



## Criminalité routière : l'inconscience collective

code de bonne conduite...



### Répression, prévention, éducation

*Les accidents de la route étant, de l'avis de tous les observateurs, un problème de comportement, répression, prévention et éducation sont les principales pistes sur lesquelles les pouvoirs publics travaillent pour tenter d'améliorer une situation catastrophique en France.*

**PP. 14 à 24**



INFORMATION JEUNESSE  
en Franche-Comté

- **Centre Régional Information Jeunesse**  
27, rue de la République  
25 000 Besançon  
Tel. : 03.81.21.16.16  
Fax : 03.81.82.83.17  
Minitel : 36.15 IJ
- **Centre d'information jeunesse**  
2, place de la Liberté  
39 000 Lons-le-Saunier  
Tel. : 03.84.87.02.55
- **Centre d'information jeunesse**  
38, rue Paul Morel  
70 000 Vesoul  
Tel. : 03.84.97.00.92
- **Centre d'information jeunesse**  
3, rue Jules Vallés  
90 000 Belfort  
Tel. : 03. 84.90.11.11

Pour obtenir les coordonnées des Bureaux et Points Information Jeunesse, contacter les Centres ci-dessus.

Les offres de stages  
Les offres de logement  
Les offres de jobs  
Les offres d'auto-stop sur

**3615 IJ**

1,01 F la mn

## PRÉFECTURE

## Routes : trop de conduites agressives et dangereuses

7 600 personnes, c'est à peu près le nombre de voyageurs transportés dans 50 Airbus. C'est également le nombre de tués sur les routes de France cette année. C'est énorme, et deux fois plus que chez nos partenaires européens ayant à peu près le même nombre d'habitants (Grande-Bretagne, Italie).

A quoi cela tient-il ? A l'importance du trafic routier et autoroutier en France tout d'abord : étendue et densité du réseau, notamment des petites routes sur lesquelles trois quarts des accidents interviennent, et transit croissant, dû à la position centrale de la France en Europe. L'infrastructure, ensuite, est parfois mise en cause. Mais enfin et surtout, c'est sur le comportement des usagers qu'il convient d'insister. Ce sont en effet des conduites agressives et dangereuses, par la vitesse et la consommation d'alcool en particulier, que l'on retrouve souvent à l'origine des accidents de la route, ou comme facteurs aggravants. Il convient également d'insister sur les comportements car c'est en

agissant sur eux que le nombre et la gravité des accidents de la route peuvent le plus fortement baisser.

On n'admettra pas en effet de fermer certaines routes, sous prétexte que des accidents s'y produisent. Des efforts importants sont par ailleurs consentis pour aménager les infrastructures afin de les «sécuriser» un peu plus : adaptation de la signalisation, réduction de la vitesse par des moyens variés : ronds-points, aménagements divers... Mais l'action préventive auprès des usagers reste à améliorer, en particulier auprès des jeunes. 1200 jeunes francs-comtois sont chaque année victime d'un accident de la route, et près de la moitié des hommes qui perdent la vie entre 15 et 24 ans le doivent à un accident de la circulation. Sans compter les douleurs, physiques et morales, des survivants...

C'est pourquoi le gouvernement a renforcé les actions de sensibilisation auprès des usagers de la route, en particulier ceux âgés de 15 à 24 ans. Tous les acteurs de la «sécurité routière» se sont ainsi mobilisés dans le cadre de

la «grande cause nationale» déclarée cette année. Il en est résulté un surcroît d'actions et de campagnes d'information, notamment dans les entreprises et les établissements scolaires. Pour l'année 2001, au niveau local, les opérations de contrôle de la vitesse et de l'alcoolisme seront renforcées afin de réprimer cette réelle délinquance routière. Par ailleurs, des pôles d'animation sont prévus sur le thème : «On ne badine pas avec la sécurité routière». Ils développeront les points suivants : intensification des actions dans les collèges, avec l'implication de l'Education nationale ; manifestations importantes à l'attention du grand public ; continuation de l'implication de la Sécurité routière dans toutes les actions individuelles et associatives menées dans le cadre du Plan départemental des actions de Sécurité routière (PDASR). Enfin, le dispositif «Label vie» sera poursuivi l'année prochaine. Il a permis en 2000 de subventionner dans le Doubs 16 projets présentés par des jeunes de 14 à 28 ans traitant des questions de sécurité routière. Un

jeune chauffeur de bus a ainsi pu réaliser une bande dessinée humoristique sur les principes à respecter pour éviter les accidents mettant en cause des autocars. Les lycéens de Tristan Bernard ont également organisé une semaine complète d'information sur les risques de la route. D'autres initiatives peuvent encore être aidées l'année prochaine. Des projets ont d'ailleurs déjà été déposés, mais il est encore temps d'en présenter !

C'est en effet par une mobilisation de tous que des vies cesseront d'être brisées sur la route, à cause de décès ou de traumatismes trop souvent dus à des comportements irresponsables. Les routes ont été moins mortelles cette année que les années précédentes. C'est la preuve de l'utilité des actions de prévention, mais aussi de répression. Mais il reste encore beaucoup à faire : qui osera dire que 7600 tués est un chiffre satisfaisant ?

Le Sous-Préfet du Doubs chargé de la Sécurité routière

N'attendez pas pour vous couvrir !



MUTUELLES  
**PRISMA**

**mutuelle**  
bisontine

27, RUE CL. POUILLET  
25041 BESANÇON CEDEX  
TEL. 0 801 81 25 25

**mutuelle**  
du haut-doubs

1, RUE NEUVE  
25500 MORTEAU  
TEL. 0 801 81 25 25

**mutuelle**  
de montbéliard

3, RUE L'ÉCOLE FRANÇAISE  
QUARTIER VELOTTE  
25200 MONTBÉLIARD  
TEL. 0 801 81 25 25

**mutuelle**  
M.D.I. 39

2, RUE DU SOLVAN  
BP 516  
39004 LONS-LE-SAUNIER  
CEDEX  
TEL. 03 84 43 09 43

**mutuelle**  
M.D.I. 90

9, RUE GAMBETTA  
BP 289  
90005 BELFORT CEDEX  
TEL. 03 84 58 62 62

FAITES CONFIANCE A DE VRAIES MUTUELLES



MUTUELLES RÉGIÉS PAR LE CODE DE LA MUTUALITÉ

## Les services du mois

## CRIJ

Le Centre Régional d'Information Jeunesse de Franche-Comté est une émanation du ministère de la Jeunesse et des Sports, de la Région de Franche-Comté, du Conseil général du Doubs et de la Ville de Besançon. Il réalise TOPO en partenariat avec L'Est républicain et avec le soutien du Crédit Agricole de Franche-Comté.

● **PANORAMA** - le CRIJ a décidé de consacrer un numéro complet de TOPO à l'insécurité routière. Un sujet préoccupant, qui cause plus de 20 morts par jour en France et qui

## TOPO

Supplément mensuel coproduit par le Centre Information Jeunesse de Franche-Comté et L'Est Républicain.

Directeur délégué de la publication et de la rédaction  
Philippe RENAHY

Crédit photos  
CJ

Régie publicitaire  
L'EST

Imprimerie  
L'EST RÉPUBLICAIN  
54180 HOUEMONT

demeure la principale cause de décès des 15-24 ans. A plus grande échelle, la Banque mondiale estime que sans un changement fondamental de comportement, la route pourrait devenir la 3e cause de mortalité d'ici 2020 pour l'ensemble de la planète. D'ores et déjà, sur ce plan, les accidents de la circulation représentent la principale cause de morbidité et de décès prématurés pour les hommes adultes de 15 à 44 ans. Tous âges confondus, il s'agit de la 10e cause de mortalité dans le monde. Dans ce panorama, la France ne fait pas bonne figure avec un taux de 14,4 tués pour 10, mieux que le Portugal, la Grèce ou les Etats-Unis mais loin de la Suède ou du royaume-Uni.

## ACCIDENTS

## Sur la route, l'horreur est humaine

**L'insécurité routière règne, particulièrement en France. Pourtant cette situation n'est pas une fatalité.**

GRANDE cause nationale en l'an 2000, la sécurité routière n'est pas encore de mise sur les routes de France où plus de 8000 personnes ont trouvé la mort et plus de 150 000 autres ont été blessées l'an dernier. Les diverses mécaniques roulantes qui sillonnent le pays ne sont pourtant pas vouées à être de véritables machines de guerre. Toutes les personnes rencontrées pour ce numéro en conviennent, cette situation est due au comportement des conducteurs, ce que confirment des exemples voisins. Il n'y a pas de fatalité, ce n'est ni la route ni les automobiles qui sont coupables mais les conducteurs, leur non respect du code de la route, leur inattention, leur inconscience, leur défaut de maîtrise du véhicule, leur sentiment de sûreté et bien sûr les dépassements de vitesse, l'alcool, la fatigue... L'erreur est humaine, mais tant qu'elle



Photo issue de la campagne «Arrêtons le massacre».

n'arrive pas, combien d'entre nous ont conscience qu'au volant, elle appelle l'horreur. Qui se rend compte qu'en roulant à 50 km/h, celui qui aperçoit un enfant traverser 24 m devant lui arrivera à s'arrêter, alors qu'à 60 km/h, il le percute à une vitesse de 38,5 km/h ? Et on parle là de soixante à l'heure...

Dans ce panorama, tout le monde, vous, moi, peut se retrouver coupable ou victime

en un dixième de seconde, coupable et victime, victime innocente.

Ce numéro 109 de TOPO est donc un peu particulier. Il tente de faire le point en exposant d'abord la réalité de la situation puis en donnant un aperçu des solutions cherchées. Elles tiennent en peu de mot : répression, éducation, prévention.

Stéphane Paris

CFC0440 doc est



région Franche-Comté

# FORMER POUR L'EMPLOI

**Vous avez le niveau 1<sup>ère</sup> ou terminale scientifique ou technique**  
Vous voulez acquérir une qualification professionnelle reconnue par l'Etat et les entreprises avec un excellent taux de placement l'AFPA vous propose des formations professionnelles **qualifiantes, gratuites et rémunérées**

## TECHNICIEN OU TECHNICIEN SUPÉRIEUR EN MAINTENANCE AUTOMATISMES INDUSTRIELS

- Au centre AFPA de Montbéliard
- Entrées : janvier/avril 2001
- Durée : 11 mois maximum
- Diplômes : Certificat de Formation Professionnelle niveau 4 (Bac Pro) ou niveau 3 (BTS/DUT)
- Facilité de restauration, hébergement gratuit (sous certaines conditions)

\* Les formations AFPA sont gratuites et rémunérées pour les demandeurs d'emploi. Les salariés peuvent aussi bénéficier des formations AFPA (congé individuel de formation, contrat de qualification...)

**Informations AFPA : 03 81 65 06 08**

Association Nationale pour la Formation Professionnelle des Adultes - Ministère de l'Emploi et de la Solidarité

## TÉMOIGNAGES

# Des vies supprimées, brisées, bouleversées...

**Les témoignages de victimes d'accidents de la route sont toujours terribles. Ils montrent que l'insécurité routière frappe n'importe quand, n'importe où. En conséquence, personne n'est protégé, personne ne peut se dire « ça n'arrive qu'aux autres ».**

Prénom : Sylvain

Cause : Perte de contrôle

Résultat : Paraplégie

Sylvain, de Gilley (Doubs), avait 21 ans en 1991 et finissait son année de bac pro pour devenir cuisinier...

«C'était le 8 mai 1991 et l'accident s'est produit à 800 m de chez moi sur une route que je connaissais par coeur. Le 7 mai au soir, j'avais un anniversaire à Gilley et je suis retourné chez moi vers 2 h du matin. J'ai vu la nouvelle voiture de mon frère stationnée dans l'entrée, une Peugeot 309 Turbo Diesel, et j'ai voulu l'essayer... pour la tester. Vers 3 h, une voiture roulant dans le sens opposé m'a croisé dans un virage et dans une ligne droite qui a suivi, j'ai perdu le contrôle du véhicule. Je ne me rappelle pas vraiment des détails car j'ai perdu connaissance un moment. J'ai été éjecté de la voiture et je me suis réveillé à 10 m de l'engin : je n'étais pas attaché. J'étais allongé sur le sol et j'essayais de bouger... impossible... je me suis dit : « Ah non ! Pas la colonne ! ». J'avais mal dans le dos et aux épaules. Il y avait beaucoup de brouillard, ce qui empêchait les gens de me voir, je suis donc resté quelques heures dans le champ avant qu'un groupe de jeunes me découvre. Les pompiers sont arrivés et à 9 h j'étais à l'hôpital Minjot de Besançon... Diagnostic : paraplégie à vie ; double luxation aux épaules ; luxation du genou droit ; fracture de la malléole droite ; côtes cassées et perforation du poumon droit. J'ai fait 45 jours d'hospitalisation et j'ai passé 20 mois dans un



centre de rééducation. La gendarmerie n'a pas pu estimer la vitesse de la voiture et j'avais un faible taux d'alcoolémie. Après l'enquête, j'ai eu 3 mois de retrait de permis pour non maîtrise du véhicule. Après l'accident, j'ai eu la chance d'être très bien entouré par ma famille et par mes amis, d'ailleurs, je leur suis très reconnaissant. On s'accroche et lorsqu'on voit des cas pires que le sien, on accepte mieux. J'ai oublié l'idée de devenir cuisinier mais depuis 5 ans je travaille chez « Balossi Marguet » à Morteau en DAO à la conception de plan d'armoires électriques. Maintenant je suis heureux

malgré tout et plus conscient du danger que représente la route. Il faudrait d'ailleurs interdire la vente de voitures puissantes aux jeunes de moins de 25 ans ou instaurer un limiteur de vitesse sur les véhicules ainsi qu'une communication choc comme on le fait pour le sida. Pour les récidivistes, les faire travailler dans des centres de rééducation ne serait pas une mauvaise idée. De plus, ce n'est pas pour faire la morale aux jeunes mais il faut écouter ses parents : ils ont plus d'expérience et ont souvent raison. Bref, la vie tient effectivement à un fil : du jour au lendemain, tout peut basculer, que vous l'ayez choisi ou pas ! ».

## LAURENT



Laurent (en photo ci-contre avant l'accident) avait 22 ans quand, en mai 95, il a perdu le contrôle de sa voiture en allant travailler. Pourtant, il ne roulait pas vite. Depuis 5 ans, il est en coma dit « végétatif », à la charge de sa famille. Il a besoin de soins 24 h sur 24. Il ne parle pas, ne réagit pas, ne bouge pas. Il est nourri par sonde stomacale.



Photos, AFTC.

## Utiliser Internet pour trouver un emploi :

Tapez : <http://www.anpe.fr>

Le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), notamment à travers l'essor du réseau internet, modifie les méthodes de recrutement traditionnel.

Site incontournable dans le domaine de l'emploi, l'Agence nationale pour l'emploi propose, en 2000, la consultation de près de 150.000 offres d'emploi actua-

lisées tous les jours, des services d'aide à la recherche d'emploi destinés aux candidats et des services d'aide à l'embauche destinés aux recruteurs.

Si vous êtes chercheur d'emploi, vous y trouverez les offres d'emploi région, France entière et internationale, classées par zone géographique, par secteur par fonction, ou par mots-clefs.

Que vous soyez candidat ou employeur, vous y trouverez aussi tous ces services : les adresses

des agences locales, espaces et point relais cadres, les démarches pour s'inscrire, les services offerts par l'agence, les mesures et les aides à l'emploi, les concours de recrutement ouverts à l'ANPE, le guide pratique du recrutement, une rubrique sur la prévention des licenciements et le recrutement des salariés.

Fin 2001, vous pourrez consulter [anpe.fr](http://anpe.fr) dans toutes les agences pour l'emploi de Franche-Comté. Déjà les agences de Besançon -

République et de Montbéliard sont dotées de bornes internet en accès direct.

N'hésitez pas à demander à un conseiller à l'emploi de vous aider à naviguer...



## Julien

Prénom : Julien

Cause : Vitesse

Résultat : Tétraplégie

L'accident s'est produit dans la nuit du 15 septembre 1996. Julien avait 17 ans. Le jeune homme est sorti en boîte avec 5 de ses copains et tous ont quitté l'établissement à sa fermeture...

«A la veille d'un important match de foot, je n'avais pas envie de sortir en boîte, mais sur l'insistance d'un ami, j'avais accepté. A la fermeture (vers 4 h), avec deux voitures (trois personnes par véhicule), on voulait aller chercher des croissants à quelques kilomètres de là. L'une des deux voitures avait distancé l'autre. Le conducteur du véhicule retardataire dont j'étais le passager arrière voulait rattraper nos amis. Un grand virage suivait une ligne droite et je pense qu'il roulait trop vite. La vitesse excessive, combinée aux conditions climatiques (brouillard), a fait perdre le contrôle au conducteur : la voiture a traversé un fossé et «couché» quelques arbres. Lors du choc, j'ai giclé sur les sièges



avant et après l'accident, je ne sentais plus mes jambes, plus rien... J'ai compris aussitôt que j'étais paralysé ! Je ne ressentais aucune douleur mais quand j'ai essayé de me relever, rien ne répondait, je ne pouvais plus bouger. Ma plus grande erreur : je n'avais pas bouclé ma ceinture de sécurité. A l'hôpital Jean Minjot (Besançon), on m'a mis une pièce métallique pour fortifier la colonne vertébrale... Je suis arrivé paralysé

et je suis parti paralysé. Je suis resté 7 semaines à l'hôpital et 11 mois dans un centre de réadaptation où j'ai passé 182 jours sans bouger. Quant au conducteur, il s'en est tiré avec 400 francs d'amende et 6 mois de retrait de permis. Maintenant je me sens bien, j'ai accepté ma condition et je travaille en comptabilité... J'ai toutefois oublié mon rêve de devenir footballeur pro ! »

## Monique



A 34 ans, en juillet 1998, elle a été percutée par un automobiliste en état d'alcoolémie et sous l'emprise de la drogue. Elle se trouvait à l'arrêt sur sa moto, sur le trottoir devant chez elle. Depuis 2 ans, elle est en état dit «végétatif», ne parle pas, ne réagit pas, ne bouge pas. Nourrie par sonde stomacale, elle a été rendue à sa famille qui s'en occupe 24 h sur 24.

### En bref

● **CHIFFRES** - en 1999, 8029 personnes ont trouvé la mort sur la route en France et 167572 ont été blessés dont 31851 gravement (en France. Le mode de calcul prend en compte les décès jusqu'à 6 jours après l'accident. Les blessés graves sont les victimes avec plus de 6 jours d'hospitalisation).

● **JEUNES** - la route est la première cause de mortalité des 15-24 ans, avant le suicide. Un tiers des décès des 20 à 24 ans est dû à la route. En 1999, 100 enfants de 0 à 4 ans sont morts sur la route et 89 de 5 à 9 ans, 144 10-14 ans, 922 15-19 ans, 1201 20-24 ans et 974 25-29 ans.

● **CONSTAT** - quelques constats à partir des statistiques des accidents en France : cyclomoteurs et surtout motos représentent un sur-risque par rapport à l'automobile (901 tués et 4298 blessés graves sur deux-roues à moteur en 99). Les accidents impliquant des poids lourds représentent 12,9 % des tués alors que leur kilométrage atteint 5 % du total. Dans 84 % des accidents mortels sur obstacles fixes (arbre, poteau), le conducteur est un homme. Ces derniers

sont d'ailleurs dans l'ensemble beaucoup plus concernés que les femmes. Les accidents de nuit sont moins nombreux (1/3) mais plus graves (plus de la moitié des tués) alors que le trafic de nuit représente 10 % du total.

● **FEMMES** - de nombreuses enquêtes démontrent, les femmes se comportent de façon plus responsables sur les routes : d'après le Centre de documentation et d'information de l'assurance, elles mettent plus souvent leur ceinture, respectent plus les limitations de vitesse, grillent moins les feux rouges et franchissent moins les lignes, boivent moins (95 % des infractions à l'alcool concernent des hommes). Si elles ne créent pas moins d'accidents que les hommes, ils sont moins graves : plutôt des accrochages moins coûteux en dommages corporels et matériels. Il faut dire que le fantasme vitesse, puissance, performance, grosse voiture est très masculin. Au bout du compte, en moyenne, près de 73 % des personnes tuées sur la route sont des hommes.

### Quelques données sur les accidents en Franche-Comté

Avec 193 tués en 1999 et 30 % de victimes de 15 à 24 ans, la région ne manifeste pas de caractéristique particulièrement notable au regard du reste de la France. Comme ailleurs, l'évolution des accidents et des tués est en baisse depuis 20 ans mais reste à un niveau évidemment intolérable, la multiplication des accidents de la route ces dernières semaines, notamment en Haute-Saône, étant là pour le rappeler. On est tout de même passé en 20 ans (1979-1999) de 4103 à 1632 accidents et

de 270 à 193 tués. Pour 1999, l'observatoire régional de la sécurité routière note tout de même un nombre d'automobilistes tués qui reste fort (150 sur 193), un nombre de blessés graves qui évolue favorablement, un nombre de motards tués en déclin et des jeunes qui restent les premières victimes de la route. Et malheureusement, une gravité des accidents plus grande qu'ailleurs puisqu'avec un taux de 55 tués ou blessés graves (c'est-à-dire avec plus de 6 jours d'hospitalisation), la région demeure

13 points au-dessus de la moyenne nationale. Pour le reste, les données sont comparables : les hommes sont bien plus touchés que les femmes (70 % des tués sont masculins), les piétons représentent 12 % des victimes graves et les usagers de deux-roues 22 %, 68 % des accidents ont lieu la journée mais 42 % des tués le sont de nuit. Entre 98 et 99, le nombre de tués a augmenté dans le Jura, stagné en Haute-Saône et diminué dans le Doubs et le Territoire de Belfort.



MUTUELLE  
FRANÇAISE

CONDITIONS  
TARIFAIRES  
"spécial jeune"  
de moins de 26 ans

## MUTUELLE IRPUN COMPLÉMENT MALADIE

Hospitalisations médicales et chirurgicales  
Participation aux frais d'obsèques  
Adhésion individuelle ou collective

Mutuelle régie par le Code de la mutualité

2, cité des Prés-de-Vaux - 25000 BESANÇON

03.81.61.09.21 - Fax 03.81.61.33.60

Adresse Internet : [www.mutuelle-irpun.com](http://www.mutuelle-irpun.com)

## En bref

● **COMPORTEMENT** - la France compte trois fois plus de tués qu'en Suède et deux fois plus qu'en Grande-Bretagne à population et motorisation comparables. En ce qui concerne l'Allemagne, que tout le monde cite en exemple en rappelant que la vitesse y est illimitée sur autoroute, elle n'est pas si exemplaire que cela, même si la situation est toujours moins négative qu'en France : 7759 tués en 99, soit 93 tués par million d'habitants (55 en Suède, 58 au Royaume-Uni, 152 en France... dans l'union européenne, seuls la Grèce et le Portugal font pire).

● **JEUNES** - la moitié des accidents impliquant des jeunes ont lieu le week-end et 58 % la nuit. De façon malheureusement stéréotypée, les sorties en boîte, demeurent meurtrières.

*En 1999,  
près de 14 500 enfants  
de moins de 15 ans  
ont été victimes  
d'accidents de la route.  
333 sont morts,  
2408 ont été  
gravement blessés  
et beaucoup gardent  
des handicaps définitifs.*

## Mélanie

SA vie s'est arrêtée à 19 ans, le 25 juillet 1999.

Mélanie venait de quitter des amis et rentrait chez elle pour dire au-revoir à son frère qui s'apprêtait à retourner en Allemagne où il effectuait son service national. Entre Quingey et Larnod, dans le Doubs, sa voiture a été percutée de plein fouet par un 4x4 arrivant en sens inverse. L'enquête n'a pu déterminer pourquoi il a quitté sa voie ni à quelle vitesse il roulait. Aucune trace de freinage. Le conducteur déclare avoir été gêné par une autre voiture. Directeur et moniteur d'auto-école de 42 ans, il rentrait dans le Jura avec son fils de 6 ans. Tous deux s'en sont sortis, bien que les voitures aient été retrouvées dans un état épouvantable. Une chose est sûre d'après l'enquête : Mélanie n'a commis aucune faute de conduite, roulait à vitesse normale et a tenté d'éviter le 4x4 juste avant le choc. Ce dernier est passé sur le toit de sa 205 avant de traverser la route, percuter le talus et s'arrêter 42 mètres plus loin. Le conducteur a fait appel d'une condamnation qui prévoyait entre autres l'annulation du permis et l'interdiction de le repasser pendant un an (plus deux amendes de 2000 F et 10 mois

d'emprisonnement avec sursis). Le nouveau jugement n'a pas encore eu lieu.

«Notre fille était très enjouée, très dynamique décrivent ses parents. Elle était en fac de psycho mais sa vocation depuis longtemps était de devenir infirmière, dans le secteur humanitaire. D'ailleurs, elle s'investissait depuis 3 ans dans les actions de la Croix-Rouge. Elle aurait eu 20 en l'an 2000 et elle en était fière... Son décès a laissé toute la famille anéantie, détruite à jamais. Ses copains ont aussi été très touchés, ils continuent à apporter des fleurs pour elle». Très affectés moralement et physiquement, ses parents ont gardé la chambre de Mélanie telle qu'elle l'a quittée.

«On aurait aimé comprendre pourquoi elle est morte, mais le conducteur du 4x4 ne sait pas vraiment ce qui s'est passé». Lors de la procédure, ils ont d'ailleurs changé d'avocat, délaissant celui de l'assurance pour un autre, payé de leur poche : «Le premier pensait vraiment qu'on voulait de l'argent alors que dès la début c'était juste de savoir la vérité qui nous importait». Lors de l'accident, les gendarmes de Tarragnoz l'avaient bien compris puisqu'ils leur ont indiqué la façon d'avoir accès

au procès-verbal de l'accident, qu'ils ont obtenu très facilement. «Les gendarmes ont essayé de nous aider. Quand ils sont venus nous annoncer la nouvelle, ils ont attendu que des membres de notre famille soient près de nous pour partir. Il faut dire qu'eux-mêmes n'en pouvaient plus de venir sonner aux portes pour annoncer des décès. L'hécatombe sur les routes, ils en ont ras-le-bol».

Très sensibilisés, et pour cause, au problème de l'insécurité routière, les parents de Mélanie ne pensent pas que les campagnes d'information aient beaucoup d'effets. Par contre, mettre des boîtes noires sur les voitures pour évaluer la vitesse au moment des chocs pourraient avoir, à leur sens, un effet dissuasif. «En sachant qu'on pourrait connaître leur vitesse, peut-être que les gens



feraient très attention. Car on a beau dire qu'il y a des routes dangereuses comme celle de Quingey, ce n'est pas vrai : ce n'est pas la route qui est dangereuse mais les gens qui conduisent» précise la mère de Mélanie.

Au bord de la route, à l'endroit du choc, ils ont laissé des fleurs avec un panneau portant le nom et l'âge de leur fille. Et le slogan : « il faut des années pour grandir et quelques secondes pour mourir ».

CF03439 doc est m34



HAUT-DOUBS

## Devenez

- Régleur en décolletage
- Régleur en micromécanique

De nombreuses entreprises vous attendent

Formations à partir du 22 janvier 2001

Stages conventionnés par le Conseil Régional de Franche-Comté

Renseignements et inscriptions :

GRETA du HAUT-DOUBS

Site de MORTEAU - 4, rue d'Étain - Tél. 03 81 67 40 25

## POMPIERS

## « Nous trouvons des gens dans des états épouvantables »

**Sapeur-pompier professionnel depuis 1973, le lieutenant Georges Chauffet est également inspecteur départemental de sécurité routière.**

**P**RES de 30 ans de carrière : autant dire que le lieutenant Georges Chauffet est intervenu sur nombre d'accidents dans le département du Doubs. Ce qui ne l'empêche pas, bien au contraire, de continuer à être révolté par la façon dont les gens (se) conduisent sur les routes. Son avis à travers quelques thèmes :

«A mon avis, les comportements sur la route sont de pire en pire. Pour moi, il y a une raison essentielle au nombre de morts : les Français sont indisciplinés. Tant qu'il n'y aura pas une mentalité plus aiguisée vis-à-vis de la sécurité, rien n'évoluera. Ce n'est d'ailleurs pas seulement vrai pour la route, il suffit d'observer le nombre d'accidents domestiques concernant les enfants pour comprendre que l'esprit de sécurité est absent... En Angleterre, il y a beaucoup moins d'accidents et je pense que c'est dû à une autre culture de comportement des usagers, une mentalité qui amène à plus de sagesse. Là-bas, le comportement «M. Costaud au volant» existe moins que chez nous. Donc, en France, on pourra toujours faire de la répression mais on aura du mal à atteindre les objectifs fixés par les responsables politiques. Il faut commencer à développer l'esprit de sécurité dès la maternelle.»

## Les accidents

«Il faut entendre une mère hurler de chagrin pour comprendre bien des choses, c'est atroce. Parfois nous trouvons des personnes dans des états tellement épouvantables qu'on se demande après coup : «comment a-t-on pu les sauver ?». Evidemment, au moment de l'intervention, on ne se pose pas la question, on n'a qu'une envie, c'est sauver des vies, on se met en quatre s'il le faut... Que la personne soit blessée gravement ou pas, un sapeur-pompier sur un accident n'est plus le même homme, il s'accroche pour mener le combat de la vie avec la victime, il a beaucoup de mal à «lâcher». Le pompier qui fait du secours n'est pas la même personne que dans la vie courante. Pour lui un mort est un véritable échec et il y a un refus total de cet échec. On ne joue pas pendant, on est là pour gagner.



Mais dans un même temps, il faut savoir rester froid même si, quelque part, il y a toujours l'homme derrière le pompier... Un enfant accidenté ne laisse pas indifférent, cet enfant pourrait être le sien... Et quand on sent au bouche à bouche que la vie s'amenuise, c'est terrible... Le rôle des sapeurs-pompiers «Notre rôle s'arrête lorsqu'on a transporté les victimes et qu'il n'y a plus besoin d'assurer la sécurité de l'ensemble du site. Car si les gendarmes ont un rôle de protection, et d'enquête au sens pénal, sur les accidents, le sapeur-pompier représente également l'autorité publique et assure la sécurité de l'ensemble du site sur lequel les secours publics interviennent. Nous sommes ensuite sollicités comme IDSR (inspecteur de sécurité routière) à la demande du directeur de cabinet du préfet, avec d'autres partenaires du service public ou du privé.»

## La route

«Parfois, il n'y a pas besoin de chercher loin la cause d'un accident, notamment quand c'est l'alcool. Parfois c'est la route qui est en cause mais il faut aussi compter que dans de nombreux cas, les gens n'ont pas conscience du danger et sont responsables. Regardez par exemple les précautions autour des virages des circuits de F1 : ils sont plats, avec des fuyantes pour les différentes trajectoires susceptibles d'être prises, bordés d'amortisseurs, avec des terrains meubles où les voitures peuvent éventuellement s'enfoncer pour éviter le pire. Sur la route, les virages ne

pas conçus comme ça, les prendre trop vite est un vrai danger. Dans 90 % des accidents, c'est l'homme qui est responsable. Jusqu'à preuve du contraire, ce n'est pas l'engin qui boit, c'est le conducteur.»

## L'esprit de sécurité

«Pour le public on est parfois des héros. Mais nous ne sommes pas des gens exceptionnels, nous sommes comme tout le monde et on se surprend soi-même, quand on repense à certaines situations on se dit qu'on ne se serait jamais cru capable. Regardez un pompier conduire sa voiture personnelle puis un véhicule d'intervention dans l'urgence : il n'est pas le même. Au volant du camion, il fait ce qu'il est incapable de faire avec ma voiture. Paradoxalement, il y a très peu d'accidents de la route avec des engins de sapeurs-pompiers. C'est ce qui me fait dire qu'au moment d'une intervention, nous sommes différents. Même si on utilise la sirène, même si le code de la route nous donne le droit à la priorité, on est conscient du risque et nous marquons au besoin l'arrêt car nous avons l'oeil partout. Cela montre que l'esprit de sécurité existe. Si nous l'avons, pourquoi pas les autres ? Cela fait partie de notre culture professionnelle, mais je pense qu'on peut développer cet esprit chez tout le monde en s'y prenant dès le plus jeune âge.»

Recueilli  
par Stéphane Paris

## INTERVENTIONS La voiture légère concernée au premier chef

Dans le Doubs, les sapeurs-pompiers ont dû intervenir 3029 fois en 1999 pour des accidents de la circulation routière. Un chiffre relativement stable par rapport à l'année précédente (3100) mais en augmentation comparativement à 1996 et 1997. La grande majorité de ces interventions concernaient des voitures légères, ce qui n'est pas anormal dans la mesure où ces véhicules représentent le plus gros parc et la majorité des utilisateurs de la route : elles étaient impliquées dans 2282 des interventions. Le détail de celles-ci est également assez édifiant : 805 fois, il s'est agi de voitures légères

contre d'autres voitures légères, 235 fois contre des motocyclettes, 214 fois contre des piétons, 179 fois contre un autre engin motorisé et surtout, à 849 reprises, l'accident concernait une voiture seule, ce qui confirme l'idée que le comportement des conducteurs sur la route est la cause principale des accidents. D'ailleurs, quel que soit le mode de transport (poids lourds, voiture, motocyclette ou autres), les accidents concernaient un véhicule seul dans plus de 40 % des cas.

Enfin, autre chiffre intéressant à souligner, les interventions pour des transports en commun étaient au nombre de 4...

*En l'état actuel des statistiques, 1 enfant sur 10 sera tué ou gravement blessé dans un accident de la circulation avant ses 18 ans.*



Dessin, C. Maucler

## En bref

● **POMPIERS - toute personne, si elle est témoin d'un accident**, est tenue d'appeler les secours. Seule la présence d'un véhicule du SAMU, de la police ou des pompiers déjà sur place dispense de ce geste obligatoire d'assistance. Cependant, d'après le ministère de l'Intérieur, les événements les plus graves sont souvent ceux qui provoquent le moins d'appel. Rappel des numéros d'urgence : 15 (SAMU), 17 (police), 18 (pompiers). Ces numéros peuvent être composés gratuitement sans monnaie ni carte depuis toute cabine. Avec un portable, le 112 est un numéro d'appel d'urgence valable dans toute l'Europe.

● **VÉHICULES - si le nombre de tués par million de véhicules** est de 189 pour les poids lourds et 193 pour les véhicules légers, ce chiffre atteint 345 pour les voitures, 293 pour les cyclomoteurs et 815 pour les motos. Même si les deux roues parcourent en moyenne assez peu de kilomètres, le nombre d'uti-

lisateurs tués lors d'accidents est très élevé.

● **TRANSPORT EN COMMUN - c'est de loin le mode de déplacement le plus sûr**. En 5 ans, entre 1995 et 1999, on dénombre 104 tués et 4057 blessés graves en France, soit 0,25 % du nombre de tués et blessés graves. En Franche-Comté, sur la même période, il y a eu 1 mort et 15 blessés graves. En 1999, on ne déplorait que 6 blessés légers.

● **Modes de transport - selon le Centre de documentation et d'information de l'assurance**, le nombre de tués pour 1 milliard de passagers par kilomètre parcouru (hors attentats) est actuellement de 0,32 pour l'avion, 0,45 pour le train et... 8,53 pour la route.

● **Poids lourds - en Franche-Comté, ils représentent 7 % des accidents mais 18 % des tués**. Les accidents impliquant des poids lourds sont mortels plus d'une fois sur quatre.

## En bref

● **ENFANTS** - en 5 ans, dans la région, on a déploré 2000 victimes d'accidents de la route parmi les 0 - 14 ans, dont 50 tués ou blessés graves. En Franche-Comté, la première cause de mortalité des enfants de cette tranche d'âge n'est pas la maladie mais les accidents. La route est responsable, suivant l'âge des enfants, de 30 à 60 % des décès accidentels. 65 % des victimes sont dénombrées lors d'une traversée de chaussée : l'accompagnement de l'enfant est dans ce cas un facteur protecteur puisque les trois quarts sont seuls lors de l'accident.

● **ENFANTS** - depuis 1975, il est interdit de transporter les enfants de moins de 10 ans aux places avant des véhicules légers. Malgré cette interdiction qui n'est pourtant pas sans raison, en Franche-Comté, une victime de 0 à 10 ans sur 6 sont placées à l'avant...

*Chaque jour,  
en Franche-Comté,  
un enfant est victime  
d'un accident de la route*

## Philippe

Prénom : Philippe

Cause : Vitesse

Résultat : Paraplégie

Septembre 1982, Philippe n'avait que 18 ans et se rendait paisiblement à un garage pour y suivre une formation de mécanicien en machine agricole...

«Je me rappelle de mon accident car je n'avais pas perdu connaissance. Je roulais tranquillement et je me souviens avoir entendu de grands coups de frein. Et suite à un grand choc, ma voiture a fait quelques tonneaux. Je n'ai absolument rien vu. Un camion m'avait percuté. Je me suis retrouvé couché par terre sous des barbelés. J'ai ressenti des «fourmis» partout dans mon corps et j'ai eu surtout beaucoup de difficultés à respirer, ce sont les conséquences immédiates de la paraplégie. Des témoins ont accouru pour me secourir et je les ai suppliés de me relever mais, heureusement, ils ne l'ont pas fait, ils ont attendu les premiers secours. Le camionneur a dit après l'accident : «Moi, je m'en fout, je suis bien assuré». Tout le monde m'a dit que c'était le choc et que ce n'était

pas grave. A l'hôpital, quand j'ai vu le nombre de «blouses blanches» et toute la pagaille autour de moi, j'ai réalisé ce qu'il m'était arrivé. Je suis resté ensuite cinq mois couché sur le ventre sur une civière. Le camionneur quant à lui a été «condamné» à payer... 2600F ! Il y avait

excès de vitesse, dépassement de la ligne blanche, conduite dangereuse, etc...

L'homme était reconnu pour être un chauffard. Il avait eu plusieurs accidents avant celui qui m'impliquait et j'ai appris qu'il en a encore eu 3 autres par la suite. Peu impor-

te les sanctions que cet homme aurait dû recevoir, cela ne me redonne pas mes muscles et ma mobilité. Alors si je peux me permettre ce conseil aux jeunes : «Si vous voulez rester libres, respectez-vous et respectez les autres !!!».

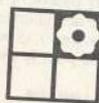


# VOYAGES EN GROUPE

c'est l'organisation qui compte



3615  
L'EST VOYAGES  
7,23 LA MOULLE



LICENCE 054 950010

22

# L'EST VOYAGES



Réseau  
FRANTOUR

AGENCES A VOTRE SERVICE

CYCLISTES

# Les voitures rendent la pratique du vélo risquée

**La bicyclette en ville réclame beaucoup de vigilance de la part des usagers. A Besançon, l'AUB milite pour une meilleure prise en compte.**

Si les choses évoluent (doucement) à Besançon en matière de vélo, c'est en grande partie grâce à l'Association des usagers de la bicyclette, qui milite activement en faveur de la prise en compte de ce moyen de transport dans les aménagements routiers et surtout d'une amélioration de la sécurité. Comme un peu partout en France, il y a du travail. «On ne peut plus dire que rien n'est fait à Besançon, remarque cependant Gilles Robichon, président de l'association. Il y a un M. Vélo à la Ville, il y a une réunion une fois par mois avec la voirie. Lorsqu'on a inauguré récemment l'itinéraire cyclable de la Bouloie au centre ville, pour la première fois, j'ai vu des élus à vélo. L'ironie, c'est qu'ils se sont eux-mêmes trouvés face à un camion arrêté sur la piste pour effectuer une livraison ! Cela leur a donné l'occasion de prendre conscience du problème». Si l'on déplore peu d'accidents de bicyclette en ville, la pratique reste dangereuse. D'ailleurs, l'AUB est adhérente de la section locale de la ligue contre la violence routière. La vitesse des automobiles, le non respect de la signalisation, la densité de la circulation représentent autant de dangers pour les cyclistes. Sans oublier le problème des stationnements aléatoires. «Je trouve qu'il y a une inconscience des automobilistes qui garent leur voiture en s'arrangeant pour ne pas gêner le passage des autres voitures, sans tenir aucun compte des piétons et des cyclistes». Résultat : alors que les bandes cyclables ne sont pas nombreuses, et pas toujours continues, il n'est pas rare de les voir coupées par des voitures en stationnement. «Non seulement ils coupent la piste mais en plus ils gênent la



Gilles Robichon, avec son fils à la sortie de l'école : un utilisateur assidu de la bicyclette.

visibilité. Pour moi, ce n'est pas de faire du vélo qui est dangereux, mais le comportement des automobilistes qui rend cette pratique risquée. A tel point que l'AUB a décidé de se porter partie civile la prochaine fois qu'un automobiliste est en faute sur une piste cyclable. Récemment une adulte s'est fait une entorse parce qu'elle a voulu contourner une voiture et n'a pas vu un piéton qui débouchait. Si elle avait porté plainte, on se serait porté partie civile. Il faut savoir que la responsabilité du propriétaire du véhicule est engagée, même s'il n'est pas dedans». Une façon pour l'AUB de protester contre le laxisme qui règne, à ses yeux, en matière de répression et de contraventions. «C'est la seule façon pour que les gens respectent la réglementation. Ici, on a l'impression que pour les automobilistes, l'objectif est absolument de s'arrêter à moins de 20 m de l'endroit où ils se rendent !» A Besançon, les utilisateurs sont plus nombreux qu'on ne l'imagine, à commencer par les 300 adhérents de l'AUB.

Lorsqu'ils ont compté le passage au carrefour du pont Battant, les services de la Ville ont eu la surprise de constater que 9 % du trafic s'y effectue à vélo. Là où le bât blesse, c'est que les cyclistes sont parfois obligés de contrevenir aux règles : «Par exemple, explique Gilles Robichon, pour aller du pont Battant au SNB, il n'y a pas d'alternative que de passer par le parc Micaud. Or ce dernier est interdit aux cyclistes. Mais 165 vélos y passent chaque jour, parce que la route, à cet endroit est à contre-sens de ce trajet».

S.P.

**Renseignements:** Association des usagers de la bicyclette, 13 rue Charles Nodier, 25000 Besançon (03.81.81.27.26). Les réunions ont lieu tous les premiers mardis du mois à 20 h 30. L'association publie également «Le rayon de l'AUB», trimestriel de 25 F.

## SÉCURITÉ Le casque, seule protection pour les deux-roues

Si le non-port du casque est une infraction de moins en moins constatée, elle reste à un niveau élevé, avec par exemple plus de 85 000 constats en 96 (l'amende dans ce cas est de 900 F ou 600 en cas de paiement dans les 72 heures). Le casque est pourtant la seule protection du conducteur de deux-roues. Mais il ne suffit pas d'en acheter un, la sécurité routière tenant à préciser seuls sont valables ceux qui portent l'estampille NF ou conformes à la norme européenne (marquage E). En dehors du fait

qu'un casque non homologué peut se révéler dangereux et peu protecteur, les assurances ne joueront pas en cas d'accident. La sécurité routière tient également à préciser qu'un casque non attaché ne sert à rien, que rajouter autocollants ou peinture risque de détériorer le matériau de la calotte, que percer le casque, ajouter une visière ou toute autre pièce est dangereux. Enfin, à l'attention des témoins, en cas d'accident, il faut laisser aux services de secours le soin de retirer le casque de l'accidenté.



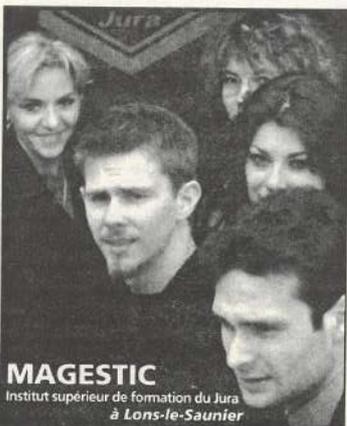
### En bref

● **VÉLOS** - l'an dernier, on a dénombré environ 300 cyclistes tués en France. Un chiffre moins élevé que pour les autres moyens de transport de particuliers, mais les kilomètres parcourus sont moindres également.

● **FEU ROUGE** - attention, un cycliste qui grille un feu rouge peut se voir retirer son permis de conduire.

● **PIÉTONS** - en 1998, un piéton tué sur dix tué sur la route était un enfant de moins de 15 ans. 4 étaient des personnes de plus de 65 ans.

● **PIÉTONS (2)** - ils ne sont pas exempts du code de la route qui précise qu'ils doivent traverser après s'être assurés de l'absence de danger et utiliser les passages piétons lorsqu'ils sont à moins de 50 m. Et sont passibles de contraventions de 1ère classe (75 F).



**MAGESTIC**  
Institut supérieur de formation du Jura  
à Lons-le-Saunier

**MAGESTIC**  
VOTRE PASSEPORT ENTREPRISE

**TECHNIQUES COMMERCIALES**  
cycle supérieur en 1 an après un bac + 2

**VENTE ET NEGOCIATION**  
cycle en 1 an après un bac

**MANAGEMENT et GESTION**  
Cycle MAG en 2 ans après 1 bac + 2

Chambre de Commerce et d'Industrie du Jura  
03.84.24.15.76 ou par e.mail cci@jura.cci.fr

NOM : .....  
Prénom : .....  
Adresse : .....  
Code postal : .....  
Ville : .....  
Téléphone : .....

souhaite recevoir sans engagement une documentation sur la formation :

- VENTE ET NEGOCIATION**  
en 1 an après un bac
- TECHNIQUES COMMERCIALES**  
en 1 an après un bac + 2
- GESTION ET MANAGEMENT**  
en 2 ans après un bac + 2

Coupon information à retourner à  
Chambre de Commerce et d'Industrie du Jura  
BP 377, 39016 LONS-LE-SAUNIER cedex  
Tél. 03.84.24.15.76 www.jura.cci.fr

## En bref

En 1999, 11 % des tués lors d'accidents de la circulation étaient des piétons. Les 2/3 l'ont été en ville.

● **MOTOS** - les deux-roues étant particulièrement touchés par les accidents de la route, l'Observatoire régional de la sécurité routière de Franche-Comté vient de publier un fascicule les concernant spécifiquement. Il rappelle que le nombre de victimes évolue de façon inquiétante puisque l'année 1999 a rattrapé le niveau de 92 (environ 20000 victimes dont 1000 tués). Même si la Franche-Comté enregistre des chiffres à la baisse, le document note quelques caractéristiques : dans plus d'un tiers des accidents, le motard détient son permis depuis moins de deux ans ; un tiers des accidents se déroule lors d'un dépassement et près de 40 % des accidents mortels dans une courbe. Les lésions spécifiques sont également examinées : les membres sont atteints 7 fois sur 10, la tête est la deuxième localisation d'accidents. Ce document est disponible à la demande au Centre régional d'information jeunesse.

## LIGUE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIERE

## Une association qui s'insurge contre la mort absurde sur la route

**Soutien aux familles de victimes, actions de sensibilisation, exigence de décisions fortes.**

**P**OUR la Ligue contre la violence routière, les solutions pour diminuer le nombre de décès sur les routes existent, mais elles ne sont pas appliquées. Les proposer et les exiger est l'une des principales missions que s'est assignée cette association depuis sa création en 1983. Des exemples : poser des limiteurs et des enregistreurs de vitesse sur les voitures, arrêter de construire des bolides pouvant atteindre 220 km/h, adapter les infrastructures à la sécurité des piétons et deux-roues et appliquer les sanctions prévues par la loi figurent parmi ses principales revendications actuelles. Elle n'hésite pas non plus à se constituer partie civile dans certains procès. Pour arrêter le massacre, elle n'hésite pas à mener des actions fortes : témoin cette photo sur son dépliant de présentation où 25 femmes vêtues de blanc marchent en montrant la photo d'un ou plusieurs êtres chers victimes de la violence routière. Dans le Doubs, Geneviève Chavigny s'efforce de mettre sur pied une association départe-

mentale, en cours de constitution. Elle-même a perdu un fils, en mars 97 : « Il roulait en Sologne sur une route droite, il faisait beau, la visibilité était bonne. En face, une voiture a entrepris de dépasser un camion mais la conductrice discutait avec son passager et n'a pas vu les 3 véhicules qui arrivaient dans l'autre sens. Le premier a fait des appels de phare que la dame n'a pas vu puis à juste eu le temps de se déporter en touchant l'autre voiture. Mon fils était dans le second véhicule ; il l'a heurtée de plein fouet ». La conductrice fautive est morte également. Si la Ligue fait pression, sur le plan national, pour obtenir de vraies décisions, localement elle agit plutôt en sensibilisant le public et en apportant un soutien aux proches des victimes. « On explique aux jeunes que le code de la route n'est pas une entrave à la liberté mais un moyen de partager l'espace et de rendre possible la vie sociale. L'accident de mon fils montre que l'on doit avoir une attention totale à sa conduite. C'est impor-



Geneviève Chavigny intervenait le 16 novembre dernier devant les élèves du collège Malraux, à Pontarlier.

tant et dangereux, donc il ne faut faire que ça, ne pas discuter avec son voisin. Quand je vois des gens qui conduisent avec un portable, cela me hérise ». Sa situation est également révélatrice de l'attention accordée par les pouvoirs publics aux familles des victimes : « Après l'accident, on a reçu un papier avec l'adresse d'un service d'aide aux victimes complètement illisible. Je l'ai ressenti comme une marque de mépris. De même que l'indemnisation dérisoire que l'on a reçue : ce n'est pas le problème de l'argent car on n'en avait pas besoin et on a tout donné à des associations humanitaires mais

c'est assez symbolique de la façon dont on prend en compte les accidents de la route. De manière générale, les familles sont abandonnées à elles-mêmes car on considère l'accident de la route comme une banalité ou une fatalité ».

S.P.

*La Ligue contre la violence routière dans le Doubs: 21 avenue Bel Air, 25870 Châtillon-le-Duc (03.81.58.82.18). L'association est notamment à la recherche d'une personne qui s'intéresse aux problèmes de la route et pourrait donner des conseils juridiques gratuits.*

CF09446 M45

# N'attendez pas pour vous couvrir !



MUTUELLES  
**PRISMA**

**mutuelle**  
bisontine

27, RUE CL. POUILLET  
25041 BESANÇON CEDEX  
TEL. 0 801 81 25 25

**mutuelle**  
du haut-doubs

1, RUE NEUVE  
25500 MORTEAU  
TEL. 0 801 81 25 25

**mutuelle**  
de montbéliard

3, RUE L'ÉCOLE FRANÇAISE  
QUARTIER VELOTTE  
25200 MONTBÉLIARD  
TEL. 0 801 81 25 25

**mutuelle**  
M.D.I. 39

2, RUE DU SOLVAN  
BP 516  
39004 LONS-LE-SAUNIER  
CEDEX  
TEL. 03 84 43 09 43

**mutuelle**  
M.D.I. 90

9, RUE GAMBETTA  
BP 289  
90005 BELFORT CEDEX  
TEL. 03 84 58 62 62

FAITES CONFIANCE A DE VRAIES MUTUELLES



MUTUELLES RÉGIES PAR LE CODE DE LA MUTUALITÉ

## ASSOCIATION

# Un soutien aux familles de traumatisés crâniens

**L'action de l'AFTC : information, prévention, soutien aux blessés et aux familles. Et demande de création de places d'accueil dans la région.**

ANNE Bergeret est seule ou quasiment à tenir à bout de bras une association de familles de traumatisés crâniens (AFTC) en Franche-Comté, l'une des 42 de l'union nationale. Elle s'y est consacrée à la suite de l'accident de son fils, qui est resté un an en fauteuil (voir ci-contre). « Quand on sort d'un accident de la route, il est rare qu'il n'y ait pas de séquelles ». Depuis la création de l'association en 96, elle se multiplie, gère l'association, participe aux forums de prévention et de sécurité routière, témoigne, démarche élus et institutions pour une meilleure prise en compte des traumatisés crâniens, contacte les familles et assure les missions de l'AFTC sur le plan régional. « Sans plus d'aides, je ne pourrais peut-être pas continuer. D'ailleurs, je n'ai pas le temps de mettre en oeuvre toutes les idées, de remplir tous les dossiers ». La mission de l'AFTC est, il faut le dire, vaste : écoute des blessés et des familles, aide morale, mise en contact avec un réseau d'avocats compétents, information médicale, juridique et sociale, sensibilisation des organismes concernés, contribution à la réinsertion sociale des traumatisés, encouragement à la mise en place d'institutions et de programmes spécifiques... « Beaucoup de choses sont à faire parce que la population des traumatisés crâniens est une population émergente. Les deux tiers le sont à cause d'accidents de la route. Or, il y a 20 ans, les secours n'étaient pas équipés d'appareils respiratoires aussi performants qu'aujourd'hui et les victimes

décédaient. Aujourd'hui, on parvient à ventiler le cerveau et à sauver des vies. Mais en parallèle, on n'a pas créé assez de centres spécifiques d'accueil. En Franche-Comté, par exemple, il n'y a pas de structure adéquate comme ailleurs et les deux centres de rééducation à Héricourt et Salins manquent de places ».

Par la force des choses, elle en connaît un rayon sur les plans médicaux ou psychologiques. « A l'intérieur de la boîte crânienne, le cerveau est mobile. Lors d'un choc violent, il rebondit comme une balle de ping-pong, ce qui entraîne des lésions. Certaines parties sont écrasées d'autres subissent des rotations. Quand on sait que le cerveau est l'ordinateur de l'organisme, qu'il commande tout, on peut imaginer les conséquences. Par exemple, le cerveau commande les émotions : les traumatisés ne peuvent plus les contrôler ». Même si les séquelles sont différentes, plus ou moins nombreuses et durables selon les cas, la personnalité des blessés est fortement affectée. Leurs capacités ne sont plus les mêmes et ils sont souvent une personne différente d'avant l'accident. D'où des perturbations également pour l'entourage. « J'ai monté deux groupes de parole avec la CRAM et l'ADAPEI pour permettre l'expression d'une souffrance. Souvent les



parents sont désemparés parce que la personne n'est plus la même. Ils récupèrent des enfants dans des corps d'adultes qui doivent quasiment tout réapprendre, parler, manger... Or si la famille ne fait pas le deuil de l'avant, elle ne peut aider le blessé à se reconstruire en s'appuyant sur les qualités restantes ». Les problèmes de mémoire, de fatigabilité, de comportement sont cependant tels que seuls 5 % des traumatisés sont capables d'être réinsérés dans le monde du travail, à des postes adaptés et accompagnés. « Et quand on parle de traumatisme crânien grave, on arrive à l'une des situations les plus handicapantes qui soit » souligne Anne Bergeret. Alors elle continue à se battre pour sensibiliser les pouvoirs publics au devenir des blessés. Et consacre 50 % de son temps à la prévention, « pour changer les mentalités sur la route ».

S.P.

**L'AFTC en Franche-Comté :  
2 rue de la Miotte, 70000  
Vesoul (03.84.75.11.72).**

## Hervé

IL avait réalisé son rêve, entrer à l'école militaire de St-Cyr. Le 17 juillet 92, alors qu'il venait de terminer sa 2e année, avait lieu une traditionnelle cérémonie de fin d'année entre les élèves. Hervé en est reparti sur sa moto, avec un passager arrière. L'accident s'est produit sur le camp militaire : il a quitté la route avant de chuter dans le fossé. Quand les secours sont arrivés, il n'était pas visible si bien que dans un premier temps, seul son passager a été emmené. Heureusement, ce dernier a pu raconter ce qui s'était passé et les secours ont pu retourner chercher Hervé. Soigné au service d'urgence du camp



puis à l'hôpital militaire puis transféré à Paris, il est resté un mois dans le coma et un autre mois en soins. Hanche, clavicule et fémur gauches cassés. Et un traumatisme crânien qui lui vaut une hémiplegie côté gauche et des problèmes cérébraux.

Malgré la rééducation, il a du mal à marcher, plus en raison de problèmes psychologiques que psychiques. Quant à l'armée, il a dû faire une croix dessus. « Je suis officiellement retraité de l'armée, ce qui me permet de bénéficier de revenus suffisants ». Un état qu'il a du mal à accepter, parce que son ambition était totalement fondée sur une carrière à l'armée. L'arrêt de celle-ci est encore, 8 ans après l'accident difficile à accepter pour lui. Il a conscience d'être resté accroché à son passé d'avant l'accident, d'où des difficultés à s'insérer socialement : « Je tire mon passé dans un gros sac derrière moi ».

## STÉPHANE

« Quand on ne sait pas ce qu'est un coma, c'est un choc pour une famille. On ne sait pas quand il va se terminer, on ne sait pas que la personne qui en sort en garde des séquelles. Mon fils y est resté un mois ». Anne Bergeret, la présidente de l'AFTC en Franche-Comté n'a de cesse de témoigner de l'accident de son fils, pour prévenir des risques encourus sur la route. « C'est un accident bête, dont il n'est pas responsable puisqu'il était passager arrière de quelqu'un qui roulait en état d'alcoolémie trop vite, en pleine ville. Il avait rencontré des anciens copains de classe, avec qui il a mangé

au restaurant. Ensuite, ils ont décidé d'aller faire un bowling, mais les copains avaient bu toute la journée. L'accident a eu lieu vers minuit, et mon fils a été éjecté à environ 12 m, par le coffre. Sur place, il a été soigné par un médecin qui a tout de suite vu la gravité des lésions. Comme il n'y avait pas de place à Besançon, il a été transporté à Colmar, où il a été soigné avec la « Rolls » des appareils respiratoires ». Aujourd'hui, Stéphane est autonome. Il a même pu retrouver du travail, même s'il a dû abandonner ce qu'il faisait avant, responsable qualité en entreprise.

## DEBORRAH

Deborah, 11 ans, est la benjamine de l'AFTC en Franche-Comté. Il y a 3 ans, alors qu'elle se rendait à l'école à 2 pas de chez elle, elle a été renversée par un fou du volant. Elle était sur un passage piéton. Elle est restée 4 mois dans le coma. Ensuite, les médecins ont dû

poser une prothèse sur une partie manquante de sa boîte crânienne. Deux tentatives ont échoué, mais la troisième pose, en juin 2000 a enfin réussi. Pour les statistiques, Deborah est blessée grave. Mais elle est condamnée à rester dans un fauteuil...

## JEAN-MICHEL

« Il est très dur de voir quelqu'un qui a toujours été plein de vie, qui aimait danser, marcher, qui a toujours été sportif, qui n'a jamais fait d'excès, ne plus bouger ni parler. Même avec le temps, je suis toujours révoltée ». Aujourd'hui, Jean-Michel a 51 ans. Après son accident survenu en avril 98, Michèle, sa femme, a dû vendre sa maison afin d'en faire construire une plus fonctionnelle à Vesoul. Elle y est installée avec son mari, dans un va-et-vient d'infirmières qui, toute au long de la journée, s'occupent de lui, le nourrissent par l'estomac, le couchent ou le lèvent.

« Son accident est survenu alors qu'il était parti se détendre à vélo avec un ami. Deux voitures les suivaient et la seconde en doublant intempestivement la première a déséquilibré mon mari, qui a été happé par l'autre véhicule. Il a tapé le véhicule et a été envoyé à 12 m ». En plus des lésions cérébrales dont il a été victime, Jean-Michel a eu la mâchoire cassée mais les services de l'hôpital Minjoz à Besançon, ne s'en sont aperçus que 3 mois plus tard ce qui provoque encore la colère de

Mireille : « Le fait qu'ils ne s'en soient pas rendu compte donne l'impression de ne pas être très écouté, d'être un peu des numéros. Et il a fallu de nouvelles interventions tardives pour cette mâchoire ». Au total, deux mois et demi à Besançon, 7 mois à Vesoul, 11 mois en centre de rééducation à Mulhouse, de nouveau 2 mois à Besançon et 7 mois au centre de rééducation de Navenne en attendant la construction de la maison, représentent le parcours hospitalier qui a suivi l'accident. Aujourd'hui, il est hospitalisé à la maison, avec les appareils nécessaires. « Dire qu'il travaillait depuis l'âge de 14 ans et rêvait de pré-retraite » repense sa femme. Contre l'idée d'un avocat, elle ne veut pas le laisser dans un centre de séjour. Elle souhaiterait juste pouvoir le laisser de temps à autre dans un centre d'accueil spécialisé, mais il n'existe pas de places de ce type en Franche-Comté. Pour ce qui est de la justice, l'affaire doit passer prochainement en cassation. Le fait que deux voitures soient concernées, donc deux assureurs, complique les choses... »

## En bref

● **TRAUMATISMES - sur les 160 000 nouveaux traumatisés crâniens chaque année, 4000** sont dans des situations graves, dont 70 % à la suite d'accidents de la route. Ces derniers sont la 1ère cause de parapégie. En Franche-comté, les

accidents de la circulation sont responsables de 100 traumatismes crâniens graves par an.

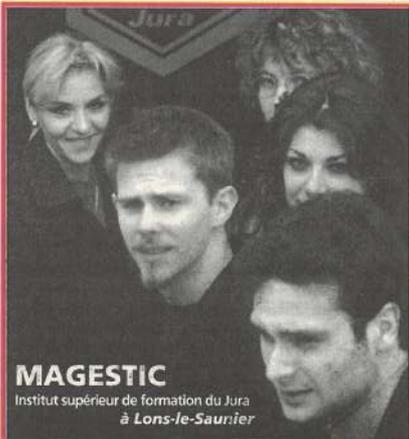
● **GRAVITÉ - chaque année, 3000 personnes** restent handicapées à plus de 50 % à la suite d'un accident de la route.

**CAMPAGNE**

# Quand la voiture devie



vous avez raison,  
de ne pas vous inquiéter...



**MAGESTIC**  
Institut supérieur de formation du Jura  
à Lons-le-Saunier

**MAGESTIC**  
VOTRE PASSEPORT ENTREPRISE

**TECHNIQUES COMMERCIALES**  
cycle supérieur en 1 an après un bac + 2

**VENTE ET NEGOCIATION**  
cycle en 1 an après un bac

**MANAGEMENT et GESTION**  
Cycle MAG en 2 ans après 1 bac + 2

Chambre de Commerce et d'Industrie du Jura  
03.84.24.15.76 ou par e.mail [cci@jura.cci.fr](mailto:cci@jura.cci.fr)

NOM : .....  
Prénom : .....  
Adresse : ..... Code postal : .....  
Ville : .....  
Téléphone : .....

souhaite recevoir **sans engagement**  
une documentation sur la formation :

- VENTE ET NEGOCIATION**  
en 1 an après un bac
- TECHNIQUES COMMERCIALES**  
en 1 an après un bac + 2
- GESTION ET MANAGEMENT**  
en 2 ans après un bac + 2

Coupon information à retourner à  
Chambre de Commerce et d'Industrie du Jura  
BP 377, 39016 LONS-LE-SAUNIER cedex  
Tél. 03.84.24.15.76 [www.jura.cci.fr](http://www.jura.cci.fr)

# nt une arme mortelle...



ce n'est pas vous qui ramassez.

## L'armée et l'agence Hélène K. en campagne contre les accidents

**L**a photo ci-dessus est issue d'un document élaborée par l'agence bisontine Hélène K., dans l'optique d'une campagne menée conjointement avec le 5e régiment de Dragons de Valdahon. Comme l'a voulu le directeur de l'agence, Philippe Nicolas, cette campagne destinée à frapper les esprits est essentiellement visuelle. Il faut dire que les clichés, fournis par la brigade motorisée de Pontarlier se suffisent à eux-mêmes. L'expression « choc des photos » prend tout son sens. Pour seuls commentaires, l'agence a utilisé des phrases du code

du soldat qui invitent à l'exemplarité, au respect des lois et au sens de la discipline et qui s'appliquent bien aux comportements sur la route : « maître de sa force, il respecte l'adversaire et veille à épargner les populations » ou « soldat professionnel, il entretient ses capacités intellectuelles et physiques ». Il faut dire que la campagne s'adresse d'abord au personnel du camp de Valdahon : environ 1000 personnes et en particulier 482 militaires du rang engagés et une centaine d'appelés, c'est-à-dire des jeunes, d'une moyenne d'âge de 22 ans. C'est en

voyant le nombre d'allées et venues à l'entrée du camp que l'agence a proposé cette action aux militaires.

« L'agence Hélène K travaille depuis un certain temps avec nous cadrent le commandant De Fraissinette et le lieutenant Doucet. Quand ils ont vu que beaucoup de jeunes quittent le camp dans leur voiture personnelle pour sortir ou rentrer chez eux, et roulent dans une zone très touchée par les accidents, ils nous ont proposé cette communication à leur attention. Nous avons accepté d'emblée, d'abord par ce que la sécurité routière a toujours été l'un de nos sou-

cis dans et hors service, ensuite parce qu'on est habitué à éduquer les jeunes qui rejoignent nos rangs. Cependant, à l'armée, ils sont encadrés, sensibilisés, mais dès qu'ils prennent le volant, ils deviennent des jeunes comme les autres. D'ailleurs, en service, il y a très peu d'accidents ». Leur message est le suivant : autant prendre des risques peut être utile en mission, autant c'est complètement ridicule sur la route. « Cela n'a rien à voir avec le don de soi que l'on fait en s'engageant. Il faut séparer deux aspects : autant on leur apprend à ne pas avoir peur dans leur rôle de soldat, autant sur la route, la peur est le

début de la sagesse. C'est parce que l'on n'a pas peur ou que l'on n'est pas sensibilisé que l'on roule vite, que l'on roule fatigué, que l'on se laisse distraire par le paysage... ». Distribué largement le petit document résultant (12 pages) devrait faire réfléchir. « Nous n'avons pas voulu faire gentil explique Philippe Nicolas, c'est pour ça que nous avons utilisé des images de vrais accidents. En France, on ne le fait pas souvent. Les Anglais sont plus forts que nous pour communiquer sur des sujets graves ».

S.P.

## En bref

● **VITESSE** - qu'on le veuille ou non, la vitesse excessive est l'une des principales causes d'accidents de la route. 4 conducteurs sur 5 sont en infraction à la vitesse dans les accidents en agglomération, 3 sur 5 sur la route et 1 sur 2 sur autoroute. Dans un cas mortel sur 2, la vitesse est cause directe ou facteur aggravant de l'accident. En moyenne, sur chaussée sèche et avec des pneus en bon état, à 50 km/h, il faut 30 m pour s'arrêter (temps de réaction d'une seconde compris). A 130 km/h, 145 m. Une diminution de 10 % des vitesses est susceptible d'entraîner une baisse de 20 % des accidents graves et de 40 % des accidents mortels.

● **RAPPEL** - les peines en cas de dépassement de vitesse sont de 600 F et 1 point de permis entre 1 et 19 km/h en plus, 600 F et 2 points de 20 à 29 km/h, 600 F et 3 points entre 30 et 39 km/h. Au-delà, c'est le retrait de permis et le tribunal de police. En cas de récidive de + 50 km/h dans l'année, 6 points et risque de prison.

● **DÉLIT DE FUITE** - ne pas s'arrêter après avoir provoqué un accident est un délit. S'il est établi qu'il s'agit d'une tentative pour échapper aux conséquences de ses actes, le tribunal peut prononcer une peine de deux ans d'emprisonnement et 200000 F d'amende.

## GENDARMERIE

## « Le comportement des conducteurs est la principale cause d'accidents »

**Les escadrons de sécurité routière ont été créés pour dissuader, réprimer mais aussi prévenir.**

Si on lui demande son avis sur les accidents de la route, le capitaine Frédéric Madelenat, commandant de l'escadron de sécurité routière du Doubs, répond sans ambages : « le comportement des automobilistes est la première cause des accidents. Ils sont en effet souvent dus à une faute du conducteur, essentiellement de quatre types : la vitesse, pas forcément excessive mais en tout cas inadaptée à la circulation, au climat ou à l'heure ; un défaut de maîtrise du véhicule qui provoque les sorties de routes ; le non respect des priorités, des lignes continues, des précautions de dépassement et enfin la conduite sous l'emprise de l'alcool. Sur ce point, les conducteurs doivent être conscients que même si la loi autorise une certaine dose d'alcool, dès le premier verre, on ne dispose plus de toutes ses capacités. Il faudrait en tenir compte lorsqu'on conduit ». Des constats nés d'une observation des attitudes sur les routes

du Doubs, où l'escadron intervient depuis sa création en 97, en zone gendarmerie (Besançon, Montbéliard et Pontarlier étant en « zone police » sous la responsabilité de celle-ci). Avant le dernier mois de l'année, 345 accidents corporels et 46 décès à moins de 6 jours ont été constatés. Mais aussi 8434 infractions à la vitesse et 400 « alcoolémies ». Et seulement 48 constats d'absence de casque pour les deux roues : « en zone rurale, les gens ont pris l'habitude de le mettre » note le capitaine.

En application des directives nationales, devant les dégâts de la route, les contrôles vont encore s'intensifier ces prochaines années, à raison de 10 % de plus par an. « La police de la route est la première de nos missions expose le capitaine Madelenat. Elle consiste en une présence dissuasive, une action répressive contre le non-respect du code mais aussi une assistance aux automobilistes et un rôle dans la

sûreté et la fluidité du trafic ». Sur le terrain, à côté de cette action, l'escadron doit assurer la police des transports (conformité de la circulation des marchandises et respect de la réglementation sociale européenne par le chauffeurs routiers, notamment en ce qui concerne les temps de conduite et de repos), l'escorte de convois exceptionnels et de personnalités. Figure également à son programme une mission de prévention, menée auprès des jeunes sur les pistes routières scolaires, les pistes mini-motos où les pistes « 10 de conduite » qui s'adressent aux lycéens ; auprès du grand public par des campagnes d'éclairage et pour améliorer la situation générale par la participation aux enquêtes REAGIR ou à diverses conférences.

Pour appliquer ces missions, l'escadron compte 3 brigades (Besançon, Sochaux, Pontarlier), 2 pelotons d'auto-route et une brigade rapide d'intervention, soit 99 militaires « qualifiés et volontaires », spé-



Le capitaine Madelenat.

cialement formés pendant 3 mois. Tous les jours, 60 à 70 % sont sur les routes, dissuasifs par leur simple présence. « Je pense que l'action des gendarmes a un impact sur le comportement. Mon sentiment est que l'automobiliste respecte plus le code de la route pour éviter d'être pris en infraction que pour prévenir les conséquences corporelles. Malheureusement ».

S.P.

CF03439 doc ext m34



HAUT-DOUBS

# Devenez

- Régleur en décolletage
- Régleur en micromécanique

De nombreuses entreprises vous attendent

**Formations à partir du 22 janvier 2001**

Stages conventionnés par le Conseil Régional de Franche-Comté

Renseignements et inscriptions :

**GRETA du HAUT-DOUBS**

Site de MORTEAU - 4, rue d'Étain - Tél. 03 81 67 40 25

## JUSTICE

# « La délinquance routière est bien pire que le vol ! »

**Pour Jean-Pierre Nahon, procureur de la République près le Tribunal de grande instance de Besançon, les comportements sur les routes en France sont tout à fait scandaleux.**

**V**ISIBLEMENT, les accidents de la route sont un problème de société qui préoccupe Jean-Pierre Nahon, procureur de la République au tribunal de grande instance de Besançon. Nul besoin de lui poser des dizaines de questions. Dès l'évocation du thème, il réagit vigoureusement :

« Vous avez raison de parler de criminalité routière. Ce n'est pas encore assez perçue comme une délinquance à part entière, qui est dans le fond plus grave que de commettre un petit vol à l'étalage. Il est scandaleux, inadmissible que lorsqu'on prend sa voiture on ne soit pas sûr d'arriver, à cause de soi-même ou parce qu'on aura rencontré un chauffard. On dit que les causes des accidents sont l'alcool, la vitesse : en fait c'est véritablement l'inconscience des conducteurs. Les gens dans leur véhicule deviennent de véritables dangers publics, partant en particulier du principe que ça n'arrive qu'aux autres. C'est un comportement irresponsable et j'insiste, c'est vraiment une question de comportement, de respect des autres sur la route, de respect des interdictions et des limitations. Globalement c'est vraiment la faute d'inattention qui est en cause, le défaut de maîtrise qui résulte de l'imprudence, de l'inconscience, de l'inconscience, de la non observation des lois encore plus que l'excès de vitesse lui-même et que l'alcool. Arrêtons le massacre ! Il n'y a pas bien longtemps, du côté de Marnay, il y a eu un accident parce qu'une moto s'est trouvée devant un camping-car qui faisait un demi-tour sur la route : c'est de l'inconscience totale et il n'y avait pas d'alcool.

Et ne parlons pas de fatalité. Dans un accident, je n'ai jamais vu de fatalité. Il y a nécessairement une faute ou des fautes conjointes. C'est la fatalité pour la victime, peut-être, mais pas pour l'auteur. L'auteur - et parfois la victime - a commis une faute de conduite, sinon il n'aurait pas provoqué l'accident. D'un autre côté, il vaut mieux si la situation l'exige ne pas forcer une priorité, ne pas s'engager en tant que piéton sur un passage protégé, même si l'on est dans son droit. La prudence est parfois de ne pas vouloir absolument faire respecter son droit, de ne pas se dire « mon droit c'est de passer, je passe ! »

La preuve de ce problème de comportement : quand on fait des appels de phare parce que

les gendarmes ne sont pas loin, pendant 5 ou 6 km, tout le monde lève le pied. Quand il y a un accident sur la route : cela fait froid dans le dos et pendant 15 km on roule doucement et prudemment. Et puis dès que c'est oublié, tout le monde conduit n'importe comment. C'est un problème quant au respect de toute la législation routière : pourquoi dépasse-t-on la vitesse autorisée, pourquoi brûle-t-on un feu rouge, pourquoi double-t-on là où il y a une ligne continue ? Les limitations de vitesse, peu de gens les respectent. Ou alors quand vous le faites, on vous le reproche ! Vous gênez, vous vous faites réprimander quand vous ne roulez pas vite, même en respectant la limite.

Si on arrivait à changer ces comportements des automobilistes, on ferait sans doute des progrès énormes mais c'est difficile parce qu'on est des latins. Dans leur voiture, les gens se comportent trop en terrain conquis. Si vous allez en Grande-Bretagne, il y a manifestement un respect important de la législation routière. En France, dès qu'il y a écrit interdit quelque part, l'esprit français est de se demander comment faire pour y échapper. En Grande-Bretagne, on sent plus de respect, pour deux raisons : parce que c'est leur état d'esprit général et parce que la manière de traiter la délinquance routière est plus ferme qu'en France. Chez nous, le législateur a prévu des sanctions lourdes. Mais elles ne sont pas toujours appliquées par les tribunaux. Et il vaut mieux se faire prendre en conduite alcoolisée à certains endroits qu'à d'autres car la justice n'est pas aussi sévère partout.

J'estime qu'on doit être sévère en toute matière car le laxisme n'est jamais perçu comme un encouragement à se réinsérer. Je me souviens avoir requis de la prison à plusieurs reprises pour des accidents mortels ou pour des accidents avec alcoolémie et m'entendre dire : « C'est insensé, on n'est pas des délinquants, on n'est pas des voleurs ! ». Moi je réponds : « Mais vous êtes pires que des voleurs ! ». Parce que le préjudice humain, social est bien plus important que quand on détourne de l'argent ou que l'on s'en prend aux biens de quelqu'un. Attention, je ne dis pas qu'il est bien de voler, c'est grave et ce n'est pas normal, mais je dis qu'un accident mortel ou avec des blessés graves entraîne des conséquences bien plus dramatiques qu'une atteinte aux biens. C'est la vie

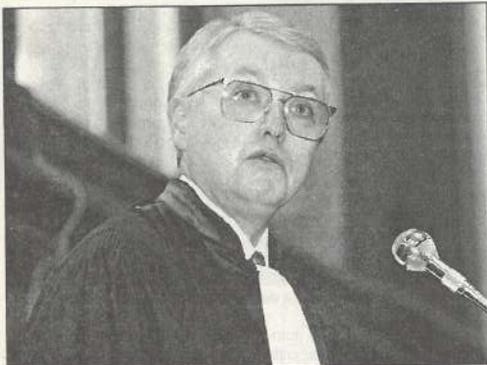


Photo Jacques Charles / ER.

humaine qui est en jeu. Et je suis frappé depuis 26 ans que j'exerce de constater que les chauffards n'ont généralement pas conscience d'avoir commis quelque chose de grave !

Mais il n'est pas facile d'envoyer quelqu'un en prison : on n'envoie que les cas les plus graves. Ce n'est pas simple ni de gaieté de coeur qu'on le fait, ça cause un tas d'autres problèmes. Vous portez atteinte à la famille de l'auteur de l'accident qui est quelquefois le seul à travailler et à rapporter son salaire. De la même manière qu'annuler un permis de conduire peut faire perdre son travail à quelqu'un. Mais peut-on laisser sans sanction quelqu'un qui enlève la vie à quelqu'un d'autre ?

## « Une voiture est un engin de mort »

Je crois qu'on n'arrivera à rien si on ne fait pas changer l'état d'esprit des usagers. Il faut leur faire prendre conscience qu'une voiture est qu'on le veuille ou non un engin de mort. C'est particulièrement dangereux et il faut apprendre à la maîtriser, et ce n'est pas si facile que ça. Même pour les voitures les moins puissantes qui aujourd'hui montent facilement à 150. Certains disent qu'il faut brider les voitures parce qu'on nous vend des voitures superpuissantes à utiliser sur des endroits super-limités : c'est vrai que ça pose un problème et que c'est un argument de vente des constructeurs. Et puis la voiture donne un sentiment de sécurité alors qu'en réalité on est totalement dans l'insécurité. On est chez soi, dans son environnement qui rassure alors qu'en réalité ce n'est pas rassurant. Il faut rappeler aux gens

qu'ils ont un engin dangereux entre les mains qui peut tuer ou blesser. Alors respecter la vie des autres, je crois que c'est le vrai problème. Quand ils sont au volant, je crois que les gens perdent la notion du respect dû aux autres. Ils ne perçoivent pas que c'est dangereux, qu'il ne faut pas beaucoup pour tuer quelqu'un, une petite faute de conduite peut entraîner des conséquences dramatiques. Un petit rien, un moment d'inattention peut entraîner des conséquences phénoménales. Même celui qui roule à 50 à l'heure peut être un tueur. Alors il faut être à sa conduite : ne pas allumer de cigarette, manger un sandwich, boire une bouteille d'eau en conduisant. Et il n'y a rien de pire que téléphoner : d'abord parce que vous avez l'appareil en main, ensuite parce que votre attention se porte à la conversation et plus à la conduite. C'est une infraction passible du tribunal de possible. On en a relevé 2 à 300 dans le Doubs cette année. Quand on est à sa conduite, on est à sa conduite. Encore un exemple, les publicités au bord des routes peuvent être causes d'accident. D'autant qu'elles sont là pour attirer le regard. Et que dire des fautes d'inattention qui résultent de nos habitudes de suivre un trajet domicile - travail, que l'on emprunte une ou plusieurs fois par jour.

## « La justice a fortement tendance à être plus sévère »

A mon avis, pour lutter contre ce comportement irresponsable, il y a plusieurs méthodes. Il y a toujours la prévention par la répression. Si l'autorité judi-

ciaire est capable de lancer des poursuites avec fermeté et de sanctionner sévèrement, je pense que c'est de nature à faire réfléchir. Je crois qu'il faudrait être très répressif pour que les gens comprennent bien que c'est une délinquance grave - parce que c'est comme ça qu'on change les comportements. On peut faire plus de contrôles d'excès de vitesse et prévenir d'alcoolémie organisés par la Police et la gendarmerie, ou que moi-même je peux requérir - il y a peu, au mois d'octobre, j'en ai organisé un le long du parc Micaud : en 2 h on a arrêté 10 personnes qui avaient dépassé le taux d'alcool admis. C'est beaucoup et ce n'était pas des gens qui avaient l'impression d'avoir fait quelque chose de mal, alors qu'ils avaient commis un délit. Alors il faut aussi plus de répression pour que les gens se rendent compte de la dangerosité de leurs habitudes. Enfin, pour essayer de sensibiliser, il faut de temps en temps organiser des campagnes chocs de nature à remuer les conducteurs. Le problème est que l'impact est passager. Et il ne faut pas le faire trop souvent parce que tout ce qui est répété devient banal et ce qui devient banal n'est plus entendu. Il faut aussi parler du comportement des jeunes : faire comprendre qu'on peut s'amuser sans boire et que s'ils veulent boire - ce qui concerne le choix de chacun - il y en a un qui conduit et qui ne boit pas. Mais cela passe aussi par l'exemple que les parents doivent donner en ne buvant pas eux-mêmes avant de prendre le volant.

Manifestement, la justice punit plus. Il y a 20 ans, on n'allait pas en prison pour un accident mortel avec alcoolémie. Maintenant il arrive que des gens soient condamnés à des peines de prison fermes. Il y a un glissement de la justice vers plus de sévérité dans l'application de la loi. La loi a toujours été sévère. Il y a une prise de conscience de l'autorité judiciaire. C'est une tendance générale globale. Pour moi, cette tendance est une nécessité et il est heureux qu'elle s'applique de plus en plus. C'est un moyen fort de lutte contre les criminels de la route dont nous pouvons tous être les victimes ».

Recueilli par Philippe Renahy et Stéphane Paris

## POLICE Un commissariat aux prises avec l'insécurité routière

**Commissaire de police à Besançon, Michel Bourgeois est d'avis que les conducteurs sont plus conscients des dangers de la route.**

LES nombreux accidents qui ont eu lieu sur les routes de la Franche-Comté au cours des dernières années contribuent à une forte sollicitation des policiers de la région. A Besançon notamment, on comptait 388 accidents corporels en 1999 dont 5 tués et 439 blessés. Les chiffres semblent être les mêmes pour l'an 2000. Michel Bourgeois, commissaire de police de Besançon, estime malgré tout que la sensibilisation à la sécurité routière a bien évolué et elle a produit l'effet escompté: «Maintenant, il y a des gens qui ont une certaine prise de conscience des risques de l'insécurité routière». Le chef policier insiste néanmoins sur l'utilité de certaines méthodes répressives pour endiguer le fléau des accidents de la route comme le contrôle de vitesse ou les contrôles de l'alcool au volant. Tous les moyens sont bons pour conscientiser les automobilistes: «Le 26 octobre, les policiers ont effectué un contrôle de vitesse pendant lequel les conducteurs qui se faisaient prendre à une vitesse excessive inférieure à 40 km/h, choisissaient de payer la contravention ou d'assister à une séance de 45 minutes de prévention routière. Au total, 40 automobilistes sur 41 ont accepté cette alternative» poursuit Michel Bourgeois. Notons que cette opération a été réalisée simultanément à Monbéliard et deux jours plus tard sur la RN 83 par la Gendarmerie. La vitesse tue, évidemment, mais l'alcool au volant également: 30% des accidents en France sont dus à la conduite en état d'ivresse. A ce sujet, le commissaire parle surtout de la souplesse du juridique envers les récidivistes: «Il y a en France des «accommodements légaux» pour les récidivistes» Il ajoute



Le commissaire Bourgeois (à droite) et son adjoint, le commandant Cabut.

que l'établissement d'une règle leur permettant une alternative pénale à travailler dans des hôpitaux ou dans des centres de rééducation, pourrait devenir une solution. Par ailleurs, la conduite en état d'ébriété est chose commune lors de grandes fêtes comme la St-Sylvestre. Or, l'effectif policier pour le réveillon sera le même mais de nombreux contrôles d'alcool auront lieu à des endroits spécifiques à Besançon.

Nicolas Roussy

DÉBAT

### La vitesse est accidentogène

Il existe un débat récurrent sur les limitations de vitesse sur les routes, certains n'ayant de cesse d'affirmer que la vitesse illimitée est un facteur de plus grande sécurité, notamment sur autoroute. Il n'en est évidemment rien, toutes les statistiques le montrent. Le livre blanc sur la sécurité routière indique que «chaque fois que des limitations de vitesse ont été instaurées, elles ont toujours considérablement amélioré la sécurité, dans la

mesure où elles ont été fixées à un niveau raisonnable et assorties de contrôles appropriés. Chaque fois que des limitations précédemment fixées ont été relevées, on a constaté une aggravation». Selon la Prévention routière, partout dans le monde, il est démontré qu'une baisse d'un km/h des vitesses moyennes pratiquées provoque une baisse du nombre de tués de 4%. Les tenants de la libéralisation évoquent le cas de

l'Allemagne. Certes. Mais en oubliant qu'en Allemagne, là où il existe des limitations de vitesse, elles sont nettement mieux respectées et que sur les autoroutes, le taux de tués est du même ordre qu'en France. Et comme les autorités allemandes refusent de communiquer la répartition des accidents entre les autoroutes à vitesse limitée et les zones sans limitation, la comparaison s'arrête là.

### TÉLÉPHONES — Risque d'accident multiplié par quatre

En France, aucun texte n'interdit formellement l'utilisation du téléphone en conduisant. L'article R 3-1 du code de la route indique cependant que «tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent», ce qui n'est manifestement pas le cas avec un téléphone à l'oreille. Le conducteur en train de téléphoner s'expose donc sans discussion à un contravention de 2e classe, soit une amende de

230 F. La tolérance à l'égard des appareils dits «mains libres» n'est pas une raison: une étude a montré que même dans ce cas, le temps de réaction augmente de 50%. En outre, une étude canadienne consistant à analyser la fréquence des communications au moment des accidents, montre que l'utilisation du portable au volant multiplie par 4 le risque d'accident. Avec la somnolence et les médicaments, le téléphone est l'un des trois principaux risques de défaut de vigilance au volant.

Chaque année, plus de 20 millions d'infractions au code de la route sont constatées.

Constatées...

### En bref

● **VITESSE** — l'infraction à la limitation de vitesse est courante: 40% des automobilistes sur autoroute, 60% sur route nationale ou départementale roulent au-dessus de la vitesse autorisée! Pour les motos, ces chiffres atteignent 50% sur autoroute, 53% sur nationale et 64% sur départementale. En outre, on constate de trop faibles distances entre les véhicules.

● **MISE EN DANGER** — franchir une ligne blanche continue, faire un excès de vitesse à proximité d'une école, exemples parmi d'autres, peuvent être considérés par le tribunal comme un délit de mise en danger délibérée de la vie d'autrui. Dans ce cas les peines peuvent aller jusqu'à un an d'emprisonnement, 100 000 F d'amende et la suppression ou l'annulation du permis pendant 5 ans.

● **CEINTURE** — d'après une étude des sociétés d'autoroute, 40% des tués n'étaient pas ceinturés. Or le port de la ceinture a beaucoup progressé depuis que son absence est sanctionnée par le retrait d'un point de permis. Aujourd'hui, son port aux places avant atteint des taux de 96% sur l'autoroute et 75% en agglomération.

Mais si tout le monde la portait systématiquement, le nombre de vies sauvées pourrait être de 800 par an. Enfin, contrairement aux idées reçues, le port de la ceinture divise par 5 le risque de décès en cas d'incendie et par 3 en cas d'immersion.

● **HOMICIDE INVOLONTAIRE** — par simple inattention ou par imprudence, provoquer la mort de quelqu'un est passible de 3 ans de prison et 300 000 F d'amendes, sanction qui peut être aggravée en fonction des circonstances. S'il s'agit d'une infraction délibérée au code de la route, la peine peut être portée à 5 ans et 500 000 F. En état d'alcoolémie, la peine peut être doublée.

● **CONTRAVENTIONS** — en 97, police et gendarmerie ont dressé plus de 15 millions de procès-verbaux dont 10 millions concernant le stationnement. Plus de 1 million étaient des contraventions à la limitation de vitesse et 234 000 concernaient des délits (dont 103 000 pour l'alcoolémie au volant et 83 000 délits de fuite).

● **PERMIS** — 10548 permis ont été invalidés par perte totale des points en 1999.

## Les indispensables outils pour la recherche d'emploi

Organiser sa recherche d'emploi, réaliser son CV, écrire sa lettre de motivation, réussir son entretien d'embauche, différentes étapes qui nécessitent d'être bien documenté.

Vous pouvez ainsi vous procurer au CRIJ, les ouvrages suivants :

- 101 conseils pour trouver un emploi (49 F + 11,50 F par correspondance)
- 100 modèles de CV (69 F + 16 F par correspondance)
- le guide du CV en langues étrangères (98 F + 21 F par correspondance)
- 100 modèles de lettres de motivation (69 F + 16 F par correspondance)
- le guide de l'entretien d'embauche (49 F + 11,50 F par correspondance)
- 100 questions à poser à l'entretien d'embauche (69 F + 16 F par correspondance)

**CRIJ Franche-Comté - 27 rue de la République - 25000 Besançon  
tél. 03 81 21 16 16 - fax 03 81 82 83 17 - 3615 IJ - www.top-jeunes.com**

ANIMATION

# EVACAPA : pour un suivi des récidivistes

**Un programme conçu pour aider ceux qui conduisent en état d'ivresse à enrayer cette habitude.**

Il est utile de préciser que 40 % des victimes sur les routes françaises sont dues à l'alcool au volant. Ce bilan meurtrier donne toute légitimité à l'élaboration de plusieurs plans destinés à réduire ce pourcentage. L'évaluation d'une action auprès des conducteurs ayant un problème d'alcool (EVACAPA) s'est mise en place en 98. Cette étude pilote est menée sous l'égide du comité départemental de prévention de l'alcoolisme du Doubs pour évaluer l'impact sur la récidive d'une intervention auprès des personnes poursuivies pour conduite sous l'emprise de l'alcool. Les conducteurs pris une première fois avaient le choix entre se plier aux procédures juridiques ou participer au programme. L'expérience s'échelonne sur 3 ans pendant lesquels des récidivistes, regroupés aléatoirement en trois groupes parallèles, reçoivent des

traitements (interventions) durant 12 mois. Un suivi clinique d'un an ainsi qu'un suivi judiciaire de 3 ans sont effectués ensuite. Le premier groupe est invité à s'entretenir individuellement de façon régulière avec des spécialistes alors que le second est convié à des séances collectives d'information.

Le troisième groupe suivra le processus des deux premiers. C'est en juillet 98 que le programme a accueilli ses premiers participants et les résultats ne seront connus qu'en 2003. Selon l'une des responsables, Marie-Josée Acinas, les conclusions tirées de cette expérience per-



Dessin, C. Maucier

mettront d'identifier la stratégie la plus efficace pour lutter contre ce type de récidive. On estime à 372 le nombre de participants jusqu'ici et le ratio hommes/femmes est de 9 contre 1.

Renseignements : CDDA, 2 rue Morand, 25000 Besançon (03.81.83.22.74).

OPÉRATION ST-BERNARD

## Pour un retour en sécurité

La Mutualité Française met à la disposition des automobilistes en état d'ivresse un service de raccompagnement à domicile. L'opération «St-Bernard» est la version doubsienne d'un programme de raccompagnement déjà existant au Québec depuis 1984, nommément l'opération «Nez Rouge». Le procédé est simple : suite à l'appel de l'automobiliste qui a consommé de l'alcool et qui souhaite se faire reconduire chez lui, une équipe de deux conducteurs et un accompagnateur se rend sur place avec une voiture de la Mutualité, l'un d'eux prend le volant du véhicule de l'automobiliste et le ramène avec tous ses occupants à son domicile. Cette

activité n'a aucun but lucratif donc aucune rémunération n'est demandée, toutefois, les gratifications sont acceptées. L'opération «St-Bernard» est orchestrée par la Mutualité Française en collaboration avec les associations «Vie Libre» et «Croix d'Or». De 1994 à 1999, dans le Doubs, l'activité était limitée à la soirée de la St-Sylvestre mais dès cette année le service de raccompagnement sera fonctionnel lors de 5 événements : le réveillon du Nouvel An, les journées «Sans-Alcool» de Pontarlier (19-20 mai), la fête de la musique (21 juin), la fête du Comité de Déservillers (29 juillet), la foire de Pontarlier (13-17 septembre). Selon l'un des responsables du

«St-Bernard» et employé de la mutuelle, Michel Dodane, « le but de cette opération est de sensibiliser les gens à ne pas conduire en état d'ébriété en plus de promouvoir la sécurité routière. Pour la St-Sylvestre, une vingtaine de bénévoles occuperont des points de service qui seront situés à Montbéliard, Pontarlier et Besançon. Par mesure de sécurité, les conducteurs de la Mutualité seront recrutés parmi les militants de «Vie Libre» et «Croix d'Or». Le numéro à composer pour le raccompagnement : 06.85.36.91.50.

Renseignements : Mutualité Française, 27 rue Claude Pouillet, 25000 Besançon (03.81.65.82.65).

JUSTICE

## A qui s'adresser pour engager des poursuites

En Suisse, lors d'un accident, les forces de l'ordre ont obligation d'indiquer aux victimes les adresses des structures d'accueil susceptibles de les aider juridiquement et psychologiquement. En France, il n'en est rien. Il faut dire qu'il y a peu d'adresses vers qui se tourner : essentiellement les associations comme l'AFTC, la LCVR ou la fondation Anne Cellier (voir p. 19), laquelle peut apporter une aide juridique. Sur cet aspect, on signalera aussi à Besançon, l'AAVI (association d'aide aux victimes d'infraction) qui n'est cependant pas spécialisée. Il faut savoir également que dans

le cas d'un classement sans suite d'un accident, les victimes peuvent tout de même saisir la justice : soit par citation directe devant le tribunal (mais il faut connaître l'auteur des faits et il faut que ceux-ci soient simples), avec l'aide conseillée d'un avocat ; soit en déposant une plainte avec constitution de partie civile auprès du juge d'instruction du tribunal de grande instance du lieu de l'infraction ou du lieu de domicile de l'auteur s'il est connu. Dans ce deuxième cas, il faut consigner une somme d'argent qui ne sera rendue que si l'adversaire est jugé coupable.

### En bref

● **ALCOOL** - dans un décès sur trois sur la route, l'alcool est en cause. Tout conducteur pris avec plus de 0,8 g d'alcool dans le sang est passible d'une amende de 30000 F, d'une perte de 6 points du permis ou d'une suspension pouvant aller jusqu'à 3 ans et même d'une peine de 2 ans de prison en cas de récidive. Entre 0,5 et 0,8 g, 3 points et amende de 600F. A noter que dans le cas où le conducteur a bu et son passager non, la jurisprudence a retenu la responsabilité de ce dernier lorsque la preuve peut être faite de sa connaissance de l'alcoolisation du chauffeur avant le départ.

● **ALCOOL (2)** - dans 85 % des accidents mortels liés à l'alcool, les responsables sont des buveurs occasionnels.

● **ALCOOL (3)** - un chiffre pour illustrer le caractère dangereux de l'état alcoolique : lors des contrôles, la proportion de conducteurs qui dépassent le taux d'alcoolémie atteint 1,4 %. Ce taux passe à 35 % lors des accidents mortels...

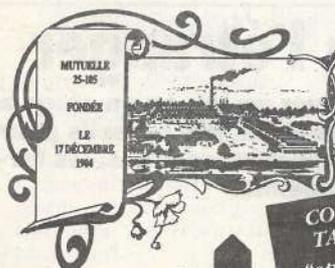
● **ALCOOL (4)** - parmi les idées fausses qui circulent, celle qu'il suffit d'attendre un peu après avoir bu pour prendre la route. En fait, si à la fin d'un repas de 2 heures au cours duquel vous avez bu un apéritif et 4 verres de vin, vous êtes à 0,8 g/l, il faut

2 à 3 heures pour atteindre le seuil de 0,5 g et environ 7 heures pour être au niveau 0.

● **CONTROLES** - au cours des 10 dernières années, les contrôles ont été multipliés par 3. 9,5 millions de dépistages préventifs ou après un accident ou une infraction ont été effectués en 1999. 191 800 se sont révélés positifs.

● **RÉACTION** - la durée moyenne du temps de réaction dans des conditions normales est évaluée à une seconde. En cas d'alcoolémie, même légère, elle atteint facilement 1,5 seconde. Pour un véhicule roulant à 90 km/h, ce temps de réaction correspond à 25 m parcouru dans le premier cas et 37 dans le second. Soit 12 m de plus uniquement dus au temps de réaction.

● **ÉNERGIE CINÉTIQUE** - attention aux objets, notamment ceux qui sont laissés sur la plage arrière d'un véhicule. Comme pour les personnes et les véhicules, l'énergie cinétique a pour effet d'augmenter considérablement leur poids. Ainsi, à 50 km/h, un parapluie de 500 g «pèse» 5 kg. 100 km/h, 20 kg. On a déjà vu une personne se faire décapitée par un CD laissé sur la plage arrière, devenu arme fatale au moment du choc.



CONDITIONS TARIFAIRES "spécial jeune" de moins de 26 ans

**MUTUALITÉ FRANÇAISE**

# MUTUELLE IRPUN

## COMPLÉMENT MALADIE

Hospitalisations médicales et chirurgicales  
Participation aux frais d'obsèques  
Adhésion individuelle ou collective

Mutuelle régie par le Code de la mutualité

**2, cité des Prés-de-Vaux - 25000 BESANÇON**  
**03.81.61.09.21 - Fax 03.81.61.33.60**  
Adresse Internet : [www-mutuelle-irpun.com](http://www-mutuelle-irpun.com)

## ENQUÊTES

## Vingt mille inspecteurs départementaux réagissent

**Le programme «REAGIR» a été conçu en 1983 pour l'analyse des accidents graves ou mortels afin d'établir leurs causes probables**

EN 17 ans, les 20 000 inspecteurs départementaux de la sécurité routière (IDSR) du programme national «REAGIR» (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et par des Initiatives pour y Remédier) ont examiné plus de 30 000 accidents. Des analyses sous la responsabilité du Préfet et indépendantes du juridique. Elles servent à déterminer les causes plausibles des accidents et à l'issue de ces enquêtes, les inspecteurs proposent des actions pour en éviter la récurrence. Les IDSR passent donc en revue tout le déroulement des accidents, font l'examen des lieux et des véhicules, s'entre-entendent avec les témoins, les personnes impliquées, les spécialistes et les partenaires intéressés. C'est ainsi que les inspecteurs du programme REAGIR mettent en lumière l'état et le comportement des usagers, la conception et l'entretien de la route, la conception et l'entretien du véhicule de même que l'alerte et l'organisation des secours. En somme, tous les facteurs accidentogènes sont pris en compte dans l'analyse.

**Comment s'effectue l'enquête ?**  
Immédiatement après l'accident, les forces de l'ordre dres-



Les enquêtes REAGIR servent à déterminer les causes d'un accident.

sent un premier rapport qu'ils transmettent aussitôt au Préfet. C'est à ce dernier que revient la décision d'enclencher ou pas une enquête REAGIR. Dans l'hypothèse d'une réponse positive, le Préfet nomme les IDSR qui siègeront à la commission d'enquête. Rapidement, les inspecteurs se réunissent en présence du maire afin de découvrir le dossier et d'organiser l'investigation. Suivent une visite sur les lieux de l'accident, un examen du ou des véhicules chez le garagiste et des entretiens avec les témoins et les gestionnaires de la route. Les inspecteurs se

réunissent à deux reprises par la suite, pour la rédaction du pré-rapport puis pour sa validation ainsi que l'élaboration de la liste des destinataires des propositions. Finalement, il y aura diffusion du rapport au maire et la mise en oeuvre des actions. Jean-Christophe Roy, coordinateur de la sécurité routière à la préfecture du Doubs, estime la période d'enquête à 2 ou 3 mois. Il y a environ 4 collèges techniques par année et pour chaque séance, le groupe examine 5 ou 6 dossiers.

Nicolas Roussy



Dessin, C. Mancier

## Des bénévoles issus de tous les milieux

Les enquêtes menées par les inspecteurs départementaux de sécurité routière (IDSR) n'ont rien de judiciaire : elles ont été mises en place en 1983 dans le cadre de REAGIR, dans l'objectif de comprendre ce qui s'est passé dans un accident et proposer des solutions pour éviter qu'il ne se reproduise.

En fait, les IDSR sont des volontaires bénévoles issus de tous les milieux, souvent des personnes sensibilisées à titre professionnel ou associatif aux accidents de la route, qui reçoivent une formation préalable. Comme le définit le lieutenant Georges Chauffet, du centre départemental d'incendie et de secours, «ils sont là pour essayer d'établir la somme des paramètres humains, comportementaux, géographiques, météorologiques, d'infrastructures routières, etc qui a pu générer la mort d'une personne». Un travail difficile dans la mesure où les témoins ou les proches ne connaissent pas toujours le rôle des inspecteurs. D'autant que le moment est sensiblement délicat et que les IDSR peuvent être aussi amenés à poser des questions sur les habitudes, le comportement de l'auteur d'un accident. En général, plusieurs IDSR sont nommés pour une enquête : un pompier, un gendarme

ou un policier, une personne de la DDE (direction départementale de l'équipement) mais aussi un médecin, un assureur, un membre d'un club de motards... Assermentés, les IDSR ont accès à tous les dossiers sauf en cas de commission rogatoire déclenchée par le procureur de la République. «On ne s'intéresse pas à la culpabilité des personnes impliquées précise le lieutenant Chauffet. Nous essayons juste d'analyser tout ce qui s'est passé pour formuler des propositions de remède ou le cas échéant dire qu'on est incapable de trouver un remède à une situation donnée. Ensuite, le législateur peut reprendre ces idées». La durée des enquêtes est très variable, les circonstances de l'accident pouvant aussi bien être très claires que malaisément compréhensibles. «Un accident ne vient pas d'une seule cause, mais de toute une série de détails qui peuvent paraître insignifiants mais qui, au final ont généré le drame». Pour être complet sur le rôle des IDSR, signalons qu'ils ont également un rôle de prévention à jouer, avec des interventions à la demande dans les établissements scolaires. Pour devenir IDSR, il faut contacter le coordinateur sécurité routière de sa préfecture.

## En bref

● **DROGUES, MÉDICAMENTS** – les drogues, dures ou douces, provoquent les mêmes effets que l'alcool. Par exemple, un joint a les mêmes résultats que 0,8 g d'alcool dans le sang. De plus, toutes les drogues provoquent des effets incompatibles avec la conduite, de la torpeur à l'altération des fonctions cérébrales en passant par les troubles visuels, du comportement ou de la coordination. De même certains médicaments endorment ou modifient le comportement. En particulier, tous les tranquillisants et somnifères, les antiallergiques, les antidouleurs, les traitements contre l'hypertension, certains collyres, antibiotiques ou anti-inflammatoires. Pour le savoir, il suffit de lire les notices.

● **BESANÇON** – la compagnie des transports de Besançon (CTB) a développé depuis de nombreuses années une démarche sécuritaire. Elle s'est engagée à former les conducteurs à la conduite sécuritaire, à analyser les accidents et à mettre en place des actions correctives adaptées. Son programme inclut également la participation active à diverses manifestations concernant la sécurité routière tant pour les jeunes que les personnes plus âgées. De plus, la CTB soutient certains projets comme «Label Vie». Les bus de la compagnie parcourent près de 6 millions de km par an à Besançon et l'on ne note qu'un accident par 28 000 km.

## Trouver un job ou un stage à l'étranger

Les guides « Job-trotter » donnent les meilleures pistes pour trouver un job ou un stage à l'étranger. Des dizaines d'adresses d'employeurs dans tous les domaines, des conseils pour rédiger CV et lettre de motivation, des coordonnées de sites ou d'organismes utiles, les formalités à accomplir avant de partir, des conseils pour la vie quotidienne.

- Guides job trotter Canada, Etats-Unis, Grande-Bretagne, Espagne (74 F chaque guide + 11,50 F par guide de frais de port)
- Guide job-trotter Monde (94 F + 21 F par correspondance).

En vente au CRIJ Franche-Comté - 27 rue de la République - 25000 Besançon  
tél. 03 81 21 16 16 - fax 03 81 82 83 17 - 3615 IJ - [www.top-jeunes.com](http://www.top-jeunes.com)

## MUTUELLE

# La conduite sécuritaire : conduire avec assurance

**La MACIF a créé une branche prévention qui fait la promotion depuis 3 ans du bon comportement sur les routes.**

**G**HISLAINE Strazzeri-Fallay, chef du bureau de la MACIF à Besançon, se veut une fervente défenseuse de la sécurité routière. Elle est IDSR depuis quelques années et employée à la mutuelle depuis 1960. Selon elle, de nos jours, les assurances jouent un rôle de plus en plus important sur la scène de l'accidentologie. En cas d'accident, en plus d'estimer le degré de responsabilité du conducteur, l'assurance évalue les dommages matériels du véhicule. S'il y a lésion corporelle, le dossier est expertisé par des professionnels de la santé et l'évaluation pécuniaire des dégâts physiques de l'individu est effectuée par l'assurance-maladie selon la loi Badinter : c'est la CRAM qui hiérarchise le taux d'invalidité. La Mutuelle paye donc en fonction des responsabilités du conducteur et des dommages occasionnés. En cas de litige, les compagnies d'assurances mandatent un avocat pour défendre leurs avis devant le juge.

Toutefois, notez que la plupart des contentieux accidentels sont réglés par une entente à l'amiable entre les assureurs des deux parties : «Le jugement sert à identifier et à pénaliser d'une façon juridique le responsable mais le montant d'invalidité reste le même. On essaie cependant d'éviter la cour en donnant priorité au constat à l'amiable» ajoute Ghislaine Fallay. Il y a 3 ans, la MACIF a créé un programme destiné à prévenir les accidents : la «Macif Prévention». Elle a pour objectif d'informer des bons comportements sur la route et de sensibiliser le public à la sobriété au volant, aux limitations de vitesse et au port de la ceinture. Des conseillers de la compagnie se présentent à diverses manifestations et en plus d'informer, font essayer la voiture «testo-choc» (choc à 8 km/h), la «simalc» (simulation alcool au volant) et le «casque-choc». Les jeunes et les enfants sont la clientèle ciblée par la MACIF : «Il faut s'en prendre à la base. Il faut



apprendre aux plus jeunes les bons comportements de tous les jours. Un enfant de 6 ans peut comprendre l'importance de boucler sa ceinture» opine l'assureur. Cependant, certaines personnes accusent les compagnies d'assurances de promouvoir la sécurité routière à des fins lucratives, dans l'optique de verser moins d'indemnités. A cette réflexion simpliste Ghislaine Fallay répond : «Par la prévention, on peut sauver des vies alors tout le monde y gagne : l'Etat, les citoyens et les assureurs.»

Nicolas Roussy

## PONTARLIER - Le collège André Malraux s'oriente vers la bonne conduite

Le 16 novembre dernier, des jeunes de 5e et de 3e du collège André-Malraux se sont familiarisés avec les bonnes habitudes à prendre dès leurs premiers kilomètres au volant d'une motobécane ou d'une voiture. L'institution scolaire pontarlierienne se veut depuis quelques années le porte-étendard de la prévention routière chez les collégiens de la région. «Notre collège s'implique dans la sécurité routière pour trois principales raisons : nous sommes près de la Suisse, les jeunes qui y travaillent peuvent s'acheter de belles et puis-

santes voitures ; la performance de ces véhicules (les risques d'accidents sont donc plus élevés) et, finalement, le climat et les routes de notre territoire (surtout l'hiver) demandent que l'on conduise avec prudence.» précise Joël Marchandot, principal de l'établissement. L'événement a permis aux élèves de 3e de visiter 8 ateliers : «Alcool», «Choc», «AFTC» (Association française des traumatisés crâniens), «Premiers secours», «Codijunior», «Conduite accompagnée», «Vidéos» et «Simulation». Les 5e, quant

à eux, ont pu faire connaissance avec le code de conduite d'une motobécane. Les stands ont été alimentés par une animation à la fois instructive, dramatique et parfois drôle. Les jeunes ont par ailleurs été secourus par un choc simulé en voiture à 8 km/h et initiés aux premières leçons de conduite par l'un des cinq simulateurs fabriqués par la MAIF. Cette journée a été également l'occasion de découvrir «Codijunior», un jeu questionnaire sur la sécurité routière conçu par les élèves du cours de technologie.

## VICTIMES Fondation Anne Cellier : aides, soutien, conseils

En septembre 86, Anne Cellier, 22 ans, est percutée sur l'autoroute de l'Ouest par un chauffeur ivre. Avant de mourir, trois mois plus tard, elle demande à ses parents de se battre. Un an plus tard, ces derniers créent la fondation Anne Cellier contre l'insécurité routière, aujourd'hui membre de la fédération européenne des victimes de la route. Ses objectifs sont triples : étudier les causes des accidents graves, agir pour leur prévention et pour l'assistance aux victimes et aux familles, sensibiliser le législateur à l'amélioration de la sécurité sur la route. Parallèlement à des actions ponctuelles de toutes sortes (sensibilisation des jeunes, communication, colloques...), la fondation a mis en place une permanence et un accueil téléphonique susceptibles d'ap-

porter écoute, conseils, soutien moral, consultation juridique gratuite et si nécessaire suivi. De la sorte, les personnes qui se trouvent pour la première fois confrontées à des mots tels que procès verbal, expertise, indemnisation, ITT, classement sans suite ou plainte avec constitution de partie civile, trouveront à la fondation des interlocuteurs pour les guider - ce qui n'est malheureusement pas systématiquement le cas auprès des institutions. Très souvent livrées à elles-mêmes, les victimes peuvent donc se tourner vers la fondation.

**Contact : du lundi au vendredi, de 9 h 30 à 18 h 30, 01.45.00.95.35 (web : www.fondation-annecellier.org). Adresse : fondation Anne Cellier, 125 avenue de Malakoff, 75116 Paris.**

Une collision à 50 km/h équivaut à une chute de 4 étages.

## En bref

● **FONDS DE GARANTIE** - le fonds de garantie auto peut indemniser certaines victimes d'accident de la circulation lorsqu'aucune autre assurance ne peut jouer. Il peut intervenir par exemple lorsque le responsable est inconnu ou non assuré ou lorsqu'il n'est pas soumis à l'obligation d'assurance (piéton, cycliste mais aussi skieur...), le responsable ou l'auteur n'étant bien entendu pas indemnisés. Pour saisir le fonds : envoyer une lettre recommandée avec avis de réception contenant les circonstances, l'état des dommages, la justification de l'implication d'un véhicule terrestre à moteur ou de la responsabilité de l'adversaire et de son identité ou la preuve de son intervention s'il n'a pu être identifié (par des témoignages) et la justification de l'absence ou de l'insuffisance d'assurance du responsable. Adresse du fonds : 64 rue Debraune, 94682 Vincennes cedex (Internet : <http://www.fga.fr>).

● **Kits** - les kits de gonflage du moteur pour les cyclomoteurs sont autorisés uniquement sur circuit fermé, dans le cadre sportif. Rouler avec hors de ce cadre expose à une amende lourde (jusqu'à 3000 F), la confiscation du véhicule. Et en cas d'accident, l'assurance ne remboursera pas le cyclomoteur. Ces kits sont cependant en vente libre... et permettent à un cyclomoteur (qui ne doit pas dépasser 45 km/h selon l'article R188 du code de la route) d'atteindre jusqu'à 86 km/h.

● **PERMIS** - l'association Julienne Javel à Besançon propose aux personnes en difficulté, aux demandeurs d'emploi, Rmistes ou handicapés une formule adaptée de formation au permis de conduire, ce dernier étant un facteur d'insertion mais nécessitant un investissement pas toujours possible. renseignements : 03.81.21.21.28.

## Utiliser Internet pour trouver un emploi :

Tapez : <http://www.anpe.fr>  
Le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC), notamment à travers l'essor du réseau internet, modifie les méthodes de recrutement traditionnel.

Site incontournable dans le domaine de l'emploi, l'Agence nationale pour l'emploi propose, en 2000, la consultation de près de 150.000 offres d'emploi actua-

lisées tous les jours, des services d'aide à la recherche d'emploi destinés aux candidats et des services d'aide à l'embauche destinés aux recruteurs.

Si vous êtes chercheur d'emploi, vous y trouverez les offres d'emploi région, France entière et internationale, classées par zone géographique, par secteur par fonction, ou par mots-clefs.

Que vous soyez candidat ou employeur, vous y trouverez aussi tous ces services : les adresses

des agences locales, espaces et point relais cadres, les démarches pour s'inscrire, les services offerts par l'agence, les mesures et les aides à l'emploi, les concours de recrutement ouverts à l'ANPE, le guide pratique du recrutement, une rubrique sur la prévention des licenciements et le recrutement des salariés.

Fin 2001, vous pourrez consulter [anpe.fr](http://www.anpe.fr) dans toutes les agences pour l'emploi de Franche-Comté. Déjà les agences de Besançon -

République et de Montbéliard sont dotées de bornes internet en accès direct.

N'hésitez pas à demander à un conseiller à l'emploi de vous aider à naviguer...



## DÉPARTEMENT

# La prévention routière dans le Jura

**Le département est particulièrement touché par l'insécurité routière. Il n'en multiplie pas moins les initiatives notamment à l'attention des jeunes.**

EN 1999, 67 Jurassiens ont trouvé la mort dans le Jura, 169 personnes ont été gravement blessées, 301 plus légèrement. Parce qu'il vaut mieux prévenir que guérir, le département du Jura multiplie les initiatives en faveur de la sécurité et de la prévention routière en cette année 2000, qui a été déclarée grande cause nationale. Les jeunes ont été le public principalement visé par ces interventions. La Prévention routière intervient régulièrement dans les établissements scolaires, de même que diverses associations telles que les Motards en Colère, ou des structures animées par des bénévoles touchés par des accidents de la route. Tous les moyens sont bons en matière de prévention routière : cours théoriques, diffusion de vidéos, expositions, mais aussi exercices sur le terrain. En octobre dernier, des collégiens de Poligny ont ainsi pu réaliser

des exercices d'évacuation de cars scolaires. Durant les mois de mai et juin, près de 4 500 écoliers jurassiens ont circulé sur des pistes d'éducation routière après avoir été initiés au code de la route. Depuis cet automne, les manifestations se succèdent : démonstrations de voiture-tonneau, testo-chocs, ou encore chocs sur un casque de moto à diverses allures. Le point d'orgue de ces manifestations : les assises de la sécurité routière qui se sont déroulées le 17 novembre dernier au Carrefour de la Communication à Lons-le-Saunier. Professionnels de la route et jeunes se sont réunis pour parler des causes des accidents de la route, de l'apprentissage anticipé de la conduite et d'actions menées tout au long de l'année parmi lesquelles des contrôles à la sortie de discothèques ou encore l'initiative Label Vie. Malheureusement, si la prise de conscience des jeunes est

manifeste, comme le montre par exemple le succès de l'opération « Capitaines de soirée » où des jeunes s'engagent à rester sobres afin de raccompagner leurs compagnons de fête, la plupart des conducteurs restent à éduquer pour que l'alcool, les drogues douces, la vitesse et les comportements dangereux disparaissent de la voie publique.

A.B.

**Pour plus de renseignements sur les actions menées dans le Jura, contacter le comité départemental du Jura de la Prévention routière, 21 rue Perrin, 39000 Lons-le-Saunier (03.84.24.05.09). Les groupes scolaires qui souhaitent développer des projets « Initiative sécurité routière » peuvent contacter l'Inspection académique du Jura au 03.84.87.27.27 ou la Direction départementale de la Jeunesse et des Sports du Jura au 03.84.35.27.00.**

## Des panneaux de prévention sur les routes



POUR interpeller directement les automobilistes, la direction départementale de l'Équipement du Jura a implanté au début de l'année plusieurs panneaux en bordure de route, à la suite d'une réflexion commune avec la Préfecture du Jura. Leur message est simple et actualisé tous les mois : sous l'injonction « Arrêtons le mas-

sacre ! », il affiche le nombre de morts et de blessés sur les routes du Jura depuis le début de l'année. Ces panneaux se trouvent près de Lons et Dole, où ils peuvent être vus par le plus grand nombre : sur la RN 73, après le carrefour de la Côte d'Or dans le sens Dole - Besançon ; sur la RN 83 après le virage de l'Etoile au nord de Lons et sur la RN 78 à la

sortie de l'échangeur de Beaurepaire à l'entrée ouest de Lons. Un autre, à Grange-de-Vaivre annonce : « Attention. Prudence. Ici 10 accidents corporels, 3 tués, 11 blessés graves ». Il faut dire que le Jura a déploré en 1999 67 tués pour 251 000 habitants alors que le taux en France atteint 152 pour... un million d'habitants...

## INTERNET Quelques sites pour plus d'informations

D'innombrables sites sont liés à la sécurité routière, dans tous les domaines. Celui de la prévention routière est évidemment très complet, avec des bilans et des chiffres mis à jour, des infos pratiques, les diverses actions menées en faveur de la sécurité routière et surtout l'évolution de la législation (preventionroutiere.com). Le site « route plus sûre » est plutôt consacré à la sensibilisation à la situation des routes, des véhicules, du permis. Il établit une liste de problèmes majeurs et propose des solutions parfois radicales à chacun d'eux. Cela va du code de la route à réécrire à la signalétique des véhicules en passant par le cinéma (le site préconise d'imposer de montrer les personnes au volant avec une ceinture) ou la pub (« rendre les directeurs de publication responsables en cas de publicité faisant appel directement ou indirectement à la vitesse ») ou encore l'équipement d'ethylotests anti-démarrage sur tous les véhicules. Si vous voulez connaître les principes des régulateurs et des limiteurs de vitesse l'info est sur le site. Ce dernier ne se prive pas non plus de commentaires courroucés à propos de la politique gouvernementale (perso.wanadoo.fr/route.plus.sur). Le site « arrêtons le massacre » présente les 13 associations de ce collectif, le but de la campagne, les actions possibles selon que l'on est enseignant, chef d'entreprise (les accidents de la circulation représentent 54 à 59 % des accidents mortels du travail et selon la CNAM, sur 750 000 accidents du travail, 101 000 sont des accidents de trajet), élu local et surtout une intéressante rubrique « justice et droit » (arretonslemassacre.com). Autre site intéressant concernant la justice, celui de Rémy Josseaume, juriste d'affaires, propose un exposé clair des peines et délits en la matière (jamanga.com/josseaume).

Les infractions au code de la route, l'évolution de la législation et du code de la route peuvent être consultés sur un site de la sécurité routière (lepermis.com)

Enfin, on peut citer deux sites persos : l'un milite à force d'arguments tirés par les cheveux en faveur de la vitesse illimitée sur les autoroutes. Prétendant que la déréglementation rend les invidus raisonnables, l'auteur s'insurge contre les contraintes au volant, fruits selon lui d'une pensée unique (et d'après lui, on ne devrait pas imposer la ceinture de sécurité mais la laisser au bon vouloir de chacun sous le prétexte « qu'en refusant de boucler sa ceinture on ne met que soi en danger »). On s'arrête-là, mais l'auteur ayant laissé une adresse e-mail, on peut lui dire tout ce qu'on pense de ses propos (multimania.com/vitesse-libre/plaidoyer.html).

Le second site est celui d'un accidenté dénommé Dimitry dont la Clio a été éjectée contre le muret intérieur d'une autoroute par un chauffard qui s'est enfui. Avec beaucoup d'humour, il raconte son accident, ses problèmes de santé conséquents, ses diverses opérations, mais aussi ses problèmes avec son assureur. Un exemple à méditer car il n'a commis aucune faute de conduite, mais a été victime de l'inconscience d'autrui (chez.com/dimy/accident). Autres sites à signaler : ceux du ministère de l'Équipement (securiteroutiere.equipement.gouv.fr), de l'école nationale de sécurité routière et de recherches (enserr.org), de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (inrets.fr), de la fédération européenne des victimes de la route (fevr.org), de la ligue contre la violence routière (perso.wanadoo.fr/levr), de l'UNAFTC (traumacrancien.org) ou des motards en colère (fmc.asso.fr).

**Les deux tiers des accidents se produisent à moins de 15 km du domicile**

### En bref

● **BREVET DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE** - depuis novembre 97, pour conduire un cyclomoteur, il faut avoir plus de 16 ans ou avoir entre 14 et 16 ans et être titulaire du brevet de sécurité routière. Sans ce brevet, le conducteur risque une amende de 230 F. Dans le Doubs, 48 centres agréés ont été mis en place pour octroyer cette formation pratique qui complète l'attestation scolaire de sécurité routière, session théorique assurée par l'éducation nationale. La liste des centres agréés est disponible en mairie. A noter que le BSR va devenir obligatoire pour tous les jeunes de plus de 14 ans, cyclomotoristes ou pas, dès après le 31 décembre 1986.

● **CONDUITE ACCOMPAGNÉE** - l'apprentissage en conduite accompagnée comprend deux phases : une formation initiale en auto-école conclue par l'épreuve théorique du permis, une phase de conduite accompagnée d'un à trois ans sous la responsabilité d'un ou plusieurs conducteurs confirmés (adulte de plus de 28 ans titulaire de son permis B depuis au moins 3 ans). Avant de passer son permis, le jeune conducteur doit avoir parcouru au moins 3000 km. Attention : cette conduite accompagnée que si l'assurance du véhicule utilisé comporte une extension de garantie, à demander à l'assureur dès l'inscription à l'auto-école.

## ACTIONS La Prévention routière, association de 51 ans

Depuis 1949, la Prévention routière, association privée reconnue d'utilité publique, poursuit un combat : changer les comportements sur la route. A cette fin, elle étudie, met en œuvre et encourage toutes les initiatives susceptibles de réduire la fréquence et la gravité des accidents de la circulation. En début d'année, l'association s'est de la sorte prononcée pour la limitation de la vitesse des véhicules à la construction, mesure qui aurait comme premier effet de supprimer la contradiction entre la limitation de vitesse sur l'ensemble du réseau routier et la commercialisation de véhicules parfois capables d'atteindre le double de celle-ci ! Avec 250 000 adhérents, 101 comités départementaux et 5000 bénévoles, elle forme notamment à la Prévention routière 2 millions d'enfants

chaque année et participe à la sensibilisation de 20000 automobilistes infracteurs (permis à points, alternatives aux poursuites...). Elle publie et distribue également fascicules et brochures comme ces 20 pages de conseils, astuces, informations techniques à la disposition des nouveaux conducteurs mais aussi de tous ceux qui souhaitent se rafraîchir la mémoire.

La Prévention routière en Franche-Comté : 28 bis rue Jean Petit à Besançon (03.81.82.25.59), rue du Mont-Bart à Montbéliard (03.81.97.12.77), 21 rue Perrin à Lons (03.84.24.05.09), 10 rue du Commandant Girardot à Vesoul (03.84.76.18.10) et 11 boulevard du Maréchal Joffre à Belfort (03.84.21.22.61).

## RAPPEL Le permis de conduire, à points depuis 1989

En France, le permis de conduire a pour principe de ne s'acquiescer qu'une fois. Quand on l'a, c'est donc définitif... à moins de perdre des points puisque depuis 1989, chaque permis est doté d'un capital de points qui diminue en fonction des infractions. En cas de perte des 12 points, le permis est invalidé et il n'est pas possible de le solliciter de nouveau avant 6 mois. De plus, il faut être reconnu apte après un examen psychotechnique et un examen médical, repasser l'épreuve du code et même l'épreuve de conduite si l'invalidité intervient avant 3 ans de titularisation du permis. Cependant, lors de la perte de points, il est possible de parti-

ciper à des stages de sensibilisation à la sécurité routière. Volontaires et payants, ces stages peuvent permettre de récupérer jusqu'à 4 points. Leur objectif n'est pas de faire réapprendre le code de la route mais d'aider les conducteurs à acquiescer un autre regard sur la conduite lors de sessions de 16 h (en 2 jours) animées par un binôme moniteur d'auto-école - psychologue et basées sur des témoignages, des travaux de réflexion et des interventions techniques. A noter, qu'il n'est possible de suivre un tel stage qu'une fois tous les deux ans.

Pour tout renseignement, s'adresse à la Prévention routière de votre département.

## VESOUL Stages de conduite sécurisée chez Peugeot

Depuis avril 1995, PSA Peugeot Citroën de Vesoul organise des stages de conduite sécurisée dans le but de sensibiliser les jeunes sur les dangers de la route et de permettre à ces derniers « d'acquiescer ce que le permis ne peut pas enseigner ». Ce programme a d'abord été conçu pour les jeunes et les enfants du personnel de l'entreprise mais depuis septembre 1999, les stages sont ouverts à tous. Jusqu'à présent, près de 300 personnes dont 60 inscriptions de l'extérieur de l'entreprise, ont suivi les 12 heures (3x4 heures le samedi après-midi) de «conduite sécurisée». La liste d'attente s'étend jusqu'à juin 2001. «Notre programme vise les jeunes récents titulaires du permis de conduire. Le permis permet d'apprendre le code alors que nos stages sensibilisent les jeunes à la conduite sécurisée et aux différents comportements du conducteur. On

les met dans des situations dangereuses et ils apprennent alors à ne pas aller au-delà de leurs limites. Les jeunes sont satisfaits de ce stage et tous prétendaient savoir conduire avant cette expérience. Nous sommes le premier site du groupe Peugeot à offrir ce programme qui coûte approximativement 50000 F par an, donc 1500 F par personne» mentionne Philippe Sandron, le chargé de communication de l'entreprise qui est à l'origine de ce projet. Selon lui, l'engouement croissant pour ces stages et leurs coûts inhérents ne motivent aucunement l'entreprise à des visées lucratives et l'accès à ce service offert par Peugeot reste gratuit. Le groupe procède actuellement aux inscriptions pour juin 2001.

Rens. : Peugeot-Citroën Vesoul, Philippe Sandron, 03.84.96.40.40.

## FORMATION

# Le CSA vous apprend à maîtriser l'imprévu

Cette école de conduite offre des stages sur un circuit spécialement aménagé pour l'enseignement de la conduite préventive.

Le groupe CFR (Centre de formation routière européen) est né en 1993 et c'est sous ce nom que se sont réunis des professionnels de la formation routière afin d'établir un enseignement évolutif visant a priori l'amélioration de la sécurité routière. C'est sous cette bannière et par ce principe que Michel Rubeaux a conçu son CSA (Circuit Sécurité Auto) à Auxon-Dessous. Il est à la fois IDSR (Inspecteur départemental de sécurité routière), gérant, propriétaire et responsable de formation de son école. Son organisation propose des stages de conduite préventive dans lesquels l'élève apprend, pendant une demi-journée ou quelques jours, à maîtriser une glissade, un dérapage et le freinage d'urgence. Ces stages s'adressent aux apprentis conducteurs, aux automobilistes voulant se perfectionner ou se recycler et aux entreprises intéressées à former leurs employés à la conduite en situation difficile. L'objectif à atteindre est, selon Michel Rubeaux, de «sensibiliser les conducteurs au phénomène de la perte d'adhérence et développer chez eux les bons réflexes lors de situations délicates sur la route.» Le CSA offre un enseignement de



niveau AAC (Apprentissage Anticipé de la Conduite) et une formation routière préventive dite de catégorie «B» qui se divise en deux phases, l'une théorique et une autre pratique. «85% des jeunes qui passent par l'AAC réussissent leur examen donnant l'accès au permis de conduire dès leur premier essai. De plus, les personnes qui suivent un apprentissage anticipé ont moins de risques d'accidents par la suite» précise notre professionnel de la route. Depuis son établissement en 1988, seul un faible pourcentage (environ 30 %) des conducteurs français ont eu recours à l'AAC. «Le comportement des gens est difficile à modifier. Or, le

moyen répressif le plus efficace serait d'améliorer les formations ou d'obliger la conduite accompagnée pour les jeunes» ajoute-t-il. Selon lui, l'instauration à un niveau national d'un permis probatoire ou de formations post-permis ainsi que des stages de freinage d'urgence et contrôles de conduite obligatoire comme compléments à la formation routière, pourraient résorber la mortalité sur les routes françaises.

Nicolas Roussy

Renseignements : Circuit de Sécurité Auto, zone artisanale, 25870 Auxon-Dessous (Tel. : 03.81.58.74.64)

## PROGRAMME

# « Label vie » pour les jeunes

Cette opération est un appel à projets de jeunes âgés de 14 à 28 ans, sur la sécurité routière

Ce programme de niveau national est réservé aux jeunes, seuls ou en groupe, intéressés à promouvoir la sécurité routière par l'entremise de leur école (collège, lycée ou université), leur association, leur entreprise ou leur maison de quartier. Ils doivent concevoir un projet qui vise à rendre la conduite plus sûre et encourager le bon comportement sur les routes. L'opération se fait sous l'égide des préfetures qui gèrent les projets localement. Un comité de sélection analyse les dossiers d'inscriptions déposés par les jeunes et alloue à l'un d'eux un financement pouvant aller jusqu'à 5000 F. Les IDSR guident et aident par la suite les jeunes à monter leurs projets. On constate une riche diversité des idées proposées par les

jeunes : utilisation de divers supports d'information afin de véhiculer un message de prévention (affiches, CD-Rom, site Internet, vidéo, pièces de théâtre, etc), participation active aux actions de sensibilisation à l'alcool au volant dans les bars et dans les boîtes de nuit en collaboration avec des associations locales, opération d'initiation à une conduite responsable du deux-roues et organisation de débats concernant la sécurité routière. En 1999, en France, près de 800 dossiers ont été déposés. En Franche-Comté, on recense 23 projets. Dans le Doubs notamment, dans le cadre de ce programme, Patricia Plathey a rédigé un mémoire sur les soixante entretiens qu'elle a menés auprès de jeunes accidentés dans le but d'étudier les

conséquences psychologiques d'un accident. En Haute-Saône, des jeunes ont créé une «3e mi-temps» (montage d'un stand sécurité routière lors d'une manifestation sportive) alors que dans le Jura, une classe de 3e a réalisé une vidéo pour sensibiliser les autres élèves du lycée. Dans le Territoire, des jeunes du FJT ont souhaité sensibiliser les conducteurs sur les risques liés à l'alcool pendant les sorties en discothèque. Et en 2000, à Besançon, trois bisontines ont participé à plusieurs projets dont la conception d'un livret nommé «Démô-Jeunes» consacré à la sécurité routière (voir p. 24).

Renseignements complémentaires à la préfecture de votre département.

## INJEP « Chroniques d'une guerre non déclarée »...

Le ton est sans équivoque, dès le titre : «Chroniques d'une guerre non déclarée». Publié par l'INJEP, ce livre fait en 300 pages le tour des questions liées à la route. Si les chiffres et les données sont dans l'ensemble connus, c'est en effet le style qui dénote par rapport aux écrits habituels du genre. «C'est le décalage entre les faits, les chiffres et la relative torpeur de l'opinion publique qui autorise à être incisifs». Les auteurs n'hésitent pas à parler de «guerre», de «nouvel art de tuer». On ne peut que conseiller à tout un chacun la lecture de cet ouvrage très docu-

menté et fourni, en 6 chapitres dont les intitulés sont significatifs : le front, les jeunes sont-ils kamikazes, les va-t-en-guerre, la base arrière, la mobilisation générale et stratégies pour la paix. Bref, les routes françaises, c'est Pearl Harbor. Au milieu de statistiques et des réflexions, les auteurs ont inclus 5 descriptions d'accidents qui, à elles seules, glaçant le sang,

*L'ouvrage, vendu 100 F, est disponible par correspondance auprès de l'INJEP, 11 rue Paul Leplat, 78160 Marly-le-Roi (01.39.17.27.36)*

## DOUBS Des lycéens disent « stop à la violence routière »

Il y a deux ans, deux de leurs camarades sont tués dans un accident. Certains élèves du lycée Tristan Bernard, à Besançon, ressentent alors la nécessité de faire quelque chose et réfléchissent avec des enseignants à des actions susceptibles de mobiliser les élèves. Finalement, ils élaborent un logo et un dessin susceptibles d'attirer l'attention et l'impression sur des T-shirts («Il faut

des années pour grandir et quelques secondes pour mourir»). La vente est entièrement organisée au profit de l'association française des traumatisés crâniens. Mais ils ne s'arrêtent pas là et l'opération grossit par l'organisation de conférences, d'un stand au forum de la sécurité routière ou encore l'élaboration d'un jeu.

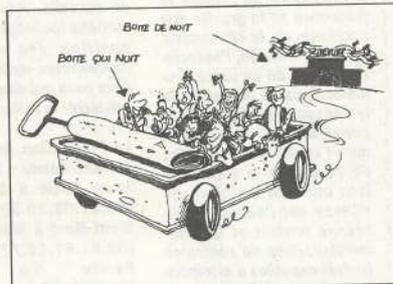
*Pour se procurer le T-shirt : 03.81.52.00.01.*

## ENQUETE Les jeunes accidentés sont « laissés à eux-mêmes »

**Une étude menée en 97 en Franche-Comté regrette l'absence de suivi psychologique des victimes.**

QUE deviennent les jeunes accidentés de la route en Franche-Comté ? Cette question a fait l'objet d'une étude unique réalisée en 97 par l'observatoire régional de la santé à la demande de l'observatoire régional de la sécurité routière. La question était de savoir ce qu'il advient des blessés graves, de leur douleur physique et morale. 300 jeunes ont été contactés, 60 ont accepté de répondre à l'enquête, qui s'intéressait à des blessés 5 ans après leur accident. «Un enjeu majeur de santé publique» selon les auteurs de l'enquête. Et pourtant, «les spécialistes dénoncent régulièrement l'occultation sociale des accidents de jeunes et de leurs conséquences». Et pourtant, les résultats sont édifiants, comme le montre un document de 50 pages résumé dans un fascicule distribué à la demande (il peut être consulté au CRIJ). Ainsi, 95 % ont reçu des antalgiques au moment de l'accident mais 72 % ont ressenti des douleurs dans les jours suivants l'accident et 68 % encore 5 ans après. Parmi les indicateurs psychologiques et sociaux, on relève que seulement

un peu plus de la moitié des jeunes a pu parler de l'accident. Mais pour plus de 90 % d'entre eux, il n'y a pas eu de prise en charge psychologique.



Seulement 22 % d'entre eux disent ne pas avoir perdu le moral dans l'année suivant l'accident et 19 % avoir été dans un état dépressif avec idées suicidaires. Cinq ans après, un peu moins de la moitié d'entre eux estiment que l'accident n'a plus de répercussions sur le moral. On constate également que plus de la moitié ont modifié leurs projets professionnels dans un sens négatif, que dans 50 % des cas les relations avec les autres se sont dégradées (mais elles se sont améliorées avec la famille). L'enquête

regrette que malgré «la gravité des répercussions somatiques, psychologiques et sociales», la prise en charge psychologique soit quasi-absente. «La reconstruction est longue et difficile, ces jeunes doivent la faire seuls ou presque, le plus souvent avec leurs proches. Ils sont en quelque sorte «laissés à eux-mêmes», comme si le fait d'avoir un accident était un manquement à la norme sociale dans l'usage de la voiture ou un échec dans un rite initiatique à haut risque».

S.P.

CF03440 doc ext



région Franche-Comté

# FORMER POUR L'EMPLOI

**Vous avez le niveau 1<sup>ère</sup> ou terminale scientifique ou technique**  
 Vous voulez acquérir une qualification professionnelle reconnue par l'Etat et les entreprises avec un excellent taux de placement l'AFPA vous propose des formations professionnelles **qualifiantes, gratuites et rémunérées**

## TECHNICIEN OU TECHNICIEN SUPÉRIEUR EN MAINTENANCE AUTOMATISMES INDUSTRIELS

- Au centre AFPA de Montbéliard
- Entrées : janvier/avril 2001
- Durée : 11 mois maximum
- Diplômes : Certificat de Formation Professionnelle niveau 4 (Bac Pro) ou niveau 3 (BTS/DUT)
- Facilité de restauration, hébergement gratuit (sous certaines conditions)

\* Les formations AFPA sont gratuites et rémunérées pour les demandeurs d'emploi. Les salariés peuvent aussi bénéficier des formations AFPA (congé individuel de formation, contrat de qualification...)

**Informations AFPA : 03 81 65 06 08**

Association Nationale pour la Formation Professionnelle des Adultes - Ministère de l'Emploi et de la Solidarité

**PRÊTS HABITAT**

**Même  
si vous allez  
voir ailleurs,  
vous reviendrez  
nous voir.**



**CRÉDIT AGRICOLE  
DE FRANCHE-COMTÉ**

**N°1 du financement de l'habitat  
en Franche-Comté.**

INITIATIVE JEUNES

PORTRAIT

Trois Bisontines  
exposent leurs idées pour « Label vie »

Le projet de trois jeunes filles de Besançon a été primé dans le cadre du programme « Label vie ».



Ce jour-là, Nadia n'était pas là...

L'AN dernier, Kheira Bekhaled, 17 ans, étudiante au lycée, Naima Ait-Razzouk, 20 ans, étudiante en bac pro en vente-représentation, et Nadia Bettach, 17 ans, étudiante au BEP des métiers en comptabilité, ont présenté devant le comité de sélection de «Label Vie» un ensemble de plusieurs projets concernant la sécurité routière : création de portes-clés fluorescents, pièce de théâtre, élaboration d'un «Dém-Jeunes»... Ce sont là des jeunes femmes de tête et n'ayant pas peur d'exposer leurs opinions. Elles aiment s'impliquer dans diverses activités et s'intéressent à tout. La conception de la deuxième édition du «Dém-Jeunes» (démocratie-Jeunes), dont la parution est prévue pour les prochaines semaines, représentait ainsi une autre belle expérience pour ces filles. Le second numéro de ce petit document sera consacrée à la sécurité routière. C'est un animateur du quartier des 408 de Besançon qui a d'abord proposé aux jeunes de ce quartier de participer au projet «À tire-d'aile» (une activité de trois jours visant à rendre service à une association à but non lucratif) et 10 jeunes ont accepté d'y participer dont Kheira, Naima et Nadia. On leur a ensuite présenté le premier

«Dém-Jeunes» et le groupe s'est laissé tenter par l'expérience de concevoir le second. «Il y a de plus en plus de morts sur les routes et on en a «marre» !! On voulait donc que les jeunes soient sensibilisés à la sécurité routière et qu'ils apportent leurs idées. De plus, si c'est des jeunes qui s'adressent aux jeunes, l'impact sera plus fort.» Plus tard, Jean-Christophe Roy, coordinateur Sécurité Routière de la préfecture, les a rencontrés et leur a proposé de poursuivre la conception du livret dans le cadre du programme «Label Vie». «Ce qu'on a aimé le plus lors de cette aventure ce sont les nombreuses rencontres qui ont eu lieu entre les policiers et les jeunes. Les premiers contacts ont été difficiles mais par la suite, les deux groupes se sont rejoints et les discussions ont souvent débordé sur tous les sujets» ajoutent-elles. De 10 au début, le groupe a été réduit à 3. Nonobstant ces abandons, nos trois filles se disent satisfaites de cette expérience : «On a rencontré des gens intéressants et les divers acteurs impliqués dans la sécurité routière. Ils nous ont écouté et informé sur le sujet. On a été étonné de voir le nombre de mort par années (8000) sur les routes françaises. On espère mainte-

nant que les jeunes liront «Dém-Jeunes» et seront par la suite plus vigilants et plus sensibles aux dangers de la route».

Un « Dém-Jeunes » national ?

Les jeunes femmes lancent un message aux politiciens : «On conseil à certains d'entre eux d'arrêter de nous prendre pour des «imbéciles» et de chercher du capital-politique au profit de la sécurité routière. On devrait établir une campagne publicitaire annuelle à ce sujet (comme on le fait avec le sida) et non pas seulement aux fêtes comme c'est le cas actuellement. On croit également que les règles françaises sont trop gentilles. Il devrait y avoir des sanctions plus sévères, des amendes plus fortes et il faudrait développer un système de prévention efficace. De plus, la création d'un «Dém-Jeunes» national pourrait améliorer le dialogue entre les policiers et les jeunes en plus de les sensibiliser à la sécurité routière. Bref, les jeunes ont la clé de l'avenir et si tous les jeunes du monde faisaient ce que nous avons fait, ce sera déjà un pas vers la bonne direction...» Voilà, du moins, un pas sécuritaire vers la... belle vie!

N.R



Un cadeau  
pour  
les moins de 18 ans

Du 15 décembre 2000 au 15 janvier 2001, pour toute ouverture d'un livret à un jeune non client de moins de 18 ans, le Crédit Agricole vous offre un cadeau à déposer sous le sapin

Pour les moins de 12 ans



Le livret,  
un vrai compte de Noël....

Avec le compte de Noël, un livret au Crédit Agricole, c'est l'occasion pour un jeune de moins de 12 ans d'avoir un compte bien à lui, comme les autres membres de la famille.

à Noël par exemple) est rémunéré - Ses économies sont en sécurité : pas d'argent liquide dans les poches ou à la maison. - En prenant l'habitude d'effectuer des retraits et des versements, il se familiarise avec l'argent. - Il peut effectuer des retraits avec l'autorisation préalable de ses parents : c'est une tranquillité.

Et puis parce que c'est Noël, le Crédit Agricole lui offrira un deuxième cadeau.

Pour les 12 ans / 18 ans



Un excellent cadeau  
de Noël :  
la carte de retrait Mozaïc  
et le livret jeune Mozaïc

La carte de retrait Mozaïc permet à son détenteur de : - disposer de son argent dans la limite du plafond hebdomadaire décidé par ses parents, - retirer de l'argent dans tous les distributeurs de billets en France et à l'étranger, - bénéficier d'une protection efficace contre toute utilisation frauduleuse

Le livret jeune Mozaïc permet à son titulaire de : - réaliser des économies pouvant aller jusqu'à 10000 Francs, - bénéficier du taux avantageux de 4 % nets d'impôts, - d'effectuer des retraits dès 16 ans avec l'autorisation de ses parents.

De plus, les 12 - 18 ans peuvent profiter des très nombreux avantages du Club Mozaïc : réductions sur les places de cinéma, les CD, la restauration rapide...

Et puis parce que c'est Noël, le Crédit Agricole lui offrira un deuxième cadeau.



Les bons comptes  
font les beaux cadeaux de Noël

En bref

● BESANÇON - « Dém-jeunes » est un petit document d'une dizaine de pages, conçu par des adolescents et qui traite des sujets qui intéressent la jeunesse d'aujourd'hui. Il propose un thème par page et chaque thème est représenté par une illustration ainsi qu'un slogan suivi d'un petit texte à caractère juridique (3 à 5 lignes). 50 000 exemplaires de cet ouvrage seront distribués par la police nationale dans les collèges et écoles primaires de

Franche-Comté. «Dém-Jeunes» a été créé par une concertation entre la police de proximité, la ville de Besançon et la CTB (Compagnie des transports de Besançon). «Il y a 2 ans, les trois organisations ont décidé de s'unir afin d'établir un contact entre eux et les jeunes des quartiers. Le projet «Dém-Jeunes» est issu de cette volonté» précise Emmanuel Dumont, conseiller municipal délégué à la jeunesse dans la capitale régionale.