

DEUXIEME SECTION

ASSOCIATIONS ET MOUVEMENTS D'USAGERS

CHAPITRE 1 : MOUVEMENT DE CONSOMMATEURS ET SECURITE AUTOMOBILE.

L'automobile est pour les consommateurs un produit comme un autre. Il était donc normal que les mouvements de consommateurs abordent cette question. Ils l'ont fait d'une manière générale sur les questions juridiques ou économiques, contrats d'achat, d'assurance, régularité du marché de l'occasion, litiges de toutes natures. Ils l'ont fait d'une manière plus spécifique concernant la sécurité des véhicules et accessoires divers disponibles sur le marché.

Nous nous sommes appuyés dans cette analyse sur les deux principaux organismes, c'est-à-dire l'Institut National de la Consommation et l'Union Fédérale des Consommateurs. Si le cas de l'U.F.C. semble bien coïncider avec le projet de ce chapitre, il s'agit en effet d'un organisme d'usagers, cela est moins évident pour l'INC qui est un établissement public. Nous avons néanmoins choisi d'articuler ce chapitre sur l'INC parce qu'il bénéficie à travers ses publications d'une large audience auprès du public et que ses statuts prévoient qu'il doit être au service des organisations de consommateurs.

1. CONSTITUTION DU MOUVEMENT CONSOMMATEUR.

Le mouvement consommateur est composé, depuis de nombreuses années, d'un grand nombre d'organisations parfois liées à des partis politiques ou à des syndicats. Une des organisations que nous avons choisi d'analyser, l'Union Fédérale des Consommateurs, est un organe indépendant composé d'une structure fédérale largement mandatée par un réseau d'unions locales actives et disposant d'un moyen d'expression de grande diffusion. L'Institut National de la Consommation, dont nous nous servons également pour les raisons déjà énoncées, participe de manière assez semblable à la définition des représentations de ce que l'on pourrait appeler les produits de sécurité automobile.

1.1. L'Union Fédérale des Consommateurs.

C'est au départ un club de réflexion, construit un peu sur le modèle des clubs politiques, qui a vu le jour au début des années cinquante. Il était animé par des hauts fonctionnaires du Ministère de l'Economie et des Finances, et du Commissariat au Plan. Ces hauts fonctionnaires, dans l'esprit qui présidait au fonctionnement des premiers Plans, se proposaient d'établir un mode de concertation entre producteurs et consommateurs.

Le club s'est transformé en une Union Fédérale des Consommateurs. Le conseil d'administration comprenait essentiellement des associations familiales et des syndicats. L'Union a bientôt créé une revue qui fut pendant de nombreuses années assez confidentielle. L'objectif de cette revue était la diffusion de tests comparatifs, sur le modèle existant déjà aux Etats-Unis et en Grande Bretagne. L'Union a connu un développement d'une ampleur certaine au début des années 70, en association et avec l'appui financier des consommateurs belges, association qui fut rompue après quelques années.

L'Union est aujourd'hui une association de la loi de 1901, qui fédère des unions locales et départementales ayant comme objectif commun la défense des intérêts des consommateurs.

1.2. L'Institut National de la Consommation.

Il a été créé en 1968. C'est un établissement public à caractère administratif, doté de l'autonomie financière et de la personnalité morale, et dont la création résulte d'une loi adoptée en 1966. Les ressources de l'Institut proviennent pour partie d'une subvention et pour le reste, de la vente de ses publications. Le ministère de tutelle, Ministère des Finances, nomme le directeur de l'Institut, et un commissaire du gouvernement qui assiste au Conseil d'Administration avec droit de veto. Ce Conseil d'Administration comprend des représentants des consommateurs, des professionnels et de l'administration. Les représentants des consommateurs y sont majoritaires.

L'objectif originel a été de mettre à la disposition des organisations de consommateurs un outil technique en mesure de pratiquer des recherches sur la consommation. Cet objectif se distingue en trois missions. Celle, tout d'abord, de centre d'essais ou d'examens de laboratoire.

Ensuite, de structure d'information, destinée à diffuser le résultat des essais et examens, ou à produire des informations sur la qualité des produits. Enfin, de protection des consommateurs, en réalisant des études juridiques et en répondant aux demandes de renseignements.

2. MODES D'ACTION, ACTIVITES ET RAPPORTS AU PUBLIC ET/OU AUX ADHERENTS.

L'INC déploie des activités répondant aux missions qui lui ont été confiées. Il pratique régulièrement des tests de produits, généralement sous forme de tests comparatifs consistant à établir un tableau des caractéristiques respectives d'une série d'articles semblables de marques différentes, ce tableau vise en général à distinguer les articles qui ne sont pas satisfaisants au regard des critères du test, et ceux dont le rapport qualité/prix est bon. Il assure le fonctionnement d'un service aux consommateurs, en répondant aux questions et en fournissant des conseils. Les consultations portent essentiellement sur les problèmes juridiques. Il contribue à l'information des consommateurs en publiant notamment une revue mensuelle dont le titre est "50 millions de consommateurs", diffusée en 1980 à environ 350.000 exemplaires par mois, et dans laquelle paraissent les résultats des tests comparatifs, des articles et informations diverses sur les problèmes de consommation. Cette revue ne comporte pas de publicité,

Un autre support d'information est utilisé par l'INC, il s'agit d'émissions télévisées, dont l'existence est inscrite au cahier des charges des deux premières chaînes de télévision nationales. Les émissions ont lieu pendant six minutes le samedi sur la première chaîne, et trois fois deux minutes sur la seconde chaîne. La réalisation est à la charge de l'INC, ainsi que les temps d'antenne sur une base tarifaire réduite par rapport au coût des passages publicitaires. Le contenu des émissions reprend généralement en images le contenu d'articles développés dans la revue. Il existe une autre publication hebdomadaire destinée aux militants de la consommation, permanents ou professionnels, tirée à environ 5.000 exemplaires, "Consommateurs Actualité".

Dans le cas de l'Union Fédérale des Consommateurs, et bien que les moyens de diffusion présentent des résultats assez semblables, l'état d'esprit est fondamentalement différent puisque l'Union se veut directement un groupe de pression, une sorte de contre-pouvoir face aux producteurs, aux distributeurs et aux pouvoirs publics. L'Union dispose de deux niveaux d'action.

Au premier il s'agit d'utiliser les médias, qu'ils soient propres ou non, de façon à créer une pression sur l'information. Au second niveau apparaît le mouvement militant qui se compose de 45 à 50.000 adhérents regroupés dans des unions. Ce mouvement militant, différence fondamentale avec l'INC, produit lui-même et d'une façon la plupart du temps autonome, des actions spécifiques, édite des bulletins d'information, reçoit et conseille les consommateurs locaux, diffuse des tracts et procède à des affichages.

La structure fédérale est constituée par des personnels permanents, et fournit une aide technique aux unions locales, qui elles, sont composées de bénévoles. Le personnel permanent est d'environ 55 journalistes et personnels techniques, parfois renforcés par des bénévoles. L'Union fédère la plupart des départements puisque si en 1975 le mouvement comportait 30 unions locales et environ 7.000 adhérents, en 1980 le nombre est passé à 175 unions et 50.000 adhérents.

L'instrument principal de diffusion de l'UFC est la revue "Que choisir ?", dont le tirage est d'environ 340.000 exemplaires. Sur ce total il y a environ 220.000 abonnés le reste étant diffusé dans les kiosques.

L'Union produit également trois numéros spéciaux par an sur des thèmes uniques et diffusés à environ 200.000 exemplaires. Un mini guide des colorants et un livre sur l'alimentation ont été édités. Le produit de la vente de la revue fournit l'essentiel du financement de l'Union Fédérale, les subventions reçues en 1979 ne représentaient que 1 % du budget.

Si les moyens d'action de l'UFC apparaissent assez clairement, on peut par contre se demander si l'INC se résume uniquement à la seule publication de sa revue. En fait l'Institut National de la Consommation siège dans des organismes tels que l'association française de normalisation (AFNOR). En effet, un des rares moyens d'action de l'INC est de contribuer à la mise au point de normes. Cet état de fait s'explique par le statut de l'Institut. Il ne dispose d'aucun moyen d'action coercitive. Contrôlé par l'Etat et au service de l'ensemble des organisations de consommateurs, l'Institut se tient à un rôle d'informateur et ne peut envisager d'aller en justice par exemple.

Par contre, l'INC ayant constitué un dossier sur tel problème particulier peut convaincre des organisations de consommateurs de poursuivre l'affaire. Cela ne résoud pas pour autant le problème automatiquement, car les associations de consommateurs, même convaincues du bien fondé du dossier,

ne disposent pas nécessairement des moyens financiers indispensables à une action en justice. Lorsqu'un gros problème de sécurité se présente la stratégie de l'INC est plutôt de donner beaucoup de relief à l'affaire, de "faire du battage", de façon à mettre les pouvoirs publics au pied du mur, en faisant savoir que c'est leur responsabilité d'enlever le produit incriminé du marché. Il est cependant évident que si cette pression par le biais de l'opinion n'est pas suivie d'effet, l'Institut reste sans pouvoir, et le produit supposé dangereux lui, reste sur le marché.

Un autre moyen d'action non négligeable est la publication des essais comparatifs. Ceux-ci ont souvent une action sur le marché. En effet, lorsque par exemple l'Institut publie dans sa revue un essai comparatif portant sur les sièges pour enfants, dans lequel il est dit que tel harnais nommément désigné, non conforme aux normes d'homologation devrait être retiré du marché ou au contraire que tel autre présente un bon rapport qualité/prix, l'effet sur les ventes est sensible.

Il y a une régulation par la demande. Ce type d'action pose deux problèmes, c'est la responsabilité que cela implique et la durée des effets. La responsabilité est référée aux éventuelles conséquences en termes d'emplois que peut entraîner la déclaration, au sujet de tel produit, "doit être retiré du marché". Il faut être tout à fait sûr de soi. Par ailleurs, les effets en termes de marché ne sont pas nécessairement durables, encore moins définitivement acquis. C'est ainsi qu'un essai comparatif sur les casques motos, répété à quelques années de distance, a révélé que la plus récente série de produits comportait les mêmes défauts que la précédente.

Les rapports avec le public apparaissent par l'existence des supports d'information que sont les revues ou les émissions télévisées. Ces relations s'établissent de deux manières : soit par le biais du courrier de lecteurs, soit par l'intermédiaire des consultations juridiques. Dans l'ensemble des sujets abordés dans ces deux cadres, celui de l'automobile n'est pas fréquent.

L'essentiel des interventions ou consultations référant au domaine de l'automobile, porte sur les questions d'achat ou de vente, sur les litiges avec des garagistes à propos de réparations, des difficultés d'application de garanties et sur les assurances.

3. PRODUIT SECURITE ET POLITIQUE DES CONSOMMATEURS.

Plusieurs essais comparatifs de véhicules légers ont été pratiqués. Ils ont porté essentiellement sur l'aspect utilitaire des véhicules, et ne s'intéressent pas aux dimensions de prestige ou affectives liées à l'automobile. Il faut noter qu'un problème sérieux est posé concernant les tests de véhicules, c'est celui du coût des essais. En effet, les moyens que les consommateurs peuvent mobiliser ne leur permettent pas d'évaluer les qualités des véhicules en matière de sécurité passive, ce genre d'essais requérant des infrastructures et des personnels spécialisés ainsi que le sacrifice de produits unitairement coûteux. Seules les qualités relevant de la sécurité active peuvent être abordées.

Les problèmes de coût financier des essais peuvent apparaître également lorsque les essais eux-mêmes se révèlent longs et complexes. C'est ainsi le cas d'un essai comparatif en cours sur les pneus dont le budget actuel dépasse les plafonds habituels avant d'avoir abouti à des conclusions certaines.

L'orientation dans le choix des thèmes et des essais dépend beaucoup du contact avec les lecteurs de la revue. L'Institut par exemple trouve, pour une bonne partie, ses ressources dans la vente de la revue, le chiffre des ventes de celle-ci est un critère important déterminant la politique de la revue. En ce sens, le courrier des lecteurs fonctionne un peu comme un baromètre. C'est ainsi qu'un article, de type reportage, sur les recherches menées par les laboratoires publics et privés pour améliorer la sécurité secondaire des véhicules n'a rencontré que peu d'échos. Par contre, les réactions des lecteurs sont plus nombreuses lorsqu'il est question d'accessoires relevant de problèmes de sécurité tels que pare-brises, ceintures, sièges pour enfants, qui font l'objet de demandes de renseignements complémentaires.

En ce qui concerne le domaine de la sécurité passive, l'INC est frappé par le faible nombre de normes existantes, plus exactement par l'existence de normes fragmentaires, qui ne portent pas sur la résistance globale par exemple en cas de choc frontal. L'Institut ne souhaite pas la promulgation de normes irrationnelles, mais un effort plus grand paraît possible comme par exemple dans le cas des chocs latéraux.

En ce qui concerne les positions générales on peut noter que l'INC n'est pas pour ni contre l'usage de l'automobile privée, que ce soit au détriment ou au profit des transports collectifs par exemple. L'automobile est abordée exclusivement de manière utilitaire, et l'usage des différents modes de transport conçu dans une optique complémentaire. Ces idées furent en particulier développées dans un article intitulé "Vivre sans sa voiture" qui envisageait les alternatives économiques permettant de satisfaire une consommation donnée de déplacements.

Du côté de l'Union Fédérale des Consommateurs, on est plus favorable à une politique de priorité aux transports en commun. La voiture existe et bien sûr il faut l'améliorer, mais on est en face d'une mauvaise utilisation de celle-ci surtout en ville.

Les responsables de l'UFC estiment que la plupart du temps les problèmes de sécurité automobile sont pensés en termes de comportements individuels et pratiquement jamais en termes de qualité des produits. Or, selon eux, de la bonne ou mauvaise conception d'un produit peut naître l'insécurité sur la route. Ainsi également de la qualité des routes, il suffirait que les compagnies d'assurance consacrent 1 % de leur chiffre d'affaires pour faire disparaître les points noirs, mais celles-ci sont, pour l'Union Fédérale, plus intéressées à augmenter les primes qu'à réduire le nombre des accidents.

Le conducteur est responsable sur la route, mais l'UFC exige qu'on lui donne la possibilité d'avoir un matériel correct. L'accent est toujours mis sur la responsabilité individuelle, appuyée par des campagnes de publicité, mais il ne suffit pas de donner des conseils et l'Union fédérale estime que ni les pouvoirs publics ni les constructeurs ne prennent leurs responsabilités, et cite en exemple l'affaire des pneus Kléber à propos de laquelle tout le monde se défile pour ne pas prendre de décision contraire à certains intérêts économiques.

L'UFC va plus loin en déplorant qu'il n'existe pas de service public de sécurité comme il y en a aux Etats-Unis. Le problème est éparpillé en de multiples organismes.

Pour l'UFC, les problèmes de sécurité relèvent également d'une politique d'information, non pas celle proposée par les campagnes de sécurité routière qui lui paraissent secondaires, mais sur la nature des problèmes de sécurité. Ainsi, la plupart du temps, les consommateurs estiment naïvement que les produits sont sûrs, la preuve étant qu'ils sont en vente. Par conséquent, lorsqu'ils rencontrent un problème

de sécurité ils ne songent pas à incriminer la conception du produit, tendance spontanée que doit tendre à renverser l'information à fournir à ces consommateurs.

4. INCARNATION DE LA SECURITE ET LUTTES CONTRE LES PRODUCTEURS ET/OU L'ETAT.

Ainsi que le soulignent les responsables de l'UFC, la qualité des produits mis sur le marché en ce qui concerne la sécurité semble aller de soi. Les consommateurs conçoivent difficilement qu'un casque ne remplisse son rôle que de façon non satisfaisante ou encore qu'un extincteur de véhicule soit inefficace voire même pratiquement impossible à manipuler. Il en est d'ailleurs de même des services touchant à la sécurité comme la réparation automobile.

Les organismes de consommateurs contribuent petit à petit à la concrétisation du champ particulier de la qualité des produits en créant un véritable corpus d'objets, de questions, de tests, de diagnostics et en élaborant au fur et à mesure une sorte de cahier des charges des exigences minimales ou des recommandations utiles.

Mais établir un diagnostic sur la qualité des produits c'est immédiatement apparaître face aux producteurs. Ce face à face semble se résoudre souvent par des négociations relativement amiables, quelquefois par des pressions transmises par des effets de marché. Et plus rarement on assiste à une véritable lutte, c'est surtout vrai pour l'UFC, contre les producteurs par l'usage du boycottage ou de l'action en justice.

4.1. Accessoires de sécurité et sécurité accessoire.

Une part importante du corpus construit par les associations de consommateurs se compose d'éléments, soit optionnels, soit rajoutés sur les automobiles, qu'il s'agisse de répondre à des besoins particuliers (sièges pour enfants), à des dangers dont la probabilité d'occurrence est très faible (extincteurs), à des surcroits de précaution (feu arrière de brouillard).

Un article (50 M*, oct. 1975), qui fit quelque bruit, décrivant un essai comparatif de casques moto, indiquait que dans l'ensemble, les casques testés apportaient une mauvaise protection. Les conclusions tirées concernent d'une part la nécessité du retrait du marché de certains modèles, d'autre part l'insuffisance de la norme N.F. réglementant les qualités minimum des casques, et réclament une révision de cette norme.

Un essai comparatif (50 M, juin 1976) des sièges autos pour bébés, porte encore un diagnostic d'ensemble sévère, puisqu'ils sont reconnus peu pratiques, mal conçus et même dangereux. L'article réclame l'établissement d'un cahier des charges définissant des seuils de performance pour les sièges autos pour bébés, qui seraient imposés aux fabricants.

La question du feu rouge arrière de brouillard (50 M, février 1978) a été abordée, question délicate puisque cet accessoire qui à priori peut contribuer à accroître la sûreté de la circulation n'est en effet pas obligatoire en France alors qu'il l'est dans divers pays voisins. Il est seulement autorisé moyennant certaines prescriptions de positionnement ou de signalisation de fonctionnement. L'article dénonce, à propos du problème de la non-obligation d'usage d'un tel feu, l'interférence entre la prise en compte d'impératifs de sécurité et les élections (législatives) et l'incidence que le surcoût dû à l'équipement de cet accessoire aurait sur le prix de vente des voitures.

L'INC a interrogé à ce sujet la Direction des Routes et rapportera sa réponse. Les arguments en sont que si un tel feu peut ne pas être inutile son efficacité n'est pas pour autant prouvée, et par ailleurs que les accidents se produisent surtout parce que les automobilistes ne ralentissent pas lorsque les conditions de circulation se détériorent, fait sur lequel le feu arrière de brouillard n'aurait pas d'effet. Néanmoins l'INC recommande l'usage du feu, affirmant qu'il est utile si l'on s'en sert à bon es-

* Ici et par la suite, 50 millions de consommateurs, revue mensuelle de l'Institut National de la Consommation. De même, Q.C., Que Choisir ?, revue de l'Union Fédérale des Consommateurs.

Le compte rendu d'un test comparatif effectué sur les extincteurs de voiture (50 M, avril 1979) est particulièrement affligeant. Les résultats du test peuvent en effet se résumer ainsi : médiocrité générale de l'échantillon assez représentatif du marché. Le compte rendu conclut à la nécessité de l'établissement d'une nouvelle norme spécifique obligatoire.

A propos de la publication du livre de Monsieur Jérôme Spycket, intitulé "La ceinture qui tue", un article dont le titre est "c'est la voiture qui tue" porte une contradiction nette aux thèses du livre, contradiction appuyée sur un test de ceintures à enrouleurs satisfaisant. En conclusion on insiste vivement pour qu'il ne soit pas fait d'économies sur la sécurité, et on conseille de changer les ceintures d'un véhicule après tout accident sérieux, de procéder constamment à un réglage correct de la tension des ceintures sans enrouleur, et de toujours porter la ceinture.

4.2. Contrôle technique et qualité des voitures.

Plusieurs essais comparatifs de véhicules ont été publiés (50 M, novembre 1973, février 1978, Q.C. mai 1976). Les véhicules sont dans l'ensemble appréciés sous trois aspects, les performances techniques, la sécurité et le prix. La rubrique sécurité se scinde elle même en trois points qui sont le freinage, les capacités de dépassement et la tenue de route. Les essais publiés dans "50 millions de consommateurs" ont été réalisés par l'organisme anglais "Consumer's association" à qui ils ont été rachetés. Si le premier test avait été assez réservé sur les qualités de sécurité des modèles essayés, puisqu'il concluait par des critiques importantes, par contre dans le second test aucune appréciation n'apparaît au niveau des conclusions, sans qu'on sache s'il s'agit d'une amélioration des modèles de véhicules ou d'une difficulté réelle à évaluer un facteur sécurité d'un modèle donné.

Le test paru sous les couleurs de "Que choisir?" a également été réalisé en Angleterre pour plusieurs organisations européennes. Les éléments testés furent l'inflammabilité et la protection électrique en cas d'incendie, la tenue de route, la visibilité, la souplesse du moteur et sa nervosité pour les situations de dépassement, la sécurité de l'habitacle et le freinage.

Sous le titre "Entretenir la sécurité" (50 M, avril 1979) c'est le problème du contrôle technique des véhicules qui est traité. Si les véhicules neufs sont dans un état satisfaisant il n'en est pas de même après quelques années d'usage. L'INC a relevé que les principaux points délicats concernent le sous-gonflage des pneus, l'éclairage défectueux, les gros défauts de freinage, la direction flôtante, la corrosion généralisée et les accessoires usés (ceintures, essuies-glaces, lave-glace, klaxon ...).

En conclusion l'article constate que les automobilistes ne sont pas assez soucieux d'un minimum de sécurité, et que l'on trouve trop d'anomalies malgré les protocoles d'entretien prévus et effectués en principe par les garages. Ce dernier point aborde le devoir de conseil des garagistes. Comme solution l'article s'interroge sur l'opportunité de rendre obligatoire le contrôle technique des véhicules. Devant les complications apparentes que poserait une telle mesure, l'article exprime son intérêt pour une formule consistant à rendre obligatoire l'expertise des véhicules d'occasion. Interrogé sur ce sujet, le secrétaire du comité interministériel de sécurité routière souligne que le mauvais état des véhicules n'est pas une cause majeure d'accidents, puisque celui-ci ne serait incriminé que dans 2 % des accidents, Il ajoute que l'instauration d'un dispositif de contrôle obligatoire de l'état technique des véhicules supposerait des investissements considérables et qu'en l'état actuel il préfère faire porter ses efforts sur des points plus prioritaires, tels que l'alcool au volant, sans toutefois négliger le problème en encourageant par exemple les contrôles volontaires. Il compte également, comme solution d'avenir, sur l'installation à bord des véhicules de systèmes de détection automatique de défaillances.

4.3. Service sécurité.

Dans plusieurs articles c'est le service de la sécurité qui est mis en cause. Ainsi sous le titre "Le veau d'or" (Q.C., juin 1976) faisant une sorte de bilan de l'automobile, la mise en option de la sécurité est dénoncée. Les auteurs rappellent par exemple qu'une directive de la Communauté Economique Européenne recommande l'usage des pare-brises en verre feuilleté, recommandation qui n'est pas suivie par tous les pays membres. L'analyse donnée est que la relégation du pare-brise en verre feuilleté au domaine des options est une opération économique plus rentable que de fournir cet élément directement monté sur les modèles de base. De même lorsqu'il s'agit du contrôle technique

des véhicules, l'article dénonce la non-application par la France d'une directive CEE, pour l'UFC il s'agit d'énormes intérêts économiques dont beaucoup voudraient profiter, la sécurité elle-même y faisant figure de parente pauvre.

Dans une autre livraison (Q.C, février 1978) c'est le thème général de l'insécurité routière qui est abordé. La revue reproche aux pouvoirs publics de pratiquer une politique incohérente de gestion de la circulation qui s'acharne sur les conducteurs alors que la charge de l'état est d'abord de rendre les routes plus sûres. L'exemple américain est mis en avant à travers la législation de 1965 et on cite en exemple les campagnes de rappel effectuées par les constructeurs américains lorsque des défaillances d'organes eurent été constatées sur leurs modèles. La situation française est caractérisée par le constat que les constructeurs y font la loi. Ainsi, le monopole de l'UTAC en matière d'homologation contraint de s'en remettre à la sagesse des constructeurs, sagesse en réalité soumise à la loi de l'exportation. L'article insiste sur la nécessité du contrôle technique des véhicules. Des conseils de sécurité sont formulés, ils portent sur les bandes d'arrêt d'urgence des autoroutes, le renversement des poids lourds, la réglementation du taux d'alcoolémie et la circulation des caravanes, et réclament la pratique de test de freinage sur les véhicules en cours d'usage. L'article réclame encore la restitution de la ville aux piétons, la signalisation et la protection des passages pour piétons, l'accroissement de l'effort pour la protection des cyclistes, la condamnation de la conduite en état d'ivresse. La conclusion de l'article est un commentaire d'une déclaration du Président de la République.

Les vœux du Président de la République exprimés au Conseil des ministres du 16 novembre étaient de ramener le nombre de tués sur nos routes à 10 000.

Cet objectif n'est pas irréaliste, à deux conditions :

1) mettre sur pied, et tout de suite, un organisme responsable ayant les moyens financiers et législatifs de faire appliquer une politique cohérente de sécurité routière. Cet organisme étant parfaitement indépendant des divers groupes de pressions, constructeurs, compagnies d'assurances, fabricants.

2) associer dans chaque commune les représentants de tous les usagers : c'est avec eux que doit s'élaborer cette politique. Il faut que cesse cette crainte qu'ont les pouvoirs publics d'engager le dialogue avec les associations. Il faut aussi lever les secrets grands et petits qui entourent ce sujet. Enfin, il faut admettre que les représentants d'usagers ont le droit de participer effectivement aux prises de décisions.

Nos Unions Locales peuvent être le moteur de cette politique. C'est à vous lecteurs de les encourager.

Encore un article (50 M, avril 1980) qui prend pour cible un service, celui offert par la Prévention Routière.

SÉCURITÉ AUTO

Le prix du salut

Que la Prévention Routière offre ses conseils aux automobilistes, soit. Mais qu'elle leur propose d'acheter des indulgences en adhérant à « *l'Ordre du Conducteur* », voilà qui peut surprendre et nous ramène au temps des privilèges. Ce qui est contraire à l'esprit de la Constitution qui rend chaque citoyen égal devant la loi.

Les tracts publicitaires distribués dans les boîtes à lettres par la Prévention Routière – ainsi que nous le signale M. M. du Mesnil-St-Denis –, ne manquent ni d'arguments ni de saveur.

Voyons plutôt : information « *personnelle et gratuite* », grâce à « P.R. Service », pour tous les problèmes de sécurité routière, le budget automobile, l'art d'éviter les contraventions et même de plaider devant le tribunal, en matière d'excès de vitesse.

Oui, mais. Pour devenir membre de la Prévention Routière, et donc, pour bénéficier de ses conseils, il faut lui adresser une « *aide financière* » : 80 F, 110 F ou 130 F, au choix du client.

Est-ce bien là une information gratuite? Cela semble plutôt être le prix des indulgences que l'on peut acheter auprès d'un organisme reconnu d'utilité publique (même si le prix de l'abonnement à la revue de la P.R. est compris dedans).

Car, moyennant cette obole, « *vous recevrez votre sigle de pare-brise et votre titre personnel « P.R. Service », qui fera de vous un automobiliste privilégié* ».

« *Ce n'est pas un hasard*, poursuit le tract, *si nos adhérents ont en moyenne moins d'accidents et de contraventions que l'ensemble des usagers.* » Mais il y a mieux, comme garantie : le bulletin d'adhésion permet de postuler la palme de *l'Ordre du Conducteur*. « *Cette distinction plaidera en votre faveur en cas de contrôle ou d'infraction.* »

Suit le formulaire qui sert à recruter les meilleurs conducteurs.

Non seulement la P.R. vend ses conseils au plus offrant, mais elle incite le public à penser qu'on peut acheter des passe-droits devant la police ou la justice. Est-ce qu'elle prend aussi les automobilistes pour des pigeons, avec ses palmes?

4.4. Un exemple de lutte.

L'affaire Kléber - U.F.C.

En novembre 1979 paraît un premier article dans *Que Choisir ?* qui parle des pneumatiques. Il déplore qu'il n'existe aucune statistique sérieuse sur les accidents de pneumatiques ni qu'aucune enquête sérieuse ne soit engagée en cas d'accident grave. Face à ce type d'accident, les consommateurs se trouvent parfaitement isolés. Un système de petites annonces dans le journal permet le regroupement des plaintes. Bientôt on estime que la cote d'alerte est dépassée puisque, après insertion dans deux numéros successifs, reviennent sept doléances concernant des pneus divers contre 300 plaintes portant sur les pneus Kléber V 12.

L'Union Fédérale estime alors qu'il y a matière à remettre en cause la fabrication. Elle procède alors à des démarches auprès des pouvoirs publics, Ministère de l'Economie, demandant le retrait du marché des pneus V 10 et V 12. Le Ministère déclenche alors une procédure d'enquête confiée au Laboratoire National d'Essai. Une autre action est entamée auprès de la société Kléber-Colombes qui refuse les hypothèses concernant les supposés défauts de sa production.

L'U.F.C. décide alors d'entamer une action judiciaire en portant plainte contre X pour homicide involontaire et non assistance à personne en danger, et en soutenant les actions individuelles de consommateurs s'estimant lésés. Pour Que Choisir ?, il s'agit d'identifier la production défectueuse et de retirer tous les pneus douteux.

La société Kléber-Colombes accuse les consommateurs de mauvaise foi, d'exagération, les poursuit en diffamation et réclame des dommages et intérêts. Le Ministère de l'Industrie publie un communiqué indiquant que la procédure de retrait d'urgence ne serait pas appliquée, compte tenu des éléments fournis, et ceci, selon la revue, avant même d'avoir consulté le dossier réuni par Que Choisir ?

L'article se termine sur deux exigences : l'une réclame que "dans le domaine de la sécurité, on cesse de jouer avec nos vies, au nom des intérêts sociaux ou économiques vus à court terme"; l'autre demande la création d'une banque de données de sécurité sur ordinateur, avec obligation pour les garages, les hôpitaux, les médecins, les assureurs, de lui fournir des données directement et immédiatement exploitables sur les circonstances d'accidents, les produits et les marques suspects. Là aussi les consommateurs s'appuient sur un système fonctionnant déjà aux U.S.A.

Les automobilistes équipés de pneus V 10 ou V 12 se voient conseiller de rouler à vitesse réduite, de procéder à des vérifications du gonflage et de l'apparence, et en cas d'éclatement de prévenir la revue.

Dans le numéro suivant (QC, décembre 1979) l'affaire franchit un nouveau pas. L'Union Fédérale recommande aux possesseurs des pneus suspects, s'ils le peuvent, d'en changer, sinon de multiplier la surveillance, et aux acheteurs de voitures neuves de refuser à la commande l'équipement en pneus V 12. Environ 600 cas d'éclatement ont été signalés à la revue.

La contre-attaque de la société Kléber a eu lieu déjà en novembre puisque la publication s'est vue imposer par la justice une modification de la couverture du numéro de novembre, ce qui a entraîné un retard de huit jours de la parution. Ensuite, la société prépare une sorte de démonstration faite par des pilotes de course, et enfin elle propose des remises ou même l'échange des pneus défectueux.

Au mois de janvier 1980 a lieu l'opération vérité montée par la société Kléber, opération aboutissant à la mise en accusation du facteur humain dans les accidents produits par des éclatements de pneumatiques. Kléber assigne la revue Que Choisir en justice pour demander la mise sous séquestre des dossiers et des pneus réunis par la revue. Celle-ci publie en mars suivant le dossier de l'affaire. Celui-ci comporte des statistiques établies par l'UTAC. Etablies sur 216 témoignages, 138 réponses analysées, comparées à des statistiques générales et imputent au sous-gonflage l'origine principale des accidents. Le document suivant est constitué par l'expertise du Laboratoire National d'Essais, pratiquée par radiographie, et qui impute les chocs comme cause d'affaiblissement des pneus. Les deux précédentes opérations ont été conduites à la demande du Ministère de l'Industrie. Vient ensuite un document résultant d'une expertise effectuée par un laboratoire hollandais, le T.N.O., à la demande de l'Union Fédérale des Consommateurs, et qui impute quant à lui la faiblesse des pneus à certains défauts de fabrication. Un dernier document fait état d'une opération de retrait du marché de pneumatiques, effectuée aux USA par la firme Firestone (Firestone 500). L'affaire se poursuit.

CONCLUSION.

L'action du mouvement consommateur en matière de sécurité du déplacement automobile s'inscrit dans le contexte plus vaste des luttes entre producteurs et consommateurs, l'Etat étant peu ou prou impliqué dans ces luttes,

Plusieurs traits paraissent devoir caractériser ces luttes : le premier vise à la dé-naturalisation de la qualité des produits de sécurité. Autrement dit ce n'est pas parce qu'un produit, devant accomplir une fonction relative à la sécurité, est en vente qu'il présente, ipso facto, les performances requises. Le second trait renvoie au plan de la législation et de la réglementation. L'appareil législatif en matière de protection commerciale est extrêmement développé en faveur des producteurs, et les consommateurs, inexistantes comme force sociale jusque récemment, sont relativement démunis dans cette

lutte inégale. D'autant que les possibilités récemment offertes d'action juridique sont limitées par le fait que la justice en général dit le droit et ne fait donc que réaliser à l'occasion de telle affaire l'état de l'arsenal juridique, et également par la difficulté du financement des actions en justice.

L'existence dans le champ administratif de normes de qualité et de tests d'homologation est un outil que les organismes de consommateurs tentent de faire évoluer par négociation ou par pression.

Un autre trait qui frappe lorsqu'on étudie les actions de ces mouvements c'est l'inexistence d'une autorité publique incontestable capable d'arbitrer les conflits en prenant comme critère essentiel la protection de la vie.

La différence de nature entre les deux organismes auxquels nous nous sommes référés, l'un établissement public, l'autre indépendant, apparaissent au plan de la production par l'attachement du premier à la qualité des objets, et du second à la qualité du service sécurité, et notamment du service public de la sécurité.

CHAPITRE 2 : L'AUTOMOBILISME.

Nous utilisons ce néologisme pour désigner des formes d'organisation des usagers de la route qui ont accompagné la diffusion de l'automobile elle-même. Ces formes sont donc relativement anciennes dans leurs traditions, dans leur culture. La compétence qu'elles se donnent s'étend à l'ensemble de la pratique automobile. Mais elles sont aussi le siège de transformations que l'on pourrait relier à l'évolution de la diffusion de l'automobile elle-même, ainsi qu'on le verra plus loin.

Ces formes d'organisation se caractérisent encore par leur implantation dans les milieux de notables, par la mise en oeuvre des pratiques de sport automobile, par des structures de service aux adhérents, et enfin par un état d'esprit commun que l'on pourrait résumer en disant qu'il rassemble "ceux qui croient en l'automobile".

Pour donner consistance à ces formes d'organisation sociale, nous avons choisi comme exemple un ensemble constitué par les automobile-clubs et notamment par l'un des plus importants, l'Automobile Club de l'Ouest.

1. ASPECTS ORGANISATIONNELS ET HISTORIQUES DU DOMAINE.

Les clubs automobile en France ont connu plusieurs étapes de regroupement depuis la fondation du premier d'entre eux, celui du Périgord, en 1895.

Les 52 clubs qui se sont progressivement créés ont connu un premier rassemblement dans la Fédération Nationale des Clubs Automobile de France. Celle-ci s'est transformée plus tard en Fédération Française des Clubs Automobile.

Les principaux automobile-clubs sont en France :

- L'Automobile-Club de l'Ouest (cf. paragraphe 2) ;
- L'Automobile-Club du Nord dont le siège est à Lille. L'action de ce club est assez semblable à celle de l'ACO. Les activités de défense et de contentieux y sont un peu plus développées. Le club comporte environ 100 000 adhérents ;
- L'Automobile-Club d'Ile de France, qui compte environ 30 000 adhérents, ce qui traduit une implantation assez faible au regard de sa clientèle potentielle ;
- On peut évoquer également une union d'Automobile-Clubs qui fonctionne dans le Sud-Est.

Dans les dernières années, une évolution s'est fait jour, qui devait aboutir à la création de l'Association Française des Automobilistes. L'origine de cette évolution provient de deux phénomènes. C'est d'une part la difficulté pour cette union de clubs disparates de jouer un rôle efficace de représentant qualifié auprès des pouvoirs publics et des professionnels de l'automobile, difficulté ressentie par les cadres d'une partie des Automobiles-Clubs. C'est d'autre part la stagnation, voire même la diminution des effectifs d'adhérents qui, provoquant l'inquiétude des dirigeants, fit prendre conscience de la nécessité d'opérer des changements dans la gestion et l'animation des clubs. Plusieurs indices contribuaient à cette analyse. Tout d'abord l'accroissement important du parc automobile aurait dû entraîner pour le moins une augmentation des adhésions, ensuite la situation tout à fait différente du grand club allemand, l'A.D.A.C., dont les adhérents sont proportionnellement beaucoup plus nombreux, le développement des mouvements de consommateurs et l'envahissement du domaine des clubs par des questions de consommation.

C'est donc à la recherche d'une crédibilité nouvelle que, à la fin de l'année 1978, l'idée d'un regroupement fit son chemin. Dans un premier temps une dizaine d'Automobile-Clubs lancèrent ce qu'ils ont qualifié "d'expérience d'unification et de renouveau". Y participèrent en particulier deux des principaux clubs : l'Automobile-Club de l'Ouest et l'Automobile-Club du Nord de la France. Cette première opération lancée en juin 1979, vit la création de l'Association Française des Automobilistes (A.F.A.). Quelques mois plus tard, en mars 1980, le reste des automobile-Clubs passait à l'A.F.A. avec armes et bagages, la Fédération Française des Clubs Automobiles (F.F.C.A.) était dissoute, et la nouvelle association devenait A.F.A.-F.F.C.A.

Toutefois, dès fin 1980, l'A.C.O. quitte l'A.F.A. en lui reprochant d'avoir pris les défauts de l'ancienne fédération.

2. MODES D'ACTION, ACTIVITES ET RAPPORTS AUX SOCIETAIRES.

Le cas de l'Automobile-Club de l'Ouest.

L'A.C.O. est né au début du siècle du sport automobile. Il revêtait au départ le caractère d'un club "à l'anglaise". L'élément le plus connu et le plus caractéristique de l'action de l'ACO a été la création en 1923 de l'épreuve des "24 heures du Mans", épreuve d'endurance. Dans cette période qui a précédé la seconde guerre mondiale, l'accent était mis sur la sécurité, le tourisme et la défense des usagers.

Après la seconde guerre mondiale, l'Automobile-Club de l'Ouest a connu un développement important. Il comprend aujourd'hui environ 150 000 adhérents, et il emploie 250 salariés.

L'adhérent ou "sociétaire" moyen est âgé de 35 ans et exerce la profession d'employé. Ce qui traduit l'évolution accomplie depuis le club aristocratique qui existait avant guerre. Aujourd'hui les grands thèmes de l'A.C.O. sont Sécurité, Défense et Assistance. Ces thèmes sont mis en oeuvre dans un ensemble d'actions :

a) Le critérium du jeune pilote.

Il s'agit d'une activité d'enseignement du code de la route combiné à des séances d'entraînement au pilotage de mini voitures automobiles. Cette activité a été menée en collaboration avec une grande marque de produits pétroliers (Mobil). Elle se pratique sur un réseau de pistes fixes ou au moyen de pistes mobiles.

Cette activité pose toutefois de graves problèmes à l'Automobile-Club de l'Ouest car elle est très coûteuse. Le club ne reçoit aucune subvention et doit la financer sur l'argent des sociétaires.

b) Les centres de sécurité.

Ce sont des centres mobiles ou fixes qui procèdent à un contrôle de sécurité des voitures. L'origine de ces centres remonte à 1936 où la fédération des clubs automobiles en fit fonctionner un pour la première fois. Et c'est à partir de 1953 que l'Automobile-Club de l'Ouest développa son réseau de centres de sécurité.

Ces centres fonctionnent dans 18 départements de l'Ouest de la France et à Paris. Chaque centre est constitué par une équipe de deux personnes, soit un total de 54 personnes qui travaillent dans 24 centres mobiles et dans des centres fixes. Ceux-ci sont situés à Nantes, Rouen et Paris. Il existe également des centres fixes fonctionnant à mi-temps à Chatelleraux et au Mans.

Comme exemple de l'activité de ces centres de sécurité au cours de l'année 1977, 94 000 voitures ont été contrôlées. Sur ce total, 70 000 provenaient de sociétaires de l'ACO, 21 000 appartenaient à des automobilistes qui devenaient ainsi de nouveaux adhérents. Le reste des contrôles a été fait pour des membres d'autres automobile-Clubs ou pour des flottes d'entreprises (E.D.F.,...).

Il n'est pas inintéressant de noter au passage que, à l'occasion des contrôles effectués en 1977 par ses centres de sécurité, l'Automobile Club de l'Ouest estime à 40 % la proportion des véhicules contrôlés qui présentent des défauts potentiellement dangereux. C'est cette même année que le nombre de deux millions de contrôles a été dépassé.

Les contrôles ne s'adressent qu'à l'aspect sécurité du véhicule, auquel s'ajoute cependant un contrôle anti-pollution. Ils durent environ une demi-heure et définissent les réglages et réparations que l'automobiliste est sensé faire exécuter par le garagiste de son choix.

L'Automobile Club de l'Ouest a contribué à la mise au point d'une norme AFNOR définissant les contrôles techniques élémentaires de sécurité, et ce sont les opérations définies dans cette norme qui sont mises en oeuvre par les centres de sécurité.

Les opérations qui sont ainsi normalisées portent uniquement, et pour des raisons visant à ne pas rendre le prix de l'opération et la durée d'immobilisation du véhicule prohibitifs pour l'automobiliste, sur un ensemble minimal de contrôles élémentaires ne comportant aucun démontage de pièces ou désassemblage de sous-ensembles de pièces du véhicule. C'est ainsi que les informations fournies portent exclusivement sur les organes directement accessibles. L'état du moteur, de la transmission, du pont, entre autres sortent du champ d'observation. C'est le cas également des garnitures de frein, pour lesquelles la norme prévoit d'informer le client qu'aucun contrôle ne peut en être effectué.

c) L'école de pilotage.

Il s'agit d'une structure fournissant des formations de divers niveaux à la conduite automobile. C'est ainsi que l'école de l'ACO participe à la formation des Brigades Rapides d'Intervention de la Gendarmerie, des personnels militaires de la région de Rennes, des fonctionnaires du ministère de l'Intérieur (Inspecteurs et Commissaires).

Un cours particulier est réservé aux chauffeurs de Direction (cours Haute Sécurité).

Une autre formule appliquée par l'école consiste à proposer des recyclages à la conduite pour des personnes ayant depuis longtemps leur permis de conduire, et en particulier parmi celles-ci, n'ayant pas conduit pendant de longues périodes.

Au titre de la formation professionnelle continue, des stages de recyclage sont proposés aux V.R.P., agents des P.T.T., E.D.F., C.D.F.

Les possesseurs du permis de conduire depuis moins d'un an peuvent trouver à l'école un Club de perfection. L'école de pilotage s'est orientée vers la formation traditionnelle accélérée (huit heures par semaine et stage de sept jours ou dix jours).

En 1981, une école de formation au permis de conduire a été créée. Elle fonctionne sur le circuit de l'A.C.O. et sur des véhicules R5 Alpine Turbo. L'objectif de cette école est de donner aux élèves le goût de bien conduire.

L'école de pilotage propose par ailleurs une formule qui consiste à offrir aux nouveaux conducteurs de faire une mise au point dès qu'ils ont parcouru de 10 à 15 000 kms.

2.2. La philosophie de l'Automobile Club de l'Ouest.

L'état d'esprit qui anime les dirigeants de l'A.C.O. pourrait se résumer de la façon suivante : il faut aimer l'automobile et s'en accommoder. Ils considèrent que la voiture est un moyen de liberté essentiel et veulent agir pour faire en sorte que les automobilistes soient bien au volant.

L'ACO ne veut pas être considéré uniquement comme une association de défense des consommateurs, car elle défend les intérêts de ses adhérents sur un plus vaste terrain contre les réparateurs, contre la réglementation, contre les pouvoirs publics..., et elle se veut également une force de proposition pour tout ce qui touche à la vie automobile.

Deux exemples de réalisations décrivent assez bien cette philosophie. C'est d'une part le développement des services et d'autre part la commission des usagers de la route qui sera évoquée dans le paragraphe suivant (3).

La carte "sans-soucis" (carte rose depuis 1977).

L'année 1980 a vu fleurir simultanément un nombre impressionnant de services à l'automobiliste proposant de remédier au divers impédimenta de la circulation routière. Il s'agit dans l'ensemble d'un service fourni par une grande marque pétrolière, moyennant une cotisation forfaitaire, matérialisé par la possession d'une carte, et dont les agents sont constitués par le réseau des distributions en l'occurrence les pompistes.

Il s'agit là d'une formule de service que l'A.C.O. offre depuis plusieurs années sous le nom de carte "sans soucis".

L'abonnement au service "sans soucis" donne accès à plusieurs catégories d'aides. La catégorie "assistance" comporte 12 modalités, couvre les problèmes de dépannage, de décès, de rapports avec la justice. La catégorie "tourisme" présente 5 modalités, couvrant la pratique des voyages d'agrément. La catégorie "location-achat" porte sur les problèmes de leasing ou de location de véhicules. La catégorie "club" comporte 6 modalités : consultations, abonnement, licences, etc... La catégorie "sécurité" comprend le contrôle gratuit du véhicule, les cours de perfectionnement à la conduite, l'initiation des jeunes à la conduite et au code de la route.

Le fonctionnement du service "sans soucis" repose sur une permanence téléphonique (24 h sur 24) et sur des réseaux de correspondants qui sont les différents bureaux de l'A.C.O. et aussi les sièges régionaux des différents automobile-Clubs.

Autres services

Un service de dépannage immédiat et gratuit sur place dans Paris "G7 A.C.O. Secours" a été ouvert en 1981. Cette formule a été mise au point en collaboration avec la société de taxis parisiens G 7.

Une association a également été créée sous le sigle : "Canal 9 A.C.O. National". Elle regroupe tous les cibistes du club. Son origine se situe dans les initiatives de la commission des usagers (cf. paragraphe 3,e).

3. CHAMPS DE LA MOBILITE ET DEFINITION D'UN CORPUS DE SECURITE.

C'est sur la demande de certains de ses sociétaires que l'Automobile Club de l'Ouest a créé en 1975 une commission des usagers de la route. Celle-ci est composée en principe de personnalités de l'automobile, de représentants de la circulation urbaine et routière, de l'Equipement, de sociétaires et de membres de la direction du club. L'objectif fixé à la commission est d'étudier et de proposer des solutions susceptibles d'améliorer l'utilisation des véhicules en préservant la sécurité des personnes.

Les thèmes de travail abordés par la commission ont été successivement : "la signalisation du véhicule" ou "opération maxi-sécurité", "la signalisation des routes", "le stationnement en zone urbaine", "le comportement du conducteur", les travaux les plus récents portent sur les aides à la circulation et l'utilisation des microprocesseurs puis sur l'utilisation de la radio par les automobilistes.

a) Opération maxi-sécurité.

Le choix du sujet, la signalisation des véhicules, part des constatations suivantes : l'éclairage et la signalisation des véhicules sont souvent insuffisants, ou mal entretenus, ils présentent une grande diversité selon les modèles et les marques, et enfin les carences en ce domaine sont fréquemment à l'origine d'accidents.

Les travaux ont conduit à préconiser l'uniformisation des dispositifs en indiquant quelques normes simples à observer. Les fonctions à remplir sont l'indication de la position du véhicule, l'intention de mouvement et les caractéristiques spécifiques du véhicule. Les propositions portent sur la forme, rond pour l'avant, carré pour l'arrière, rectangulaire pour les changements directionnels ; sur les couleurs, blanc vers l'avant et feu de recul, orange pour les clignotants arrières et latéraux et feux de détresse, rouge pour les autres feux ; sur le positionnement, feux de gabarit et clignotants doivent être placés aux extrémités du véhicule avec enveloppement des angles, et recommandation du répéteur latéral de clignotant ; sur la fréquence des clignotants qui doivent être bien visibles et préconisation d'un système à deux lampes déphasées ; sur l'intensité déterminée selon la luminosité ambiante. Des recommandations sont également formulées pour la signalisation passive du véhicule, par l'utilisation des plaques minéralogiques réflectorisées, des catadiop-

tres, par une différenciation du ton de la carrosserie.

Des recommandations fondées sur les mêmes principes sont indiquées pour les deux roues, motos, vélos et cyclomoteurs, ainsi que pour les véhicules agricoles et spéciaux.

En conclusion de ses travaux, la commission indique qu'environ un tiers des véhicules seraient dangereux, et que si l'on peut mettre souvent en cause la négligence de l'usager, il convient également d'incriminer une conception trop rudimentaire de la signalisation du véhicule, et elle souhaite que les réflexions des usagers soient perçues par les constructeurs.

b) La signalisation des routes.

Deux thèmes ressortent des travaux : simplification de la signalisation et amélioration de l'information des usagers.

Le premier thème aborde de nombreux aspects ponctuels de la signalisation qui devraient être soumis à des critères de lisibilité, de hiérarchie, qui devraient par ailleurs être cantonnés à renseigner sur un danger existant, à indiquer une obligation, à fournir une indication utile.

Le deuxième thème invoque l'assistance des médias écrits et audio-visuels dans la diffusion de l'information et insiste pour que cette information soit également une formation.

D'une façon générale, la commission semble redouter un excès d'assistance qui apparaîtrait sous la forme d'une signalisation poussée à outrance, et souhaite que le conducteur ait à conserver une part d'initiative, de maîtrise de son véhicule en toutes circonstances.

c) Le stationnement en zone urbaine.

Différents aspects du stationnement urbain, notamment payant, ont été discutés.

d) Le comportement du conducteur.

La commission propose le renforcement et l'amélioration de ce qui se fait actuellement dans le domaine de la formation de base de tout jeune français, de la formation des conducteurs, de l'épreuve du permis de conduire, de la formation des formateurs (enseignement de la conduite).

La commission suggère, en réaction contre la banalisation de l'usage de l'automobile, d'accroître le sentiment de responsabilité de chacun des conducteurs par la pratique de recyclages périodiques.

Par ailleurs, pour répondre à la complexité croissante de la circulation elle propose la mise en place d'un système d'information du conducteur (SEDIC) procédé faisant appel à la technique des micro-processeurs.

Cette session de la commission propose, sous l'égide d'une amélioration de la sécurité pour tous, de recourir à la volonté de chaque conducteur d'assumer sa qualité de responsable, et à l'utilisation de procédés techniques pour réduire les éléments d'insécurité.

e) Utilisation de la radio (C.B.) par les automobilistes.

Au cours des travaux précédents avec la présence d'un expert de l'IRT la question du radio-guidage fut abordée. L'idée qui a été développée est celle de la prise en charge de leurs problèmes par les automobilistes eux-mêmes.

La commission s'est ainsi intéressée à la fin de l'année 1979 au système de communication radio appelé Citizen's Band, abrégé en C.B. qui se lit Cibi, moyen de communication largement répandu aux U.S.A. et dans quelques autres pays, mais dont la diffusion est restée jusque là très confidentielle en France puisque, si la détention des appareils n'est pas illégale, par contre leur usage se heurte au monopole de diffusion exploité par les P.T.T.

Les travaux de la commission soulignent que si l'usage de la C.B. relève d'un comportement de loisir à première vue, il est remarquable de noter que ce système de communication peut concourir également selon les circonstances à atteindre des objectifs de sécurité routière.

Ainsi l'ACO a fait réaliser un test par un de ses associés, l'automobile club des Côtes du Nord (St Briec). La démonstration effectuée visait à réduire le temps d'intervention sur un accident routier. Le dispositif mis en place comportait une station d'écoute et de relai fixe et plusieurs stations mobiles (des automobiles) équipées d'émetteurs récepteurs C.B., et a permis d'apprécier les gains opérés sur les délais d'alerte et sur la qualité de l'alerte en particulier la possibilité d'informer directement les secours sanitaires sur les caractéristiques des accidentés.

4. STRATEGIE DE COMMUNICATION : MOBILISATION INTERNE ET CONSTITUTION DE RAPPORTS DE FORCE.

Dans un premier temps l'Association Française des Automobilistes servait de relai dans les relations du groupe des automobile-clubs fondateurs avec la presse.

Ainsi, rapidement, l'AFA pris position contre divers projets annoncés à son de trompe par le Ministre de la Justice, garde des Sceaux. Ainsi un premier projet de loi visant à l'augmentation des amendes pour excès de vitesse et à leur perception immédiate. Ce qui est critiqué dans le projet c'est l'absence de recours, et le fait que tout automobiliste puisse être confondu avec un chauffard. Pour faire modifier ce projet, l'AFA se déclare prête à manifester dans la rue comme les routiers et les motards.

Une autre réaction devait succéder, face à la mise en place soudaine de l'obligation de rouler en codes la nuit. L'AFA s'est mobilisée contre cette mesure quant au fond et aux modalités d'application.

4.1. Mobilisation : la campagne "automobilistes exprimez-vous".

Bientôt l'AFA lançait une campagne intitulée "automobilistes, exprimez-vous". Cette campagne se divisait en fait en trois opérations,

En février 1980 démarrait la première phase de consultation des automobilistes par l'intermédiaire d'un questionnaire largement diffusé, puis analysé. La seconde phase s'est déroulée en mai 1980, et visait la concertation avec les automobilistes. Et enfin, la phase intitulée "décision des automobilistes" s'est tenue en juin 1980 sous la forme d'Etats Généraux, constitution du rapport de force dont nous parlerons au paragraphe suivant.

a) La consultation des automobilistes.

Cette phase qui démarrait donc en février 1980 répondait à peu près exactement aux objectifs affichés, car il s'agissait bien d'une consultation à l'occasion de laquelle les automobilistes pouvaient presque prendre la parole. Cette consultation a revêtu la forme d'un questionnaire très largement diffusé et faisant une large place aux questions ouvertes (cf. en page voisine la reproduction du questionnaire). Le questionnaire a en effet été très largement diffusé puisque d'une part il a été tiré en 800.000 exemplaires distribués notamment aux pompes à essences. Il a été imprimé dans un numéro de la revue Action Automobile et Touristique (A.A.T.) tiré à environ 480.000 exemplaires, et il a été également reproduit par plusieurs quotidiens du genre Le Parisien, Ouest-France ..., ce qui fait que l'on peut estimer à environ 5.000.000 le nombre des exemplaires qui furent lancés dans le public. Les exemplaires remplis furent centralisés par les différents sièges d'automobile-clubs régionaux et analysés localement. Le nombre des retours fut estimé à 300.000 questionnaires. Sur ce nombre un tirage national en grappe a été effectué. C'est-à-dire que dans chaque région un échantillon de taille proportionnelle au nombre de questionnaires retournés a été tiré au hasard. Le total constitue un échantillon de 1.595 questionnaires dont l'exploitation et la synthèse ont été confiés à un institut de sondage, "Louis Harris France", qui avait déjà participé à l'élaboration du questionnaire.

Les principaux éléments qui ressortent de cette analyse font apparaître que, en moyenne, les répondants sont partagés sur le port de la ceinture de sécurité en toutes circonstances, et sur le principe de la limitation de vitesse sur autoroute. Par contre, ils sont nettement contre (77 %) l'obligation de rouler en codes la nuit, et pour (70 %) le principe d'une limitation de vitesse sur la route.

Dans l'ensemble toujours, les automobilistes fixent le seuil souhaitable de limitation de vitesse à 10km/h au dessus de la limite actuelle.

Dans le classement des dépenses exagérées entraînées par l'usage de l'automobile les répondants placent en tête l'essence (70 %), la vignette (37 %), les réparations (27 %), les péages (16 %), ce à quoi on pouvait s'attendre. Par contre le prix à l'achat des voitures n'est cité que par peu de gens (6 %) ce qui semble indiquer que l'ensemble du marché du neuf et de l'occasion, et le système de crédit permet à la plupart des usagers de trouver voiture à son

prix. Il est également intéressant de trouver en troisième position (30 %) l'assurance (perte de bonus) ce qui semble indiquer que cette mesure au lieu d'être ressentie comme une incitation à la prudence (ce qui était nous semble-t-il l'objectif visé à sa création) est plutôt ressentie comme exagérément lourd et dissuasif.

L'attribution des causes des accidents de la route place en tête l'alcool au volant et l'imprudence des autres conducteurs. Une très grande proportion (88 %) de personnes se déclarent favorables à l'obligation du contrôle technique périodique de leur véhicule.

L'état des routes recueille un score satisfaisant avec une légère réserve pour le balisage de nuit. Mais curieusement, c'est également l'amélioration de l'état des routes qui vient en tête (30 %) pour améliorer la sécurité des automobilistes.

L'Etat et le fisc viennent en tête (39 %) de ce contre quoi les automobilistes souhaitent que leurs intérêts soient défendus, Cela concerne d'une part le thème traduit par l'expression "l'auto vache à lait", et par ailleurs les décisions autoritaires de la puissance publique. Le prix de l'essence est cité (32 %) comme le problème le plus important pour l'avenir avant l'approvisionnement (18 %) en essence.

L'échantillon d'où ressort cette analyse révèle par rapport à un échantillon national d'automobilistes, une sur-représentation des hommes, une sous-représentation des ouvriers, et des personnes parcourant plus de 20.000 km par an.

Sur ce questionnaire on peut faire au moins deux observations : la première c'est son esprit volontairement mobilisateur. Ainsi on a demandé aux automobilistes de se déclarer "favorables ou opposés à ce que les automobilistes aient l'obligation de soumettre périodiquement leur véhicule à un contrôle technique", question générale et générale qui recueille une approbation massive de nature à conforter un mouvement revendicatif sur le contrôle technique. Qu'en eut-il été de ce score, si l'on avait demandé à la suite à chacun d'indiquer sur une échelle combien il est prêt à dépenser pour cette opération ?

La deuxième observation que l'on voudrait faire, c'est sur le ton général du questionnaire et sur celui des réponses, qui se démarquent de ceux qui président aux sondages effectués pour les instances officielles. Certes le type de diffusion est de nature à sur-représenter la cohorte des mécontents, mais toutefois il apparaît que ce type de con-

sultation pratiqué par un organisme non public laisse émerger des thèmes habituellement refoulés.

b) La concertation avec les automobilistes.

Lorsque la phase de sensibilisation générale fut terminée, le stade suivant a consisté à rassembler tous les édiles locaux ou régionaux dans un mouvement approprié, les commissions régionales. Ces commissions ont été organisées dans onze grandes villes, qui sont en quelque sorte les capitales régionales, elles ont pris comme thèse de travail les principaux résultats établis par l'analyse des retours de questionnaires élaborée par les automobile-clubs résidant dans la région, et elles ont réuni les principaux notables, les fonctionnaires de l'administration publique, chargés de problèmes d'infrastructure ou de circulation routière et les professionnels de l'automobile. Elles ont eu lieu en mai 1980.

Ces commissions régionales, mise en branle de l'armée des édiles provinciaux, devaient se prononcer sur l'issue nationale de ce mouvement, en particulier sur la tenue d'Etats Généraux des Automobilistes à Paris, proposition qui était soumise aux assemblées par l'AFA et dont l'accueil ne semblait guère faire de doute.

Pendant ce temps l'AFA, le mensuel l'Action Automobile et Touristique, le quotidien "Le Point", faisaient réaliser, par l'institut de sondage "Louis Harris-France", un sondage représentatif auprès des automobilistes.

Les résultats des commissions régionales ainsi que ceux du sondage représentatif devaient constituer la matière des Etats Généraux qui furent bel et bien convoqués pour le mois de juin 1980.

4.2. Constitution du rapport de force : les états généraux des automobilistes.

Cette assemblée fut convoquée à Paris les 16 et 17 juin 1980. Elle réunissait les délégués envoyés par les commissions régionales ainsi que divers autres représentants des usagers, des pouvoirs publics, des professionnels de l'automobile, et de la presse. Les travaux des Etats Généraux qui ont été conduits et suivis par environ 500 personnes, ont eu pour cadre cinq commissions de travail. Les thèmes abordés par les commissions ont touché aux moyens d'action de l'AFA -ces états généraux ont été le prétexte de la première réunion des cadres et animateurs des automobile-clubs nouvelle manière-, aux conducteurs, aux travaux des commissions se sont tenus des débats dont les thèmes ont été "l'Automobiliste face à l'avenir de l'automobile", "l'énergie d'aujourd'hui et de demain", "les automobilistes et leurs représentants", "assurance et défense des automobilistes" et "sécurité prévention".

Il serait assez peu intéressant ici d'évoquer tous les débats et travaux qui se sont largement étendus sur tous les aspects de l'usage automobile et de l'activité des automobile-clubs. Mais on peut tenter de résumer les principales idées émises concernant plus particulièrement les aspects touchant à la sécurité routière.

Le grand thème qui fut supporté dans presque tous les instants de ces Etats Généraux est l'idée de réhabilitation de l'automobiliste. Le fait de conduire est affirmé comme un droit, droit lié à la personnalité. Il relève donc de l'usage élémentaire de la liberté individuelle, du droit du citoyen. Et c'est au nom de ce droit que les participants affirment que la répression utilisée à l'encontre des automobilistes a atteint un point limite à ne pas franchir. Le recours à l'information et à la formation bien adaptées doit amener à transformer la psychologie et le comportement du conducteur en lui rendant le sens de ses responsabilités.

La part nécessaire d'appréciation de l'usager de la route face aux problèmes qu'il rencontre dans la gestion de ses déplacements module la plupart des positions prises à l'égard des mesures réglementaires de circulation et sécurité routière. On est contre les obligations applicables en toutes circonstances, contre les contraintes appliquées sans concertation.

Ainsi, si le principe de limitation de la vitesse pratiquée sur les routes n'est pas remis en cause, fait notable, on estime aberrant le principe des seuils uniques

généralisés à 90, 110, ou 130 km/h selon les cas ; la préférence -le bon sens- allant à des seuils modulés selon les circonstances et la qualité de l'infrastructure.

Ainsi, à propos de l'obligation de rouler en codes en ville la nuit, reproche-t-on au premier chef la brutalité de l'introduction de cette mesure, et le manque de préparation et de concertation qui l'ont accompagnée.

Par contre, sur certains points les automobile-clubs ne dédaignent pas de réclamer plus de réglementation. C'est le cas pour l'état technique des véhicules. Il est demandé qu'un contrôle technique de l'état des automobiles soit instauré, la base minimum souhaitable étant un passage obligatoire à chaque changement de propriétaire.

Un thème intéressant a été développé au cours des débats, celui des rapports entre économie et sécurité. Deux illustrations viennent à l'appui de ces idées. Il s'agit d'abord des transferts de budget qu'entraînent l'accroissement des charges d'usage, hausses répétées du prix de l'essence et augmentation rapide des tarifs de la réparation, transferts qui se font aux dépens d'une saine gestion de l'état du véhicule. Il s'agit ensuite du système d'assurance comportant la clause de bonus-malus, qui ne tenait compte ni des fautes ni de la gravité des sinistres, est à l'origine de l'accroissement des délits de fuite. Ce qui est en cause, c'est la dégradation de l'état des véhicules, et du comportement des conducteurs.

Les résultats du sondage représentatif effectué par l'institut "Louis Harris-France" furent présentés et commentés. Ils avaient fait l'objet d'une publication dans le dernier numéro paru de l'hebdomadaire "Le point"* (16 juin 1980). La présentation des résultats laisse penser que ce sondage a repris à peu près exactement les termes du questionnaire appliqué précédemment au cours de la première phase. Le chapeau de présentation de l'article du Point résume assez bien la synthèse que l'AFA a voulu tirer de ce sondage.

LES AUTOMOBILISTES CHANGENT

Ils se prononcent massivement contre les codes en ville, mais pour les gendarmes, pour la limitation de vitesse et pour l'institution d'un contrôle obligatoire des véhicules : les automobilistes acceptent aujourd'hui beaucoup de choses. Mais plus d'être "tondus".

*"Les automobilistes changent" - J.P. ARDINE : *Le Point* n° 404 - 16 juin 1980.

SONDAGE EFFECTUE PAR L'INSTITUT LOUIS HARRIS DU 23 MAI AU 4 JUIN,
AUPRES D'UN ECHANTILLON DE 1 034 AUTOMOBILISTES.

1 Personnellement, est-ce que vous utilisez votre voiture, au-
tant ou moins qu'il y a 4 ou 5 ans ?

<i>Plus</i>	22 %	<i>Autant</i>	45 %
<i>Moins</i>	30 %	<i>Ne savent pas</i>	3 %

2 Avoir une voiture entraîne de grosses dépenses. Parmi les
coûts liés à la possession et à l'usage d'une voiture que
voici, citez ceux qui vous paraissent tout à fait exagérés
ou inacceptables ?*

<i>Essence, taxes sur le carburant</i>	82 %	<i>Vignette</i>	44 %
<i>Prix des réparations et de l'entretien</i>	32 %	<i>Assurance</i>	29 %
<i>TVA sur l'achat des voitures au taux de 33 %</i>	65 %	<i>Péages des autoroutes</i>	50 %
		<i>Coût du stationnement rue : parcmètres, con- traventions</i>	39 %
		<i>Ne savent pas</i>	1 %

* Le total est supérieur à 100 en raison des réponses multiples.

3 Personnellement, êtes-vous pour ou contre...

	ne pour contre savent pas		
<i>Le port de la ceinture de sécurité en toutes circonstances</i>	52 %	44 %	4 %
<i>Les phares en code la nuit en ville</i>	24 %	69 %	7 %
<i>Le principe d'une limitation de la vitesse sur route</i>	80 %	19 %	1 %
<i>Le principe d'une limitation de la vitesse sur autoroute</i>	56 %	41 %	3 %

4 Quelle devrait être, d'après vous, la vitesse limite ? (Moyen-
ne des réponses).

<i>Sur route</i>	98,4 km/h	<i>sur autoroute</i>	135 km/h
------------------	-----------	----------------------	----------

5 Seriez-vous favorable ou opposé à ce que les automobilistes
aient l'obligation de soumettre périodiquement leur véhicule
à un contrôle technique ?

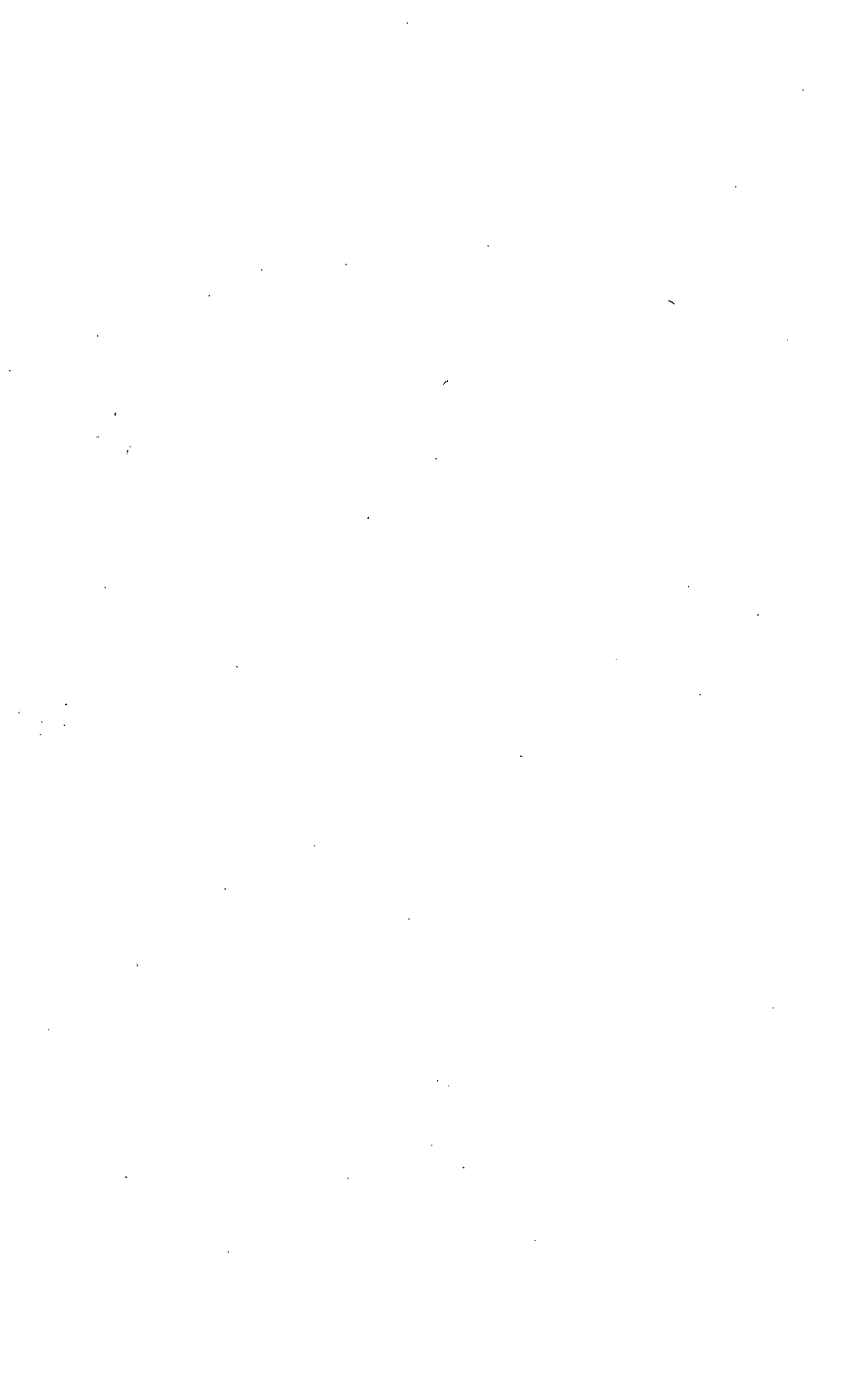
<i>favorable</i>	78 %
<i>opposé</i>	18 %
<i>ne savent pas</i>	4 %

Le contenu est suffisamment semblable à celui des résultats du questionnaire précédent pour qu'on n'y insiste pas. On constatera seulement à la lecture des tableaux reproduits en page voisine que les données portent exclusivement sur des opinions et que, si changement il y a de ces opinions, on ignore tout des comportements réels et de leur éventuel changement.

CONCLUSION.

Le trait dominant qui caractérise le mouvement que nous avons appelé l'automobilisme c'est sans doute la volonté de se constituer comme force sociale, puissance libératrice qui se soucie du bien être des automobilistes, instance représentative avec laquelle les pouvoirs publics doivent dialoguer et auxquels, au besoin, on fera entendre raison par l'instauration d'un rapport de force ad'hoc.

L'argument qui articule toutes les conceptions du mouvement et leur donne cohérence c'est de restituer aux automobilistes la responsabilité de leur propre comportement, rejetant le bien-fondé de la substitution des contraintes imposées par la puissance publique aux initiatives individuelles.



CHAPITRE 3 : MOUVEMENTS REVENDICATIFS.

L'ANUAR, Auto-Défense et "Les droits du piéton".

C'est le courant, finalement peu nombreux, des organismes de défense d'intérêts spécifiques relatifs à la sécurité de la circulation routière que nous analysons dans ce chapitre. Nous nous appuyerons sur trois cas d'organismes relevant de cette tendance en soulignant les similitudes et les différences. Au moment du choix des terrains d'analyse nous nous sommes posés la question de savoir si nous n'allions pas en quelque sorte faire exister des organismes somme toute marginaux ou céder à l'illusion d'une consistance isotropique qui n'est qu'un effet de discours. Sans répondre tout à fait à cette difficulté, nous nous sommes attachés, comme dans toute la deuxième partie, à considérer ces organismes comme symptomatiques, révélateurs de mouvements sociaux en décrivant et analysant les corpus de discours ou de pratiques qu'ils produisent dans leurs rapports aux discours et aux pratiques officielles.

1. GENESES ET OBJECTIFS.

Les organismes que nous avons choisis pour illustrer le courant revendicatif ont un point commun dans leur genèse, ils sont tous trois marqués par l'aventure d'une personnalité.

Ainsi, l'origine de l'association Auto-Défense est à rechercher dans l'histoire personnelle de son fondateur, Monsieur Francis Rongier. Celui-ci, en 1973, occupe la profession de représentant de commerce, pour laquelle il parcourt de 70 à 80.000 kms en voiture par an. Il bénéficie du bonus maximum dans son régime d'assurance. Plusieurs fois, dans des circonstances qu'il qualifie de pièges, il est pris pour excès de vitesse. Ces faits entraînent la suspension administrative du permis de conduire, une première fois pour huit jours exécutée au début janvier 1974, la seconde pour 15 jours. Devant les conséquences que cette nouvelle suspension allait entraîner dans l'exercice de ses activités professionnelles, il décide de ne pas rendre son permis de conduire. Pour cette action il recherche des appuis du côté des syndicats de VRP ou des journaux spécialisés, et il ne les trouve pas. Alors, M. Rongier décide de créer un mouvement

de défense qu'il baptise Auto-Défense et qui est conçu comme un syndicat professionnel des usagers de la route. Ce sera chose faite en juin 1974.

De même, l'existence de l'Association Nationale des Usagers et Accidentés de la Route (ANUAR) est due à l'aventure d'un homme, Monsieur Jean Brunet. Ce sont en effet des événements tragiques qu'il avait vécus qui l'ont incité à cette création en 1970. La chronologie de ces événements est d'ailleurs régulièrement réitérée par l'association comme une sorte de récit fondateur et exemplaire. Brièvement dit, Monsieur Brunet a été victime en 1965 d'un accident de la route. Son épouse et sa fille y périrent et lui-même s'est retrouvé gravement blessé. Il sortira de son état après un an d'hôpital et de rééducation. Il tire alors de cette expérience l'idée d'une nécessaire solidarité à l'égard des victimes d'accidents sérieux, solidarité qu'il concrétise par la fondation de l'association sous le régime de la loi de 1901.

Enfin, l'association "Pour la cité humaine : les droits du piéton" qui s'est appelée à l'origine et pendant longtemps "Les droits du piéton" tout court, est née d'une réflexion menée dans le milieu syndical. Le créateur de l'association, Monsieur Roger Lapeyre était lui même inspecteur du travail dans les transports et secrétaire fédéral du syndicat des travaux publics et des transports. Préoccupé par les problèmes de sécurité et particulièrement par l'absence de protection et de porte-parole des piétons, il fonde avec le soutien du milieu syndical l'association en 1959. Celle-ci connaîtra pendant ses 10 premières années d'énormes difficultés pour se faire entendre.

L'objectif de l'association "Les droits du piéton", association 1901, qui ayant démarré sur les problèmes de sécurité du piéton face à la circulation, considérés comme essentiels, ce qui fait d'elle une association contestataire, a dérivé ensuite vers la défense de l'homme contre l'absurdité de la civilisation moderne. L'élargissement du champ de l'association à la lutte contre l'absurdité de l'urbanisme, la civilisation mécanicienne, l'abus de l'automobile et à l'agression perpétuelle dans les grands ensembles s'accompagne d'une modification du nom de l'association devenant "Pour la cité humaine : les droits du piéton".

Auto-Défense est une association sans but lucratif de la loi de 1901. Les premiers objectifs de l'association sont la lutte contre les abus des commissions administratives de retrait du permis de conduire, la défense des automobilistes et l'opposition à la politique de répression routière. Le slogan général de l'association c'est "le système

actuel ne pénalise pas ceux qui conduisent mal mais ceux qui conduisent beaucoup".

En janvier 1977 l'assemblée générale des adhérents de l'association adopte la dénomination de "Mouvement de défense des automobilistes". Les objectifs sont élargis et précisés. Il s'agit de la suppression des commissions préfectorales de retrait du permis de conduire et l'unification des compétences au profit de la justice, la modification du système de limitation de vitesse, la suppression de l'obligation de port de la ceinture de sécurité, la lutte contre la prolifération du stationnement payant, et contre les contrôles de dépistage préventif par alcootest.

Prévenir, Assister, Réformer, tels sont les grands axes de l'action de l'ANUAR Prévention passant par une meilleure sécurisation de la circulation routière. Assistance aux usagers et accidentés par l'organisation de secours, l'aide à la réinsertion et à la rééducation des blessés, l'entraide sociale, professionnelle et juridique. Réformes dans le sens d'un abaissement du taux d'accidents de la route.

En ce qui concerne les activités on trouve une similitude entre Auto-Défense et Les droits du piéton. En effet, les activités de l'association Auto-Défense reposent pour une part sur l'engagement personnel de son secrétaire général tout d'abord dans la poursuite des affaires judiciaires considérées comme exemplaires qui ont été à l'origine de la création du mouvement -refus de restitution de permis, gardes à vue, immobilisation, flagrants délits, procès en correctionnelle, en appel, contrôle judiciaire, incarcération, pourvoi en cassation- et plus tard (1978) en provoquant un refus de dépistage préventif par alcootest qui lui vaut un nouveau passage en correctionnelle. D'autre part l'association comme telle mène un certain nombre d'actions : assistance aux adhérents ayant des difficultés -en général un procès verbal pouvant entraîner des suites sérieuses-, plaintes systématiques dès qu'une anomalie est relevée dans une procédure, recours en conseil d'Etat contre les mesures estimées abusives, action auprès des parlementaires, recours gracieux auprès des administrations, appel au médiateur, conférences et communiqués de presse, publication d'un bulletin semestriel d'informations, organisation d'assises juridiques.

Les ressources de l'association proviennent à peu près uniquement des adhésions. La cotisation annuelle est en 1980 de 180 F par an. En mai 1980 l'association a recueilli depuis sa création 3914 adhésions dont 1600 ont fait l'objet d'une résiliation. Les adhérents sont pour la plupart des personnes physiques. Seules une dizaine d'associations sont membres au titre de personnes morales, syndicat de transporteurs, syndicats de VRP, de visiteurs médicaux, association

de psychologues. Le mouvement comporte un conseil d'administration et un bureau comprenant trois personnes : un président, un trésorier et un secrétaire général M. Rongier. Le mouvement ne comporte pas de permanents, et l'essentiel de l'activité repose sur le secrétaire général.

D'une façon un peu semblable, l'association Les droits du piéton, bénéficiant du mouvement d'intérêt pour le cadre de vie qui s'est développé au cours des années 70, répond aux demandes de participation à divers congrès ou séminaires, suit les travaux de diverses commissions municipales, édite de nombreux tracts défendant les droits et devoirs des piétons, préside la Fédération Internationale des piétons, mène des actions en commun avec d'autres associations telles que la Fédération Nationale des Usagers des Transports, le Comité de la Charte de la Nature. Association de la loi de 1901, son assise est fortement parisienne malgré un début de régionalisation. Les ressources proviennent essentiellement des cotisations qui sont de 25 ou 15 F en 1980. Le nombre d'adhésions était à cette date d'environ 18.000 personnes physiques. Notons encore que l'association entretient des relations étroites avec le comité national d'action pour la sécurité des usagers de la route (CNASUR).

De son côté l'ANUAR, en plus d'activités identiques de participation à des réunions diverses et de diffusion de ses idées par diverses publications, a d'une part édité plusieurs brochures telles qu'un guide à l'intention des collectivités, intitulé "L'accident et vous", un livre blanc sur la circulation routière, une brochure publiée en collaboration avec la CNAM, l'AGSAA et l'AFCIQ destinée aux victimes d'accidents et leur indiquant leurs droits à indemnisation, et d'autre part contribué à la création de deux centres de rééducation et de réadaptation fonctionnelles, le centre de Menucourt et le "Grand Feu" à Niort.

2. BASES IDEOLOGIQUES ET THEMES REVENDICATIFS.

Les productions de chacun des organismes pourraient se caractériser dans un premier temps par une certaine conception de la "res publica", de la chose publique. Bien entendu chacun développe cette conception en fonction des spécificités qui lui sont propres, abus administratifs, solidarité aux accidentés ou statut du piéton. Le développement de cette conception décline un certain nombre de rubriques relatives à la liberté, à la démocratie, au rôle de la justice et de l'administration, au statut des conducteurs ou de l'automobile.

La sécurité et la liberté, thèmes fréquemment évoqués conjointement, apparaissent dans les trois cas. Pour Les droits du piéton, il s'agit d'abord et avant tout de la liberté d'aller et venir pour le citoyen à l'état naturel, piéton, l'usage de cette liberté passant par le respect prioritaire des zones réservées aux piétons, trottoirs et passages protégés. Du côté de l'ANUAR, on insiste sur la grave diminution d'initiative qui frappe la plupart des accidentés dans leur mouvement même et ensuite dans leurs rapports aux institutions gérantes de leurs droits. Pour les animateurs d'Auto-Défense, la législation des mesures de sécurité est sans cesse rapportée à un concept péremptoire autant qu'ambigu, celui de liberté(s), de liberté(s) individuelle(s), autrement qualifié de libertés fondamentales, qui s'impose comme allant de soi puisqu'il ne reçoit pas de définition. Il est seulement référé à deux types de sociétés, d'un côté les états totalitaires ou fascistes, de l'autre les démocraties. L'intérêt particulier ne doit pas s'effacer devant l'intérêt général. Egaleme nt, il est fréquemment fait appel à une image traditionnelle du droit des gens, identifiée comme propre à une société démocratique. C'est le cas par exemple à propos de l'utilisation de l'alcootest préventif qui pour le mouvement pose tout le problème de la présomption de culpabilité, de la prévention répressive jugée inadmissible "dans une démocratie".

Les rapports à la justice sont posés de diverses manières. Ainsi pour Auto-Défense l'image de la justice est double. C'est l'instance qui tranche en dernier lieu et au verdict de laquelle on se remet entièrement. Et c'est pourquoi l'association condamne les commissions de retrait de permis de conduire, qualifiées de tribunaux parallèles, et le pouvoir des préfets en la matière parce que ceux-ci ne sont soumis à aucun contrôle. Il n'y a pas de moyens légaux de révocation du pouvoir administratif. Mais la justice, et c'est l'autre image, c'est aussi une autorité qui n'a pas toujours le courage de dénoncer les abus de l'exécutif, réalisant une véritable collusion entre pouvoirs.

Ce que l'ANUAR reproche au système juridique dans ce domaine c'est d'être fondé sur des textes qui imposent des contraintes à partir de faits mal établis, comme c'est le cas pour l'efficacité de la ceinture ou encore le rôle exact de l'alcool dans l'origine des accidents. Sur ces points, Les droits du piéton est d'un avis opposé et soutient farouchement le port obligatoire de la ceinture de sécurité, le contrôle de l'alcoolémie au volant et les limitations de vitesse.

Si les deux mouvements qui se penchent sur le sort fait aux automobilistes contestent l'importance généralement accordée au comportement humain comme cause des accidents et la faible part attribuée aux véhicules et à l'infrastructure, le comportement de l'automobiliste retient néanmoins toute leur attention.

Il y a deux typologies des conducteurs pour le mouvement Auto-Défense. L'une qui fonctionne à l'égard des adhérents réels ou potentiels, l'autre qui s'applique aux automobilistes en général en tant que sujets des actions contraignantes de sécurité. Dans les deux cas il s'agit de typologies dichotomiques simples.

La première distingue les conducteurs qui, ayant commis une infraction qu'ils ne contestent pas, cherchent, auprès de l'association, un appui pour défendre au mieux leurs droits. A ceux-ci sont opposés des automobilistes qui, également pris en infraction mais dans des situations qu'ils estiment non dangereuses, contestent le bien-fondé des sanctions prises à leur égard.

La seconde typologie sépare les mauvais conducteurs ceux justement qui croient être de bons conducteurs parce qu'ils observent les mesures de sécurité (ceinture, alcoolémie et limitation de vitesse), mais qui en réalité conduisent très mal, d'avec les authentiques bons conducteurs qui agissent en fonction des circonstances et qui ont en général parcouru beaucoup de kilomètres. L'imposition de mesures de sécurité générales ne tenant pas compte de ces types de conducteurs génère une véritable médiocratie. D'une manière générale on estime que la prescription de normes de comportement induit une véritable détérioration des conditions de conduite. Les situations de la conduite ne se jugent plus en fonction des circonstances, de la perception du danger mais en relation avec l'état d'infraction, le problème n'étant plus de respecter le code mais de ne pas se faire prendre.

L'action publique fait l'objet de divers reproches plus spécifiques :

Chez Les droits du piéton, qui dans l'ensemble soutient les actions publiques en matière de sécurité sans les critiquer, c'est le thème du laisser-faire et de l'anarchie que produit la présence de l'automobile dans la ville qui est la cible des actions qui réclament l'aménagement d'un cadre de vie urbain plus sûr.

Pour l'ANUAR, il s'agit plutôt d'améliorer par des réformes le problème de la réparation des conséquences des accidents, amélioration à laquelle elle a déjà contribué en

suscitant la création de deux centres de rééducation fonctionnelle.

Pour ce qui concerne Auto-Défense, il est inscrit dans la genèse de l'association une situation d'opposition à l'action publique dans le domaine de la Sécurité Routière. Cette opposition se manifeste à l'égard des grandes institutions, administration préfectorale, comité interministériel pour la Sécurité Routière.

A l'égard du parlement l'opinion du mouvement est assez pessimiste. Des propositions de loi ayant pour objet de remédier à certaines carences qu'il a identifiées ont en réalité assez peu de chance d'aboutir puisqu'elles ne viennent pas du gouvernement. A ce gouvernement le reproche essentiel qui est fait, c'est de ne pas tenir compte de l'avis des usagers, surtout lorsqu'il s'exprime d'une manière quasi unanime comme à propos de l'obligation de rouler en code la nuit imposée en 1979, à travers des groupes aussi éminents que les ophtalmologistes, l'académie de médecine, les maires des grandes villes et même le Sénat. Le maintien de "l'expérience" des codes par le ministre des transports est qualifié de véritable provocation à la volonté de la représentation nationale.

Deux types de reproches sont émis à l'endroit de la Délégation à la Sécurité Routière. C'est d'une part le statut de la délégation qui est critiqué : son statut public ne lui permet pas de contester l'action de l'Etat à travers ses autres administrations, Equipement, Intérieur ou Défense. L'autre reproche, déjà évoqué, c'est de produire des absurdités technocratiques, telles que la limitation de vitesse à seuils uniques généralisées dont les conséquences néfastes sur le comportement des automobilistes a été signalé.

3. DERISIONS, CONTRE-PREUVES ET CONTESTATION. LA DISQUALIFICATION DES THESES OFFICIELLES.

On exposera ici trois exemples de lutte contre la doctrine officielle en matière de sécurité routière.

3.1. Dérision.

Dans une plaquette publiée par Auto-Défense figure un texte sous forme de devinette mais dont le point de départ apparaît sérieux puisqu'il s'agit d'indiquer entre plusieurs possibilités celle qui répond à une question

formulée sur un problème touchant à la gestion de la sécurité routière (cf. ci-dessous "Un test intéressant"). On perçoit bien le mécanisme à l'oeuvre puisque dans la plupart des cas le lecteur est conduit à opter pour une réponse différente de la bonne réponse. De là à inférer que les gestionnaires de la sécurité routière sont des escrocs il n'y a qu'un pas que le mouvement espère faire franchir à ses lecteurs.

UN TEST INTERESSANT.

QUESTIONS :

- 1 - Selon les responsables de la Sécurité Routière, la ceinture de sécurité sauve 2 000 vies par an. Elle ne concerne jusqu'à présent que les passagers des places avant. Quelle est donc, d'après vous, la chute du pourcentage des victimes aux places avant par rapport aux places arrières depuis l'instauration de port obligatoire ?
- a) 10 %
b) 0 %
c) 20 %
- 2 - Tous les journaux ont publié dernièrement une publicité de 133 médecins, "responsables" de services d'urgence, en faveur du port obligatoire de la ceinture. Sur les 175 services d'urgence dénombrés, au début de l'année, par le Ministère de la Santé, quelle est, selon vous, la proportion de ceux qui n'ont pas signé ?
- a) le quart
b) les 2/3
c) le tiers
- 3 - Le Parlement a voté en 1978 une loi autorisant l'alcootest préventif. Le seuil limite fixé par la loi est de 0,8 g/litre. Pensez-vous que l'alcootest soit pour autant fabriqué de façon à virer à 0,8 g/litre ?
- a) oui
b) non
- 4 - Plusieurs dizaines de milliers d'automobilistes voient chaque année leur permis de conduire suspendu par une commission préfectorale. Parmi eux, quel est le pourcentage de ceux qui ont commis un simple dépassement de vitesse ?
- a) 70 %
b) 90 %
c) 80 %
- 5 - Enfin, certains accidents sont provoqués par l'état des routes. A Draguignan, un virage dangereux s'était soldé par 123 accidents en deux ans. Il a été aménagé après la mise en cause du Directeur Départemental de l'Équipement devant les tribunaux. Depuis cette date, quel est, selon vous, le nombre d'accidents relevés à cet endroit ?
- a) 54
b) 0
c) 19

R E P O N S E S

Par commodité, nous avons choisi à chaque fois la même lettre ; à chacune de ces cinq questions, la bonne réponse était la réponse b.

- 1 - OUI - D'après les chiffres officiels de la Direction des routes, le pourcentage des victimes aux places avant n'a pas varié par rapport aux places arrière depuis l'instauration du port obligatoire.
- 2 - NON - Sur les 175 patrons de SAMU et de SMUR, 113 n'ont pas signé l'appel en faveur du port obligatoire de la ceinture de sécurité.
- 3 - OUI - L'alcootest vire en effet à 0,50 g. Ce qui est une violation délibérée et particulièrement grave de la loi.
- 4 - OUI - 9 automobilistes sur 10 qui voient leur permis de conduire retiré par une commission préfectorale n'ont commis qu'un simple dépassement de vitesse.
- 5 - OUI - Il n'y a pas eu le moindre accident à ce virage depuis la réalisation des travaux indispensables.

3.2. Contre preuves.

L'argumentation des thèses officielles repose souvent sur la caution scientifique apportée par des données et des analyses statistiques. C'est ainsi le cas du port obligatoire de la ceinture de sécurité. Pour tenter d'invalider certaines affirmations des pouvoirs publics quant au bilan bénéfique du port de la ceinture deux organismes, l'ANUAR et surtout Auto-Défense s'appuient sur les démonstrations produites par Monsieur Jérôme Spycket, et publiées dans un livre intitulé "La ceinture qui tue". Ces thèses sont reprises en 1978 dans une plaquette intitulée "Le point sur la ceinture dite de sécurité". Si le titre de la plaquette semble moins provoquant que celui du livre, l'objectif en reste commun, démontrer que la ceinture joue un rôle néfaste. Et en effet, M. Spycket ne mâche pas ses mots il ne traite pas les technocrates d'incapables, il leur fait un véritable procès d'intention, les accusant de se livrer "à une propagande déchainée, à base de contre-vérités et de bilans fabriqués pour les besoins de la cause".

Après cette mise en condition la démonstration de la nocivité de la ceinture s'ouvre par une revue de questions juridiques, mentionnant divers avis ou arrêts dont l'exposé tend à montrer que l'obligation du port de la ceinture est illégale ou inconstitutionnelle. Ensuite la question est abordée sous l'angle statistique. L'auteur rappelle d'abord les arguments employés par le comité de la sécurité routière pour étayer l'efficacité du port de la ceinture, c'est-à-dire en appliquant "le taux de mortalité des personnes non ceinturées impliquées dans un accident corporel aux personnes qui avaient attaché leur ceinture et qui ont été également impliquées dans un accident".

A ces arguments qualifiés d'estimations, d'extrapolations simplistes aux résultats extravagants, l'auteur oppose une autre manière d'évaluer l'efficacité de la ceinture, en suivant l'évolution des victimes aux places avant des automobiles sur route et de la comparer à celle d'autres catégories d'usagers (piétons, deux-roues, camions, etc...).

L'auteur s'appuie sur les données reproduites dans le tableau ci-après pour déduire que les tués aux places avant sur route, protégés par la ceinture, ont proportionnellement plus augmenté que les tués des autres catégories d'usagers, ce qui le conduit à rejeter l'hypothèse selon laquelle le port de la ceinture aurait un effet bénéfique.

TUES/TABLEAU GENERAL

Evolution comparée des tués aux places avant auto sur route
Chiffres définitifs publiés par le S.E.T.R.A.

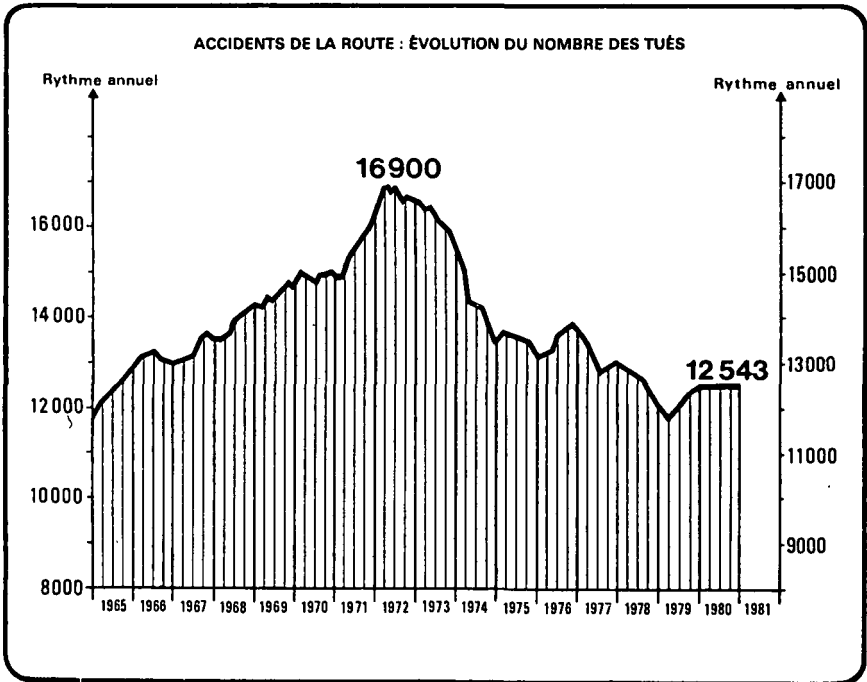
<u>impliqués</u> TUES	nombre de tués sur 100 impliqués	1972	1973	EMBARGO 1974	1975	1976
I. TOUS USAGERS, TOUS RESEAUX		+ 705 539 + 16 545 2.35	- 688 228 - 15 469 2.25	- 646 974 - 13 327 2.00	+ 552 613 - 12 996 1.90	+ 653 645 + 13 577 2.08
II. TOUS USAGERS (SAUF AUTOS) TOUS RESEAUX		+ 224 299 + 7 918 3.53	+ 231 779 - 7 553 3.20	- 229 434 - 6 954 3.00	- 223 702 - 6 565 2.98	+ 225 039 - 6 563 2.92
III. AUTOS TOUS RESEAUX		+ 481 240 + 8 627 1.79	- 456 449 - 7 916 1.73	- 417 540 - 6 373 1.50	+ 428 911 + 6 431 1.50	- 428 606 + 7 014 1.64
IV. TOUS USAGERS SUR ROUTE		+ 250 692 + 10 288 4.10	- 227 270 - 9 749 4.23	- 95 591 - 8 021 4.10	+ 201 327 - 7 885 3.92	+ 205 537 + 8 569 4.17
V. TOUS USAGERS (SAUF AUTOS) SUR ROUTE		+ 49 932 + 3 653 7.32	- 49 035 - 3 523 7.18	- 45 480 - 3 162 6.96	+ 46 036 - 3 007 6.53	+ 49 671 + 3 090 6.22
VI. AUTOS SUR ROUTE		+ 200 760 + 6 635 3.30	- 178 235 - 6 226 3.49	- 150 161 - 4 859 3.24	+ 155 291 + 4 878 3.14	+ 158 866 + 5 479 3.45
VII. PLACES AVANT AUTOS SUR ROUTE		170 006 5 487 3.23	- 153 217 - 5 115 3.34	- 130 026 - 4 008 3.00	+ 133 768 + 4 050 3.00	+ 137 529 + 4 510 3.28
VII BIS PLACES AVANT AUTOS SUR ROUTE Estimation CSR sans l'obligation		170 006 5 487 3.23	- 153 217 - 5 115 3.34	- 130 026 + 5 280 4.08	+ 133 768 + 6 850 5.12	+ 137 529 + 8 280 5.28

Ce signe symbolise une progression par rapport à l'année précédente ce signe symbolise une diminution par rapport à l'année précédente.

*CEINTURE : PORT OBLIGATOIRE À PARTIR DU 1.7.73

Il indique également que pour la période de 1972 à 1976 la proportion entre victimes aux places avant (protégées par la ceinture) et aux places arrières (sans protection) reste constante alors que l'hypothèse d'une influence positive du port de la ceinture exigerait que les taux baissent.

Au passage l'influence du comité à la sécurité routière sur la diminution du nombre de tués dans les accidents de la route est vivement contestée puisque l'inflexion de la courbe du nombre des morts annuelles de la route s'est produite avant les grandes mesures, port de la ceinture et limitation de vitesse, elles-mêmes immédiatement suivies par l'embargo pétrolier (cf. graphique ci-dessous).



Après avoir ainsi démontré plusieurs fois la nocivité de la ceinture, M. Spycket indique dans la dernière page de sa brochure que "personne ne peut actuellement prétendre connaître, même approximativement, le vrai bilan en France." La démonstration de M. Spycket est parfaitement convaincante. Seul, peut-être, son excès même de démonstrations vient y jeter un doute, mais pour tout béotien en manipulation de chiffres, une démonstration en vaut une autre. La force de conviction est un effet d'autorité et non de vérité. La signification sociale de cette thèse tient en ce qu'elle disqualifie l'authenticité de la position exprimée par les pouvoirs publics, et autorise les opposants par principe à l'intervention autoritaire de l'état dans leur croyance.

3.3. Contestation.

Du côté de l'association "Les droits du piéton", si les actions revendicatives gardent en général un ton moins polémique et personnalisé que dans les cas précédents, l'accent est mis à l'occasion sur la démagogie pratiquée par les pouvoirs publics et le laxisme généralisé à l'égard du comportement des automobilistes principalement dans le milieu urbain (cf. en page voisine).

Pour la cité

LES DROITS DU PIÉTON

31, rue d'Enghien - 75010 PARIS



humaine

Président : Roger LAPEYRE
Vice-Présidents : René BOURNY
Jean RENAC

C.C.P. PARIS 14.045.97

Bulletin de l'Association nationale « Les Droits du Piéton » adhérente :

- à la Fédération internationale des Piétons (FIP)
- au Comité de la Charte de la Nature.
- au Comité national d'Action pour la Sécurité des Usagers de la Route (CNASUR)
- à la Fédération nationale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT).

PENSEZ A NOUS...



ASSEZ DE DISCOURS ET DE PROMESSES

IL NOUS FAUT

- * des passages protégés à signalisation lumineuse, et libre d'accès.
- * des "bateaux" sur les trottoirs continuant les passages réservés aux piétons pour permettre la circulation des voitures d'enfants et des handicapés.
- * des trottoirs propres et libres : pas de stationnement de voitures, pas de terrasses ou étalages abusifs, pas de déjections canines.

PIÉTONS

VOS DEVOIRS...

1. Empruntez exclusivement les trottoirs et allées affectées à la circulation des piétons.
2. Ne traversez pas en dehors des passages spécialement réservés aux piétons, le code vous fait obligation de les emprunter si vous êtes à moins de 50 mètres d'un passage existant.
3. Sur la route, marchez à gauche, face au danger ; le risque est moins grand.
4. Signalez-vous la nuit par des vêtements clairs, des dispositifs réfléchissants (brassards, etc.) ou par une lampe électrique.
5. Ne coupez pas une file de voitures.
6. Marchez à droite dans les passages protégés.
7. Méfiez-vous du véhicule caché par un autre ou des deux roues qui peuvent doubler dans les embouteillages, ainsi que des mouvements tournants dans les carrefours.
8. Quand la circulation est réglée par des signaux lumineux, observez scrupuleusement ces feux ; ne traversez la chaussée qu'après l'arrêt des automobiles, au feu rouge.
9. Ne descendez pas du trottoir avant le changement des feux.
10. Ne circulez pas et ne stationnez pas sans nécessité sur la chaussée.
11. Ne traversez pas un carrefour ou une place en diagonale (à moins qu'il n'y ait un passage matérialisé pour cela).
12. Observez le signal «Interdit aux piétons», généralement prévu dans les passages souterrains réservés aux véhicules, et sur les autoroutes.
13. Redoublez de prudence quand la route est mouillée et lorsque la nuit tombe : les automobilistes sont moins maîtres de leur voiture.

VOS DROITS...

1. Circuler en toute quiétude sur les trottoirs et allées qui sont réservés aux piétons et qui doivent rester constamment libres et circulables pour tous.
2. Dans les grandes villes, quand des allées ou contre-allées à usage pour piétons sont toutefois aménagées pour le passage d'automobiles, priorité est donnée aux piétons ; les conducteurs doivent, en toute circonstance, céder le passage.
3. Un véhicule ne doit pas stationner sur un trottoir ; des réserves sont toutefois apportées «abusivement» par certaines municipalités rétrogrades, et à Paris par l'ancien Préfet de Police qui a «inventé» le stationnement toléré.
4. Dans les passages ou voies exclusivement réservées aux piétons, les cyclistes et cyclomotoristes doivent tenir leur machine à la main.
5. Les piétons ont normalement priorité sur les passages protégés où ils sont régulièrement engagés et tout conducteur doit alors leur céder le passage.
6. Il est interdit à un conducteur d'effectuer un dépassement à l'approche d'un passage réservé aux piétons.
7. Si le feu rouge marquant l'arrêt des automobilistes est accompagné d'une flèche horizontale qui leur indique qu'ils peuvent tourner à droite, ceux-ci doivent s'arrêter et prendre ensuite le virage au ralenti «en respectant la priorité des piétons» engagés dans la traversée de la voie où le passage est interrompu.
8. Un véhicule ne doit en aucun cas stationner sur un passage protégé pour les piétons, ou à l'arrêt des autobus.

Pour une cité plus humaine

Réclamez avec nous

- des trottoirs libres et circulables pour tous (personnes âgées, handicapées).
- des passages davantage «protégés», avec des feux s'adressant aussi aux piétons avec des temps de traversée suffisants.
- une meilleure sécurité routière en donnant toute son importance au facteur vitesse, principal responsable des accidents et de leur gravité.
- des rues, des zones piétonnes et des itinéraires-piétons.
- des pistes et itinéraires cyclables.
- une lutte vigoureuse contre le bruit et les pollutions.
- la sauvegarde et le développement des lieux de repos, des espaces verts, des richesses du passé.

REJOIGNEZ L'ASSOCIATION NATIONALE

“Les Droits du Piéton”
31, rue d'Enghien - 75010 PARIS

SEULS, vous permettez aux Pouvoirs publics de vous ignorer, GROUPES, ceux-ci sont obligés de compter avec vous.

BULLETIN D'ADHESION

NOM : Prénoms :

Profession :

Adresse :

..... Tél. :

.....

Je déclare adhérer à l'Association «Les Droits du Piéton»,
31, rue d'Enghien - 75010 PARIS.

Le Signature :

Cotisation annuelle mini-
mum : 20 F. Aux dons les
ressources sont modiques,
nous acceptons volontiers
d'une lettre aux adhérents
CCP Paris 14.045-97 5

Il ne s'agit pas de s'opposer stupidement au développement normal du progrès.

Mais il est indispensable de lutter pour faire connaître qu'une certaine limite dépassée, l'homme qui devrait trouver dans sa machine un moyen de s'affranchir de tout, en fait, esclave de celle-ci.

Il existe de nombreuses associations départementales. Au besoin nous ferons suivre.

LES PIÉTONS SONT AUSSI DES CITOYENS A PART ENTIÈRE

FÉDÉRATION DES USAGERS DES TRANSPORTS
35, rue du Bourg-Tibourg - 75004 PARIS

ASSOCIATION NATIONALE «LES DROITS DU PIÉTON»
78, rue de l'Université - 75007 PARIS

MOUVEMENT «S.O.S.-ENVIRONNEMENT»
31, rue d'Enghien - 75001 PARIS

EXIGEONS DE VÉRITABLES COULOIRS RÉSERVÉS AUX AUTOBUS

Grâce aux COULOIRS RÉSERVÉS, la circulation des autobus s'était nettement améliorée sur certaines lignes.

DE NOUVEAU LA SITUATION S'AGGRAVE :

- Les COULOIRS RÉSERVÉS sont de moins en moins respectés.
- LE STATIONNEMENT pourtant souvent interdit, gêne la marche des autobus dans les rues sans couloirs réservés.

COMBLE DE L'INCOHÉRENCE

Le Maire de PARIS autorise les artisans-réparateurs et représentants à emprunter ces couloirs pour manipuler leur matériel, encourageant ainsi les autres automobilistes à stationner.

Voilà, le type même de LA MESURE DÉMAGOGIQUE SUR LE DOS DES USAGERS.

Faciliter le travail des artisans et représentants doit se faire aux dépens de la circulation de L'AUTOMOBILE INDIVIDUELLE ET NON DES AUTOBUS :

1 autobus remplace 40 automobiles

Nous en avons assez

Si vous ne voulez plus continuer à gaspiller stupidement votre temps,

Réclamez avec nous

- une PRIORITÉ ABSOLUE aux autobus
- une LIMITATION RÉELLE DE L'EMPLOI DE LA VOITURE INDIVIDUELLE.

Signez notre pétition

* Je réclame une PRIORITÉ ABSOLUE pour les autobus à PARIS

NOM :

ADRESSE

.....

Signature

* Autres demandes ou suggestions

A renvoyer au Mouvement «S.O.S.-ENVIRONNEMENT», 31, rue d'Enghien - 75001 PARIS
Tél. 770.10.46

PIÉTONS

Vos devoirs...

1. Empruntez exclusivement les trottoirs et allées affectées à la circulation des piétons.
2. Ne traversez pas en dehors des passages spécialement réservés aux piétons et qu'ils sont à moins de 50 mètres. Ne traversez une voie sans passage protégé qu'après vous être assurés qu'il n'y a pas de danger.
3. Sur la route, marchez à gauche, face au danger : le risque est moins grand.
4. Signalez-vous la nuit par des vêtements clairs, des dispositifs réfléchissants (brassards, etc.) ou par une lampe électrique.
5. Ne coupez pas une file de voitures.
6. Marchez à droite dans les passages protégés.
7. Méfiez-vous du véhicule caché par un autre.
8. Quand la circulation est réglée par des signaux lumineux, observez scrupuleusement ces feux ; ne traversez la chaussée qu'après l'arrêt des automobiles, au feu rouge.
9. Ne circulez pas et ne stationnez pas sans nécessité sur la chaussée.
10. Ne traversez pas un carrefour ou une place en diagonale (à moins qu'il n'y ait un passage matérialisé pour cela).
11. Observez le signal «Interdit aux piétons», généralement prévu dans les passages souterrains réservés aux véhicules, et sur les autoroutes.

Vos droits...

1. Circuler en toute quiétude sur les trottoirs et allées qui sont réservés aux piétons et qui doivent rester constamment libres pour permettre le passage.
2. Dans les grandes villes, quand des allées ou contre-allées à usage pour piétons sont toutefois aménagées pour le passage d'automobiles, priorité est donnée aux piétons; les conducteurs doivent, en toute circonstance, céder le passage.
3. Un véhicule ne doit pas stationner sur un trottoir ; des réserves sont toutefois apportées «abusivement» par certaines municipalités rétrogradées et à Paris par l'ancien Préfet de Police qui a «inventé» le stationnement toléré.
4. Dans les passages ou voies exclusivement réservés aux piétons : rues piétonnes, les cyclistes et cyclomoteurs doivent tenir leur machine à la main.
5. Les piétons ont normalement priorité sur les passages protégés où ils sont régulièrement engagés et tout conducteur doit alors leur céder le passage.
6. Il est interdit à un conducteur d'effectuer un dépassement à l'approche d'un passage réservé aux piétons.
7. Si le feu rouge marquant l'arrêt des automobilistes est accompagné d'une flèche horizontale verte ou clignotant jaune qui leur indique qu'ils peuvent tourner à droite, ceux-ci doivent s'arrêter et prendre ensuite le virage au ralenti «en respectant la priorité des piétons» engagés dans la traversée de la voie où le passage est interrompu.
8. Un véhicule ne doit en aucun cas stationner sur un passage protégé pour les piétons, ou à l'arrêt des autobus.

POUR UNE CITÉ PLUS HUMAINE RECLAMEZ AVEC NOUS

1. L'augmentation de passages protégés et de FEUX S'ADRESSANT A USSI AUX PIÉTONS, la liberté totale de circulation sur les trottoirs.
2. Une lutte efficace pour une meilleure sécurité routière.
3. Des transports urbains prioritaires fréquents et confortables; des taxis collectifs.
4. La sauvegarde des lieux de repos, des espaces verts des richesses du passé.
5. Des rues réservées aux piétons.
6. Une lutte vigoureuse contre le bruit et les pollutions.
7. L'agrandissement des trottoirs dans certaines villes et l'entretien des bas côtés de la route dans le milieu rural.

REJOIGNEZ L'ASSOCIATION NATIONALE "LES DROITS DU PIÉTON" 78, rue de l'Université - 75007 PARIS

|| SEULS, vous permettez aux Pouvoirs publics de vous ignorer,
|| GROUPÉS, ceux-ci sont obligés de compter avec vous.

Bulletin d'adhésion

NOM Prénom

Profession

Adresse

..... Tél. :

déclare adhérer à l'Association «Les Droits du Piéton», 78, rue de l'Université
75007 PARIS.

Le

Signature

Cotisation annuelle mini-
mum : 20 F. 10 F. retraités
étudiants, appelés et CND.
CCP PARIS 14.045.97

Il ne s'agit pas de s'opposer
stupide-ment au développe-
ment normal du progrès.
Mais il est indispensable de
lutter pour faire connaître
en fait, esclaves de celle-ci.

Les piétons sont aussi des citoyens à part entière

CONCLUSION.

Les mouvements que nous avons appelé revendicatifs se caractérisent par l'action particulière d'une personnalité et par la focalisation sur un champ de compétence réduit à certains aspects de la circulation des personnes.

Un trait domine, c'est la contestation de l'action ou des thèses publiques. Pour les uns il s'agit de lutter jusqu'au plan juridique contre ce qu'ils identifient comme des abus administratifs, pour d'autres il faut réformer les pratiques de la circulation automobile et soutenir les rescapés d'accidents, pour d'autres encore dans une tonalité écologique il s'agit de contrer le laxisme généralisé à l'égard de l'automobile en particulier dans le cadre urbain.

ANNEXE

Liste des personnes interviewées,
réactions, documents complémentaires.

Mr. ASSOUN	P.S.
Mr. BILLON	C.F.D.T. - F.G.T.E.
Mr. BLASSEL	C.F.D.T. Secrétariat Confédéral
Mr. BRUNET	A.N.U.A.R.
Mr. CLEMENT	P.R.
Mr. DELACHERIE	C.G.T. - Secrétariat Confédéral
Mr. DE MASCUREAU	A.C.O.
Mr. GISCLARD	U.F.C.
Mr. GUYOMARD	A.C.O.
Mr. HERNU	P.S.
Mr. JOLY	C.G.T. Transports
Mr. LAPEYRE	Droits du Piéton
Mr. LATAPIE	A.F.A.
Mr. MARTIN	R.P.R.
Mr. MORDRET	A.C.O.
Mr. MOREAU	A.C.O.
Mr. MOUREY	A.N.U.A.R.
Mr. RELAVE	C.G.T. - Secteur Social
Mr. RONGIER	Auto-Défense
Mr. WOJCIECKOWSKI	I.N.C.



PARTI SOCIALISTE

Secrétariat National

M. Assaon

Animateur de la Commission
Nationale Transports

Paris le 11. XII. 1981

à MM. BARJONET et CAZZARO
D.N.S.F.R.

Messieurs,

J'ai bien reçu votre projet de rapport final sur
l'étude "Besoin de mobilité et demande de sécurité."

Je n'ai pas d'observations particulières à formuler
sur la façon dont vous rendez compte des positions
du P.S. au travers des déclarations de C. HENNU et
de mes propos lors de l'interview que je vous avais accordée.

Pour compléter votre information, je pense qu'il
n'est pas inutile de vous communiquer copie d'un document
produit officiellement par le P.S. pendant la campagne
de l'élection présidentielle et qui a été envoyé à
différents organismes en réponse à des questions qui
avaient été posées à François Mitterrand, alors candidat.

Je vous laisse juge de l'opportunité de faire état
de ce texte dans votre rapport final: vous pourrez constater
qu'il contient une intégration des problèmes de sécurité
routière, manifestant ainsi combien les socialistes attachent
de l'importance à cette question.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'assurance
de mes sentiments distingués

P. J.

LES SOCIALISTES ET LES TRANSPORTS

I. INTRODUCTION.

Moyen de communication entre les peuples et les régions, vecteur du développement économique, secteur-clé de l'appareil industriel, élément structurant de l'aménagement du territoire et du mode de vie, support des relations internationales... Le Transport a toujours eu une place déterminante dans les activités économiques et humaines quelle que soit la fonction dominante qu'on lui assigne, qu'on lui reconnait, ou qu'on lui reproche.

La simple énumération des fonctions du transport peut faire l'accord entre ses différents partenaires, même si chacun leur attache une signification particulière ; mais l'accord n'est plus possible lorsqu'on analyse la manière dont ces fonctions ont été assurées dans le cadre d'un développement économique fondé sur les seuls principes du libéralisme. Car à l'exception de brèves périodes au cours desquelles des gouvernements de gauche se sont efforcées d'imprimer par des choix de structures un développement organisé du secteur des transports, les principes qui ont régi l'action politique en la matière sont bien tous issus de l'économie libérale. Lorsque l'Etat est venu corriger les méfaits les plus évidents du système concurrentiel, c'est toujours le libéralisme qui lui a servi de référence et de limite.

Malgré les contraintes internationales et, en particulier un marché européen où le libéralisme tiomphe, il est parfaitement possible de concevoir une planification des transports au niveau français. Cette planification nationale n'est en rien interdite par les accords de coopération ou les rapports de force entre les nations ; bien plus, on peut même pressentir, sinon mesurer, quel serait le poids international d'une politique intérieure planifiée, même si l'espace des échanges reste largement dominé par les économies libérales.

Tel n'a pas été le choix. Quel en est le résultat ?

La saturation des voies routières, l'encombrement grandissant des agglomérations, la pollution, l'accroissement du nombre des accidents, le renchérissement du prix des carburants, la surconsommation d'énergie, la stagnation du trafic fluvial et ferroviaire, la désorganisation de l'espace aérien, la disparition du transport collectif rural, le développement des pavillons de complaisance, celui des autoroutes à péage, la réduction du temps de transport entre les villes mais son allongement en zone urbaine.

Ce sont autant de phénomènes interdépendants. Ils démontrent amplement le non-sens d'une politique axée sur les seules lois de la concurrence et qui aboutit, sur le plan intérieur, à privilégier le mode de transport le plus coûteux et le moins sûr (la route) au détriment des moins coûteux et des plus sûrs (la voie d'eau et le rail), et à subir, sur le plan international, une dépendance économique et sociale accrue.

Pour qui connaît l'histoire du capitalisme, ce paradoxe ne surprend pas. La tâche que se donnent les Socialistes, c'est d'y mettre fin.

2. PLANIFICATION DES INFRASTRUCTURES ET CHOIX MODAL.

Les Socialistes considèrent que les transports sont un domaine d'application évident de la planification, car celle-ci est le seul moyen d'y éviter l'anarchie et les gaspillages.

Cette planification est absolument nécessaire pour le choix des infrastructures dont le coût, la durée et les effets structurants interdisent les prévisions isolées et les décisions sectorielles, ignorant les comparaisons de mode, l'intérêt des populations desserviés et l'équilibre de l'espace économique.

La contrainte de cohérence à laquelle sont soumises, par définition, les décisions planifiées, a été progressivement abandonnée par les gouvernements qui se sont succédés depuis vingt ans.

Il n'est pas cohérent de prôner, dans le même temps, l'économie d'énergie dans les transports et de privilégier les infrastructures routières et autoroutières.

Si le train à grande vitesse est à l'évidence une formule d'avenir, il n'est pas cohérent de décider de faire le T.G.V. Paris-Lyon tout de suite après la création de l'aéroport de Satolas, alors que la complémentarité du train et de l'avion est parfaitement organisable.

Il n'est pas cohérent de prétendre aménager le territoire et d'implanter les infrastructures les plus lourdes, donc les plus structurantes, sur les axes déjà développés, renforçant ainsi les inégalités inter-régionales et les mécanismes profonds du sous-développement.

Il faut supprimer l'incohérence par la planification des infrastructures ; c'est là le sens des propositions socialistes de Schémas Directeurs d'infrastructures fluviales ou ferroviaires notamment.

De plus, il faut mettre fin à la priorité accordée aux équipements autoroutiers, en achevant certes les programmes engagés, mais en privilégiant les infrastructures nouvelles en "2 fois 2 voies" qui contribueront d'abord à rompre l'enclavement séculaire de l'Ouest et du Sud-Ouest du pays.

Quant au problème toujours délicat du financement de ces infrastructures routières, il ne saurait être question de continuer à le résoudre par la seule utilisation des péages. Il faut résorber les inégalités flagrantes introduites par les différences de tarification entre autoroutes. La réaffectation des surplus dégagés par les sociétés d'autoroutes les plus anciennes doit permettre d'engager un processus d'harmonisation des niveaux de péages. A plus long terme, le principe même du péage autoroutier pourrait être remis en question.

Par ailleurs, les Socialistes estiment que la libre concurrence entre les modes de transport est néfaste et ruineuse pour la collectivité. Ils entendent promouvoir une autre forme de concurrence celle qui permettra d'améliorer, par la compétition technique, le service offert.

Chaque mode de transport présente des avantages techniques particuliers :

- . Le rail et le canal, moyens de transport en site propre, sont des modes idéaux pour les trafics lourds à moyenne ou à longue distance ;
- . Le transport routier, qui permet la desserte de la plus petite concentration urbaine, ou de n'importe quel point isolé, est l'outil le meilleur pour la desserte terminale ou l'enlèvement ;
- . Le transport aérien est le moyen le plus adapté à moyenne et à longue distance, dès lors que la rapidité est le critère de choix ;
- . Le transport maritime est l'outil privilégié du trafic lourd à très longue distance.

Ces options générales, donc non rigides, conduiront à orienter le trafic, pour chaque relation, vers le mode le mieux adapté.

A la pluralité des modes devra succéder une "chaîne transport" combinant ces modes, la combinaison étant déterminée à partir d'un calcul économique global intégrant le coût social, et d'un examen des conditions techniques et humaines des différentes ruptures de charge.

Ainsi sera progressivement instaurée une véritable complémentarité entre les différents modes de transport.

3. LE DROIT AU TRANSPORT ET L'EGALITE DES CHANCES.

En matière de transport de personnes, il est un mythe faussement égalitaire que les Socialistes ont toujours dénoncé : celui du "libre choix de l'usager". Car, en fait, le choix n'a jamais été libre que pour celui qui en avait les moyens. Et le déferlement de la motorisation individuelle est venu manger les espaces de liberté comme le revenu des ménages.

Ce sont donc les principes du droit à la mobilité et de l'égalité d'accès qui doivent être rétablis avec leurs corollaires : priorité aux transports collectifs et généralisation des tarifs sociaux.

Tout usager doit pouvoir accomplir le parcours principal d'un déplacement quelconque en utilisant un ou plusieurs modes de transport collectif, en bénéficiant de la même tarification sociale et à un niveau de qualité de service satisfaisant.

C'est la condition d'un libre accès aux emplois, aux services, à la culture et aux loisirs à un coût acceptable pour la collectivité comme pour l'usager.

3.1. Cependant, dans le domaine urbain, l'automobile domine tellement aujourd'hui la question des transports qu'il sera indispensable d'ouvrir dans le pays, à tous les niveaux, un large débat à son sujet et sur son avenir.

La Parti Socialiste considère que ce débat jouera un rôle fondamental pour faire comprendre à la population les fondements de son option prioritaire en faveur des transports collectifs et pour entraîner l'adhésion indispensable des citoyens, adhésion sans laquelle il serait vain d'espérer une modification radicale de leur comportement en matière de déplacements urbains.

Les Socialistes considèrent qu'il faut traiter de manière toute différente le fait de disposer d'une voiture (parce que c'est un élément concret de liberté des individus) et le fait d'user et d'abuser de celle-ci.

Chacun doit rester à sa place, et la ville n'est pas "l'automoville". On peut parfaitement concilier une politique de communications urbaines qui respecte l'unité de vie des quartiers, sans mettre en péril l'industrie automobile française. Les habitants d'Alençon, Besançon, Besançon, Chambéry ou Lorient le savent bien.

Dans les déplacements urbains, les piétons, les deux roues, les taxis et les transports collectifs doivent surtout prendre la place qui leur revient, et les infrastructures de communications doivent porter la marque de cette option (zones piétonnes, pistes cyclables, couloirs réservés, transport en commun en site propre).

Les tarifs de transports collectifs urbains devront être maintenus à un niveau modeste et une carte de transport, payée par les employeurs (1), sera délivrée gratuitement aux travailleurs dans toutes les agglomérations où existent des transports collectifs.

3.2. Dans le domaine des transports collectifs interurbains, l'abandon progressif de la notion de service public et la soumission de l'exploitation des lignes au principe de la rentabilité vont exactement à l'inverse des propositions socialistes. En supprimant des liaisons par car ou des omnibus ferroviaires, on a bien souvent retiré à la France rurale le dernier service qui pourtant lui était dû. En laissant aux règles du marché et aux faux équilibres comptables du budget de la S.N.C.F. le soin d'orienter les politiques de création et de suppression de lignes, on a retiré aux représentants élus de la collectivité le pouvoir de satisfaire le droit au transport dans des conditions d'égalité élémentaires.

Les banlieues éloignées comme les zones rurales ont maintenant leurs "captifs" et le renchérissement de l'énergie aggrave leur dépendance.

Il est grand temps d'arrêter les fermetures de lignes, de recenser les véritables besoins de communication des français et de reconstruire un service public interurbain intégré, car il n'est pas vrai qu'entre l'autocar rural, le véhicule individuel et l'express ferroviaire, le divorce soit consommé et qu'il n'y ait plus qu'à "gérer le déclin".

Les expériences se multiplient, à l'initiative des collectivités locales et des régions qui s'efforcent avec succès de combiner, au sein d'une "chaîne transport" ininterrompue, ces différents modes :

(1) Des dispositions seront cependant prises pour que cette mesure n'alourdisse pas trop les charges des P.M.E.

- l'autocar pour les relations de voisinage, le rabattement, la desserte ponctuelle et l'habitat dispersé ;
- le train pour les moyennes et longues distances, les trafics denses, la pénétration dans les centres villes, les temps de trajets courts ;
- le véhicule individuel pour le parcours terminal, les circuits compliqués, ou les servitudes professionnelles.

L'organisation de ce service public interurbain est parfaitement planifiable pour peu que le Département et la Région soient considérés comme promoteurs et non pas comm spectateurs payants et qu'ils aient toute la latitude d'une autorité organisatrice de transport.

Ainsi que cela s'est pratiqué dans de nombreux pays européens, l'affectation aux collectivités locales et régionales d'une partie du produit de la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers permettra de financer, outre la nouvelle politique des transports urbains, la reconstruction d'un tel réseau multimodal interurbain.

3.3. Un problème spécifique est posé par le développement des transports aériens. Ce secteur des transports connaît, à l'heure actuelle, de graves problèmes auxquels il faut faire face : 65 % du trafic aérien passagers au départ de France est assuré par des compagnies étrangères.

Sur le plan international, il y a une tentative de déréglementation liée à une offensive concurrentielle dans la plus pure tradition libérale, dont les Compagnies comme les usagers feront les frais à terme. La réorganisation du cadre international du transport aérien doit être soutenue, en s'appuyant sur les Etats et les Compagnies du Tiers Monde et en suscitant une véritable coopération entre les compagnies européennes.

De même sur le plan national, il convient d'entamer la restructuration du transport aérien français par l'adoption d'un statut commun des personnels et l'amélioration de la maîtrise publique sur l'activité du transport aérien français.

Les grandes orientations du Plan en la matière seront déterminées en liaison avec les représentants de l'ensemble des partenaires concernés : Etat, compagnies aériennes françaises; sociétés ou groupements directement concernés par le transport aérien. Il y aura lieu de redéfinir en particulier le rôle et les missions des différentes compagnies aériennes françaises et de proposer une redistribution des activités du transport aérien en France.

Enfin, les socialistes veilleront à promouvoir une activité "charter", visant à répondre à la concurrence étrangère et à démocratiser pleinement le transport aérien.

4. ORIENTATIONS ET ORGANISATIONS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES.

4.1. Au plan des principes, on ne peut pas dire que le problème soit fondamentalement distinct de celui du transport des personnes.

En effet, ici aussi, la recherche d'une "chaîne transport" est le fil conducteur de la politique proposée par les socialistes. Toute marchandise doit pouvoir accomplir un parcours quelconque en utilisant une combinaison de modes dont le coût économique et social minore l'importance du lieu de production par rapport au lieu de consommation. Ainsi conçu, le transport de marchandises libère une partie des contraintes de l'aménagement du territoire, et peut poser sur des bases différentes les rapports entre nations développées et sous-développées.

A l'heure actuelle, on est loin du compte. L'absence de conception globale du transport intérieur et international, la politique d'infrastructures routières avant tout et l'inadaptation des politiques d'offre de transport, on favorisé un développement excessif et rapide du transport routier (qui croît deux fois plus vite que le fer), une stagnation du trafic fluvial et ferroviaire, une dépendance accrue au niveau du transport maritime.

De plus, le pouvoir depuis quatre ans a engagé une politique de libéralisation qui consiste à redéployer et à restructurer le secteur des transports en utilisant la crise comme mode de réforme.

Après avoir maintenu depuis 20 ans une réglementation routière inefficace (le transport routier "contingenté" ne s'est jamais tant développé), il provoque un état de crise larvée en distribuant de nouvelles licences et en proclamant vouloir supprimer la T.R.O. (Tarification Routière Obligatoire) sans pour autant s'assurer du respect des réglementations sociales et économiques.

Dans le même temps, le retard est volontairement accumulé en matière d'infrastructures fluviales qui attendent toujours leur Schéma Directeur, et l'action de la S.N.C.F. est enfermée dans un cadre, "le Contrat d'Entreprise", qui ne comporte aucun objectif de transport, mais des obligations financières d'équilibrer l'exploitation avec un horizon à court terme (1982) a un avenir totalement incertain au-delà, puisque la Concession de 1937 vient à expiration au même moment.

4.2. Les propositions socialistes.

La première tâche à accomplir procède du simple bon sens : construire des options planifiées pour l'ensemble du secteur des transports et non plus des projets parcellaires et à court terme.

Le secteur des transports est profondément marqué par des pesanteurs historiques ; il est hétérogène et inégalitaire, tantôt attaché à son indépendance, tantôt à ses avantages passésistes. C'est dire que rien ne se construira sans l'exigence du long terme et celle de la concertation.

Le fruit de décennies de protectionnisme inavoué soumis à une réglementation bureaucratique inefficace ne pourra être détruit en quelques semaines ; la planification des infrastructures comme l'orientation d'un mode de transport vers les catégories d'activités qui lui sont le plus adaptées sont des actions de longue haleine, qui pour cela ne peuvent pas s'appuyer sur un secteur des transports désorganisé soumis aux aléas du regain libéral. Il faut redonner aux entreprises publiques une place, une mission et des objectifs dans le cadre du Plan ; elles seules sont capables d'imprimer au secteur des transports, une orientation nouvelle, à condition de leur laisser l'autonomie de gestion et d'initiative dans le cadre de contrats négociés avec l'Etat et les Collectivités Publiques.

L'amélioration de la maîtrise publique sur l'activité du transport aérien, la définition d'une nouvelle concession pour la SNCF à partir de 1982, le rôle moteur confié à la CGM par rapport à l'armement français, la redéfinition de la mission de l'Office National de la Navigation, s'inscrivent dans le droit fil de ces choix.

Dans le domaine du transport routier de marchandises, les socialistes considèrent que la définition réglementaire et juridique de la concurrence et de son organisation n'est pas opératoire et largement fictive. Il ne convient pas cependant de bouleverser le système actuel ; la transformation doit être progressive mais totale. Pour cela un Plan d'action et de transition sera élaboré qui organisera dans un premier temps une nouvelle coordination des transports n'excluant ni la liberté de choix des chargeurs, ni l'initiative commerciale des transporteurs et auxiliaires. A cet égard la création de "Plateformes Régionales Expérimentales" par les professionnels, sous l'impulsion et avec l'aide des collectivités locales et régionales sera déterminante, et donc largement soutenue.

Associant tous les modes, toutes les branches professionnelles sur la base du volontariat et d'accords contractuels, équipés des instruments les plus performants de combinaison modale et de manutention, ces plate-formes rechercheront des formules plus efficaces d'organisation des chaînes de transport ; elles développeront avec les Bureaux Régionaux de Frêt, les auxiliaires de transport, la S.N.C.F., les transporteurs fluviaux... des formules nouvelles d'adéquation entre l'offre et la demande.

Quant au transport routier pour compte propre, très souvent fiction juridique, il devra être réintégré dans la communauté des transports.

5. TRAVAIL ET TRANSPORT.

Depuis 1974, la dégradation des conditions de travail dans le secteur des transports s'est encore accrue, fruit de la concurrence incontrôlée entre modes de transport dans un contexte de relèvement des coûts. Elle a pu récemment atteindre un seuil particulièrement préoccupant avec l'accroissement des infractions et des accidents.

Il est clair que la réduction progressive de la durée du travail, la réorganisation du secteur, et l'introduction de l'autogestion dans les entreprises permettront de supprimer les excès et de mieux poser le problème global ; mais il est clair également qu'il faudra oeuvrer à l'échelle nationale et au niveau de la C.E.E. pour l'harmonisation, dans le sens du progrès, des conditions de travail entre les différents modes de transport ; ceci dans le but non seulement d'apporter des avantages justifiés sur le plan social, mais de surcroît d'aider à régler l'harmonisation des conditions de départ dans la formation des prix pour un secteur où les frais salariaux entrent pour une très large part dans les coûts d'exploitation.

Enfin, l'amélioration de la sécurité du transport qu'il soit routier, aérien, ferroviaire ou maritime est l'obligation qui sous-tend toute politique de communication ; elle est primordiale pour le travailleur, l'usager ou le riverain, mais elle n'est le fruit que d'une politique globale. Celle qui vient d'être représentée peut, si elle est mise en oeuvre, l'assurer durablement.

6. L'ENERGIE ET LES TRANSPORTS

Le transport est l'un des secteurs de l'économie gros consommateur d'énergie, et en particulier d'origine pétrolière.

Au-delà de son discours sur les économies d'énergie, la droite n'a pris dans le domaine des transports que des mesures, certes intéressantes, mais de portée limitée : aide aux recherches sur la consommation des moteurs, l'aérodynamisme, les transmissions ; limitation de vitesse.

Aussi les résultats demeurent globalement décevants et traduisent le refus du pouvoir en place de s'attaquer aux problèmes structurels : depuis 1974, les modes de transports les plus "gourmands" en énergie ont connu des taux de croissance exagérément élevés ; les parcours à vide qu'engendrent les déséquilibres géographiques et les pointes de trafic liées à un mauvais aménagement du temps et de l'espace, continuent à faire gaspiller de l'énergie, des moyens et du temps à la collectivité.

A l'inverse, il y a dans les fondements de la politique des transports proposée par les socialistes, qui s'attaque aux problèmes structurels, une sorte d'adéquation entre le souci d'économiser l'énergie, d'éviter les gaspillages d'une part et la volonté de promouvoir une société plus décentralisée et une meilleure coordination des moyens d'autre part.

Enfin, il convient de mettre en oeuvre une véritable politique de recherche dans le secteur des transports, qui suppose une redéfinition des rapports entre les organismes publics ou privés et l'Etat, dans un cadre permettant la mise en place effective des technologies innovantes et la promotion d'économie significative d'énergie.

7. LA SECURITE ROUTIERE.

Les accidents de la route sont une catastrophe humaine, économique et sociale : 262 000 morts et 6 200 000 blessés depuis vingt ans ; 45 milliards de francs, soit 2 % du PIB en 1979.

La politique conduite par la droite a certes heureusement donné des résultats, mais elle a buté sur des groupes de pression puissants et organisés qu'elle a par trop voulu ménager.

Significative, de ce point de vue, est la constatation que la loi et la réglementation sont trop fréquemment bafouées par certaines entreprises de transport de marchandises, en toute impunité, et que le personnel de ce secteur est soumis à des conditions de travail inacceptables : 60 % des chauffeurs travaillent plus de 60 heures par semaine !

Il est grand temps de réagir efficacement et les socialistes considèrent que l'action doit simultanément porter sur plusieurs domaines de formation dès l'école des futurs conducteurs ; intensification de l'effort de recherche en matière de sécurité routière, mise en place rapide des systèmes de sécurité les plus performants sur les véhicules, des allègements fiscaux pouvant atténuer les surcourts qui en résulteraient ; accélération de la modernisation du réseau routier, qui doit de surcroit faire l'objet d'un entretien efficace ; promotion des transports collectifs et réorganisation en profondeur du transport de marchandises.

TRANSPORTS : L'AUTRE POLITIQUE.
DOUZE ORIENTATIONS DETERMINANTES

1. Développement des transports collectifs urbains, assorti de la mise en oeuvre de nouveaux plans de déplacements privilégiant les piétons, les deux-roues et les taxis, et limitant certains usages de la voiture particulière dans les centres villes.
2. Limitation à un niveau modeste des tarifs des transports en commun et instauration d'une carte de transport délivrée gratuitement aux travailleurs dans toutes les agglomérations où existent des transports collectifs.
3. Reconstruction, à l'initiative des régions et des départements, d'un service public de transports interurbains de voyageurs, combinant l'autocar rural, l'express ferroviaire et la voiture individuelle.
4. Affectation aux collectivités locales et régionales d'une partie du produit de la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers pour financer la nouvelle politique des transports urbains et interurbains de voyageurs.
5. Utilisation des grandes entreprises publiques de transport pour imprimer au secteur du transport de marchandises une orientation nouvelle, ordonnée autour de la complémentarité technique des modes de transport; dans le cadre d'un plan d'action et de transition, et non plus fondée sur une politique contradictoire combinant des excès de protectionnisme et des velléités libérales.
6. Harmonisation, dans le sens du progrès, des conditions de travail dans les différents modes de transport, avec pour souci de mettre un terme rapide aux situations les plus critiques.
7. Pour le transport de marchandises, création de plateformes régionales expérimentales, associant tous les modes, toutes les branches professionnelles, sur la base du volontariat et d'accords contractuels, et équipées des instruments les plus performants de combinaison modale, de manutention et d'entretien.
8. Elaboration concertée d'un Schéma Directeur des voies navigables et d'un Plan Batellerie, comprenant non seulement un programme d'aides ayant pour effet de mettre en oeuvre des actions de promotion spécifiques en faveur des différentes

catégories de travailleurs de la voie d'eau, mais aussi des stimulations de trafic et des réformes profondes de la profession.

9. Restructuration du transport aérien français par l'adoption d'un statut commun des personnels et l'amélioration de la maîtrise publique sur l'activité de transport aérien. Redéfinition du rôle et des missions des différentes compagnies aériennes françaises. Promotion de la démocratisation du transport aérien en France et en particulier du développement du charter français.
10. Action au niveau international en vue d'obtenir une nouvelle répartition du marché maritime mondial, la disparition des pavillons de complaisance et un contrôle très strict des règles de sécurité et de la qualification professionnelle des équipages. Recherche de l'amélioration du taux de couverture du transport maritime par le pavillon français ; plan de redressement de la C.G.M. pour en faire l'entreprise pilote de la politique maritime nationale et réorganisation des services maritimes transmanche.
11. Réorientation de la politique d'infrastructures routières en privilégiant la construction de liaisons express à deux fois deux voies, notamment dans les parties ouest et sud-ouest du territoire national. Harmonisation des niveaux de péage autoroutier sur la moyenne des tarifs en vigueur sur les autoroutes les plus anciennes.
12. Mise en oeuvre d'une véritable politique de recherche dans le secteur des transports, qui suppose une redéfinition des rapports entre les organisations publics ou privés de recherche et l'Etat, et dans un cadre permettant la mise en place effective des technologies innovantes.

Cette nouvelle politique de recherche visera prioritairement à promouvoir des économies significatives d'énergie et l'amélioration des conditions de sécurité.

ASSEMBLÉE NATIONALE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

PASCAL CLEMENT

PARIS, le 19 novembre 1981

O. N. S. E. R.	
010521	19NOV81

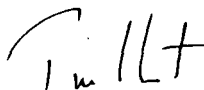
Monsieur P.E. [REDACTED]
Monsieur J.P. [REDACTED]
ONSER BP 34
2 av. du Gal Malleret Joinville
94114 Arcueil

Messieurs,

Je vous remercie de m'avoir fait parvenir le rapport de l'ONSER rendant compte de l'enquête que vous avez effectuée sur la sécurité routière.

J'ai pris bonne note de la manière dont vous avez restitué mes propos et tiens seulement à préciser que si j'ai parlé exclusivement du conducteur automobile en matière de sécurité ce n'est évidemment pas par oubli ou indifférence à l'égard du piéton mais parce qu'il me paraît évident que la sécurité du piéton passe surtout par l'éducation du conducteur.

Vous remerciant, je vous prie de croire, Messieurs, en l'expression de toute ma considération



Pascal Clément
Député de la Loire
Maire de St Marcel de Félines
Conseiller régional

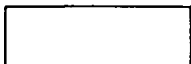


FEDERATION GENERALE DES TRANSPORTS ET DE L'EQUIPEMENT CFDT

26, rue de Montholon - 75439 PARIS CEDEX 09



141



ORGANISME NATIONAL DE SECURITE ROUTIERE
2, avenue du Général Malleret-Joinville

Réf. GB/FP

94114 ARCUEIL CEDEX

O. N. S. E. R.
ARCUEIL
2411811053618

Paris, le 23 NOVEMBRE 1981

Cher Monsieur,

Suite à votre lettre du 3.11.1981 me demandant mes observations sur votre document "Besoin de mobilité et demande de sécurité - production de modèles de réalisation et de contrôle social".

Ce document appelle de ma part les remarques suivantes :

- Textes confédéraux (page 50). Le thème transports (y compris sécurité routière nuisances) a fait l'objet d'un document confédéral important dans le cadre des "objectifs CFDT de transformation conduisant au socialisme autogestionnaire".

Ci-joint ce document (pièce A) adopté par le conseil national CFDT du 19.4.1974 qui constitue la base des positions CFDT en matière de transport et une partie du texte de la présentation de ce document consacrée au fait automobile (pièce B). Je signale que ce document fait partie des textes de base de la CFDT.

- La CFDT a beaucoup travaillé le thème du type de développement, dans ce cadre un article a été publié dans Syndicalisme du 2.11.78, article intitulé "Instruire le procès de la bagnole" (pièce C).

Ces textes vous montreront entre autre, contrairement à ce que vous semblez affirmer dans votre document, d'une part que la CFDT (niveaux confédéral et fédéral) a bien une orientation globale sur le problème de la mobilité et de la sécurité et l'inscrit dans sa stratégie d'action, d'autre part qu'elle pose bien elle aussi le redoutable problème de l'emploi dans l'automobile.

...

AFFILIÉE
A
L'ITF



Tél: 247 73 33
CCP: FGTE-CFDT
16 887 22 Y PARIS

En restant à votre disposition et en espérant que vous
voudrez bien prendre en considération mes observations,

je vous prie d'agréer, Monsieur, mes sinc eres
salutations.

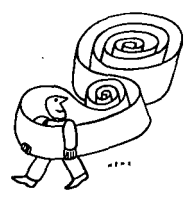
A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Gilbert BILLON

syndicalisme

DES OBJECTIFS DE TRANSFORMATION CONDUISANT AU SOCIALISME AUTOGESTIONNAIRE

*des revendications à populariser
pendant la campagne électorale*



**TEXTES ÉTABLIS PAR LE CONSEIL
NATIONAL CFDT LE 19 AVRIL 1974**

Les débats du Conseil national

Le Conseil national de la CFDT, réuni les 18 et 19 avril 1974, a adopté un long texte sur les « objectifs de transformation conduisant au socialisme autogestionnaire », que nous publions en pages 3 à 20 de ce numéro. (Ci-dessous, le compte rendu du débat).

Le Conseil national a également adopté une résolution sur les revendications à populariser pendant la campagne électorale (voir page 21).

A l'ordre du jour figuraient encore : élection d'un membre du Bureau national en remplacement d'Albert Détraz (a été élu : Jean Kaspar, de la fédération des mineurs) ; la politique de développement syndical et le fonds de développement ; premiers débats sur la situation des travailleuses et sur la politique CFDT envers les cadres. Nous en rendrons compte dans notre prochain numéro.

L'ADOPTION du texte sur les objectifs de transformation conduisant au socialisme autogestionnaire n'a pas posé de gros problèmes. Il est vrai que le projet présenté par le Bureau national a été quelque peu modifié au cours du CN puisqu'ont été inclus dans sa version définitive la grande majorité des amendements qui avaient été déposés. Le document final a été ratifié par 67,50 % des votants (873 voix sur 1293) contre 22,60 % et 9,90 % d'abstentions.

Rejet de la motion préjudicielle

Après que le rapporteur eût insisté sur la nécessité d'adopter des objectifs et de consigner ceux-ci dans un document, le débat s'est ouvert sur la discussion d'une motion préjudicielle. Celle-ci visait à obtenir que le texte présenté soit d'abord adopté comme projet par le Bureau national, puis transmis pour discussion aux régions et fédérations et enfin soumis au Conseil national d'octobre.

Finalement, c'est par 767 voix contre 380 et 146 abstentions que le CN s'est prononcé contre une telle procédure, se rangeant ainsi à l'avis du rapporteur qui avait déclaré qu'en l'état actuel des choses mieux valait avoir une arme imparfaite que pas d'arme du tout.

Plusieurs intervenants ont alors insisté sur les difficultés qu'ils ont rencontrées dans leur union régionale ou leur fédération pour

débattre dans de bonnes conditions du projet qui leur avait été soumis. La charge de travail des uns et des autres est en effet en constante progression. A tel point qu'il est devenu urgent de s'interroger sur la capacité d'élaboration démocratique de l'organisation. Un intervenant est même allé jusqu'à dire : « Plus on parle d'autogestion et moins on arrive à élaborer à la base ».

La procédure a, elle aussi, fait l'objet de critiques. Les uns se sont étonnés de voir qu'on avait commencé par se prononcer sur un texte stratégique (l'union des forces populaires) au lieu de définir d'abord des objectifs globaux. D'autres ont affirmé que l'essentiel était de ne point clore le débat. D'autres encore ont estimé que le texte présenté était inamendable.

Un prolongement des luttes

Inversement, ce même texte a été considéré par plusieurs comme en net progrès par rapport aux versions précédentes. « Sur les grands objectifs, a précisé un orateur, pas de problème majeur. Il convient cependant d'approfondir encore les mesures à prendre pour parvenir aux buts que nous nous sommes fixés. Entre l'anarcho-syndicalisme, le spontanéisme des masses et le centralisme, définir des objectifs est une nécessité. C'est une condition pour rendre politiquement cohérentes les luttes revendicatives ».

En fait, la plupart des 14 orateurs inscrits sont intervenus sur un ou plusieurs points précis du document. Ils ont, par exemple, demandé que celui-ci soit plus clair sur le rôle de l'organisation syndicale, que soit préconisé un nouveau statut des travailleurs qui ne reposerait plus seulement sur l'actuelle notion de contrat de travail, que l'accent soit mis davantage sur la nécessité de procéder à un rééquilibrage économique des régions, qu'un effort de réflexion soit accompli en ce qui concerne la finalité de l'appareil de production, qu'on s'interroge sur les actions à engager dans les secteurs stratégiques, etc...

Le point le plus important

A quoi le rapporteur a répondu que s'il y avait encore des points à préciser l'important était de savoir faire face aux situations créées par les événements, même si cela entraînait une accumulation des tâches.

Finalement, c'est le point le plus important... qui a été le moins discuté parce que tous les amendements s'y rapportant ont été, sous une forme ou sous une autre, intégrés au texte initial. Il s'agit, bien entendu, du pouvoir dans l'entreprise, notamment du contrôle et de l'organisation du travail ainsi que de la gestion des entreprises socialisées.

Si les orientations définies dans ce domaine sont claires, comme on pourra en juger en lisant le texte intégral du document adopté au CN, l'effort de réflexion engagé à l'intérieur de la CFDT se poursuit, l'autogestion étant, comme chacun sait, une notion dynamique et non statique.

VI- Mettre en œuvre une politique internationale fondée sur la coopération et le développement du socialisme

■ BUT :

Il s'agit de rechercher de nouveaux rapports entre les peuples, fondés sur la coopération, et d'aider au développement du socialisme dans tous les pays.

La politique internationale sera axée sur la lutte contre le racisme, l'impérialisme, la domination des superpuissances et des sociétés multinationales, la division du monde en blocs antagonistes, en riches et en pauvres, etc.

Elle cherchera à promouvoir un désarmement universel, simultané et contrôlé; à aider à la libération des peuples sous régime colonial ou dictatorial; à développer des échanges internationaux fondés sur l'intérêt réciproque et non plus sur des rapports de force.

La lutte syndicale internationale contre le capitalisme et les sociétés multinationales devra s'amplifier pour réunir les conditions de l'avancée du socialisme.

■ MESURES :

a) Une politique de coopération entre tous les pays doit être engagée d'une façon dynamique sur les plans de la recherche et de la technologie, comme sur les plans économique, industriel, commercial et monétaire.

La politique dite « d'aide au tiers-monde » sera repensée fondamentalement dans le sens d'une coopération égalitaire permettant un développement équilibré.

Une telle orientation suppose la mise au point d'une stratégie commune à l'ensemble des pays progressistes, visant à modifier les termes de l'échange et à promouvoir une toute autre division internationale du travail et des richesses.

b) Le droit à l'autodétermination des DOM et TOM sera reconnu.

c) Toutes les entreprises fabriquant du matériel militaire ou du matériel stratégique destiné à

une utilisation militaire seront socialisées sous contrôle de l'Etat.

En fonction du progrès du désarmement international et de l'arrêt des exportations d'armes vers les pays fascistes, racistes ou dictatoriaux, un plan progressif de reconversion de leurs activités vers des activités civiles sera établi.

d) Une politique stricte de contrôle des sociétés multinationales doit être élaborée :

- soumettant à autorisation préa-

- prévoyant la socialisation de toutes celles qui ont un rôle déterminant dans l'activité économique du pays. Les sociétés multinationales françaises devront insérer leur activité à l'étranger dans une autre politique, basée sur la coopération et le développement et non sur l'exploitation des richesses et des hommes.

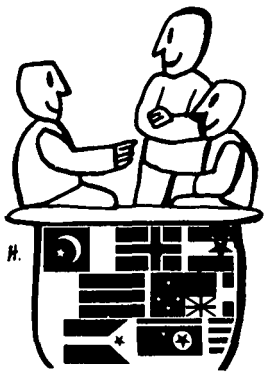
e) Au niveau européen, il importe de s'engager dans la construction d'une Europe socialiste et démocratique, ce qui implique :

- un processus de démocratisation des institutions européennes;
- la mise en place de politiques communes, notamment en ce qui concerne l'industrie, l'énergie, les transports, la recherche, la technologie, l'éducation, le développement régional et la fiscalité;
- une politique sociale commune, partant d'actions convergentes sur l'emploi, les conditions de vie et de travail, la formation professionnelle, et allant dans le sens d'une harmonisation vers le haut des législations sociales. Des conventions collectives ou des accords cadres pourront être conclus à l'échelle européenne;
- un plan européen, démocratiquement élaboré et contrôlé et disposant de moyens en permettra la réalisation.

Des négociations doivent pouvoir s'ouvrir avec d'autres pays démocratiques européens désireux d'entrer dans la CEE. Mais toute formule, tant d'adhésion que d'association, doit être refusée à des pays tels que l'Espagne, le Portugal et la Grèce, tant que la démocratie n'y sera pas restaurée.

Une coopération économique et culturelle doit être développée avec les pays de l'Est européen.

Une telle orientation suppose le développement croissant des liens entre les organisations syndicales dans une perspective unitaire et le renforcement des actions communes, notamment en ce qui concerne les conditions de travail et les conditions de vie.



lable tout investissement étranger nouveau, quelle qu'en soit la forme (création d'activité, absorption, prise de participation, etc...);

- les obligeant à s'inscrire dans les objectifs du plan, tant en ce qui concerne leurs activités que la localisation et l'importance de leurs implantations;
- les mettant en demeure de respecter la législation sociale et les conventions et accords nationaux;

Annexe I : Une autre politique en matière de transports

■ BUT :

Il doit être mis fin à la concurrence à outrance, source de gaspillages considérables, coûteux pour la collectivité à laquelle se livrent les différents modes de transports dans le cadre de la politique libérale imposée par le pouvoir en place.

Une nouvelle politique des transports, démocratiquement planifiée, sera mise en place. Les usagers et les travailleurs des transports devront participer à l'élaboration et au contrôle de l'exécution de cette planification, dont la responsabilité incombera aux élus du suffrage universel.

Cette nouvelle politique des transports reposera sur la complémentarité et la coopération des techniques existantes (transports routiers, ferroviaires, fluviaux, maritimes, aériens) et la coordination des moyens.

— Transports en général

1 — Les fondements de cette politique devront répondre à des objectifs :

- de développement harmonieux de l'économie ;
- d'aménagement équilibré du territoire ;
- d'amélioration des conditions de vie et du cadre de vie ;
- de progrès social.

Dans ces différents domaines, le plan-transports fixera des objectifs dynamiques en matière de mission de service public, la technique ferroviaire étant l'instrument essentiel de réalisation d'obligations d'un service public revalorisé.

2 — Les axes principaux de la nouvelle politique devraient être les suivants :

- établissement pour les infrastructures d'un plan à long terme intégrant l'aménagement du territoire et basé sur :
 - les coûts minima directs et indirects de réalisation et d'utilisation ;
 - la limitation maximum des nuisances ;
 - l'utilisation optimale des ressources naturelles ;

- imputation aux différentes techniques des coûts engendrés par chacune d'elles ;

- coordination des investissements et des caractéristiques de matériel suivant les infrastructures réalisées et projetées tant au niveau français qu'euro-péen ;

- contrôle de la capacité de transport (transports publics, de compte propre et de location) ;
- respect des réglementations sociales, tarifaires, fiscales, techniques, de sécurité, par toutes les entreprises de transport et tous les utilisateurs du transport pour compte propre ;

- harmonisation sociale, dans le progrès, entre les travailleurs des différents modes de transport ;

- gestion des entreprises socialisées par les travailleurs et contrôle limitant l'exercice du pouvoir patronal dans le secteur privé, dans le cadre du plan.

Outre le programme des réalisations à mettre en œuvre au niveau de l'ensemble des pays européens, le plan national doit être complété par des plans régionaux et locaux pour les transports à courte et moyenne distances, plans élaborés avec les représentants des entreprises, des travailleurs des transports et des usagers concernés.

— Transports urbains

L'objectif en cette matière est la priorité des transports publics



sur les transports privés et celle du transport collectif, sur le transport individuel.

Pour le court terme, il s'agit : — d'assurer le fonctionnement correct des réseaux d'autobus par le développement des couloirs de circulation matérialisés (les plans élaborés par la RATP pour Paris et par les municipalités de plusieurs villes doivent être mis en œuvre sans délai) ;

— d'obtenir, dans ce but, une limitation de l'usage de la voiture privée et, en particulier, son interdiction dans les rues si elle gêne les transports collectifs, ainsi que l'arrêt des grands travaux de voirie urbaine non indispensables (type voie rive gauche à Paris) ;

— d'améliorer la qualité du service des transports collectifs aux heures creuses pour rompre son asservissement à la production et favoriser l'accès aux activités culturelles ;

— d'uniformiser les astreintes de service public pour toutes les compagnies de transport dans un même secteur et de préparer ainsi l'intégration des différents réseaux en un service unique pour chaque agglomération urbaine.

Pour le moyen terme et le long terme, il faut :

— établir des plans de transports des agglomérations fondés sur l'utilisation et l'extension préférentielles des moyens de transport en site propre (chemin de fer, tramway) ;

— gérer la fonction-transports d'après le critère du meilleur service au moindre coût pour la collectivité, par une imputation correcte des charges d'infrastructure ;

— subordonner la circulation individuelle et la politique de voirie et de parkings aux deux premiers impératifs ;

— financer les investissements sur fonds publics et répartir les coûts d'exploitation entre les parties intéressées (collectivité, usagers, employeurs) de sorte que le bas prix des transports collectifs incite chacun à les utiliser, les titres de transport des salariés étant payés par les employeurs.

PARTIE DU TEXTE
DE PRESENTATION
DE L'ANNEXE I

IV - LE FAIT AUTOMOBILE.

16 000 000 de véhicules en circulation dont 2 600 000 pour la région parisienne. La construction automobile absorbe en France chaque année 90 % des glaces trempées produites, 50 % des aciers fins et spéciaux, 21 % des tôles minces, 50 % des pièces moulées en aluminium (étude 1968).

L'industrie automobile occupe 1 400 000 travailleurs, soit 10 % environ des salariés. Son importance est telle que toute crise dans cette branche affecte immédiatement de nombreux autres secteurs et se traduit par un malaise général de l'économie. Il y a là une réalité qui ne peut être ni méconnue ni minimisée.

Autre réalité : la captivité des individus pour la voiture particulière pour leurs voyages personnels. Un récent sondage publié par "l'Express" montrait "qu'en dehors de la voiture et des vacances auxquelles il est attaché, le Français se résoudrait à certaines privations". Il est un fait que le travailleur, esclave de la machine des patrons pendant la semaine, voit souvent dans sa propre "machine", même si elle est appelée à devenir son cercueil, un objet d'évasion et de désaliénation.

Mais l'automobile n'est pas qu'un moyen de locomotion. C'est aussi un système économique, social et culturel qui donne à l'auto la priorité sur tous les autres modes de transport. "C'est l'idéologie qui sacrifie la ville à la circulation individuelle, qui assujettit l'économie à la production de véhicules privés, qui transforme les rapports sociaux et modifie l'homme lui-même" (Chronique sociale de France n° 4/5 - 1973).

Le VIème Plan avait au moins un objectif très clair : LE MOTEUR DE L'EXPANSION EST LE DEVELOPPEMENT PRIORITAIRE DE LA PRODUCTION AUTOMOBILE. Or si l'on produit des automobiles il faut les vendre, d'abord sur le marché national. Pour vendre des automobiles l'économie capitaliste utilise toutes ses ressources : publicité, crédit, intoxication, pressions politiques.

L'automobile est donc bien l'instrument et le reflet d'un style de développement choisi par le capitalisme. C'est l'orientation vers un modèle de consommation privée, qui va de pair avec la dépolitisation, alors que seule une repolitisation des masses peut permettre la promotion d'un modèle socialiste de consommation, ce qui ne

se fera qu'avec une révolution de type culturel.

Sans tomber dans la "campagne de dénigrement" contre l'automobile que dénonce le PC, force est d'affirmer que le développement de la voiture particulière conduit inévitablement vers un modèle de civilisation que nous ne pouvons accepter.

Par ailleurs les charges et les nuisances que cette croissance entraîne sont devenues insupportables pour la collectivité :

- 16 000 morts par an, soit la disparition d'une ville comme Mazamet, et 300 000 blessés, soit une ville de la dimension de Bordeaux frappée d'infirmité à vie ;
- les aspects physiologiques et psycho-somatiques du bruit : une voiture faisant le bruit d'une moto, traversant Paris dans la nuit, réveille, selon une étude, de 150 000 à 200 000 personnes ;
- la pollution atmosphérique : l'automobile dégage 25 % de la pollution soit un volume de 25 millions de m³ d'oxyde de carbone ;
- enfin, l'encombrement et la congestion des villes, par une saturation des voies, constituent "une forme unique de pollution due au développement de l'industrie automobile qu'il convient d'évoquer, non seulement en raison du trouble qu'elle occasionne mais en regard de ses incidences économiques et financières et des conséquences qui en découlent dans l'aménagement des transports collectifs". (Rapport du Conseil Economique et Social sur la prise en compte de la politique d'environnement dans les travaux d'élaboration du VIIème Plan).

A la conférence "Industrie et Société dans la Communauté Européenne", à Venise (1972), Jeannette LAOT déclarait dans un rapport :

μ

"L'automobile en plus du bruit, de la pollution, des accidents, modèle littéralement les villes et leurs alentours et devient sur le plan financier l'occasion de dépenses énormes. Un kilomètre de boulevard périphérique, selon une étude de la Préfecture de Paris, représente un hôpital de 550 lits ou 30 000 places d'école maternelle ou encore 800 logements de quatre pièces... Si l'on ajoute que pour réaliser le boulevard périphérique, déjà insuffisant avant d'être terminé, il a fallu utiliser des terrains prévus pour des terrains de sports et des écoles, on mesure les conséquences sociales d'un développement incontrôlé de l'usage de l'automobile dans les villes".

QUELLE SOLUTION ?

Il est parfaitement illusoire et contradictoire de réclamer de meilleurs transports en commun, une revalorisation du service public, un changement du mode de développement, l'amélioration de la qualité de la vie, des investissements collectifs et sociaux et en même temps laisser s'amplifier toute une stratégie capitaliste qui favorise l'usage du transport individuel.

Bien savoir aussi que développer la production d'automobiles privées c'est entraîner toute une série de dépenses : autoroutes, garages, parkings, stations services, motels, qui n'iront pas à des dépenses de type socialiste.

IL FAUT ETRE CLAIR SUR CE QUE L'ON CONDAMNE ET SUR CE QUE L'ON VEUT METTRE EN PLACE.

LE TYPE DE DÉVELOPPEMENT

Instruire le procès de la bagnole

La civilisation de l'automobile atteint les sommets de l'absurde. Qu'importe, dans la compétition mondiale, « la France doit gagner ». Il faut produire encore plus de voitures et consommer. Pour mener à bien cette politique de Gribouille, les transports collectifs, le réseau ferré unique au monde, seront sacrifiés.

Le 65^e salon du « prêt-à-porter » automobile a fermé ses portes le 15 octobre. Il a déplacé plus d'un million de visiteurs.

Ainsi, l'engouement pour la bagnole ne se dément pas. Alors que des secteurs industriels entiers s'effondrent, comme la sidérurgie, la navale, le textile, voilà une industrie qui semble pleine de vitalité et promise encore à un bel avenir. Cette année sera meilleure que la précédente tant en ce qui concerne la production que le nombre d'immatriculations. Si, actuellement, 65 % des ménages possèdent une voiture, selon l'INSEE, ils seront 75 % en 1985, soit vingt millions de véhicules en « circulation ». De plus, si les ménages dotés de deux voitures ne sont pas nombreux aujourd'hui, ils seront 20 % à cette date et les constructeurs s'intéressent particulièrement à ce marché.

Tous les grincheux qui avaient prédit ou souhaité la fin de l'automobile n'ont plus qu'à retourner à leurs chères études. Le progrès, c'est la voiture individuelle puisqu'on en demande. Ceux qui s'y opposent encore ne sont que d'affreux réactionnaires. C'est le langage que tiennent aujourd'hui des constructeurs comme Peugeot-Citroën et tous ceux qui, de près ou de loin, tirent profit de cette industrie, en particulier les compagnies pétrolières.

La naissance d'un nouveau mythe

Pourtant, la valeur d'usage de la voiture individuelle s'est considérablement dégradée ces dernières années. Produit de luxe à ses débuts, elle permettait à son propriétaire de se distinguer tout d'un coup de la masse par la vitesse de déplacement et l'autonomie qu'elle lui donnait. Mais ce n'était qu'une indépendance apparente dans la mesure où l'utilisa-

teur de l'automobile allait dépendre radicalement des marchands de carburant et des mécaniciens.

Les constructeurs et les affairistes du pétrole ont rapidement évalué le parti qu'ils pouvaient tirer d'une diffusion massive de l'automobile. Le mythe de la « bagnole » prenait racines, entretenu par une publicité conquérante. « Le privilège de l'élite mis à la portée de tous ». « La voiture, c'est la liberté et l'indépendance ». Toute la population devait rouler en voiture. Comme aux Etats-Unis, les constructeurs français se sont alors lancés dans la production de masse (séries, chaînes de montage, travail parcellisé, répétitif).

Mais toute médaille a son revers. Il n'y a plus de privilège quand tout le monde peut se l'offrir. Plus les voitures étaient puissantes et rapides, moins elles roulaient vite.

Des villes devenues d'immenses parkings...

Le premier obstacle à franchir fut celui de l'engorgement des villes. La ville n'était pas faite pour la « bagnole », il fallait la transformer. Les autoroutes de déchargement, bretelles, échangeurs et autres rocadés tentèrent vainement de « dégager ». Les parkings se multiplièrent, en surface, en hauteur, en sous-sol. Rien n'y fit. Plus la surface s'accroissait, plus il y avait de voiture. On tenta même de trouver une solution en éclatant les villes sur des dizaines de kilomètres de banlieues, mais un autre inconvénient apparut alors. On roulait mieux, mais c'est parce qu'on était loin de tout. Du même coup la voiture devint une nécessité pour vivre et travailler, car si le centre des villes bénéficiait d'un réseau de transport collectif correct, il n'en était pas de même pour la banlieue. Les études sur le trafic urbain réalisées par différents organismes, font apparaître clairement l'impasse de cette politique et l'absurdité des



Chironnier

projets qui privilégieraient l'automobile dans ce domaine.

Si les ménages de l'agglomération de Lille voulaient utiliser systématiquement la voiture comme moyen de transport, il faudrait en 1985 une autoroute de deux fois sept voies entre Lille, Roubaix et Tourcoing, et la plus grande partie du centre de Lille devrait être transformée en parkings. Ainsi, dans les grandes villes se posent à la fois la question de l'efficacité de l'automobile comme moyen de transport, et celui de la place qu'elle occupe sur la voie publique. Les villes sont devenues d'immenses parkings. La « bagnole » a dévoré la ville, le piéton ou le cycliste sont des intrus.

...des citadins malades du bruit et de la pollution

Un autre inconvénient important allait apparaître, la concentration de voitures dans les agglomérations engendre des nuisances de plus en plus insupportables : le bruit et la pollution. Il a fallu dans certaines villes dresser des murs de béton entre l'autoroute et l'immeuble d'habitation construit à vingt mètres. Quant à la pollution atmosphérique, on n'en meurt pas encore mais les citadins la supportent de moins en moins. A Los Angeles, lorsqu'elle atteint un certain niveau, on arrête toutes les voitures pendant 30 ou 45 minutes. Quelle solution ? « Achetez une voiture pour vous échapper de l'enfer des villes ». S'évader de la ville le week-end ou pendant les congés est devenu ainsi une autre raison de vivre pour le citadin. Pour les affairistes de la « bagnole », la boucle est bouclée : il faut produire et vendre encore plus.

L'augmentation du prix du pétrole et les risques de pénurie révélés en 1974 allaient poser un autre problème. On entrait dans l'ère de l'économie d'énergie.



Du bruit et de la pollution engendrés par la « bagnole » ont ri'en mortif pas encore... mais le citoyen a trouvé une autre raison de vivre : acheter une voiture pour échapper à l'enfer de la ville.

L'automobile consomme 46,5 % du carburant destiné aux différents moyens de transport. Si l'on ramène la consommation française de pétrole au contenu de l'Amoco-Cadiz, la voiture en accapare 20 %. Une évaluation de ce qui est consommé en pure perte dans les embouteillages parisiens un vendredi soir nous étonnerait sûrement. Chacun a pu vérifier que sur un petit parcours en ville, un véhicule double quasiment sa consommation.

A cela il faut ajouter le fléau national que constitue la circulation routière en matière d'accidents. 13 000 morts en 1977 et plus de 350 000 accidents, y compris les deux roues et les piétons. C'est une véritable hécatombe, dont le coût social est particulièrement élevé.

De plus, la voiture individuelle coûte cher à la collectivité. Si cer-

tains journaux ont pu dire, à l'occasion du salon, que l'automobile avait fait rentrer quelques 81 milliards de francs dans les caisses de l'Etat, ils sont restés silencieux sur ce qu'elle lui coûte réellement en matière d'infrastructure routière (construction et entretien), de pollution, de bruit, de perte de temps dû à l'engorgement, d'accidents. Plusieurs études estiment que ce coût global est de deux à trois fois supérieur aux recettes.

La revue *Transports* patronnée par plusieurs ministères, révèle même que le coût social de la voiture particulière en 1975 était de 3,70 F par voyageur et par kilomètre. Dix kilomètres faits le matin puis le soir revenaient à 74 F à la collectivité. Le coût social (infrastructures, pollution, santé...) représentait à peu près la moitié du budget de l'Etat.

Les oubliés de l'automobile

Enfin, il faut rappeler le lourd tribut que paient les travailleurs de l'automobile au mythe de la « bagnole » : bas salaires, travail déqualifié, accidents, répression musclée comme chez Citroën.

En conclusion, la voiture individuelle est meurtrière, elle coûte cher à son utilisateur et à la collectivité, elle est inefficace dans les agglomérations, elle ne tiendrait pas longtemps la route si la priorité était donnée aux transports collectifs dans les villes comme dans les campagnes.

Pourtant, sous la pression des affairistes qui vivent de cette industrie, la bagnole est devenue à la fois nécessité et gadget, au cœur de l'activité humaine d'aujourd'hui. La civilisation de la bagnole a modelé les villes, les moyens de communication, l'activité industrielle en amont et en aval, le tourisme, l'environnement, et conduit à de gigantesques

aberrations. Qu'importe « il faut que la France gagne », selon Valéry Giscard d'Estaing.

L'hymne à la voiture individuelle entonné par des constructeurs comme Peugeot-Citroën et le ministre des Transports lui-même indique dans quelle direction la France doit vaincre ou périr ! Il faut être plus compétitifs, produire plus de bagnoles, coûte que coûte : ce qui est bon pour le PNB (Produit national brut) est bon pour la France.

Le salon de l'auto a montré que les constructeurs savaient changer leur publicité d'épaulé. La nouvelle voiture sera moins polluante, plus sûre et pleine de gadgets électroniques. Ils ont lancé la mode 78-79. Après, il faudra changer de modèle, on habillera plus long.

Oui, mais il ne faudrait pas oublier l'emploi des travailleurs de l'automobile. Eh bien, contrairement aux « cocoricos » lancés récemment à propos de l'expansion de ce secteur et des créations d'emplois, c'est le pessimisme qui prévaut à la FGM. Les militants s'attendent d'ici à 1985 à une suppression de 50 000 à 70 000 emplois sur les 400 000 actuels. Ils prévoient une saturation, à la fois du marché intérieur et de l'exportation. Des pays comme l'Espagne, le Brésil, certains pays de l'Est seront, avec les Etats-Unis, des concurrents sérieux. Des produits semi-finis et organes divers sont déjà fabriqués dans ces pays pour le compte de constructeurs français. Les usines espagnoles, par exemple celles de Renault, retournent en France 20 000 véhicules par an aujourd'hui ; elles en expédieront 80 000 dans les années 1982-1983.

Les travailleurs de l'automobile ont donc tout intérêt à se battre pour leur emploi dès aujourd'hui en imposant la diversification de leurs productions, s'ils ne veulent pas subir le même sort que les sidérurgistes, ceux de la navale ou du textile dans quelques années.

Et si nous luttions pour un autre mode de vie ?

Un nouveau chapitre pourrait être ajouté sur l'automobile et les transports, au livre de la CFDT « Les dégâts du progrès ». Lutter aujourd'hui pour un nouveau type de développement suppose une réflexion approfondie sur le phénomène automobile, et ses conséquences sur le mode de vie et l'activité industrielle. Cela implique aussi d'avancer sur des propositions alternatives pour une autre politique des transports et pour garantir l'emploi des travailleurs de l'automobile.

RÉMY ALLANOS

L'hymne à la voiture individuelle entonné par des constructeurs et le ministre des Transports lui-même indique dans quelle direction la France doit vaincre ou périr !





AUTOMOBILE-CLUB DE L' OUEST

Le Mans, le 26 janvier 1982

ORGANISME NATIONAL DE SECURITE ROUTIERE
A l'attention de Messieurs BARJONET
et CAUZARD
2 avenue du Général Malleret-Joinville
B.P. 34
94114 ARCUEIL CEDEX

Messieurs,

Nous avons lu avec intérêt votre rapport sur le "besoin de mobilité et la demande de sécurité" et vous prions de nous excuser de répondre si tard à votre demande de novembre dernier.

Effectivement, quelques modifications nous paraissent s'imposer dans le chapitre traitant des automobile-clubs auquel vous avez bien voulu nous faire participer.

Je me permettrai donc de vous préciser les modifications souhaitables dans votre texte, afin que la vérité et l'actualité soient respectées, sur l'annexe jointe à cette lettre.

Je profite de l'occasion pour vous informer d'une prochaine conférence de presse que l'A.C.O. donnera à Paris, le 16 février prochain à 17 heures, dans les locaux de l'Automobile-Club de France.

Cette conférence de presse aura pour objet d'exposer les points de vue et propositions éventuelles de notre association d'usagers de la route sur certains aspects de la réglementation routière, la formation au permis de conduire, les juridictions traitant les infractions routières...

Nous ne manquerons pas de vous envoyer, très prochainement, une invitation à cette réunion.

Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués.

M. Mascureau
P. de MASCUREAU
Secrétaire Général

Siège social: CIRCUIT des 24 HEURES, Les Raineries - 72 - LE MANS

Page 105 - paragraphe A.F.A.

Rajouter : Le mode de fonctionnement de l'A.F.A.-F.F.C.A. étant rapidement redevenu assez semblable à celui de l'ancienne fédération, l'Automobile-Club de l'Ouest a quitté l'A.F.A.-F.F.C.A. en date du 31 décembre 1980. L'Automobile-Club de l'Ouest reste, néanmoins, propriétaire et continue d'exploiter, en tant que centrale de services, la marque "A.F.A. Sans Soucis".

Page 105 - a) Le critérium du jeune pilote.

Deuxième phrase : Cette activité a été menée longtemps en collaboration avec...

b) Les centres de sécurité.

Deuxième paragraphe : Ces centres fonctionnent dans 18 départements de l'Ouest de la France et à Paris .

... dans des centres fixes. Ceux-ci sont situés à Nantes, Rouen, Paris et Tours . Il existe également un centre fixe fonctionnant à mi-temps à Châtellerauld et au Mans .

Page 107 - c)

Création fin 1981 d'une école de formation au permis de conduire, sur les installations propres de l'A.C.O., à l'aide de véhicules R5 Alpine Turbo. L'ambition de l'A.C.O. est de dépasser la simple obtention du diplôme pour créer chez les candidats une volonté de bien conduire.

2.2. La philosophie de l'A.C.O.

Premier paragraphe : Ils considèrent que la voiture est un moyen de liberté *essentiel* et veulent agir pour faire en sorte...

Deuxième paragraphe : L'A.C.O. ne veut pas être considéré *strictement* comme une...

Page 108 -

La carte "Sans Soucis" (carte rose depuis 1977)

Deuxième paragraphe : supprimer "pour voir l'automobile en rose" (ce slogan n'est plus employé).

Ajouter à la fin du paragraphe sur les services :

La création en 1981 d'un service dépannage immédiat et gratuit sur place dans Paris, appelé "G7 A.C.O. Secours" en collaboration avec la société "G7".

Il serait intéressant de noter aussi, depuis fin 1980, la création de l'Association "Canal 9 A.C.O." qui regroupe tous les cibistes du Club. Cette association est très fortement orientée vers l'assistance et la transmission d'informations concernant l'aide des automobilistes en difficultés.

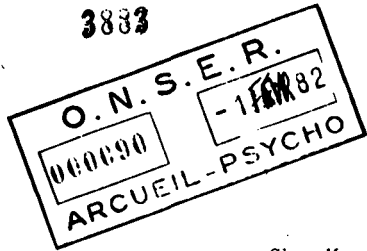
L'évolution de l'A.C.O. est rapide et nous pensons que des omissions de certaines nouvelles orientations dénatureraient ce que devient notre association.



AUTOMOBILE-CLUB DE L' OUEST

LE MANS, le 28 janvier 1982

3883



Monsieur Jean-Pierre CAUZARD
Organisme National
de Sécurité Routière
Boite Postale 34
94114 ARCUEIL CEDEX

Cher Monsieur,

Je m'aperçois qu'effectivement je suis très en retard pour répondre à votre demande concernant les modifications de votre dernier rapport.

J'ai demandé d'ailleurs à la plupart de mes collaborateurs de bien vouloir, en ce qui les concerne, apporter les corrections qui leur apparaîtraient utiles, et c'est dans ce sens que Monsieur de Mascureau vous a adressé tout récemment une note pour préciser quelques points.

Je voudrais ajouter, à la demande de l'école de pilotage, une légère modification des pages 106 et 107, que je me permets de vous joindre sous ce pli.

La situation générale de l'A.C.O. par rapport aux autres automobile-clubs français reste toujours assez confuse. Nous avons repris notre indépendance ; je crois que nous avons bien fait. Nous aurons sans doute l'occasion d'en reparler longtemps encore.

Vous disant à très bientôt,

Je vous prie, cher Monsieur, de croire à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le Directeur Général :

G. MORDRET

Siège social: CIRCUIT des 24 HEURES - Les Raineries - 72 - LE MANS

Adresse postale: 19 X 72040 LE MANS cedex Téléphone: (43) 84.01.30 Téléc: ACQUEST 720637 C.C.P. 88.48 Nantes



Mouvement de défense des automobilistes
93, COURTS FAURIEL - 42010 SAINT-ETIENNE CÉDEX
B.P. 114 Téléphone (77) 25.02.06 (24 h/24 h)

Saint-Etienne, le 8 DECEMBRE 1981

Le Secrétaire Général
FR/3311

Messieurs BARJONNET ET CAUZARD
O.N.S.E.R.
BP 34
94114 ARCUEIL CEDEX

Messieurs,

J'ai bien reçu le document rendant compte de votre enquête sur différentes organisations, et en particulier le Mouvement AUTO DEFENSE, à l'égard des problèmes de Sécurité Routière.

Je me permets de vous signaler une petite erreur en page 124 dont copie ci-jointe : en Mai 1980 il y avait 1600 adhésions ayant fait l'objet d'une résiliation et non 2600. D'autre part, en page 128, je souhaiterais voir supprimer le mot JUSTICE, notre Mouvement n'ayant aucune opposition bien au contraire à l'action de la Justice, nous contentant comme vous le soulignez fort justement d'en dénoncer ce qu'on pourrait appeler ses limites.

Par ailleurs, je trouve que l'analyse à l'égard de notre Mouvement est extrêmement bien faite, je déplore tout au plus que vous ayez simplement constaté la marginalisation de Mouvements comme le nôtre sans en chercher les causes.

Peut-être les trouverez-vous dans cette citation de MACHIAVEL : "car il n'y a chose à traiter plus pénible, à réussir plus douteuse, ni à manier plus dangereuse, que de s'aventurer à introduire de nouvelles Institutions; car celui qui les introduit à pour ennemis tous ceux qui profitent de l'ordre ancien et n'a que des défenseurs bien tièdes en ceux qui profiteraient du nouveau. Laquelle tièdeur vient en partie de la peur des adversaires qui ont les Lois pour eux, en partie de l'incrédulité des hommes qui ne croient point véritablement aux choses nouvelles tant qu'ils n'en voient réaliser une expérience sûre.

Restant à votre disposition,

Je vous prie de croire, Messieurs, à l'expression de mes meilleurs sentiments.



Francis RONGIER

A. N. U. A. R.

ASSOCIATION NATIONALE des USAGERS et ACCIDENTÉS de la ROUTE

Régie par la loi du 1^{er} Juillet 1901 - Président - Fondateur : J. BRUNET

Siège Social :

145 - 147, Avenue de Paris
(Résidence Le Panoramic)

79000 NIORT

Tél. (49) 24.51.61

C.C.P. LA SOURCE 32.127-23

Organisme National de Sécurité
Routière
2, ave du Gal. Malleret
Joinville

94114 ARCUEIL CEDEX

O. N. S. A. R. L.
ASSOCIATION
0 2 02 00 1 07 4114

Niort le 27 Janvier 1982

Messieurs,

J'ai bien reçu dans un premier temps votre rapport confidentiel, qui a retenu toute mon attention et ensuite votre récente lettre du 11 janvier .

Vous souhaitez connaitre mon opinion quant au contenu et sur la façon dont mes propos ont été restitués .

Je tenais à ce sujet vous préciser que je ne suis pas un grand infirme, j'ai été d'hôpitaux en maison de repos comme se plaisent à l'évoquer mes amis, j'ai souffert certe, mais je m'en suis sorti après un an et non quatre . Les chirurgiens et l'établissement de rééducation fonctionnelle qui m'a accueilli plusieurs mois, ne sont pas étrangers à ce miracle .

Je ne tiens pas à ce que la chronologie des événements dramatiques que j'ai vécus soit régulièrement réitérée, personnellement je n'en parle et souhaite n'en parler jamais, mais je ne suis pas le délégué à la propagande et aux relations de l'ANUAR, dont je ne puis critiquer le travail et l'action (bénévoles bien sûr) .

Il est vrai que l'ANUAR est née d'un drame sur un lit d'hôpital, et que l'élan de ses fondateurs est un élan de générosité totalement désintéressé et l'interprétation qui est faite de la motivation du fondateur n'est pas discutable dans la mesure où il est nécessaire de présenter l'association, la vocation de ses dirigeants et l'orientation des ses activités .

Le délégué de presse de l'ANUAR ne fait d'ailleurs que reprendre ce que d'autres avant lui ont écrit dans divers journaux nationaux de l'époque (le Parisien libéré, l'Aurore, le Monde, France soir etc ...) .

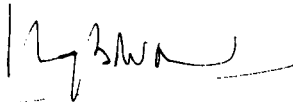
.../...

.../...

Indépendamment de ces observations, j'ai trouvé
votre rapport très intéressant et complet et ne puis que lui
souhaiter une large diffusion .

Je vous prie de croire, Messieurs, à l'expression
de nos meilleurs sentiments .

Le Président,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Brunet', with a long horizontal flourish extending to the right.

JACQUES BRUNET .