

astus info

Maison de la Famille - 7 rue Sédillot - 67000 Strasbourg Tel: 88 25 04 11

Numéro 4 Juillet - Août 1995

EDITO

Le questionnaire sur la politique des déplacements (ci-joint p 4) envoyé à 31 candidats à l'élection municipale des villes de l'agglomération strasbourgeoise a eu un assez bon succès. Les déplacements et les moyens de transports semblent intéresser nos élus.

Parmi les candidats élus, nous ont répondu madame Catherine Trautmann et messieurs André Schneider, maire d'Hoenheim et Jacques Bigot, maire d'Illkirch-Graffenstaden, leurs réponses figurent en page 2 et en page 3.

Une première... ASTUS a rencontré un représentant de la SNCF. Lire p 5.

En page 6, découvrez l'intéressante édito de Jean Silvardière paru dans le journal d'informations de l'ADTC mai 95 (Association pour le Développement des Transports en Commun, voies cyclables et piétonnes, dans l'agglomération grenobloise), (Jean Silvardière, membre actif de l'ADTC, est également président de la FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports).

ANNONCE

**UNE JOURNÉE D'ETUDE
SUR LES EXTENSIONS DES
LIGNES DE TRAMWAY
SERA PROGRAMMEE DÉBUT
OCTOBRE.**

*La date et le programme de la
journée vous seront communiqués
dans le prochaine ASTUS info.*

LE BRUIT DU TRAM A HAUTEPIERRE ça ne s'améliore pas !

L'arrosage des rails du tramway qui a pour fonction d'atténuer le bruit n'a en réalité que peu d'effets. Les nuisances sonores sont toujours aussi fortes. Quelques rames ont été, depuis une semaine, pourvues de graisseurs de boudin. Il est encore trop tôt pour se prononcer sur leur efficacité. Une réunion avec Mr Roland Ries, président de la CTS est prévue début juillet avec les riverains.

En juillet, il y aura des travaux sur les rails. Le tram sera remplacé par un service de bus.

EXTENSION DE LA NAVETTE MEINAU

L'extension de la navette vers le secteur «rue de la Corse» est à l'étude. Une réunion de travail sera organisée en septembre.

MODIFICATION DU TRACE DE LA LIGNE 40

Une réunion de travail sera organisée en septembre. Sont concernés les quartiers de la Meinau, du Neuhof et de la Ganzau.

EXTENSION DE LA LIGNE 51

Provisoirement, en septembre la ligne 51 devrait faire le tour de la Maille Catherine avec un point d'arrêt. ASTUS défend le projet d'extension de la ligne autour de la Maille Karine, desservant la zone sportive (piscine, tennis, vélodrome).

DESSERTE D'ETE

Dessertes de la Ballastière et du Lac Hachard.

N'hésitez pas à nous contacter si vous souhaitez participer à l'une ou l'autre réunion.

Catherine Trautmann

Strasbourg,

une réussite à partager.

Question n° 4:

La complémentarité entre réseaux urbain et suburbain est un enjeu fondamental.

La première ligne de tramway a été l'occasion d'actions conséquentes dans ce domaine :

- desserte de la Gare centrale par le tram et traitement de la liaison entre les deux modes de transport

- mise en service de parkings d'échange soit en bout de ligne (Baggersee), soit aux débouchés du réseau autoroutier (Rotonde et Etoile).

Dans l'avenir, ces solutions seront développées :

- amélioration de la jonction train/tram à la Gare
- correspondances cars interurbains redéployés vers la périphérie/tram
- développement de points de jonction train/tram dans le cadre du développement du réseau
- développement de points d'échange tant sur le dernier tronçon de la tram et de la mise en place d'un réseau type RER
- développement de tarifications combinées entre les réseaux suburbains ferroviaires ou ou routiers, et le réseau urbain.

- poursuite de la mise en place de parkings d'échange tant sur le dernier tronçon de la première ligne (Illkirch Graffenstaden) que sur les extensions du tram.

POINT N° 5 :

Les dessertes ferroviaires ne sont pas de la compétence de la Ville et de la C.U.S. C'est néanmoins un enjeu pour elles compte tenu du nombre important de "pendulaires" qui chaque jour viennent de l'extérieur de la CUS travailler à Strasbourg, principalement en voiture avec tous les inconvénients qui en découlent.

La CUS cherchera donc, avec les collectivités compétentes, à développer un service de type RER sur le réseau ferré existant dont les conditions de réussite sont, la qualité de desserte aux heures de pointe et une bonne connexion avec le réseau de tramway urbain. Sur ce dernier point, le choix de la solution, gare de correspondance ou utilisation des mêmes véhicules sur les deux réseaux ferroviaires dépendra d'études de faisabilité qui restent à réaliser.

POINT N° 6 :

Les aménagements de grande qualité réalisés dans les zones piétonnières du centre ville ne doivent pas faire oublier le sort des piétons dans l'ensemble des quartiers. Le confort et la sécurité des déplacements à pied sont des conditions indispensables au choix de ce mode de transport pour les déplacements de proximité.

L'action menée pendant le mandat précédent sera poursuivie avec constance.

- programme de création et de réfection des trottoirs en veillant à la continuité des cheminement,
- réalisation d'abaissement de trottoir au niveau des passages-piétons pour faciliter la progression des handicapés, des poussettes, ou simplement des personnes âgées ou chargées,
- lutte contre le stationnement des automobiles sur le domaine des piétons,
- aménagements de sécurité aux traversées de chaussée, prioritairement à proximité des établissement scolaires,
- aménagement des places dans les quartiers.

Question n° 2 :

Déjà largement entamé au cours du mandat qui s'achève, avec le tram, le plan de circulation du centre, la restructuration bus, la politique de stationnement, les actions en faveur des cyclistes, le projet en matière de déplacements urbains va se poursuivre sur les mêmes objectifs.

- rééquilibrage de l'usage des modes de transport au profit des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'espace : notamment les vélos et les transports collectifs
- limitation de la place de la voiture individuelle dans la ville.
- reconquête de l'espace libéré au profit des habitants et des riverains dans un souci d'amélioration du cadre de vie.

✓ Bien engagé au centre ville, cette action doit s'étendre aux quartiers périphériques avec

- l'extension du réseau tram
- la poursuite active de la politique en faveur des vélos (réalisation du schéma directeur cyclable, sécurisation du stationnement des vélos...)
- le développement des "zones 30"

- la requalification, au profit des riverains, des grands axes de pénétration : route de Schirmeck, route des Romains

- développement du réseau de grandes voiries (principalement périphérique) de l'agglomération avec prise en compte, comme critère important de qualité, des possibilités qu'elles offrent de modération de la circulation dans les quartiers habités.

Question n° 2 :

Le réseau de tramway sera développé, sans attendre. En effet, au-delà des apports d'une première ligne, nous cherchons à créer le plus vite possible un effet réseau.

Le tram constituerà l'ossature forte du transport public, le bus ayant pour mission, de favoriser les liaisons inter-quartiers et d'étendre le bénéfice du transport public à l'ensemble des communes de l'agglomération.

Au-delà des branches à l'Est vers Neudorf et le Neuhof, vers Schiltigheim - Bischheim - Hœnheim ou vers l'Université - Esplanade il faut aussi penser à un axe vers le Sud-Ouest (Lingolsheim - Ostwald et Elsaß-Montagne Verte).

Question n° 3 :

Sur le réseau : en lien avec le développement du tram, intensifier les liaisons de quartier à quartier. Il faut probablement augmenter encore le niveau global de l'offre, le contrat de concession le prévoit d'ailleurs. Pour l'essentiel, les couloirs réservés à créer l'ont été. Il faudra encore de nouvelles priorités, plus ponctuelles. Trolleybus ou bus au gaz naturel sont les deux pistes à étudier pour développer les alternatives au bus à gazoil.

ENSEMBLE VIVONS MIEUX HOENHEIM

Liste d'Union de la Majorité : U.D.F. - R.P.R.
Génération Ecologie et non-inscrits

André SCHNEIDER

Tête de liste

a
Monsieur Bernard PARENT
Président du Collectif Transport
A.S.T.U.S
7 rue Sébillot
67000 STRASBOURG

Hoenheim, le 6 juin 1995

OBJET Réponse au questionnaire transport collectif
Réf : Votre lettre du 26 mai parvenue ce jour

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous retourner ci-dessous les réponses à votre questionnaire cité en référence

Question n°1 Les déplacements urbains occupent une place importante dans notre programme. Ils s'intègrent dans la reflexion intercommunale et communautaire dont le TRAM (trace Nord) est le point essentiel.

Question n°2 Avec mes collègues de Schiltigheim et de Bischheim, nous réfléchissons au meilleur tracé Nord possible

Question n°3 Cette question comme la précédente fait l'objet d'une réflexion intercommunale dont aucune possibilité n'est écartée à priori

Question n°4 Il s'agira à mon avis d'amener les communes membres, la Communauté Urbaine de Strasbourg et la Région à négocier avec la S.N.C.F., la D.D.E. et pourquoi pas la Navigation Rhénane afin de trouver les meilleures solutions possibles pour les déplacements futurs dans notre agglomération

Question n°5 Cette question s'intègre dans la question précitée (question n°4).

Question n°6 Dans notre ville nous envisageons de créer un certain nombre de chemins piétons ainsi que la mise en place de passerelles sur le canal de la Marne au Rhin voire sur l'Ill (cheminement piétonnier du Château d'Angletière au Fuchs am Buckel)

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes plus cordiales salutations

Hu : b.c
André SCHNEIDER

ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN,

liste A.G.I.R. Jacques BIGOT

UNE POLITIQUE DE DÉPLACEMENTS

Notre politique des déplacements devra mettre à plus l'ensemble des problèmes de circulation de façon à partager intelligemment l'espace entre tous les utilisateurs (vélos, voitures, piétons, TRAM, bus), et à améliorer le cadre de vie par la diversité des modes de déplacements permettant d'assurer la mobilité de tous les habitants dans des conditions optimales. A l'instar du TRAM, il faudra veiller à ce que les différents modes de transports soient accessibles aux personnes à mobilité réduite

Transport en commun

Le TRAM :

Du terminus provisoire actuel (côté technique du bâtiment), il sera judicieux de se préserver à moyen terme, la possibilité de le développer vers :

• Les quartiers à forte densité de population (Liebermann, Vignes, toilissement Schweiizer)

• Le centre ville qui reste le centre administratif et bientôt culturel, et qui présente un développement potentiel vers l'issue Ilturg et le côté est de l'Ill

Le bus :

Dans l'immédiat, en concordation avec la CTS, il faudra développer les navettes bus dans la ville même, pour développer les relations inter-quartiers

Pistes cyclables

En concertation avec la CLUS, l'effort de construction des pistes cyclables devra porter prioritairement vers les lieux de vie (écoles, administration, lieux de loisirs...). Apparentes, bien éclairées, en site propre, elles offriront un maximum de sécurité aux usagers. Le nouveau réseau de pistes cyclables compléterait celui déjà réalisé.

- Recorder la piste du canal avec :
 - la place Lantinière/du bassin/du Vignes
 - la rue Albert Schweitzer/ à droite des terrains de sports
 - la rue lieutenant Hamps par le pont de la route de Lyon
- Recorder les quartiers entourant la route du Rhin avec le tissu-métier de la forêt
- Recorder les quartiers entourant la route du Rhin avec le tissu-métier des Vergers
- Développer la piste depuis le pont de la route de Lyon (quartier de la Holtau) jusqu'à la route Burkelt en gagnant sur les parkings en périphérie le long de la route de Lyon.
- Création d'une piste est-ouest depuis la piscine vers la place du marché puis rue Messmer et rue de la Centure
- Création d'une piste est-sud desservant les écoles par les rues Krafft, Faubourg de la Paix, rue des Plantes, rue de l'Orme, rue des Roseaux en prévoyant la possibilité d'accès vers le fort Ubrich, depuis la rue Schweizer"



André
Schneider
Président

AGIR

Président

Collectif Transport a.s.t.u.s.

association des usagers des transports
urbains de l'agglomération strasbourgeoise

26 mai 95

QUESTIONNAIRE AUX CANDIDATS AUX ELECTIONS MUNICIPALES

Les réponses sont limitées à 10 lignes et devront nous être retournées **avant le 5 JUIN 1995**. Merci d'avance.

N° 1

- a) Quel est votre projet en matière de déplacement urbain ?
- b) Quelle priorité accordez-vous à ce projet dans l'ensemble de votre programme ?

N° 2

Comptez-vous développer le réseau de transport de tramway ? Dans quelle optique ? Sur quels axes ?

N° 3

- Que comptez-vous faire pour améliorer le réseau de bus ?
- augmenter l'offre de transport ?
 - développer les couloirs réservés ?
 - créer des sites propres ?
 - développer l'électrification de lignes pour trolley-bus ?
 - autres ?

N° 4

Comment voyez-vous à l'avenir l'interconnexion entre le réseau urbain (bus et tram) et les réseaux suburbains (routier et ferroviaire) ?

N° 5

Comptez-vous créer soit un réseau de type RER sur l'étoile ferroviaire strasbourgeoise, soit une extension du tramway sur la ligne S.N.C.F. type Karlsruhe?

Par exemple : La Wantzenau/Bischheim, Entzheim/Molsheim, Vendenheim/Brumath, Kehl/Offenbourg...?

N°6

Comment comptez-vous améliorer les déplacements piétons de proximité dans l'ensemble de l'agglomération ?

Réponse à envoyer à :

Collectif Transport / ASTUS Maison de la Famille 7 rue Sédillot 67000 Strasbourg.

ASTUS rencontre la SNCF

ASTUS adhérente à la FNAUT a été consulté à ce titre par la SNCF lors d'une réunion SNCF - Associations de Consommateurs le 1 juin 95.

Trois questions posées à Mr Joseph ESCHLIMAN, directeur Commercial Voyageurs de la SNCF, rencontre SNCF/associations de Consommateurs du 1 juin 95.

1. La SNCF serait-elle d'accord pour que soit utilisée la rocade ferroviaire autour de Strasbourg? L'éclatement de la gare centrale et la connexion avec le système de transport urbain Tramway est-elle possible?

La SNCF est d'accord sur le principe mais ne pilotera en aucune façon ce projet. Je rappelle les 4 autorités organisatrices des transports :

1. L'Etat. Il s'occupe des transports nationaux et délègue à la SNCF la gestion des voies ferrées.
2. La Région. Elle a le pouvoir de l'offre ferroviaire régionale. Elle donne les ordres et finance. La SNCF se positionne en tant qu'exploitant.
3. Le Département. Il a à sa charge les lignes routières et éventuellement les voies ferrées départementales.
4. La Ville. Elle est compétente en matière de transports urbains. C'est à dire que c'est elle qui décide de ce qu'elle fait en la matière. Elle définit son offre de transport, ses composantes (tarifs) et discute avec les Collectivités.

Le problème ici c'est le chevauchement d'autorités organisatrices. Aujourd'hui chacun s'occupe de sa compétence. Le point de recouvrement n'est pas abordé. Il peut y avoir des solutions s'il y a une décision de faire un travail en commun entre la SNCF, la CTS, la Ville, la Région et le Département.

Cette liaison ferroviaire, il est opportun de l'étudier. Mais en réalité il n'y a pas de volonté politique.

La seule interface urbaine et suburbaine c'est la Gare Centrale et elle n'est pas optimale.

Si on veut que les usagers préfèrent le train à la voiture, il faut leurs offrir une chaîne de transport simple et pratique.

- Avez des contacts avec la CTS et la Ville de Strasbourg?

La SNCF a déjà eu des contacts avec la CTS. Avec la Ville, nous avons eu des réunions techniques avec le service des Déplacements Urbains. Mais ces réunions

N°4- ASTUS info

restent des réflexions entre techniciens. Ainsi ont été élaboré des scénarios dans le cadre de 2005 -2020. Mais tout est bloqué tant qu'aucune décision politique n'est prise.

2. L'extension du réseau tram de type Karlsruhe sur les voies SNCF (Strasbourg-rte de Schirmeck-Entzheim) est-elle envisageable? En clair, la SNCF est-elle prête à partager ses voies avec la CTS?

Il n'y pas d'opposition sur le fond. Mais, soit « on fait du tram » Gare Centrale-Aéroport Entzheim, ce qui n'a pas de sens pour Strasbourg, soit on fait du tram centre-ville-Entzheim et là cela à du sens. Là il a une valeur ajouté par rapport au train. L'avantage du tram c'est qu'il n'est pas limité à la gare. Concrètement sur les lignes actuelles ce n'est pas possible.

1^{ère} remarque. Personne aujourd'hui n'a souhaité faire un train navette entre l'aéroport d'Entzheim et la Gare Centrale.

2^{ème} remarque. Pour faire une desserte ferrée d'aéroport qui soit économiquement rationnelle. Il faut un aéroport de 5 millions de voyageurs or aujourd'hui il n'y en a que 2 millions.

3^{ème} remarque. La gare de Strasbourg est trop petite : 30 à 40 trains supplémentaires, on ne sait pas comment les faire entrer dans la gare. Mais c'est possible techniquement (ça coûte cher).

Nous sommes convaincus que la plus petite augmentation du rail est une utilisation liée à la modernité du réseau.

3. Pourquoi n'y a-t-il pas un accès directe de la station tram à la Gare Centrale?

Dans le projet initial, l'escalator provenant de la station tram devait déboucher sur le hall d'entrée de la gare. Techniquement c'est possible mais l'arrivée de l'escalator mangerait la moitié du hall de la gare. Une étude de simulation des flux voyageurs a montré que l'utilisation et le fonctionnement du hall seraient très mauvais. D'où le choix de la configuration actuelle. Un autre projet est en réflexion : il s'agit de faire déboucher l'escalator dans la galerie entre les deux halls : accès des deux côtés en ayant préalablement agrandi ce couloir (gains sur les voies). Ce projet pourrait voir le jour au moment de l'arrivée du T.G.V. (doublement des flux).

INCERTITUDES

Les défenseurs des transports publics et de l'environnement auront vu sans déplaisir l'équipe Balladur quitter la scène après deux ans de délire routier. Roi du macadam, le premier ministre aura pulvérisé tous les records : accélération d'un programme autoroutier aberrant, augmentation de 25% des crédits routiers en 1995, relance de l'archaïque canal Rhin-Rhône à grand gabarit, plus une série de mesures démagogiques : la prime de 5000 F, la stagnation du prix du gasole, l'abandon du projet de loi sur les grands excès de vitesse.

Ministre de l'Equipment, B. Bosson a été l'artisan de cette politique rétrograde et a surpassé les ministres socialistes P. Quilès et M. Delebarre, qui étaient pourtant des promoteurs acharnés du bitume (voir l'A51). Son dernier exploit : imposer la déclaration d'utilité publique de l'autoroute A400 Annemasse-Thonon (voir bulletin 61) que les commissaires enquêteurs avaient eu l'audace, à l'unanimité, de déclarer stupide. Mais les Conseillers d'Etat de la section des Travaux Publics, plus diplômés, donc plus intelligents, ont donné un avis favorable. Après le coup de force de l'A51, celui de l'A400 : quelle démocratie!

Quant au ministre de l'Environnement, M. Barnier, (repêché dans le gouvernement Juppé aux Affaires Européennes), il aura bataillé, (avec autant d'énergie que son prédécesseur A. Carignon pour l'A51) pour obtenir dans sa région l'autoroute A43, grâce à laquelle les camions refusés par la Suisse pourront transiter par la France. Originalité de M. Barnier : il aura consacré une part importante de son maigre budget à organiser de multiples colloques où il affichait sa volonté de réforme des transports (trop d'auto-toroutes, pas assez de démocratie...). et le lendemain, il cosignait les déclarations d'utilité publique des projets les plus contestables du point de vue de l'environnement : l'A51, le tunnel du Somport et, pour finir, l'A400. Que les cyclistes se montrent indulgents : il a obtenu une piste cyclable sur la route d'accès au Somport...

Que nous réserve la nouvelle présidence ? J. Chirac a répondu au questionnaire adressé par la FNAUT à tous les candidats. Sa réponse (plus brève que le questionnaire) ne permet pas de se faire une idée précise de ses intentions. Alors que les autres candidats ont répondu point par point et de manière détaillée (jusqu'à 9 pages pour R. Hue et A. Waechter), J. Chirac se contente d'énoncer en 30 lignes quelques intentions généreuses, mais floues. Il se fixe une priorité : la lutte contre

l'insécurité routière, et propose l'extension de la conduite accompagnée. Il améliorera le sort des handicapés et des cyclistes. Il développera les tarifications spéciales destinées aux jeunes, aux familles et aux personnes âgées pour faciliter leur accès aux transports publics.

Il propose un "nouvel art de vivre" impliquant "le souci constant de la qualité de l'environnement" : il encouragera la voiture électrique et "définira une politique de large concertation entre les pouvoirs publics, les industriels et les scientifiques". Les citoyens seront associés plus étroitement aux décisions concernant les grandes infrastructures, et des expertises indépendantes seront recherchées. Enfin "le transport combiné sera encouragé autour d'un réseau ferroviaire et fluvial plus dynamique".

Cette réponse ne propose aucune vision globale du secteur des transports : pas un mot sur le programme autoroutier, le TGV, le canal Rhin-Rhône, ni sur le futur contrat de plan Etat-SNCF, le financement des transports urbains, le prix des carburants.

En outre, le passé politique de J. Chirac mène à douter du sérieux de ces intentions. Disciple de G. Pompidou, J. Chirac, maire de Paris pendant 18 ans, a fait le maximum pour "adapter la ville à l'automobile" : voiries rapides, axes rouges, parkings, mépris des cyclistes. Et comme Premier ministre, il a lancé en 1987 un programme autoroutier copieux, comprenant l'A51, sans la moindre concertation avec les associations.

Dans sa réponse, M. Balladur réaffirmait sa volonté de "combler au plus vite le retard autoroutier de la France", considérait que le financement des transports urbains ne posait pas de problème et proposait de relancer ... le projet de loi sur les grands excès de vitesse qu'il avait saboté un mois auparavant. Très contrastée, la réponse de J.M. Le Pen juxtaposait des objectifs raisonnables et des propositions démagogiques sur l'amnistie des automobilistes et le prix de l'essence.

Le souci de ménager l'automobiliste était présent dans la réponse de R. Hue, opposé à une revalorisation du prix de l'essence et favorable à la prime Balladur. Plus audacieux, L. Jospin envisageait d'instaurer une écotaxe selon le principe pollueur-payeur, mais sans remettre en cause le programme autoroutier. Seules étaient vraiment satisfaisantes les réponses de D. Voynet et A. Waechter, mais l'écologie politique est aujourd'hui trop atomisée pour disposer d'une réelle influence nationale malgré ses propositions novatrices.

On ne peut au terme de ce panorama qu'exprimer une profonde inquiétude. A l'évidence, la politique passée mène droit à l'impasse. La classe politique ne semble pas en avoir vraiment pris conscience. Le rafistolage ne sert à rien. Seules des mesures de grande ampleur peuvent aujourd'hui avoir un réel impact. Le besoin de financement des transports urbains et ferroviaires est si considérable que les gaspillages routiers ne pourront être maintenus à leur niveau actuel, et que le tabou de l'essence et du gasole bon marché devra être remis en cause si l'on veut vraiment parvenir à une organisation "durable" des transports.

Jean SIVARDIERE

Une jeune fille a été tuée sur la route le 18 avril. Elle débutait dans sa carrière de magistrat. Elle s'appelait Cécile. C'était ma fille.

Un camion a brutallement percuté son véhicule en franchissant un Stop. Les deux autres occupants de la voiture ont été blessés : le premier, le futur mari de Cécile, a été gravement atteint, tandis que l'autre, mon plus jeune fils, n'a subi que des fractures sans gravité. Dans une autre voiture survenant au même moment, le conducteur a été également gravement blessé.

Selon le chauffeur du camion, qui est indemne, les freins auraient brusquement lâché. L'expertise confirmera ou non cette version. Quelle que soit la vérité - défaillance technique ou infraction délibérée - le résultat est terrible sur le plan humain et accablant une fois de plus pour les poids-lourds.

J'ai suffisamment dans ce bulletin stigmatisé les contradictions et les lâchetés de la politique de sécurité routière, ainsi que les privilégiés exorbitants accordés au transport routier de marchandises, pour me sentir le droit dans cette épreuve personnelle, de redire à nos hommes politiques qu'un jour, peut-être, ils devront reconnaître devant leur conscience qu'ils se rendent coupables par leur passivité, leur aveuglement, ou leur complaisance de laisser se perpétrer le massacre routier ou pire encore de le favoriser. Qui pourra dire combien de vies auraient été épargnées si à l'approche des élections présidentielles tous les candidats s'étaient solennellement engagés à n'amnistier aucun délit routier ?

Bruno VIGNY