

## *Voiture et sécurité*

Notre camarade André AUBERT (Cl. 1 9 2 1 ) nous a adressé une documentation sur sa participation à la Conférence Permanente sur la Sécurité Routière (session de septembre 1984). Nous sommes heureux de reproduire une partie de ses conclusions à l'usage de nos camarades susceptibles de les apprécier (au moins ceux qui ont dépassé les 60 ans ! ).

M. R. LAFONT, ingénieur en chef des Ponts & Chaussées a déclaré  
que : sur les autoroutes, où la vitesse maximale est  
fixée à 130 km/h, la vitesse moyenne pratiquée en  
1983 est de 106 km/h. !

Cela démontre que, sur ces autoroutes, où nous constatons que les amateurs téméraires de vitesse dépassent 130 km/h, il y a concomitamment des conducteurs qui respectent la moyenne de 130 km/h et aussi des touristes qui, admirateurs de la nature, circulent parfois paisiblement dans le couloir de droite, à des allures inférieures à 100 km/h.

Ce seul élément "106 km/h" apporte donc plus que de l'espoir : la certitude que les chiffres dramatiques de 1983 ( 1 2 000 morts, 300 000 blessés) pourraient être atténués, pour peu que les constructeurs d'automobiles veuillent bien ouvrir les yeux aux réalités et tenir compte qu'il n'existe pas sur le marché, uniquement des acheteurs exigeant des voitures toujours plus performantes.

Bien sûr, il y en aura toujours, englobant notamment les jeunes jusqu'à 25 ans dont parlent les statistiques, et aussi un trop grand nombre de moins jeunes agissant par snobisme. A ceux-là, que les constructeurs répètent sans scrupules et toujours plus fort par la radio, la télévision et les publications que leurs modèles roulent à 200 km/h. !

Mais alors, de grâce, que les dirigeants de la Nation, notamment les ministres successifs des Transports, les ministres de l'Industrie et les ministres de la Sécurité Sociale fassent leurs comptes de façon que les utilisateurs de ces bolides assument, et eux seuls, toutes les conséquences possibles des accidents dont ils pourraient devenir les responsables.

Dans l'état actuel de la production automobile, des acheteurs raisonnables et nombreux sont contraints, malgré eux, d'acheter des voitures rapides parce qu'ils recherchent seulement un confort moyen et l'extrême facilité de conduite (automaticité, volant assisté qui n'existe pas au même degré que les autres catégories)

Ainsi, ils paieront la même prime d'assurance que les fous de vitesse bien que, par goût, par raison et par souci de ne pas nuire, ils ne rouleront jamais à plus de 90 km/h.

En fait, ils paieront à la compagnie d'assurance une prime couvrant leurs risques correspondant à leur vitesse de 90 km/h plus une partie des risques que les fauteurs de vitesse feront courir.

Evidemment, les assureurs basent, avant tout, le montant de la prime sur la puissance du moteur et non pas sur les vitesses réellement utilisées qu'ils ignorent. A noter que des enregistreurs de vitesses horaires pourraient équiper réglementairement chaque voiture et permettre ainsi de localiser et de contribuer à déterminer les responsabilités en cas d'accident grave.

En France, les gens pressés ont le choix des moyens de voyager avec le T.G.V., avec Air Inter et avec les taxis aériens à la disposition des dirigeants d'entreprises. Ils éviteraient les risques liés à la conduite rapide des autos dûs notamment aux brouillardards si dangereux et imparables puisque les véhicules ne sont pas dotés en 1985 d'appareils leur permettant de déceler ceux qui les précèdent.

Il y a en France environ douze millions de citoyens retraités et électeurs dont les conditions de vie et les besoins ne les poussent pas à se munir de bolides. Une partie d'entre eux constitue pour l'industrie automobile un marché de quelques millions de véhicules.

Que leur offrent les constructeurs français (en 1985) ?

- I - un genre de voiturette à quatre roulettes tant est minime leur diamètre, à deux places (Ligier 327 cc., par exemple). Son volume lilliputien fait que le piéton en frémit en voyant un autobus ou un gros camion la doubler dans une rue étroite de grande ville ou sur une route nationale.
- II - des voitures "performantes" dont le compteur de vitesse de la plus faible est gradué jusqu'à 125 km/h, tandis qu'il est gradué jusqu'à 200 km/h dans les 6CV et plus.

Parmi la masse des retraités, beaucoup sont retirés dans les villages-retraites ou dans des maisons de campagne : ils ont besoin d'une vraie voiture à 4 places d'accès facile, hauteur suffisante de l'habitacle, sièges confortables, coffre pouvant accueillir 4 valises ou 4 paniers à provisions. Utilisation : pour aller au marché ou centre commercial souvent à une dizaine de kilomètres ; pour aller au médecin et au pharmacien ; pour aller aux réunions de retraités ; pour aller aux réunions artistiques à la sous-préfecture, etc... départs en vacances.

Pour eux, la vitesse est secondaire, et, ils se contenteront aisément d'une limite maxima de 90 km/h infranchissable matériellement, si cela leur permet d'obtenir, comme il se doit, une prime d'assurance réduite, car la vitesse est la principale cause des accidents coûtant cher à la Sécurité Sociale. La vitesse réduite détermine une consommation d'essence réduite, donc une diminution des importations d'essence en dollars.

Les constructeurs devront se garder de rechercher un moteur plus fort que 4CV et d'augmenter la vitesse dans les années suivantes. Par contre la clientèle appréciera, au cours des ans, des améliorations dans divers domaines du confort : suspension, bruit du moteur, défense contre les rayons du soleil.

Par imprudence, malaise, inattention, un conducteur pourra, l'espace d'un instant emballer sa voiture. Si la voiture dispose de 3CV ou 4CV au maximum, les conséquences seront moins graves qu'avec une auto "performante".

Il y a bien des chômeurs dans l'industrie de l'automobile. Sans les envoyer en formation, ils pourraient animer une usine qui se spécialiserait dans la satisfaction de besoins laissés inassouvis.

# "Les grands hivers de naguère"

Notre camarade J.F. RINGUET, Lycée Agricole de Fonlabour, 81000 ALBI nous a adressé des extraits de l'ouvrage de J. SANSON "Données statistiques relatives à la Climatologie de la FRANCE" (Coll. Mémorial de la M.N. publié en 1945 sous la direction d'André VIAUT).

Nous nous permettons de publier quelques données sur les grands hivers des siècles les plus proches. On pourra comparer avec celui dont nous venons de beaucoup nous plaindre... et pourtant... !

1708-1709 - "Le lundi 7 janvier 1709, lit-on dans une chronique de l'époque, commença une gelée qui fut ce jour-là la plus rude et la plus difficile à souffrir : elle dura jusqu'au 3 ou 4 février. Pendant ce temps-là il vint de la neige d'environ un demi-pied de haut : cette neige était fort fine et se fondait difficilement. Quelques jours après qu'elle fût tombée, il fit un vent fort froid d'entre bise et galerne (c'est-à-dire d'entre N et NW) qui la ramassa sur les lieux bas : il découvrit les blés, qui gelèrent presque tous". Les céréales manquèrent, en effet, dans la plus grande partie de la France, et il n'y eut guère qu'en Normandie, dans le Perche et sur les côtes de Bretagne qu'on pût juste récolter la quantité de grains nécessaire pour assurer les semences ; aussi dans la région parisienne le prix du pain atteignit-il, en juin 1709, 35 sous les neuf livres au lieu de 7 sous, prix ordinaire. De nombreux arbres furent gelés jusqu'à l'aubier, et la vigne disparut de plusieurs régions de la France. Du 10 au 21 janvier, la température sous abri se maintint à Paris aux environs de  $-20^{\circ}$ , avec des minima absolus de  $-23^{\circ}$  les 13 et 14 janvier ; le 11, le thermomètre s'abaissa jusqu'à  $-16^{\circ}$  à Montpellier et  $-17^{\circ}$  à Marseille.

L'hiver de 1709 fit sentir ses effets sur une grande partie de l'Europe, l'Ebre, la Garonne, le Rhône et la Meuse furent gelés, mais la Seine resta libre ; au début d'avril, la Baltique était encore couverte de glaces. Aux dires de Réaumur et de Lavoisier, on n'avait encore jamais observé en France de froids aussi rigoureux que ceux de 1709.

1715-1716 - Hiver froid et très neigeux du 20 décembre au 31 janvier. A Paris,  $-20^{\circ}$  le 22 janvier. En Savoie, la neige avait 20 pieds d'épaisseur : il en était de même en Alsace.

1728-1729 - Hiver long et rude, en particulier du 24 décembre au 22 janvier et du début de mars à la mi-avril. En Poitou, l'encre gelait dans les plumes, même dans les pièces chauffées. En Provence les oliviers périrent. A Paris, le thermomètre s'abaissa jusqu'à  $-15^{\circ}$ . Le mois d'avril fut marqué par de fortes chutes de neige.

1739-1740 - "Le nom d'année du grand hiver est devenu propre à 1709, écrivait Réaumur dans les Mémoires de l'Académie des Sciences ; celui d'année du long hiver est dû à aussi bon titre à 1740."

En France la saison froide dura du mois d'octobre 1739 jusqu'à mars 1740 ; à Paris on compta pendant ce temps 75 jours de gelées, dont 22 consécutifs. Les gelées de 1740 furent moins rigoureuses que celles de 1709, mais la neige tomba en beaucoup plus grande abondance en janvier et février. Grâce à cette dernière circonstance, les blés se trouvèrent protégés et au début de juin ils présentaient une magnifique apparence. Malheureusement la récolte fut compromise par les froids pluvieux de l'été 1740, qui présenta une température si basse pour la saison qu'on put écrire que dans la région parisienne "il avait gelé en 1740 pendant tous les mois de l'année".

1741-1742 - Janvier 1742 fut très rigoureux en France, où, du 2 au 25, les gelées furent ininterrompues. Dès le 27 décembre 1741, la Seine était prise.