euros pour les caisses de l'État. Pourtant, les déclarations de Gilles de Robien avaient donné un signal fort aux automobilistes fautifs. A chaque élection présidentielle, les forces de l'ordre, mais aussi les professionnels des transports (taxis et chauffeurs de bus) constatent une flambée des infractions au Code de la route. 2002 n'aura pas échappé à la règle d'autant plus que certains élus ont même anticipé la mesure. Ainsi, le maire (DL) de Villefranche-sur-Saône, Jean-Jacques Pignard, avait décidé dès la fin mars de ne plus surveiller le stationnement payant jusqu'à la parution de la loi d'amnistie.

Cette « tradition républicaine », instituée en 1966 après l'élection du général de Gaulle à la présidence de la République, visait initialement à une forme de réconciliation des Français avec l'État. Le gouvernement a la possibilité de proposer au Parlement une loi d'amnistie portant sur divers délits et les infractions à la sécurité routière. Progressivement, l'amnistie qui concernait encore en 1981, les délits de conduite en état d'ivresse ou les délits de fuite est devenue plus restrictive. Jacques Chirac a indiqué durant la campagne présidentielle que seraient exclues de la mesure *"toutes les infractions au stationnement non dangereux"*. Une ligne rappelée samedi par le premier ministre.

Pour la Ligue contre la violence routière, c'est insuffisant. *"Le message reste extrêmement ambigu : on donne la prime aux inciviques et on fait sentir aux autres qu'ils sont les dindons de la farce. En même temps, on ridiculise le travail des forces de l'ordre alors qu'on parle de restaurer l'autorité de l'Etat"*, explique Geneviève Jurgensen, porte-parole de l'association. De son côté, la Fédération nationale des victimes de la route souligne les effets pervers de cette habitude spécifiquement française. *"On va encore amnistier des chauffards. Ne pas respecter les règles aussi anodines que celles du stationnement banalise un comportement dangereux qui se traduit par une augmentation des accidents de la route"*, regrette le docteur Dominique Courtois, président de la Fédération. Une position défendue par le professeur Claude Got, spécialiste d'accidentologie. Ses travaux portant sur l'élection présidentielle de 1988 et 1995 établissent un lien entre le nombre de morts sur les routes et l'approche du scrutin.

En revanche, les partisans de l'amnistie relativisent la portée de cette mesure : « *On décrit l'amnistie des automobilistes en oubliant celle des autres petits délits tels que le vol du sac à main d'une vieille dame* », commente Eric de Caumont, avocat et porte-parole de l'Association de défense des citoyens automobilistes.

Reste que les Français sont de moins en moins favorables à l'annulation des infractions routières comme le montrent deux sondages réalisés à la fin de l'année dernière. Selon une enquête BVA, 66 % des personnes interrogées se déclarent hostiles à une telle initiative ; 57 % dans un sondage CSA. Car finalement, « *cette mesure ne bénéficie qu'aux citadins et aux notables* », conclut Geneviève Jurgensen.

Un projet d'amnistie des contraventions en préparation

Le Monde (14 mai 2002)

Jean-Baptiste de Montvalon

Il s'agit sans conteste du premier "couac" du gouvernement Raffarin. Vendredi soir 10 mai, le nouveau ministre (UDF) de l'Équipement et des Transports, Gilles de Robien, s'était prononcé contre une amnistie des contraventions, y compris celles visant les infractions courantes au stationnement. *"Je suis pour l'impunité zéro et pour l'amnistie zéro pour toutes les contraventions"*, avait déclaré M. de Robien, en visite au Centre national d'information routière à Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis).

Le ministre a eu beau préciser qu'il s'exprimait *"à titre personnel"*, son propos a déclenché une polémique, d'autant qu'il était en contradiction avec les engagements électoraux de M. Chirac. Interrogé dans *Le Parisien* du 16 mars, le Président de la République s'était déclaré *"contre l'amnistie des infractions au code de la route susceptibles de porter atteinte à la vie d'autrui"*. Le chef de l'Etat ne semblait donc pas opposé à une amnistie pour les infractions plus légères, en particulier celles relatives au stationnement.

Le Premier ministre a dû rectifier le tir, samedi 11 mai. *"Nous préparerons un projet de loi d'amnistie dont le périmètre sera préparé par une réunion interministérielle, selon les orientations du Président de la République, avant d'être adopté en conseil des ministres et ensuite soumis au Parlement"*, a expliqué M. Raffarin. Soucieux de ne pas paraître désavouer totalement son ministre, le chef du gouvernement a toutefois précisé que *"le souci exprimé par le ministre de l'équipement d'une plus grande sévérité"* (était) partagé par l'ensemble du gouvernement".

L'affaire des PV amnistiés

Le Journal du Dimanche (12 mai 2002)
Antoine Debièvre et Judith Schlumberger
extraits

(...) Au début de la campagne électorale, Jacques Chirac avait adopté une attitude assez vague, sensiblement en retrait par rapport à celle de son challenger, Lionel Jospin. Il s'était dit opposé à l'amnistie des infractions « susceptibles de mettre en danger la vie d'autrui », une formulation qui laissait une certaine marge d'interprétation. Par la suite, il avait durci sa position en écartant de l'amnistie "toutes les infractions au Code de la route à l'exclusion des infractions au stationnement non dangereux". A cette aune, les automobilistes n'ayant pas payé leurs horodateurs peuvent d'ores et déjà se rassurer. Il y aura bien un coup de chiffon présidentiel (...)

La seule petite part d'incertitude qui demeure ne relève plus de l'Elysée ou de Matignon, mais du Parlement. En 1995, alors que le gouvernement d'Alain Juppé s'était montré assez restrictif, avec un projet de loi n'amnistiant que les infractions ayant coûté moins de deux points de permis de conduire, les députés et les sénateurs avaient assoupli le texte. Avec l'accord de l'exécutif, la barre avait été relevée à trois points, permettant le pardon de plusieurs types de comportements à risque : franchissement de ligne continue, circulation sur une bande d'arrêt d'urgence, dépassement de moins de 40 km/h des vitesses autorisées. Il est très peu probable que le Parlement se montre plus sévère que le gouvernement. Le mois dernier, une enquête du magazine *Auto-Plus* avait révélé que la grande majorité des députés acceptaient d'intervenir pour faire sauter les contraventions de stationnement, 5% acceptaient même de demander une indulgence pour alcoolémie excessive.

Depuis 1966, date de la première loi d'amnistie routière, sous Charles de Gaulle, la rigueur présidentielle n'a cessé de se renforcer. Mais la prise de position de Gilles de Robien, qui indiquait vendredi qu'il défendrait son point de vue lors des débats parlementaires, est une première. Jamais un ministre des transports n'avait été aussi loin. En octobre dernier, son prédécesseur, Jean-Claude Gayssot, s'était déclaré opposé à l'amnistie de toutes les infractions au Code de la route... celui-ci n'intégrant pas la réglementation sur le stationnement payant.

La prise de position de Gilles-de Robien a évidemment satisfait les associations qui se battent contre la délinquance routière. Pour celles-ci, les infractions au stationnement ne doivent pas être distinguées des autres plus graves. "Il n'y a pas de grands et de petits délits, explique Jacques Robin, vice-président de la Ligue contre la violence routière. La décision qui sera prise après les élections législatives aura des conséquences pour la prochaine fois, dans cinq ans. N'oublions pas qu'avec plus de 8.000 morts par an le dossier de la délinquance la plus meurtrière ne relève pas du

nouveau ministre de la Sécurité mais bien de celui des Transports." Une pétition contre toute amnistie, lancée en mars par la Prévention routière, a déjà recueilli plus de 250 000 signatures.

A Paris Denis Baupin, adjoint chargé des transports et, porte-parole des Verts, est lui aussi pour la rigueur totale. "C'est un signal que l'on donne pour la prochaine fois. Tous les chiffres des services de la Ville et de la Préfecture de police concordent. Il y a une hausse des accidents ces derniers mois à Paris". Pour lui, l'infraction au stationnement n'est pas un péché véniel. (...)

D'autres ont nettement moins apprécié les propos de Gilles de Robien. Hier la Fédération française des automobiles-clubs les a jugé "inadmissibles". "Si le nouveau gouvernement décide de conserver le principe d'une amnistie générale, qui est une tradition républicaine, on ne peut faire une exception pour les possesseurs de voitures" explique Josiane Gorgibus, sa déléguée générale.

Symboles d'autorité

La Croix - (13 mai 2002) -Dominique Quinio

Dans *La Croix* du 13 mai 2002, la directrice adjointe, Dominique Quinio, consacre en "une" son éditorial à la réaction du Président de la République quand il entend siffler *la Marseillaise*, et fait le rapprochement avec la loi d'amnistie: "(...) Ne pas respecter l'hymne national (ce qu'il symbolise, plus que ses guerrières paroles d'ailleurs), c'est offenser le pays. Les symboles de la nation ne sont la propriété d'aucun clan ; ils appartiennent à tous, à condition qu'ils soient brandis pour rassembler et non pour exclure. Le président de la République Jacques Chirac l'a signifié avec force samedi en quittant momentanément le Stade de France et en exigeant des excuses de la part des autorités du football français. L'incivisme commence ici... Le phénomène ne date pas d'hier, sans doute ; peut-être était-il mineur quand l'identité citoyenne de chaque Français allait de soi ; il devient plus inquiétant quand la cohésion nationale semble mal assurée. Cette spectaculaire posture d'autorité fut-elle "surjouée", comme l'ont vite dit quelques adversaires politiques du Président ? Elle était nécessaire, en tout cas, en ces jours de sursaut républicain. Dommage que cette fermeté se trouve, le même jour, contredite par la confirmation d'une loi d'amnistie routière. Certes, la pratique est de tradition ; certes, elle n'absoudra - et c'est bien le moins - que les contraventions de stationnement ; certes, les députés auront la liberté de ne pas la voter... Jacques Chirac, candidat, s'y était engagé ; il doit, nous dit-on, tenir ses promesses. Il n'empêche : si l'on veut rappeler le respect dû à la loi, ce blanchiment rituel fait désordre. La cohérence entre les discours et les actes, que le gouvernement Raffarin souhaite afficher, se trouve ici prise en défaut. Entre deux maux, entre deux mots - fidélité aux promesses ou cohérence -, on eût préféré la cohérence.

Réponse claire d'un député au président de la Ligue du Loir et Cher

Monsieur le Président,

C'est avec beaucoup d'attention que j'ai pris connaissance de vos doléances relatives aux nombreuses incivilités routières ayant lieu quotidiennement ainsi qu'à l'amnistie présidentielle, toujours en vigueur, qui réduit à néant les sanctions infligées aux automobilistes verbalisés.

Le maintien de cette amnistie présidentielle favorise les conduites à risques et je déplore cette survivance de droit divin, qui accorde l'impunité aux automobilistes irrespectueux des règles de sécurité routière.

Je regrette qu'aucun des candidats en lice au premier tour des élections présidentielles n'ait eu l'audace de proposer la légitime abolition de cette amnistie.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Michel FROMET, Député du Loir-et-Cher

Exemple de lettre à adresser à vos députés dès leur élection en juin

(Chacun l'adapte à sa façon, ou en élabore une, différente, plus courte ou plus longue, ou plus personnelle).

Madame, ou (à adapter) Monsieur le Député,

Vous venez d'être élu député, et dans quelques semaines vous allez être amené à vous prononcer sur le contenu de la loi d'amnistie.

De toutes les insécurités, l'insécurité routière est la plus meurtrière en nombre de tués, en nombre de handicapés à vie, en nombre de drames. Les accidents entraînent un cortège de malheurs familiaux et professionnels dans l'entourage de l'enfant ou du parent brutalement tué ou handicapé et provoquent un gouffre financier pour la société française : 20 milliards d'euros par an.

Longtemps, trop longtemps, on a voulu ignorer ces désastres personnels et ce désastre collectif, en s'appuyant sur l'idée de fatalité, or on sait qu'il n'y a pas en ce domaine de fatalité, en s'appuyant sur les principes de liberté, est-ce une liberté de tuer autrui ?

On a voulu en dernier ressort attribuer la cause au comportement des conducteurs français, or ce n'est pas une cause, mais une conséquence : la conséquence du manque de courage des gouvernements précédents.

Ceci est fini, chacun connaît maintenant parfaitement les raisons de ce massacre, et connaît les moyens de le réduire massivement. Personne ne peut plus prétendre ignorer que la majorité des français veut plus de sécurité sur la route et personne ne peut plus prétendre ignorer que les décideurs ont les moyens d'agir, et connaissent les solutions. Chacun est donc responsable, à son niveau, d'agir ou de ne pas agir. La loi d'amnistie qui se prépare est une occasion de le montrer.

Tous les sept ans cette loi a fait augmenter de plusieurs centaines le nombre des personnes tuées sur la route, car la seule perspective d'une éventuelle amnistie incite à enfreindre les règles du code de la route.

Le mécanisme est redoutable car c'est la loi d'amnistie précédente qui fait espérer aux chauffards qu'ils seront amnistiés à la présidentielle suivante : la loi d'amnistie de 1995 est responsable de l'augmentation de l'insécurité routière et des infractions constatées ces derniers mois. La loi d'amnistie de 2002, si vous y incluez la moindre infraction routière, sera responsable de l'accroissement de l'insécurité routière en 2007. Faut-il que tous les cinq ans une telle régression du civisme soit constatée ?

Certains arguent que c'est une tradition : serons nous relégués au rang de certains États qui, par tradition, ont conservé des pratiques barbares que nous critiquons, alors que nous faisons pire avec la même justification ?

Il ne peut y avoir, dans ce domaine, de demi-mesure : il faut que cette fois, toutes les infractions au Code de la route, soient exclues de la loi d'amnistie, car la moindre exception, concernant par exemple le stationnement interdit ou les fautes qualifiées improprement de "mineures" entraîneront inmanquablement dans quatre ans, dès 2006, pendant l'année qui précède l'élection, un espoir pour les chauffards qui tuent nos enfants. Tout compromis constituerait une faute.

Je souhaite que vous manifestiez, lors de la mise au point et lors du vote de cette loi d'amnistie, une rigueur indéfectible sur ce point, une opiniâtreté sans faille, un civisme qui soit un exemple pour la jeunesse, prompt à critiquer le laxisme des adultes décideurs.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Député,...

La vie des associations départementales

Alpes-Maritimes

→ Réalisation d'enquêtes intéressantes près de professionnels de la route : un ingénieur commercial, une conductrice de bus, un infirmier, un chauffeur de taxi et un conducteur routier.

Les réponses reflètent en grande partie les "a priori", les fausses convictions, les paradoxes :

- "Oui, c'est la vitesse qui est dangereuse, mais certains sont plus dangereux à 30 km/h que d'autres à 120 km/h."

- "On peut rouler très vite et très bien."

- "Je fais tout pour être en sécurité", mais le problème c'est le comportement des autres"

- "Quand je suis fatigué, je redouble de prudence."

→ Opération "Mouchoirs blancs" prévue le samedi 29 juin : distribution de rubans, mouchoirs ou drapeaux blancs, à accrocher à sa voiture ou à porter sur soi.

Gard

- Lettre d'Henri Arnal (Ligue Contre la Violence Routière) coordinateur du collectif Nimois des usagers de la voie publique à Mme Massin pour souligner une déficience grave, chronique, dans les informations parues dans la revue du Comité de la Sécurité Routière et dans d'autres revues, au sujet de la priorité des piétons, qui laisse supposer que le piéton engagé a priorité seulement sur les passages piétons, alors que cette priorité est valable également dans les rues sans passage-piéton.

- Soirée chorale, organisée par Ginette Brunel, le 12 Janvier à Salindres. Cette chorale était composée en partie d'adhérents de la Ligue, certaines chansons avaient pour thème la sécurité routière.

Indre

Campagne d'information par des placards en première page de *la Nouvelle République* attirant l'attention sur la hausse de 30% du nombre de tués en 2001. Lettre du président Daniel Hillion à Mme la Préfète pour lui demander de relayer sa campagne

Hérault

→ Interview d'Odile Arnaud, médecin pompier, présidente départementale de la Ligue, par le *Midi Libre* - extraits :

"Pour faire des économies, il faut agir sur les pathologies évitables, nombre d'accidents de la circulation entrent dans ce cadre... On entend sonner la sirène. Il faut y aller. C'est très traumatisant. Chaque nouvel accident est intolérable. On ne peut laisser les choses en l'état."

→ Une marche (à Montpellier le 25 mai 14h30 au Pèyrou) contre l'insécurité routière, celle qui tue et handicape, pour interpeller les politiques avant les législatives. Tous les maires du département de l'Hérault ont reçu un courrier, ils sont invités à venir avec leur écharpe.

Jura

Une nouvelle association départementale de la Ligue Contre la Violence Routière a été créée dans le Jura (voir adresse page 19). Entre autres actions, citons la construction d'une voiture tonneau : voiture sponsorisée par des entreprises locales et construites par des bénévoles, et une enquête lancée près de 2 000 personnes d'une entreprise.

Orne, Calvados

Extraits de la lettre aux adhérents de mars 2002 :

- Philippe Vayssette souligne dans son éditorial "qu'en diminuant l'offre de violence routière, explicite à l'écran, implicite dans la rue et sur la route, la collectivité diminuera la violence en général. Civiliser la route ne pourra que civiliser les mœurs."

"Éduquer les enfants - Amnistier les parents" Tel aurait pu être le sous-titre de cette semaine. Symboliquement un des conférenciers arrivera en retard, retenu par les gendarmes pour excès de vitesse. Par la suite, les convives eurent droit à la traditionnelle mignonnette de calva, signe d'un engagement résolu contre l'alcool au volant

Pyrénées-Atlantiques et Dordogne

La lettre aux adhérents rapporte les multiples activités réalisées pendant l'année 2001 et pendant la semaine nationale de sécurité routière, dont :

- intervention dans les lycées et collèges.
- actions avec des associations de jeunes.
- enquête sur le non respect du stationnement handicapés.
- interventions près des candidats aux présidentielles et dans la presse.
- participation au PDU de Pau.

Paris

Participation à la manifestation du samedi 23 mars : "*J'en ai pour 2 minutes*", organisée devant Beaubourg par différentes associations cyclistes et usagers des transports. Elle consistait à bloquer la chaussée pendant ce temps avec vélos et poussettes, afin de protester contre les stationnements en double-file. Des militants de la Ligue ont répondu présents, avec leurs banderoles.

L'association départementale et certains de ses adhérents ont écrit aux candidats à l'élection présidentielle pour connaître leur position concernant l'amnistie. La plupart ont répondu, mais leurs réponses tardives et ambiguës nous ont déçus.

Morbihan

- La constitution d'une association départementale est prévue : l'assemblée générale du 25 Mai en établira les bases.
- Intervention de Michel et Geneviève Potier et de Jacques Robin lors du rassemblement départemental des scouts, sur le thème sécurité routière (4 Mai)
- Salon de l'auto à Vannes : participation au stand de la sécurité routière (sièges-autos enfants, Simalc, Réascop...).

Les systèmes de retenue pour enfants

"Extrait de la plaquette en couleur, disponible à la Ligue Contre la Violence Routière"

Que disent les textes :

(Décret du 6 octobre 1999)

Tout conducteur d'un véhicule automobile dont le poids autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes, en circulation, doit s'assurer que les passagers âgés de moins de treize ans qu'il transporte sont maintenus soit par un système homologué de retenue pour enfant, soit par une ceinture de sécurité.

De même, il doit s'assurer que tout enfant de moins de 10 ans est retenu par un système homologué de retenue pour enfant adapté à sa taille et à son poids.

(Des exceptions existent si l'enfant a un certificat médical ou s'il est transporté dans un taxi).

Enfant de moins de 13 kg (jusqu'à 12-15 mois environ) :

À cet âge, la tête de l'enfant est lourde par rapport à son corps. Ses cervicales sont encore très fragiles : il lui faut un siège "dos à la route" (pièds vers l'arrière), car avec un siège "pièds vers l'avant", sa tête serait projetée violemment en avant, en cas de choc, et ceci pourrait entraîner des ruptures de la moelle épinière.

Au contraire, avec un siège dos à la route, en cas de choc, il sera bien plaqué sur son siège.

Sur un siège dos à la route, l'enfant sera en position semi-allongée, et dormira aussi bien que dans un lit-auto qui est très loin de présenter la même sécurité.

Le siège dos à la route se place soit sur le siège avant (s'il n'y a pas d'air-bag, ou s'il est déconnecté), soit sur le siège arrière, obligatoirement avec une ceinture trois points.



**

Enfant entre 9 et 18 kg (10 mois à 4 ans environ)

Il existe aussi certains sièges "dos à la route", comme pour les enfants de moins de 13 kg, qui conviennent jusqu'à 18 kg, mais pour cette catégorie de poids (9-18 kg) vous pouvez installer l'enfant "face à la route" (pièds vers l'avant), et là vous avez le choix entre :

- le siège avec tablette de protection (bouclier)

: c'est un système très facile à installer. Il peut être fixé par ceinture 3 points ou par une ceinture 2 points du milieu.

*



- le siège avec harnais, 5 sangles.

Une des sangles doit être "entre jambes", pour éviter que l'enfant ne glisse par-dessous. Les flèches rappellent que pour tous types de sièges, la protection aux chocs latéraux est vitale.

**



Enfant entre 15 et 36 kg (3 à 11 ans environ).

L'enfant peut utiliser des dispositifs avec lesquels il est maintenu normalement par la ceinture du véhicule. Vous avez le choix entre :

– **le rehausseur avec la ceinture 3 points.** Il est vivement recommandé de choisir un réhausseur équipé d'un dossier muni d'appui-tête avec protections latérales et de guide-sangle permettant de bien caler le passage de la partie de ceinture qui passe près du cou de l'enfant.



**

– **la tablette de protection** (jusqu'à 25 kg). Elle peut être fixée par une ceinture 3 points ou par une ceinture 2 points du milieu. (À terme les ceintures "2 points" sont appelées à disparaître)



*

Toutes les descriptions ci-dessus ou ci-contre, correspondent aux caractéristiques que doivent posséder les dispositifs de retenue pour atteindre le meilleur niveau de sécurité pour votre enfant. D'autres dispositifs plus ou moins différents sont néanmoins conformes à la norme

Isofix : un nouveau système de fixation plus sûr.

Le système "Isofix" s'est mis en place, depuis cette année, progressivement, pour les voitures neuves : Déjà en 2002, un tiers des voitures neuves en sont équipées.

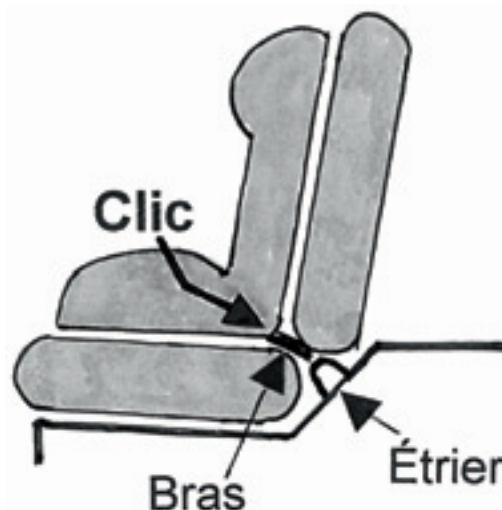
Ce système n'utilise plus la ceinture de sécurité pour attacher le siège-enfant à la voiture : le siège-enfant est fixé directement de façon rigide par deux bras qui viennent s'enclencher dans deux étriers d'ancrage fixes, soudés au plancher de la voiture, à l'intersection du dossier et du coussin des sièges.

Ce système évite que le siège ne ballote comme c'est souvent le cas avec les ceintures. Il réduit le risque d'utilisation incorrecte, que l'on constate souvent et qui est une cause fréquente d'aggravation des accidents.

Il est particulièrement adapté aux "sièges avec harnais" des enfants de 9 à 18 kg, mais pourra aussi se commercialiser pour les sièges dos à la route et les rehausseurs.

Lors de l'achat d'une nouvelle voiture, choisissez une voiture équipée en "Isofix" (parfois c'est proposé seulement "en option").

Lors de l'achat d'un nouveau siège pour enfant, si vous possédez (ou envisagez d'acquérir) une voiture équipée en Isofix, choisissez un siège équipé des bras Isofix : il en existe munis de bras coulissants, qui s'installent aussi bien avec les ceintures classiques qu'avec les étriers Isofix.



Crédits Photos : *Britax ,
**Maxi Cosi

Des nouvelles de l'Europe

extraits de la "Lettre" numéro 24 de la FEVR (Fédération européenne des victimes de la route)

Résultats de l'enquête sur des sujets concernant le WP.1 des Nations Unies

La FEVR a effectué une consultation parmi ses Associations-membres en vue de connaître leurs positions dans les domaines indiqués. Les résultats, transmis au Nations Unies, sont présentés ci-dessous.

Usage de téléphones mobiles durant la conduite

La majorité des Associations est contre toute utilisation de téléphone mobile durant la conduite, qu'il soit tenu à la main, à mains libres ou fixé au véhicule. En effet plusieurs recherches scientifiques ont démontré que l'usage du téléphone distrait de façon significative l'attention du conducteur pour la circulation, quelle que soit la façon dont il est tenu ou fixé. Cette diminution d'attention est très préjudiciable à la sécurité routière.

Toutes les Associations s'opposent en outre à l'usage de Systèmes de Navigation, SMS, Fax, Internet, ou TV durant la conduite, obligeant le conducteur à détourner son regard de la route pour le fixer, ne serait-ce que pour quelques instants, sur l'un des systèmes pour en saisir l'information. Une telle conduite à l'aveuglette est hautement dangereuse.

Des exceptions pourraient être faites pour la police, les pompiers, ambulances etc. après une formation appropriée du conducteur, sanctionnée par un permis spécial.

Définition de la puissance des cyclomoteurs

La technologie actuelle des moteurs à explosion permet aux cyclomoteurs d'atteindre des vitesses très supérieures aux 45 km/h légaux avec des cylindrées de 50 centimètres cubes (cm³). De tels moteurs sont par conséquent bridés à la construction pour respecter les vitesses légales. De nombreux moteurs sont toutefois construits pour être facilement débridés pour « une utilisation sportive ». Il en résulte qu'une fraction notable de cyclomoteurs circulent - ou peuvent circuler - à une vitesse très supérieure à la vitesse légale de 45 km/h mettant ainsi les autres et eux-mêmes en danger. Danger accru par le fait qu'ils sont parfois assimilés aux cyclistes dont il peuvent emprunter les voies qui leur sont dédiées.

La définition d'un moteur de cyclomoteur par sa seule cylindrée inférieure à 50 cm³ est donc insuffisante et désuète. Les Associations proposent ainsi de la compléter, comme pour les autres véhicules à moteur, par l'indication de leur puissance maximum réelle, qui dans ce cas devrait être de 4 kw.

Conduite diurne des véhicules à moteur avec lumière allumées - (DTRL : day time running light).

Il est incontestable que des véhicules avec des lumières allumées de jour sont plus visibles, et que cet éclairage peut comporter une diminution du nombre d'accidents. Par contre, un conducteur voyant venir contre lui un véhicule avec ses lumières allumées aura son attention attirée par ce dernier aux dépens d'autres usagers de la route sans lumières de jour, comme les cyclistes et les piétons. Dans cette compétition lumineuse les usagers vulnérables courent le risque de ne pas être vus, ce qui n'aurait pas été le cas si tous

les usagers étaient visibles avec la même intensité lumineuse.

Les codes de jour ont donc deux effets opposés, d'une part ils réduisent potentiellement le risque d'accidents entre véhicules illuminés, mais d'autre part la surexposition lumineuse de ces véhicules rend les usagers vulnérables moins visibles et augmente potentiellement le risque d'accidents pour ceux-ci. Ces deux effets ont tendance à se compenser l'un l'autre. Ce qui serait compatible avec les résultats statistiques non concluants obtenus jusqu'ici, le gain ou la diminution nette du nombre d'accidents étant plus petit ou comparable aux erreurs et aux fluctuations statistiques.

Pour ces raisons la majorité de nos Associations s'opposent aux codes de jour. En alternative elles proposent aux conducteurs d'anticiper le moment d'allumer les feux à la tombée du jour et en cas de mauvaise visibilité. En outre il existe de simples dispositifs qui allument automatiquement les feux au-dessous d'un seuil prédéterminé de luminosité ambiante. Les Associations recommandent aussi d'encourager les autres usagers de la route de porter des vêtements aux couleurs voyantes et de choisir des peintures aux couleurs voyantes pour les voitures.

Note de la rédaction de Pondération : cette opposition aux codes de jour était aussi l'avis émis dans une des précédentes AG de la Ligue Contre la Violence Routière, qui était motivée essentiellement par le fait que cela augmenterait la domination, déjà énorme, des voitures sur les piétons. Il est fréquent en effet de trouver dans les PV d'automobiliste ayant écrasé un piéton : *"Si, bien sûr, j'avais bien vu le piéton, mais je pensais qu'il m'avait vu arriver, donc je croyais qu'il se serait arrêté pour me laisser passer"*. Imaginons ce que cela donnerait avec les feux allumés : *"Monsieur le Juge : il fallait vraiment que ce piéton soit inconscient pour traverser, puisqu'il me voyait au moins à cent mètres avec mes feux allumés, alors bien sûr je n'ai pas ralenti"*. Les automobilistes n'auraient plus besoin de ralentir et de respecter le code, puisque les piétons les verraient bien de loin maintenant !"

D'autre part indépendamment du problème des piétons, les conducteurs prendront plus de risques sachant qu'ils sont mieux vus : c'est le principe de l'homéostasie qui est que l'automobiliste conduit à risque constant : plus on sécurise, plus il prend de risques. On a vu ce que cela a donné pour l'ABS ou autres.

Congrès Mondial PRI à Madrid

Compte rendu de Marcel Haegi, Président de la FEVR

Le 9^{ème} Congrès Mondial de la PRI (Prévention Routière Internationale, 50 pays) s'est tenu à Madrid du 26 au 28 février 2002 en présence de 450 participants et avait comme objet :

Le comportement humain et son interaction avec l'environnement social, le véhicule et la route. Adaptations et stratégies de sécurité.

Notes prises durant les présentations

Mme De Palacio a exposé les objectifs du « Livre Blanc » de la Commission Européenne : -50% de tués d'ici 2010, devant entre autres être atteint par l'application plus efficace des mesures de sécurité existantes et l'harmonisation des infractions et des sanctions. Une difficulté réside dans le fait que le principe de subsidiarité disperse les responsabilités.

1. Homme - environnement social

M. Joos Considère qu'une des premières démarches à entreprendre est de revitaliser l'intérêt du public pour une meilleure sécurité routière par une coalition de forces vers d'un objectif commun, la : Vision zéro.

M. Muñoz souligne l'intérêt des entreprises publiques et privées pour une formation de sécurité supplémentaire de leur personnel, En effet, 60% des accidents de travail sont dus à des accidents routiers.

M. Montoro estime indispensable d'effectuer des enquêtes techniques pour établir les causes des accidents, en plus de celles pour établir la responsabilité légale. Il constate la fâcheuse habitude des conducteurs à circuler à "risques constants" quels que soient les progrès techniques de la sécurité. Enseigner les Premiers secours.

M. Doef déplore le peu d'attention donné à la sécurité par la classe politique. Les autorités doivent rechercher le consensus social pour appliquer les mesures de sécurité. Le limiteur de vitesse devrait être installé sur tous les véhicules.

M. Bergson: Souvent le conflit piétons-automobilistes se résout de soi-même : Au centre-ville ce sont les voitures qui évitent les piétons, en périphérie ce sont les piétons qui évitent les voitures.

2. Homme - véhicule

M. Lind : Les nouvelles technologies pour diminuer les accidents sont : Radar pour angles morts, Vision infrarouge, Phares intelligents, Radars de proximité, anti-démarrage en cas d'imprégnation alcoolique, etc.

M. Aparicio: Les méthodes de sécurité passive ont été largement exploitées, l'avenir appartient aux méthodes actives : Contrôle électronique des freins, du volant, de la vitesse et de la puissance.

M. Thomas : Plus de sécurité par : une meilleure résistance des voitures aux collisions (actuellement avec des airbags on a une probabilité raisonnable de survivre à des collisions à 60-80 km/h) ; protection des piétons par pare-choc avant étudié.

M. Nans : La navigation électronique durant la conduite demande trop d'attention et est donc dangereuse. La lecture et l'élaboration mentale de ce type d'information demande en effet 0,5 à 4 secondes.

M. Pfefferott : La publicité pour la puissance et la vitesse des voitures a des effets néfastes sur la sécurité. Un accord de limitation volontaire de cette publicité est donc nécessaire.

3. Homme - route

M. Elsenaar : Développer la sécurité par le partenariat : Gouvernement – Privé – ONG

Développer une brochure de sécurité routière pour le politiciens

M. Fernandez : La télématique routière peut constituer un danger pour la sécurité

M. Stephan : Les conducteurs rapides sont des conducteurs à accidents.

4. Véhicule-route

M. Wegmann : Développer les contrôles de police automatisés

Mrs Roberts : Les objectifs du Royaume Uni pour 2010 sont -40% de tués, dont -50% d'enfants tués, -10% de blessés légers.

M. Hilbrecht : La Commission Européenne estime qu'une amélioration de la sécurité passe par un consensus plus large pour permettre davantage d'actions au niveau européen et l'application des mesures proposées dans le Livre Blanc. Les prochaines actions communautaires concrètes sont :

Ceinture de sécurité obligatoire ; Élimination des angles morts pour les poids lourds ; Enquêtes sur les causes des accidents ; Permis de conduire électronique ; Examens médicaux périodiques pour les conducteurs ; Campagnes d'information.

Présentation écrite . M. Haegi Symposium de Budapest sur l'assistance aux victimes de la route.

Conclusions (Marcel Haegi)

Ce Congrès, placé sous l'égide d'institutions les plus prestigieuses a donné un panorama politiquement correct de la sécurité routière. On y a présenté un mélange de politiques et de mesures de sécurité utiles et efficaces, avec d'autres qui l'étaient beaucoup moins. La tendance qui se dégage de ce Congrès est la continuité : les années qui vont suivre ressembleront à celles qui viennent de passer. Le nombre de tués et de blessés diminuera dans certains pays et augmentera dans d'autres, en particulier dans ceux qui viennent ou qui vont augmenter leurs limites de vitesses maximum. En espérant me tromper, je prévois que ces nombres continueront à stagner comme ces dernières années. Il est probable que nous assisterons à un développement visible de gadgets électroniques installés dans les voitures. Au cours de ce Congrès, je n'ai malheureusement pas noté d'indices justifiant l'espoir de la Commission Européenne de voir diminuer même approximativement le nombre de tués de 50% d'ici 2010. Sans compter les pays en voie de développement pour lesquels les prévisions sont encore plus préoccupantes.

Beaucoup d'orateurs ont plutôt présenté une description botanique de la prévention routière. Ce qui a manqué, c'est la détermination de mener des programmes de sécurité routière vigoureux, efficaces et dotés de moyens financiers réalistes, propre à atteindre l'objectif des 50% en 2010. En effet, les grands tueurs comme la vitesse, de même que l'alcool, le non-respect des mesures de sécurité, la nécessité de contrôles de police, n'ont été abordé que superficiellement, alors qu'ils auraient dû être au cœur même des discussions.

Un espoir de changement d'attitude a toutefois été donné par la demande du président de la séance de clôture, le Vice Premier Ministre du gouvernement espagnol, à la suite de la requête d'une Association de victime espagnole membre de la FEVR, et pour la première fois dans l'histoire du Congrès, **d'observer une minute de silence en hommage aux victimes de la route**. Rappelant brutalement aux participants l'existence de ces victimes.

Une idée reçue qui a la vie dure : les passages-piétons

Il ne faut pas ignorer que ce sont les automobilistes qui sont les grands gagnants lorsqu'on met un passage-piéton, et que les piétons, eux, n'y gagnent rien.

DÉSOLÉ ! VOUS NE
POUVEZ PAS TRAVERSER !
VOUS ÊTES À 49,50 M.
DU PASSAGE PIÉTONS !



L'article R 412-37 stipule : les piétons "sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention". Cet article confisque expressément, au bénéfice exclusif des véhicules, la chaussée sur 50 m de chaque côté du passage-piéton et en interdit la traversée aux piétons. En conséquence, dans les rues à trafic moyen ou faible, où la vie locale est prépondérante (rue commerçante, rue résidentielle, quartier scolaire) c'est une ineptie de mettre des passages-piétons. En plus c'est un piège, car il est patent que pour se rendre chez le voisin d'en face ou pour aller de la boucherie d'un côté, à la boulangerie de l'autre côté, le piéton dans une telle rue n'ira pas faire le détour jusqu'au carrefour où un passage-piéton a été peint. Ce piège à deux inconvénients majeurs : il habitue l'enfant à l'idée que l'on peut transgresser une règle (c'est grave) ; il rend le piéton responsable en cas d'accident (indépendamment de la "loi Badinter"), et l'accident serait classé sans suite.

Concernant les accidents et la sécurité sur les passages-piétons : environ 100 à 150 piétons sont tués tous les ans sur les passages-piétons. En conséquence, il ne faut jamais dire aux enfants "passage-protégé", ni employer ce terme. Il ne faut pas non plus penser ou espérer que l'automobiliste respectera plus le piéton si l'on met un passage-piéton : c'est un leurre.

En général, l'automobiliste aura le réflexe de penser que le piéton qui s'engage ferait mieux de traverser après que lui, automobiliste, sera passé, mais derrière lui, l'autre automobiliste pensera la même chose. Il s'en suit ce constat étrange, que le piéton ne bénéficie en fait de sa priorité de passage que lorsqu'il n'y a pas de voiture !

Inversement, si dans ces rues à trafic moyen, ou faible, il n'y a aucun passage-piéton, cela se passe beaucoup mieux pour plusieurs raisons. L'automobiliste ne se "lance" pas entre deux passages-piétons et circule un peu moins vite, il n'admoneste pas le piéton qui traverse hors passage, et ne force pas le passage. Le piéton, quant à lui, se meut avec une vigilance naturelle et constante.

Il faut en effet se souvenir que la priorité du piéton lors des traversées de chaussées est la même lorsqu'il traverse sur un passage-piéton, que lorsqu'il traverse dans les rues où il n'y a pas de passage-piéton. Le passage-piéton ne rajoute aucune priorité au piéton car il l'avait déjà avant qu'on mette le passage-piéton : article 415-11 "Tout conducteur est tenu de céder le passage aux piétons régulièrement engagés dans la traversée d'une chaussée".

Est-ce à dire qu'il ne faut pas de passages-piétons ? Non : ils sont justifiés sur les grandes artères. Sur ces voies importantes, les passages-piétons sont de préférence implantés aux carrefours à feux tricolore. S'ils sont implantés "hors carrefour", en section courante, il faut exiger un refuge central, sinon on n'a rien gagné en sécurité (lorsqu'on implante un refuge, veiller aussi à laisser quatre mètres au moins de chaque côté, pour la sécurité des cyclistes).

Si nous comparons avec les autres pays européens, il est étonnant de constater qu'en France nous avons dix fois plus de passages-piétons que la plupart des autres pays où pourtant le piéton est beaucoup mieux respecté.

Que dire de l'agent de police qui se met au milieu du passage-piéton pour "protéger" les enfants ? Que ce n'est pas pédagogique, ni globalement sécuritaire. En effet cela habitue les enfants à traverser sans vigilance : c'est donc négatif. Cela habitue aussi les automobilistes à ne s'arrêter que s'ils voient l'agent sur le passage piétons : c'est également négatif.



Ce qui est positif par contre, si on "dispose" d'un agent de police c'est de lui conseiller de se positionner sur le trottoir pour siffler les voitures qui ne "cèdent pas le passage au piéton" (art. 415-11) et qui de temps en temps (pas trop souvent) fassent remarquer à un enfant qu'il n'aurait pas dû courir en traversant, qu'il aurait du regarder constamment des deux côtés pendant toute la traversée.

En conclusion :

→ ne demandez pas de passage-piéton sur les rues à faible ou moyen trafic.

→ l'implantation d'un passage piéton non muni de refuge central n'apporte aucune sécurité supplémentaire.

→ n'enseignez jamais aux enfants : "ne traverse que sur les passages piétons", mais enseignez quatre principes :

– tu dois traverser sur les passages-piétons, s'il en existe dans la rue (on peut rajouter : à moins de 50 m).

– tu n'es jamais en totale sécurité sur un passage-piéton.

– si la rue ne comporte pas de passages-piétons, tu as le droit de traverser, et tu as priorité.

– dans les deux cas (rue avec passages-piétons ou rue sans passages-piétons) tu cours les mêmes dangers, et tu dois prendre les mêmes précautions : montre-toi, puis traverse seulement si la voiture s'arrête vraiment, ne cours pas, et tourne la tête des deux cotés pendant toute la traversée.

Jacques Robin, accidentologue.

Les travaux du Conseil National de Sécurité Routière

La dernière réunion a eu lieu le 6 mars 2002.

Points prévus d'être abordés, ayant fait l'objet d'envoi de documentation avec la convocation :

A. Réponses du secrétariat du CNSR aux propositions de la Ligue Contre la Violence Routière (J. Robin) et la Fédération Française des Automobiles-club (C. Gérondeau),

1 – Activer la mise en place de boîtes noires (LCVR) : Une étude a été engagée par l'INRETS, les paramètres récupérables étant très nombreux, la mise en place d'une boîte noire nécessite une longue adaptation. Concernant l'acceptation sociale, ne faudrait-il pas changer le nom ?

2 – Connaître les liens entre puissance, masse et dangerosité (LCVR) : Une note réalisée par C. Got et H. Fontaine sera examinée à la prochaine réunion.

3 – Officialiser les lignes avancées devant les passages piétons (LCVR) : Le CERTU a lancé une expérimentation de cette ligne avancée : bande blanche continue large (50 cm) à 5 m avant les passages-piétons.

4 - Examen des systèmes de contrôle dans les autres pays (LCVR).

5 - Expérience pilote sur un itinéraire ou un département de restauration de la légalité (LCVR)

6 - Contrôle automatisé (FFAC) .

Ces trois sujets (4,5 et 6) portent sur le thème "contrôle-sanction". Le comité d'experts se propose d'étudier les initiatives qui ont été prises dans ce domaine.

7 - Analyser l'ensemble des chocs frontaux ayant fait des tués (1 600 par an) sur une année. (LCVR) : L'observatoire fera une analyse statistique sur l'année 2000.

8 - Campagne d'information (FFAC) : ce point a été étudié en séance et une commission de 8 membres a été créée, animée par un expert de l'INRETS (Mme Guicheney). (Note JR : le départ pris par cette commission ne m'a pas semblé très efficace, ni dans les cibles, ni dans les méthodes).

9 - Euro-rap (FFAC) : La FFAC souhaite que la France adhère au programme européen d'évaluation de la sécurité des routes "Euro-rap". Souhait partagé par le ministère.

10 - Feux de jour : Une présentation des travaux effectués sur ce sujet sera faite après un travail d'expert. *(note de la rédaction de Pondération : beaucoup d'oppositions existent en France et à l'échelon européen, car les seuls gagnants éventuels seraient les voitures au détriment des piétons, cycles et motos.)*

B. Proposition de la DSCR de points prioritaires à traiter, suite aux propositions des rapports Giraudet, Namias et Verré :

1 - Limitation de la vitesse par construction des véhicules particuliers : "Cela ne peut se régler qu'à l'échelon européen, voire mondial" *(NDLR : ce n'est en aucun cas une raison pour ne pas le proposer).*

2 - Contrôle technique des infrastructures : Une action est menée pour le contrôle des projets neufs, pour l'instant sur le seul réseau national.

3 - Amélioration du système contrôle-sanctions : Efforts déjà faits et prévision d'aboutissement d'actions concrètes.

4 - Police spécialisée de la route : étude confiée au IHESI (Institut des hautes études sur la sécurité intérieure).

5 - Communication (voir A8 ci-dessus)

6 - Implication de nouveaux acteurs.

7 - Dispositions spécifiques concernant la conduite des véhicules légers dans le cadre professionnel.

8 - Cours éducatif cohérent en milieu scolaire : la chaîne scolaire, depuis la maternelle jusqu'au lycée est à l'étude.

9 - Réforme de l'apprentissage à la conduite : Le PNF (Programme National de Formation) n'est que très partiellement appliqué.

10 - Financement de la sécurité routière : Un certain nombre de rapports abordent ce thème en termes généraux mais aussi par un fonds du produit des amendes et un prélèvement sur les primes d'assurances voitures.

C. Débats locaux

C'est une idée qui a été lancée, d'organiser, à l'occasion de la semaine nationale de sécurité routière, des débats locaux dans quelques villes. Plusieurs membres du Conseil ont été sollicités pour faire des propositions de thèmes. Les propositions de la Ligue ont été :

- Restaurer la légalité sur un site test,
- Analyser quel sont les freins à l'aval des intentions des ministres, qui empêchent l'aboutissement des intentions.
- L'éducation à donner aux enfants par les parents,
- Décalage entre les intentions sécuritaires des motards et leurs comportements sur route.
- Vitesse. Pourquoi le non-respect ?

D. Budget du C.N.S.R.

Quatrième point prévu à l'ordre du jour

Déroulement de la réunion du CNSR

En fait, seuls les points "information communication" (voir A8 ci-dessus) et "contrôle des infrastructures" ont été abordés lors de la réunion, beaucoup de sujets qui étaient à l'ordre du jour n'ont pu être approfondis, pour deux raisons : l'une est qu'apparemment peu de participants avaient lu et étudié les documents préparatoires envoyés avec la convocation, et l'autre raison était que l'on s'est enterré dans des discussions concernant le trop plein d'informations reçues et de sujets à résoudre. Il est probable que si la DSCR avait au contraire été trop pauvre en informations et documents diffusés, cela lui aurait inversement été reproché. Signalons l'exposé très enrichissant de M. Gandil, directeur des routes.

La prochaine réunion est prévue le 11 juillet 2002.

J.R.

Suggestions de la Fédération des Motards en Colère :

Documents adressé récemment aux membres du CNSR.

1. **Prévention et formation** sont essentiels : mesurer l'impact des campagnes médiatiques, faire un bilan de la préparation à l'ASSR (Attestation Scolaire de Sécurité Routière), du BSR (Brevet de Sécurité Routière) et du PNF (Programme National de Formation des conducteurs), en matière de permis A et AL.
2. **Connaissance des différents types de Véhicules** : sensibilisation à la fragilité des deux roues motorisés, au rayon de braquage des camions et des cars, aux angles morts.
3. **Meilleure lisibilité des panneaux routiers et de la route** : débauche de panneaux publicitaires qui parasitent la lecture de la signalisation ; signalisation

horizontale utilisant des couleurs ne figurant pas au code de la route.

4. **Bilan des actions des PDASR.**
5. **Infrastructures routières** : glissance des chaussées et des peintures au sol, obstacles latéraux : arbres et poteaux, tracés dangereux, signalisation inadaptée.
6. **La remontée des files des deux roues motorisés** : étude à mener.
7. **Les dispositifs de sécurité passive et d'assistance**, qui ont-ils des effets pervers : par exemple les motos avec ABS sont plus accidentées, exemple aussi le GPS installé dans les voitures ne détourne-t-il pas l'attention du conducteur ?
8. **Le dispositif renforcé de contrôle-sanction** mis en place les jours de grands départs est-il efficace ?

Dates à retenir

Samedi 8 juin 2002 à 10 h 00 et dimanche 9 juin 2002 : Assemblée Générale de la Ligue Contre la Violence Routière, à Paris (F.I.A.P. Jean Monnet - 30 rue Cabanis - 15014 PARIS - Métro : Glacière).

Dimanche 22 septembre 2002 : journée internationale "En ville sans **ma** voiture".

Mardi 1^{er} octobre 2002 journée internationale "walk to school" pour inciter les parents à conduire leurs enfants à pied à l'école, afin de les éduquer aux dangers.

Du 16 au 23 octobre 2002 : semaine nationale de la sécurité routière.

Samedi et dimanche 1^{er} et 2 juin : fête du vélo

Documents récemment imprimés, disponibles au siège

Le livret "**les victimes face à la justice**" a été mis à jour et réédité : 16 pages A5 - conditionné par 50 exemplaires.

Plaquette "**siège-auto pour enfants**" : dépliant en couleur de quatre formats A5 (voir extraits pages 10 et 11) - conditionnée par 250 exemplaires.

Tract bicolore (A4 recto verso) et affichette bicolore A3 : "**Que faire si vous êtes victimes d'un accident de la circulation?**" conditionné par 500 exemplaires pour le premier, par 100 exemplaires pour la seconde.

Le numéro 50 de Pondération (récapitulation des 49 premiers numéros)

Prochains Pondérations

N° 52 : Reprise des thèmes du N° 36 : Accueil des familles

N° 53 : Articles sur les accidents : dernières statistiques détaillées, accidents particuliers : accidents au stop avec vitesse excessive sur la voie prioritaire, accidents frontaux, contre-sens sur autoroute, téléphoner en conduisant.

N° 55 : Vingtème anniversaire de la Ligue Contre la Violence Routière : nous aurons besoin de "témoignages".

On vous a vu !

👉 Journalistes cameramen TV en moto, circulant à 80 km/h sur les trottoirs pour filmer le Président de la République nouvellement réélu : carton jaune !

👉 Jacques Chirac sans ceinture de sécurité, Tokia Saïfi, ministre, aussi sans ceinture de sécurité, un autre jour.

👉 Respecter les feux rouges : le chauffeur de M. Chirac, le soir de son élection : Bravo !

👉 Avec sa ceinture : Gille de Robien : Bravo !

N'hésitez pas à écrire au Président de la République pour vous prononcer pour exclusion de l'amnistie toutes les infractions au code de la route : vous trouverez des arguments tout au long de ce numéro. (d'après le service de la Poste, c'est dispensé d'affranchissement) : l'adresse est :

**Monsieur le Président de la République
Palais de l'Élysée – 55, rue du Faubourg-Saint-Honoré – 75008 - PARIS**

Associations départementales

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

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

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

12 - Aveyron : Christiane Poinot - 2 rue des Rouges Gorges - Les
Costes Rouges - 12850 Onet-le-Château - Tél. : 05.65.42.21.63
(lcvr12@aol.com)

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

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

21 - Côte D'or : Catherine Pépoz - 12 boulevard Mansart - 21000
Dijon - Tél. : 03.80.65.87.41

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

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

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

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

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

31 - Haute-Garonne : Christine Fasquelle - 23 rue des Tamaris -
31700 Blagnac - Tél. : 05.62.74.11.81 (fasquelle-christine@voilà.fr)

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

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

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

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

39 - Jura : Michel Guillemain - 57 Bd. Wilson - 39100 Dôle
(michel.guillemain@solvay.com) - Tél. : 03 84 72 66 78

40 - Landes antenne Pays Basque, cote landaise : Jean-Pierre
Barnèche - 8 rue Joseph Ponsolle - 40220 Tarnos - Tél. :
05.59.55.37.91 (lcvr64@yahoo.fr)

41 - Loir-et-Cher : Philippe Ruffié - 13 rue des Sittelles - 41350
St-Gervais-la-Forêt - 02.54.43.16.55 - lcvr41@club.lemonde.fr

44 - Loire-Atlantique : Mme Cornudet - 42 rue du Bois Robillard
- 44300 Nantes - Tél. 02 40 25 62 16 .

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

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

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

60 - Oise : Alain Pouillard - chez Alain DROUET - 63 rue Frédéric
Petit - 60210 GRANDVILLIERS

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

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

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

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

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

67 - Bas-Rhin : Éliane Weil - 16 rue du Général Ducros -
67000 Strasbourg

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

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

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

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

73 - Savoie : Daniel Goineau - 50 square d'Orgeval - 73000
Chambéry - Tél. : 04.79.62.52.63.

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

75 - Paris : Christine Weil - 5 Bis Rue Moufle - 75011 Paris -
Tél. : 01.40.21.61.06 (lcvr@clubinfo.enpc.fr)

76 - Seine-maritime : Pascal Treffort - 2 rue de l'Arques -
76133 Épouville - tél. : 02..35.13.66.41
(treffortpascal@aol.com)

77 - Seine-et-Marne : Danielle Glise - 29 Grande Rue - 77630
Barbizon - Tél. : 01.60.66.42.42 - Fax. : 01.60.69.20.98
(saint.herem@barbizon-france.com)

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

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

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

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

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

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

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

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

97 - Outre Mer : La Réunion : Marlène Dijoux - Ligue contre
la violence routière - 22 rue François de Mahy - 97410 Saint-
Pierre - Tél. : 02.62.34.16.03

Conseil d'administration

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

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

Bureau national

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

DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

Normandie (Aisne - Calvados - Eure - Manche - Oise - Orne - Seine Maritime - Somme) : **Jean-Marie Leverrier** - Creuley - 14410 Viessoix - Tél. & Fax. : 02.31.68.56.42 - (j.leverrier@free.fr)

Île-de-France (Essonne - Hauts de Seine - Seine et Marne - Seine Saint Denis - Val de Marne - Val d'Oise - Ville de Paris - Yvelines) : **Philippe Laville** - 14 avenue des Palombes - 91260 Juvisy S/ Orge - Tél. & Fax. : 01.69.44.48.79 (laville.phil@wanadoo.fr)

Est (Bas-Rhin - Territoire de Belfort) : **Geneviève Fuchs** - Maison des Associations - 6 rue d'Ingersheim - 68000 Colmar - Tél. : 03.89.23.64.12

Ouest (Charente Maritime - Côtes d'Armor - Finistère - Ille et Vilaine - Loire-Atlantique - Maine-et-Loire - Mayenne - Morbihan - Sarthe - Vendée) : **Philippe Gervot** - 6 Rue Louis Gervot - 44500 La Baule Tél. : 02.40.60.09.65 (francoise.gervot@wanadoo.fr)

Centre (Cher - Eure-et-Loir - Indre-et-Loire - Loir -et- Cher - Loiret) : **Gérard Pétin** - 23 Rue de l'Orbette - 45000 ORLEANS - Tél. : 02.38.53.09.58 (geodepetin@aol.com)

Aquitaine (Dordogne - Gironde - Landes - Lot-et-Garonne - Pyrénées-Atlantiques) : **Jean Le Fèvre** - 5 Rue de la Cendré - 64320 Bizanos - Tél. : 05.59.02.49.31

Languedoc-Roussillon (Aude - Gard - Hérault - Lozère - Pyrénées-Orientales) : **Odile Arnaud** - rue Antérieu - 34270 Claret - Tel. : 04.67.59.04.24 Tel + Fax : 04.67.59.03.69 (arnaud.odile@free.fr)

Provence-Alpes-Côte d'Azur (Alpes-de-haute-Provence - Alpes-Maritimes - Bouches-du-Rhône - Corse - Hautes-Alpes - Var - Vaucluse) : **Chantal-Marie Laurent** - 19 rue Frédéric Chevillon - 13001 Marseille - Tél.+ Fax. : 04.91.95.97.17 (chamalaurent@wanadoo.fr)

Midi-Pyrénées (Ariège - Aveyron - Gers - Haute-Garonne - Hautes-Pyrénées - Lot - Tarn - Tarn-et-Garonne) : **Paul Meyer** - 6 Rue du Docteur Laennec - 65000 Tarbes - Tél. : 05.62.93.52.16

Champagne-Lorraine (Marne - Meurthe-et-Moselle - Meuse - Moselle) : **Jean-Yves Lamant** - 36 Clos des Sorbiers - 57157 Marly (jylamant@wanadoo.fr)

BULLETIN D'ADHÉSION

J'adhère :

Je renouvelle mon adhésion :

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Tél. : _____

Profession : _____

e.mail : _____

Cotisation minimale : 30,50 €

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

La cotisation comprend l'abonnement à *PONDÉRATION* (4 numéros par an), elle donne droit à un reçu fiscal.